

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN**

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



SKRIPSI

**ANALISIS MANAJEMEN RISIKO DALAM
PENGELOLAAN DOKUMEN *CREW ON BOARD* PADA PT
JASA INTERNASIONAL MARITIM**

Oleh :

DEVISRARI MELANI

NRP. 465221496

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN**

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



SKRIPSI

**ANALISIS MANAJEMEN RISIKO DALAM
PENGELOLAAN DOKUMEN *CREW ON BOARD* PADA PT
JASA INTERNASIONAL MARITIM**

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

Oleh :

DEVRSARI MELANI

NRP. 465221496

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN**

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip
maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Devrisari Melani
NRP : 465221496
Program Pendidikan: Diploma IV
Jurusan : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul : Analisis Manajemen Risiko dalam Pengelolaan Dokumen
Crew On Board pada PT Jasa Internasional Maritim

Jakarta, 23 Juli 2026

Penulis

Devrisari Melani

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : Devrisari Melani
NRP : 465221496
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan
Judul : Analisis Manajemen Risiko Dalam Pengelolaan
Dokumen *Crew On Board* Pada PT Jasa Internasional
Maritim

Jakarta, 28 April 2026

Pembimbing Utama

Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M. M.Tr

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19831227 200812 2 002

Pembimbing Pendamping

Dr. Meilinasari Nurhasanah, S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19810503 200212 2 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

Dr. April Gunawan Malau, S.Si., MM.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19720413 199803 1 005

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN**

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Devrisari Melani
NRP : 465221496
Program Pendidikan : Diploma IV
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut Dan Kepelabuhanan
Judul : Analisis Manajemen Risiko Dalam Pengelolaan Dokumen *Crew On Board* Pada Pt Jasa Internasional Maritim

Ketua Penguji

Dr. Rosna Yuherlina Siahaan,
S.Kom., M.M.Tr
Pembina (IV/a)
NIP : 19720503 199803 2 003

Anggota Penguji

Dr. Marudut Bernadtua Simanjuntak,
M.Pd., M.Th
NIP : 19910607 202321 1 013

Anggota Penguji

Dr. Vidya Selasdin,
S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19720413 199803 1 005

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat Rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang Dimana merupakan sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV KALK yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran(STIP) Jakarta. Dalam skripsi ini penulis memberi judul:

“ANALISIS MANAJEMEN RISIKO DALAM PENGELOLAAN DOKUMEN *CREW ON BOARD* PADA PT JASA INTERNASIONAL MARITIM”

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis. Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu sehingga skripsi dapat disusun. Antara lain kepada Yang Terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Indonesia.
2. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.Si.,M.M, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Ibu Roma Dormawati, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr, selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
5. Ibu Dr. Meilinasari Nurhasanah, S.Si.T., M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing Pendamping yang telah memberikan waktu untuk membimbing proses penulisan skripsi ini.
6. Kedua orang tua saya yang tersayang, Bapak Mardahai Panjaitan dan Ibu Elfrida Situmorang yang telah membesarkan dan mendidik dengan penuh cinta kasih, selalu menjadi penyemangat yang memberikan cinta kasih dan sayang yang tulus serta doa yang tidak pernah putus untuk dapat menyelesaikan pendidikan dan

skripsi ini tepat pada waktunya.

7. Pimpinan dan seluruh karyawan PT Jasa Internasional yang telah memberikan bimbingan moral dan pelajaran saat penulis menjalani praktek darat.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulisan dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 09 Juni 2026

Penulis,

Devrisari Melani

NRP. 4 65 22 1496

DAFTAR ISI

	Halaman
COVER.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	iv
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	x
ABSTRAK.....	xi
ABSTRACT.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	4
C. BATASAN MASALAH	4
D. RUMUSAN MASALAH	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI	5
BAB II LANDASAN TEORI	7
A. TINJAUAN PUSTAKA	7
B. PENELITIAN TERDAHULU	32
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	37
BAB III METODE PENELITIAN.....	40
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	40
B. METODE PENDEKATAN.....	41
C. SUMBER DATA.....	41

E. TEKNIK ANALISIS DATA	44
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN.....	46
A. DESKRIPSI DATA	46
B. ANALISIS DATA	51
C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	62
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	67
E. PEMECAHAN MASALAH.....	71
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	76
A. KESIMPULAN	76
B. SARAN.....	77
DAFTAR PUSTAKA	80
LAMPIRAN	83

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	32
Tabel 3. 1 Kontak Perusahaan.....	40
Tabel 4. 1 Jenis Dokumen Crew yang Dikelola PT Jasa Internasional Maritim....	49
Tabel 4. 2 Kondisi Pengelolaan Dokumen Crew D PT Jasa Inrernasional Maritim	50
Tabel 4. 3 10 Klausul ISO 9001:2015	52
Tabel 4. 4 Klausul ISO 9001:2015 yang Relevan dengan Pengelolaan Dokumen Crew	53
Tabel 4. 5 Rekapitulasi Hasil Penilaian Risiko Pengelolaan Dokumen Crew On Board di PT Jasa Internasional Maritim	56
Tabel 4. 6 Ketidaksesuaian Dokumen dengan STCW Convention.....	60
Tabel 4. 7 Ketidaksesuaian Dokumen dengan MLC 2022	61
Tabel 4. 8 Ketidaksesuaian Dokumen dengan Regulasi Nasional.....	61
Tabel 4. 9 Alternatif Pemecahan Masalah.....	62
Tabel 4. 10 Alternatif Pemecahan Masalah Ketidaksesuaianmen dengan Regulasi di PT Jasa Internasional Maritim	66
Tabel 4. 11 Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah	67
Tabel 4. 12 Evaluasi Alternatif Pemecahan Masalah Ketidaksesuaian Dokumen dengan Regulasi di PT Jasa Internasional Maritim	69
Tabel 4. 13 Pemecahan Masalah Risiko Pengelolaan Dokumen Crew On Board di PT Jasa Internasional Maritim	71
Tabel 4. 14 Pemecahan Masalah Ketidaksesuaian Dokumen Crew dengan Regulasi di PT Jasa Internasional Maritim	73

ABSTRAK

Melani. Devrisari. 2026 "*Analisis Manajemen Risiko dalam Pengelolaan Dokumen Crew On Board pada PT Jasa Internasional Maritim.*"

Pengelolaan dokumen *crew on board* merupakan aspek kritis dalam operasional perusahaan *crewing* yang berpengaruh langsung terhadap kelancaran keberangkatan kapal dan kepatuhan terhadap regulasi pelayaran internasional. PT Jasa Internasional Maritim sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa *crewing* menghadapi berbagai risiko dalam pengelolaan dokumen *crew*, mulai dari keterlambatan pengurusan, kehilangan dokumen, kesalahan data, hingga ketidaksesuaian dokumen dengan regulasi yang berlaku. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengevaluasi risiko dalam pengelolaan dokumen *crew on board* serta merumuskan alternatif pemecahan masalah yang mengacu pada klausul ISO 9001:2015. Metode yang digunakan adalah analisis manajemen risiko dengan pendekatan *Risk Matrix* melalui penilaian *Likelihood* (L) dan *Severity* (S). Hasil penelitian menunjukkan terdapat 15 risiko yang teridentifikasi, dengan 2 risiko berkategori *Extreme* (Risk Level 16), 10 risiko berkategori *High* (Risk Level 12), dan 3 risiko berkategori *Medium* (Risk Level 9). Selain itu, ditemukan 8 bentuk ketidaksesuaian dokumen *crew* terhadap regulasi STCW Convention, Maritime Labour Convention (MLC) 2022, dan regulasi nasional. Pemecahan masalah yang dirumuskan mencakup dua program utama yaitu Program Pemetaan Risiko dan Pengendalian Operasional serta Program Standarisasi Dokumen sesuai Regulasi. Penelitian ini merekomendasikan pelaksanaan audit internal berkala, digitalisasi sistem pengelolaan dokumen *crew*, dan penguatan jumlah serta kompetensi staf *crewing* sebagai langkah strategis jangka panjang.

Kata Kunci: *Dokumen Crew, ISO 9001:2015, Manajemen Risiko, MLC 2022, Risk Matrix, STCW Convention*

ABSTRACT

Melani. Devrisari. 2026 *"Risk Management Analysis in the Management of Crew On Board Documents at PT Jasa Internasional Maritim"*

The management of crew on board documents is a critical aspect of crewing company operations that directly affects the smooth departure of vessels and compliance with international maritime regulations. PT Jasa Internasional Maritim, as a company engaged in crewing services, faces various risks in managing crew documents, ranging from processing delays, document loss, data errors, to non-compliance of documents with applicable regulations. This study aims to identify, analyze, and evaluate risks in the management of crew on board documents and to formulate problem-solving alternatives based on the clauses of ISO 9001:2015. The method used is risk management analysis with a Risk Matrix approach through the assessment of Likelihood (L) and Severity (S). The results show that 15 risks were identified, with 2 risks categorized as Extreme (Risk Level 16), 10 risks categorized as High (Risk Level 12), and 3 risks categorized as Medium (Risk Level 9). In addition, 8 forms of non-compliance of crew documents were found against the STCW Convention, Maritime Labour Convention (MLC) 2022, and national regulations. The problem-solving measures formulated include two main programs, namely the Risk Mapping and Operational Control Program and the Document Standardization Program in accordance with Regulations. This study recommends the implementation of periodic internal audits, digitalization of the crew document management system, and strengthening the number and competence of crewing staff as long-term strategic measures.

Keywords: *Crew Documents, ISO 9001:2015, MLC 2022, Risk Management, Risk Matrix, STCW Convention*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Sektor transportasi laut memegang peranan krusial sebagai tulang punggung perdagangan global dan konektivitas antarpulau di Indonesia. Dalam operasionalnya, efisiensi perusahaan pelayaran sangat bergantung pada kualitas sumber daya manusia atau kru kapal yang kompeten. Manajemen dokumen *crew on board* menjadi aspek administratif yang sangat vital karena mencakup legalitas sertifikasi, masa berlaku dokumen keamanan, hingga kepatuhan terhadap regulasi internasional seperti *Standard of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW). Kesalahan dalam pengelolaan dokumen personel dapat berdampak pada terhambatnya izin olah gerak kapal dan risiko sanksi administratif dari otoritas pelabuhan yang merugikan perusahaan secara finansial.

Namun, dalam praktiknya, pengelolaan dokumen *crew* sering kali dihadapkan pada berbagai risiko yang kompleks. Data dari laporan industri maritim menunjukkan bahwa kendala utama sering muncul dari proses pembaruan dokumen yang tidak tepat waktu serta risiko hilangnya data fisik maupun digital. Pada PT Jasa Internasional Maritim, tantangan ini menjadi nyata seiring dengan meningkatnya jumlah armada dan personel yang harus dikelola. Contohnya, terdapat kasus di mana sertifikat kompetensi (*Certificate of Competency*) seorang *crew* kapal kedaluwarsa beberapa hari sebelum jadwal *on board*, yang mengakibatkan penundaan keberangkatan kapal dan kerugian operasional yang signifikan. Adanya potensi risiko seperti *human error* dalam penginputan data, masa berlaku sertifikat yang terlewat, hingga kurangnya integrasi sistem pengarsipan dapat mengancam kelancaran operasional perusahaan di tengah persaingan industri jasa maritim yang semakin ketat.

Urgensi penelitian ini terletak pada perlunya penerapan manajemen risiko

yang sistematis untuk memitigasi gangguan operasional pada PT Jasa Internasional Maritim. Tanpa analisis risiko yang mendalam, perusahaan akan terus menghadapi ketidakpastian dalam kepatuhan regulasi maritim yang dinamis. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan memberikan strategi mitigasi terhadap risiko-risiko dalam pengelolaan dokumen *crew on board*.

