

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



SKRIPSI

**ANALISIS PENGURUSAN SERTIFIKAT KESELAMATAN
KAPAL TB. GLOBAL PASIFIC DALAM MENUNJANG
KEGIATAN OPERASIONAL OLEH PT. GLOBAL
SINERGI MARITIM DI JAKARTA**

Oleh:

ROMA HELMAULI SAMOSIR
NRP. 804230041

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



SKRIPSI

**ANALISIS PENGURUSAN SERTIFIKAT KESELAMATAN
KAPAL TB. GLOBAL PASIFIC DALAM MENUNJANG
KEGIATAN OPERASIONAL OLEH PT. GLOBAL
SINERGI MARITIM DI JAKARTA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh:

**ROMA HELMAULI SAMOSIR
NRP. 8042300401**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : ROMA HELMAULI SAMOSIR
NRP : 804230041
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KALK
Judul : ANALISIS PENGURUSAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL TB. GLOBAL PASIFIC DALAM MENUNJANG KEGIATAN OPERASIONAL OLEH PT. GLOBAL SINERGI MARITIM DI JAKARTA

Pembimbing Utama

Dr. Vidya Selasдини, M.MTr.

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

Jakarta, 02 Agustus 2024

Pembimbing Pendamping

Naomi Louhenapessy, MM.

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19771122 200912 2 004

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, M.MTr

Penata Tk.I (III/d)

NIP: 19831227 200812 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : ROMA HELMAULI SAMOSIR
NRP : 804230041
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KALK
Judul : ANALISIS PENGURUSAN SERTIFIKAT
KESELAMATAN KAPAL TB. GLOBAL PASIFIC
DALAM MENUNJANG KEGIATAN OPERASIONAL
OLEH PT. GLOBAL SINERGI MARITIM DI
JAKARTA

Ketua Penguji

Dr. Arif Hidayat, S.Pel., MM.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19740717 199803 1 001

Anggota Penguji

Nurindah Dwiyani, S.Pd., M. T
Penata (III/c)
NIP. 19780118 200812 2 001

Anggota Penguji

Naomi Louhenapessy, MM.
Penatan Tk.I (III/d)
NIP. 19771122 200912 2 004

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP: 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan kasih-Nya, sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang ditentukan. Skripsi ini disusun sebagai tugas akhir guna memenuhi persyaratan kurikulum pendidikan Diploma IV (D IV) di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP).

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama bekerja di perusahaan pelayaran serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yaitu :

“ANALISIS PENGURUSAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL TB. GLOBAL PASIFIC DALAM MENUNJANG KEGIATAN OPERASIONAL OLEH PT. GLOBAL SINERGI MARITIM DI JAKARTA”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih atas bantuan dan doa serta bimbingan dalam penyusunan skripsi ini, penulis sampaikan kepada Yang Terhormat :

1. Bapak Dr. Capt Tri Cahyadi, M.H., M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan KALK dan juga selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
3. Ibu Naomi Louhenapessy, Sst. MM. Selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
4. Seluruh civitas akademik, staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
5. Seluruh Direksi dan karyawan PT. Global Sinergi Maritim, yang telah memberikan kesempatan dan kerjasamanya kepada penulis untuk pengumpulan data untuk penyusunan skripsi ini.
6. Ibunda Tercinta Risma Gultom yang selalu memberikan dukungan baik berupa moral maupun materi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.
7. Seluruh rekan – rekan Rekognisi Pembelajaran Lampau (RPL) terimakasih untuk waktu dan kebersamaannya yang menjadi pemacu semangat selama penyusunan skripsi ini.

8. Seluruh pihak terkait yang tidak dapat penulis sebutkan namanya satu per satu yang telah membantu penulis dalam menyusun skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, 02 Agustus 2024
Penulis,

Roma Helmauli Samosir
NRP. 804230041

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR BAGAN	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
 BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5
 BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Pengertian/Definisi Operasional	7
B. Teori.....	8
C. Kerangka Pemikiran	21
 BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	22
B. Metode Pendekatan.....	23
C. Sumber Data	23
D. Teknik Pengumpulan Data	24
E. Subjek Penelitian	26
F. Teknik Analisis Data	27

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskriptif Data	29
B. Analisis Data	33
C. Alternati Pemecahan Masalah	38
D. Evaluasi Pemecahan Masalah	40
E. Pemecahan Masalah Yang Dipilih.....	44

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	46
B. Saran	46

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	: Kapal <i>General Cargo</i>
Gambar 2.2	: Kapal Petikemas/ <i>Container</i>
Gambar 2.3	: Kapal Penumpang
Gambar 2.4	: Kapal Tanker
Gambar 2.5	: Kapal <i>Bulk Carrier</i>
Gambar 2.6	: Kapal <i>Liquefied Natural Gas</i> (LNG)
Gambar 2.7	: Kapal Tug Boat
Gambar 2.8	: Kapal Tongkang
Gambar 2.9	: Kerangka Pemikiran

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Sertifikat – Sertifikat kapal Lainnya.....	12
Tabel 3.1 Kontak Perusahaan	22
Tabel 4.1 Penyebab Terjadinya Keterlambatan Keselamatan Kapal.....	33
Tabel 4.2 Penyebab Dari Kurang Kompetennya SDM dalam Mengelola Sertifikat....	36

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 4.1 Struktur Organisasi	30

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang
- Lampiran 2. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
- Lampiran 3. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan yang disatukan oleh wilayah perairan dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang. Dalam mewujudkan wawasan nusantara serta menetapkan ketahanan nasional diperlukan alat transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat persatuan. Wilayah perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia mencapai dua per tiga dari seluruh wilayahnya dan merupakan negara kepulauan, sehingga untuk mendukung perekonomian maka diperlukan sarana transportasi. Untuk itu diperlukan sarana transportasi berupa kapal yang memadai.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Istilah kapal laut diartikan sebagai semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukan untuk itu. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran, kapal niaga ialah setiap kapal laut yang digerakan secara mekanis dan yang digunakan untuk mengangkut barang dan/atau orang untuk umum dengan pungutan biaya. Kapal yang digunakan untuk transportasi antar pulau di Indonesia, harus memenuhi persyaratan kelaiklautan, sehingga menjamin keselamatan kapal, anak buah kapal (ABK), dan muatannya selama pelayaran di laut maupun pada saat bersandar di Pelabuhan. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan

awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Mengingat begitu pentingnya keselamatan khususnya bagi pengguna transportasi laut, maka diperlukan bukti tertulis. Oleh sebab itu, semua kapal berbendera Indonesia yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan akan diberikan sertifikat keselamatan oleh Menteri Perhubungan. Dalam penjelasan Pasal 126 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran 7 GT (Tujuh *Gross Tonnage*) atau lebih, kecuali kapal perang, kapal negara, dan kapal yang digunakan untuk olahraga. *Gross tonnage* (tonase kotor) adalah perhitungan volume semua ruang yang terletak dibawah geladakan kapal ditambah dengan volume ruangan tertutup yang terletak di atas geladak ditambah dengan isi ruangan beserta semua ruangan tertutup yang terletak di atas geladak paling atas. Satuan *gross tonnage* dinyatakan dalam ton.

Sesuai dengan penjelasan Pasal 126 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka Direktorat Jendral Perhubungan Laut melalui Direktur Perkapalan dan Kepelautan menerbitkan Maklumat Pelayaran 214 pada bulan September Tahun 2009 tentang jenis-jenis sertifikat keselamatan sebagai berikut :

1. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang
2. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang yang terdiri dari :
 - a. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang.
 - b. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang.
 - c. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang.

Pengurusan sertifikat-sertifikat keselamatan tersebut dapat dilakukan apabila persyaratan telah terpenuhi. Pemilik kapal wajib melaksanakan pengurusan sertifikat keselamatan kapalnya demi memperlancar operasional perusahaannya.

Pada saat peneliti melaksanakan praktek darat di PT. Global Sinergi Maritim Jakarta, penulis ditugaskan untuk melakukan pengurusan sertifikat keselamatan kapal TB. Global Pasific yang telah habis masa berlakunya. Oleh perusahaan ditargetkan penyelesaian sertifikat keselamatan tersebut selesai dalam waktu satu minggu dikarenakan kapal akan bergerak untuk menuju pelabuhan tujuan

selanjutnya. Namun pada kenyataannya dalam kurun waktu yang telah ditentukan tersebut pengurusan sertifikat keselamatan TB. Global Pasific belum selesai. Akibatnya, kapal tertahan di pelabuhan karena dikatakan tidak laiklaut pada saat pemeriksaan karena salah satu sertifikat yaitu sertifikat keselamatan kapal habis masa berlakunya dan sertifikat tersebut sedang dalam proses perpanjangan atau pengurusan. Pihak pemeriksa tetap tidak memberikan ijin untuk berlayar. Hal ini menghambat operasional khususnya pada kapal milik PT. Global Sinergi Maritim Jakarta.

Berdasarkan latar belakang tersebut peneliti tertarik menyusun sebuah penelitian yang berjudul **“Analisis Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal TB. Global Pasific Dalam Menunjang Kegiatan Operasional Kapal oleh PT. Global Sinergi Maritim di Jakarta”**.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang sebagaimana telah diuraikan di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut :

1. Terjadinya keterlambatan dalam proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal.
2. Kurangnya koordinasi dalam pengurusan sertifikat keselamatan kapal.
3. Prosedur pengurusan sertifikat keselamatan kapal yang terlalu rumit.
4. Kurang maksimalnya pengelolaan sertifikat yang dilakukan sumber daya Manusia oleh PT. Global Sinergi Maritim di Jakarta.
5. SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal kurang kompeten.

C. BATASAN MASALAH

Mengingat begitu banyak permasalahan yang ditemukan saat melakukan penelitian, maka penulis membatasi masalah dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini. Batasan ini penulis gunakan agar fokus pada masalah pokok yang diangkat dan tidak menyebar luas pada permasalahan yang lain. Penulis fokus pada ruang lingkup kegiatan pengurusan sertifikat keselamatan kapal yaitu :

1. Terjadinya keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal
2. SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal kurang kompeten.

D. RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengapa dalam pengurusan sertifikat keselamatan kapal TB. Global Pasific terjadi keterlambatan oleh PT. Global Sinergi Maritim ?
2. Mengapa sumber daya manusia yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal kurang kompeten oleh PT. Global Sinergi Maritim ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan pelaksanaan pengurusan sertifikat keselamatan kapal oleh PT. Global Sinergi Maritim Jakarta.
- b. Untuk mengetahui pengelolaan pengurusan sertifikat keselamatan kapal oleh sumber daya manusia di PT. Global Sinergi Maritim Jakarta.

