BAB III
METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang digunakan untuk menyelidiki, menemukan, menggambarkan dan menjelaskan kualitas atau keistimewaan dari pengaruh sosial yang tidak dapat dijelaskan, diukur atau digambarkan melalui pendekatan kuantitatif

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi, data dan fakta-fakta nyata mengenai Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana penelitian akan dilakukan. Pemilihan lokasi juga harus didasarkan pada pertimbangan-pertimbangan kemenarikan, keunikan dan kesesuaian dengan topik yang dipilih. Dalam penulisan karya ilmiah terapan ini penulis melakukan penelitian di kapal MT.CAPE TAMPA dimana penulis melaksanakan praktek laut di kapal tersebut selama 12 bulan.

3.3 Sumber Data

Ada dua jenis sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Data Primer

Data primer merupakan informasi yang diperoleh dari sumber-sumber primer yaitu informasi dari narasumber. Data yang dibuat oleh peneliti untuk maksud khusus menyelesaikan permasalahan yang sedang ditanganinya sehingga dikumpulkan sendiri oleh peneliti dilakukan. Data primer di dapat dari sumber informan yaitu perorangan atau individu seperti wawancara yang dilakukan oleh si peneliti. Yang menjadi data primer dalam penelitian ini adalah Nakhoda dan *officer* di atas kapal. Data primer juga disebut sebagai data mentah dikarenakan data yang pertama kali yang dikumpulkan oleh peneliti melalui upaya pengambilan data di lapangan secara langsung dari objek yang diteliti.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018:225) mengatakan bahwa data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpulan data, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen. Sumber data sekunder digunakan untuk mendukung informasi yang didapatkan dari sumber data primer yaitu dari bahan pustaka, literatur, penelitian terdahulu, buku, laporan-laporan kegiatan yang diadakan oleh perpustakaan asmani dan lain sebagainya. Yang menjadi data sekunder penelitian adalah, peneliti mengambil beberapa buku pendukung peneliti dalam memperoleh data.

3.4 Pemilihan Informan

Pengertian informan penelitian adalah narasumber yang merujuk pada seseorang yang paham terkait dengan objek penelitian serta mampu memberikan penjabaran tentang topik penelitian yang diangkat.(Sugiyono,2018)

Penelitian informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. Teknik *purposive sampling* adalah teknik yang dilakukan dengan pertimbangan tertentu, bukan berdasarkan strata,daerah, tetapi berdasarkan tujuan dari penelitian. Sumber informan dalam penelitian ini adalah *officer* dan ABK yang ada diatas kapal. Berikut tabel pemilihan informan di MT CAPE TAMPA :

Tabel 3.4 Pemilihan informan

No	Nama	Jabatan	Alasan
1.	Muhammad, Rendy Reza	Mualim 1	Karena pada saat proses muatan kargo mualim 1 yang bertanggung jawab penuh atas hal tersebut
2.	Marie, Muhammad	Mualim 2	Karena pada saat proses muatan kargo mualim 1 yang sedang berada di CCR
3.	Robby, Syaputra	Able Seaman	Karena pada saat proses muatan kargo terjadi able seaman bertugas jaga ketika di deck.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data peneliti melakukan teknik triangulasi. Menurut Sugiyono (2018:330) triangulasi diartikan sebagai teknik yang bersifat

menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada.

Untuk mendapatkan data yang diperlukan, maka penulis menggunakan cara pengumpulan data sebagai berikut :

1. Teknik Observasi (pengamatan langsung)

Teknik observasi adalah suatu proses pengamatan dan pencatatan secara sistematis, logis, objektif dan rasional mengenai berbagai fenomena, baik dalam situasi yang sebenarnya maupun dalam situasi buatan untuk mencapai tujuan tertentu. Observasi dilakukan dengan tujuan mendapatkan sebuah kesimpulan mengenai obyek yang diamati. Observasi juga bertujuan untuk menggambarkan segala hal yang berhubungan yang diteliti

2. Teknik wawancara (*interview*)

Wawancara adalah bentuk komunikasi antara dua orang, melibatkan seseorang yang ingin memperoleh informasi dari seseorang lainnya dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan berdasarkan tujuan tertentu. Teknik wawancara adalah proses interaktif dimana seorang peneliti mengajukan pertanyaan dengan seorang responden yang memberikan jawaban atau tanggapan (Miles and Huberman:1994). Teknik wawancara yang digunakan yaitu wawancara secara langsung dengan Nakhoda, Perwira kapal MT. CAPE TAMPA. ketika melaksanakan proses pertanyaan

3. Teknik studi kepustakaan (*literature*)

Menurut Sugiyono (2008), Teknik dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data kualitatif dengan melihat atau menganalisis

dokumen-dokumen yang dibuat dengan pengambilan gambar atau foto diatas kapal MT. CAPE TAMPA dimana Penulis melakukan Praktek Laut (PRALA).

3.6 Instrumen Penelitian

Instrument dalam penelitian kualitatif adalah yang melakukan penelitian itu sendiri, yaitu peneliti. Peneliti dalam penelitian kualitatif merupakan orang yang membuka kunci, menelaah, dan mengeksplorasi seluruh ruang secara cermat, tertib, dan leluasa, bahkan ada yang menyebutkan sebagai *key instrument.* Adapun instrumen tambahan yang membantu dalam penelitian ini adalah buku catatan, alat tulis, alat perekam wawancara, pedoman *list* wawancara, pengambil gambar (kamera). Dalam penelitian ini penulis menggunakan 3 instrumen penelitian, yaitu :

3.6.1 Observasi

Observasi yaitu proses pengamatan menyeluruh dan mencermati perilaku pada suatu kondisi tertentu. Pada dasarnya, observasi bertujuan untuk mendeskripsikan aktivitas, individu, serta makna kejadian berdasarkan perspektif individu.

Pengamatan dilakukan langsung di kapal MT. CAPE TAMPA untuk mengamati penerapan SMCP. Dalam teknik ini penulis akan melakukan pencarian dari berbagai sumber yang ada secara langsung dan akan mengumpulkan data-data dan informasi yang sesuai dengan keadaan yang terjadi sebenarnya di kapal, sehingga Penulis dapat menilai bagaimana

penerapan SMCP, Pemahaman awak kapal dalam menggunakan SMCP serta upaya apa yang dilakukan untuk mengoptimalkan SMCP di kapal.

3.6.2 Wawancara

Sugiyono, (2018) Wawancara adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan secara terstruktur maupun tidak terstruktur dan bisa dilakukan dengan cara tatap muka atau secara langsung maupun dengan menggunakan jaringan telepon. Penulis melakukan Pengumpulan informasi dan data dengan menggunakan wawancara atau dialog dengan narasumber yang ada yaitu kepada Nahkoda, Mualim I (*Chief Officer*) dan Mualim II (*Second Officer*), dimana Penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) yakni di kapal MT CAPE TAMPA

3.6.3 Dokumentasi

Menurut sugiyono (2018), studi dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif. Studi dokumen dapat berupa data berbentuk tulisan,gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), cerita, biografi, peraturan, kebijakan.

3.7 Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara Sistematis data yang diperoleh dari hasil pengamatan, wawancara, catatan lapangan,dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke sintesis,menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang

akan dipelajari, dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain (sugiyono:2018)

Analisis data model Miles dan Huberman ini merupakan sebuah proses yang memiliki siklus yang interaktif dan saling berkaitan. Tiga hal utama, reduksi data, penyajian data *display data,* dan verifikasi, sebagai sumbu dalam melakukan penelitian. Ketiga tahapan tersebut harus saling memiliki korelasi antar data yang diperoleh.

Prinsip pokok teknik analisis kualitatif ialah mengolah dan menganalisis data-data yang terkumpul menjadi data yang sistematik, teratur, terstruktur, dan mempunyai makna. Seluruh data dari hasil penelitian diperoleh, dilaksanakan teknik analisis data.