Setiap *crew* kapal yang akan *on board* diwajibkan untuk memiliki dokumen yang lengkap, sah, dan masih berlaku sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah, instansi terkait, serta regulasi internasional. Dokumen tersebut antara lain meliputi *passport*, *seaman's book* (buku pelaut), *Certificate of Competency* (CoC), *Certificate of Proficiency* (CoP) *Medical Check-Up* (MCU), Visa, serta Perjanjian Kerja Laut (PKL) atau *Seafarer Employment Agreement* (SEA). Kelengkapan dan keabsahan dokumen ini menjadi persyaratan mutlak yang harus dipenuhi sebelum *crew* diizinkan untuk bergabung dan bekerja di atas kapal. Sebagai contoh, dalam satu kasus, seorang *crew* yang akan berangkat ke Saudi Arabia tidak dapat *on board* karena visa kerjanya belum diproses, meskipun dokumen lainnya telah lengkap. Hal ini menunjukkan pentingnya pemetaan risiko yang terstruktur dalam memantau setiap tahapan pengurusan dokumen.

Pengelolaan dokumen *crew* bukan hanya bersifat administratif, tetapi juga berkaitan langsung dengan aspek keselamatan, legalitas, dan kelancaran operasional kapal. Ketidaksesuaian atau ketidaklengkapan dokumen dapat menyebabkan *crew* tidak diizinkan untuk *on board*, tertundanya jadwal keberangkatan kapal, serta menimbulkan kerugian bagi perusahaan, baik dari segi waktu maupun biaya. Contoh nyata terjadi ketika dokumen *Medical Check-Up* (MCU) seorang *crew* tidak memenuhi standar yang ditetapkan oleh negara tujuan, yang menyebabkan *crew* tersebut harus menjalani pemeriksaan ulang dan mengakibatkan keterlambatan penggantian *crew* di kapal. Oleh karena itu, perusahaan jasa *crewing* dituntut untuk memiliki sistem pengelolaan dokumen yang efektif dan terstruktur. Oleh karena itu, perusahaan jasa *crewing* dituntut untuk memiliki sistem pengelolaan dokumen yang efektif dan terstruktur.

PT Jasa Internasional Maritim sebagai perusahaan yang bergerak dalam jasa pengelolaan *crew* memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan seluruh dokumen *crew* terpenuhi sebelum mereka diberangkatkan menuju kapal Tidewater Al Rushaid. Namun, dalam praktiknya, pengelolaan dokumen *crew* masih berpotensi menghadapi berbagai risiko, baik yang berasal dari faktor internal maupun eksternal

perusahaan. Risiko internal yang dapat terjadi antara lain kesalahan input data dokumen—misalnya, salah mencatat tanggal kedaluwarsa *passport* yang menyebabkan *crew* berangkat dengan dokumen yang tidak valid—kurangnya *monitoring* terhadap masa berlaku dokumen, keterbatasan sumber daya manusia, serta belum adanya standar operasional prosedur yang sepenuhnya terstruktur. Sementara itu, risiko eksternal dapat berupa keterlambatan penerbitan dokumen oleh instansi terkait, seperti keterlambatan perpanjangan *Certificate of Competency* (CoC) dari Kementerian Perhubungan, perubahan regulasi secara mendadak—contohnya, perubahan persyaratan *Medical Check-Up* untuk negara tertentu—serta ketidaksesuaian persyaratan dokumen yang ditetapkan oleh pihak kapal atau negara tujuan. Apabila risiko-risiko tersebut tidak dikelola dengan baik, maka dapat berdampak pada ketidaksiapan *crew* untuk *on board* serta menghambat kelancaran operasional kapal.

Di tengah meningkatnya tuntutan efisiensi dalam industri maritim, pengelolaan dokumen *crew* yang baik tidak cukup hanya mengandalkan proses administratif semata, tetapi juga memerlukan pendekatan manajemen risiko yang terstruktur. Pendekatan ini memungkinkan perusahaan untuk mengidentifikasi risiko secara lebih komprehensif, menganalisis kemungkinan dan dampaknya, serta menentukan strategi mitigasi yang tepat agar potensi gangguan dapat diminimalkan.

Meskipun peran divisi *crewing* sangat krusial, hingga saat ini belum banyak penelitian yang secara khusus mengkaji risiko dalam proses pengelolaan dokumen *crew* di perusahaan jasa *crewing*. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk memberikan gambaran mengenai jenis-jenis risiko yang muncul, tingkat keparahan risiko tersebut, serta bagaimana langkah mitigasi yang dapat diterapkan oleh perusahaan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi bagi PT Jasa Internasional Maritim dalam meningkatkan efektivitas, keandalan, dan kepatuhan pengelolaan dokumen *crew*, sehingga mendukung kelancaran proses *on board* pada kapal Tidewater Al Rushaid.

Penelitian ini dilakukan berdasarkan pengalaman penulis selama melaksanakan praktik darat di PT Jasa Internasional Maritim, terhitung mulai tanggal 12 Agustus 2024 hingga 31 Juli 2025. Selama periode tersebut, penulis secara langsung terlibat dalam kegiatan operasional divisi *crewing*, khususnya dalam proses pengelolaan dokumen *crew on board*, sehingga memperoleh pemahaman mendalam mengenai berbagai risiko dan permasalahan yang dihadapi perusahaan dalam

menjalankan fungsinya.

Berdasarkan penjelasan dalam latar belakang di atas, penulis memilih judul skripsi:

**”ANALISIS MANAJEMEN RISIKO DALAM PENGELOLAAN
DOKUMEN *CREW ON BOARD* PADA PT JASA INTERNASIONAL
MARITIM”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

1. Belum adanya pemetaan risiko secara terstruktur dalam pengelolaan dokumen *crew*.
2. Ketidaksesuaian dokumen dengan standar dan regulasi yang berlaku, baik nasional maupun internasional.
3. Kurangnya *monitoring* terhadap perkembangan proses pengurusan dokumen.
4. Proses pengecekan kelengkapan dokumen masih memiliki potensi kesalahan, baik dari sisi pencocokan data maupun validitas dokumen.
5. Keterlambatan dalam proses penerbitan atau perpanjangan dokumen (misalnya *medical check-up*, sertifikat kompetensi, dan *passport*) dapat memengaruhi kesiapan *crew* untuk *on board*.
6. Masih terdapat dokumen *crew* yang kedaluwarsa atau mendekati masa kedaluwarsa.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah, pembatasan dari masalah yang diangkat oleh penulis hanya berfokus pada 2 masalah, yaitu:

1. Belum adanya pemetaan risiko secara terstruktur dalam pengelolaan dokumen *crew*.
2. Ketidaksesuaian dokumen dengan standar dan regulasi yang berlaku, baik nasional maupun internasional.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apa saja risiko yang muncul akibat belum adanya pemetaan risiko dalam pengelolaan dokumen *crew*?

2. Apa bentuk ketidaksesuaian dokumen *crew* terhadap standar dan regulasi yang berlaku, baik nasional maupun internasional?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian sesuai dengan masalah yang dikemukakan, peneliti ini mempunyai tujuan seperti:
 - a. Mengidentifikasi dan menganalisis permasalahan risiko dalam pengelolaan dokumen *crew on board*.
 - b. Mengetahui dan menganalisis bentuk ketidaksesuaian dalam pengelolaan dokumen *crew on board*.
2. Selain tujuan diatas, diharapkan skripsi ini dapat memberikan manfaat seperti:
 - a. Manfaat secara teoritis

Memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu pengetahuan di bidang manajemen risiko, khususnya terkait pengelolaan dokumen *crew* kapal pada perusahaan jasa *crewing*.
 - b. Manfaat secara praktis
 - 1) Bagi PT Jasa Internasional Maritim, sebagai bahan evaluasi dan rekomendasi dalam meningkatkan pengelolaan dokumen *crew on board*.
 - 2) Bagi institusi pendidikan, sebagai referensi dan bahan pembelajaran terkait manajemen risiko di industri pelayaran.
 - 3) Bagi peneliti selanjutnya, sebagai bahan rujukan untuk penelitian yang sejenis.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Sistematika dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini merupakan bagian awal yang membahas latar belakang permasalahan yang menjadi dasar pemilihan judul, menyebutkan masalah yang ingin diteliti, menyatakan batasan masalah, merumuskan masalah, menentukan tujuan dan manfaat dari penelitian, serta menjelaskan sistem penulisan yang digunakan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dijelaskan mengenai definisi operasional yang berisi penjelasan tentang ilmu pengetahuan yang terdapat dalam buku referensi, pengertian serta hal-hal yang terkait dengan permasalahan yang dibahas, serta kerangka pemikiran yang menjelaskan secara rinci mengenai jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang diperoleh penulis terkait pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini akan membahas metode yang digunakan penulis untuk menulis skripsi ini. Jenis penelitian (kualitatif) dan pendekatan yang digunakan, lokasi dan durasi penelitian, sumber data (primer dan sekunder), metode pengumpulan data seperti observasi dan dokumentasi, metode penentuan informan, dan metode analisis data yang digunakan semuanya dibahas.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini menyajikan hasil penelitian yang diperoleh dari pengumpulan data di lapangan. Pembahasan difokuskan pada identifikasi dan analisis risiko dalam pengelolaan dokumen *crew on board* pada PT Jasa Internasional Maritim, serta penerapan manajemen risiko yang dilakukan oleh perusahaan. Hasil penelitian kemudian dianalisis dan dikaitkan dengan teori dan konsep yang telah dibahas pada bab sebelumnya. Selain itu, bab ini juga memuat deskripsi permasalahan yang ditemukan, alternatif pemecahan masalah, serta pemecahan masalah yang diharapkan dapat menjadi rekomendasi dalam meningkatkan efektivitas pengelolaan dokumen *crew on board*.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini mencakup kesimpulan dari rekomendasi dari penelitian yang telah dilakukan serta saran yang dapat diberikan berdasarkan temuan penelitian. Kesimpulan mencakup jawaban atas masalah dan tujuan penelitian, dan rekomendasi diharapkan dapat membantu perusahaan dan penelitian selanjutnya.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka adalah bagian yang sangat penting dan tidak bisa dipisahkan dari sebuah penelitian. Tinjauan pustaka ini berisi pembahasan dan evaluasi terhadap berbagai buku dan artikel yang sudah diterbitkan sebelumnya (Mahanum, 2021).

Tinjauan pustaka adalah bagian dari penelitian yang berisi uraian tentang teori-teori, konsep, hasil penelitian terdahulu, dan juga informasi lain yang relevan dengan topik yang diteliti. Secara umum tinjauan pustaka memiliki fungsi atau tujuan sebagai dasar teoritis bagi penelitian, penunjuk posisi penelitian saat dibandingkan dengan penelitian sebelumnya, dan menentukan kerangka berpikir dan hipotesis dari sebuah penelitian.

Pada bab ini dibahas untuk memperkuat dan memperlancar pembuatan skripsi mengenai “Analisis Manajemen Risiko Dalam Pengelolaan Dokumen *Crew On Board* pada PT Jasa Internasional Maritim”, tujuan maka penulis membutuhkan berbagai sumber atau referensi para ahli guna menunjang isi dari pembahasan yang ada antara lain sebagai berikut:

1. Manajemen Risiko

a. Pengertian Manajemen Risiko

Manajemen risiko adalah bidang ilmu yang mempelajari tentang bagaimana suatu organisasi berbagai pendekatan manajemen secara menyeluruh dan sistematis untuk memetakan berbagai masalah yang ada (Arta & Satriawan, 2021). Sejalan dengan itu, Darmawi (2022) menyatakan bahwa manajemen risiko merupakan suatu usaha untuk mengetahui, menganalisis, serta mengendalikan risiko dalam setiap kegiatan perusahaan dengan tujuan untuk memperoleh efektivitas dan efisiensi yang lebih tinggi. Manajemen risiko adalah cara untuk menangani risiko, yaitu dengan

memahami, mengidentifikasi, dan mengevaluasi risiko yang terkait dengan suatu proyek. Ini juga merupakan proses untuk mengidentifikasi, mengukur, mengembangkan, memilih, dan mengatur pilihan untuk menangani risiko tersebut (Misra et al., 2020).

Menangani risiko dengan cara yang sistematis dikenal sebagai manajemen risiko. Proses manajemen risiko terdiri dari empat langkah: (1) menentukan risiko, (2) mengevaluasi risiko, (3) memilih teknik manajemen risiko, dan (4) menerapkan dan mengevaluasi teknik tersebut. Tidak peduli apakah itu risiko murni atau spekulasi, yang dapat memengaruhi kemampuan perusahaan untuk mencapai tujuan strategisnya, integrasi dan manajemen risiko perusahaan adalah pendekatan baru untuk manajemen risiko.