2. Manfaat Penelitian

Diharapkan dari penelitian yang dilakukan penulis di PT. Global Sinergi Maritim Jakarta akan diperoleh manfaat sebagai berikut :

- a. Manfaat teoritis
Pemilik kapal diharapkan melakukan pengurusan sertifikat keselamatan kapal dapat dilaksanakan dengan tepat waktu sesuai dengan standar operasional yang telah ada, agar operasional kapal dapat berjalan dengan lancar.
- b. Manfaat praktis
Diharapkan dapat digunakan sebagai panduan praktis tentang pengurusan sertifikat kapal khususnya sertifikat keselamatan kapal, serta dapat memberikan inovasi-inovasi baru atau penemuan-penemuan yang dapat berpengaruh atau mempermudah proses pengurusan sertifikat keselamatan

kapal sehingga operasional kapal dapat berjalan dengan tepat waktu dan lancar.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan pemahaman mengikuti alur penyajian skripsi ini, maka penulis membaginya kedalam 5 (lima) bab, dimana sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab pertama merupakan bab pendahuluan, penulis menguraikan mengenai latar belakang masalah yang merupakan alasan pemilihan judul, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan diakhiri dengan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang tinjauan pustaka dan kerangka pemikiran yang membuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang termasuk didalamnya mengenai pengertian dan hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara teoritis mengenai keterkaitan variabel yang diteliti serta hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai metode-metode yang digunakan oleh penulis dalam hal penulisan skripsi ini. Bab ini terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan serta teknik pengumpulan data yang mengungkapkan cara apa saja yang dilakukan untuk mengumpulkan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas pokok masalah penelitian. Penulis akan membahas tentang deskripsi data, analisis data dari masalah yang ada,

alternatif pemecahan masalah dan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah dari judul skripsi yang telah diangkat oleh penulis.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo, dalam bukunya Manajemen Perusahaan Pelayaran Edisi Kedua (2009:57) menerangkan bahwa dalam kegiatan operasional perusahaan pelayaran memiliki tugas pokok adalah sebagai berikut :

- a. Mengatur pengoperasian kapal agar menguntungkan.
- b. Menyusun anggaran eksploitasi, terutama yang menyangkut pendapatan *freight/charter* dan biaya variabel.
- c. Memasarkan ruangan kapal dan *canvassing* muatan,
- d. Menyelenggarakan logistik muatan dan mengoptimalkan penggunaan *container*.
- e. Menyusun jadwal pelayaran armada dengan memperhatikan jadwal *docking/survey/repairs* yang disusun oleh direktorat armada.
- f. Menentukan uang tambang.
- g. Merundingkan *agency agreement* dan mengangkat agen.
- h. Merundingkan kontrak dan menunjuk perusahaan bongkar/muat.
- i. Merundingkan kontrak dengan perusahaan *warehousing/terminal* serta penunjukannya,
- j. Merundingkan kontrak dengan kepanduan/perusahaan kapal tunda dan regu-regu pengepilan (*mooring gangs*).
- k. Menghadiri rapat-rapat dengan tenaga kerja bongkar muat.
- l. Mengikuti peraturan nasional maupun internasional yang menyangkut operasi, misalnya tentang muatan berbahaya, kemasan-kemasan baru, dan cara bongkar muat baru serta peralatannya.
- m. Mengikuti persyaratan-persyaratan angkutan laut.
- n. Mengumpulkan *port information (update)* dari agenagen/perwakilan-perwakilan.

- o. Mengusulkan kapal untuk diistirahatkan (*laid up*) sementara, bila merugikan, sementara menunggu analisis rute yang menguntungkan.
- p. Menyelenggarakan pembelian-pembelian untuk kebutuhan direktorat/unit usaha.
- q. Merencanakan bongkar muat kapal dengan *port captain*.
- r. Mengeluarkan instruksi-instruksi operasional kepada kapal dan para agen/perwakilan.
- s. Mengurus dan menangani *claim*.
- t. Mengageni kapal-kapal asing, sesuai kontrak/surat penunjukan.
- u. Melaksanakan pembinaan cabang-cabang dan lain-lain.

Jadi, pada garis besarnya divisi operasional perusahaan pelayaran merupakan manajemen usaha di bawah koordinasi dari direktur usaha yang bertugas melaksanakan pengelolaan perusahaan dalam pengoperasian kapal-kapal milik dan atau kapal-kapal *charter*, pemasaran ruangan kapal, logistik muatan, pemanfaatan peti kemas, penyelenggaraan keagenan, pembinaan operasional di cabang-cabang dan sebagainya.

B. TEORI

1. Sertifikat dan Surat-surat Kapal

Menurut Rendy Aditya Prayogo, (2020). Sertifikat keselamatan kapal adalah Sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan konstruksi, permesinan, dan kelistrikan, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, elektronika kapal berdasarkan hasil pengujian dan pemeriksaan. Pada Sertifikat Kontruksi sendiri yaitu termasuk sertifikat keselamatan untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan material, kontruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, dan tata susunan.

Di dalam perusahaan terdapat proses pengecekan dokumen sertifikat kapal, yang merupakan proses dilakukanya pengecekan *expired date* dokumen sertifikat kapal yang dimiliki oleh perusahaan. Setiap kapal memiliki dokumen sertifikat permanen dan dokumen sertifikat sementara.

Menurut Jusak Johan Handoyo, (2016:58), *certificates* adalah sertifikat kapal yang meliputi seluruh persyaratan dan pernyataan bahwa kapal benar-

benar memenuhi persyaratan laik-laut tanpa ada pengecualian. Jadi sertifikat menjadi bukti tertulis bahwa kapal tersebut telah memenuhi syarat yang telah ditetapkan.

Sedangkan Menurut Engkos Kosasih, dan Hananto Soewedo (2009:20), menyatakan bahwa : Kelayakan kapal niaga dapat dibuktikan dengan memiliki sertifikat-sertifikat dan dokumen-dokumen sebagai berikut :

- a. *Certificate of Registry*, adalah suatu surat tanda daftar kebangsaan. Artinya kapal tersebut berhak mengibarkan bendera dari Negara dan berhak atas perlindungan hukum tertentu dari negara tersebut. Pendaftar tersebut tidak selalu warga negara dari negaranya, ada yang mendaftarkan kapalnya di negara lain untuk tujuan keringanan biaya (*flag of convenience*). Negara-negara yang mau menerima pendaftaran dari warga negara lain misalnya Panama, Liberia, Honduras, Costa Rica. Namun, semua pemilik kapal warga negara Republik Indonesia diharuskan mendaftarkan kapalnya di Indonesia. Surat tanda kebangsaan (*certificat eof registry*) di Indonesia disesuaikan dengan besarnya kapal.
- b. *Tonage Certificate* (surat ukur) laut adalah surat yang menyebutkan ukuran-ukuran penting kapal, tonnage, LOA, LBP, lebar, draft, ukuran palka, dan lain-lain. Surat ini dikeluarkan oleh Ditjen. Hublacq. Syabandar.
- c. Sertifikat solas terdiri dari Sertifikat Keselamatan Perlengkapan (termasuk *liferaft certificate* dan *CO2 instalation certificate*) serta keselamatan konstruksi. Sertifikat pada butir c dan di keluarkan setelah persyaratan nautis teknis dipenuhi (antara lain badan kapal, perlengkapan kapal, mesin-mesin, penataan lensa, pemadam kebakaran, perkakas jangkar, kemudi, memenuhi persyaratan).
- d. *Safety Radio Telegrapghy Certificate*, dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla cp. Syahbandar apabila pesawat radio telegrafi telah memenuhi syarat, masa berlaku satu tahun
- e. *Safety Certificate* (Sertifikat Keselamatan) adalah pernyataan bahwa kapal penumpang telah memenuhi persyaratan badan kapal, mesin, kekedapan air, alat-alat penolong, radio telegrafi, dan sebagainya.
- f. *Load line Certificate* (Sertifikat Lambung Timbul), adalah sertifikat mengenai persyaratan lambung yang timbul minimum dan maksimum agar

stabilitas kapal terpelihara (untuk minimumnya sesuai ketentuan “*PlimsolMark*”) yang dikeluarkan oleh Ditjen. Hubla dan Biro Klasifikasi. Sertifikat ini berlaku selama lima tahun untuk *Internasional Load Line Certificate* (dengan pemeriksaan setiap tahun untuk *Load Line Inspection*), dikukuhkan tiap tahun.

- g. Sertifikat Pencegahan Pencemaran oleh minyak, adalah sertifikat bahwa kapal sudah di perlengkapi peralatan yang disyaratkan. Sertifikat ini di keluarkan oleh Ditjen. Hubla. Cp. Dit. Kapel, masa berlaku lima tahun (dikukuh kan setiap tahun).
- h. *Hull Classification Certificate* dan *Machinery Classification Certificate* merupakan tanda dikelaskan pada salah satu Biro Klasifikasi. Sertifikat ini diperbarui setiap selesai survei (4 atau 5 tahun sekali).
- i. Untuk kapal-kapal yang masih dilengkapi winches untuk bongkar muatan, dari Biro Klasifikasi diharuskan penyelenggaraan pemeriksaan :
 - 1) *Cargo Gear* tahunan (hanya tes dan pemeriksaan visual) dengan diberikan sertifikat *Cargo Gear Annual Inspection*.
 - 2) *Cargo Gear* lima tahunan (tes secara teliti dan pembongkaran pin/*bush* dari boom dan blok-blok) dengan diberikan *Cargo Gear Quadrennial Certificate*.

Tabel 2.1.
Sertifikat-sertifikat kapal lainnya.