Dalam metode penelitian ini penulis akan melakukan aktivitas dalam menganalisis data sebagai berikut :

a. Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan sebagai serangkaian teknik dan metode untuk mengumpulkan informasi yang relevan dan berkualitas dari partisipan atau sumber-sumber lain. Pada tahapan ini penulis akan melakukan pengumpulan data yang akan melibatkan faktor mengapa perlu dilakukan analisis pada saat melakukan olah gerak memasuki alur pelayaran sempit, berdasarkan pengamatan secara langsung yang dilakukan oleh penulis

b. Reduksi Data

Menurut Sugiyono, (2018:247-249) reduksi data adalah merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting yang sesuai dengan topik penelitian, mencari tema dan polanya, dan pada akhirnya memberikan gambaran yang lebih jelas serta mempermudah untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya. Dengan demikian penulis akan merangkum data yang telah penulis dapatkan menjadi lebih kompleks serta rinci terhadap penelitian yang penulis lakukan.

c. Penarikan Kesimpulan

Menurut Sugiyono (2018) penilaian kesimpulan adalah suatu tahap dalam penelitian kualitatif dimana peneliti membuat suatu generalisasi, interpretasi, dan kesimpulan tentang temuan penelitian. Pada tahapan ini penulis akan menarik kesimpulan dari data yang telah terkumpul, dan telah dianalisis. Dalam tahap ini beberapa data yang masih kurang jelas akan semakin diperjelas dan menjadi data rinci mengenai penelitian yang penulis lakukan, kesimpulan dalam penelitian kualitatif ini akan dapat menjawab rumusan masalah yang ada namun bisa juga menjadi tidak menjawab rumusan masalah tersebut hal ini dikarenakan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan dapat berkembang setelah dilakukan secara langsung di lapangan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

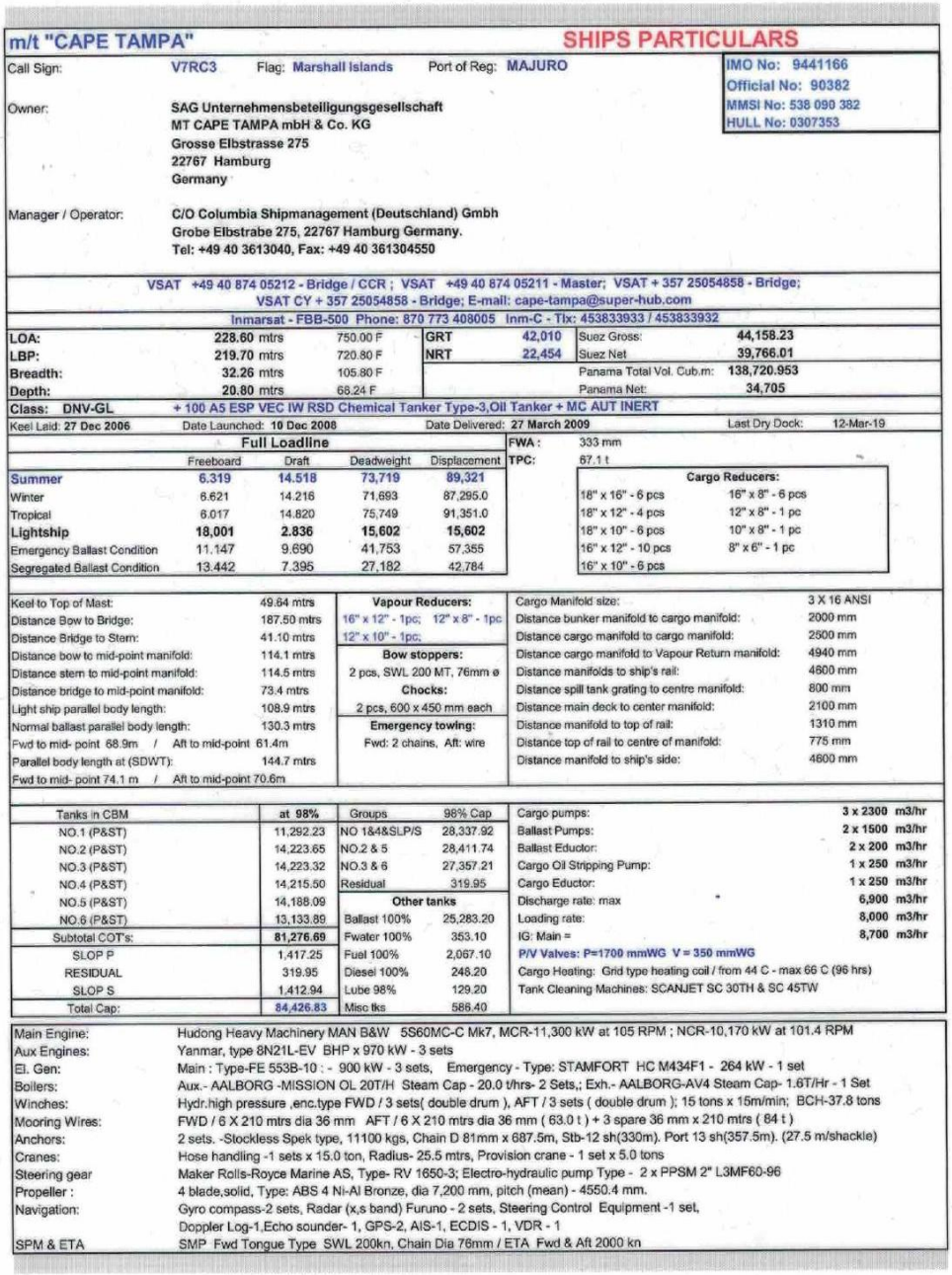
4. 1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

MT CAPE TAMPA adalah Kapal Tanker yang digunakan untuk memasok atau membawa cairan muatan berbentuk cair, seperti minyak mentah, bahan kimia, atau produk-produk petrokimia dari satu tempat ke tempat lain melalui laut atau perairan. Kapal ini dibangun di *New times ship Building* dibawah naungan *Columbia Ship Management.*

Gambar 4.1 Kapal MT CAPE TAMPA
Sumber: MT CAPE TAMPA

Disini penulis mengambil penelitian tentang Optimalisasi Kemampuan *Crew* Menggunakan SMCP Guna Menunjang

Keselamatan Kapal di MT. Cape Tampa dikarenakan penulis melaksanakan praktek laut di kapal. Berikut merupakan data kapal MT CAPE TAMPA secara umum yang terdapat di *Ship Particular*



m/t "CAPE TAMPA" — **SHIPS PARTICULARS**

Call Sign: V7RC3 Flag: Marshall Islands Port of Reg: MAJURO

IMO No: 9441166
Official No: 90382
MMSI No: 538 090 382
HULL No: 0307353

Owner: SAG Unternehmensbeteiligungsgesellschaft
MT CAPE TAMPA mbH & Co. KG
Grosse Elbstrasse 275
22767 Hamburg
Germany

Manager / Operator: C/O Columbia Shipmanagement (Deutschland) Gmbh
Grobe Elbstrabe 275, 22767 Hamburg Germany.
Tel: +49 40 3613040, Fax: +49 40 361304550

VSAT +49 40 874 05212 - Bridge / CCR ; VSAT +49 40 874 05211 - Master; VSAT + 357 25054858 - Bridge;
VSAT CY + 357 25054858 - Bridge; E-mail: cape-tampa@super-hub.com
Inmarsat - FBB-500 Phone: 870 773 408005 Inm-C - Tlx: 453833933 / 453833932

LOA:	228.60 mtrs	750.00 F	GRT	42,010	Suez Gross:	44,158.23
LBP:	219.70 mtrs	720.80 F	NRT	22,454	Suez Net	39,766.01
Breadth:	32.26 mtrs	105.80 F			Panama Total Vol. Cub.m:	138,720.953
Depth:	20.80 mtrs	68.24 F			Panama Net:	34,705

Class: DNV-GL + 100 A5 ESP VEC IW RSD Chemical Tanker Type-3,Oil Tanker + MC AUT INERT

Keel Laid: 27 Dec 2006 Date Launched: 10 Dec 2008 Date Delivered: 27 March 2009 Last Dry Dock: 12-Mar-19