ISO 9001:2015, menganggap risiko sebagai komponen penting dari sistem. Pendekatan yang berbasis risiko diharapkan membuat organisasi lebih proaktif daripada reaktif, terus mencegah dan mengurangi efek yang tidak dikehendaki, dan terus mendorong perbaikan sistem yang berkelanjutan (perbaikan berkelanjutan). Tindakan pencegahan akan dilakukan secara otomatis ketika manajemen risiko diterapkan.

Menurut ISO 9001:2015 risiko didefinisikan sebagai:

- a. Dampak adalah penyimpangan dari yang diharapkan – positif maupun negatif.
- b. Risiko adalah tentang apa yang mungkin terjadi dan apa dampak yang mungkin terjadi.
- c. Risiko juga mempertimbangkan seberapa besar kemungkinannya untuk terjadi.

Kesesuaian dan kepuasan pelanggan adalah tujuan sistem manajemen. Untuk mencapai hal ini, ISO 9001:2015 menggunakan pemikiran berbasis risiko (*risk-based thinking*) untuk mencapai hal ini dengan cara:

- a. Clause 4 (*Context of The Organization*) : Organisasi harus menetapkan risiko yang mungkin mempengaruhi organisasi.
- b. Clause 5 (*Leadership*) : Manajemen puncak harus berkomitmen untuk memastikan klausul 4 ditindaklanjuti.

menciptakan sistem kerja yang lebih efisien, produktif, dan berkelanjutan. Dalam konteks pelayaran, hal ini mencakup perencanaan pemeliharaan kapal (*planned maintenance system*), pelatihan awak kapal (*safety training*), serta penerapan *job safety analysis* (JSA) sebelum setiap kegiatan berisiko tinggi dilakukan.

b. Tahapan Manajemen Risiko

Menurut DNV GL Risk Management Framework (2019), proses manajemen risiko di kapal terdiri atas beberapa tahapan berikut:

1) Identifikasi Risiko (*Risk Identification*)

Tahap awal dalam manajemen risiko adalah identifikasi risiko, yang bertujuan untuk mengenali dan mendeskripsikan semua kemungkinan risiko yang dapat memengaruhi tujuan organisasi atau kegiatan operasional. Untuk operasional kapal, identifikasi risiko sangat penting karena dapat mengganggu keselamatan awak, merusak peralatan, atau mengurangi efisiensi operasional.

Proses identifikasi risiko biasanya dimulai dengan mengumpulkan informasi dari berbagai sumber, seperti laporan kejadian sebelumnya, pengalaman awak kapal, dan prosedur operasional standar. Kemudian, lingkungan kapal dan proses operasional, seperti kondisi kapal, cuaca, jalur pelayaran, dan sistem navigasi yang digunakan, dievaluasi. Tujuan dari tahap ini adalah untuk mengidentifikasi potensi risiko, seperti kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian awak, kerusakan pada mesin atau peralatan navigasi, dan masalah dengan sistem komunikasi atau navigasi. Pada tahap berikutnya, semua risiko yang telah diidentifikasi didokumentasikan secara menyeluruh untuk dianalisis lebih lanjut pada tahap berikutnya, yang dikenal sebagai analisis risiko.

Identifikasi risiko tidak hanya membantu organisasi memahami ancaman yang mungkin terjadi, tetapi juga menjadi dasar untuk menilai tingkat risiko dan menentukan strategi mitigasi. Di samping itu, proses ini meningkatkan kesadaran awak kapal terhadap potensi bahaya yang ada selama operasional. Contoh penerapannya dalam operasional kapal antara lain menyusun daftar risiko untuk setiap kegiatan, seperti bongkar muat, navigasi di perairan sempit, atau

pengoperasian mesin, serta mengidentifikasi risiko yang berasal dari faktor eksternal, misalnya cuaca buruk yang dapat memengaruhi jadwal dan keselamatan pelayaran.

2) Analisis Risiko (*Risk Analysis*)

Analisis risiko adalah tahap dalam manajemen risiko yang bertujuan untuk memahami sifat risiko yang telah diidentifikasi, termasuk kemungkinan mereka terjadi dan dampaknya terhadap pencapaian tujuan organisasi atau kegiatan operasional. Dalam hal pelayaran, analisis risiko membantu menentukan seberapa besar ancaman dari setiap risiko terhadap keselamatan awak kapal, kondisi kapal, dan efisiensi operasional.

Proses analisis risiko biasanya mencakup:

- a) Menentukan kemungkinan terjadinya risiko Menilai seberapa sering risiko dapat terjadi berdasarkan data historis, pengalaman awak kapal, atau kondisi lingkungan.
- b) Menentukan dampak risiko Mengukur konsekuensi yang mungkin terjadi, seperti kerusakan kapal, gangguan operasional, cedera awak, atau kerugian finansial.
- c) Mengukur tingkat risiko Mengkombinasikan kemungkinan dan dampak untuk mendapatkan tingkat risiko yang dapat digunakan sebagai dasar pengambilan keputusan dalam tahap pengendalian risiko.

Dengan analisis risiko yang tepat, perusahaan pelayaran dapat memfokuskan sumber daya dan upaya mitigasi pada risiko yang paling berpotensi menimbulkan kerugian besar, sehingga meningkatkan keselamatan dan efisiensi operasional kapal secara signifikan.

3) Evaluasi Risiko (*Risk Evaluation*)

Evaluasi risiko adalah fase manajemen risiko yang bertujuan untuk menentukan prioritas risiko dan pilihan tindakan dengan membandingkan hasil analisis risiko dengan standar risiko.

Dalam konteks pelayaran, evaluasi risiko penting untuk menilai seberapa serius risiko yang dihadapi kapal, baik dari segi

keselamatan awak, kerusakan peralatan, maupun gangguan operasional. Evaluasi risiko biasanya melibatkan langkah-langkah berikut:

a) Membandingkan tingkat risiko dengan kriteria risiko

Menilai apakah risiko berada dalam batas yang dapat diterima atau memerlukan tindakan mitigasi.

b) Menentukan prioritas risiko

Memilih risiko mana yang harus segera ditangani berdasarkan kemungkinan dampaknya.

c) Rekomendasi tindakan

Menentukan langkah-langkah pengendalian risiko atau tindakan mitigasi yang sesuai untuk risiko yang dinilai kritis.

Dengan evaluasi risiko yang sistematis, perusahaan pelayaran dapat mengambil keputusan yang tepat dalam mengelola risiko, meningkatkan keselamatan, dan menjaga efisiensi operasional kapal secara optimal.

4) Pengendalian Risiko (*Risk Control*)

Pengendalian risiko adalah tahap dalam manajemen risiko yang bertujuan untuk menentukan dan menerapkan langkah-langkah untuk mengurangi, menghilangkan, atau mengendalikan risiko yang telah diidentifikasi dan dianalisis. Dalam konteks operasional kapal, pengendalian risiko sangat penting untuk memastikan keselamatan awak kapal, melindungi peralatan, serta menjaga kelancaran dan efisiensi operasional. Tahap pengendalian risiko meliputi beberapa strategi, antara lain:

a) Menghindari risiko (*Risk Avoidance*)

Mengubah rencana atau prosedur untuk mencegah terjadinya risiko. Contoh: Menunda pelayaran saat cuaca buruk.

b) Mengurangi risiko (*Risk Reduction*)

Menerapkan langkah-langkah pencegahan atau pengendalian untuk menurunkan kemungkinan atau dampak risiko. Contoh: Pemeliharaan rutin mesin, pelatihan keselamatan awak kapal.

c) Mentransfer risiko (*Risk Transfer*)

Memindahkan risiko kepada pihak lain, misalnya melalui

asuransi atau kontrak dengan pihak ketiga.

d) Menerima risiko (*Risk Acceptance*)

Memutuskan untuk menerima risiko tertentu yang dianggap dapat ditoleransi dan memonitornya secara berkala.

Dengan pengendalian risiko yang efektif, perusahaan pelayaran dapat meminimalkan potensi kerugian, meningkatkan keselamatan awak kapal, serta menjaga keberlanjutan dan efisiensi operasional kapal secara optimal.

5) Pemantauan dan Peninjauan (*Monitoring and Review*)

Dalam manajemen risiko, pemantauan dan peninjauan adalah tahap penting. Tujuan pemantauan dan peninjauan adalah untuk memastikan bahwa risiko yang telah diidentifikasi, dianalisis, dievaluasi, dan dikendalikan tetap berada dalam batas yang dapat diterima dan relevan dengan kondisi operasi yang terus berubah.

Dalam konteks pelayaran, tahap ini membantu memastikan bahwa tindakan pengendalian risiko yang diterapkan efektif, serta mendeteksi risiko baru atau perubahan risiko yang mungkin muncul akibat kondisi lingkungan, peralatan, atau prosedur operasional. Tujuan pemantauan dan peninjauan meliputi:

a) Memastikan efektivitas tindakan pengendalian risiko

Mengevaluasi apakah strategi mitigasi berhasil mengurangi risiko sesuai yang diharapkan.

b) Mendeteksi perubahan risiko

Mengidentifikasi risiko baru atau perubahan sifat risiko akibat faktor internal maupun eksternal.

c) Perbaikan berkelanjutan

Menyediakan dasar untuk memperbarui kebijakan, prosedur, atau tindakan pengendalian risiko agar selalu sesuai dengan kondisi terbaru.

Dengan pemantauan dan peninjauan yang rutin, organisasi pelayaran dapat meningkatkan keselamatan, menjaga kualitas operasional, dan memastikan bahwa manajemen risiko tetap responsif terhadap perubahan kondisi di lapangan. terakhir berupa evaluasi berkelanjutan terhadap efektivitas sistem manajemen risiko yang telah

diterapkan.

c. Tujuan Manajemen Risiko

Mengelola risiko dengan melacak sumber risiko, melacak, dan melakukan berbagai upaya untuk mengurangi efek risiko dikenal sebagai manajemen risiko.

Dalam konteks operasional kapal, tujuan utama penerapan manajemen risiko meliputi beberapa aspek berikut:

1. Menjamin Keselamatan Awak Kapal

Tujuan paling mendasar dari manajemen risiko adalah melindungi awak kapal dari kecelakaan kerja dan bahaya di lingkungan operasional. Dengan menerapkan identifikasi dan evaluasi risiko secara sistematis, awak kapal dapat mengenali potensi bahaya seperti tergelincir di *deck* basah, tertimpa. Menyediakan informasi risiko bagi organisasi beban saat *mooring*, atau terkena paparan bahan kimia berbahaya saat *cargo handling*. Melalui penerapan prosedur keselamatan dan pelatihan yang tepat, risiko terhadap keselamatan jiwa dapat ditekan seminimal mungkin.

2. Meningkatkan Efektivitas dan Keselamatan Operasional Kapal

Dalam kegiatan *deck* seperti *anchoring*, *bunkering*, dan *cargo transfer*, setiap kesalahan kecil dapat berakibat fatal, baik terhadap peralatan maupun jalannya operasi. Manajemen risiko berfungsi untuk mengidentifikasi titik kritis pada sistem kerja, sehingga tindakan preventif dapat diterapkan sebelum kegagalan terjadi. Tujuannya adalah agar setiap kegiatan operasional dapat berjalan dengan aman, efisien, dan sesuai standar prosedur yang berlaku dalam *Safety Management System* (SMS).

3. Mengurangi Kerugian Finansial dan Dampak Lingkungan

Risiko di atas kapal tidak hanya berkaitan dengan keselamatan awak, tetapi juga potensi kerugian finansial akibat kerusakan peralatan, keterlambatan operasi, atau tumpahan bahan berbahaya yang mencemari laut. Dengan menerapkan manajemen risiko secara konsisten, perusahaan dapat mengurangi potensi biaya akibat insiden dan menjaga reputasi di mata regulator maupun pelanggan. Misalnya, penerapan sistem kontrol dan pengawasan

pada saat *cargo loading* dapat mencegah kebocoran muatan dan menghindari sanksi hukum akibat pencemaran.

4. Meningkatkan Efisiensi dan Produktivitas Operasional

Salah satu fungsi penting dari manajemen risiko adalah meningkatkan efisiensi kerja melalui perencanaan yang matang dan pencegahan gangguan operasional. Ketika potensi risiko sudah teridentifikasi dan dikendalikan, awak kapal dapat bekerja lebih fokus dan percaya diri tanpa gangguan akibat kondisi tidak aman. Hal ini berdampak langsung pada peningkatan produktivitas serta efisiensi waktu kerja di kapal.