NO	SERTIFIKAT	MASA BERLAKU	CATATAN
1	Sertifikat Peralatan Keselamatan Kapal Barang	1 Tahun	Ditjen Hubla
2	Sertifikat Bobot Mati Tonase	-	BKI
3	Sertifikat Tonase Internasional	-	Ditjen Hubla
4	Sertifikat Dispensasi (berkaitan dengan Safety Equipment)	2 Tahun	Ditjen Hubla
5	Document of Compliance (ISM Code untuk perusahaan)	5 Tahun	Ditjen Hubla
6	Sertifikat Pengelolaan Keselamatan (ISM Code untuk kapal)	5 Tahun	Ditjen Hubla
7	Sertifikat Keselamatan Pengawakan Minimum	1 Tahun	Ditjen Hubla
8	Sertifikat Pemeriksaan Akomodasi ABK	-	Ditjen Hubla
9	Sertifikat-sertifikat Pemeriksaan Peralatan, Tanda Uji Jangkar/Rantai/Segel, Peralatan GMDSS dan lain-lain	-	BKI
10	Sertifikat CLC	1 Tahun	Ditjen Hubla

Sertifikat termasuk kelengkapan kapal yang sangat penting dalam pernyataannya sebagai kapal yang memenuhi persyaratan bahwa kapal laiklaut. Mulai dibangun hingga kapal dinyatakan dibesituakan, kapal tersebut tetap harus memiliki sertifikat yang valid, sebagai bukti bahwa kapal dinyatakan laiklaut. Jenis dan ragamnya sangat banyak. Menurut Jusak Johan Handoyo, (2016:172) Sertifikat umumnya terbagi menjadi dua kelompok, yaitu :

a. Sertifikat *Mandatory*

Adalah yang berkaitan dengan kelaiklautan kapal yang diterbitkan oleh biro klasifikasi dari kapal tersebut.

b. Sertifikat *Statutory*

Adalah yang berkaitan dengan kepemilikan dan status kapal, serta pemenuhan persyaratan dengan pemerintah negara bendera dan pendaftaran kesehatan, radio, dan sertifikat awak kapal. Dokumen-dokumen yang perlu

disetujui/diterbitkan oleh *class* buku petunjuk memuat, perhitungan stabilitas kapal, petunjuk pengoperasian peralatan keselamatan, petunjuk pengendalian dan pengawasan pembuangan minyak dan catatan survei/laporan survey. *Class* adalah semua orang yang menyandang profesi sebagai *class surveyor*, harus bekerja secara profesional sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah diamanatkan oleh *International Maritime Organization (IMO)* sebagai badan independen, yang memeriksa kapal secara berkala dengan hasil survey yang sebenar-benarnya terhadap kondisi kapal dengan rekomendasi-rekomendasinya untuk mempertahankan kondisi kapal agar menjadi lebih baik dan supaya kapal bertahan minimum dua puluh lima tahun.

Berdasarkan beberapa kutipan pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa sertifikat kapal adalah syarat atau sistem manajemen keselamatan yang bertujuan untuk menjamin kelayakan operasional kapal dengan aman serta legalitas kapal yang akan berlayar dan mengerjakan sebuah proyek.

2. Sertifikat Keselamatan Kapal

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 tentang Pelayaran, menerangkan bahwa keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Dalam Pasal 117 Ayat 1, keselamatan dan keamanan kapal angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan :

- a. Kelaiklautan kapal.
- b. Kenavigasian.

Dijelaskan dalam UU Nomor 17 tahun 2008 Pasal 117 Ayat 2 tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi :

- a. Keselamatan kapal;
- b. Pencegahan pencemaran dari kapal;
- c. Pengawakan kapal;
- d. Garis muat kapal dan pemuatan;
- e. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang;

- f. Status hukum kapal;
- g. Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal;
- h. Manajemen keamanan kapal.

Dalam Ayat 3 Pasal 117 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran diperjelas bahwa pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009:22) *Safety Certificate*, sertifikat keselamatan adalah pernyataan bahwa kapal penumpang telah memenuhi persyaratan badan kapal, mesin, kedap air, alat-alat penolong, radio telegrafi, dan sebagainya. Oleh sebab itu, kapal-kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri Perhubungan.

Sesuai dengan penjelasan Pasal 126 Ayat 2 UU No.17 tahun 2008 Tentang pelayaran, maka Direktorat Jendral Perhubungan Laut, melalui Direktur Perkapalan dan Kepelautan, menerbitkan Maklumat Pelayaran (MAPEL) 214 pada bulan September 2009, tentang jenis-jenis sertifikat keselamatan kapal, sebagai berikut :

- a. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang :
 - 1) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang.
- b. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang :
 - 1) Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang
 - 2) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang
 - 3) Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang.

Berdasarkan ketentuan International Safety Management Code, setiap operator kapal/pemilik kapal perlu mempunyai catatan-catatan sebagai berikut untuk pemenuhan sertifikat keselamatan :

- a. Berkaitan dengan alat keselamatan, diantaranya daftar alat penolong, catatan latihan sekoci, catatan perawatan sekoci, daftar alat pemadam api (busa, serbuk, CO₂, dan sebagainya).
- b. Berkaitan dengan lambung, catatan pemuatan ballast/muatan, catatan tugas/GS, catatan penerapan COW, catatan inspeksi internal tangki ballast, catatan monitor pembuangan minyak, prosedur survey.

- c. Berkaitan dengan mesin, daftar suku cadang/perkakas mesin maupun listrik, pengukuran isolasi kabel, catatan tes tutup mati dalam darurat, catatan tes tutup klep jarak jauh, catatan tes *automation/control*, laporan KKM (Kepala Kamar Mesin) mengenai *Continuous Machinery of Survey (CMS)*, catatan *check list*, mesin-mesin penting, dan lain-lain.

3. Jenis - jenis Kapal

Berdasarkan rutennya, kapal dagang dapat dibagi menjadi tramper dan liner. Tramper adalah kapal dengan tujuan, rute, dan jadwal tidak tetap sedangkan Liner adalah kapal yang memiliki tujuan, rute, dan jadwal yang tetap. Adapun pengertian kapal berdasarkan jenisnya, kapal dapat dibagi menjadi (Timmyko Toby, 2018) :

- a. Kapal barang atau kapal kargo

Kapal jenis ini melakukan pelayaran dengan jadwal tetap dan biasanya membawa muatan umum (*general cargo*) atau barang dalam partai yang tidak begitu besar. Muatan dibongkar dan dimuat dengan menggunakan peralatan kapal, seperti boom dan crane muatan dari kapal. Muatan disusun dalam palka kapal dengan bantuan tenaga manusia.



Gambar 2.1. Kapal *General Cargo*

Sumber : *Google*

b. Kapal Petikemas / *Container*

Kapal laut ini khusus dibangun untuk muatan general cargo yang dimasukkan ke dalam *container* atau muatan yang perlu di bekukan dalam *reefer container*.



Gambar 2.2. Kapal Petikemas/*Container*
Sumber : *Google*

c. Kapal penumpang

Jenis kapal laut ini digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang secara bersama-sama. Berarti kapal termasuk mempunyai banyak geladak dan cabin penumpang serta *cargo hatches*. Kadang - kadang penumpang tidur bersama muatan *overvracht* (muatan *overvract* adalah barang bawaan penumpang yang dikenakan biaya pengangkutan).



Gambar 2.3. Kapal Penumpang KM. Kerinci
Sumber : *Google*

d. Kapal tanker

Kapal jenis ini dengan sebuah geladak dimana terdapat tangka-tangki yang tersusun secara integral maupun terpisah yang digunakan untuk mengangkut minyak curah (minyak mentah atau minyak yang sudah (didestilasi), cairan kimia, gas cair, dan sebagainya.



Gambar 2.4. Kapal Tanker

Sumber : *Google*

e. Kapal *bulk carrier*

Jenis kapal laut ini untuk mengangkut muatan curah dengan jumlah banyak dalam sekali jalan. Bentuk muatan biasanya berbutir – butir (*grain cargo*), seperti beras, gandum, biji besi, batu bara dan sebagainya.

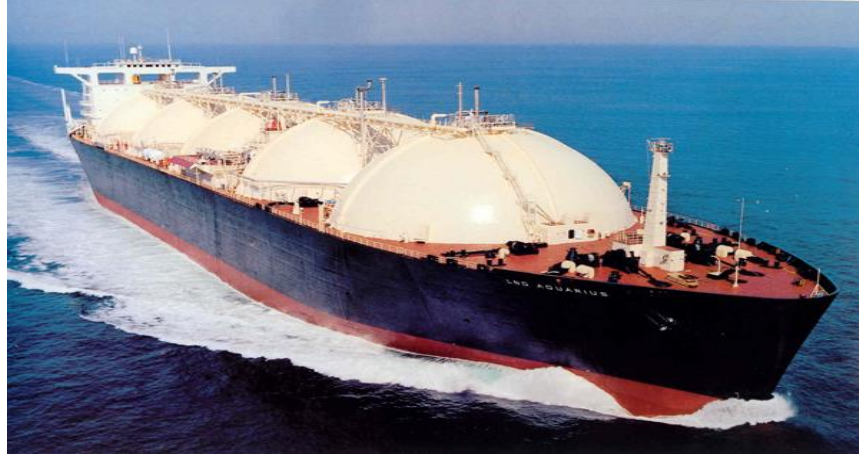


Gambar 2.5. Kapal *Bulk Carrier*

Sumber : *Google*

f. Kapal *Liquefied Natural Gas (LNG)*

Kapal ini didesain khusus untuk mengangkut gas asli yang dicairkan. Kapal ini menyimpan LNG hingga dapat diturunkan ke kilang minyak yang didistribusikan melalui pipa.



Gambar 2.6. Kapal *Liquefied Natural Gas*
Sumber : *Google*

g. Kapal tug boat

Jenis kapal ini memiliki fungsi untuk menarik atau mendorong kapal lain dengan menggunakan tali. Selain itu, Tugas lain yang dilakukan adalah menolong kapal yang posisinya sedang dalam bahaya, memadamkan kebakaran dilaut, memerangi polusi/ pencemaran dan lain sebagainya.



Gambar 2.7. Kapal Tug Boat
Sumber : *Google*

h. Kapal tongkang

Pada umumnya kapal ini tidak dilengkapi dengan mesin penggerak sendiri, sehingga diperlukan kapal tug boat untuk mengarahkan sampai ke tujuan akhir. Tongkang dapat dihubungkan dengan kapal tug boat melalui tali atau tali tarik sehingga dapat berlayar lancar.



Gambar 2.8. Kapal Tongkang
Sumber : *Google*

4. Sistem Pengoperasian Kapal

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009:38) menjelaskan bahwa pertimbangan yang perlu diperhatikan sebelum menyewa kapal adalah sebagai berikut :

- Calon pencarter perlu memastikan akan meraih muatan dan merencanakan eksploitasi kapalnya.
- Pemilik kapal juga perlu menganalisis agar kapal tidak menganggur sebelum maupun sesudah dicarter.
- Setelah keduanya saling setuju, tuangkan kesepakatan sementara dalam “*Fixture Note*” sehingga calon pencarter dapat mencari muatan.
- Apabila ragu-ragu dalam membuat *Charter Party*, bisa menggunakan form yang sudah baku dari BIMCO, BP Time untuk Time Charter GENCON 66, Shell Voy. 3 untuk Voy. Charter dan sebagainya.

Beberapa jenis sewa kapal yang umum dipakai di pasar adalah :

- 1) *Bareboat charter*, adalah sewa menyewa kapal seutuhnya tanpa ABK disewa oleh pihak kedua, jadi seluruh kebutuhan operasi, material, perawatan dan perbaikan kapal menjadi tanggung jawab penyewa, dan memperlakukan seperti miliknya sendiri sampai batas waktu yang telah ditentukan.
- 2) *Time charter*, adalah sewa kapal lengkap dengan ABK, sertifikatnya, perawatan dan perbaikan ditanggung oleh pemilik kapal. Adapun umumnya pemakaian bahan bakar minyak dan air tawar ditanggung oleh penyewa yang mengoperasikannya.
- 3) *Voyage charter*, adalah sewa menyewa kapal untuk satu voyage atau lebih dari satu pelabuhan ke satu atau beberapa pelabuhan tujuan. Semua biaya operasi menjadi tanggung jawab pemilik kapal.