Full Loadline

	Freeboard	Draft	Deadweight	Displacement
Summer	6.319	14.518	73,719	89,321
Winter	6.621	14.216	71,693	87,295.0
Tropical	6.017	14.820	75,749	91,351.0
Lightship	18,001	2.836	15,602	15,602
Emergency Ballast Condition	11.147	9.690	41,753	57,355
Segregated Ballast Condition	13.442	7.395	27,182	42,784

FWA : 333 mm
TPC: 67.1 t

Cargo Reducers:

18" x 16" - 6 pcs	16" x 8" - 6 pcs
18" x 12" - 4 pcs	12" x 8" - 1 pc
18" x 10" - 6 pcs	10" x 8" - 1 pc
16" x 12" - 10 pcs	8" x 6" - 1 pc
16" x 10" - 6 pcs	

Keel to Top of Mast:	49.84 mtrs	**Vapour Reducers:**		Cargo Manifold size:	3 X 16 ANSI
Distance Bow to Bridge:	187.50 mtrs	16" x 12" - 1pc; 12" x 8" - 1pc		Distance bunker manifold to cargo manifold:	2000 mm
Distance Bridge to Stern:	41.10 mtrs	12" x 10" - 1pc;		Distance cargo manifold to cargo manifold:	2500 mm
Distance bow to mid-point manifold:	114.1 mtrs	**Bow stoppers:**		Distance cargo manifold to Vapour Return manifold:	4940 mm
Distance stern to mid-point manifold:	114.5 mtrs	2 pcs, SWL 200 MT, 76mm ø		Distance manifolds to ship's rail:	4800 mm
Distance bridge to mid-point manifold:	73.4 mtrs	**Chocks:**		Distance spill tank grating to centre manifold:	800 mm
Light ship parallel body length:	108.9 mtrs	2 pcs, 600 x 450 mm each		Distance main deck to center manifold:	2100 mm
Normal ballast parallel body length:	130.3 mtrs	**Emergency towing:**		Distance manifold to top of rail:	1310 mm
Fwd to mid- point 68.9m / Aft to mid-point 61.4m		Fwd: 2 chains, Aft: wire		Distance top of rail to centre of manifold:	775 mm
Parallel body length at (SDWT):	144.7 mtrs			Distance manifold to ship's side:	4600 mm
Fwd to mid- point 74.1 m / Aft to mid-point 70.6m					

Tanks in CBM	at 98%	Groups	98% Cap
NO.1 (P&ST)	11,292.23	NO 1&4&SLP/S	28,337.92
NO.2 (P&ST)	14,223.65	NO.2 & 5	28,411.74
NO.3 (P&ST)	14,223.32	NO.3 & 6	27,357.21
NO.4 (P&ST)	14,215.50	Residual	319.95
NO.5 (P&ST)	14,188.09	**Other tanks**	
NO.6 (P&ST)	13,133.89	Ballast 100%	25,283.20
Subtotal COT's:	81,276.69	Fwater 100%	353.10
SLOP P	1,417.25	Fuel 100%	2,067.10
RESIDUAL	319.95	Diesel 100%	248.20
SLOP S	1,412.94	Lube 98%	129.20
Total Cap:	84,426.83	Misc tks	586.40

Cargo pumps:	3 x 2300 m3/hr
Ballast Pumps:	2 x 1500 m3/hr
Ballast Eductor:	2 x 200 m3/hr
Cargo Oil Stripping Pump:	1 x 250 m3/hr
Cargo Eductor:	1 x 250 m3/hr
Discharge rate: max	6,900 m3/hr
Loading rate:	8,000 m3/hr
IG: Main =	8,700 m3/hr
P/V Valves: P=1700 mmWG V = 350 mmWG	
Cargo Heating: Grid type heating coil / from 44 C - max 66 C (96 hrs)	
Tank Cleaning Machines: SCANJET SC 30TH & SC 45TW	

Main Engine:	Hudong Heavy Machinery MAN B&W 5S60MC-C Mk7, MCR-11,300 kW at 105 RPM ; NCR-10,170 kW at 101.4 RPM
Aux Engines:	Yanmar, type 8N21L-EV BHP x 970 kW - 3 sets
El. Gen:	Main : Type-FE 553B-10 : - 900 kW - 3 sets, Emergency - Type: STAMFORT HC M434F1 - 264 kW - 1 set
Boilers:	Aux.- AALBORG -MISSION OL 20T/H Steam Cap - 20.0 t/hrs- 2 Sets,; Exh.- AALBORG-AV4 Steam Cap- 1.6T/Hr - 1 Set
Winches:	Hydr.high pressure ,enc.type FWD / 3 sets(double drum), AFT / 3 sets (double drum); 15 tons x 15m/min; BCH-37.8 tons
Mooring Wires:	FWD / 6 X 210 mtrs dia 36 mm AFT / 6 X 210 mtrs dia 36 mm (63.0 t) + 3 spare 36 mm x 210 mtrs (84 t)
Anchors:	2 sets. -Stockless Spek type, 11100 kgs, Chain D 81mm x 687.5m, Stb-12 sh(330m). Port 13 sh(357.5m). (27.5 m/shackle)
Cranes:	Hose handling -1 sets x 15.0 ton, Radius- 25.5 mtrs, Provision crane - 1 set x 5.0 tons
Steering gear	Maker Rolls-Royce Marine AS, Type- RV 1650-3; Electro-hydraulic pump Type - 2 x PPSM 2" L3MF60-96
Propeller :	4 blade,solid, Type: ABS 4 Ni-Al Bronze, dia 7,200 mm, pitch (mean) - 4550.4 mm.
Navigation:	Gyro compass-2 sets, Radar (x,s band) Furuno - 2 sets, Steering Control Equipment -1 set, Doppler Log-1,Echo sounder- 1, GPS-2, AIS-1, ECDIS - 1, VDR - 1
SPM & ETA	SMP Fwd Tongue Type SWL 200kn, Chain Dia 76mm / ETA Fwd & Aft 2000 kn

Kapal MT CAPE TAMPA memiliki crew sebanyak 22 orang dengan pelayaran rute seluruh dunia. Berikut adalah data *crew* dan jabatan sesuai *crew list.*

GOF-01.2b: Crew List

This list is to be filed in MF.04.

1. Name of ship:	Cape Tampa
2. Call Sign:	V7RC3
3. Flag State of ship:	Marshall Islands

No.	Family name, Given names	Rank or rating
1	KOZLOVSKIY, ALEXANDER	MASTER
2	MUHAMMAD, RENDY REZA	CHIEF. OFFICER
3	MARIE, MUHAMMAD AKBAR	2ND OFFICER
4	NURHUD, WIDYO HARSONO	3RD OFFICER
5	SADOVSKIY, KONSTANTIN	CHIEF ENGINEER
6	RINSA SAGIAN	2ND ENGR
7	TEGUH, PRAYEKNO	3RD ENGR
8	JOHN, AREVALO	4TH ENGR
9	MOCHAMMAD, FAISAL	ELECT. EGNR
10	GALLE, IFAN RENDI	BOSUN

11	EDQUILAG, REYNALDO PEQUERO	PUMPMAN
12	ROBBY, SAYPUTRA	AB 1
13	NILO, WIBOWO	AB 2
14	VILLANUEVA, ROWELLE	AB-OT 3
15	CATACUTAN, MC STEVEN FRASCO	OS 1
16	MEDIANTE, JOSHUA BACALAN	OS 2
17	SARDON, BENJIE FLORES	FITTER
18	ALDEA, ROGELMER ESCANER	OILER-1
19	PONDONG, SERAFIN JR. MARIANO	OILER-2
20	DECINA, FRITZ CAMANTIQUE	CHIEF COOK
21	CARINO, CHRISTIAN NEIL MEDRANO	MESSMAN
22	YULIZAR, FADILAH ALGI CLARA	DECK CADET

Tabel 4.2 *Crew List* Kapal MT CAPE TAMPA
Sumber: MT CAPE TAMPA

Perekrutan pelaut yang dilakukan oleh *Columbia Ship Management* dilakukan penyeleksian dan pelatihan secara baik dan teliti, agar dapat menjadi para pelaut yang profesional dan berdedikasi tinggi serta mampu berbahasa Inggris yang secara berkesinambungan selalu ditingkatkan kemampuannya, dengan selalu diadakan pelatihan *ship management* dan telah menjadi bagian integral dari pengembangan

profesionalisme dan seluruh anggota awak kapal atau *crew Columbia Ship Management.* Pelaksanaan pelatihan *ship management* dilakukan untuk meningkatkan performance atau kinerja dari seluruh awak kapal agar sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan sebagai bagian dari profesionalisme.

