

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



MAKALAH

**UPAYA MENINGKATKAN KINERJA PERWIRA DECK
DALAM MENGHADAPI INTERNAL NAVIGATION AUDIT
DI ATAS KAPAL GAS ATTACKA**

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

Oleh :

ADRI SETIAWAN DWI PUTRA

NIS. 02525 /N-1

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1

JAKARTA

2021

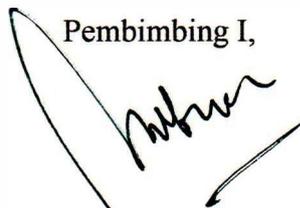
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : ADRI SETIAWAN DWI PUTRA
No. Induk Siswa : 02525/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA PERWIRA DECK
DALAM MENGHADAPI INTERNAL NAVIGATION
AUDIT DI ATAS KAPAL GAS ATTACKA

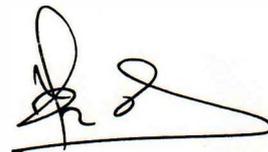
Jakarta, Oktober 2021

Pembimbing I,


Dr. Capt. Damoyanto Purba, M. Mar., M. Pd

Penata (III/c)
NIP. 19730919 201012 1 001

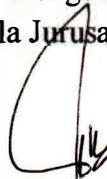
Pembimbing II,



Dr. Larsen Barasa, SE. M. MTr.

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika



Capt. Bhima S. Putro, MM.

Penata (III/c)
NIP. 19730526 200812 1 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : ADRI SETIAWAN DWI PUTRA
No. Induk Siswa : 02525/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KINERJA PERWIRA DECK
DALAM MENGHADAPI INTERNAL NAVIGATION
AUDIT DI ATAS KAPAL GAS ATTACKA

Penguji I

Capt. Bhima S. Putro, MM

Penata (III/c)

NIP.19730526 200812 1 001

Penguji II

Arif Hidayat, S.Pel., MM

Penata (III/d)

NIP. 19740717 199803 1 001

Penguji III

Dr. Capt. Damoyanto Purba, M.Mar., M.Pd

Penata (III/c)

NIP. 19730919 201012 1 001

Mengetahui
Kepala Jurusan Nautika

Capt. Bhima S. Putro, MM.

Penata (III/c)

NIP. 19730526 200812 1 001

KATA PENGANTAR

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

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

“UPAYA MENINGKATKAN KINERJA PERWIRA DECK DALAM MENGHADAPI INTERNAL NAVIGATION AUDIT DI ATAS KAPAL GAS ATTAKA”

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

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

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

1. Bapak Amiruddin, MM, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Bhima S. Putro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

3. Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha.
4. Dr. Capt. Damoyanto Purba, M.Mar.,M.Pd, sebagai Dosen Pembimbing I atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
5. Dr. Larsen Barasa, SE. M.MTr., sebagai Dosen Pembimbing II atas seluruh waktu yang diluangkan untuk penulis serta materi, ide/gagasan dan moril hingga terselesaikan makalah ini.
6. Para Dosen Pembina STIP Jakarta yang secara langsung ataupun tidak langsung yang telah memberikan bantuan dan petunjuknya.
7. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan LIX tahun ajaran 2021 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah ini akhirnya dapat terselesaikan.

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

Jakarta, Oktober 2021
Penulis,

ADRI SETIAWAN DWI PUTRA
NIS. 02525 /N-1

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	8
B. Kerangka Pemikiran	23
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	25
B. Analisis Data	27
C. Pemecahan Masalah	34
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	44
B. Saran	44
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ship Particular
- Lampiran 2. Crew List
- Lampiran 3. SMS perusahaan tentang internal navigasi audit
- Lampiran 4. Observation Report Internal Navigation Audit
- Lampiran 5. Close Out Internal Navigation Audit untuk familirisasi ECDIS di kapal
- Lampiran 6. Laporan safety meeting di atas kapal
- Lampiran 7. Foto-foto alat navigasi di atas kapal
- Lampiran 8. Foto-foto kegiatan safety meeting, internal audit dan familirisasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Kapal merupakan salah satu sarana moda transportasi yang efektif dan efisien serta berperan penting dalam pengangkutan melalui laut. Dalam perkembangannya, kapal sebagai transportasi laut memiliki banyak jenis dan dapat dibedakan menurut jenis muatan yang diangkut. Khususnya kapal yang di desain untuk mengangkut muatan gas cair yaitu kapal gas tanker. Dengan kemajuan jaman serta perkembangan ilmu teknologi maka kapal gas tanker juga mengalami perubahan sehingga dalam pelaksanaannya tugas pengoperasian kapal semakin kompleks. Oleh karena itu kapal gas tanker harus memenuhi persyaratan yang di isyaratkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) ataupun aturan lainnya. Demikian juga dengan sumber daya manusia (operator) harus memenuhi keterampilan khusus berdasarkan *Standard Training Certificate Watchkeeping* (STCW).

Perkembangan ekonomi serta ilmu pengetahuan dan teknologi yang pesat sebagai dampak dari globalisasi mengakibatkan persaingan dunia usaha semakin tajam. Hal ini memaksa banyak perusahaan meningkatkan kualitas produk atau jasa serta menciptakan keunggulan kompetitif yang dapat menjamin kelangsungan usaha. Salah satu faktor kunci dalam memenangkan persaingan adalah tersedianya sumber daya manusia yang berkualitas. Pengakuan terhadap peran penting sumber daya manusia dalam rangka menciptakan *competitive advantage* telah berkembang sedemikian pesat. Komponen keunggulan kompetitif sumber daya manusia antara lain meliputi pengetahuan (*knowledge*), kemampuan (*skill*), pengalaman (*commitment*), serta hubungan (*relationship*) dengan rekan sekerja maupun pihak lain di luar perusahaan.

Internal navigation audit dalam suatu perusahaan merupakan pemeriksaan secara sistematis dan berdiri sendiri untuk menentukan apakah kegiatan dari *Safety*

Management System (SMS) berfungsi dengan baik dan sesuai dengan apa yang diharapkan, pemeriksaan ini dilakukan oleh *Marine Superintendent* di masing – masing fungsi armada kapalnya sebagai *Responsible Navigational Person Ashore* di perusahaan tempat saya bekerja dan hasil-hasilnya akan dievaluasi untuk perbaikan selanjutnya. Untuk mendapatkan hasil yang diharapkan saat internal navigation audit yang pelaksanaannya dilakukan oleh *Marine Superintendent* maka dibutuhkan kinerja dan support yang baik dari para Perwira Deck khususnya , dalam menghadapi internal navigation audit agar di dalam prosesnya pelaksanaan audit tersebut dapat berjalan dengan lancar. Dan bila mengalami suatu kendala maka kedepannya dapat menyebabkan terhambatnya kelancaran operasional di atas kapal.

Kapal Gas Attaka merupakan salah satu armada milik dari PT. Pertamina Shipping, dengan tipe kapal gas jenis LPG Pressurised yang mengangkut muatan gas dan beroperasi untuk mendistribusikan gas jenis LPG Mix dengan rute trayek ke pelabuhan - pelabuhan di wilayah perairan Indonesia . Oleh karena itu demi kelancaran distribusi cargo dan operasional di atas kapal perlu di dukung oleh SDM yang handal dan kompeten di bidangnya.

Berdasarkan pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal Gas Attaka terjadinya hambatan dalam persiapan menghadapi *internal navigation audit* yaitu disebabkan oleh faktor sumber daya manusia di atas kapal. Kurangnya kecakapan Mualim Jaga dalam menghadapi *internal navigation audit* dan persiapan sebelum pelaksanaan *internal navigation audit*. Kurang maksimalnya penerapan *Safety Management System* dan kedisiplinan Perwira deck di atas kapal, serta kurang baiknya koordinasi antar Perwira deck dalam menjalankan tugas. Oleh karena permasalahan-permasalahan tersebut harus diatasi agar kapal siap dalam menghadapi *internal navigation audit*.

Sebagaimana fakta yang penulis temui pada tanggal 20 Desember 2020, saat kapal Gas Attaka telah bersandar di pelabuhan Makasar dan melakukan persiapan untuk menghadapi *internal navigation audit*. Di hari pelaksanaan inspeksi berlangsung auditor yaitu *Marine Superintendent*, memeriksa peralatan navigasi yang ada di atas kapal. Ketika pengetesan berlangsung, ditemukan temuan dalam penerapan safety management system terkait dengan navigasi aman yaitu mualim tiga tidak familiar terhadap penggunaan operasional *ECDIS* . Adanya temuan tersebut sehingga menyebabkan pelaksanaan *internal navigation audit* tidak berjalan lancar.

Oleh karena itu persiapan sebelum *internal navigation audit* sangatlah penting, berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk menyusun makalah dengan judul : **"UPAYA MENINGKATKAN KINERJA PERWIRA DECK DALAM MENGHADAPI INTERNAL NAVIGATION AUDIT DI ATAS KAPAL GAS ATTAKA"**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Seperti telah penulis uraikan di dalam latar belakang maka dapatlah diidentifikasi masalah sekitar *internal navigation audit* di atas kapal Gas Attaka , faktor – faktor yang menyebabkan kegagalan dalam menghadapi *internal navigation audit* antara lain sebagai berikut:

- a. Kurangnya kecakapan Muallim Jaga dalam menghadapi *internal navigation audit*
- b. Belum optimalnya persiapan sebelum pelaksanaan *internal navigation audit*
- c. Kurang maksimalnya penerapan *Safety Management System* di atas kapal
- d. Belum terjalin koordinasi antar Perwira deck dalam menjalankan tugas

2. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya pembahasan mengenai permasalahan dalam menghadapi *internal navigation audit* maka penulis membatasi pembahasan pada makalah ini untuk menjaga pembahasannya tetap fokus dan terarah. Pembahasan makalah ini berdasarkan pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal Gas Attaka. Pembahasannya dibatasi pada :

- a. Kurangnya kecakapan Muallim Jaga dalam menghadapi *internal navigation audit*
- b. Kurangnya persiapan sebelum pelaksanaan *internal navigation audit*.

3. Rumusan Masalah

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

- a. Mengapa mualim jaga kurang cakap dalam menghadapi *internal navigation audit*?
- b. Bagaimana meningkatkan persiapan sebelum pelaksanaan *internal navigation audit* ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengidentifikasi masalah yang dihadapi dalam meningkatkan kinerja perwira deck dalam menghadapi *internal navigation audit* di kapal Gas Attaka.
- b. Untuk mencari penyebab masalah yang menjadi prioritas yaitu kurangnya kecakapan Mualim Jaga dalam menghadapi *internal navigation audit* dan kurangnya persiapan sebelum pelaksanaan navigasi audit.
- c. Untuk mencari pemecahan masalah tersebut sehingga kinerja Perwira Deck dalam menghadapi *internal navigation audit* dapat ditingkatkan.

2. Manfaat Penelitian

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

a. Aspek Teoritis

Agar menjadi tambahan pengetahuan kepada para pelaut umumnya dan bagi para nahkoda khususnya dalam menghadapi *internal navigation audit* di atas kapal gas tanker.

b. Aspek Praktisi

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

D. METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan oleh Penulis yaitu studi kasus yang dibahas secara deskriptif kualitatif.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membuat makalah ini, Penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu :

a. Teknik Observasi (Berupa Pengamatan)

Data-data diperoleh dari pengamatan langsung di lapangan sehingga ditemukan masalah-masalah yang terjadi sehubungan dengan dalam menghadapi *internal navigation audit* di atas kapal Gas Attaka.

b. Studi Dokumentasi

Data-data diambil dari dokumen-dokumen yang ada di atas kapal seperti *ship particular*, *crew list* dan lain-lain yang berhubungan dalam menghadapi *internal navigation audit*.

c. Studi Kepustakaan

Data-data diambil dari buku-buku yang berkaitan dengan judul makalah dan identifikasi masalah yang ada dan literatur-literatur ilmiah dari berbagai sumber internet maupun di perpustakaan STIP.

3. Teknik Analisis Data

Teknik analisis mengemukakan metode yang akan digunakan dalam menganalisis data untuk mendapatkan data dan menghasilkan kesimpulan yang

objektif dan dapat dipertanggung jawabkan, maka dalam hal ini menggunakan teknik non statistika yaitu berupa deskriptif kualitatif.

E. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan saat penulis bekerja sebagai Nakhoda di atas kapal Gas Attaka mulai 16 September 2020 sampai dengan 09 Maret 2021.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di atas kapal Gas Attaka berbendera Indonesia, milik perusahaan Pertamina Shipping, dioperasikan di daerah pelayaran *Near Costal Voyage (NCV) Indonesian Waters Area*.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

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

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini dijelaskan tentang 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* untuk *SMS Manual* sebagai data penunjang dan disebutkan pula visi misi

perusahaan pemilik kapal Gas Attaka. Pada landasan teori ini juga terdapat kerangka pemikiran yang merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

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

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

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

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Di dalam bab ini penulis memaparkan tentang istilah-istilah dan teori-teori yang mendukung dan berhubungan dengan pembahasan makalah ini. Adapun istilah – istilah dan teori yang penulis ambil yaitu tentang :

1. Upaya

Tinjauan tentang upaya, dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:1787) upaya diartikan usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dsb). Dalam penelitian ini upaya dapat dipahami sebagai suatu kegiatan atau aktivitas yang di lakukan seseorang untuk mencapai suatu tujuan yang telah direncanakan dengan mengarahkan tenaga dan pikiran.

2. Meningkatkan

Kata “meningkatkan” dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008:1712) adalah kata kerja dengan arti antara lain : menaikkan (derajat, taraf, dsb); mempertinggi; memperhebat, mengangkat diri, memegahkan diri. Meningkatkan berarti usaha untuk mencapai kemajuan. Secara umum, meningkatkan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya. Kata meningkatkan biasanya digunakan untuk arti yang positif. Suatu usaha untuk tercapainya suatu peningkatan biasanya diperlukan perencanaan yang baik. Perencanaan ini harus saling berhubungan dan tidak menyimpang dari tujuan yang telah ditentukan.

3. Kinerja

a. Definisi Kinerja

Menurut Ni Kadek Suryani, (2020:2) menyebutkan bahwa istilah kinerja yang sering juga disebut prestasi kerja (job performance atau work performance) karena kinerja merupakan perilaku nyata yang ditampilkan setiap karyawan sebagai prestasi kerja yang dihasilkannya. Kinerja karyawan (prestasi kerja) tersebut didefinisikan sebagai hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang karyawan dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Berdasarkan definisi di atas bahwa kinerja merupakan suatu konsep yang strategis dalam rangka menjalin hubungan kerja sama antara pihak manajemen dengan pekerja untuk mencapai kinerja yang baik, unsur yang paling dominan adalah sumber daya manusia, walaupun perencanaan telah tersusun dengan baik dan rapi tetapi apabila orang atau personil yang melaksanakan tidak berkualitas dengan tidak memiliki semangat kerja yang tinggi, maka perencanaan yang telah disusun tersebut akan sia-sia.

Kinerja adalah melakukan suatu kegiatan dan menyempurnakan sesuai dengan tanggung jawabnya dengan hasil seperti yang diharapkan. Sementara itu dalam praktek manajemen sumber daya manusia banyak terminologi yang muncul dengan kata kinerja yaitu evaluasi kinerja pada dasarnya merupakan proses yang digunakan perusahaan untuk mengevaluasi *job performance*.

Arti penting dari kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam upaya mencapai tujuan organisasi bersangkutan secara legal, tidak melanggar hukum dan sesuai dengan moral maupun etika.

Unit sumber daya manusia dalam suatu organisasi seharusnya berperan untuk menganalisis dan membantu memperbaiki masalah-masalah dalam pencapaian kinerja. Apa yang sesungguhnya menjadi peranan unit sumber daya manusia dalam suatu organisasi ini seharusnya tergantung pada apa

yang diharapkan manajemen tingkat atas, seperti fungsi manajemen manapun, kegiatan manajemen sumber daya manusia harus dievaluasi dan direkayasa sedemikian sehingga mereka dapat memberikan kontribusi untuk kinerja yang kompetitif dari organisasi dan individu pada pekerjaan.