Kapal yang dioperasikan sendiri yaitu kapal yang dimiliki dioperasikan sendiri dan semua jadwal pelayaran ditetapkan dan dioperasikan oleh pemilik kapal tersebut. Dengan demikian semua keuntungan yang diperoleh menjadi milik pemilik kapal. Bila kapal milik tidak cukup, kapal dapat dicarter dari pihak ketiga untuk dioperasikan sendiri. Sistemnya hampir sama pengoperasian kapal milik, biaya variabel semua ditanggung oleh operator, sedangkan biaya tetap pembelanjaannya tergantung perjanjian sewanya.

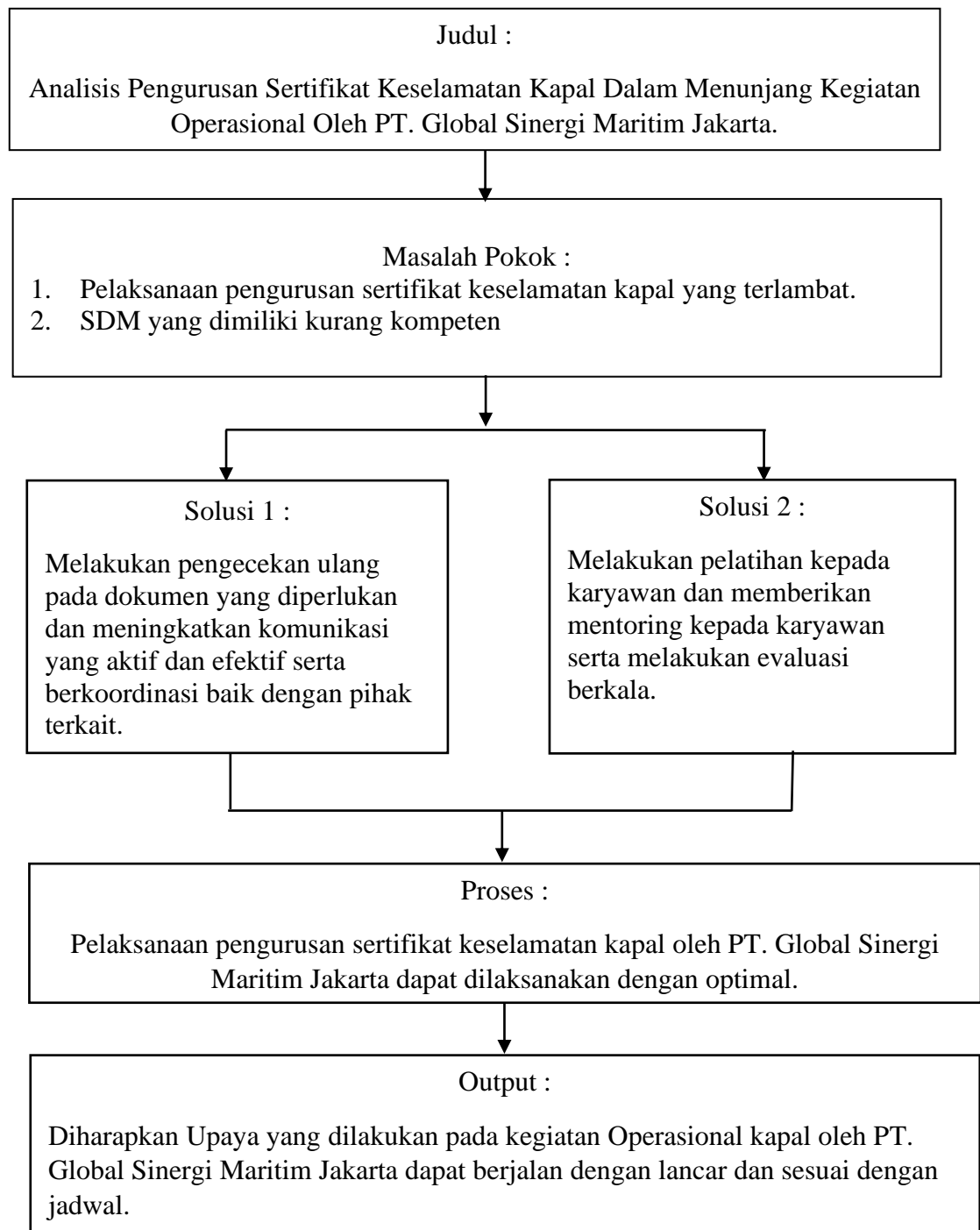
5. Kapal Milik

Menurut Jusak Johan Handoyo (2016) kapal-kapal milik adalah unit kapal yang secara keseluruhan dibeli oleh perusahaan atau perorangan, di mana kapal-kapal tersebut dioperasikan sendiri ataupun disewakan oleh pihak kedua. Kapal milik adalah “*asset*” perusahaan yang harus di kelola dengan sebaik-baiknya.

Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009) menerangkan bahwa kapal yang dioperasikan sendiri yaitu pemilik kapal menjadi operator kapal milik sepenuhnya dengan menetapkan dan melaksanakan trayek, jadwal, rencana produksi, *crewing*, dan pemeliharaan armadanya. Dengan demikian, pemilik kapal memperoleh seluruh pendapatan *freight* dan membiayai seluruh biaya operasionalnya.

Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa jika kapal dioperasikan sendiri, seluruh kebutuhan kapal menjadi tanggung jawab pemilik kapal dan jika disewakan, pemilik kapal tetap harus memenuhi persyaratan-persyaratan tertentu bagi kapalnya, dan mengontrol kepada penyewa agar kapal miliknya tetap dioperasikan dengan baik dan mempertahankan kapal laiklaut.

C. KERANGKA PEMIKIRAN



Gambar 2.9
Kerangka Pemikiran

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Waktu dan tempat penelitian merupakan kapan dan di mana penulis melaksanakan penelitian untuk mendapatkan bahan dalam penulisan skripsi ini, Waktu dan tempat penelitian penulis adalah sebagai berikut :

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian adalah selama penulis bekerja di salah satu Perusahaan Pelayaran (*shipping company*) yaitu PT. Global Sinergi Maritim di Jakarta selama 1 (satu) tahun terhitung mulai bulan Juli 2022 sampai Juli 2023.

2. Tempat Penelitian

Tempat Penelitian ini dilakukan oleh penulis di PT. Global Sinergi Maritim, Jakarta yang bergerak dalam bidang pelayaran, dengan data - data perusahaan sebagai berikut :

Tabel 3.1. Kontak Perusahaan

Nama Perusahaan	PT. Global Sinergi Maritim
Alamat	Artha Graha Building Lantai 30 SCBD, Jl. Jendral Sudirman Kav. 52-53, Jakarta Selatan
Telepon	0215155171
Fax	-
Email	gsm@globalsinergimaritim.co.id
Jenis Usaha	Perusahaan Pelayaran (Pemilik Kapal)

B. METODE PENDEKATAN

1. Metode Pendekatan

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan deskriptif kualitatif. Menurut Moleong (2004:4) mengartikan bahwa penelitian kualitatif adalah sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata - kata tertulis atau lisan dari orang - orang dan perilaku yang diamati. Menurut Bogdan, penelitian kualitatif yaitu penelitian yang membutuhkan pendalaman penghayatan terhadap interaksi antara konsep atau analisa secara mendalam tentang hubungan konsep yang dikaji secara empiris.

Berdasarkan pengertian tersebut, maka yang dimaksud dengan metode penelitian merupakan cara untuk memahami sesuatu dengan melalui penyelidikan atau melalui usaha mencari bukti-bukti yang akan muncul sehubungan dengan masalah itu, yang dilakukan secara hati- hati sekali sehingga diperoleh pemecahan masalahnya.

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) yang dianggap sebagai pendekatan luas dalam penelitian kualitatif atau sebagai metode untuk mengumpulkan data kualitatif, (Moelong, 2004:4) Maka dalam hal ini penelitian yang menggunakan jenis ini terkait erat dengan pengamatan berperan serta. Penelitian lapangan sangat penting dilakukan dengan asumsi dasar bahwa dengan melakukan pengamatan lapangan tentang fenomena dalam suatu keadaan alamiah akan menemukan data yang valid dan komprehensif.

C. SUMBER DATA

Sumber data dalam penelitian ini adalah subjek dari mana data diperoleh (Suharsimi Arikunto 2006 : 123). Untuk memperoleh data sehubungan dengan masalah yang akan diteliti. Perlunya sumber data yang akan memberikan informasi diantaranya yaitu :

1. Sumber Data Primer

Data primer adalah data yang hanya dapat diperoleh dari sumber asli atau pertama melalui narasumber yang tepat dan yang penulis jadikan responden dalam penelitian. Kata-kata dan tindakan orang yang diamati atau diwawancarai merupakan sumber data yang utama. Sumber data primer merupakan sumber data yang diperoleh dengan cara menggali sumber asli langsung dari responden,

pencatatan sumber data utama melalui wawancara atau pengamatan diperoleh melalui hasil usaha gabungan dari kegiatan melihat, mendengarkan dan bertanya.

2. Sumber Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang sudah tersedia sehingga peneliti tinggal mencari dan mengumpulkan informasi-informasi yang sudah tersedia. Data ini di peroleh dengan lebih mudah dan cepat karena sudah tersedia. Sumber data sekunder dari penelitian kualitatif ini selain dari kata - kata dan sumber yang telah didengar oleh peneliti, juga dapat diperoleh melalui studi kepustakaan dengan media buku maupun media internet untuk mendukung pembahasan. Selain itu juga mengambil dari arsip untuk lebih memperjelas sumber data dalam penelitian. Agar penelitian ini bisa dipertanggungjawabkan, maka sumber data menjadi salah satu hal yang sangat penting untuk mendapatkan hasil penelitian yang sangat mendetail.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data menurut Akdon Ridwan (2003: 51), metode pengumpulan data merupakan teknik atau cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk pengumpulan data. Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat, dan nyata. Untuk memperoleh data-data tersebut, antara lain dengan observasi, dokumentasi dan studi pustaka. Masing-masing data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri. Karena itu, lebih baik menggunakan lebih dari satu cara pengumpulan data. Sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menuju kesempurnaan skripsi.

Data adalah informasi yang digunakan dalam penelitian agar dapat memberikan gambaran bagi objek yang diteliti. Semua data dan informasi yang dibutuhkan dalam menyelesaikan skripsi dikumpulkan secara lengkap dan objektif, yang mengacu pada permasalahan yang akan dibahas.