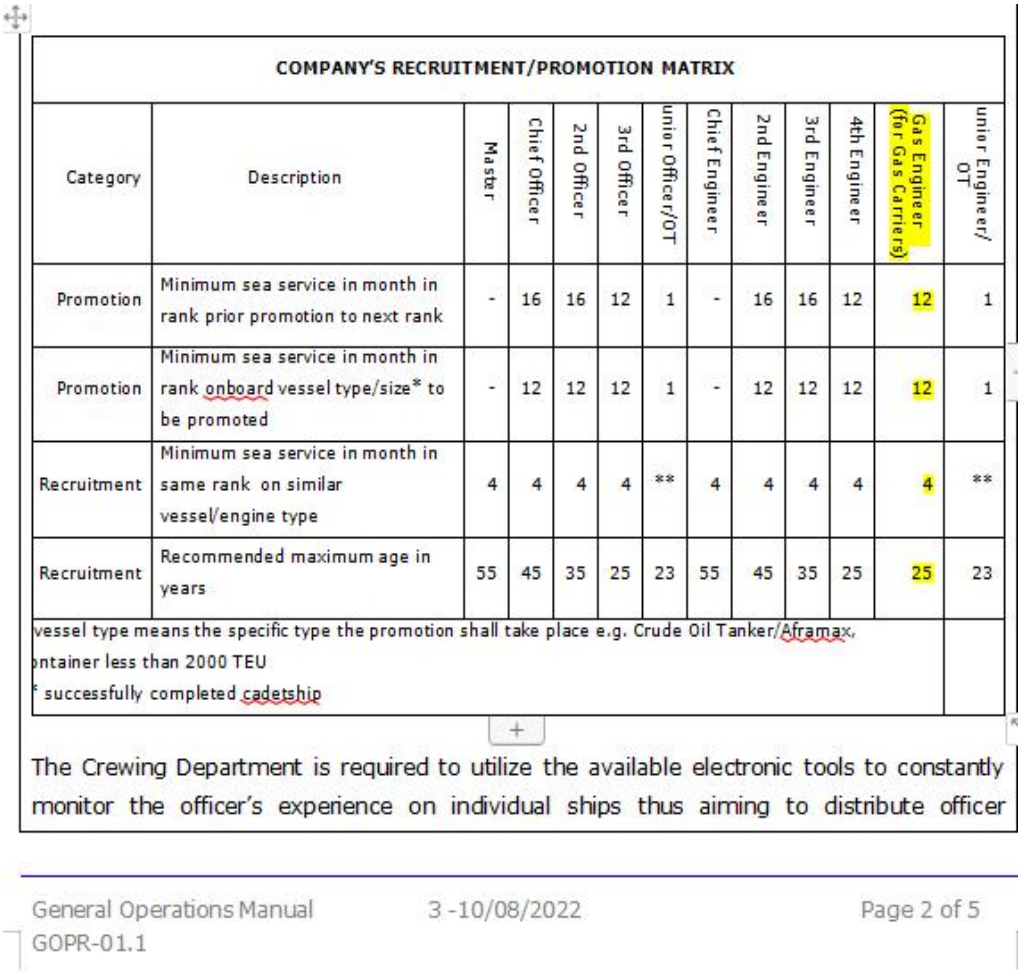
Ada beberapa kriteria pelaut *Columbia Ship management* sesuai dengan *Ship Management* Criteria, sebagai berikut:

1. Semua Nakhoda harus memiliki pengalaman yang cukup dan sesuai sebagai Nakhoda atau berpengalaman sebagai *Chief Officer* untuk Nakhoda yang baru dipromosikan, yang harus mencakup:
2. Pengalaman *manouver* terakhir sebagai *Chief Officer* atau sebagai *supernumerary* pada tipe kapal yang sama atau kelas kapal memiliki karakteristik penanganan yang sama atau mirip.
3. Telah mengikuti *Ship Handling Course* pada institusi yang diakui.
4. Semua *officer* yang bertugas jaga navigasi, menangani pra dan/atau bunker untuk kapal Kapal harus memiliki kemampuan komunikasi dalam bahasa Inggris.
5. Semua *Officer* harus memiliki sertifikat / ijazah yang sah yang diperlukan untuk jabatan dan/atau posisi di kapal mereka. Dan harus menyertakan *Dangerous Cargo Endorsement* (OT/GT/CT) sebagaimana ditentukan dalam STCW/BCH/IBC/IGC
6. Operator harus memastikan bahwa *Master* dan *Deck Officers* telah menjalan Operator harus memastikan bahwa *Master* dan *Deck Officers*

telah menjalani latihan *Bridge Resource Management* pelatihan *Bridge Resource Management*

Selain memenuhi *Safe Manning Document*, kapal yang beroperasi 24 jam terus menerus, harus memenuhi persyaratan minimum sebagai berikut :

1. Untuk kapal-kapal yang lebih besar dari 17.500 DWT - tingkat manning minimal harus terdiri dari setidaknya satu *Master* dan 3 (tiga) Perwira Dek berijazah, dan untuk departemen mesin, terlepas dari kapal UMS atau tidak, setidaknya satu *Chief Engineer* dan 2 (dua) Engineer berijazah
2. Untuk kapal kurang dari 17.500 DWT tingkat *manning Minimum* harus terdiri dari setidaknya 1 (satu) Master dan 2 (dua) Perwira Deck berijazah, dan setidaknya 1 (satu) Chief Engineer dan 1 (satu) Engineer berijazah.
3. Sangat Diutamakan jika ada 2 (dua) Perwira di atas kapal telah mengikuti pelatihan penyelidikan kecelakaan *(incident investigation*)
4. Sangat Diutamakan jika Perwira Keselamatan / Safety Officer telah mengikuti *Safety Officer Training.*
5. Kapal harus diawaki oleh awak kapal yang berpengalaman serta memahami proses dan prosedur perusahaan.



COMPANY'S RECRUITMENT/PROMOTION MATRIX

Category	Description	Master	Chief Officer	2nd Officer	3rd Officer	Junior Officer/OT	Chief Engineer	2nd Engineer	3rd Engineer	4th Engineer	Gas Engineer (for Gas Carriers)	Junior Engineer/ OT
Promotion	Minimum sea service in month in rank prior promotion to next rank	-	16	16	12	1	-	16	16	12	12	1
Promotion	Minimum sea service in month in rank onboard vessel type/size* to be promoted	-	12	12	12	1	-	12	12	12	12	1
Recruitment	Minimum sea service in month in same rank on similar vessel/engine type	4	4	4	4	**	4	4	4	4	4	**
Recruitment	Recommended maximum age in years	55	45	35	25	23	55	45	35	25	25	23

vessel type means the specific type the promotion shall take place e.g. Crude Oil Tanker/Aframax, ontainer less than 2000 TEU
* successfully completed cadetship

The Crewing Department is required to utilize the available electronic tools to constantly monitor the officer's experience on individual ships thus aiming to distribute officer

Tabel 4. 3 ***Minimum Safe Manning Company Recruitment***

Sumber : Arsip MT. CAPE TAMPA

4.2 Hasil Penelitian

Penulis melakukan penelitian selama 1 tahun di kapal MT CAPE TAMPA. Berikut ini adalah hasil penelitian yang penulis dapatkan ketika penulis melaksanakan penelitian sekaligus melaksanakan kegiatan praktek laut (PRALA) di kapal MT CAPE TAMPA khususnya mengenai judul penelitian yang diambil penulis yaitu " Optimalisasi Kemampuan *Crew* menggunakan SMCP Guna

Menunjang Keselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA“. Dalam hasil penelitian ini penulis menggunakan penyajian data dan analisa data sesuai dengan teknik pengumpulan data yang digunakan penulis dalam penelitian yang dilaksanakan di kapal MT CAPE TAMPA.