5. Mendukung Kepatuhan terhadap Regulasi dan Standar Keselamatan Internasional

Dalam industri pelayaran, penerapan manajemen risiko juga bertujuan untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional seperti *International Safety Management (ISM) Code*, *SOLAS (Safety of Life at Sea)*, dan peraturan dari *International Maritime Organization (IMO)*. Kepatuhan ini penting untuk memastikan bahwa kapal beroperasi sesuai prinsip keselamatan, perlindungan lingkungan, dan tanggung jawab sosial.

2. Pengelolaan

Pengelolaan adalah suatu proses yang sistematis dalam menjalankan suatu tujuan yang mencakup perencanaan, pengarahan, pengontrolan, dan pemanfaatan sumber daya sebaik mungkin untuk memastikan bahwa segala sesuatu yang direncanakan dapat tercapai secara efektif dan efisien (Halim et al., 2024).

Para ahli manajemen telah banyak membahas definisi "pengelolaan" atau "manajemen", tetapi mereka tidak setuju tentang artinya. Untuk mengarahkan orang untuk mencapai suatu tujuan, para ahli memiliki pendapat yang sama (Riantono, 2014).

Menurut (Paraswati et al., 2021) "pengelolaan" adalah istilah yang digunakan dalam bidang manajemen. Secara etimologi, istilah "pengelolaan" berasal dari kata "kelola" (*to manage*), yang biasanya merujuk pada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu. Akibatnya, pengelolaan adalah ilmu manajemen yang berkaitan dengan proses mengurus

dan menangani sesuatu untuk mencapai tujuan tertentu yang ingin dicapai.

Menurut Sari (2022) pengelolaan dapat dianggap sebagai proses perbedaan.

Pengorganisasian, pengendalian, pengarahan, pengawasan, dan perencanaan adalah semua hal yang biasanya dikaitkan dengan pengelolaan, juga disebut manajemen. "Manajemen" berasal dari bahasa Inggris yang berarti "menangani" atau "mengatur". Dengan mempertimbangkan definisi ini, jelas bahwa pengelolaan lebih dari hanya melakukan sesuatu. Semua tugas manajemen termasuk di dalamnya, seperti perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan untuk mencapai tujuan (Tangkuman & Mulalinda, 2019).

3. Dokumen

Dalam bahasa Inggris, kata "dokumen" berasal dari kata "*document*", yang berarti segala sesuatu yang tertulis atau tercetak dengan informasi yang dipilih untuk dikumpulkan, disusun, disediakan, atau didistribusikan. Surat yang tertulis atau tercetak yang dapat digunakan sebagai bukti keterangan disebut dokumen, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). Dokumen dapat mencakup barang cetakan atau naskah karangan yang dikirim melalui pos, serta rekaman suara atau gambar dalam film yang dapat digunakan sebagai bukti untuk menyatakan sesuatu.

Menurut (Anggraini & Nurbaiti, 2023), dokumen didefinisikan sebagai bukti tertulis atau digital yang digunakan dalam proses verifikasi dan audit dalam berbagai industri.

Dokumen dapat didefinisikan sebagai segala jenis informasi yang direkam dan disimpan dalam bentuk apa pun yang dapat digunakan untuk membuktikan fakta, peristiwa, atau tindakan tertentu (Sugiarto, 2021).

Dari kutipan-kutipan di atas dapat disimpulkan bahwa dokumen adalah bukti tertulis, tercetak, atau digital yang digunakan untuk verifikasi, audit, dan komunikasi informasi, menurut kutipan di atas. Dokumen terdiri dari berbagai jenis rekaman informasi yang dibuat, diterima, dan dipelihara oleh individu atau organisasi untuk menunjukkan fakta, peristiwa, atau transaksi yang jelas. Ini dapat berupa surat, naskah, rekaman suara, gambar, atau format digital lainnya yang dapat digunakan sebagai bukti informasi dalam berbagai bidang bisnis.

Berikut ini adalah persyaratan dokumen dan sertifikat yang telah

ditetapkan di PT. Jasa Internasional Maritim:

a. Sertifikat Pelaut

Sertifikat pelaut adalah dokumen resmi yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan pelatihan dan keterampilan tertentu untuk bekerja di industri maritim. Sertifikat pelaut dikeluarkan oleh otoritas maritim yang berwenang di negara tertentu dan menunjukkan bahwa pemiliknya memiliki pengetahuan, keterampilan, dan kompetensi yang diperlukan untuk melakukan tugas tertentu di kapal atau di industri maritim secara keseluruhan.

Sertifikat pelaut biasanya berlaku selama lima tahun. Setelah itu, pelaut harus melakukan proses revalidasi untuk memperbarui sertifikat mereka dan memastikan bahwa mereka memenuhi standar keselamatan terbaru yang ditetapkan oleh badan pengawasan maritim.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan, untuk dapat bekerja di kapal sebagai Anak Buah Kapal (ABK), pelaut harus memiliki kualifikasi keahlian atau keterampilan. Keahlian atau keterampilan ini dinyatakan dalam sertifikat kepelautan. Sertifikat kepelautan adalah dokumen kepelautan yang sah dan terdaftar di kementerian perhubungan laut dan sesuai dengan lembaga sertifikasi yang diakui. Sertifikat ini harus sesuai dengan konvensi dan standar yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization (IMO), Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 2010*. Dokumen / sertifikat yang harus dimiliki untuk bekerja di atas kapal:

1) Sertifikat Keahlian Pelaut atau *Certificate of Competency (CoC)* adalah ijazah atau surat ijin (*license*) yang menegaskan bahwa pemegangnya memiliki pengetahuan dan keahlian untuk berlayar. Sertifikat CoC biasanya dikeluarkan oleh otoritas maritim nasional atau lembaga sertifikasi yang diakui. Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri atas:

a) Sertifikat Keahlian Nautika:

(a) CoC Class I / ANT - I.

(b) CoC Class II / ANT - I

(c) CoC Class III / ANT - III

(d) CoC Class IV / ANT-IV

- (e) CoC Class V / ANT - V dan CoC untuk dasar.
- b) Sertifikat Keahlian Teknik Permesinan
 - (a) CoC Class I/ ATT - I.
 - (b) CoC Class II/ATT – II
 - (c) CoC Class III/ ANT - III
 - (d) CoC Class IV/ ATT-IV
 - (e) CoC Class V/ATT-V dan CoC untuk dasar.
- c) Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika
 - (a) Sertifikat Radio Elektronik Kelas I
 - (b) Sertifikat Radio Elektronik Kelas II
 - (c) Sertifikat Operator Umum
 - (d) Sertifikat Operator Terbatas

Nama Sertifikat Ahli Nautika Tingkat Dasar (ANTD) telah dirubah menjadi sertifikat Rating (*Rating Forming Part of Navigational Watch = Rating Deck*). Sertifikat Ahli Teknik Tingkat Dasar (ATTD) telah dirubah menjadi sertifikat Rating (*Rating Forming Part of Engine Room Watch = Rating Engine*).

- 2) Sertifikasi Pengesahan atau *Certificate of Endorsement* (CoE) adalah dokumen tambahan yang mengesahkan bahwa CoC yang dimiliki pelaut diakui dan diterima oleh negara tempat mereka bekerja. CoC seringkali diperlukan untuk memastikan bahwa CoC yang diterbitkan oleh negara asal pelaut berlaku di negara lain, dan CoC memastikan bahwa pelaut yang memiliki CoC dari negara lain memenuhi standar yang sama dengan yang berlaku di negara tempat mereka menerbitkannya.
- 3) Sertifikat *Ratings* adalah sertifikat yang menunjukkan kemampuan dan keahlian seorang pelaut untuk posisi kapal tertentu. Sertifikat ini memberikan informasi tentang rating atau posisi yang dapat diambil pelaut berdasarkan pengalaman dan pelatihan mereka.
- 4) Sertifikasi Keterampilan Pelaut atau *Certificate of Proficiency* (CoP) adalah sertifikat yang menunjukkan keterampilan yang diperlukan untuk berlayar di atas kapal. Sertifikasi keterampilan (CoP) dapat diberikan oleh lembaga kepelautan lain yang telah mendapatkan izin

dari pemerintah. Seringkali, sertifikat keterampilan pelaut harus diperbarui untuk memastikan bahwa pelaut memenuhi persyaratan dan standar keselamatan terbaru yang dibuat oleh badan pengawas maritim. Secara umum, sertifikat pelaut divalidasi setiap lima tahun. Sertifikasi keterampilan mencakup:

a) *Basic Safety Training (BST)*

Sertifikat yang menandakan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dasar keselamatan yang dibutuhkan untuk beroperasi di kapal. Pelatihan ini adalah bagian dari standar internasional untuk menjamin bahwa pelaut memiliki pengetahuan dan keterampilan fundamental untuk bertindak secara efisien dalam keadaan darurat.

b) *Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats (PSCRB)*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan khusus dalam keterampilan bertahan hidup di rakit penyelamat dan perahu penyelamat. Sertifikat ini merupakan bagian dari persyaratan internasional yang ditetapkan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) untuk memastikan bahwa pelaut dapat menggunakan peralatan penyelamatan secara efektif dalam situasi darurat.

c) *Advance Fire Fighting (AFF)*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan lanjutan tentang penanganan kebakaran di atas kapal. Sertifikat ini adalah salah satu syarat internasional yang ditetapkan oleh *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW), untuk menjamin bahwa pelaut memiliki keterampilan serta pengetahuan yang diperlukan untuk mengendalikan dan menangani kebakaran di kapal dengan efisien

d) *Medical First Aid (MFA)*

Sertifikat yang membuktikan bahwa seorang pelaut telah mengikuti pelatihan pertolongan pertama medis di kapal. Sertifikat ini adalah salah satu syarat internasional yang ditetapkan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification,*

and Watchkeeping (STCW) untuk memastikan bahwa pelaut memiliki kemampuan dasar dalam memberikan pertolongan pertama medis dan mengatasi situasi darurat medis di kapal.

e) *Medical Care* (MC)

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dalam perawatan medis tingkat lanjut di atas kapal. Sertifikat ini merupakan salah satu syarat internasional yang ditetapkan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) untuk memastikan bahwa pelaut yang diangkat sebagai kepala medis atau petugas medis di kapal memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk memberikan perawatan medis yang kompleks dan menyeluruh

f) *Security Awareness Training* (SAT)

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan mengenai kesadaran keamanan. Sertifikat ini adalah elemen dari pelatihan keselamatan yang diatur oleh Konvensi *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS) serta *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW). Tujuan pelatihan ini adalah agar semua anggota kru memahami ancaman keamanan, kebijakan, dan langkah-langkah untuk menjaga keamanan kapal.

g) *Seafarer with Designated Security Duties* (SDSD)

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dalam tanggung jawab keamanan bagi *crew* kapal. Sertifikat ini secara umum mencakup pelatihan tentang tanggung jawab keamanan yang harus dilaksanakan oleh anggota *crew* untuk menjaga agar kapal dan fasilitas pelabuhan tetap aman.

h) *RADAR Simulator*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dalam penggunaan radar untuk navigasi kapal. Sertifikat ini adalah salah satu syarat internasional yang ditentukan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification,*

and Watchkeeping (STCW) untuk menjamin bahwa pelaut memiliki kemampuan yang diperlukan untuk menggunakan perangkat radar dengan baik dalam navigasi kapal.

i) *Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) Simulator*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dalam penggunaan dan pengoperasian sistem ARPA, yang merupakan alat tambahan pada radar yang mendukung navigasi kapal. Sertifikat ini adalah salah satu syarat internasional yang diatur oleh Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) untuk menjamin bahwa pelaut mampu mengoperasikan sistem ARPA secara efektif guna meningkatkan keselamatan serta efisiensi navigasi kapal.

j) *Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) Simulator*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dan memenuhi syarat untuk menggunakan sistem ECDIS untuk navigasi kapal. Sertifikat ini adalah elemen dari persyaratan internasional yang ditentukan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) dan dibuat untuk memastikan bahwa pelaut mampu memanfaatkan teknologi peta elektronik dengan baik.