Penulis membutuhkan data dan informasi yang lengkap dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Data yang digunakan harus didukung dengan data yang sebenarnya dan tidak mengada-ada, oleh karena itu dalam pengumpulan data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Observasi

Menurut Akdon Ridwan (2003:57), observasi adalah melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan, meliputi pengamatan terhadap perilaku dan tindakan manusia, fenomena alam (kejadian - kejadian yang ada di sekitar alam kita), proses kerja, dan penggunaan responden kecil. Observasi diarahkan pada kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul dan mempertimbangkan hubungan antara aspek dalam fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antar aspek fenomena tersebut. Observasi yang dilakukan berupa observasi terhadap pengurusan sertifikat keselamatan kapal.

b. Dokumentasi

Dokumen adalah catatan tentang berbagai kegiatan atau peristiwa pada waktu yang lalu, semua dokumen yang berhubungan dengan penelitian yang bersangkutan perlu dicatat sebagai sumber informasi (Gulo, 2002:123). Menurut Suharsimi Arikunto (2006:158), dokumentasi berasal dari asal katanya dokumen, yang artinya barang-barang tertulis.

Pengumpulan data dengan cara studi dokumentasi adalah dengan melihat atau menganalisis dokumen - dokumen yang telah terdokumentasi sebelumnya, seperti kapal sandar di dermaga, menyiapkan sertifikat kapal TB. Global Pasific yang *expired* dan sertifikat pendukung, menyiapkan perlengkapan dan peralatan kapal, pengajuan perpanjangan dokumen kapal TB. Global Pasific. Namun peneliti harus menyadari tantangan dalam memilih sumber data yang akurat dan relevan, seperti potensi kesalahan dalam menyiapkan dokumen pendukung dan perlengkapan atau perubahan *database* yang tidak terdokumentasi dengan baik, yang dapat memengaruhi validitas hasil analisis.

c. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari tulisan yang berasal dari berbagai buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis untuk membahas serta memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis.

Studi Pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar – dasar teori dengan jalan membaca buku – buku termasuk peraturan dan dokumen – dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas. Dalam pengambilan data dengan cara studi pustaka diambil dari buku dan referensi antara lain :

- 1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1957 tentang Perizinan Pelayaran.

E. SUBJEK PENELITIAN

Adapun yang menjadi subjek penelitian ini adalah karyawan divisi operasional yang bekerja pada PT. Global Sinergi Maritim di Jakarta Selatan dengan total 4 karyawan yang membantu memberikan informasi dan mengoreksi tentang data yang diperlukan untuk penulisan skripsi ini.

Dalam penelitian mengenai analisis pengurusan sertifikat keselamatan kapal oleh PT. Global Sinergi Maritim, subjek penelitian yang dapat diidentifikasi yaitu :

1. Tim sertifikasi PT. Global Sinergi Maritim
Staff yang bertanggung jawab dalam proses pengurusan sertifikat keselamatan.
2. Tim Operasional
Staff yang bertanggung jawab dalam kegiatan operasional kapal.
3. Tim Administratif
Staff yang bertanggung jawab dalam mengelola administrasi pengurusan terkait sertifikat keselamatan kapal.
4. Manager Operasional
Pihak yang terlibat dalam proses keputusan akhir mengenai proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal.

Subjek - subjek ini merupakan bagian integral dari proses pengurusan sertifikat kapal dan memberikan berbagai perspektif dan informasi yang diperlukan untuk menganalisis dan memahami proses secara keseluruhan.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data adalah proses pengumpulan data secara sistematis untuk mempermudah peneliti dalam memperoleh kesimpulan. Menurut Moleong (2002:103) konsep dasar dalam analisis data akan mempersoalkan pengertian, waktu pelaksanaan, maksud dan tujuan, serta kedudukan analisis data. Analisis data

menurut Bogdan dalam Sugiyono yaitu proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data kualitatif bersifat induktif, yaitu analisis berdasarkan data yang diperoleh.

Analisis data menurut Patton (1980:268) adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Sesuai dengan sifatnya dari data tersebut maka peneliti menggunakan teknik pengolahan data non statistic. Penulis menerapkan analisis deskriptif kualitatif, yaitu cara pengambilan kesimpulan umum berdasarkan hasil-hasil observasi secara khusus, proses berpikir induktif, yang dimulai dari data yang terkumpul kemudian diambil kesimpulan secara umum.

Menurut Miles & Huberman (1992:16) analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu : reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan/verifikasi. Mengenai ketiga alur tersebut secara lebih lengkapnya adalah sebagai berikut :

1. Reduksi Data

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan lapangan. Langkah-langkah yang dilakukan adalah menajamkan analisis, menggolongkan atau pengkategorisasian kedalam tiap permasalahan melalui uraian singkat, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasikan data sehingga dapat ditarik dan diverifikasi. Data yang direduksi antara lain seluruh data mengenai permasalahan penelitian.

2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah penulis susun secara terpadu dan mudah dipahami serta memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan keputusan atau tindakan. Data kualitatif disajikan dalam bentuk teks naratif, dan dirancang sedemikian rupa guna menggabungkan data yang terkumpul dalam bentuk yang padu dan mudah dipahami oleh pembaca.

3. Penarikan Kesimpulan

Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir analisis data kualitatif. Peneliti harus sampai pada kesimpulan dan melakukan verifikasi untuk memastikan kebenaran kesimpulan. Kesimpulan yang dirumuskan peneliti harus diuji kebenaran, kecocokan, dan kekokohnya.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Pada bab ini, penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi di lapangan. Selain itu, penulis mencoba menguraikan peristiwa yang penulis alami selama Praktik Darat (Prada). Untuk membantu proses penelitian, penulis akan mendeskripsikannya sebagai berikut:

1. Profil Singkat Perusahaan

PT. Global Sinergi Maritim telah berdiri sejak Februari 2020 adalah perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang transportasi jasa angkutan laut. PT. Global Sinergi Maritim merupakan perusahaan pelayaran yang dapat dipertimbangkan dalam pengelolaan kegiatan pembongkaran dan pemuatan diberbagai pelabuhan sebagai pintu gerbang perekonomian nasional serta menyiapkan armada angkutan laut untuk berbagai jenis barang/muatan yang dibutuhkan antar pulau di nusantara, diantaranya batu bara pasir, dan semen dari kapal tugboat dan tongkang, dalam memenuhi kebutuhan angkutan di seluruh usantara.

Dalam mencapai tujuanya tersebut PT. Global Sinergi Maritim memiliki beberapa visi dan misi yaitu sebagai berikut :

a. Visi

Menjadikan perusahaan yang bersekala Nasional yang memberikan pelayanan terbaik kepada semua pelanggan dan memenuhi kebutuhan sarana jasa angkutan laut dengan standar nasional yang memberikan jaminan keselamatan jiwa, harta benda dan alat angkut di laut.

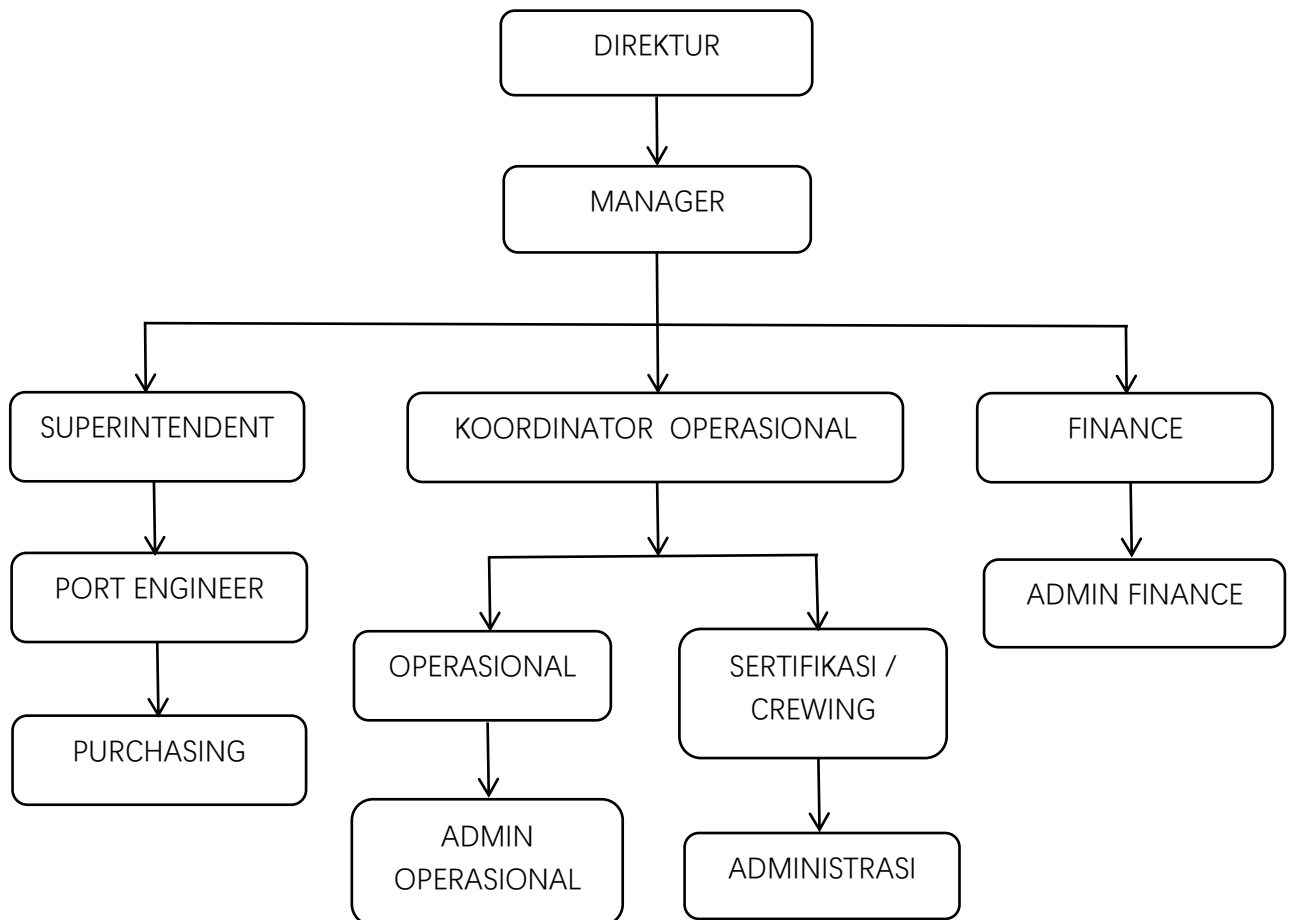
b. Misi

Mengedepankan pelayanan yang ramah, tepat waktu dan kooperatif dengan memelihara hubungan usaha yang saling menguntungkan, saling menghormati serta etika bisnis yang baik dengan memenuhi ketentuan keselamatan pelayaran, keselamatan kerja dan meningkatkan kemampuan sumber daya manusia melalui program yang memadai.