4.2.1 Penyajian Data

Pada bab ini, penulis memaparkan data dan hasil studi tentang masalah yang dirumuskan dalam Bab I, Optimalisasi Kemampuan *Crew* Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal di MT CAPE TAMPA. Informasi untuk penelitian diperoleh dari proses observasi, dokumentasi, dan wawancara penelitian dengan beberapa *crew* kapal MT. CAPE TAMPA.

1. Apa saja penyebab rendahnya kemampuan bahasa inggris *crew* di kapal?

Tabel 4.2 Faktor yang mempengaruhi kemampuan bahasa inggris crew

NO	KOMPONEN	ASPEK	INDIKATOR
1	Faktor faktor yang mempengaruhi kemampuan bahasa inggris *crew*	a. Kemampuan Menyimak	Keterbatasan kosa kata
			Konsentrasi
			Ketertarikan Terhadap topik
		b. Kemampuan membaca	Motivasi
			Kompleksitas

			Bahasa
			Kosa kata Baru
		c. Kemampuan berbicara	Faktor psikologis
			Tata Bahasa
		D. Kemampuan Menulis	Minat
			Kebiasaan
			Lingkungan

Berdasarkan dari hasil observasi, penulis memperoleh Faktor-faktor yang mempengaruhi kemampuan bahasa inggris *crew* yaitu :

a. Kemampuan Menyimak

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis selama berada di atas kapal Berdasarkan observasi yang dilakukan, kemampuan menyimak di indikasi dengan keterbatasan kosa kata, konsentrasi dan ketertarikan terhadap topik.

b. Kemampuan Membaca

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis selama berada di atas kapal MT. CAPE TAMPA. kemampuan membaca diindikasi dengan faktor motivasi, kompleksitas bahasa, dan kosa kata baru.

Kurangnya motivasi membaca teks yang berbahasa inggris membuat *crew* akan menyepelekan instruksi dari atasan yang bersifat penting.

c. Kemampuan Berbicara

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis selama berada di atas kapal MT CAPE TAMPA. Kemampuan membaca juga diindikasi oleh faktor Psikologis dan tata bahasa. Faktor Psikologis disebabkan oleh gugup nya seseorang untuk berbicara bahasa inggris. Tata bahasa sebagian besar *crew* tidak ingat dan masih bingung dengan grammar seperti *simple present tense simple past tense simple continuous tense.*

d. Kemampuan Menulis

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan penulis selama berada di atas kapal MT CAPE TAMPA. Kemampuan Menulis juga diindikasi oleh faktor minat, kebiasaan dan lingkungan. Lingkungan kerja yang sibuk membuat seorang *crew* tidak sempat melakukan pembiasaan menulis dikarenakan setelah rasa lelah setelah bekerja

2. Apa saja penyebab penerapan SMCP yang belum maksimal ?

Dalam rumusan masalah ini, saya selaku penulis di batasan masalah hanya berfokus pada penyebab penerapan SMCP yang belum maksimal. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan *crew* kapal MT CAPE TAMPA. adapun point-point yang menyebabkan

penerapan SMCP yang belum maksimal. Berikut adalah faktor yang menyebabkan terjadinya SMCP belum maksimal.

a. Wawancara

Berdasarkan hasil Wawancara yang dilakukan penulis selama berada di atas kapal MT CAPE TAMPA ditemukan faktor-faktor yang penerapan SMCP yang belum maksimal.

Tabel 4. 5 Hasil wawancara terkait dengan kurangnya penerapan SMCP di kapal

Pertanyaan	Jawaban		%
	Ya	Tidak	
Menurut anda, apa penyebab tidak diterapkan SMCP di kapal?	6	-	100%
Menurut anda, apa penyebab kurangnya penerapan SMCP ?	6	-	100%
Apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan penerapan SMCP di kapal?	6	-	100%
Menurut anda bagaimana penerapan SMCP di kapal ini?	6	-	100%
Jika *crew* kapal familiar dengan SMCP, apakah akan menambah nilai dan kualitas dari *crew*	6	-	100%

tersebut?			
Apakah ada Batasan tertentu *crew* untuk mempelajari SMCP?	6	-	100%
Menurut anda, apa penyebab tidak diterapkan SMCP di kapal?	6	-	100%
Apakah perlu diadakan edukasi untuk meningkatkan penerapan SMCP?	6	-	100%

Berdasarkan Tabel 4.5 penulis melakukan wawancara kepada beberapa *crew* yang terlibat dalam dinas jaga navigasi, yang terdiri dari 3 officer dan 3 jurumudi, pertanyaan tersebut dijawab oleh mereka juga disertai saran terkait pengetahuan dan penerapan SMCP

b. Observasi

Berdasarkan hasil yang dilakukan penulis selama berada di atas kapal MT CAPE TAMPA ditemukan faktor-faktor yang penerapan SMCP yang belum maksimal. Pada tanggal 07 Desember 2023, penulis melakukan observasi kepada *officer* dan jurumudi MT. CAPE TAMPA penyebab SMCP tidak diterapkan. Penulis mengajukan pertanyaan kepada C/O, 2/0, 3/0, serta jurumudi dan guna mengetahui penyebab tidak diterapkannya SMCP. Kemudian, C/O, 2/0, 3/0, serta jurumudi dan menguraikan jawaban dari

pertanyaan yang penulis ajukan yang kemudian penulis menyimpulkan jawaban dari informan tersebut. Ada beberapa faktor mengapa SMCP kurang maksimal dalam penerapan nya adalah minimnya pengetahuan tentang SMCP, masih banyak pelaut yang belum tau apa itu SMCP serta tujuannya, banyak pelaut merasa sudah memiliki pengalaman yang cukup, mereka tidak mau untuk meningkatkan kemampuan nya dalam berkomunikasi lagi.

4.3 Analisis Data

Dari beberapa tabel sebelum nya, diketahui bahwa :

1. Penyebab rendahnya kemampuan bahasa inggris *crew* di kapal Berdasarkan pada tabel 4.4 ditemukan beberapa faktor penyebab rendahnya kemampuan bahasa inggris *crew* di kapal yaitu kemampuan menyimak, kemampuan membaca, kemampuan berbicara, kemampuan menulis. Hasil penelitian yang telah dilakukan, menghasilkan beberapa faktor yang sangat penting untuk diperhatikan guna meningkatkan kemampuan berbahasa inggris crew di kapal. Kemampuan menyimak juga dipengaruhi oleh aspek fisiologis dan aspek psikologis. Kemudian faktor membaca, Membaca selama ini merupakan aspek yang sering dilakukan seseorang setiap harinya. Akan tetapi terdapat beberapa permasalahan terkait kemampuan membaca, khususnya membaca dalam bahasa inggris. Adapun faktor-faktor yang perlu diperhatikan

adalah faktor motivasi, faktor kompleksitas bahasa, dan kosa kata baru. Kemampuan berbicara juga mempengaruhi kemampuan berbahasa *crew*. Kemampuan berbicara memerlukan perhatian khusus guna meningkatkan kemampuan berbahasa seseorang. Terdapat dua faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan berbicara seseorang, yaitu faktor psikologis dan faktor tata bahasa. Kemudian yang terakhir faktor yang mempengaruhi kemampuan berbahasa *crew* adalah kemampuan menulis. Hal ini juga perlu diperhatikan guna meningkatkan kemampuan berbahasa seseorang. Hal yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kemampuan menulis seseorang adalah dengan memperhatikan minat dan lingkungan. Berdasarkan tabel 4.5 pertanyaan yang penulis ajukan kepada 3 *officer* dan 2 jurumudi, mereka menjawab pertanyaan tersebut serta menyampaikan pentingnya penerapan SMCP guna kelancaran operasional dan keselamatan dalam bekerja diatas kapal mengingat para pelaut tidak berasal dari satu daerah saja, melamin dari berbagai daerah yang bergabung dalam satu lingkungan kerja yang menyebabkan perbedaan bahasa Hasil wawancara yang dilakukan penulis, salah satu informan yaitu jurumudi juga menyampaikan bahwa untuk penerapan SMCP di kapal ini cukup bagus,kemudian second officer menambahkan bahwa ada beberapa faktor mengapa SMCP kurang maksimal dalam penerapan nya adalah minimnya pengetahuan tentang SMCP, masih