Hasil kerja yang dicapai oleh awak kapal juga haruslah dapat memberikan suatu kontribusi yang penting bagi perusahaan. Dan kontribusi itu dilihat dari segi kualitas dan manfaat yang dirasakan oleh perusahaan di masa ini dan masa yang akan datang.

b. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Kinerja

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

1) Menurut Anwar Prabu Mangkunegara, (2017:67) dalam buku “Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan” mengemukakan faktor yang mempengaruhi pencapaian kinerja adalah faktor kemampuan (*ability*) dan faktor motivasi (*motivation*) dan dapat diuraikan sbb :

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. (*the right man in the right place, the right man on the right job*)

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.

c. Peningkatan Kinerja

Upaya peningkatan kinerja perwira deck dalam menghadapi *internal navigation audit* merupakan salah satu faktor utama bagi perusahaan dalam mencapai tujuan perusahaan. Ada beberapa faktor yang dapat meningkatkan kinerja karyawan, diantaranya yaitu pelatihan, familiarisasi dan lingkungan kerja yang kondusif. Dengan demikian, diharapkan mampu meningkatkan kemampuan dan keterampilan pegawai dalam melaksanakan tugas-tugas yang diberikan perusahaan. Kinerja menunjukkan kemampuan awak kapal dalam meningkatkan produktivitas kerjanya, dapat diartikan atau dirumuskan sebagai perbandingan antara keluaran (*output*) dengan masukan (*input*). Apabila produktivitas naik hanya dimungkinkan oleh adanya peningkatan efisiensi (waktu, bahan, tenaga), dan sistem kerja, teknik produksi, dan adanya peningkatan keterampilan tenaga kerja. (Malayu S.P Hasibuan, 2019:94)

Seperti telah dikutip di atas bahwa kinerja setiap orang dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu:

- 1) Kompetensi individu, meliputi: Kemampuan dan keterampilan: kebugaran fisik dan kesehatan jiwa, pendidikan, pelatihan, dan pengalaman kerja dan motivasi dan etos kerja: bekerja sebagai tantangan dan memberi kepuasan.
- 2) Dukungan organisasi, meliputi: Pengorganisasian, penyediaan sarana dan prasarana kerja, pemilihan teknologi, kenyamanan lingkungan kerja, serta kondisi dan syarat kerja.
- 3) Dukungan manajemen, meliputi: Mengoptimalkan pemanfaatan keunggulan dan potensi kerja, Mendorong pekerja untuk terus meningkatkan kemampuan, Membuka kesempatan yang luas bagi pekerja untuk meningkatkan kemampuan, Membantu pekerja dalam kesulitan melaksanakan tugas, Membangun motivasi kerja, disiplin kerja dan etos kerja, yaitu: menciptakan variasi penugasan, membuka tantangan baru, memberikan insentif dan insentif, membangun komunikasi dua arah (Payaman J. Simanjuntak, 2011:11-17).

d. Manfaat Kinerja

Kualitas sumber daya manusia memiliki manfaat ditinjau dari pengembangan perusahaan yaitu:

- 1) Perbaikan kinerja.
- 2) Penyesuaian kompensasi.
- 3) Keputusan penempatan.
- 4) Kebutuhan pelatihan.
- 5) Perencanaan dan pengembangan karier.
- 6) Efisiensi proses penempatan staf.
- 7) Kesempatan kerja yang sama.

Meningkatkan *performance quality* (Kinerja) ada beberapa cara yang dapat dilakukan oleh perusahaan yaitu dengan memberikan pelatihan atau training, memberikan insentive atau bonus dan mengaplikasikan atau menerapkan teknologi yang dapat membantu meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja.

Berbicara mengenai awak kapal sama halnya berbicara mengenai sumber daya manusia (SDM) secara umum yaitu aktivitas-aktivitas yang mencoba memfasilitasi orang-orang didalam organisasi untuk berkontribusi dalam pencapaian rencana strategis organisasi.

Kualitas dari awak kapal harus benar-benar siap dari pengetahuan dasar dan juga skillnya sebelum bekerja di atas kapal, kesiapan perwira deck untuk mendukung kerja secara efektif dan efisien. Hambatan dalam pengoperasian kapal yang disebabkan karena sumber daya manusia yang belum memadai.

Untuk kelancaran pengoperasian kapal yang aman dan lancar dan dapat tercapai secara optimal sangat tergantung pada kualitas sumber daya manusia yang melaksanakan tugas-tugas di atas kapal. Dimana memerlukan adanya motivasi, koordinasi, pelatihan dan keterampilan. Motivasi berasal dari kata *motive* seperti dikatakan Ni Kadek Suryani (2020 :81) dalam buku "Kinerja SDM" yang berarti kebutuhan, keinginan

dan dorongan. Motivasi berkaitan dengan kekuatan dan arah perilaku serta faktor – faktor yang mempengaruhi seseorang untuk berperilaku dengan cara- cara tertentu. Istilah motivasi dapat merujuk tentang tujuan yang dimiliki seseorang, cara di mana dia memilih tujuan dan cara orang lain mencoba perilaku mereka. Artinya motivasi adalah tentang keinginan dalam diri seseorang yang menyebabkan mereka bertindak. Tindakan tersebut dilakukan untuk mencapai suatu tujuan. Jadi, intinya motivasi adalah dorongan seseorang bertindak yang diarahkan pada tujuan. Sedangkan koordinasi adalah proses penyatu-paduan berbagai sasaran dan berbagai kegiatan dari berbagai unit yang terpisah (bagian atau bidang fungsional) dari suatu organisasi untuk mencapai tujuan organisasi secara efisien. Kemudian membantunya mengerjakan pekerjaannya yang sekarang sehingga dia bisa berkinerja dengan optimal, kata keterampilan sama artinya dengan kata kecekatan. Terampil atau cekatan adalah kepandaian melakukan sesuatu dengan cepat dan benar. Seseorang yang dapat melakukan sesuatu dengan cepat tetapi salah tidak dapat dikatakan terampil. Demikian pula apabila seseorang dapat melakukan sesuatu dengan benar tetapi lambat, juga tidak dapat dikatakan terampil.

4. *Internal navigation audit*

a. *Definisi internal navigation audit*

Pengertian audit berdasarkan *ISO 19001:2018* klausul 3.1, adalah proses sistematis, mandiri dan terdokumentasi untuk memperoleh bukti audit dan mengevaluasi secara objektif untuk menentukan sejauh mana kriteria audit terpenuhi. (<https://safetyfirstindonesia.co.id/baca-informasi/pengertian-audit-berdasarkan-iso-19011-:-2018.html>)

Secara umum internal audit adalah pemeriksaan secara sistematis dan berdiri sendiri untuk menentukan apakah kegiatan *Safety Management System (SMS)* berfungsi dengan baik dan sesuai dengan apa yang diharapkan. Dalam *ISM Code MSC-MEPC.7/Circ.5* disebutkan bahwa perusahaan harus melaksanakan audit internal setidaknya sekali dalam setahun untuk memverifikasi apakah kegiatan di atas kapal dan darat telah

sesuai dengan Sistem Manajemen Keselamatan. Dan untuk pelaksanaannya perusahaan menunjuk petugas yang bertanggung jawab untuk pelaksanaannya untuk melakukan internal audit navigasi . Sesuai dengan *ISM Code Ch.IV Designated Person Ashore* (DPA) petugas darat yang ditunjuk memiliki peran penting dan harus memahami pelaksanaan sistem manajemen keselamatan. Kondisi ini dikarenakan, seorang DPA harus memahami pelaksanaan dan menjadi penanggung jawab dari sistem manajemen keselamatan yang dilaksanakan oleh perusahaan dan kapal yang dioperasikannya.

Menurut dari buku terbitan Oil Companies International Marine Forum dengan judul *A Guide to Best Practice for Navigational Assessments and Audits* (OCIMF, 2018:8) bahwa *Navigational assessments and audits have become more widely used and can be useful in identifying improvements for navigational practices on board vessels* yang artinya dalam bahasa indonesia adalah "Penilaian dan audit navigasi telah menjadi lebih banyak digunakan dan dapat berguna dalam mengidentifikasi perbaikan untuk praktik navigasi di atas kapal , dengan cara melakukan pemeriksaan yang efektif dan mengevaluasi sendiri bagian-bagian di atas kapal yang akan diinspeksi menurut petunjuk dari buku *Ships Inspection Report Programme* (SIRE)".

Berdasarkan definisi di atas maka dapat diketahui bahwa *internal navigation audit* yaitu pemeriksaan yang dilakukan oleh petugas / *Responsible Person Ashore / Designated Person Ashore* terhadap peralatan navigasi di atas kapal untuk memastikan peralatan tersebut berfungsi dengan baik.

Program penyelenggaraan inspeksi / pemeriksaan secara sistematis mempunyai beberapa tujuan dan sasaran yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

- 1) Inspeksi 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.

- 2) 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.
- 3) Inspeksi secara regular dan khusus akan dapat digunakan sebagai bahan diskusi awak kapal terhadap 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 menyakinkan apakah semua tata kerja dilaksanakan sesuai dengan norma-norma keselamatan. *Unsafe act* dan *unsafe condition*, semua itu adalah *symptoms* (gejala-gejala) adanya suatu 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.

5. Keselamatan Kapal berdasarkan SOLAS 1974

a. Pengertian SOLAS 1974

Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 adalah peraturan yang mengatur keselamatan kapal di dunia maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- 1) Desain konstruksi kapal
- 2) Permesinan dan instalasi listrik
- 3) Pencegah kebakaran
- 4) Alat-alat keselamatan
- 5) Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan $2/3$ dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan. Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan $1/3$ dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

Kecelakaan tanker terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap Keselamatan Maritim lebih efektif. Pada tahun 1978 dikeluarkan konvensi baru khusus untuk tanker yang dikenal dengan nama "*Tanker Safety and Pollution Prevention (TSPP 1978)*" yang merupakan penyempurnaan dari SOLAS 1974 yang

menekankan pada perencanaan atau desain dan penambahan peralatan untuk tujuan keselamatan operasi dan pencegahan pencemaran perairan. Kemudian diikuti dengan tambahan peraturan pada tahun 1981 dan 1983 yang diberlakukan bulan September 1984 dan Juli 1986.

Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS), 1974, yang saat ini berlaku, diadopsi pada 1 November 1974 oleh Konferensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, di bawah Organisasi Maritim Internasional (IMO). Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 25 Mei 1980 dan sejak itu telah diamandemen dua kali, melalui protokol.

Dengan protokol yang diadopsi pada 17 Februari 1978 oleh Konferensi Internasional tentang keselamatan tanker dan pencegahan polusi (Protokol SOLAS 1978), yang mulai berlaku pada 1 Mei 1981 dan oleh protokol yang diadopsi pada 11 November 1988 oleh konferensi internasional tentang sistem survei dan sertifikasi yang diharmonisasikan (Protokol SOLAS 1988), yang mulai berlaku pada 3 Februari 2000 dan menggantikan dan membatalkan protokol 1978, antara para pihak pada protokol 1988.

b. Bab V : Keselamatan Navigasi

- 1) Bersifat operasional dan diaplikasikan pada semua kapal. Ini berbeda dengan konvensi secara keseluruhan, yang hanya diaplikasikan pada kapal-kapal yang terlibat pada pelayaran-pelayaran Internasional
- 2) Termasuk pemeliharaan dari pelayanan meteorologi untuk kapal-kapal; pelayanan patroli es; pengaturan rute kapal-kapal dan ketentuan pelayanan-pelayanan pencarian dan penyelamatan (SAR)
- 3) Kewajiban umum untuk negara peserta guna memastikan bahwa semua kapal cukup diawasi dan efisien dilihat dari sudut pandang keselamatan
- 4) Persyaratan-persyaratan untuk pemasangan radar dan sarana-sarana bantu navigasi lain.

c. Pengecualian Peraturan SOLAS 1974

Kecuali dinyatakan lain aturan-aturan SOLAS tidak berlaku terhadap:

- 1) Kapal Perang.
- 2) Kapal barang berukuran kurang dari GT.500.
- 3) Kapal yang tidak digerakkan dengan mesin.
- 4) Kapal kayu yang dibuat secara primitif.
- 5) Kapal pesiar yang tidak disewakan
- 6) Kapal penangkap ikan

6. Familiarisasi

Menurut H. Malayu S.P Hasibuan (2019:16), bahwa familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi awak kapal 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 dan diperoleh dari pengalaman, pendidikan, *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. 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.

Di dalam *ISM Code* Elemen 6 disebutkan terdapat standarisasi untuk menerapkan sistem familirisasi terhadap sumber daya dan personil di atas kapal yang dimplementasikan pada suatu pedoman manajemen keselamatan untuk perusahaan.

7. Kerjasama

Kerjasama merupakan salah satu bentuk interaksi sosial. Menurut Abu Ahmadi (2015:45) kerjasama adalah merupakan usaha bersama dari dua orang atau lebih untuk melaksanakan tugas untuk mencapai tujuan yang diinginkan bersama. Kerjasama berarti bekerja bersama-sama untuk mencapai tujuan bersama. Biasanya, kerjasama melibatkan pembagian tugas, dimana setiap orang mengerjakan setiap pekerjaan yang merupakan tanggung jawabnya demi tercapainya tujuan bersama. Kerjasama adalah sebuah sikap mau melakukan suatu pekerjaan secara bersama-sama tanpa melihat latar belakang orang yang diajak bekerjasama untuk mencapai suatu tujuan.

Kerjasama dalam tim menjadi sebuah kebutuhan dalam mewujudkan keberhasilan kerja. Kerjasama dalam tim akan menjadi suatu daya dorong yang memiliki energi dan sinergisitas bagi individu-individu yang tergabung dalam kerjasama tim. Tanpa kerjasama yang baik tidak akan memunculkan ide-ide

cemerlang .Tim adalah suatu unit yang terdiri atas dua orang atau lebih yang berinteraksi dan mengkoordinasi kerja mereka untuk tujuan tertentu. Definisi ini memiliki 3 (tiga) komponen. Pertama, dibutuhkan dua orang atau lebih. Kedua, orang-orang dalam sebuah tim memiliki interaksi regular. Ketiga, orang-orang dalam sebuah tim memiliki tujuan yang sama.

Setiap tim maupun individu sangat berhubungan erat dengan kerja sama yang dibangun dengan kesadaran pencapaian prestasi dan kinerja. Dalam kerja sama akan muncul berbagai penyelesaian yang secara individu tidak terselesaikan. Keunggulan yang dapat diandalkan dalam kerja sama pada kerja tim adalah munculnya berbagai penyelesaian secara sinergi dari berbagai individu yang tergabung dalam kerja tim.

8. *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* (2018:01) 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.

Adapun tujuan implementasi *ISM Code* adalah sebagai berikut :

- a. Jaminan keselamatan di laut agar kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari kerusakan lautnya.
- b. Membentuk dan membiasakan *safety first* serta tanggung jawab terhadap terwujudnya fungsi keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.

- c. Melaksanakan prosedur kerja dengan konsisten.
- d. Menggunakan alat-alat pelindung yang tepat.
- e. Menyusun perencanaan kerja dan pemantauan hasil kerja dan melatih personil secara rutin.

Pemerintah dimana bendera kapal dikibarkan akan melakukan audit terhadap perusahaan pelayaran dan kapalnya tersebut terhadap sistem manajemen keselamatan yang telah dibuat dan pelaksanaannya jika pada akhirnya ditemukan bahwa prosedur yang ada dan pelaksanaannya di lapangan berjalan baik, oleh pemerintah bendera kapal akan mengeluarkan suatu sertifikat baik untuk perusahaan pelayaran tersebut yaitu :

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

9. ***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 ditunun 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 :

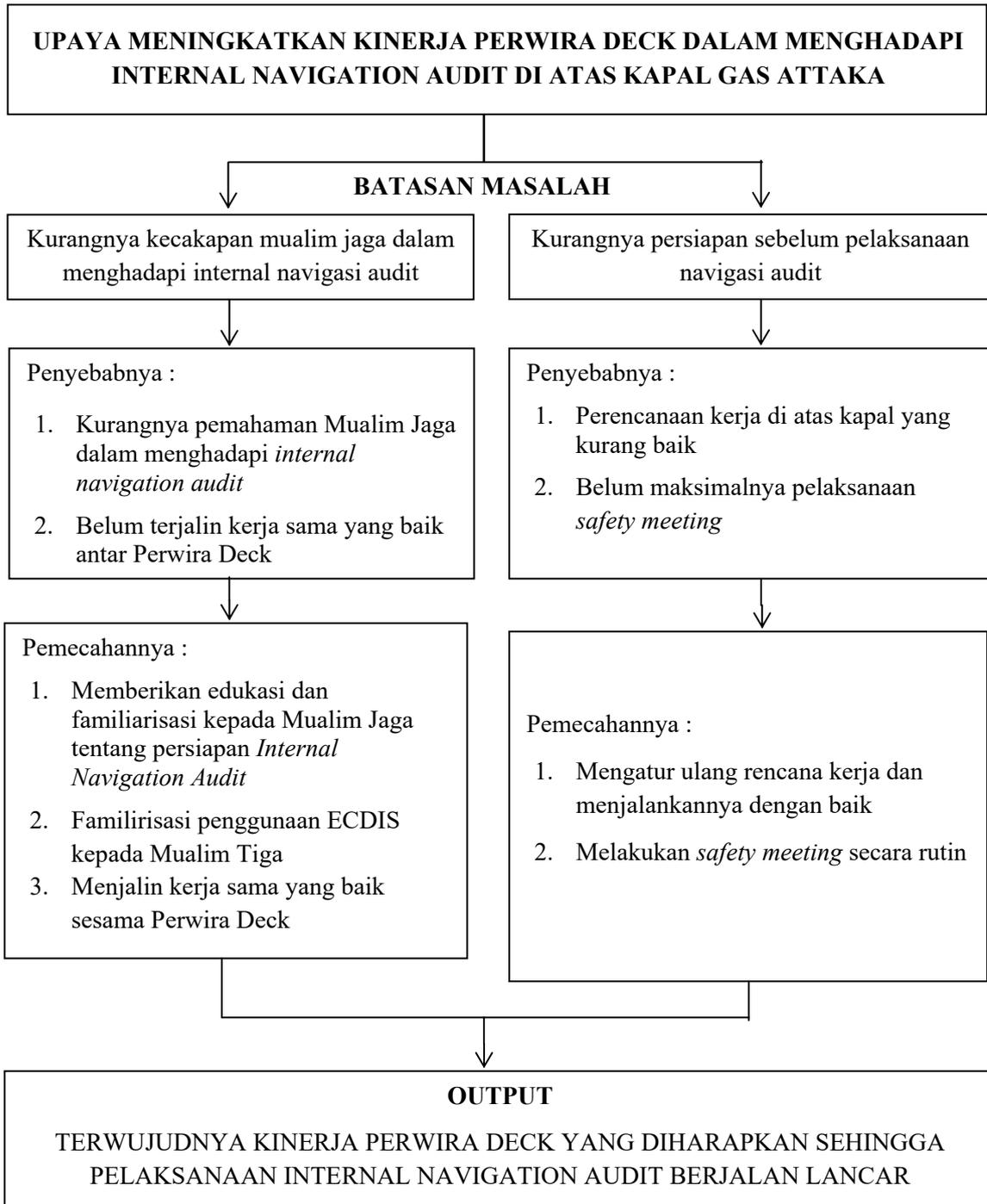
- a. Menyiapkan cara-cara kerja untuk menjamin keselamatan dalam pengoperasian kapal dan keselamatan harta benda.