2. Struktur Organisasi

Struktur organisasi perusahaan pelayaran PT. Global Sinergi Maritim pada keseluruhan dapat dilihat pada bagian bawah ini .

Bagan 4.1
Struktur Organisasi PT. Global Sinergi Maritim, Jakarta



Dalam struktur organisasi pada bagan 4.1 tersebut menjelaskan bahwa di PT. Global Sinergi Maritim terdapat Direktur, Manager dan beberapa karyawan di bidang Operasional dan bidang Keuangan yang berkedudukan sebagai manager dan staff. Adapun tugas fungsi jabatan organisasi tersebut antara lain :

1) Direktur :

- a) Bertanggung jawab sepenuhnya atas pengaturan dan penjabaran pelaksanaan dari sistem keselamatan management atas perusahaan.
- b) Memimpin dan mengkoordinasi seluruh aktivitas bisnis di dalam perusahaan.
- c) Merencanakan, mengembangkan dan mengelola berbagai sumber pendapatan dan pembelanjaan milik perusahaan.
- d) Menentukan dan menetapkan kebijakan dalam perusahaan.
- e) Menyusun dan menetapkan strategi bisnis sehingga bisa mencapai tujuan, serta visi dan misi perusahaan.

2) Manager :

- a) Bertanggung jawab untuk memastikan operasi harian berjalan lancar serta mengkoordinasi kegiatan operasional, mengawasi pemuatan dan bongkar kapal, serta memastikan keselamatan dan kepatuhan terhadap peraturan.
- b) Mengelola dan mengoptimalkan penggunaan sumber daya seperti kapal, kru, dan peralatan.
- c) Mengelola anggaran biaya dan pemantauan biaya operasional, pengeluaran, dan pendapatan.
- d) Memastikan perusahaan mematuhi peraturan pemerintah dan standar operasional perusahaan.
- e) Melakukan evaluasi rutin terhadap rencana yang telah dijalankan.

3) Koordinator Operasional

- a) Memastikan semua proses operasional kapal berjalan lancar dan efisien.
- b) Mengawasi proses bongkar muat dan memastikan keselamatan selama operasi.
- c) Memantau jadwal & lalu lintas armada

- d) Mengendalikan produktivitas efektif dari operasi armada yang dioperasikan melalui pihak-pihak terkait baik pihak otoritas maupun agen.
 - e) Memantau kesiapan teknis seluruh unit kapal laiklaut, terutama berkoordinasi dengan tim operasional, sertifikasi & teknikal.
- 4) Operasional (*Vessel Operation*)
- a) Memonitor secara keseluruhan terhadap pengoperasian armada secara efisien.
 - b) Menjamin pengoperasian kapal secara aman dan bebas pencemaran.
 - c) Memberikan respon dan dukungan kepada kapal dalam situasi darurat.
 - d) Mengadakan hubungan kerja dengan pihak asuransi yang berkaitan dengan kapal/muatan.
 - e) Mengawasi semua pekerjaan crew kapal
- 5) Sertifikasi
- a) Mengontrol semua sertifikat kapal setiap bulannya, dan memperpanjang sertifikat jika masa berlakunya selesai.
 - b) Mengurus proses pembuatan sertifikasi kapal baru.
 - c) Menjadi orang yang dikuasakan oleh perusahaan dalam mengurus pendaftaran kapal.
 - d) Memastikan pengesahan dokumen sebelum dilakukan pendistribusian sesuai kebutuhan.
 - e) Memasukkan daftar dokumen ke dalam *database* dan memastikan informasinya senantiasa terupdate.
- 6) Administrasi

Divisi administrasi berperan sebagai departemen yang mendukung seluruh kegiatan administrasi yang berhubungan dengan operasional kapal yang terdiri dari :

- a) Membuat penagihan dan menindak lanjuti pengiriman data terkait biaya operasional kapal.
- b) Membuat data mengenai tagihan pelanggan.
- c) Mengelola dokumen dan arsip data perusahaan.
- d) Pembuatan surat - surat resmi seperti surat perintah kerja, surat permohonan sertifikat, surat penunjukan keagenan dan surat lainnya yang dibutuhkan oleh perusahaan.

B. ANALISIS DATA

Menurut Sugiyono (2020:131) Analisis data adalah proses mencari dan Menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil catatan lapangan, dan dokumentasi dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit – unit, sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Untuk memudahkan penelitian, penulis akan menganalisis penyebab dari masalah yang muncul berdasarkan data diatas, sebagai berikut:

1. Terjadinya keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal

a) Reduksi data :

Keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal dapat disebabkan oleh berbagai factor. Adapun penyebab dari terjadinya keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal yaitu:

- 1) Kurang lengkapnya dokumen yang diperlukan
- 2) Kurangnya koordinasi antar pihak yang terkait seperti pemilik kapal, otoritas maritim, dan pihak terkait lainnya.
- 3) Proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu

b) Penyajian data :

Hasil temuan yang ditemukan di PT. Global Sinergi Maritim Jakarta, terdapat beberapa hal yang menjadi factor permasalahan yang dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4.1
Penyebab terjadinya keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal di PT Global Maritim

No.	Permasalahan	Dampak
1.	Kurang lengkapnya dokumen yang diperlukan	Kurangnya kelengkapan dokumen yang diperlukan pada saat proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal dapat memiliki beberapa dampak negatif seperti penundaan proses pengurusan

		sehingga memerlukan waktu tambahan untuk memperoleh dan menyerahkan dokumen yang kurang, kapal tidak dapat beroperasi dengan efisien sehingga dapat mengakibatkan hilangnya pendapatan dan kesempatan bisnis bagi pemilik.
2.	Kurangnya koordinasi antar pihak yang terkait seperti pemilik kapal, otoritas maritim, dan pihak terkait lainnya.	Kurangnya koordinasi dapat menyebabkan informasi tidak tersampaikan dengan baik atau terlambat sehingga mengakibatkan penundaan dalam setiap tahap pengurusan sertifikat bahkan menyebabkan kebingungan dan Tindakan yang tidak sesuai.
3.	Proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu	Jika proses verifikasi dan inspeksi terlalu lama kapal tidak dapat beroperasi atau berlayar sesuai jadwal yang mengakibatkan keterlambatan dalam pengiriman dan berpotensi loyalitas pelanggan menurun. Serta dapat mengakibatkan penundaan yang berujung pada biaya tambahan baik di Pelabuhan, biaya perbaikan tambahan

		maupun biaya administrasi menjadi tinggi.
--	--	---

b) Penarikan Kesimpulan:

Berdasarkan Kesimpulan dari hasil wawancara, keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal diakibatkan oleh Kurangnya kelengkapan dokumen yang diperlukan pada saat proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal dapat memiliki beberapa dampak negatif seperti penundaan proses pengurusan sehingga memerlukan waktu tambahan untuk memperoleh dan menyerahkan dokumen yang kurang, kapal tidak dapat beroperasi dengan efisien sehingga dapat mengakibatkan hilangnya pendapatan dan kesempatan bisnis bagi pemilik.

Selain itu Kurangnya koordinasi antar pihak yang terkait seperti pemilik kapal, otoritas maritim, dan pihak terkait lainnya serta proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu dapat mengakibatkan penundaan dalam setiap tahap pengurusan sertifikat bahkan menyebabkan kebingungan dan Tindakan yang tidak sesuai. Dan dapat mengakibatkan penundaan yang berujung pada biaya tambahan baik untuk perpanjangan waktu di Pelabuhan, biaya perbaikan tambahan maupun biaya administrasi menjadi tinggi.

2. SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal kurang kompeten

a) Reduksi Data:

Kurang kompetennya sumber daya manusia dalam mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal merupakan salah satu hambatan utama dalam operasional pengurusan sertifikat di PT Global Maritim Jakarta. Adapun factor yang menghambat kurang kompetennya SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal :

- 1) Kurangnya pengalaman dalam mengelola proses pengurusan sertifikat kapal
- 2) Kurangnya koordinasi antar internal
- 3) Beban kerja yang tinggi

b) Penyajian data:

Tabel 4.2
Penyebab dari kurang kompetennya Sumber Daya Manusia dalam
mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal

No.	Permasalahan	Dampak
1.	Kurangnya pengalaman dalam mengelola proses pengurusan sertifikat	Kurangnya pengalaman dapat membuat kesalahan dalam mengikuti prsedur atau persyaratan yang diperlukan yang dapat menyebabkan penundaan atau masalah dalam penerbitan sertifikat sehingga memerlukan waktu lebih lama untuk menyelesaikan tugas – tugas yang diperlukan atau mengatasi masalah.
2.	Kurangnya koordinasi antar internal	Kurangnya koordinasi dapat menyebabkan informasi tidak tersampaikan dengan baik atau terlambat dan ketidaksepahaman atau miskomunikasi antara departemen atau anggota tim dapat mengakibatkan kesalahan dalam dokumen, prosedur, atau persyaratan yang dapat mempengaruhi kelayakan sertifikat.
		Beban kerja yang tinggi pada karyawan dapat berdampak pada beberapa hal, antara nya

3.	Beban kerja yang tinggi	seperti kualitas kerja menurun yang berpotensi mengurangi akurasi dan kualitas pekerjaan dan kemungkinan kesalahan dalam pekerjaan meningkat sehingga produktivitas kerja menurun.
----	-------------------------	--

c) Penarikan Kesimpulan

Berdasarkan Kesimpulan dari hasil wawancara, kurangnya pengalaman dapat membuat kesalahan dalam mengikuti prosedur atau persyaratan yang diperlukan yang dapat menyebabkan penundaan atau masalah dalam penerbitan sertifikat sehingga memerlukan waktu lebih lama untuk menyelesaikan tugas – tugas yang diperlukan atau mengatasi masalah.

Selain itu, Kurangnya koordinasi dapat menyebabkan informasi tidak tersampaikan dengan baik atau terlambat dan ketidaksepahaman atau miskomunikasi antara departemen atau anggota tim dapat mengakibatkan kesalahan dalam dokumen, prosedur, atau persyaratan yang dapat mempengaruhi kelayakan sertifikat.

Dan juga dalam mengatasi beban kerja yang tinggi pada karyawan dalam pengurusan sertifikat keselamatan kapal dapat berdampak pada beberapa hal, antara nya seperti kualitas kerja menurun yang berpotensi mengurangi akurasi dan kualitas pekerjaan dan Tingkat kemungkinan kesalahan dalam pekerjaan meningkat sehingga produktivitas kerja menurun

Untuk mengatasi masalah ini, diperlukan investasi dalam pelatihan dan pengembangan keterampilan staff, serta pengalaman praktis sangat penting untuk mengurangi dampak negative dari permasalahan sumber daya manusia yang kurang kompeten dalam pengurusan sertifikat keselamatan kapal.