banyak pelaut yang belum tau apa itu SMCP serta tujuannya, maka dari itu, nahkoda serta officer di kapal wajib membimbing para bawahan nya untuk memberi pengetahuan tentang SMCP serta penerapan nya. *Second officer* juga menambahkan tidak ada batasan dalam crew untuk mempelajari SMCP, bukan hanya officer saja yang diwajibkan mempunyai pengetahuan mengenai SMCP, tetapi semua crew pada dasarnya diwajibkan juga mempunyai pengetahuan mengenai SMCP Dalam wawancara yang dilakukan penulis kepada *second officer*, ia memberikan penyebab tidak diterapkan SMCP sebagai berikut :

Mekanisme perekrutan perwira *deck* yang belum tepat masih belum menitik beratkan pada penguasaan bahasa inggris yang baik

1. Implementasi kurikulum penggunaan Bahasa Inggris Maritim yang belum maksimal
2. Kurangnya Motivasi Pelaut Indonesia dalam menguasai bahasa Inggris dengan baik dan anggapan bahwa Bahasa inggris adalah hal yang tidak wajib.

4.4 Pembahasan

Pada pembahasan ini penulis akan menjelaskan dan menjawab permasalahan yang telah dirumuskan pada rumusan masalah, yaitu tentang Optimalisasi Kemampuan *Crew* menggunakan SMCP guna

menunjang keselamatan Kapal di MT CAPE TAMPA sebagaimana telah dijelaskan dalam hasil observasi, wawancara dan dokumentasi.

1. Penyebab rendahnya kemampuan bahasa inggris *crew.*

Dari hasil observasi, penulis menemukan faktor-faktor yang mempengaruhi kemampuan bahasa inggris *crew* di kapal sebagai berikut :

1) Kemampuan Menyimak

Berdasarkan observasi, peneliti memproleh bahwa kemampuan menyimak para crew di kapal MT CAPE TAMPA masih rendah, ini terlihat ketika di intruksi untuk bekerja dengan bahasa inggris sering terjadi salah paham.. Secara teoritis diungkapkan bahwa memiliki kemampuan menyimak yang baik akan mempengaruhi kemampuan seseorang dalam berbahasa, untuk dapat memiliki kemampuan berbahasa yang baik, maka perlu memperhatikan 4 jenis kemampuan, antara lain kemampuan menyimak, kemampuan membaca, kemampuan berbicara dan kemampuan menulis Kemampuan menyimak yang baik menurut para ahli, harus memperhatikan antara lain minta, kosa kata, konsentrasi dan ketertarikan terhadap topik. Hal hal yang mempengaruhi kemampuan menyimak seseorang terbagi menjadi dua, yaitu Aspek fisiologis dan psikologis.

Adapun aspek yang meliputi fisiologis, yaitu: daya tahan tubuh dan intelegensi. Sedangkan aspek psikologis meliputi: sikap, bakat, minat, motivasi dan kecerdasan. Hal ini mengungkapkan bahwa perlu adanya perhatian khusus dan lebih terhadap aspek minta, dikarenakan apabila seseorang memiliki minat yang tinggi maka akan mempengaruhi kemampuan menyimak yang baik pula. Minat yang paling tinggi dapat dicerminkan melalui adanya antusiasme seseorang dalam melakukan sesuatu, mengerti tujuan awal dan akhir dari suatu proses belajar, memiliki kenyamanan terhadap pembicara, kemudian senantiasa memiliki semangat belajar dan yang terakhir adalah menyadarkan tentang adanya perjalanan belajar kemudian bekerja Konsentrasi juga mempengaruhi menyimak seseorang. Hal ini dijelaskan oleh terdapat beberapa kesulitan dalam menyimak antara lain adalah tidak mempunyai berkontraksi karena beberapa hal yaitu topik yang ke ketahan frock, dan lingkungan yang kurang nyaman.

2) Kemampuan Membaca

Berdasarkan observasi, peneliti menemukan bahwa kemampuan membaca crew masih rendah, ditemukan fakta sebagian besar crew memiliki motivasi yang rendah terhadap membaca. Hal ini dapat dilihat dari sikap *crew* tersebut. Contohnya SOP dan instruksi khusus sudah ditempatkan ditempat yang mudah terlihat, tetapi

masih saja ada *crew* yang bertanya bagaimana SOP dan apa instruksi khusus yang baru dari atasan Hal ini menentukan ketika memiliki kemampuan membaca merupakan salah satu cara untuk memiliki kemampuan berbahasa yang baik. Membaca selama ini merupakan aspek yang sering dilakukan seseorang setiap harinya. Akan tetapi terdapat beberapa permasalahan terkait kemampuan membaca, khususnya membaca dalam bahasa inggris. Adapun faktor-faktor yang perlu diperhatikan adalah faktor motivasi, faktor kompleksitas bahasa, dan kosa kata baru.

Hal ini mengungkapkan bahwa terdapat beberapa macam faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan membaca seseorang salah satunya adalah faktor motivasi. Adapun faktor yang mempengaruhi kemampuan seseorang dalam memahami bacaan adalah motivasi Motivasi yang tinggi memiliki pengaruh terhadap kemampuan berbahasa seseorang Motivasi dapat dilihat dari seberapa besar keinginan seseorang untuk berprestasi. Kemudian ketika seseorang yang memiliki motivasi membaca yang tinggi dapat dilihat melalui kebutuhan terhadap bacaan, tindakan untuk mencari bacaan, rasa senang terhadap bacaan, keinginan untuk selalu membaca, dan tindak lanjut (menindaklanjuti apa yang dibaca).

Adapun penyebab seseorang mengalami kesulitan dalam membaca adalah kalimat yang memiliki kompleksitas tinggi, serta keruwetan

sintaksis. Dalam berbahasa dijelaskan seseorang yang memiliki kemampuan menyimak yang baik la mampu mengelola dan mengetahui terkait struktur bahasa dan mampu membaca meskipun terdapat kompleksitas bahasa yang tinggi. Seseorang yang memiliki kemampuan membaca yang baik ia akan memahami dan memaknai suatu kalimat.

3) Kemampuan Berbicara

Berdasarkan observasi, peneliti memproleh bahwa kemampuan berbicara para crew di kapal MT CAPE TAMPA masih rendah, ini terlihat saat crew masih mengalami malu dan ketakutan dalam berdialog. Ini merupakan faktor yang mendasar untuk mendorong *crew* untuk tidak berbicara didepan public. Hal ini disebabkan karena kurangnya rasa percaya diri, dan kosakata yang dimiliki oleh *crew* yang relatif rendah sehingga *crew* lebih memilih diam daripada berbicara atau berdialog. Salah satu faktor yang mempengaruhi kemampuan berbahasa seseorang adalah kemampuan berbicara. Kemampuan berbicara memerlukan perhatian khusus guna meningkatkan kemampuan berbahasa seseorang. Terdapat dua faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan berbicara seseorang, yaitu faktor psikologis dan faktor tata bahasa. Faktor faktor yang dapat mempengaruhi kemampuan berbicara seseorang adalah faktor psikologis Faktor psikologis disebut beberapa ahli sebagai faktor yang paling berpengaruh dalam kemampuan berbicara seseorang,

meliputi motivasi, keberanian, dan budaya. Selain itu perlu juga diperhatikan faktor yang dapat menghambat kemampuan berbicara seseorang. Hal ini faktor yang yang menghambat kemampuan seseorang tersebut adalah faktor kultur, kurang motivasi, kecemasan, dan malu berbicara didepan umum.