- b. Menciptakan perlindungan terhadap segala resiko yang diketahui.
- c. 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.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

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



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Penulisan makalah ini disajikan berdasarkan fakta dan data dari pengalaman penulis saat bekerja di atas kapal Gas Attaka sejak periode 06 September 2020 sampai 09 Maret 2021. Data yang nantinya akan disajikan merupakan hasil dari temuan ketidaksesuaian pada saat internal navigation audit di atas kapal gas attaka. Sebelum ke pembahasan lebih lanjut yang menjadi obyek penelitian dan pengamatan di atas kapal Gas Attaka ,dengan data sebagai berikut :

<i>Name of vessel</i>	: <i>LPG/C Gas Attaka</i>
<i>IMO No</i>	: <i>9629433</i>
<i>Call Sign</i>	: <i>PORJ</i>
<i>Flag</i>	: <i>Indonesia</i>
<i>Port Of Registry</i>	: <i>Jakarta</i>
<i>Classification</i>	: <i>BV & BKI</i>
<i>Gross Tonnage (GRT)</i>	: <i>3966 TON</i>
<i>Deadweight</i>	: <i>2398 TON</i>
<i>Length Overall (LOA)</i>	: <i>99.00 M</i>
<i>Breadth</i>	: <i>16.50 M</i>
<i>Year Built</i>	: <i>2012</i>
<i>Type of Vessel</i>	: <i>Fully Pressurised -LPG Carrier</i>
<i>Owner</i>	: <i>Pertamina Shipping – Indonesia</i>

Adapun fakta yang terjadi di atas kapal Gas Attaka selama penulis bekerja di atas kapal tersebut diantaranya yaitu :

1. Kurangnya Kecakapan Mualim Jaga Dalam Menghadapi *Internal Navigation Audit*

Dari hasil temuan ketidaksesuaian internal navigation audit pada tanggal 20 Desember 2020 ,yang sudah masuk jadwalnya untuk internal audit dengan pelaksanaan audit secara mendadak dari pihak perusahaan. Dilakukan audit di atas kapal saat sandar di pelabuhan Makassar dan di hari pelaksanaan inspeksi berlangsung, auditor ingin memeriksa peralatan navigasi yang ada di atas kapal. Ketika dilakukan pemeriksaan peralatan navigasi yang ada di atas kapal dan pada saat dilakukan pengetesan untuk pemahaman alat navigasi yaitu *Electronic Chart Display Information System (ECDIS)* ditemukan temuan ketidaksesuaian dalam penerapan safety management system terkait dengan navigasi aman dikarenakan mualim jaga yang bertugas yaitu mualim tiga tidak familiar terhadap penggunaan operasional jenis *ECDIS* yang ada di atas kapal. Adanya temuan ketidaksesuaian tersebut disebabkan kurangnya pemahaman Mualim Tiga dalam menggunakan pemakaian fungsi operasional jenis *ECDIS* dengan Merk Furuno dengan Type FEA - 2107. Fungsi operasional di *ECDIS* yang meliputi tentang membuat dan menggugah *passage plan*, melihat rute perjalanan sebelumnya, mengecek rute *passage plan* dan pengelolaan dari alarm, membuat garis *parallel indeks*, mengatur kedalaman dan kontur yang aman sesuai dengan *draft* kapal, memastikan system sudah diperbaharui dengan koreksi terbaru, pengetahuan tentang *Category Zone Of Confidence (CATZOC)*.

2. Kurangnya Persiapan Sebelum Pelaksanaan *Internal Navigation Audit*

Pada pelaksanaan inspeksi yang dilakukan oleh marine superintendent sebagai auditor pihak perusahaan sebagaimana yang telah disebutkan di atas, dan ditemukan ketidaksesuaian oleh auditor terkait penerapan safety management system dalam familirisasi alat navigasi yang belum dilaksanakan dengan maksimal pada Mualim Jaga yaitu Mualim tiga. Hal ini disebabkan kurangnya persiapan-persiapan sebelum pelaksanaan menghadapi internal navigasi audit. Yang seharusnya pada waktu sebelum inspeksi, sudah dilakukan untuk

pemahaman yang baik dan pengecekan terhadap semua perlengkapan navigasi kapal di anjungan, akan tetapi persiapan tidak dilakukan dengan maksimal. Persiapan yang kurang maksimal disebabkan oleh beberapa faktor seperti kurang baiknya perencanaan kerja di atas kapal dan belum maksimalnya pelaksanaan agenda *safety meeting* untuk menghadapi persiapan *internal navigation audit* . Oleh karena itu, untuk kelancaran pelaksanaan pada saat *internal navigation audit* dan untuk mengatasi permasalahan tersebut harus dilakukan dengan cara yang tepat.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan batasan masalah yang diambil sebagaimana telah dijelaskan pada bab I dan uraian dari deskripsi data di atas, maka dapat dianalisa penyebab masalahnya sebagai berikut :

1. Kurangnya Kecakapan Mualim Jaga Dalam Menghadapi *Internal Navigation Audit*

Pada kasus yang telah dipaparkan dalam deskripsi data diatas ditemukan bahwa:

a. Kurangnya Pemahaman Petugas Mualim Jaga yaitu Mualim Tiga Dalam Menghadapi *Internal Navigation Audit*

Bekerja di atas kapal gas membutuhkan keterampilan dan kedisiplinan yang tinggi agar pekerjaan dapat dilaksanakan dengan cara yang baik dan benar. Karena dalam penanganan jenis muatan yang berbahaya ini, maka yang bekerja di atas kapal *Gas Tanker* diperlukan pemahaman pengetahuan dan kemampuan *profesional* dalam bekerja. Berdasarkan pengamatan dari penulis saat bekerja di atas kapal Gas Attaka, ada beberapa awak kapal yang baru bekerja di atas kapal gas tanker dan belum pernah mengikuti *internal navigation audit* sebelumnya. Oleh karena itu awak kapal tersebut kurang memahami bagaimana persiapan untuk menghadapi *internal navigation audit* dengan baik dan benar.

Perekrutan crew pada awak kapal yang tidak berpengalaman pada jenis dan tipe kapal, akan berdampak dalam pelaksanaan tugas serta pekerjaan

yang diberikan kepada mereka. Sehingga efisiensi dan efektifitas serta sasaran-sasaran yang ingin dicapai akan mengalami kendala dan tidak maksimal.

Pelaksanaan *internal navigation audit* ini memang bukan hal yang termasuk baru, khususnya jenis kapal gas tanker. Namun bagi awak kapal yang belum pernah bekerja di atas kapal gas tanker, tentu ini adalah sesuatu yang asing karena tidak adanya pengalaman menghadapi pemeriksaan semacam ini sebelumnya.

Setiap mualim sesuai dengan bidangnya, secara umum dan khusus harus memahami dan benar-benar menguasai karakteristik dari tipe kapal dimana dia bekerja. Seorang mualim *fresh graduate* yang tergolong baru bekerja di atas kapal *gas tanker* dan belum mempunyai banyak pengalaman kerja serta hal-hal yang harus dipahami dan dikuasai, terutama persiapan dalam menghadapi navigasi audit. Hal ini dapat menghambat kelancaran dalam operasional kapal, untuk itu sebaiknya bagi seorang mualim *fresh graduate* yang baru bekerja di atas kapal *gas tanker* untuk segera dapat menyesuaikan diri dengan situasi pekerjaan, serta tidak segan untuk bertanya pada perwira yang lebih berpengalaman serta menguasai dan mendalami pekerjaan tersebut. Disini mualim *fresh graduate* dituntut keahliannya untuk mempelajari segala persiapan dalam menghadapi *navigasi audit* agar dapat berjalan lancar.

Ada banyak hal yang menyebabkan pelaksanaan navigasi audit tidak berjalan lancar, diantaranya sebagai berikut :

- 1) Mualim atau Perwira dek kurang memahami tugas dan tanggung jawab mereka.
- 2) Kurangnya kekompakan dalam kerjasama dan koordinasi tim yang baik untuk melaksanakan pekerjaan.
- 3) Mualim atau Perwira dek belum memiliki pengalaman yang memadai untuk bekerja di jenis dan tipe kapal *gas tanker*.
- 4) Komunikasi verbal yang tidak jelas dan tidak dimengerti antar sesama mualim atau perwira dek

b. Belum Terjalin Kerja Sama yang Baik antar Muallim atau Perwira Deck

Belum terjalin kerjasama yang baik ini, dapat terlihat dari hubungan antara perwira yang satu dengan perwira lainnya tidak adanya kekompakan. Hal yang paling buruk apabila hal yang demikian dibawa saat menyelesaikan pekerjaan, akibatnya pekerjaan yang seharusnya mudah untuk diselesaikan akhirnya membutuhkan waktu yang lama dan tidak maksimal karena kurang adanya kekompakan kerja diantara mereka .

Melihat kejadian di atas, dapat disimpulkan bahwa kerjasama antar perwira merupakan faktor penting dalam menunjang kelancaran kerja tim di atas kapal. Untuk itu perwira dek dalam kerja tim tidak boleh membatasi dalam bergaul agar dapat terjalin suatu kerja sama yang baik dengan awak kapal lainnya dan selalu menjaga kekompakan sehingga tercipta suasana kerja terjalin harmonis dan terbentuknya tim yang efektif.

Dalam hal ini Nakhoda memegang peranan utama, oleh sebab itu haruslah cakap dan pandai untuk berkomunikasi dengan anak buahnya, mengetahui kelemahan dan kelebihan dari timnya di atas kapal. Dengan demikian dapat membuat suatu keputusan yang tepat sasaran dan dapat menyelesaikan segala permasalahan yang terjadi secara baik.

Untuk meningkatkan kinerja tim agar dapat menjalankan tugas secara baik dengan cara memberikan penilaian serta tindakan, yaitu memberikan suatu penilaian pada awak kapal yang membuat suatu kesalahan serta tindakan dalam penanganannya seperti diberikan nasehat atau teguran dengan menggunakan cara yang baik. Kemudian diberikan suatu ketegasan dari kesalahan yang telah dibuat berikut solusi pemecahan masalahnya, sehingga akhirnya dapat terselesaikan secara baik dengan pedoman aturan serta prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Selain itu peningkatan hubungan yang harmonis dapat terjalin baik melalui komunikasi yang jelas di semua level dengan kesejajaran antara atasan dengan bawahan, tanpa memandang tingkat pendidikan, maupun jabatan

dari masing-masing awak kapal dan melibatkan awak kapal dalam proses pengambilan keputusan dengan tujuan untuk menciptakan kekompakan dalam kerja tim.

Menciptakan kerjasama yang baik, harmonis, dan menjaga kekompakan kerja dari tim di atas kapal, adalah merupakan tanggung jawab semua individu yang bekerja di atas kapal, maka peran dari seorang pemimpin harus memiliki ketrampilan yang baik untuk menciptakan kekompakan kerja dalam timnya agar dapat terjalin komunikasi yang lancar dan baik antar sesama individu.

2. Kurangnya Persiapan Sebelum Pelaksanaan *Internal Navigation Audit*

Penyebab masalahnya adalah sebagai berikut :

a. Perencanaan Kerja di Atas Kapal yang Kurang Baik

Dari kejadian-kejadian diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa penyebab kejadian-kejadian yang kita amati berupa pekerjaan dalam rangka persiapan menghadapi *internal navigation audit* yang mendadak, akibatnya persiapan yang dilakukan belum optimal sehingga menyebabkan kapal tidak maksimal dalam menghadapi *internal navigation audit*. Kegagalan dalam inspeksi ini bukan disebabkan oleh faktor dari alam maupun oleh faktor dari mesin, tetapi lebih banyak disebabkan oleh faktor dari kesalahan manusianya. Dalam hal ini awak kapal yang bekerja di atas kapal Gas Attaka.

Walaupun peraturan, prosedur, dan ISM yang ada di atas kapal sudah cukup memadai sebagai pedoman persiapan dalam menghadapi *internal navigation audit* namun masih ditemukan persiapan yang dilakukan oleh awak kapal kurang optimal sehingga menyebabkan temuan ketidaksesuaian di anjungan oleh internal auditor. Berdasarkan hal tersebut diatas, maka hasil penelitian yang timbul dari suatu permasalahan yaitu cara untuk dapat mengoptimalkan persiapan yang dilakukan awak kapal Gas Attaka dalam menghadapi *internal navigation audit*. Dari hasil penelitian tersebut, penulis akan memaparkan analisa terhadap permasalahan yang menyebabkan kapal Gas Attaka mendapatkan temuan

ketidaksesuaian dalam inspeksi dikarenakan mualim tiga yang belum familiar dalam pengoperasian fungsi dari penggunaan jenis *ECDIS* yang ada di atas kapal Gas Attaka. Dan mualim tiga tersebut merupakan mualim fresh graduate serta jenis *ECDIS* yang digunakan di atas kapal berbeda dengan model dan tipe *ECDIS* yang dipelajari sebelumnya. Dan belum mempunyai pengalaman dalam menghadapi internal navigation audit.

Oleh karena itu, awak kapal perlu mengetahui persiapan yang dilakukan dalam menghadapi auditor dengan baik pada saat inspeksi. Sehingga dapat menyiapkan diri yang nantinya akan timbul rasa kepercayaan diri dengan perilaku dan cara berfikir yang positif untuk keberhasilan dalam menghadapi pertanyaan oleh auditor nantinya saat inspeksi.

Secara umum, hal-hal yang perlu untuk diperhatikan dalam tahapan persiapan inspeksi adalah:

1) Memulai dengan sikap perilaku positif.

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

2) Merencanakan inspeksi

Langkah pertama di dalam perencanaan adalah mendefinisikan area kerja yang menjadi tanggung jawab masing-masing. Untuk area kerja seperti di anjungan, dilakukan pemahaman untuk penggunaan alat – alat navigasi yang tersedia. Dan bila di atas kapal sudah dilengkapi dengan sistem peta elektronik yaitu *Electronic Chart Display Information System* (*ECDIS*) dapat dilakukan pemahaman untuk pengoperasian fungsi yang ada di dalam jenis dan tipe *ECDIS* tersebut, dengan petunjuk dari panduan manual sebagai petunjuk pengoperasian penggunaan alat serta checklist untuk panduan inspeksi.

3) Menentukan apa yang akan dilihat

Agar inspeksi berjalan dengan efektif, kita perlu mengetahui dan menentukan objek mana saja yang nantinya akan diinspeksi oleh auditor.

4) Memahami yang akan dicari

Mencari sesuatu yang sifatnya lebih dari hanya sekedar dilihat. Oleh karena itu, perlu dipersiapkan tentang dasar aturan dan standar yang dapat memberikan suatu gambaran tentang apa yang ingin dicari dalam inspeksi. Dasar aturan dan standar akan menunjukkan apa yang seharusnya (*what should be*) sedangkan faktanya adalah yang ada di lapangan atau tempat kerja (*what is*).

5) Membuat *checklist*

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

6) Melihat laporan inspeksi sebelumnya

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

7) Menyiapkan alat dan bahan untuk inspeksi

Alat dan bahan untuk kegiatan inspeksi ini mungkin dapat berupa pakaian kerja khusus, alat pelindung diri, *checklist*, alat tulis, alat ukur, serta jenis *standard* senter dan kamera yang boleh digunakan di atas kapal.

b. Belum Maksimalnya Pelaksanaan *Safety Meeting*

Mualim satu sebagai perwira senior dan mualim dua sebagai perwira penanggung jawab navigasi dan memegang peranan penting untuk alat navigasi di anjungan tidak melakukan *review* terhadap mualim tiga untuk pemahaman penggunaan pengoperasian fungsi dari jenis *ECDIS* di atas kapal. Hal ini dipaparkan ketika ditemukan temuan oleh auditor karena tidak familiarnya mualim tiga terhadap penggunaan pengoperasian peralatan navigasi yaitu *ECDIS* sebagai temuan ketidaksesuaian.

Kemampuan dalam melaksanakan tugas berarti menambah kelancaran bagi penyelesaian suatu pekerjaan. Dalam kenyataannya yang dijumpai pada awak kapal yang bekerja di atas kapal, ada ditemukan awak kapal yang belum mempunyai pengalaman tipe kapal gas tanker, yang sebelumnya mereka mempunyai pengalaman tipe kapal oil tanker .