C. ALTERNATIF PERMASALAHAN

Alternatif pemecahan masalah yaitu Solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah yang berdasarkan fakta – fakta dan kejadian yang telah di Analisa. Berdasarkan deskripsi data dan Analisa data di atas, penulis menyampaikan alternatif pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Terjadinya keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu:

a) Melakukan pengecekan ulang pada dokumen yang diperlukan

Melakukan pengecekan ulang pada dokumen yang diperlukan berarti mengulangi proses verifikasi dan pemeriksaan semua dokumen yang dibutuhkan untuk memastikan bahwa semuanya sudah lengkap, sesuai, dan memenuhi persyaratan. Tujuan dari pengecekan ulang ini adalah untuk menghindari kesalahan atau kekurangan yang bisa menghambat proses pengurusan sertifikat atau administrasi lainnya.

b) Meningkatkan komunikasi yang efektif dan berkoordinasi dengan baik dengan para pihak

Meningkatkan komunikasi yang efektif dan berkoordinasi dengan baik dengan para pihak pada proses pengurusan sertifikat berarti memastikan bahwa semua individu dan organisasi yang terlibat dalam proses tersebut dapat berkomunikasi dengan jelas, tepat waktu, dan efisien, serta bekerja sama dengan harmonis untuk mencapai tujuan bersama. Ini melibatkan beberapa aspek penting seperti kejelasan informasi, SOP yang jelas, serta mengadakan rapat dan diskusi rutin membahas perkembangan, hambatan, dan solusi yang diperlukan. Ini membantu memastikan semua pihak tetap terinformasi dan terlibat dalam proses.

c) Proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu

Proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu dalam pengurusan sertifikat mengacu pada tahapan-tahapan pemeriksaan dan pengecekan yang diperlukan untuk memastikan bahwa semua persyaratan dan standar telah terpenuhi sebelum sertifikat diterbitkan. Tahapan ini seringkali memerlukan waktu yang cukup lama karena melibatkan banyak detail dan harus dilakukan dengan cermat untuk memastikan keakuratan dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

2. SDM yang Bertugas Mengelola Penyusunan Sertifikat Keselamatan Kapal Kurang Kompeten

Alternatif permasalahannya yaitu:

- a) Melakukan pelatihan dan pengembangan profesional

Melakukan pelatihan dan pengembangan profesional adalah proses yang berkelanjutan untuk meningkatkan keterampilan, pengetahuan, dan kompetensi karyawan melalui berbagai kegiatan pendidikan dan latihan. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa karyawan dapat bekerja dengan lebih efektif, efisien, dan sesuai dengan standar yang diharapkan dalam pekerjaan mereka. Seperti pelatihan teknis dan non teknis atau mengikuti acara seminar.

- b) Melakukan mentoring atau penunjukan mentoring dalam membimbing karyawan

Melakukan mentoring atau penunjukan mentor dalam membimbing karyawan di perusahaan adalah proses di mana karyawan yang lebih berpengalaman (mentor) memberikan bimbingan, nasihat, dan dukungan kepada karyawan yang kurang berpengalaman (mentee) untuk membantu mereka berkembang secara profesional dan pribadi. Mentoring bertujuan untuk mempercepat proses pembelajaran, meningkatkan kinerja, dan membantu karyawan mencapai tujuan karir mereka. Dengan program mentoring yang efektif, perusahaan dapat mengembangkan karyawan yang lebih kompeten, termotivasi, dan siap untuk menghadapi tantangan masa depan, dan menciptakan lingkungan kerja yang lebih kolaboratif dan suportif.

- c) Mengevaluasi kinerja dan memberikan umpan balik

Evaluasi kinerja dan umpan balik yang efektif adalah bagian penting dari pengembangan karyawan dan kesuksesan organisasi. Dengan melaksanakan proses ini dengan baik, perusahaan dapat memastikan bahwa karyawan berkembang, merasa dihargai, dan termotivasi untuk memberikan kinerja terbaik mereka.

- d) Meningkatkan komunikasi di dalam organisasi Perusahaan

Meningkatkan komunikasi di dalam organisasi perusahaan berarti memperbaiki cara informasi disampaikan dan diterima antara semua level dan departemen dalam perusahaan. Komunikasi yang efektif adalah kunci

untuk koordinasi yang baik, efisiensi kerja, kepuasan karyawan, dan pencapaian tujuan organisasi.

e) Melakukan survei kepuasan karyawan

Melakukan survei kepuasan karyawan adalah proses sistematis untuk mengumpulkan umpan balik dari karyawan mengenai pengalaman dan tingkat kepuasan mereka di tempat kerja. Survei ini dirancang untuk mengidentifikasi area kekuatan dan kelemahan dalam lingkungan kerja serta untuk memahami bagaimana perasaan karyawan tentang berbagai aspek pekerjaan mereka

f) Meningkatkan koordinasi dan kolaborasi antar tim

Meningkatkan koordinasi dan kolaborasi antar tim berarti memfasilitasi interaksi dan kerja sama yang efektif antara berbagai kelompok atau departemen dalam sebuah organisasi. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa tim-tim yang berbeda bekerja bersama dengan harmonis, saling memahami tujuan dan tanggung jawab masing-masing, serta berkontribusi pada pencapaian tujuan organisasi secara keseluruhan.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Dari beberapa alternatif yang telah dikemukakan di atas sebagai Upaya untuk memecahkan permasalahan dalam SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal kurang kompeten, tentunya dalam persoalan ini adalah penulis mencoba melakukan evaluasi dari pemecahan masalah tersebut dengan mempertimbangkan manfaat dan kekurangan dari pilihan pemecahan masalah yang dipilih untuk masing – masing solusi diatas, kemudian menjabarkan keuntungan dari menerapkan Solusi tersebut sebagaimana berikut ini:

1. Terjadinya Keterlambatan Proses Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal

a. Melakukan pengecekan ulang pada dokumen yang diperlukan

Kelebihannya : Dengan melakukan pengecekan ulang pada dokumen yang diperlukan dapat meminimalisir kesalahan yang dapat menunda proses sertifikat. Serta pengecekan ulang menunjukkan perhatian terhadap detail dan komitmen terhadap kualitas,

yang dapat meningkatkan citra profesional organisasi.

Dan meningkatkan kepercayaan dari pihak ketiga atau klien bahwa dokumen disiapkan dengan cermat dan profesional.

Kekurangannya : Terkadang, pengecekan ulang dapat dianggap berlebihan jika dokumen telah diperiksa dengan cermat sebelumnya. Terlalu bergantung pada pengecekan ulang dapat menyebabkan penundaan dalam proses dan mengalihkan fokus dari tugas-tugas penting lainnya.

- b. Meningkatkan komunikasi yang aktif dan efektif dan berkoordinasi dengan baik dengan para pihak

Kelebihannya : Dengan meningkatkan komunikasi yang aktif dan efektif serta berkoordinasi dengan baik membantu menghindari kesalahan atau keterlambatan dalam proses pengurusan sertifikat sehingga memastikan proses tersebut berjalan dengan lancar

Kekurangannya : Meningkatkan komunikasi yang aktif dan efektif serta berkoordinasi dengan baik dapat memberikan manfaat besar dalam meningkatkan kerja sama, efisiensi, dan kepuasan stakeholder. Namun, perlu dikelola dengan hati-hati untuk mengatasi potensi kekurangan dan memastikan bahwa proses komunikasi berjalan dengan lancar dan produktif.

- c. Proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu

Kelebihannya : Proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu sering kali merupakan bagian penting dari memastikan kualitas, kepatuhan, dan akurasi dalam berbagai aspek operasional. Dan juga proses verifikasi dan inspeksi yang menyeluruh membantu memastikan bahwa produk, layanan, atau dokumen memenuhi standar kualitas dan kepatuhan yang

ditetapkan. Serta mengidentifikasi dan menangani masalah atau ketidaksesuaian sejak awal dapat mencegah masalah yang lebih besar di kemudian hari.

Kekurangannya : Proses verifikasi dan inspeksi yang memakan waktu dapat memperlambat waktu penyelesaian atau Dan membutuhkan sumber daya tambahan, baik dalam hal tenaga kerja maupun alat, yang dapat meningkatkan biaya operasional.

2. SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikasi keselamatan kapal kurang kompeten

a. Melakukan pelatihan dan pengembangan profesional

Kelebihannya : Pelatihan membantu karyawan mengembangkan keterampilan baru yang dapat meningkatkan kinerja mereka dalam pekerjaan. Dan karyawan yang terampil dapat menyelesaikan tugas dengan lebih efisien dan efektif.

Kekurangannya : Karyawan mungkin tidak selalu menerapkan keterampilan atau pengetahuan baru dalam pekerjaan mereka setelah pelatihan. Dan tanpa evaluasi yang tepat, sulit untuk mengukur efektivitas pelatihan dan apakah tujuan pengembangan tercapai.

b. Melakukan mentoring atau penunjukan mentoring dalam membimbing karyawan

Kelebihannya : Melakukan mentoring atau penunjukan mentoring dalam membimbing karyawan merupakan strategi yang efektif untuk pengembangan profesional dan pertumbuhan karier. Karyawan mendapatkan akses ke pengetahuan dan pengalaman praktis dari mentor yang lebih berpengalaman.

Kekurangannya : Program mentoring yang tidak dirancang dengan baik atau tidak memiliki tujuan yang jelas mungkin tidak memberikan manfaat yang maksimal. Tanpa

struktur yang jelas, hubungan mentoring bisa menjadi tidak fokus atau tidak efektif.

c. Mengevaluasi kinerja dan memberikan umpan balik

Kelebihannya : Evaluasi kinerja membantu mengidentifikasi kekuatan dan area yang perlu perbaikan, memungkinkan karyawan untuk fokus pada peningkatan keterampilan mereka. Umpan balik yang konstruktif dapat membantu karyawan dalam pengembangan profesional mereka, termasuk keterampilan baru dan peningkatan kompetensi.