k) *Global Maritime Distress Safety System (GMDSS)*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dalam sistem komunikasi maritim darurat dan keselamatan global. Sertifikat ini adalah syarat internasional yang ditetapkan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) untuk menjamin bahwa pelaut memiliki keahlian yang diperlukan dalam menggunakan sistem GMDSS secara efisien.

l) *Bridge Resource Management (BRM)*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dalam manajemen sumber daya di

jembatan kapal. Sertifikat ini adalah bagian dari pelatihan yang ditetapkan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) dan ditujukan untuk meningkatkan efektivitas operasi kapal melalui perbaikan koordinasi dan komunikasi di antara awak kapal serta manajemen sumber.

m) *Engine Resource Management* (ERM)

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dalam manajemen sumber daya di ruang mesin. Sertifikat ini adalah elemen dari pelatihan yang ditentukan oleh Konvensi *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping* (STCW) dan ditujukan untuk meningkatkan efektivitas operasi kapal dengan cara memperbaiki koordinasi serta komunikasi antar anggota awak kapal dan manajemen sumber daya secara keseluruhan.

n) *Ship Security Officer* (SSO)

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seorang pelaut telah menyelesaikan pelatihan dan memenuhi syarat untuk berfungsi sebagai Petugas Keamanan Kapal di kapal. Sertifikat ini merupakan bagian dari persyaratan internasional yang ditetapkan oleh Konvensi ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*), yang dirancang untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan global.

o) *Basic Oil and Gas Tanker* (BOCT)

Sertifikasi khusus yang diperlukan untuk pelaut yang bekerja di kapal *tanker* yang mengangkut minyak dan bahan kimia. Sertifikat ini penting untuk memastikan bahwa pelaut memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk menangani tanggung jawab mereka dengan aman dan efektif di lingkungan yang berisiko tinggi.

p) *Basic Liquefied Gas Tanker* (BLGT)

Sertifikasi yang dirancang untuk pelaut yang bekerja di kapal tanker yang mengangkut gas cair, seperti LPG (*Liquefied Petroleum Gas*) dan LNG (*Liquefied Natural Gas*). Sertifikat ini memastikan bahwa pelaut memiliki pengetahuan dan

keterampilan dasar yang diperlukan untuk menangani pengangkutan gas cair dengan aman dan sesuai dengan peraturan internasional.

q) *Advance Oil Tanker (AOT)*

Sertifikasi tingkat lanjut yang diperlukan bagi pelaut yang bekerja di kapal *tanker* yang mengangkut minyak. Sertifikat ini merupakan bagian dari pelatihan dan kualifikasi yang diperlukan untuk memastikan bahwa pelaut memiliki pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan untuk menangani tugas mereka di kapal tanker dengan aman dan efisien.

r) *Advance Liquefied Gas Tanker (ALGT)*

Sertifikasi khusus yang dirancang untuk pelaut yang bekerja di kapal tanker yang mengangkut gas cair, seperti LPG (*Liquefied Petroleum Gas*) dan LNG (*Liquefied Natural Gas*). Sertifikat ini memberikan pelatihan tingkat lanjut mengenai penanganan dan pengangkutan gas cair yang lebih kompleks dan berisiko tinggi.

s) *Advance Chemical Tanker (ACT)*

Sertifikasi tingkat lanjut bagi pelaut yang bekerja di kapal tanker yang mengangkut bahan kimia. Sertifikat ini memastikan bahwa pelaut memiliki pengetahuan dan keterampilan tingkat lanjut yang diperlukan untuk menangani pengangkutan bahan kimia dengan aman dan sesuai dengan regulasi internasional.

t) *International Safety Management Code (ISM Code)*

Sertifikat yang mengonfirmasi bahwa sebuah kapal atau organisasi manajemen kapal telah mematuhi persyaratan *ISM Code*, yang merupakan standar internasional untuk sistem manajemen keselamatan kapal. Sertifikat ini dikeluarkan untuk menunjukkan bahwa kapal atau perusahaan manajemen kapal telah menerapkan sistem manajemen keselamatan yang memadai sesuai dengan standar yang ditetapkan.

u) *International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)*

Sertifikat yang menunjukkan bahwa seseorang telah mengikuti pelatihan dan memahami persyaratan *IMDG Code*, yang mengatur pengangkutan barang berbahaya melalui laut.

Sertifikat ini penting untuk memastikan bahwa barang berbahaya diangkut dengan cara yang aman dan sesuai dengan peraturan internasional.

4. Regulasi dan Standar Dokumen Crew

Pengelolaan dokumen *crew on board* harus mematuhi berbagai regulasi dan standar yang ditetapkan oleh otoritas nasional maupun internasional. Beberapa regulasi utama yang mengatur dokumen *crew* antara lain:

a. STCW Convention 1978 (sebagaimana telah diamandemen)

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) adalah konvensi internasional yang diadopsi oleh *International Maritime Organization* (IMO) pada tahun 1978 dan telah mengalami beberapa kali amandemen. STCW menetapkan standar minimum untuk pelatihan, sertifikasi, dan penjagaan bagi pelaut di seluruh dunia. Konvensi ini mengatur persyaratan dokumen seperti *Certificate of Competency* (CoC) dan *Certificate of Proficiency* (CoP) yang harus dimiliki oleh *crew* kapal.

b. *Maritime Labour Convention* (MLC) 2022

Maritime Labour Convention (MLC) 2022 adalah konvensi yang diadopsi oleh *International Labour Organization* (ILO) untuk melindungi hak-hak pelaut di seluruh dunia. MLC 2022 menetapkan standar minimum mengenai kondisi kerja, kesejahteraan, dan perlindungan sosial bagi pelaut. Salah satu persyaratan dalam MLC 2022 adalah adanya *Seafarer Employment Agreement* (SEA) yang jelas dan dokumen pemeriksaan kesehatan (MCU) yang sesuai dengan standar internasional.

Pada tahun 2022, ILO mengadopsi amandemen terhadap MLC yang mulai berlaku secara internasional pada 23 Desember 2024. Amandemen MLC 2022 memperkuat perlindungan pelaut dengan menambahkan sejumlah ketentuan baru, antara lain: (1) kewajiban penyediaan konektivitas sosial termasuk akses internet bagi pelaut di atas kapal; (2) kewajiban menginformasikan hak-hak pelaut sebelum atau saat proses rekrutmen; (3) peningkatan standar makanan dan minuman mencakup nilai gizi, kualitas, dan variasi yang disediakan secara gratis selama masa kontrak; (4) kewajiban negara anggota untuk memfasilitasi penurunan darat (*disembarkation*) segera bagi pelaut yang memerlukan

perawatan medis mendesak; (5) penguatan kewajiban repatriasi cepat termasuk bagi pelaut yang diterlantarkan (*abandoned*); (6) kewajiban penyediaan Alat Pelindung Diri (APD) dengan ukuran yang sesuai; serta (7) kewajiban negara anggota untuk menyelidiki, mencatat, dan melaporkan kematian pelaut kepada ILO secara tahunan.

- c. Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Di Indonesia, pengelolaan *crew* kapal diatur dalam Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini mengatur mengenai persyaratan awak kapal, termasuk kewajiban memiliki sertifikat kompetensi, buku pelaut, dan dokumen lainnya yang ditetapkan oleh otoritas maritim. Selain itu, terdapat berbagai peraturan pelaksana yang lebih spesifik, seperti Peraturan Menteri Perhubungan mengenai sertifikasi pelaut.

5. Bentuk-bentuk Ketidaksesuaian Dokumen dengan Regulasi

Dalam praktiknya, pengelolaan dokumen *crew on board* sering menghadapi berbagai bentuk ketidaksesuaian dengan standar dan regulasi yang berlaku. Ketidaksesuaian ini dapat terjadi karena berbagai faktor, baik dari aspek administratif, teknis, maupun substansial. Pemahaman terhadap bentuk-bentuk ketidaksesuaian ini penting untuk meminimalkan risiko dan memastikan kepatuhan terhadap regulasi. Berikut adalah bentuk-bentuk ketidaksesuaian yang sering terjadi:

- a. Ketidaksesuaian dengan *STCW Convention*

STCW Convention menetapkan standar minimum untuk sertifikasi dan kompetensi pelaut. Ketidaksesuaian yang sering terjadi antara lain:

- (1) *Certificate of Competency* (CoC) yang tidak sesuai dengan jabatan yang ditugaskan, misalnya *crew* ditugaskan sebagai *Chief Officer* tetapi hanya memiliki CoC untuk *Second Officer*;
- (2) *Certificate of Proficiency* (CoP) yang tidak lengkap, seperti *crew* tidak memiliki *Advanced Fire Fighting Certificate* padahal diwajibkan untuk posisi *Deck Officer* sesuai *STCW Regulation VI/3*;

- (3) *Endorsement* yang sudah kedaluwarsa meskipun CoC masih berlaku. Ketidaksesuaian ini dapat mengakibatkan crew tidak diizinkan untuk *on board* dan kapal berisiko ditahan oleh *Port State Control*.
- b. Ketidaksesuaian dengan Maritime Labour Convention (MLC) 2022

MLC 2022 menetapkan standar kesejahteraan dan perlindungan pelaut. Ketidaksesuaian yang sering terjadi meliputi:

 - (1) *Medical Check-Up* (MCU) yang tidak dilakukan sesuai standar ILO, misalnya pemeriksaan dilakukan di klinik yang tidak memiliki akreditasi untuk pemeriksaan pelaut maritim; MCU yang tidak mencakup pemeriksaan lengkap seperti *drug & alcohol* test yang diwajibkan MLC 2022;
 - (2) *Seafarer Employment Agreement* (SEA) yang tidak sesuai format standar, seperti tidak mencantumkan hak repatriasi atau kompensasi cedera. Ketidaksesuaian ini tidak hanya berisiko sanksi administratif tetapi juga dapat merugikan hak-hak pelaut.
- c. Ketidaksesuaian dengan Regulasi Nasional

Regulasi nasional Indonesia, khususnya Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan peraturan pelaksanaannya, mengatur persyaratan dokumen *crew* kapal Indonesia. Ketidaksesuaian yang sering terjadi antara lain:

 - (1) *Seaman's Book* yang sudah kedaluwarsa dan tidak diperpanjang sesuai ketentuan Permenhub yang mewajibkan masa berlaku 10 tahun; untuk *crew* yang bekerja di kapal asing,
 - (2) Tidak memiliki sertifikat dari Badan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia (BP2MI);
 - (3) MCU yang dilakukan oleh dokter umum, bukan dokter pemeriksa kesehatan pelaut yang tersertifikasi sesuai ketentuan Kementerian Perhubungan. Ketidaksesuaian ini dapat mengakibatkan dokumen tidak diakui oleh otoritas maritim.

6. Risiko dalam Pengelolaan Dokumen

a. Dokumen Kadaluwarsa

Risiko dokumen kadaluarsa terjadi ketika masa berlaku dokumen *crew*, seperti sertifikat kompetensi, buku pelaut, paspor, atau *medical*

check up (MCU), telah berakhir namun masih digunakan dalam proses operasional. Kondisi ini dapat menyebabkan *crew* tidak memenuhi persyaratan legal untuk bekerja di atas kapal. Dampak dari dokumen kadaluarsa antara lain penolakan *crew* saat pemeriksaan oleh otoritas pelabuhan, keterlambatan keberangkatan kapal, hingga sanksi administratif bagi perusahaan. Risiko ini umumnya disebabkan oleh kurangnya sistem pemantauan masa berlaku dokumen dan lemahnya koordinasi antara pihak perusahaan dan *crew*.

b. Kehilangan Dokumen

Kehilangan dokumen merupakan risiko yang dapat terjadi akibat penyimpanan dokumen yang tidak tertata dengan baik, baik dalam bentuk fisik maupun digital. Dokumen *crew* yang hilang dapat menghambat proses administrasi, memperlambat keberangkatan *crew*, serta menimbulkan biaya tambahan untuk pengurusan ulang dokumen. Selain itu, kehilangan dokumen juga dapat menimbulkan risiko keamanan data dan menurunkan tingkat kepercayaan terhadap sistem pengelolaan dokumen perusahaan. Risiko ini sering dipicu oleh kurangnya standar prosedur penyimpanan dan pengarsipan dokumen.

c. Kesalahan Data

Kesalahan data dalam dokumen *crew* meliputi ketidaksesuaian informasi seperti nama, nomor identitas, tanggal lahir, masa berlaku dokumen, atau jabatan *crew*. Kesalahan ini dapat terjadi akibat human *error* dalam proses input data, kurangnya proses verifikasi, atau penggunaan data yang tidak diperbarui. Dampak dari kesalahan data cukup signifikan, antara lain penolakan dokumen oleh pihak berwenang, keterlambatan proses embarkasi, serta gangguan operasional kapal. Oleh karena itu, ketelitian dan validasi data menjadi hal yang sangat penting dalam pengelolaan dokumen *crew*.

d. Keterlambatan Pengurusan

Keterlambatan pengurusan dokumen terjadi ketika proses pembuatan, perpanjangan, atau pengesahan dokumen tidak selesai sesuai dengan waktu yang telah direncanakan. Risiko ini dapat disebabkan oleh keterbatasan waktu, kurangnya koordinasi antar pihak terkait, prosedur birokrasi yang panjang, atau keterlambatan pengumpulan dokumen dari

crew. Dampak keterlambatan pengurusan dokumen antara lain tertundanya keberangkatan crew, terganggunya jadwal operasional kapal, serta potensi kerugian finansial bagi perusahaan. Risiko ini menunjukkan pentingnya perencanaan dan pengendalian waktu dalam pengelolaan dokumen *crew on board*.