Untuk meningkatkan keterampilan awak kapal, khususnya bagi awak kapal yang baru bekerja di atas kapal tipe gas tanker, maka perlu dilakukan pelatihan yang cukup. Akan tetapi fakta yang terjadi di atas kapal, pelatihan dalam menjalankan prosedur kerja tidak berjalan dengan maksimal dikarenakan dengan jadwal operasional kapal yang sangat padat sehingga waktu yang tersedia untuk melakukan pelatihan sangat terbatas.

Keterampilan dalam bekerja di atas kapal memang mutlak harus dipenuhi sebagai seorang pelaut profesional. Kemampuan serta keterampilan dalam keahlian kerja yang tinggi sangat diperlukan untuk menunjang semua dalam menjalankan beban tugas dan tanggung jawab pekerjaan pada dirinya secara baik. Dan dapat terus dikembangkan keterampilan serta pengetahuannya sehingga menjadi baik dan handal sesuai dengan bidangnya.

Menurut modul diklat kepelautan dalam *International Safety Management* (ISM) Code, pengetahuan, keterampilan dan mampu menjalankan tugas dan tanggung jawab (*attitude* yang baik) sesuai dengan level dan fungsinya. Hal yang terjadi di lapangan justru perwira dek kurang menunjukkan keterampilan kerja sebagai seorang pelaut profesional,

karena kurangnya pengalaman di tipe kapal gas tanker, hal ini membuat penurunan kinerja dari perwira dek.

C. PEMECAHAN MASALAH

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

1. Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya Kecakapan Mualim Jaga Dalam Menghadapi *Internal Navigation Audit*

Alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1) Memberikan Edukasi dan Familirisasi Kepada Mualim Jaga Tentang Persiapan *Internal Navigation Audit*

Edukasi dan familirisasi yang dilakukan secara langsung oleh Master/ senior officer tentang persiapan menghadapi internal navigation audit, seorang Mualim Jaga harus memahami situasi alur dalam pelaksanaan audit dan tahapan apa saja yang akan ditelusuri dalam pelaksanaan inspeksi oleh auditor. Oleh karena itu setiap Mualim Jaga harus menguasai apa saja kemungkinan yang akan ditanyakan pada saat audit berlangsung dan menjawabnya dengan baik. Edukasi serta pemahaman terhadap audit navigasi dengan lingkup seputar pekerjaan di anjungan, maka para Mualim Jaga harus menguasai pemahaman serta penyesuaian tentang alat - alat navigasi yang tersedia di atas kapal berikut prosedur sistem operasionalnya dengan baik. Apabila masih belum memahami dengan alat navigasi yang dioperasikan, maka harus dilakukan familirisasi kembali untuk mendapatkan pemahaman serta pengarahan yang baik oleh Mualim yang lebih menguasai pekerjaan tersebut. Dan hal ini akan sangat berguna untuk keberlangsungan dari proses pekerjaan dengan prosedur yang baik sehingga hasil dari pekerjaan yang dilakukan akan maksimal dan semua ketidaksesuaian yang ada di anjungan akan dapat ditutupi

sehingga ketika kapal menghadapi inspeksi internal audit, kapal akan tidak akan mengalami kendala dalam menghadapi inspeksi tersebut.

Hal tersebut, diatas merupakan faktor yang sangat utama dalam pelaksanaan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal Gas Attaka. Semua awak kapal dapat lebih familiar dengan *Safety Management System (SMS)* perusahaan sehingga dapat sepenuhnya mendukung kegiatan operasional kapal sehingga lebih efektif dan aman.

Familiarisasi sangat diperlukan bagi awak kapal khususnya bagi perwira dek yang akan bekerja di atas kapal, minimal 1 hari setelah di atas kapal. Sehingga perwira dek yang ada di atas kapal, mempunyai kemampuan secara penuh untuk melaksanakan tugas-tugas pekerjaan mereka. Bahkan awak kapal yang sudah berpengalaman pun belajar dan menyesuaikan dengan kondisi kapal, orangnya, kebijaksanaan-kebijaksanaannya, dan prosedur-prosedurnya.

Adapun tujuan utama program familiarisasi kepada Muallim Jaga untuk meningkatkan kecakapan atau kemampuan mereka sesuai dengan jabatan dan tanggung jawabnya. Program-program tersebut diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan efektifitas kerja awak kapal dalam mencapai sasaran kerja yang telah ditetapkan. Sekali lagi meskipun usaha-usaha tersebut memakan waktu, tetapi akan mengurangi perputaran tenaga kerja dan membuat awak kapal menjadi lebih produktif.

Mereka merasa lebih terjamin atau aman dan lebih diperhatikan. Dengan tingkat kecemasan yang rendah mereka akan lebih dapat mempelajari tugas-tugas dengan lebih baik. Program orientasi mempercepat proses sosialisasi dan penerimaan awak kapal baru dalam kelompok kerja.

Setiap sebelum pelaksanaan aktivitas pekerjaan diadakan *safety meeting* terlebih dahulu yang diikuti oleh awak kapal yang akan melakukan suatu aktivitas pekerjaan, dimana didalam pertemuan tersebut menentukan jenis suatu pekerjaan, lokasi pekerjaan, Dengan

melaksanakan hal tersebut maka diharapkan proses pekerjaan dapat diselesaikan dengan hasil optimal dan seefisien mungkin.

Dengan meningkatkan familiarisasi terhadap perwira dek yang baru secara rutin di atas kapal dan memberikan pengarahan dari awak kapal yang lebih senior. Hal tersebut dapat memberikan pengetahuan tentang persiapan untuk menghadapi inspeksi, agar Mualim Jaga dapat mengetahui dan mengerti tugas tanggung jawabnya serta meningkatkan kesadaran mereka akan pentingnya keselamatan pelayaran.

Seperti kita ketahui bahwa pekerjaan di atas kapal tergolong memiliki resiko bahaya yang tinggi. Oleh sebab itu timbul usaha untuk mencari jalan keluarnya guna mencegah kecelakaan yang akan terjadi. Maka hal-hal yang perlu diperhatikan di dalam setiap melakukan pekerjaan yaitu mengetahui pekerjaan yang akan dilakukan, bahaya dari pekerjaan yang akan dilakukan dan alat-alat keselamatan perorangan (PPE) *Personal Protective Equipment* yang digunakan pada saat bekerja di tempat lokasi kerja yang memiliki resiko berbahaya. Begitu pula dengan keselamatan bernavigasi pada saat dalam pelayaran maka para Mualim Jaga diwajibkan untuk memahami pengoperasian alat – alat navigasi yang berada di anjungan dengan prosedur yang baik dan benar . Agar kapal dapat beroperasi aman dan lancar maka dibutuhkan keterampilan kerja dalam kinerja tim .

Bila perwira dek terampil maka pekerjaan akan mudah dan terasa ringan untuk dikerjakan serta keterpaduan kerja dengan lainnya yang merupakan satu kesatuan tim dalam pelaksanaan terjalannya kerjasama, disamping itu ada rasa aman dalam diri Nahkoda didalam pelaksanaan pekerjaan di atas kapal.

2) Familiarisasi penggunaan ECDIS kepada Mualim Tiga

Memberikan familirisasi dan pelatihan sesuai jenis *ECDIS* yang ada di atas kapal dengan Merk Furuno dan Tipe FEA - 2107 kepada Mualim Tiga oleh Mualim Dua sesuai dengan buku panduan prosedurnya dan

checklist untuk familirisasi *ECDIS* yang ada di atas kapal. Yang meliputi fungsi operasional dari *ECDIS* tentang membuat dan menggugah *passage plan*, melihat rute perjalanan sebelumnya, mengecek rute *passage plan* dan pengelolaan dari *alarm*, membuat garis *parallel indeks*, mengatur batas kedalaman yang aman sesuai dengan draft kapal, memastikan system sudah diperbaharui dengan koreksi terbaru, pengetahuan tentang *Category Zone Of Confidence* (CATZOC).

3) Menjalinkan Kerja Sama yang Baik Sesama Perwira Deck

Berbicara mengenai kerjasama yang baik itu mencakup lebih dari satu orang atau kelompok. Kerjasama ini dimanapun keberadaannya sangat diperlukan dalam kehidupan keseharian terkecuali kerjasama dalam hal yang tidak benar. Di dalam menyelesaikan suatu pekerjaan khususnya, kerjasama sangatlah harus diutamakan. Tetapi terkadang hal tersebut terlupakan karena terkalahkan oleh sifat ego seseorang atau sifat semaunya sendiri. Terkadang seseorang merasa bisa atau tidak senang atau tidak cocok terhadap rekan kerja yang lainnya. Untuk itu perlu sekali sebagai Nakhoda atau Perwira mencari penyebab-penyebab tidak terjadinya suatu kerjasama atau kebersamaan.

Menangani konflik dalam kerja tim dapat diatasi dengan cara melakukan pendekatan terhadap individu atau kelompok dan berusaha untuk menyatukan mereka. Berbicara secara terbuka perlu dilakukan untuk bisa mengetahui dan menyelesaikan setiap persoalan yang ada.

Pimpinan harus dapat menciptakan suatu interaksi kerja sama yang baik, harmonis dan kompak antar anak buahnya untuk mencapai tujuan pelayaran yang aman dan memotivasi serta mendorong timbulnya tanggung jawab awak kapal dalam melaksanakan tugas. Dengan terciptanya hubungan kerjasama yang baik, harmonis, dan kompak maka beratnya tugas yang dihadapi akan terasa ringan. Penilaian berat ringannya sebuah pekerjaan tergantung kepada suasana

kerja, fasilitas dan suasana harmonis terhadap individu dalam tim yang menjalankan pekerjaan tersebut. Jika segala aktivitas dilaksanakan dalam tim yang harmonis dan kompak maka beban pekerjaan yang banyak akan cepat terselesaikan.

b. Kurangnya Persiapan Sebelum Pelaksanaan *Internal Navigation Audit*

Alternatif pemecahan masalahnya adalah sebagai berikut :

1) Mengatur Ulang Rencana Kerja Dan Menjalankannya Dengan Baik

Pelaksanaan dan mengatur jam kerja awak kapal dapat berjalan dengan baik dan lancar dengan koordinasi yang baik antara perwira dek, untuk itu perlu diadakan pembagian kerja yang teratur dan terarah dengan mengacu aspek keselamatan. Dengan adanya pembagian tugas kerja, perintah dan pengarahan yang jelas maka akan tercipta suasana kerja yang teratur dan nyaman bagi awak kapal, dalam hal ini juga Perwira Senior tidak boleh membeda-bedakan dalam pemberian tugas kepada awak kapal lama dan awak kapal yang baru sehingga keharmonisan kerja dapat tercipta dengan sendirinya.

Kenyamanan kerja awak kapal di atas kapal sangat tergantung dari kebijakan Nahkoda dan Perwira Senior seperti, pada saat kegiatan untuk pergerakan kapal sandar maupun lepas dari jetty dan operasional saat penanganan pelaksanaan bongkar atau muat cargo semua perwira melaksanakan tugasnya dan keesokan harinya diberikan waktu untuk beristirahat dan siap untuk menghadapi pekerjaan berikutnya dengan kondisi yang fit dan segar. Selain itu sudah menjadi kewajiban dari manajemen perusahaan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman dengan cara menyiapkan sarana dan prasarana di atas kapal seperti tempat ruangan rekreasi yaitu ruang menonton, olahraga dan lainnya yang dapat digunakan pada saat jam istirahat.

Perwira dek adalah ujung tombak dari kelancaran suatu pelayaran, dalam hal ini mualim satu sebagai kepala departemen deck

mempunyai fungsi strategis dalam upaya memajukan para perwira lainnya untuk mengikuti prosedur kerja yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

Untuk membuat perencanaan kerja yang efektif maka perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

a) Tentukan target

Tentukan tujuan dari keseluruhan pekerjaan yang akan dilakukan. Ada baiknya tujuan / target tersebut tertulis, sehingga dapat digunakan untuk bahan evaluasi.

b) Pemimpin tim kerja yang tepat

Keberhasilan sebuah pekerjaan membutuhkan peran seorang pemimpin yang tepat, sesuai dengan bidang pekerjaan yang berlangsung. Oleh karena itu, agar pekerjaan di atas kapal dapat berjalan lancar dibutuhkan peran Perwira dalam memimpin kerja yang baik.

c) Menentukan tugas dan waktu pelaksanaan

Dalam membuat perencanaan kerja perlu adanya langkah-langkah yang harus dikerjakan, sehingga awak kapal memahami apa yang harus mereka kerjakan. Dan juga perkiraan waktu yang dibutuhkan untuk masing-masing pekerjaan agar dapat menjadi acuan untuk dapat diselesaikan dengan cepat.

d) Pembagian tugas kerja

Pimpinan kerja hendaknya mengatur tugas untuk masing-masing awak kapal dalam satu tim kerja. Fokuskan pada awak kapal yang mampu dan cocok dengan jenis pekerjaan / tugas yang diberikan. Setelah masing-masing awak kapal sudah mendapatkan tugasnya, hasil dari perencanaan kerja yang sudah dibuat diharapkan akan terlaksana sesuai tujuan yang ingin dicapai.

Untuk mempertahankan kondisi sesudah survey maka perlu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

- (1) Kondisi kapal dan perlengkapannya harus dipertahankan sesuai persyaratan SOLAS, untuk menjamin kapal dalam keadaan fit untuk berlayar tanpa membahayakan kapal atau jiwa manusia.
- (2) Sesudah survei tidak boleh ada perubahan yang dilakukan baik terhadap kapal maupun perlengkapannya.
- (3) Apabila terjadi kecelakaan terhadap kapal atau kerusakan ditemui baik yang menyangkut keselamatan kapal atau kelengkapan perlengkapannya, Nakhoda atau pemilik kapal harus segera melaporkan kepada administrasi

2) Melakukan *Safety Meeting* Secara Rutin

Tindakan koreksi harus dilaksanakan sedini mungkin dan sesegera mungkin oleh Nakhoda dan Mualim Satu serta tidak ditunda atau dilupakan. Karena bila pekerjaan tersebut menjadi terbengkalai dan terjadi kerusakan yang lebih parah atau bahkan sampai menyebabkan kecelakaan, terutama untuk beberapa bagian kapal yang sangat vital dan bila nanti ditemukan ketidaksesuaian, maka akan menghambat operasional kapal.

Apabila hal-hal tersebut di atas telah dilaksanakan secara benar dan sesuai maka proses persiapan yang dilakukan perwira deck khususnya mualim dua dan tiga akan lebih sistematis dan dengan perencanaan yang sesuai, melakukan tindakan koreksi untuk setiap ketidaksesuaian dan melakukan pengecekan ulang atau review untuk proses pekerjaan yang mereka lakukan akan menghasilkan sebuah persiapan yang maksimal sehingga pada saat diadakannya internal audit pihak internal auditor tidak menemukan hal-hal yang dianggap bisa menghambat operasional kapal .

Sebelum melaksanakan suatu kegiatan hendaknya seorang Nakhoda atau Mualim Satu sebagai Mualim Senior mengadakan *safety meeting* untuk membahas bersama-sama, dengan Mualim Dua dan Tiga sebagai Mualim Junior tentang kesiapan peralatan-peralatan dan cara-

cara yang akan digunakan demi lancarnya proses kegiatan tersebut. *Safety meeting* adalah pengarahan singkat, yang artinya setiap pimpinan mengadakan pengarahan singkat kepada anak buahnya agar mereka mempunyai target, tanggung jawab dan tahu apa yang harus dilakukan pada hari itu. Karena kebanyakan Mualim Junior, jika mereka langsung kerja atau melakukan kegiatan tanpa *safety meeting* maka Mualim Junior akan bekerja seadanya tanpa motivasi penuh tanpa merasa harus mencapai targetnya yang artinya bagaimana perusahaan bisa mencapai targetnya dengan baik.

Banyak manfaat-manfaat yang terkandung di dalam *safety meeting* secara teknis, psikis, dan wawasan untuk setiap Mualim Junior yang mengikuti *safety meeting* hanya saja banyak ditemui Mualim Junior yang malas mendengarkan *safety meeting* dari atasan apalagi menyangkut target yang belum tercapai. Adapun beberapa manfaat *safety meeting* yaitu:

a) Tahu apa yang harus dilakukan hari ini

Saat *safety meeting* dibahas tentang pencapaian-pencapaian kemarin untuk memulai pencapaian sekarang. Artinya setiap Mualim Junior harus memiliki perencanaan kerja hari ini dengan acuan penilaian cara kerja yang kemarin agar hari ini para karyawan bisa melakukan pekerjaannya dengan maksimal.

b) Melatih komunikasi setiap awak kapal

Karena saat *safety meeting* adalah saat menumpahkan segala *unek-unek*, permasalahan dan pemberian solusi maka secara langsung setiap awak kapal berkomunikasi dan itu sangat bermanfaat bagi yang suka canggung saat berbicara didepan banyak orang. Semakin sering semakin terbiasa maka semakin handal dalam berkomunikasi.

c) Sarana mencari solusi

Setiap pekerjaan baik di kapal maupun di darat pasti akan ada masalah setiap hari, setiap bulan maupun setiap tahun. Maka dari

itu, *safety meeting* inilah sebagai sarana untuk mencari solusi dari setiap awak kapal yang ingin menyampaikannya.

d) Sarana pemersatu awak kapal

Semakin rutin melakukan *safety meeting*, semakin harmonis hubungan antara sesama Mualim Junior dan Nakhoda karena setiap pagi selalu diawali dengan berkomunikasi secara menyeluruh.

e) Sarana pemersatu tujuan

Selain mencari solusi, *safety meeting* juga harus disisipkan penumbuhan motivasi kerja, dan tujuan bekerja. Inilah yang menjadi penambah semangat setiap hari dan dapat membangun sikap positif.