Kekurangannya : Proses evaluasi dapat menyebabkan stres atau kecemasan pada karyawan, terutama jika mereka merasa hasilnya akan mempengaruhi karir mereka. Dan jika umpan balik yang negatif dapat mempengaruhi motivasi dan menyebabkan penurunan kepercayaan diri.

d. Meningkatkan komunikasi di dalam organisasi Perusahaan

Kelebihannya : Komunikasi yang efektif memfasilitasi kerja sama antar tim dan departemen, meningkatkan sinergi dalam menyelesaikan pekerjaan. Serta komunikasi yang baik memungkinkan identifikasi dan penyelesaian masalah atau konflik lebih cepat

Kekurangannya : Meningkatkan komunikasi di dalam organisasi perusahaan dapat memberikan banyak manfaat, tetapi juga memiliki beberapa kekurangan yang perlu dipertimbangkan seperti Terlalu banyak komunikasi atau informasi yang tidak relevan dapat menyebabkan overload informasi, membingungkan karyawan, dan komunikasi yang terlalu sering atau tidak terstruktur dapat mengganggu fokus dan produktivitas karyawan.

e. Melakukan survei kepuasan karyawan

Kelebihannya : Memberikan umpan balik langsung dari karyawan tentang kepuasan mereka, yang dapat membantu

memahami kebutuhan dan harapan mereka. Memungkinkan perusahaan untuk fokus pada aspek-aspek yang paling penting bagi karyawan, meningkatkan pengalaman kerja secara keseluruhan.

Kekurangannya : Melakukan survei memerlukan waktu untuk perencanaan, pelaksanaan, dan analisis hasil. Survei mungkin tidak mencakup semua aspek yang relevan atau mungkin tidak dapat menangkap nuansa dari pengalaman karyawan. Dan beberapa masalah atau ketidakpuasan mungkin tidak diungkapkan dalam survei atau tidak dapat diukur dengan baik melalui metode survei.

f. Meningkatkan koordinasi dan kolaborasi antar tim

Kelebihannya : Kolaborasi antara berbagai tim dapat menghasilkan solusi inovatif dan ide kreatif yang mungkin tidak muncul dalam kelompok yang terpisah. Serta memungkinkan berbagi pengetahuan dan keahlian antar tim, yang dapat meningkatkan kualitas pekerjaan dan keputusan.

Kekurangannya : Meningkatkan koordinasi antara banyak tim dapat menjadi rumit dan memerlukan manajemen yang baik untuk menghindari kebingungan dan konflik. Dan kesalahpahaman atau komunikasi yang buruk antara tim dapat menyebabkan konflik dan memperlambat kemajuan.

E. PEMECAHAN MASALAH YANG DIPILIH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah yang pilih yang telah dikemukakan di atas, penulis mengambil beberapa pemecahan masalah yang dianggap paling efektif dalam permasalahan yang penulis ambil. Pemecahan masalah adalah suatu Solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Maka penulis memilih pemecahan masalah sebagai berikut:

1. Terjadinya Keterlambatan Proses Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal

Pemecahan masalah pertama yaitu untuk mengatasi keterlambatan pada proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal yakni dengan melakukan pengecekan ulang pada dokumen yang diperlukan dan Meningkatkan komunikasi yang aktif dan efektif dan berkoordinasi dengan baik dengan para pihak karena dapat meminimalisir kesalahan yang dapat menunda proses sertifikat dalam proses pengurusan sertifikat sehingga memastikan proses tersebut berjalan dengan lancar

2. SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal kurang kompeten

Pemecahan masalah yang kedua adalah dengan cara melakukan pelatihan dan pengembangan profesional. Karena pelatihan membantu karyawan mengembangkan keterampilan baru yang dapat meningkatkan kinerja mereka dalam pekerjaan. Dan karyawan yang terampil dapat menyelesaikan tugas dengan lebih efisien dan efektif.

Selain itu juga dapat melakukan mentoring atau penunjukan mentoring dalam membimbing karyawan merupakan strategi yang efektif untuk pengembangan profesional dan pertumbuhan karier. Serta melakukan Evaluasi kinerja berkala yang dapat membantu mengidentifikasi kekuatan dan area yang perlu perbaikan, memungkinkan karyawan untuk fokus pada peningkatan keterampilan mereka.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah dipaparkan dalam bab sebelumnya, dalam bab ini peneliti dapat menarik Kesimpulan mengenai Analisis Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal TB. Global Pasific Dalam Menunjang Kegiatan Operasional Kapal oleh PT. Global Sinergi Maritim di Jakarta sebagai berikut:

1. Terjadinya keterlambatan proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal disebabkan oleh kurang lengkapnya dokumen yang diperlukan dan kurangnya koordinasi antar pihak yang terkait seperti pemilik kapal, otoritas maritim, dan pihak terkait lainnya sehingga kedua faktor tersebut dapat menyebabkan keterlambatan dalam proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal yang berakibat kapal tidak dapat berlayar atau berangkat sesuai jadwal.
2. SDM yang bertugas mengelola pengurusan sertifikat keselamatan kapal kurang kompeten yang disebabkan oleh kurang kurangnya pengalaman dalam mengelola proses pengurusan sertifikat kapal dan kurangnya koordinasi antar internal serta beban kerja yang tinggi menjadi penyebab dari kurang kompetennya SDM dalam mengurus sertifikat keselamatan kapal. Dan mengatasi hal tersebut dengan melakukan pelatihan guna membantu karyawan mengembangkan keterampilan baru yang dapat meningkatkan kinerja mereka dalam pekerjaan. serta melakukan mentoring dan evaluasi kinerja secara berkala.

B. SARAN

Setelah ditarik Kesimpulan terhadap akar masalah yang menyebabkan keterlambatan pada proses pengurusan sertifikat keselamatan kapal dan kurang kompetennya sumber daya manusia yang mengelola pengurusan sertifikat tersebut, maka penulis memberikan beberapa saran yang sebagai masukan positif

kepada pihak yang berkepentingan untuk mencegah terjadinya masalah tersebut adalah:

1. Pihak PT. Global Sinergi Maritim diharapkan dapat melakukan pelatihan kerja guna meningkatkan keterampilan dan kemampuan para karyawan yang dapat mencegah dan meminimalisir kesalahan dalam bekerja.
2. Pihak PT. Global Sinergi Maritim diharapkan dapat melakukan evaluasi kerja secara berkala misalnya seminggu sekali atau sebulan sekali berupa mengidentifikasi indikator apa saja yang memerlukan perbaikan ataupun peningkatan baik secara Sumber Daya Manusia ataupun fasilitas yang mendukung kegiatan operasional.
3. Pihak PT. Global Sinergi Maritim Jakarta diharapkan bekerjasama dengan pihak agen dalam berkomunikasi yang lebih aktif lagi guna menghindari kesalahpahaman komunikasi antar pihak dan memastikan kelancaran proses.

DAFTAR PUSTAKA

- Akdon Ridwan. 2003. Rumus dan Data dalam Analisis Statistika. Bandung. Alfabeta
- Suharsimi Arikunto. (2016). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta.
- Engkos Kosasih, Hananto Soewedo, 2009 Manajemen Perusahaan Pelayaran, RajaGarfindo Persada, Jakarta.
- Gulo, W., 2002. Metodologi Penelitian, PT. Gramedia Widiasarana Indonesia, Jakarta.
- Jusak Johan Handoyo, 2014, Mesin Penggerak Utama Turbin Uap, CV. Budi Utama, Yogyakarta.
- Jusak Johan Handoyo, 2016, Manajemen Perawatan Kapal, Penerbit Buku Maritim Djangkar, Jakarta.
- Miles, B. Mathew dan Michael Huberman. 1992. Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru. Jakarta: UIP.
- Moleong, Lexy J. 2004. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Patton. 1980. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya
- Peraturan Pemerintah nomor 47 tahun 1957 Tentang Perizinan Pelayaran
- Rendy Aditya Prayogo, Cito Cito, & Muhammad Nur. 2020. prosedur pengurusan perpanjangan sertifikat kapal logindo sturdy pada pt. perlayaran batam samudera pulau batam. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 2(1), 93-98.
- Toby Timmyko, 2018 Optimalisasi Pelayanan Keagenan Kapal PT. Bias Delta Pratama melalui Penerapan Standar Operasional Prosedur (sop) Di perairan Pulau galang Batam.
- Undang – Undang Dasar Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 pasal 126 ayat 1 tentang Pelayaran



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

No. AL 501 / 59 / 02 / KSOP.BJM-2023

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

Perpanjangan

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenalan Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
GLOBAL PASIFIC	YDC 3421	BATAM	188
Jenis Kapal ¹ Type of Ship ¹		Bobot mati kapal(ton) ² Deadweight of ship(Metric tons) ²	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal curah Bulk carrier		—	9960813
<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker			
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker		—	9960813
<input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier			
Tanggal pembangunan Date of build			
Kontrak Contract	Peletakan lunas Keel laid	Serah terima Delivery	Perubahan Conversion
05 NOVEMBER 2021	09 FEBRUARI 2021	03 JANUARI 2022	—

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal 03 JANUARI 2022 dan
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and (date)

- Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly
- Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only
- Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

DIT. KAPPEL

G 620 261



SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

REPUBLIK INDONESIA/
Republic of Indonesia

No. AL.501/100/11/KSOP Btn-23

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama Kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenalan Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi Kotor Gross tonnage
GLOBAL PASIFIC	YDC 3421	BATAM	188

Jenis Kapal ¹ Type of Ship ¹	Bobot Mati Kapal (Ton) ² Deadweight of Ship (Metric tons) ²	Panjang kapal Length of Ship	Nomor IMO ³ IMO Number ³
<input type="checkbox"/> Kapal Curah Bulk carrier	-	24.36 M	9960813
<input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia Chemical tanker			
<input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak Oil tanker	-	24.36 M	9960813
<input type="checkbox"/> Kapal tangki gas Gas carrier			
<input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan disamping Cargo ship other than any of the aside	-	24.36 M	9960813

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada,
tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date
on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

09 FEBRUARI 2021

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
2. Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that
 - 2.1 kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali
kebakaran
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans
 - 2.2 sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai
dengan peraturan Perundang-undangan
the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the
requirements of the Act
 - 2.3 kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan
peraturan-peraturan Perundang-undangan
the ship was provided with line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with
the requirements of the Act

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.1117 (30).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.1117 (30).





REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No. **AL 502 / 45 / 01 / KSOP.BJM.2021**

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provisions of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO. 17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO. 17 / 2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal Name of ship	Angka atau huruf pengenal Distinctive number or letters	Pelabuhan pendaftaran Port of registry	Isi kotor Gross tonnage
GLOBAL PASIFIC	YDC 3421	BATAM	188
Daerah Operasi Radio Kapal (Peraturan IV/2) Sea areas in which ship is certified to operate (regulation IV/2)		Nomor IMO ³ IMO Number ³	
A1		9960813	

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada,
tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date
on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced

09 FEBRUARI 2021

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of the Act
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that
 - 2.1 kapal memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio
the ship complied with the requirements related to radio installations
 - 2.2 fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan
the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act
3. Bahwa telah/tidak² diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has/has not² been issued

1. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A.600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A.600 (15).
2. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate

DIT. KAPPEL

G 620 263