7. Crew On Board / Awak Kapal

Dalam Bahasa Indonesia, awak kapal atau kru berarti awak kapal. Menurut Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 ayat 40, “Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Dalam ayat 41 juga di sebutkan “Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai perundang-undangan”. Menurut PP RI No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, “Anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda ataupun pemimpin kapal”. Semua posisi yang di kapal baik perwira maupun rating merupakan awak kapal.

Dalam bahasa Indonesia “*on board*” berarti “di atas kapal” atau orang yang sedang berada di atas kapal. Oleh karena itu, *crew on board* adalah orang-orang yang bekerja dan dipekerjakan di atas kapal sesuai dengan tugas dan tanggung jawab mereka sebagai *crew* kapal yang ditunjuk oleh pemilik atau operator kapal, dan nama mereka tercantum dalam siji buku pelaut.

8. Audit

a. Pengertian Audit

Audit adalah proses yang dilakukan secara teratur untuk mengumpulkan dan mengevaluasi bukti dengan cara yang jujur dan tidak memihak terhadap berbagai kejadian dan tindakan yang berkaitan dengan uang atau ekonomi. Tujuannya adalah memastikan bahwa hal tersebut sesuai dengan standar atau kriteria yang sudah ditentukan, serta memberikan informasi tersebut kepada pihak-pihak yang membutuhkannya dan pihak-pihak yang terlibat (Helmi et al., 2024).

b. Macam-macam Auditor

Auditor berfungsi sebagai pihak ketiga yang berfungsi untuk

menghubungkan data laporan keuangan yang dibuat oleh perusahaan klien dengan pengguna laporan keuangan. Hasil audit laporan keuangan digunakan untuk memastikan bahwa laporan keuangan yang disajikan telah memenuhi standar yang berlaku umum dan bahwa tidak ada konflik kepentingan atau keberpihakan dalam proses pembuatan laporan keuangan. Audit dilakukan untuk memberikan pendapat tentang kredibilitas laporan keuangan.

(1) *Auditor Internal*

Menurut *Institute of Internal Auditors* (2004) audit internal didefinisikan sebagai aktivitas independen, pemberian keyakinan objektif, serta konsultasi yang dirancang untuk memberi nilai tambah bagi organisasi.

Pelaksanaan *internal* audit dilakukan oleh *auditor internal* yang berasal dari dalam perusahaan dan bertujuan untuk memastikan efektivitas pengendalian internal serta kepatuhan terhadap kebijakan dan prosedur yang berlaku.

Pelaksanaan audit di PT Jasa Internasional Maritim dilakukan secara berkala sesuai dengan jadwal audit yang telah ditetapkan oleh perusahaan, baik untuk audit internal maupun audit eksternal, guna memastikan kepatuhan terhadap standar dan prosedur yang berlaku.

Dalam pelaksanaannya, internal audit dilaksanakan oleh Bapak Johan August Pangeran dan Ibu Sri Rezeki Susilowati sebagai auditor internal yang bertanggung jawab atas proses pemeriksaan serta evaluasi kegiatan perusahaan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan yaitu setahun sekali sebelum audit external oleh LRQA

(2) *Auditor Eksternal*

Menurut Agoes (2012), audit eksternal adalah pemeriksaan secara kritis dan sistematis yang dilakukan oleh pihak independen terhadap laporan keuangan yang disusun manajemen untuk memberikan opini atas kewajarannya.

Pelaksanaan *audit eksternal* dalam penelitian ini merujuk pada evaluasi independen yang dilakukan oleh lembaga sertifikasi pihak ketiga, yaitu LRQA (*Lloyd's Register Quality Assurance*). Pemilihan LRQA didasarkan pada kebutuhan untuk memberikan tinjauan kritis

dan objektif terhadap sistem manajemen organisasi, guna memberikan pemantapan serta penegasan mengenai standar kualitas yang diterapkan

c. Tujuan Audit

Dalam pelaksanaan audit, seorang auditor memerlukan arah yang jelas mengenai apa yang ingin dicapai dari proses pemeriksaan yang dilakukan. Menurut (Arens et al., 2017) ada tiga jenis tujuan audit, yaitu berkaitan dengan transaksi, berkaitan dengan saldo, dan berkaitan dengan penyajian dan pengungkapan dimana masing – masing tujuan mengikuti dengan asersi manajemen.

Tujuan audit yang berkaitan dengan transaksi berfokus pada pengujian atas transaksi-transaksi yang terjadi selama periode tertentu, guna memastikan bahwa setiap transaksi telah dicatat secara lengkap, akurat, dan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Sementara itu, tujuan audit yang berkaitan dengan saldo lebih diarahkan pada pengujian atas saldo akun-akun yang terdapat dalam laporan keuangan pada akhir periode, untuk memastikan bahwa saldo tersebut mencerminkan kondisi yang sesungguhnya. Adapun tujuan audit yang berkaitan dengan penyajian dan pengungkapan bertujuan untuk memastikan bahwa informasi dalam laporan keuangan telah disajikan dan diungkapkan secara wajar sesuai dengan standar akuntansi yang berlaku.

Selain tujuan audit yang bersifat finansial, audit juga dilaksanakan dalam konteks sistem manajemen yang lebih luas, salah satunya melalui audit berbasis standar internasional atau yang dikenal dengan ISO (*International Organization for Standardization*). ISO menetapkan standar internasional yang menjadi pedoman bagi organisasi dalam mengelola sistem manajemennya secara terstruktur dan terukur. Terdapat berbagai jenis ISO yang relevan dalam konteks audit, di antaranya sebagai berikut.

1. ISO 9001 – Sistem Manajemen Mutu (*Quality Management System*)

ISO 9001 merupakan standar internasional yang mengatur sistem manajemen mutu dalam suatu organisasi. Audit berbasis ISO 9001 bertujuan untuk memastikan bahwa organisasi telah menerapkan sistem pengendalian kualitas secara konsisten guna memenuhi

kepuasan pelanggan dan persyaratan regulasi yang berlaku.

2. ISO 14001 – Sistem Manajemen Lingkungan (*Environmental Management System*)

ISO 14001 adalah standar yang berkaitan dengan sistem manajemen lingkungan. Audit ISO 14001 dilakukan untuk mengevaluasi apakah organisasi telah mengelola dampak lingkungan dari aktivitas operasionalnya secara bertanggung jawab dan sesuai dengan peraturan lingkungan yang berlaku.

3. ISO 45001 – Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (*Occupational Health and Safety Management System*)

ISO 45001 merupakan standar internasional yang mengatur sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Audit ISO 45001 bertujuan untuk memastikan bahwa organisasi telah mengidentifikasi, mengendalikan, dan meminimalkan risiko keselamatan dan kesehatan kerja bagi seluruh tenaga kerjanya.

4. ISO 27001 – Sistem Manajemen Keamanan Informasi (*Information Security Management System*)

ISO 27001 adalah standar yang mengatur sistem manajemen keamanan informasi dalam suatu organisasi. Audit ISO 27001 dilakukan untuk mengevaluasi apakah organisasi telah menerapkan kontrol keamanan yang memadai dalam melindungi aset informasi dari ancaman kebocoran, penyalahgunaan, maupun gangguan keamanan siber.

5. ISO 37001 – Sistem Manajemen Anti Penyuapan (*Anti-Bribery Management System*)

ISO 37001 merupakan standar internasional yang dirancang untuk membantu organisasi dalam mencegah, mendeteksi, dan menangani praktik penyuapan. Audit ISO 37001 bertujuan untuk memastikan bahwa organisasi telah memiliki kebijakan dan prosedur anti penyuapan yang efektif dan sesuai dengan standar integritas internasional.

6. ISO 31000 – Manajemen Risiko (*Risk Management*)

ISO 31000 adalah standar yang memberikan panduan mengenai prinsip dan pedoman manajemen risiko bagi organisasi.

Audit berbasis ISO 31000 dilakukan untuk mengevaluasi apakah organisasi telah mengidentifikasi, menganalisis, dan mengelola risiko-risiko yang dapat mempengaruhi pencapaian tujuan organisasi secara efektif.

7. ISO 19011 – Pedoman Audit Sistem Manajemen (*Guidelines for Auditing Management Systems*)

ISO 19011 merupakan standar yang secara khusus memberikan panduan mengenai pelaksanaan audit sistem manajemen, termasuk prinsip-prinsip audit, pengelolaan program audit, serta kompetensi yang harus dimiliki oleh auditor. Standar ini menjadi acuan utama bagi para auditor dalam melaksanakan audit sistem manajemen secara profesional dan terstandar.

B. PENELITIAN TERDAHULU

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, dapat disimpulkan bahwa permasalahan pengelolaan dokumen *crew* masih menjadi salah satu faktor utama yang menghambat kelancaran proses *crew on board*. Penelitian sebelumnya lebih banyak menekankan pada mekanisme administrasi dan pengawakan kapal, serta belum secara spesifik mengkaji pengelolaan dokumen dari perspektif manajemen risiko. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki perbedaan yang signifikan karena berfokus pada identifikasi risiko, penilaian tingkat risiko, serta penyusunan mitigasi risiko dalam pengelolaan dokumen *crew on board* pada PT Jasa Internasional Maritim, sehingga diharapkan dapat memberikan kontribusi praktis bagi perusahaan jasa *crewing*.