2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

a. Kurangnya kecakapan Mualim Jaga dalam menghadapi internal navigasi audit

1. Memberikan edukasi dan familiarisasi kepada Mualim Jaga tentang persiapan *Internal Navigation Audit*

Keuntungannya :

- a. Mualim Jaga lebih memahami prosedur kerja dalam pelaksanaan *internal navigation audit* sehingga mampu melaksanakan tugas dengan baik
- b. Persiapan *internal navigation audit* lebih maksimal sehingga dapat terlaksana dengan lancar.

Kerugiannya :

Memerlukan peran Nakhoda atau Mualim Satu sebagai Mualim Senior dalam memberikan edukasi dan familiarisasi kepada Mualim Dua dan Tiga sebagai Mualim Junior

2. Menjalinkan kerja sama yang baik sesama Perwira Deck

Keuntungannya :

Dengan kerja sama yang baik, persiapan *Internal Navigation Audit* dapat terlaksana tepat waktu.

Kerugiannya :

Diperlukan keselarasan kerja dari semua perwira dek

b. Kurangnya persiapan sebelum pelaksanaan navigasi audit

1. Mengatur ulang rencana kerja dan menjalankannya dengan baik

Keuntungannya :

a. Pelaksanaan navigation audit dapat terlaksana sesuai rencana yang telah ditentukan.

b. Masing-masing perwira mendapatkan tugas sesuai dengan kemampuannya

Kerugiannya :

Mebutuhkan peran Nakhoda dan Mualim Satu untuk membuat rencana kerja yang baik.

2. Melakukan *safety meeting* secara rutin

Keuntungannya :

a) Sebagai sarana untuk membahas kendala yang dihadapi dan mencari solusi bersama

b) Sebagai sarana memberikan pemahaman kepada semua perwira yang terlibat apa saja yang harus dilakukan sebelum pelaksanaan navigation audit

Kerugiannya :

Safety meeting harus dilaksanakan secara terjadwal dan memerlukan peran Nakhoda maupun Mualim Satu.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Dari seluruh uraian pada bab-bab terdahulu dapat ditemukan beberapa faktor penyebab gagalnya internal navigasi audit di atas kapal Gas Attaka sebagai berikut:

1. Kurangnya pemahaman Mualim Jaga yaitu Mualim Tiga dalam menghadapi navigasi audit karena belum familiarnya terhadap peralatan navigasi di anjungan yaitu penggunaan fungsi operasional jenis ECDIS di atas kapal dengan Merk Furuno dan Tipe FEA – 2107 , dikarenakan jenis ECDIS yang dipelajari oleh Mualim Tiga berbeda dengan jenis dan tipe yang ada di atas kapal.
2. Ditemukan ketidak sesuaian pada saat internal navigation audit, dikarenakan kerja sama antar sesama Perwira Deck belum terjalin kompak di atas kapal.
3. Dan perencanaan kerja di atas kapal yang belum maksimal serta belum optimalnya pelaksanaan *safety meeting* .

B. SARAN

Bedasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan saran untuk dapat meningkatkan kinerja perwira dek dalam rangka persiapan menghadapi *internal navigation audit* di atas kapal Gas Attaka yaitu sebagai berikut:

1. Apabila Mualim Tiga masih ingin tetap bekerja di kapal Gas Attaka, maka harus segera menyesuaikan diri dan famialirisasi sesuai dengan panduan yang ada, pada jenis ECDIS yang ada di atas kapal dengan Merk Furuno , Tipe FEA – 2107 .
2. Nahkoda harus memberikan edukasi dan familirisasi kepada para Perwira Deck untuk meningkatkan kerja sama tim yang kompak dan harmonis dalam persiapan menghadapi internal navigation audit.

3. Mualim Satu sebagai kepala departemen deck harus membuat ulang perencanaan kerja agar lebih maksimal , tepat sasaran, efektif dan efisien kepada timnya di atas kapal.
4. Pelaksanaan safety meeting di atas kapal harus dilakukan dengan rutin terutama pada saat persiapan menghadapi audit.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, (2010). *Pedoman Pembuatan Makalah DP-I*. STIP Jakarta
- Hasibuan, H. Malayu (2019). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Bumi Aksara
- Hery (2018), *Modern Internal Auditing*. Jakarta : Grasindo
- [https://safetyfirstindonesia.co.id/Definisi Audit berdasarkan ISO 19011:2018](https://safetyfirstindonesia.co.id/Definisi-Audit-berdasarkan-ISO-19011:2018). Diakses pada tanggal 14 September 2021, jam 14:00 WIB . Halaman 1
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974*
- International Safety Management (ISM) Code*, IMO Publications
- Mangkunegara, Anwar Prabu. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya
- OCIMF (2018). A Guide to Best Practice for Navigational Assessments and Audits*
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal
- Safety Manajemen System (SMS)* yang dibuat oleh pihak perusahaan
- Sarwono, Sarlito. (2009). *Pengantar Psikologi Umum*. Depok: Raja Grafindo Persada
- Simanjuntak, Payaman (2011). *Manajemen Dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta: Lembaga Penerbit FE-UI.
- Sugono, Dendy. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka
- Suryani, Ni Kadek. (2009). *Kinerja Sumber Daya Manusia*. Bali : Nilacakra

CREWLIST

Name of Ship : GAS ATAKA Owners or Charters : PERTAMINA
 Nationality : INDONESIA Gross Tonnage of Vessel : 3966
 Call Sign : PORJ Type of Vessel : LPG Carrier

No.	Name	Rank	COC / STCW / BST		Seaman Book Number	Seaman Book Expiry	Sign On
1	Adri Setiawan Dwi Putra	Master	ANT II	6201037128N20116	F 182792	26/Oct/2021	20/Oct/2020
2	Mulyo Aris Wibowo	Chief Officer	ANT II	6200257247N20117	D 088919	23/Jul/2022	20/Sep/2020
3	Muslim Rahmat Sitanggung	2 nd Officer	ANT I	6200267929N10117	E 064434	6/Jun/2021	29/Sep/2020
4	Matari Immanuel	3 rd Officer	ANT III	6202006461N20318	E 044638	20/Dec/2022	29/Nov/2020
5	Heri Supriyanto	Chief Engineer	ATT II	6200148275T20217	E 141400	11/Jan/2022	19/Nov/2020
6	Sirajuddin	2 nd Engineer	ATT II	6201006669T20120	F 085089	14/Nov/2022	29/Oct/2020
7	Erlan Sakban	3 rd Engineer	ATT II	6200477742T20216	G 005660	25/Aug/2023	29/Sep/2020
8	Krisna Bayu Saputra	4 th Engineer	ATT III	6202099015T30116	C 062249	12/May/2021	16/Mar/2020
9	Sudarianto	Electrician	ETO	6200522323E10517	F 341158	10/Mar/2023	16/Mar/2020
10	Nur Bahrum	Boatswain	Rating Able	6200078604340216	G 022561	15/Sep/2023	19/Nov/2020
11	Jepy Kusbiantoro	A.B	Rating Able	6202099216340717	F 3036418	30/Dec/2022	30/Jan/2020
12	Hasan	A.B	Rating Able	6202078131330714	E 148792	24/Jan/2022	30/Jan/2020
13	Ari Wahyu Wantoro	A.B	Rating Able	6200193976340216	F 264249	8/Aug/2022	1/Aug/2020
14	Saffli	O.S	BST	6200363356340517	E 024579	19/Oct/2022	1/Aug/2020
15	Marsam	Foreman	Rating Able	6200070481010716	G 015844	27/Jul/2023	29/Sep/2020
16	Rafi Prasetyo	Oiler	Rating Able	6202094130350714	D 028386	2/Dec/2021	29/Oct/2020
17	Muhammad Ridwan	Oiler	Rating Able	6200598169420716	D 030464	10/Dec/2021	19/Feb/2020
18	Anton Ugroseno Sunarhadi	Oiler	Rating Able	6200363547420716	E 013252	14/Sep/2022	29/Sep/2020
19	Achmad Sofiyuddin	Cook	BST	6200159775010117	F 130454	16/Apr/2021	29/Oct/2020
20	Putra Purwanto	Mess boy	BST	6201340235010717	F 227961	8/Mar/2022	1/Aug/2020
21	Cindy Faradillah	Deck Cadet	BST	6211924413010519	F 340095	26/Mar/2023	29/Oct/2020
22	Dewinta Riani Suparman	Deck Cadet	BST	6211911929010119	F 295818	28/Oct/2022	29/Oct/2020
23	Yogie Pratama Santoso	Engine Cadet	BST	6211938575010319	G 011928	11/Mar/2022	29/Oct/2020

I, The Master hereby certify that 23 (Twenty Three) crew members as per crewlist finished by me are onboard vessel.

Date : 23 Dec 2020



Capt. Adri Setiawan D.P.
Master's Signature

MAIN MANUAL

FUNCTION : SHIPPING LOGISTIC SUPPLY CHAIN AND INFRASTRUCTURE	NUMBER : A-002/F30000/2018-S0
TITTLE : SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	ISSUE / REVISION : 04 / 00 DUE DATE : 13 September 2018 PAGE : 2 of 14

ELEMENT 5 – NAVIGATION SAFETY

Ketika beroperasi dilaut terbuka setidaknya minimal 3,0 meter UKC dipertahankan. Harus memilih rute dengan hati-hati untuk menjaga minimum UKC.

- b. When maneuvering in port or at shallow (confined) water at least 1.0 meter minimum under Keel clearance to be maintained. Route shall be carefully selected, engines shall be on “Standby” and speed shall be adjusted to maintain minimum UKC.

Saat manuver di pelabuhan atau perairan dangkal (terbatas) minimal 1,0 meter minimum Under Keel Clearance untuk dipertahankan. Harus dipilih rute dengan hati-hati, mesin akan berada pada “Standby” dan kecepatan disesuaikan untuk mempertahankan minimum UKC.

- c. When at terminal (alongside, during loading or discharging) vessel to maintain minimum UKC of 0.5 meter at all times (at all stages of cargo operation). Cargo operation shall be planed accordingly to maintain minimum UKC.

Ketika di terminal (alongside, selama pemuatan atau discharging) kapal untuk mempertahankan minimum UKC dari 0,5 meter pada setiap saat (pada semua tahap operasi kargo). Pengoperasian muatan wajib direncanakan sesuai untuk mempertahankan minimum UKC.

Details for implementation / calculation are given in Bridge Management Procedure, Please see further in Passage Planning, chapter 5.7 here below.

Rincian untuk pelaksanaannya/perhitungan dapat dilihat pada Bridge Manajemen Prosedur, silahkan lihat lebih lanjut dalam Passage Planning, paragraph 5.7 di bawah ini.

5.2 NAVIGATIONAL RESPONSIBLE PERSON ASHORE

The Company has nominated a Marine Superintendent (Master Mariner background) in charge of all Navigational matters.

Perusahaan telah menetapkan Marine Superintenden (berlatar belakang Nakhoda Kapal) bertanggung jawab untuk masalah-masalah navigasi.

- Carrying out all Navigational Audits across the fleet
Melakukan Audit-audit Navigasi diseluruh kapal dalam armada.
- Reviewing the quarterly navigational audits carried out by the Master including plotting of trends;
Melakukan tinjauan ulang hasil audit navigasi triwulanan oleh nakhoda kapal termasuk pengeplotan kecenderungan-kecenderungannya
- Reviewing all navigational checklists and audit reports, including the audit checklist used by the Master, and third party qualified person during the annual audit
Melakukan tinjauan ulang semua checklist navigasi dan laporan audit, termasuk checklist audit yang digunakan oleh Nakhoda, dan personil yang kompeten pihak ketiga pada saat melakukan audit tahunan.
- Charts and publications.(Peta-peta laut dan publikasi-publikasi)
- Being the Senior Management’s advisor regarding Navigational Issues, in case of Major Incident / Event.
Menjadi Penasihat Manajemen Senior mengenai masalah-masalah Navigasi, pada saat terjadi Insiden atau Peristiwa Besar.

For main Navigational Issues, he directly reports to Senior Management.

FUNCTION : SHIPPING LOGISTIC SUPPLY CHAIN AND INFRASTRUCTURE	NUMBER : A-002/F30000/2018-S0
TITTLE : SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	ISSUE / REVISION : 04 / 00 DUE DATE : 13 September 2018 PAGE : 11 of 14

ELEMENT 5 – NAVIGATION SAFETY

- Adherence to Master's standing orders;
Kepatuhan terhadap perintah-perintah tetap dari Nakhoda
- Calling the Master when required; and
Pemanggilan Nakhoda pada saat diperlukan; dan
- Additional requirements as contained in SIRE VIQ Chapter 4.
Ketentuan-ketentuan tambahan yang tertera dalam SIRE VIQ Bab 4

The audit report with details of nonconformities and observations shall be issued and submitted to Management within 15 days.

All Corrective Actions should be closed out within 1 month or at earliest opportunity.

Laporan audit dengan rincian ketidaksesuaian dan pengamatan akan diterbitkan dan disampaikan kepada Manajemen dalam waktu 15 hari.

Semua Tindakan korektif harus ditutup dalam waktu 1 bulan.

Reference(s):

Form 5.02 - Navigational Audit Carried Out by Master

Audit Reports - Navigational Audit

5.10 ANNUAL NAVIGATIONAL AUDITS CARRIED OUT BY MARINE SUPERINTENDENT

Audits of the navigational department shall be carried out as part of the annual vessel audit.

Audit di departemen navigasi harus dilakukan sebagai bagian dari audit tahunan kapal.

A Marine Superintendant has been nominated in the Head Office. It is his responsibility to carry out annually a Navigational Audit onboard each vessel of the company

Seorang Marine Superintendent telah ditetapkan di Kantor Pusat. Menjadi kewajibannya untuk melakukan Audit Navigasi Tahunan di setiap kapal Perusahaan.

Standard **Safety Management System Form 5.01** shall be used for this purpose.

The audit report, including Non Conformities and Defect Reports (whenever relevant) shall be completed within five (5) working days upon the completion of the audit, and submitted to Management.

SMM Formulir 5.01 standar harus digunakan untuk tujuan ini. Laporan Audit, termasuk temuan-temuan Ketidak-sesuaian dan Laporan-laporan Kerusakan Ringan (yang relevan) harus diselesaikan dalam waktu Lima (5) hari setelah audit selesai dilakukan, dan dilaporkan ke Manajemen.

The Navigation responsibility (Marine Superintendant) shall follow up on all action points, recommendations or suggestions identified in the audit report.

NAVRES (Marine Superintendant) harus menindak lanjuti semua poin-poin yang harus ditindaklanjuti, rekomendasi-rekomendasi atau saran-saran yang tertera dalam laporan audit

The findings from these audits shall be discussed in the management review.

Temuan dalam audit ini harus dibicarakan pada saat berlangsungnya peninjauan ulang manajemen.