Tata bahasa juga memilih pengaruh terhadap berbicara seseorang. Hal ini mencakup bahwa memahami tata bahasa yang berbeda merupakan salah satu penghambat seseorang dalam berbicara Perbedaan antara bahasa ibu dan bahasa inggris Berdasarkan penelitian dapat disimpulkan bahwa kapal hanya mengetahui beberapa macam tipe *grammar Crew* hanya mampu menyebutkan dan tidak mampu menjelaskan apa itu *simple present tense, past tense maupun future tense.* Hal ini menunjukan kurangnya pengetahuan *crew* mengenai tata bahasa yang dimiliki.

4) Kemampuan Menulis

Faktor terakhir yang mempengaruhi kemampuan berbahasa *crew* di kapal adalah kemampuan menulis. Hal ini juga perlu diperhatikan guna meningkatkan kemampuan berbahasa seseorang. Hal-hal yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kemampuan menulis seseorang adalah dengan memperhatikan minat dan lingkungan. Minat yang tinggi dan lingkungan yang mendukung tentu saja menjadikan seseorang memiliki kemampuan berbahasa yang baik. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada *crew* MT. Cape

Tampa, dapat disimpulkan bahwa minat mahasiswa dalam penulisan masih rendah. Hal ini terlihat melalui tidak adanya antusiasme untuk menulis dan mengisi port log dalam bahasa inggris.

2. Penyebab penerapan SMCP yang belum maksimal

Selama penulis melakukan penelitian, penulis menemukan beberapa faktor yang mempengaruhi kemampuan seorang crew menggunakan SMCP, yakni

a. Minimnya pengetahuan tentang SMCP
b. Pasif dan malu untuk belajar saat di atas kapal.
c. Tingkat keterampilan
d. Kuantitas mempraktekkan
e. Faktor usia
f. Motivasi negatif
g. Merasa cukup karena sudah memiliki pengalaman berlayar yang Lama

Didalam melakukan komunikasi terdapat aspek-aspek yang dapat mendukung proses komunikasi agar berjalan dengan lancar. Ada enam elemen dari kemampuan berkomunikasi, yaitu:

a. *Source* (Pihak yang akan menyampaikan pesan)
b. *The message* (Pesan yang akan disampaikan)
c. *The receiver* (Pihak yang akan menerima pesan)

d. *Barriers* (Hambatan di dalam berkomunikas).

e. *Response* (Reaksi atas pesan yang disampaikan).

f. *The situation* (Situasi pada saat komunikasi terjadi)

Dari keenam aspek tersebut akan membantu proses komunikasi berjalan dengan baik apabila semuanya dapat terlaksana dengan baik dan lancar. Selain itu dibutuhkan juga keterampilan dalam berkomunikasi untuk pendukung komunikasi berjalan dengan baik dan lancar. Keterampilan di dalam berkomunikasi ada tiga macam, keterampilan komunikasi lisan keterampilan komunikasi tulisan, dan keterampilan komunikasi visual

1. Keterampilan komunikasi lisan

Keterampilan komunikasi lisan (*oral communication skill)* merupakan kemampuan seseorang dalam berkomunikasi melalui berbicara dan umpan balik (*feedback*) dapat diberikan secara langsung Keterampilan komunikasi lisan sudah digunakan sejak zaman dahulu, sebab keterampilan komunikasi lisan menjadi hakikat komunikasi yang digunakan sejak manusia diciptakan, seperti halnya kita berbicara kepada orang lain dalam masyarakat.

2. Keterampilan komunikasi tulisan

Keterampilan komunikasi tulisan (*written communication skill*) merupakan kemampuan seseorang membuat pesan-pesan secara

tertulis dalam berbagai macam bentuk, seperti memo, surat, proposal, dan laporan.

3. Keterampilan komunikasi visual

Keterampilan komunikasi visual merupakan kemampuan seseorang dalam mengkomunikasikan pesan atau informasi dengan pembaca dengan berbagai kekuatan visual, seperti ilustrasi, warna, garis, dan lain sebagainya dengan bantuan teknologi. Keterampilan komunikasi visual salah satunya dapat dilihat dari karya desain grafis. Desain grafis dapat dikategorikan sebagai commercial art. karena merupakan paduan antara seni rupa (*visual art*) dan keterampilan komunikasi untuk berbisnis.

Dengan adanya aspek dan keterampilan di dalam berkomunikasi diharapkan tujuan komunikasi dapat tercapai. Tujuan komunikasi dapat dijelaskan sebagai sebuah komunikasi yang efektif dimana dapat memudahkan orang lain dalam memahami pesan yang disampaikan oleh seorang pemberi pesan (komunikator). Selain itu, komunikasi yang efektif juga bertujuan supaya informasi yang disampaikan dapat menimbulkan respon dari si penerima pesan (komunikan). Karena alasan-alasan tersebut, maka proses komunikasi yang efektif haruslah dilakukan dengan menggunakan bahasa yang jelas dan dapat dipahami oleh orang lain.

4.2.1 Upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan serta penerapan SMCP diatas kapal.

Sesuai dengan judul penelitian yang diangkat, yaitu Optimalisasi kemampuan *crew* Menggunakan SMCP Guna SMCP guna menunjang keselamatan kapal di MT. CAPE TAMPA, selama melakukan penelitian, penulis menyimpulkan upaya yang harus dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan serta penerapan SMCP diatas kapal sebagai berikut:

1. *Training* (pelatihan) di atas kapal

Dalam rangka meningkatkan. kemampuan menggunakan SMCP, maka diperlukan adanya suatu peningkatan *crew* bagi para *crew*. Untuk itu perlu dilakukan training kepada seluruh *crew*, mengenai pentingnya training ini. Adapun manfaat dari pelatihan ini yang penulis simpulkan adalah

a. Menambah pengetahuan yang bersangkutan
b. Menambah dan memperbaiki keahlian dan keterampilan.
c. Menambah kepercayaan diri *crew*
d. Meningkatkan kualitas *crew* tersebut.

2. *Assessment of competence* (penilaian) atau pengujian dari hasil yang telah dilaksanakan.

Pelatihan dari seorang *crew* tidak hanya sampai di tahap pelatihan saja tapi juga harus diadakan *assessment of competence*, yang dapat membuktikan kemampuan dari crew itu sendiri dan sebagai penunjang keprofesionalan berdasarkan kompetensi yang mereka miliki.

1. Peranan dari seorang *Master* dan Perwira yang bertanggung jawab.

Pelatihan dan penilaian yang baik diatas tidak akan berjalan apabila tidak didukung oleh kehandalan dan kecakapan dari nahkoda dan perwira diatas kapal, yang merupakan suatu elemen penting dari keberhasilan pelatihan dan penilaian kemampuan dari seorang crew.

Hal ini juga dijelaskan di dalam STCW A-1/8 untuk suatu standar kualitas yang sebenarnya harus diterapkan di atas kapal dan di perusahaan pelayaran untuk mendapatkan crew yang berkualitas adalah :

1. Setiap pihak harus menjamin bahwa sasaran pendidikan dan pelatihan dan standar-standar kompetensi yang terkait yang harus dicapai telah ditegaskan secara jelas, dan harus mengenali tingkat tingkat pengetahuan, pemahaman dan keahlian-keahlian yang sesuai dengan pemeriksaan dan pengujian yang diharuskan dibawah konvensi. Sasaran sasaran dan standar kualitas yang terkait dapat ditetapkan secara terpisah sesuai dengan program- program kursus dan pelatihan

yang berbeda-beda, dan harus meliputi penyelenggaraan sistem pemberian sertifikat yang ada.

2. Lingkup penerapan standar-standar kualitas harus mencakup penyelenggaraan sistem pemberian sertifikat, semua program-program kursus dan pelatihan, pengujian, dan penilaian yang dilaksanakan oleh, atau di bawah wewenang suatu pihak, dan juga mencakup kualifikasi serta pengalaman para instruktur dan penilai, dengan memperhatikan tinjauan-tinjauan yang telah dilakukan terhadap kebijaksanaan-kebijaksanaan, sistem-sistem, pengawasan dan jaminan kualitas, guna menjamin pencapaian sasaran yang telah ditetapkan.