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Judul	Hasil Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Supangat (2024) – Strategi Manajemen Risiko dalam Industri Pelayaran untuk Meningkatkan Keamanan dan Efisiensi Operasional Sumber: https://doi.org/10.25139/jiabi.v8i2.9	Penerapan manajemen risiko mampu mengurangi gangguan operasional dan meningkatkan efisiensi serta keselamatan pelayaran	Sama-sama menggunakan konsep manajemen risiko untuk mengurangi gangguan operasional	Penelitian terdahulu membahas risiko operasional pelayaran secara umum, sedangkan penelitian penulis fokus pada risiko pengelolaan dokumen <i>crew on board</i>

	118			
2	Utami & Mathlubi (2025) – <i>Analisis Manajemen Risiko pada Pelaksanaan Tugas Pengawas Perikanan</i> Sumber: https://doi.org/10.70248/jmie.v2i2.2081	Dihasilkan pemetaan risiko berdasarkan tingkat kemungkinan dan dampak, serta rekomendasi mitigasi risiko prioritas	Sama-sama melakukan identifikasi, analisis, dan penilaian risiko	Objek penelitian berbeda; pengawasan perikanan vs perusahaan jasa <i>crewing</i>
3	Nugraha & Basuki (2023) - Penilaian Risiko Operasional pada Pembuatan Perahu Fiberglass di Galangan Kapal CV Era Fiberboat Menggunakan Metode Matrik Risiko dan FMEA Sumber: https://journal.unimar-amni.ac.id/index.php/ocean/article/view/1147	Berhasil mengidentifikasi risiko operasional galangan kapal menggunakan kombinasi Risk Matrix dan FMEA, menghasilkan prioritas penanganan risiko berbasis penilaian Likelihood dan Severity.	Sama-sama menggunakan metode Risk Matrix dengan penilaian Likelihood dan Severity untuk mengidentifikasi dan mengklasifikasi risiko operasional di sektor maritim.	Penelitian terdahulu berfokus pada risiko K3 operasional galangan kapal dengan metode FMEA, sedangkan penelitian ini berfokus pada risiko administratif pengelolaan dokumen crew di perusahaan <i>crewing</i> dengan acuan ISO 9001:2015.
4	Lintang Sari, N (2015) – <i>Manajemen Risiko Dalam Proses Memilih Supplier Menggunakan Panduan ISO 31000 Dan International Aerospace Quality Group (IAQG) Departemen Procurement Dan Source Control PT. Dirgantara Indonesia</i> Sumber: https://repository.unikom.ac.id/25496	Menggunakan panduan ISO 31000 dan IAQG, penelitian mengidentifikasi risiko dalam pemilihan supplier material pesawat terbang melalui metode Risk Breakdown Structure, Turtle Diagram, dan analisis semi-kuantitatif. Dari 26 sampel supplier, risiko keterlambatan memiliki dampak tertinggi sebesar	Sama-sama menerapkan manajemen risiko terstruktur melalui tahapan identifikasi, analisis, dan evaluasi risiko menggunakan standar ISO sebagai acuan. Keduanya juga sama-sama menekankan pentingnya	Penelitian terdahulu menggunakan ISO 31000 dan IAQG pada proses pemilihan supplier di industri dirgantara (PT. Dirgantara Indonesia) dengan metode Risk Breakdown Structure dan Turtle Diagram, sedangkan penelitian ini menggunakan ISO 9001:2015 dengan metode Risk Matrix (Likelihood × Severity) pada perusahaan jasa <i>crewing</i> maritim dengan fokus spesifik pada risiko pengelolaan dokumen crew on board.

	/	69,67%, disusul kelengkapan dokumen 3,08% dan kualitas 3,5%. Supplier terpilih ditentukan berdasarkan penilaian risiko berlapis dari aspek sertifikasi, ketepatan waktu, dan kualitas.	kelengkapan dan keabsahan dokumen sebagai salah satu faktor risiko yang perlu dikendalikan agar proses operasional berjalan lancar.	
5	Azzahra et al., (2025) – Analisis Risiko Operasional dan Penerapan Manajemen Risiko pada CV XYZ di Kota Pekanbaru Sumber: https://doi.org/10.59603/masman.v3i3.960	Dihasilkan pemetaan risiko berdasarkan tingkat kemungkinan dan dampak, serta rekomendasi mitigasi risiko prioritas. Risk register disusun sebagai dasar pengendalian risiko operasional perusahaan.	Sama-sama melakukan identifikasi, analisis, dan penilaian risiko operasional menggunakan pendekatan Likelihood dan Severity, serta merumuskan rekomendasi mitigasi berbasis prioritas risiko.	Penelitian terdahulu dilakukan pada CV XYZ perusahaan umum di Kota Pekanbaru, sedangkan penelitian ini dilakukan pada perusahaan jasa crewing maritim dengan fokus spesifik pada risiko pengelolaan dokumen crew on board.
6	Pratama et al. (2022) – <i>Evaluasi Sistem Pengelolaan Dokumen Crew untuk Meningkatkan Efisiensi</i> Sumber: https://ejournal.pip-semarang.ac.id/	Penggunaan sistem database terpusat dapat mempercepat verifikasi dokumen hingga 40%.	Administrasi dokumen kru.	Fokus pada efisiensi, bukan manajemen risiko.
7	Wijaya (2020) - <i>Implementasi Manajemen Risiko pada Perusahaan</i>	Risiko utama adalah kesalahan input data manifest yang	Perusahaan jasa maritim.	Fokus pada risiko bisnis keagenan luas.

	<i>Jasa Keagenan Kapal</i> Sumber: https://ejournal.imakassar.ac.id/index.php/bh/article/view/36	berdampak pada denda dari otoritas pelabuhan.		
8	Gunawan & Setiawan (2023) - <i>Mitigasi Risiko Ketidaksesuaian Dokumen dengan STCW</i>	Masih ditemukan kru dengan sertifikat kompetensi yang tidak sesuai dengan jabatan di atas kapal.	Kepatuhan regulasi sertifikasi.	Fokus pada standar internasional (STCW).
9	Nasution & Lubis (2023) - <i>Analisis Risiko Keterlambatan Sertifikasi Awak Kapal</i> Sumber: https://ejournal.trisakti.ac.id/index.php/pariwisata	Birokrasi dan kurangnya monitoring masa berlaku sertifikat menjadi penyebab utama risiko hukum.	Risiko dokumen pelaut.	Objek pada instansi pemerintah (Syahbandar).
10	Pangestuti, dkk. (2022) - <i>Analisis Risiko Operasional Dengan Metode FMEA (Studi Kasus: PT. Unilever Tbk.)</i> Sumber: https://doi.org/10.46799/jsa.v3i2.385	Terdapat perbedaan RPN kegagalan internal dan eksternal sebelum dan selama pandemi. Risiko operasional <i>human error</i> menjadi risiko tertinggi.	Sama-sama menganalisis risiko operasional dengan mengidentifikasi mode kegagalan dan dampaknya, serta menilai tingkat keparahan risiko untuk menentukan prioritas mitigasi.	Penelitian ini menggunakan metode FMEA pada perusahaan FMCG dan berfokus pada risiko operasional produksi, sedangkan penelitian penulis menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif pada perusahaan pelayaran dengan fokus pada risiko pengelolaan dokumen <i>crew</i> .
11	Dahlan et al., (2021) - <i>Identifikasi dan Analisis Risiko Operasional pada Divisi Produksi</i>	FMEA dan Fault Tree Analysis (FTA), Wawancara dan Observasi	Terdapat 3 entitas dengan nilai RPN di atas kritis: pengelolaan	Sama-sama mengidentifikasi dan menganalisis risiko operasional pada divisi tertentu dalam perusahaan, dengan

	<i>Perusahaan Vulkanisir Ban Menggunakan Metode FMEA dan FTA</i> Sumber: https://doi.org/10.32672/jse.v6i2.2885		fasilitas (12 <i>basic event</i>), kinerja karyawan (9 <i>basic event</i>), dan proses produksi (16 <i>basic event</i>).	tujuan menghasilkan rekomendasi mitigasi berbasis tingkat risiko.
12	Nugraha, dkk. (2024) - <i>Perancangan Manajemen Risiko Operasional Kapal Selam dalam Mendukung Kesiapan Tugas TNI AL</i> Sumber: https://jurnalprodi.idu.ac.id/index.php/MP	Fenomena gelombang internal bawah laut (ISW) menjadi faktor dominan dengan RPN tertinggi. Diagram FTA menunjukkan alur dari <i>top event</i> hingga <i>basic events</i>.	Sama-sama menggunakan pendekatan manajemen risiko dalam konteks operasional maritim untuk mengidentifikasi kasi, menganalisis, dan memitigasi risiko yang berpotensi mengganggu operasional.	Penelitian ini berfokus pada risiko operasional teknis kapal selam TNI AL menggunakan FMEA dan FTA, sedangkan penelitian penulis berfokus pada risiko administratif pengelolaan dokumen <i>crew on board</i> di perusahaan <i>crewing sipil</i>.
13	<i>Nainggolan & Wulandari (2021) - Analisis Risiko Operasional Menggunakan Metode FMEA di CV. Gamarends Marine Supply Surabaya</i> Sumber: https://journal.unesa.ac.id/index.php/jim/article/view/11832	Berhasil mengidentifikasi risiko operasional pada perusahaan <i>marine supply</i>, termasuk kesalahan input data dan keterlambatan pengiriman barang.	Sama-sama menganalisis risiko operasional pada perusahaan di sektor maritim, dengan fokus pada identifikasi mode kegagalan dan dampaknya terhadap kelancaran operasional.	Penelitian ini berfokus pada risiko operasional pengiriman barang di perusahaan <i>marine supply</i> menggunakan FMEA, sedangkan penelitian penulis berfokus pada risiko pengelolaan dokumen <i>crew</i> di perusahaan jasa <i>crewing</i>.
14	Prihandono et al. (2023) <i>Penilaian</i>	Teridentifikasi risiko-risiko	Sama-sama menggunakan	Penelitian terdahulu berfokus pada risiko

	Risiko Operasional Perusahaan Jasa Kelautan pada PT. XYZ Menggunakan Matrik Risiko dan FTA (Studi Kasus Industrial Offshore Support Vessel) Sumber: https://ejurnal.itats.ac.id/senastitan/article/view/4196	operasional pada perusahaan offshore support vessel menggunakan Risk Matrix dan FTA, menghasilkan ranking risiko dan rekomendasi mitigasi.	n metode Matrik Risiko untuk mengidentifikasi dan menilai risiko operasional pada perusahaan di sektor industri maritim.	operasional kapal offshore support vessel, sedangkan penelitian penulis berfokus pada risiko administratif pengelolaan dokumen crew on board di perusahaan crewing.
15	Pratama, dkk. (2024) - <i>Analisis Manajemen Risiko pada Pelaksanaan Tugas Pengawas Perikanan saat Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Perikanan di Pelabuhan Benoa</i> Sumber: https://doi.org/10.70248/jmie.v2i2.2081	Teridentifikasi 50 potensi bahaya dari 3 aktivitas utama. Risiko tertinggi dari aktivitas analisis dan rekomendasi bongkar hasil tangkapan (44%). Rekomendasi pengendalian dirumuskan per kategori risiko.	Sama-sama menggunakan pendekatan manajemen risiko terstruktur (identifikasi bahaya, penilaian risiko, pengendalian) pada kegiatan yang berkaitan dengan keberangkatan kapal dan proses administrasi di pelabuhan.	Penelitian ini menggunakan metode HIRARC dan berfokus pada risiko K3 pengawas perikanan di pelabuhan, sedangkan penelitian penulis menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menganalisis risiko administratif dalam pengelolaan dokumen crew di perusahaan crewing.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan dasar pemikiran dalam penelitian yang disusun berdasarkan fakta-fakta, observasi, serta kajian pustaka. Uraian dalam kerangka pemikiran menjelaskan hubungan dan keterkaitan antara variabel-variabel penelitian yang digunakan. Variabel-variabel tersebut dikaji secara mendalam dan relevan dengan permasalahan yang diteliti, sehingga dapat dijadikan dasar dalam menjawab pertanyaan penelitian serta menemukan solusi terhadap masalah yang diangkat dalam penelitian ini.

Kerangka ini juga membantu peneliti dalam menyusun arah dan batasan kajian,

sehingga penelitian dapat lebih terfokus dan sistematis. Selain itu, kerangka pemikiran memberikan gambaran logis tentang alur berpikir peneliti dalam mengidentifikasi masalah, merumuskan tujuan, dan merancang solusi. Dengan demikian, kerangka pemikiran berfungsi sebagai jembatan antara landasan teori dan proses analisis yang dilakukan, yang pada akhirnya mendukung proses penarikan kesimpulan yang valid dan dapat dipertanggung jawabkan.