Audit tersebut termasuk, namun tidak terbatas pada

- Bridge Team Management;
Manajemen Tim Anjungan
- Chart corrections including Master's verification of corrected charts for forthcoming voyage;

FUNCTION : SHIPPING LOGISTIC SUPPLY CHAIN AND INFRASTRUCTURE	NUMBER : A-002/F30000/2018-S0
TITTLE : SAFETY MANAGEMENT SYSTEM	ISSUE / REVISION : 04 / 00
	DUE DATE : 13 September 2018
	PAGE : 12 of 14

ELEMENT 5 – NAVIGATION SAFETY

Koreksi-koreksi peta termasuk VERIFIKASI Nakhoda atas peta-peta yang telah dkoreksi untuk pelayaran berikutnya;

- Nautical publications;
Publikasi-publikasi Nautika;
- Preparation and approval of passage plans;
Persiapan dan persetujuan rancangan-rancangan pelayaran;
- Adherence to passage plans;
Kepatuhan secara ketat terhadap rancangan-rancangan pelayaran
- Using parallel indexing;
Penggunaan Parallel Indexing
- Deviation checks (including compass error finding);
Koreksi atas penyimpangan;
- Astronomical observations (if applicable);
Pengamatan-pengamatan astronomis
- Maintenance of navigational equipment with special emphasis on the total handling of the critical equipment;
Perawatan peralatan navigasi dengan penekanan khusus pada penanganan menyeluruh pada peralatan kritis
- Proper functioning of all the critical equipment;
Fungsi yang tepat atas semua peralatan kritis
- Proper entries into the ship's log books;
Pengisian / entri dengan benar kedalam buku-buku harian kapal;
- Any need for additional training of the bridge team members;
Setiap adanya kebutuhan akan pelatihan tambahan untuk para anggota Tim Manajemen Anjungan;
- Adherence to Master's standing orders;
Kepatuhan terhadap perintah-perintah tetap dari Nakhoda
- Calling the Master when required; and
Pemanggilan Nakhoda pada saat diperlukan; dan
- Additional requirements as contained in SIRE VIQ Chapter 4.
Ketentuan-ketentuan tambahan yang tertera dalam SIRE VIQ Bab 4

Reference(s)

Internal Procedures Manual - Bridge Management Procedure:

Form 5.01 - External Review of Navigational Competency

Audit Report - Navigational Audit

5.11 PROMOTION TO MASTER

When a Chief Officer is considered for promotion, the Master of the vessel where the Chief Officer has his last assignment shall carefully evaluate the Chief Officer's qualifications and whether he is ready in all respects to assume all responsibilities in

Form 5.01

VESSEL	Gas Attaka	NAME OF MASTER	Capt Adri Setiawan Dwi Putra
IMO No.	9629433	DATE	20 Dec 2020
LOCATION	Makassar	OPERATOR	FLEET GAS
AUDITOR	Capt. Kosim (Marine Superintendent)	COMPANY	PT. PERTAMINA SHIPPING
TYPE	Internal Navigation Audit		

List Of Observations

No	Objective Evidence:	Ref	Recommendation:	Remarks
1	<p>Implementation on Safety Management System : - Element 5 – Navigation Safety</p> <p>Non Conformities :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3rd officers were not familiar with the use of the operation ECDIS . 	<p>SMS Element 5</p> <p>VIQ.4.14</p>	<p>Deck officers should be familiar with the operation of the ECDIS. Deck officers should be able to demonstrate, as follows ;</p> <p>The operation of the ECDIS including, but not limited to:-</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Creating and uploading passage plans. ▪ Recalling previous voyages ▪ Route checking and management of alarms ▪ Plotting manual fixes (visual bearing and radar range) ▪ Creating parallel index lines ▪ Setting safety depths and safety contours as appropriate to the draught of the vessel ▪ Setting of Safety frame/safety cone ▪ Ensuring system is updated to the latest corrections. ▪ AIS and or Radar overlay if fitted ▪ Knowledge of CATZOCs ▪ Familiarity of deck officers with contingency action in case of ECDIS failure. ▪ Guidance to the operation of ECDIS can be found in MSC.1/Circ 1503 "ECDIS - Guidance for Good Practice". 	<p>Familiarization ECDIS, must be carried out for 3rd Officer</p>

'Block' corrections to navigational charts must be in the same colour scheme as the original chart. 'Block' corrections to ALRS, Tide Tables, and Sailing Directions etc. can be in 'Black and White' even if the original is in colour.

Such a system must include an adequate, up to date filing system for Temporary and Preliminary Notices, Navarea and Navtex warnings. Relevant warnings must be charted and the chart they have been entered on must be recorded on the warning notice in order that the warning can be removed when the notice is cancelled.

One shortcoming of ECDIS is that it does not very effectively draw attention to temporary and preliminary (T&P) updates within ENC's. It is also a fact that not all Hydrographic Offices include T&P information in their ENC's. The UKHO has also recognised that the lack of consistent, worldwide, T&P information is a significant problem for mariners and, as an interim measure, is including all Admiralty T&P NMs in its 'Admiralty Information Overlay'. This allows the limits of the T&P NMs to be displayed as an overlay to ENC's in the Admiralty Vector Chart Service (AVCS) by compatible display systems. Other ECDIS manufacturers and ENC suppliers may have their own similar system. Inspectors should verify the system installed to ensure relevant notices are effectively managed.

4.13 Are deck officers aware of the requirements for managing Navtex and Navarea Warnings and is there evidence of an effective system in place to monitor these warnings?

A system should be in place for monitoring navigational warnings appropriate to the ship's trading area and for ensuring relevant navigational warnings are brought to the attention of the watchkeeping officers.

Navtex warnings should be monitored by the officer on watch at the time of receipt. He should ensure that the system is maintained by initialling the warnings received to show that they have been checked as to whether they are relevant to the current voyage. Those which are relevant should be charted. Some ECDIS systems permit Navtex messages to be automatically input onto the ECDIS and displayed automatically. Inspectors should establish the procedure onboard each vessel to ensure relevant messages are captured on the ENC's as an overlay either automatically or by manual input. Where manual input to the ECDIS is necessary, there should be an effective means in place to remove expired messages. The navtex and ECDIS should be checked to ensure that the correct station(s) and message type(s) are entered.

Navigation warnings may be received through EGC, navtex messages or the weekly NTM's. Warnings received through other means such as Chartco should be verified with the official source data.

The availability of Navigational Warnings on the web does not relieve Masters / Captains of the requirement to receive Navigational Warnings via IMO/IHO approved broadcast systems, as websites are not continuously updated and not necessarily monitored for correctness. (IHO)

4.14 Are Master and deck officer's familiar with the operation of the ECDIS system fitted on board?

The Master and deck officers should be familiar with the operation of the ECDIS. Master and deck officers should be able to demonstrate the operation of the ECDIS including, but not limited to: -

- Creating and uploading passage plans
- Recalling previous voyages
- Route checking and management of alarms
- Plotting manual fixes (visual bearing and radar range)
- Creating parallel index lines
- Setting safety depths and safety contours as appropriate to the draught of the vessel
- Setting of Safety frame/safety cone
- Ensuring system is updated to the latest corrections.
- AIS and or Radar overlay if fitted
- Understanding of limitations of operating in RCDS mode
- Knowledge of SCAMIN and how it is displayed
- Knowledge of CATZOCs
- Familiarity of deck officers with contingency action in case of ECDIS failure.

The above list is not exhaustive and the inspector can ask other features to be demonstrated in order assess knowledge of the system. Further guidance to the operation of ECDIS can be found in MSC.1/Circ.1503 "ECDIS – Guidance for Good Practice".

The ECDIS must be updated to the latest version of the International Hydrographic Organisation (IHO) standards, the list of current standards is maintained on the IHO web site www.iho.int. Changes to the

Close Out Navigation Audit

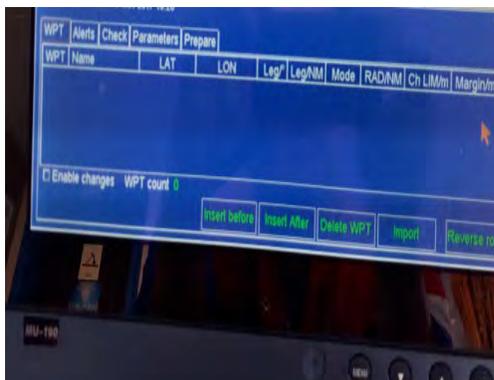
Vessel : LPG/C Gas Attaka
 Date of Inspection : 20 Dec 2020
 Close Out Observation : 22 Dec 2020

Observation :

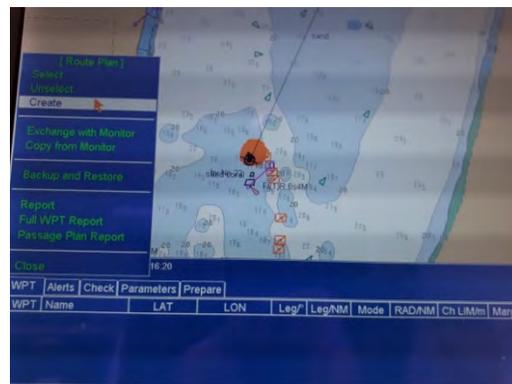
- 3rd Officer were not familiar with the use of the operation ECDIS
 (Type/ Model ECDIS on board is FEA – 2107 , Merk - Furuno)

Corrective Action Done :

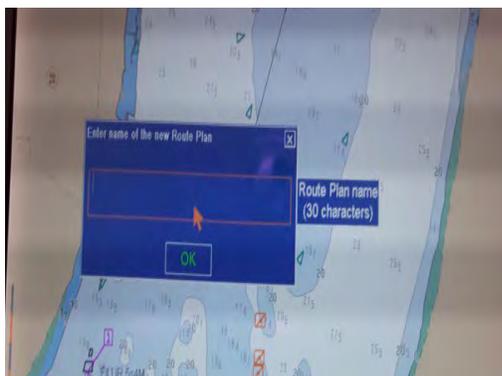
- 3rd officers onboard already familiar how to creating and uploading passage plan



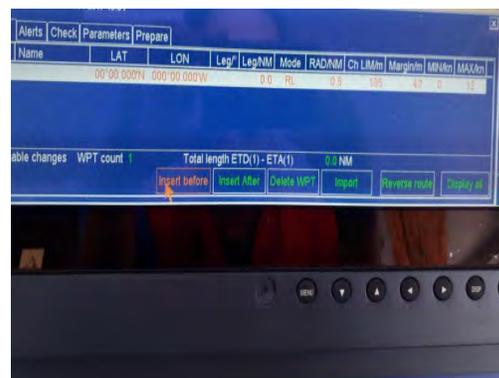
1. Push plan button in keyboard until display above picture



2. Continue with choose create

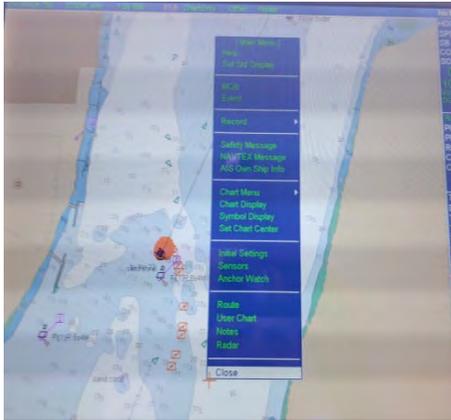


3. Create name of the passage plan

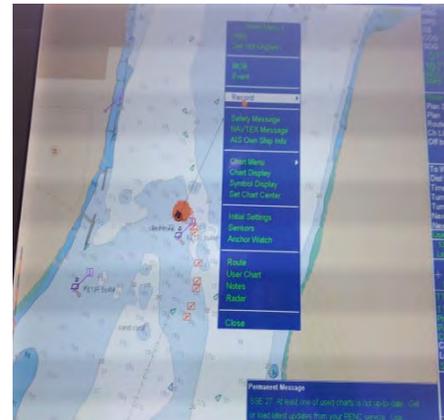


4. Insert waypoint using cursor or keyboard

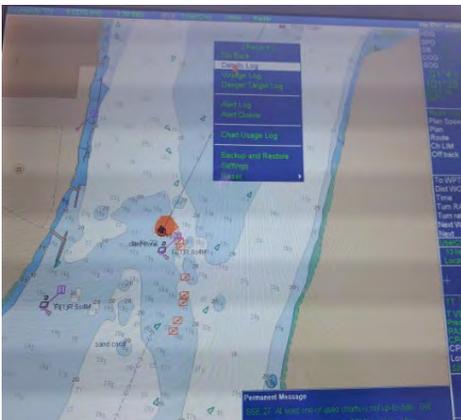
- Recalling Previous voyages , onboard ECDIS not fitted with recalling previous voyage but only voyage detail & voyage log



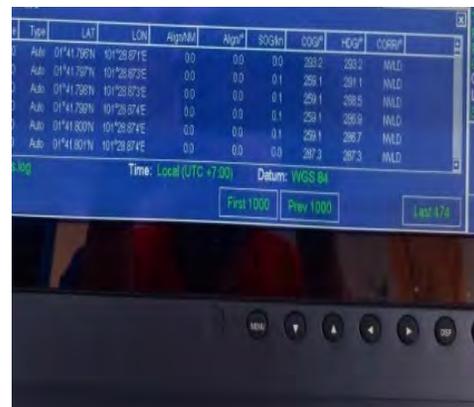
1. Push Menu button in keyboard until showing this picture



2. Choose record

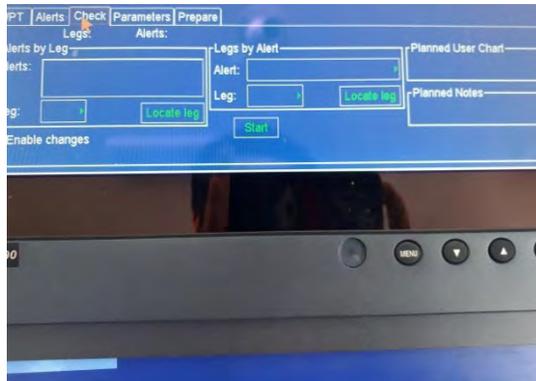


3. Choose detail log or voyage log

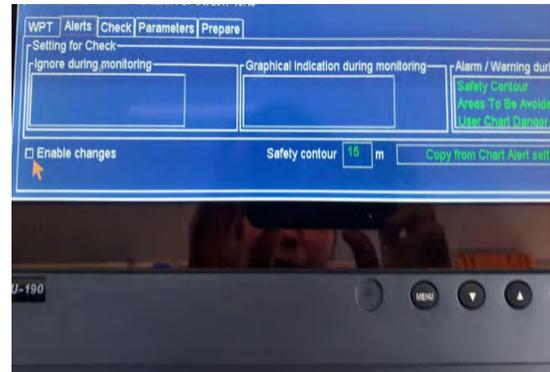


4. Display of ECDIS will be shown the time, date, position, of last voyage

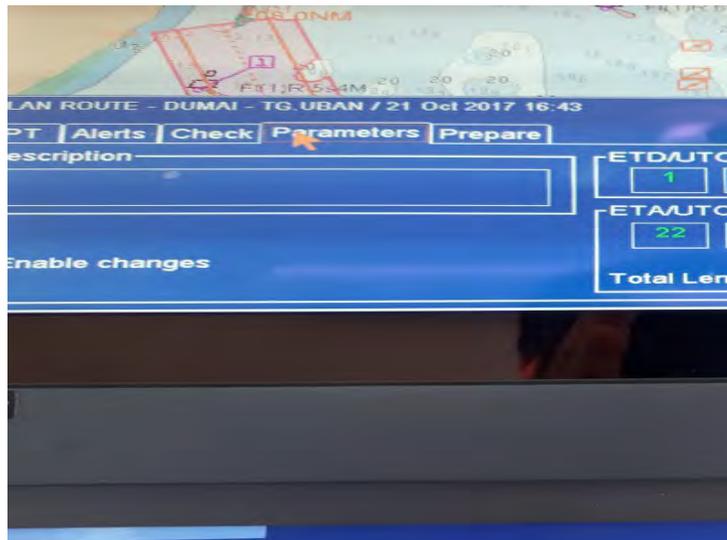
- Route checking and management of alarms (Select Route that will be check, Choose alert, check, parameter, and prepare)



1. select route that will be check

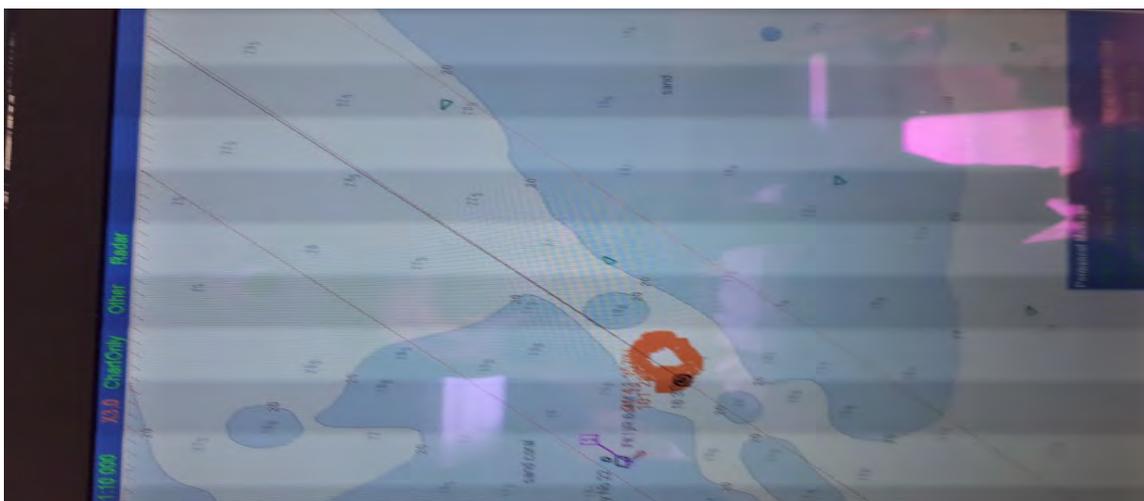
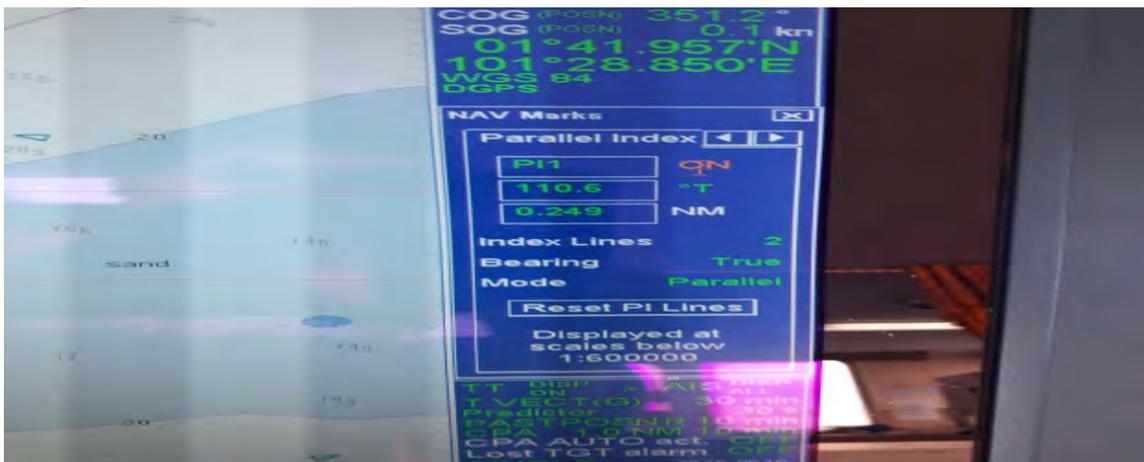
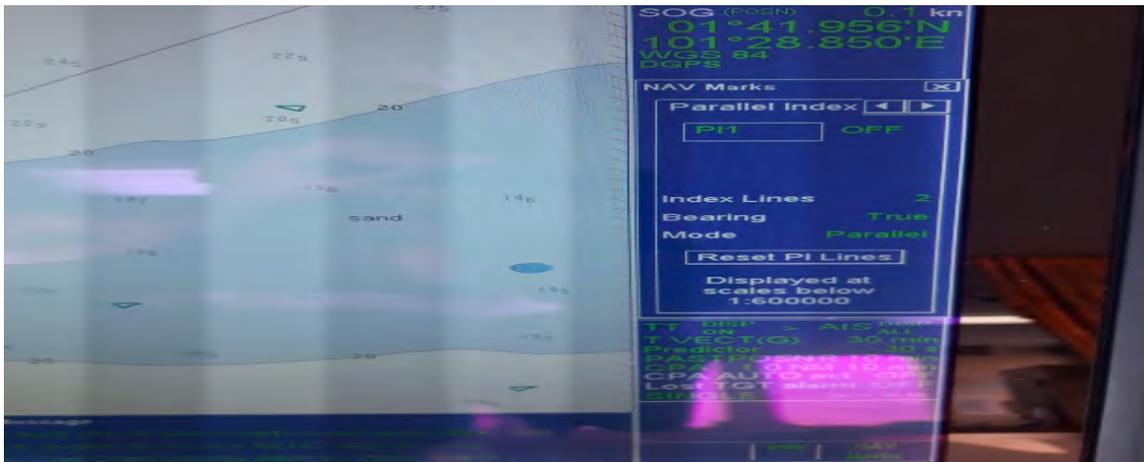


2. choose check alert and check

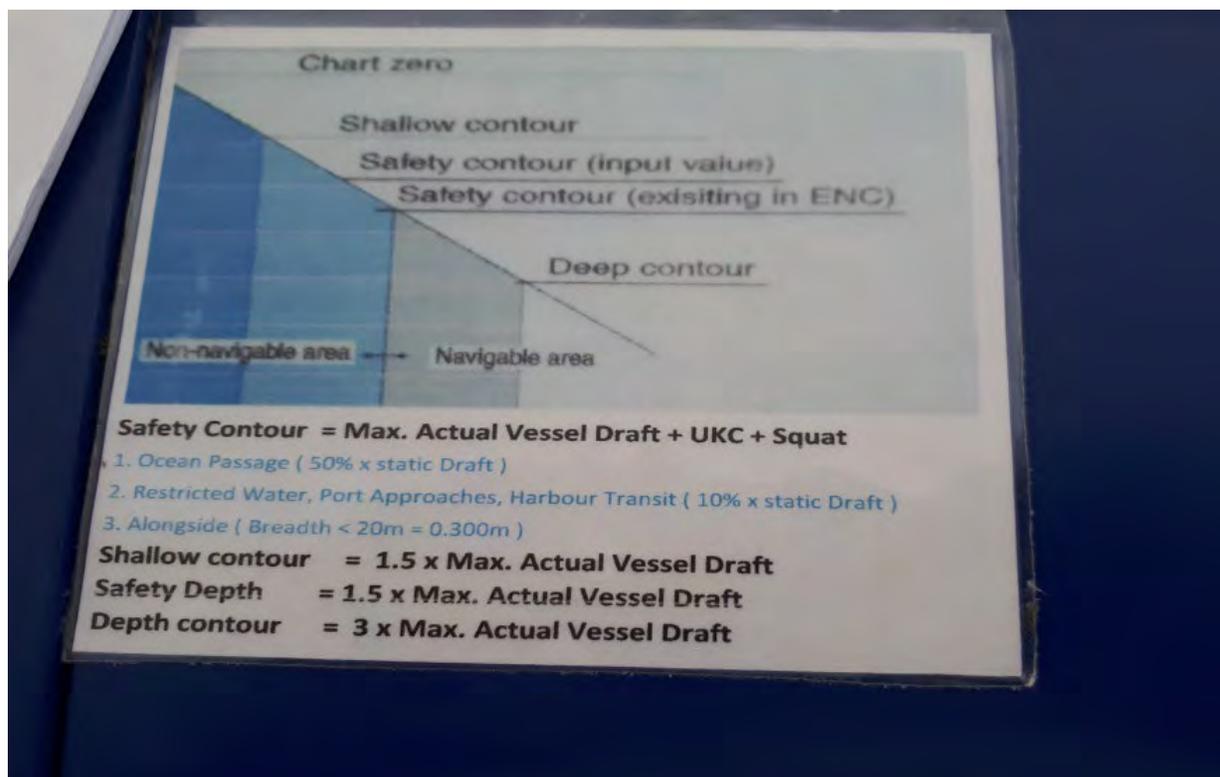
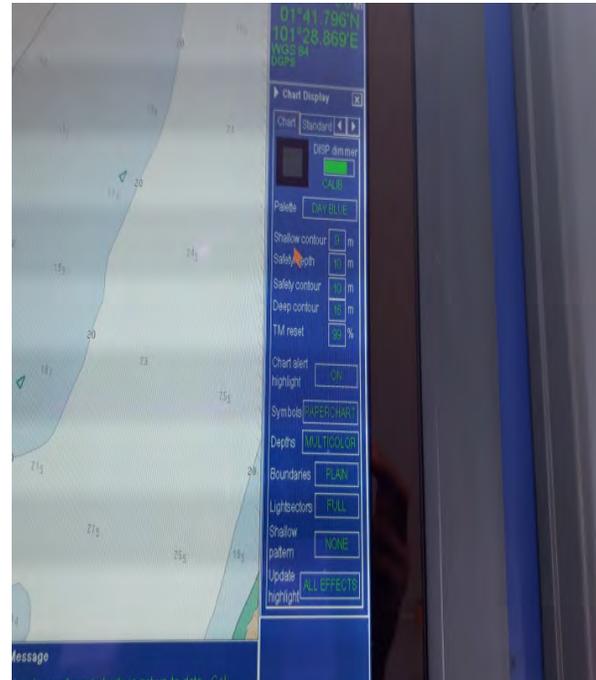
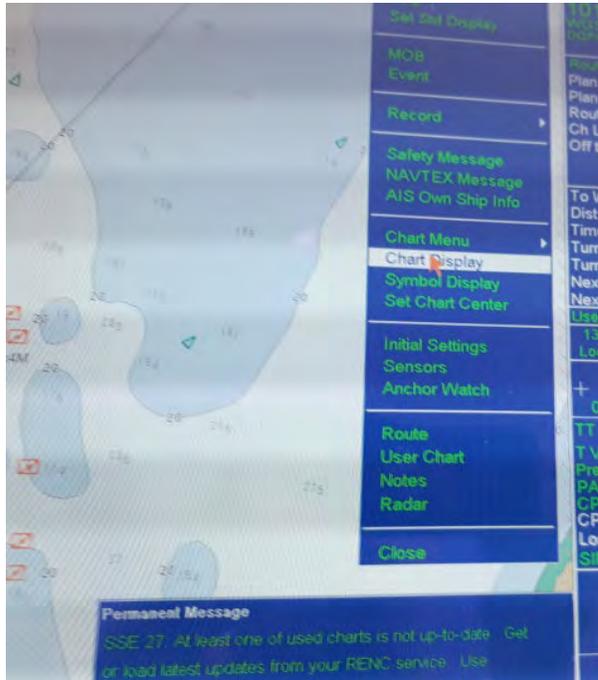


3. Choose parameters

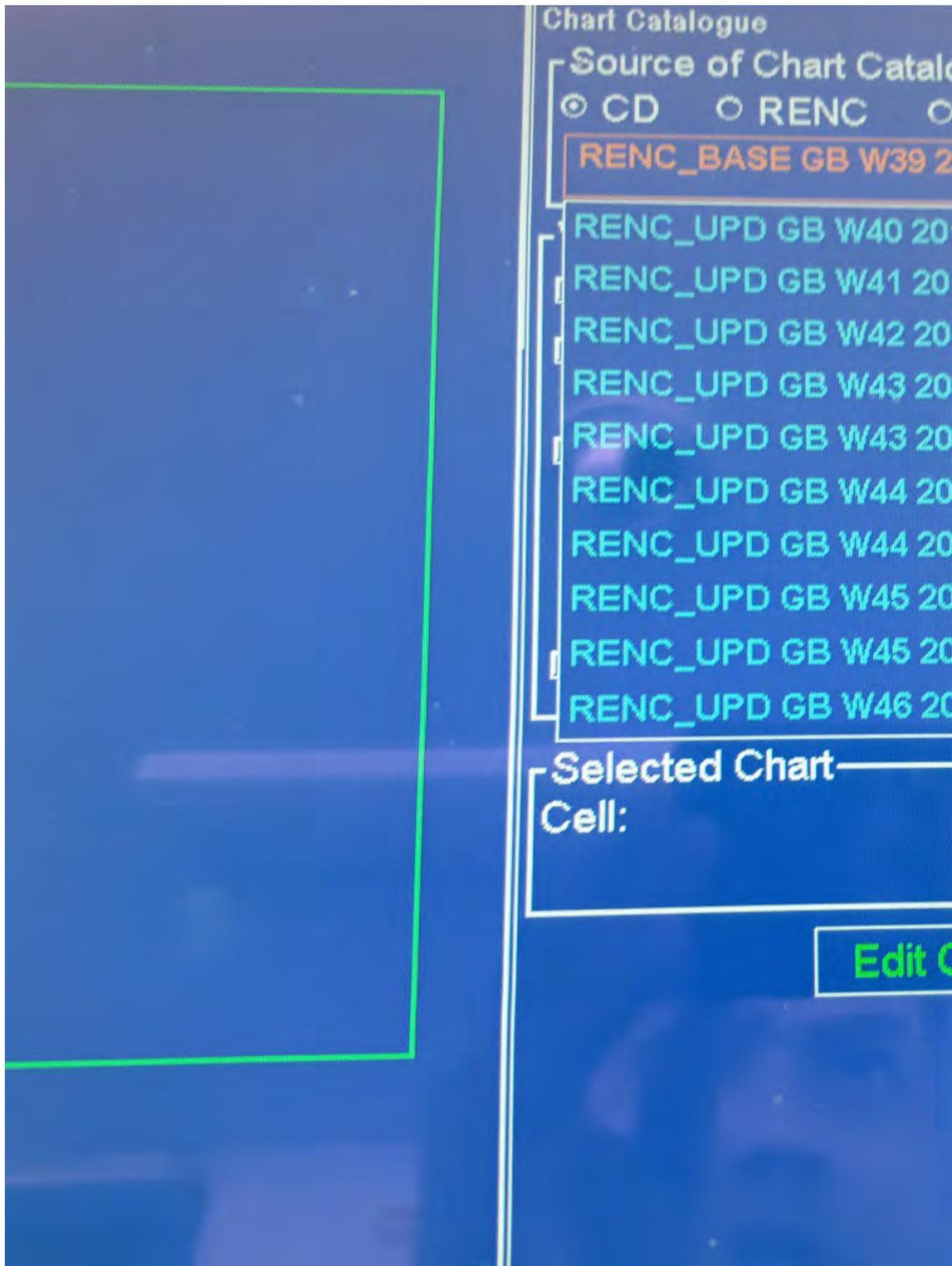
- Creating parallel index lines (Spin the scrollwheel to display – show value – right click – parallel index – and set no of parallel index – distance – heading)



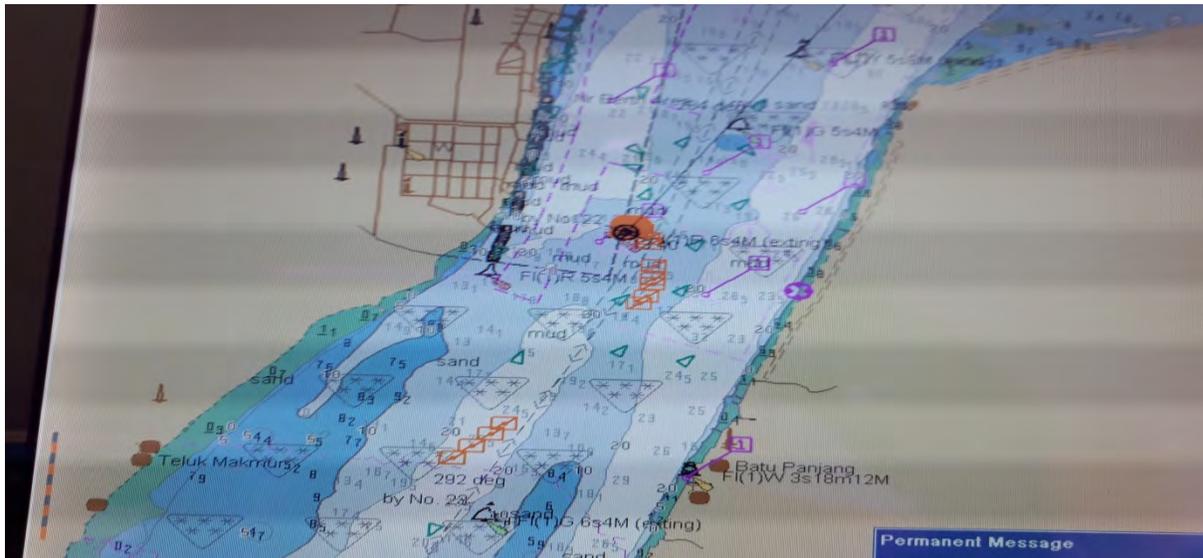
- Setting safety depths and safety contours as appropriate to the draught of the vessel (menu – chart display – setting or insert the value of safety depth, safety contours, as per SMS & actual ship's draught)



- Ensuring system is updated to the latest corerections (menu – chart menu – chart catalogue)

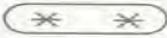


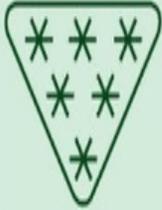
➤ Knowledge Of CATZOCs (Menu – Chart Display – other – information about data chart)



One of the standards of the IHO in providing assurance over the accuracy of marine map information is CATZOC (Category Zone of Confidence). CATZOC is a minimum standard of accuracy of ocean maps that is described simply on a sea map so that it is easy to understand and understand using a real approach.

On ECDIS, the CATZOC information is displayed as CATZOC symbols. These ECDIS symbols are in form of the number of stars. Each symbol represents a particular “zone of confidence” category.

Zone of Confidence (ECDIS Symbol)	Position Accuracy	Depth Accuracy
A1 	5 Meters	0.5 Meters + 1% of Depth
A2 	20 Meters	1.0 Meters + 2% of Depth
B 	50 Meters	1.0 Meters + 2% of Depth
C 	500 Meters	2.0 Meters + 5% of Depth
D 	More than 500 Meters	More Than 2.0 Meters + 5% of Depth
U 	Not Assessed	Not Assessed

ZOC	Position Accuracy	Depth Accuracy		Seafloor Coverage	Typical Survey Characteristics	Symbol
A1	± 5m	=0.50 + 1%d		Full area search undertaken. Significant seafloor features detected and depths measured.	Controlled, systematic survey high position and depth accuracy achieved using DGPS or a minimum three high quality lines of position (LOP) and a multibeam, channel or mechanical sweep system.	
		Depth [m]	Accuracy [m]			
		10	± 0.6			
		30	± 0.8			
		100	± 1.5			
1000	±10.5					
A2	± 20m	=1.0 + 2%d		Full area search undertaken. Significant seafloor features detected and depths measured.	Controlled, systematic survey achieving position and depth accuracy less than ZOC A1 and using a modern survey Echosounder and a sonar or mechanical sweep system.	
		Depth [m]	Accuracy [m]			
		10	±1.2			
		30	± 1.6			
		100	± 3.0			
1000	± 21.0					
B	± 50m	=1.0 + 2%d		Full area search not achieved; uncharted features, hazardous to surface navigation are not expected but may exist.	Controlled, systematic survey achieving similar depth but lesser position accuracy less than ZOC A2 and using a modern survey echosounder, but no sonar or mechanical sweep system.	
		Depth [m]	Accuracy [m]			
		10	±1.2			
		30	± 1.6			
		100	± 3.0			
1000	± 21.0					
C	± 500m	=2.0 + 5%d		Full area search not achieved, depth anomalies may be expected.	Low accuracy survey or data collected on an opportunity basis such as soundings on passage.	
		Depth [m]	Accuracy [m]			
		10	±2.5			
		30	± 3.5			
		100	± 7.0			
1000	± 52.0					
D	Worse than ZOC 'C'	Worse Than ZOC 'C'		Full area search not achieved, large depth anomalies may be expected.	Poor quality data or data that cannot be quality assessed due to lack of information.	
U	Unassessed - The quality of the bathymetric data has yet to be assessed.					