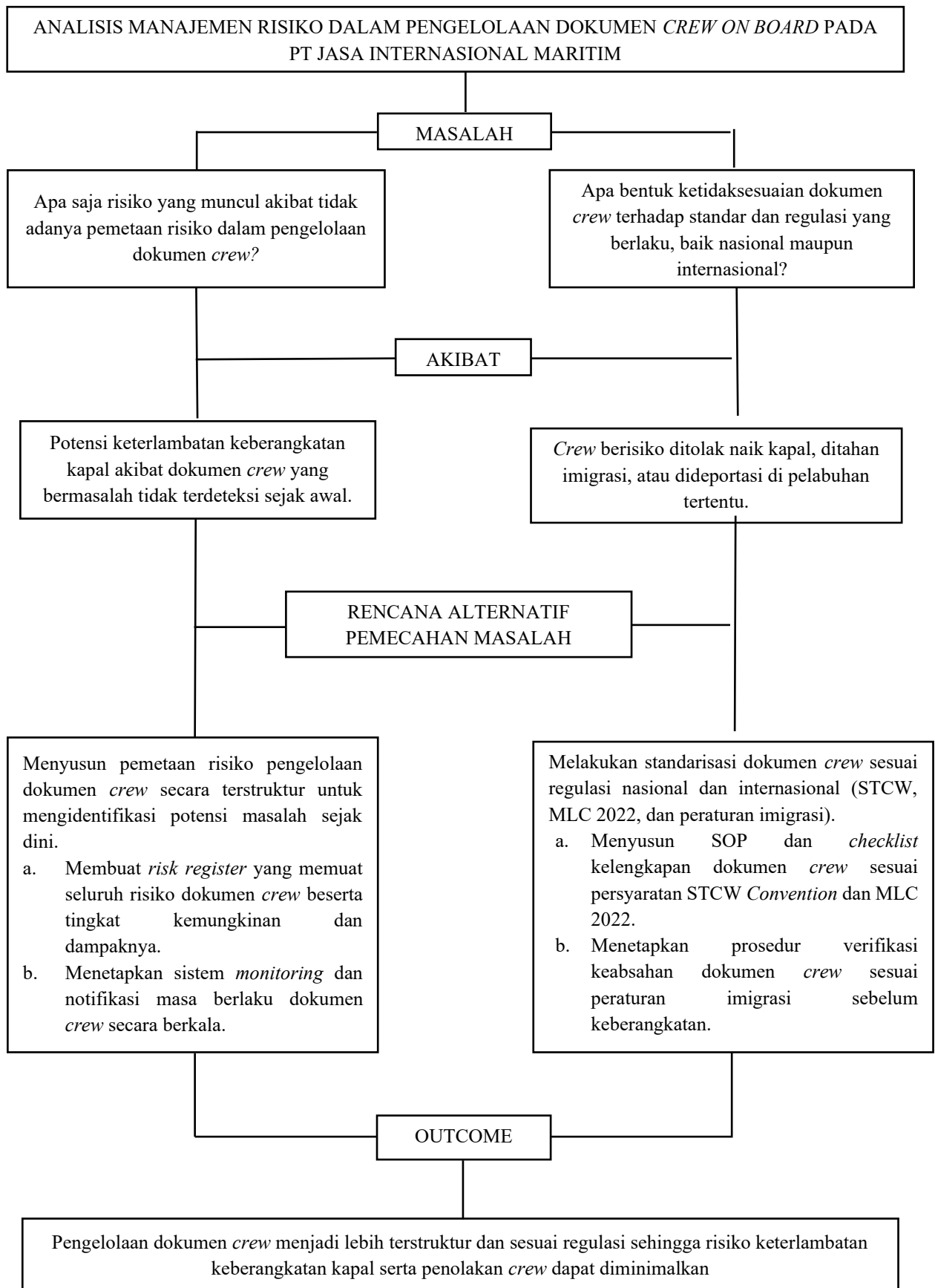
Untuk menyusun pembahasan dalam skripsi ini secara sistematis, dibuat suatu kerangka pemikiran yang berfokus pada pokok permasalahan, yaitu mengenai

**”ANALISIS MANAJEMEN RISIKO DALAM PENGELOLAAN
DOKUMEN *CREW ON BOARD* PADA PT JASA INTERNASIONAL
MARITIM”**

Pendekatan manajemen risiko digunakan sebagai landasan dalam penelitian ini dengan tujuan untuk mengidentifikasi, menganalisis, dan mengevaluasi risiko yang muncul dalam pengelolaan dokumen *crew on board*. Melalui tahapan identifikasi risiko, penelitian ini berupaya mengungkap berbagai jenis risiko yang terjadi selama proses pengurusan, pengecekan, dan pengendalian dokumen *crew*. Selanjutnya, dilakukan analisis dan evaluasi risiko untuk menilai tingkat kemungkinan terjadinya risiko serta dampaknya terhadap operasional perusahaan, sehingga dapat ditentukan prioritas risiko yang memerlukan penanganan segera.

Tahap akhir dari kerangka pemikiran ini adalah penyusunan mitigasi risiko sebagai upaya pengendalian dan pencegahan terhadap risiko-risiko yang telah diidentifikasi. Mitigasi risiko diharapkan dapat menjadi rekomendasi bagi PT Jasa Internasional Maritim dalam memperbaiki sistem pengelolaan dokumen *crew*, meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi, serta meminimalkan hambatan dalam proses *crew on board*. Dengan demikian, penerapan manajemen risiko dalam pengelolaan dokumen *crew on board* diharapkan mampu mendukung kelancaran operasional kapal dan meningkatkan kinerja perusahaan secara keseluruhan.

Tabel 2. 1 Kerangka Pemikiran



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan mengenai analisis manajemen risiko dalam pengelolaan dokumen *crew on board* pada PT Jasa Internasional Maritim, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

1. Berdasarkan hasil analisis risiko menggunakan pendekatan *Likelihood* (L) × *Severity* (S), terdapat 15 risiko yang teridentifikasi dalam pengelolaan dokumen *crew on board* di PT Jasa Internasional Maritim. Dari 15 risiko tersebut, 2 risiko berada pada kategori *Extreme* (Risk Level 25 dan 20), yaitu keterlambatan penerbitan paspor *crew* dan kedaluwarsanya sertifikat kompetensi *crew*. Kedua risiko ini memiliki tingkat kemungkinan tinggi (L=4) dan tingkat keparahan dampak tinggi (S=4) karena berdampak langsung pada ketidakmampuan *crew* untuk *on board* dan dapat menghambat operasional kapal secara keseluruhan. Selain itu, terdapat 10 risiko pada kategori *High* (Risk Level 12) dan 3 risiko pada kategori *Medium* (Risk Level 9). Tidak ditemukan risiko pada kategori *Low*, yang menunjukkan bahwa seluruh risiko dalam pengelolaan dokumen *crew* di PT Jasa Internasional Maritim memerlukan perhatian dan penanganan yang sistematis.
2. Berdasarkan hasil analisis ketidaksesuaian dokumen *crew* terhadap standar dan regulasi yang berlaku, ditemukan bahwa PT Jasa Internasional Maritim masih menghadapi berbagai bentuk ketidaksesuaian, baik terhadap regulasi internasional maupun nasional. Ketidaksesuaian terhadap *STCW Convention* meliputi sertifikat kompetensi yang tidak sesuai jabatan, sertifikat profesiensi yang tidak lengkap, dan endorsement yang sudah kedaluwarsa. Ketidaksesuaian terhadap *MLC 2022* meliputi pelaksanaan *medical check-up* di klinik yang tidak terakreditasi dan *Seafarer Employment Agreement* (SEA) yang tidak sesuai

format standar. Ketidaksesuaian terhadap peraturan imigrasi meliputi paspor *crew* yang masa berlakunya kurang dari enam bulan dan visa yang tidak sesuai rute pelayaran. Seluruh ketidaksesuaian tersebut terjadi karena tidak adanya panduan regulasi tertulis, tidak adanya jadwal pembaruan regulasi, dan tidak adanya penanggung jawab khusus yang memantau perubahan regulasi secara berkala di PT Jasa Internasional Maritim.

Berdasarkan kedua temuan tersebut, peneliti merumuskan dua program pemecahan masalah utama. Program pertama adalah pemetaan risiko dan sistem *monitoring*, yaitu penyusunan *risk register* resmi perusahaan, pembangunan sistem *monitoring* digital berbasis *cloud* untuk memantau masa berlaku dokumen secara *real-time*, serta penetapan SOP tertulis komprehensif, prosedur *double-checking*, dan *checklist* pemeriksaan akhir yang baku. Program kedua adalah standarisasi dokumen *crew* sesuai regulasi, yaitu standarisasi seluruh dokumen *crew* sesuai persyaratan STCW *Convention*, MLC 2022, dan peraturan imigrasi melalui penyusunan panduan regulasi tertulis, penunjukan penanggung jawab pemantauan regulasi, standarisasi klinik MCU rekanan terakreditasi, serta koordinasi rutin dengan Kementerian Perhubungan dan Syahbandar.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan penelitian di atas, peneliti mengajukan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi PT Jasa Internasional Maritim dalam meningkatkan kualitas sistem pengelolaan dokumen *crew on board*.

1. Audit Pengelolaan Dokumen Crew

Manajemen perusahaan disarankan untuk menjadwalkan *audit internal* minimal dua kali dalam setahun, dengan menetapkan auditor internal yang independen dari divisi *crewing* itu sendiri. *Audit internal* yang terstruktur akan membantu manajemen mendeteksi ketidaksesuaian dokumen *crew* sebelum ditemukan oleh auditor eksternal atau *Port State Control*, sehingga potensi sanksi dan gangguan operasional dapat diantisipasi lebih awal.

2. Menunjuk Penanggung Jawab Pemantauan Regulasi

PT Jasa Internasional Maritim perlu menunjuk seorang staf sebagai penanggung jawab khusus pemantauan regulasi pelayaran, baik nasional maupun internasional. Penanggung jawab ini bertugas memantau pembaruan STCW *Convention*, MLC 2022, ISM *Code*, dan peraturan Kementerian Perhubungan

secara berkala, serta menyebarkan informasi regulasi terbaru kepada seluruh tim *crewing* agar dokumen *crew* selalu memenuhi persyaratan yang berlaku.

3. Digitalisasi Sistem Pengelolaan Dokumen Crew

Perusahaan disarankan untuk berinvestasi dalam pengembangan sistem digitalisasi dokumen *crew* berbasis *cloud* yang terintegrasi, mencakup penyimpanan dokumen elektronik, pemantauan masa berlaku seluruh sertifikat dan dokumen *crew* secara otomatis, serta notifikasi digital kepada penanggung jawab apabila terdapat dokumen yang mendekati masa kedaluwarsa. Digitalisasi bukan sekadar memindahkan dokumen fisik ke format elektronik, melainkan membangun ekosistem informasi yang memungkinkan manajemen memantau status dokumen seluruh *crew* secara *real-time* dari mana saja. Langkah ini sejalan dengan prinsip informasi terdokumentasi dalam Klausul 7.5 ISO 9001:2015 dan akan secara signifikan mengurangi risiko kehilangan dokumen, keterlambatan pengurusan, serta kesalahan data yang selama ini menjadi permasalahan utama di PT Jasa Internasional Maritim.

4. Melakukan *Transfer Knowledge* dan Penguatan SDM

Mengingat keterbatasan SDM di divisi *crewing*, PT Jasa Internasional Maritim perlu melakukan *transfer knowledge* secara terdokumentasi melalui SOP yang terinci agar pengelolaan dokumen *crew* tidak bergantung hanya pada satu petugas. Perusahaan juga disarankan untuk menetapkan *backup staff* yang memahami seluruh proses pengelolaan dokumen *crew* sehingga operasional tetap berjalan lancar meskipun petugas utama tidak tersedia.

5. Penguatan Jumlah dan Kompetensi Staf *Crewing*

PT Jasa Internasional Maritim disarankan untuk melakukan kajian beban kerja divisi *crewing* guna menentukan jumlah staf yang ideal sesuai dengan volume pengelolaan dokumen *crew* yang ditangani. Ketergantungan pada satu petugas dokumen merupakan salah satu risiko operasional yang teridentifikasi dalam penelitian ini dan dapat mengakibatkan seluruh proses terhenti apabila petugas bersangkutan tidak tersedia. Oleh karena itu, penambahan staf *crewing* yang terlatih perlu disertai dengan program orientasi dan *transfer knowledge* yang terstruktur, sehingga setiap staf memiliki kemampuan yang setara dalam menangani pengurusan dokumen *crew*. Pemerintah melalui Ditjen Perhubungan Laut juga disarankan untuk menetapkan standar minimum rasio jumlah staf administrasi terhadap jumlah *crew* yang dikelola sebagai acuan bagi seluruh

perusahaan *crewing* di Indonesia

6. Saran bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya yang tertarik melakukan penelitian pada topik serupa, disarankan untuk mengkaji efektivitas implementasi sistem *monitoring digital* dokumen *crew* di perusahaan *crewing* atau mengembangkan sistem informasi manajemen risiko dokumen *crew* berbasis teknologi yang dapat langsung diimplementasikan. Penelitian lanjutan juga dapat dilakukan dengan menggunakan metode campuran (*mixed methods*) atau memperluas cakupan penelitian pada lebih dari satu perusahaan *crewing* untuk menghasilkan temuan yang lebih komprehensif dan dapat digeneralisasi.