**In practice, it is usually assumed that the reliability error of bathymetric data measurements estimated for ZOC (D) and ZOC (U) zones assumes values at least 10% higher than the values estimated for the ZOC zone (C), which can also be recorded as: (2.0m ± 5% · d) · 1.1.*

** Guidance Refer to Operator Manual Booklet from ECDIS Furuno Type FEA – 2107 and The Bridge Management Procedures from Company SMS – BMP Section 4 – Nautical Chart & Publication Management – Part 4.10 page 14 to 41 for ECDIS Management .

FURUNO

OPERATOR'S MANUAL

*Electronic Chart Display and
Information System (ECDIS)*

FEA-2107

FEA-2107-BB

MODEL **FEA-2807**

 **FURUNO ELECTRIC CO., LTD.**

www.furuno.com

PROCEDURE



FUNCTION : SHIPPING LOGISTIC SUPPLY CHAIN AND INFRASTRUCTURE	NUMBER : A-004/F30000/2018-S0
TITLE : BRIDGE MANAGEMENT (BMP)	ISSUE / REVISION : 01 / 00 DUE DATE : 13 September 2018 PAGE : 14 of 41

SECTION4--NAUTICAL CHARTS AND PUBLICATIONS MANAGEMENT

- The Safety Net subpart is divided into a *certain number of Navarea divisions*, which are those of the present trading area of the vessel (the other Navareas being gathered into the same sleeping division). All Safety Net Navigational Warnings issued during the current sea passage are collected in corresponding Navarea divisions and an attendance sheet evidencing that warnings have been taken into account is attached to each one. *The Safety Net, sub bagian dibagi menjadi Beberapa divisi Navarea, daerah yang dilewati pelayaran kapal (Navareas yang lainnya dikumpulkan ke dalam divisi yang standby). Semua Peringatan Safety Net Navigational dikeluarkan selama perjalanan laut saat ini dikumpulkan dalam divisi sesuai Navarea dan daftar isi yang membuktikan bahwa peringatan telah diperhitungkan ada pada peta.*

The Navigation Warnings in force (list published in the Weekly Notices to Mariners, section III), are to remain logged in the corresponding Navarea divisions.

Peringatan Navigasi yang berlaku (daftar yang diterbitkan dalam NTM, bagian III), yang tetap di catat di divisi Navarea yang sesuai.

4.10 ECDIS MANAGEMENT

4.10.1 Applicability

The procedures and instructions included in this chapter are applicable to vessels fitted with one or more approved Electronic Chart Display and Information System (hereinafter referred to as "ECDIS") units.

These procedures and instructions are not applicable to vessels fitted with Electronic Chart Systems (ECS) as defined in this chapter.

Prosedur dan instruksi yang disertakan dalam bab ini adalah berlaku untuk semua kapal yang dilengkapi dengan satu atau lebih Electronic Chart Display and Information System (selanjutnya disebut "ECDIS") unit yang sudah diakui.

Prosedur-prosedur ini dan petunjuk tidak berlaku untuk kapal dilengkapi dengan Electronic Chart Systems (ECS) sebagaimana dimaksud dalam bab ini.

4.10.2 General

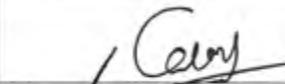
(1) Terms and Definitions

a) Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)

Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) means navigation information system which, with adequate back up arrangements, can be accepted as complying with the up-to-date chart required by regulation/19 & V/27 of the 1974 SOLAS Convention, by displaying information from a system electronic navigation chart (SENC) with positional information from navigation sensors to assist the mariner in route planning and route monitoring, and by displaying navigation-related information if required.

Where the term ECDIS is used in the SMS Manual and related controlled documents, this is to be understood as those navigational electronic chart systems, which have been tested, approved and certified as compliant with the IMO ECDIS Performance Standards and other relevant IMO Performance Standards and thus is compliant with SOLAS ECDIS requirements

ECDIS berarti sistem informasi navigasi, yang dengan sistem cadangan yang memadai dan peta yang di up-date dapat diakui dan diterima sesuai dengan peraturan V/19 & V/27 dari Konvensi SOLAS 1974, dengan menampilkan informasi dari navigasi peta elektronik (SENC) dengan sensor informasi dari posisi navigasi untuk membantu pelaut dalam perencanaan rute

Signature of Trainer - 2 nd Officer	
Signature of Trainee - 3 rd Officer	
Signature of Chief Officer Head of Deck Dept	
Signature by Master	

SHIPBOARD SAFETY MEETING

SHIP'S NAME	Gas Attaka	DATE	23 Desember 2020
POSITION	At sea	TIME	10:00 – 11:30 LT

Chairman	Adri Setiawan Dwi Putra (Master)
Location	: Officer Mess Room
Attendees	: 19 Crews Presents and 4 Crews on duty

AGENDA TOPICS:
- Review non conformity findings after Internal Navigation Audit was conducted on board
DESCRIPTION / DETAILS OF ITEMS MEETING :
1. Master give some education to all crew , how to prepare for internal navigation audit on board.
2. Master give instruction to all officers on watch , to understand how to operate ecdis according type on board with good and clear familirization especially for newcomers join officer on board in accordance with standard guidelines operation of ecdis manual. (Refer to findings non conformity last internal navigation audit due to 3 rd officer not familiar with the use of the operation Ecdis and Corrective Action done for giving familiarization ecdis to 3 rd officer)
3. Master give instruction to all crew on board to carry out their duties and responsibilities with good properly and to improve teamwork and harmony between crew on board . Chief officer is full responsibility to incharge manage work plan for deck maintenance and make good team works on board .

ATTENDEES REVIEW FOR MINUTES OF MEETING :
All participants/attendees give a good response to each meeting minutes and understood all the important points discussed in the meeting

MASTER



Capt. Adri Setiawan Dwi Putra

ECDIS



RADAR NO 1 DAN NO 2



ANJUNGAN



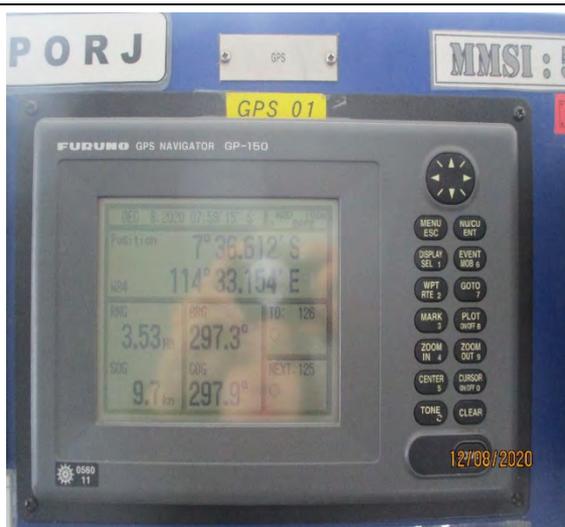
RUANG PETA



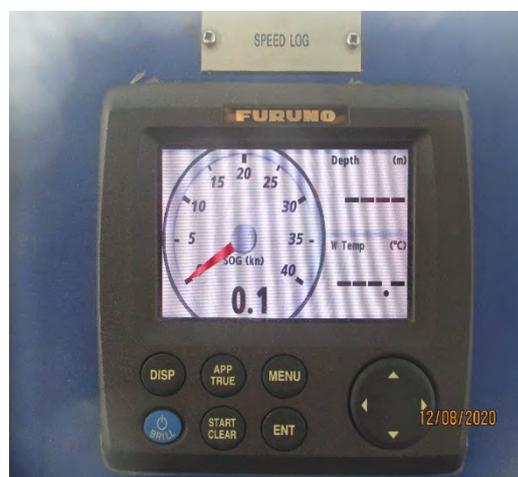
RADIO VHF NO. 1 DAN NO.2



GPS 1 DAN GPS 2



AIS DAN SPEED LOG



Safety Meeting



Familiarization ECDIS



Audit Progress



DAFTAR ISTILAH

- Awak Kapal* : Orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik, atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.
- Alarm* : Pesan peringatan atau pemberitahuan tanda bahaya dapat berupa sinyal, bunyi dll.
- CATZOC (Category Of Zone Confidence)* : Informasi penunjukkan dari keakuratan data pada peta kertas maupun peta navigasi elektronik untuk parameter nilai akurasi kedalaman laut yang ditetapkan pada suatu wilayah geografis. Dan ini digunakan dalam bernavigasi untuk membantu menentukan kedalaman laut yang aman.
- Checklist* : Daftar pengecekan dari semua peralatan maupun sistem manajemen keselamatan di kapal Gas tanker.
- Competitive Advantage* : Kemampuan yang diperoleh melalui karakteristik dan sumber daya suatu perusahaan untuk memiliki kinerja yang lebih tinggi dibandingkan pada perusahaan lain dengan industry yang sama.
- DPA (Designated Person Ashore)* : Orang yang ditunjuk oleh perusahaan dan memiliki akses langsung dengan management perusahaan serta menjadi penghubung antara pihak kapal dengan management perusahaan, yang memiliki tanggung jawab memonitor aspek terkait keselamatan dan kelancaran operasi dari setiap kapal.
- DOC & SMC* : Sertifikat manajemen keselamatan adalah sertifikat yang diberikan oleh DIRJEN HUBLA karena telah memenuhi standar manajemen keselamatan dari audit external yang dilakukan oleh pejabat pemerintah yang

memiliki kewenangan . Sertifikat manajemen keselamatan terdiri dari sertifikat manajemen keselamatan (Dokumen kepatuhan / DOC) untuk review perusahaan dan Sertifikat manajemen keselamatan (Keselamatan Manajemen Sertifikat / SMC) untuk kapal.

- Draft* : Jarak tegak yang diukur antara garis air atau permukaan air sampai dengan lunas kapal (keel). Kedalaman kapal atau badan kapal yang tenggelam di air.
- ECDIS (Electronic Chart Display Information System)* : Sebuah sistem peralatan navigasi berbasis peta elektronik yang dapat menampilkan informasi – informasi untuk keperluan navigasi yang didapat dari berbagai sensor dari integrasi peralatan navigasi kapal seperti GPS, AIS, RADAR, ARPA, Speed Log, Gyro Compass, Echo Sounder, dsb.
- Familiarisasi* : Pelatihan yang diberikan bagi personil yang baru ditempatkan atau bergabung di atas kapal ,pelatihan ini meliputi tentang prosedur keselamatan kerja, perlindungan lingkungan dan pemahaman mengenai tugas tanggung jawabnya
- Fresh Graduate* : Perwira yang baru bekerja atau belum memiliki pengalaman kerja yang memadai.
- Gas Tanker* : Kapal yang dirancang untuk mengangkut muatan berbentuk LPG (Liquified Petroleum Gas)
- IMO (International Maritime Organization)* : Badan khusus PBB (Perserikatan Bangsa – Bangsa), yang menangani masalah – masalah kemaritiman, terutama pelayaran internasional. IMO menetapkan standar internasional untuk keselamatan, keamanan, keamanan dan perlindungan lingkungan bagi industry pelayaran international.

- Internal Auditor : Seorang yang ditunjuk oleh perusahaan untuk melakukan pemeriksaan atau mengevaluasi kegiatan sistem manajemen keselamatan di atas kapal.
- Internal Navigation Audit : Audit yang dilakukan oleh auditor perusahaan yang bertujuan untuk melakukan pemeriksaan dan mengevaluasi terhadap penerapan prosedur sistem manajemen keselamatan mengenai navigasi di atas kapal.
- Inspeksi : Pemeriksaan yang melibatkan tes, dan pengukuran yang dilakukan berdasarkan karakteristik tertentu yang sehubungan dengan objek inspeksi.
- ISO (International Organization for Standardization) : Salah satu standar internasional dalam sebuah sistem manajemen untuk pengukuran mutu organisasi.
- ISM Code (*International Safety Management Code*) : Standar sistem manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut.
- Job Perfomance* : Prestasi kinerja dengan pencapaian hasil yang efektif dan efisien dari seorang pekerja.
- (LPG)
Liquified Petroleum Gas : Gas perolium yang dicairkan dengan cara pemberian tekanan (*Pressurized*), dimana jenis LPG ini merupakan campuran antara Propane dan Butane (LPG Mix)
- Marine Superintendent* : Petugas yang ditunjuk perusahaan untuk bertanggung jawab terhadap masalah- masalah yang berkaitan dengan navigasi, pemeliharaan kapal, monitor untuk kelancaran operasional dan melakukan audit navigasi setiap tahun pada tiap kapalnya.
- Mualim Satu (Chief Officer)* : Perwira senior kapal bagian deck dan bertugas sebagai kepala deck departemen untuk perencanaan pelaksanaan perawatan kapal dan bertanggung jawab atas penanganan muatan di atas kapal.

- Mualim Dua (Second Officer)* : Perwira junior kapal bagian deck yang sudah mempunyai pengalaman sebagai mualim tiga sebelumnya , dan bertugas serta bertanggung jawab untuk pelaksanaan pemeriksaan , pengetesan, serta pemeliharaan alat- alat navigasi serta mengkoreksi peta laut kertas maupun peta elektronik di ECDIS di atas kapal.
- Mualim Tiga (Third Officer)* : Perwira junior kapal bagian deck yang merupakan perwira paling junior di atas kapal atau biasanya merupakan seorang yang sudah memiliki pengalaman ataupun seorang fresh graduates yang belum memiliki pengalaman memadai. Sebagai mualim tiga bertanggung jawab serta bertugas melakukan perawatan terhadap alat – alat keselamatan seperti perlengkapan LSA & FFA serta melaksanakan tugas jaga di anjungan maupun pada saat di pelabuhan, serta membantu mualim satu dalam penanganan pengoperasian muat dan bongkar muatan di terminal.
- Mualim Jaga* : Perwira bagian deck yang melaksanakan baik di anjungan atau sewaktu di pelabuhan (Mualim satu, mualim dua dan mualim tiga). Dan membantu Mualim satu untuk pelaksanaan proses kegiatan muat dan bongkar muatan di terminal.
- Nahkoda (Master)* : Salah satu seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan perundang – undangan serta sebagai wakil perusahaan yang ditempatkan di atas kapal.
- NCV (Near Coastal Voyage)* : Daerah pelayaran kawasan Indonesia yang meliputi daerah yang dibatasi oleh garis-garis yang ditarik dari titik lintang 10° Utara di Pantai Barat Malaysia, sepanjang Pantai Malaysia, Singapura , Thailand,

Kamboja dan Vietnam Selatan di Tanjung Tiwan dengan Tanjung Baturampon di Philipina, sepanjang Pantai Selatan Philipina sampai Tanjung San Augustin ke titik lintang 0 ° dan bujur 140 ° Timur , titik lintang 0 ° dan bujur 153 ° Timur , titik lintang 12 ° Selatan dan bujur 153 ° Timur melalui sebagaian Pantai Utara Australia / PM 70 Th.2013.

- Non conformity*
(temuan-ketidaksesuain) : Temuan yang tidak sesuai dengan prosedur sistem manajemen keselamatan pada sebuah alat atau sistem yang didapati oleh Auditor atau *Inspector* pada saat dilaksanakan *inspection*
- OCIMF*
(Oil Companies International Marine Forum) : Forum perusahaan minyak laut internasional adalah asosiasi sukarela dari perusahaan minyak yang berkepentingan dengan pengiriman dan pembongkaran minyak mentah, produk minyak, petrokimia dan gas.
- OCIMF Inspector* : Inspektor pemeriksaan SIRE (*Ship Inspection Report*)
- Passage Plan* : Perencanaan kapal dari suatu tempat ke tempat ke tempat lain (Berth to Berth) dengan aman, cepat dan ekonomis serta selamat sampai tujuan. Dalam pembuatan passage plan ada empat Langkah tahapan antara lain penilaian, perencanaan, pelaksanaan dan pemantauan.
- Parallel Indeks* : Dua garis sejajar daripada haluan kapal sebagai alur atau track kapal dimana bila kapal tersebut keluar dari du garis tersebut akan diperingatkan oleh alarm yang berbunyi dari alat navigasi seperti radar , ecdis.
- Perwira Deck* : Perwira kapal bagian deck seperti Mualim 1 , Mualim 2 dan Mualim 3
- PPE*
(*Personal Protective Equipment*) : Kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja untuk melindungi diri atau tubuh dari potensi bahaya yang ada di sekitar tempat kerja dan bertujuan untuk

menjaga keselamatan untuk individunya sendiri serta orang sekitarnya.

- Safety meeting* : Pertemuan (*meeting*) yang membahas hal-hal yang berkaitan dengan prosedur tentang manajemen keselamatan di atas kapal.
- SMS (Safety Management System)* : Bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman.
- SIRE (Ship Inspection Report)* : Laporan pemeriksaan kapal yang diterbitkan oleh forum perusahaan minyak laut dunia.
- SOLAS (Safety Of Life At Sea)* : Salah satu konvensi internasional tentang maritime yang menjadi standar keselamatan yang wajib diterapkan pada kapalniaga dengan ukuran tertentu.
- STCW (Standard Training Certificate Watchkeeping)* : Konvensi Internasional tentang standar Latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut, menetapkan kualifikasi standar untuk nahkoda, perwira dan petugas jaga sesuai dengan aturan *flag state* pada saat di kapal.