3. Setiap pihak harus menjamin bahwa suatu evaluasi terhadap pengetahuan, pemahaman, keahlian dan kompetensi yang telah diperoleh dan terhadap aktivitas-aktivitas penilaian, dan juga pengevaluasian sistem administrasi yang ada, telah dilakukan. *Master* dan *Officer* harus dapat mengajarkan item item yang penting yang pada hal ini berkaitan dengan penelitian yang diteliti oleh penulis seperti dibawah ini yaitu:

a. Memahami pentingnya menguasai SMCP
b. Mengetahui tujuan dibuatnya SMCP sebagai bahasa yang digunakan secara internasional dilaut
c. Mengetahui hubungan SMCP dengan keselamatan pelayaran. Dalam rangka meningkatkan kemampuan crew menggunakan

SMCP, makan diperlukan adanya suatu peningkatan bagi para crew. Untuk itu perlu dilakukan training kepada seluruh *crew*, mengenai pentingnya training ini seperti yang dikemukakan oleh beberapa pendapat ahli :

Menurut Sugiyono (2015:82), Pelatihan merupakan serangkaian aktivitas individu dalanı meningkatkan keahlian dan pengetahuan secara sistematis sehingga mampu memiliki kinerja profesional dibidangnya. Pelatihan adalah proses pembelajaran yang memungkinkan pegawai melaksanakan pekerjaan yang sekarang sesuai dengan standar. Pelatihan adalah proses secara sistematis mengubah tingkah laku pegawai untuk mencapai tujuan organisasi. Pelatihan berkaitan dengan keahlian dan kemampuan pegawai untuk melaksanakan pekerjaan saat ini.

Berdasarkan uraian tersebut dapat ditarik suatu pengertian bahwa training adalah merupakan salah satu bentuk untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan yang dimiliki *crew* dalam rangka meningkatkan performance bagi pencapaian tujuan organisasi. Adapun manfaat dari pelatihan dan pengembangan SDM dapat dilihat dari dua sisi yakni:

Dari sisi individu *crew*:

1. Menambah pengetahuan yang bersangkutan
2. Menambah dan memperbaiki keahlian dan keterampilan.

3. Merubah sikap.

4. Menambah kepercayaan diri crew untuk berkomunikasi

5. Meningkatkan kualitas *crew* tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut dapat ditarik pengertian bahwa sasaran training dari 5 hal yaitu: Menambah pengetahuan, keahlian dan keterampilan, perubahan sikap, menambah kepercayaan diri, dan meningkatkan kualitas crew tersebut. Pelatihan dari seorang *crew* tidak hanya sampai di tahap pelatihan saja tapi juga harus diadakan *assessment of competence,* yang dapat membuktikan kemampuan dari crew itu sendiri dan sebagai penunjang keprofesionalan berdasarkan kompetensi yang mereka miliki. Berdasarkan STCW B-1/4 *Assessment Of competence* adalah merupakan suatu proses:

1. Mengumpulkan bukti yang sah dan dapat diandalkan, tentang pengetahuan calon, pemahaman dan kecakapan dalam menyelesaikan nigas, kewajiban dan tanggung jawab yang tercantum dalam 1 tabel A-II/1 dan
2. Menilai bukti tersebut sesuai dengan kriteria yang ditetapkan dalam standar yang bersangkutan.

Tata cara evaluasi kompetensi harus dirancang untuk mempertimbangkan berbagai metode pengujian yang dapat menghasilkan berbagai jenis bukti yang berbeda-beda, tentang kompetensi calon, misalnya:

a. Pengamatan langsung aktivitas latihan berkomunikasi.

b. Pengujian keahlian, kecakapan dan kompetensi SMCP

c. Praktek-praktek

d. Bukti dari pengalaman terdahulu.

e. Teknik-teknik pengajuan pertanyaan dan pernyataan secara tertulis atau lisan yang didasarkan SMCP

Pelatihan dan penilaian yang baik diatas tidak akan berjalan apabila tidak didukung oleh kehandalan dan kecakapan dari nahkoda dan perwira diatas kapal, yang merupakan suatu elemen penting dari keberhasilan pelatihan dan penilaian kemampuan dari seorang crew. Oleh karena itu, mereka harus dapat mengajarkan item item yang penting yang pada hal ini berkaitan dengan penelitian yang diteliti oleh penulis seperti dibawah ini yaitu:

1) Memahami pentingnya menguasai standard marine communication and phrases.

2) Mengetahui tujuan dibuatnya SMCP sebagai bahasa yang digunakan secara internasional dilaut.

3) Sebagai pengajar dari crew yang baru naik diatas kapal

4) Sebagai penilai penguasaan crew terhadap SMCP.

Mengacu dari keseluruhan item diatas terlihat jelas peranan penting dari seorang Perwira senior diatas kapal. Teori diatas dipertegas di dalam STCW Code B Bab II mengenai peran dan tanggung nahkoda dan perwira diatas sebagai pihak pelatih

suatu pelatihan di atas kapal

Perwira pelatih kapal harus bertanggung jawab :

1. Mengatur program pelatihan praktek di kapal. Melalui pengawasan, menjamin bahwa buku catatan pelatihan (*record book*) dipelihara dengan baik, dan seluruh persyaratan dipenuhi
2. Sejauh dapat dilakukan, memastikan dan untuk memperoleh pengalaman, sesuai dengan sasaran program pelatihan, kemajuan pelatihan dan hambatan-hambatan operasional
3. Tanggung jawab nakhoda adalah:

a. Membuat jalur hubungan antara perwira pelatih kapal dengan perwira pelatih perusahaan.

b. Menjamin bahwa semua pihak terkait, secara efektif melaksanakan program pelatihan di kapal.

4. Dengan disediakannya alat-alat/ fasilitas yang cukup.

BAB V

PENUTUPAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah penulis uraikan maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Penyebab rendah nya kemampuan bahasa inggris dikapal yaitu kemampuan menyimak, kemampuan membaca, kemampuan berbicara dan kemampuan menulis para crew masih rendah.
2. Penyebab penerapan SMCP yang belum maksimal yaitu Minimnya pengetahuan tentang SMCP, pasif dan malu untuk belajar saat di atas kapal, tingkat keterampilan, kuantitas mempraktekkan, faktor usia, motivasi negatif, merasa cukup karena sudah memiliki pengalaman berlayar yang lama

4.3 Saran

Dari hasil penelitian, ada beberapa hal yang dapat dilakukan untuk memberikan pemahaman dalam berbahasa Inggris yang baik dan benar sehingga tidak terjadi kesalahpahaman ketika melaksanakan komunikasi. Penulis mengajukan beberapa saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang bersangkutan guna sebagai peningkatan tingkat keselamatan dalam dunia pelayaran, yaitu:

1. Untuk pihak kapal

Pihak kapal harus menerapkan bahasa inggris sebagai working language, kemudian membiasakan bahasa inggris contohnya pada saat *safety meeting*, pihak kapal juga perlu melakukan *training & evaluation* terhadap kemampuan crew

2. Untuk pihak perusahaan

Pihak perusahaan dirasa perlu meningkatkan kualifikasi recruitment, kemudian mengadakan mengadakan pembekalan bahasa inggris sebelum *crew on board.*

DAFTAR PUSTAKA

IMO, Standard Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) Manila Amendment. 2017. IMO938E.

IMO, (Oktober 2014) VALIDATION OF MODEL TRAINING COURSES Model course-Maritime English.

IMO, Collision Regulation, 1972, Rude 9, Traffic Separation Scheme

IMO, Standard Marine Communication and Phrases (SMCPs) Resolution A.918(22). JICA Expert.

MILES, Huberman; HUBERMAN, A. Michael. Saldana.(2014). Qualitative data analysis: A methods sourcebook, 3.

Poerwandari. (2013). Pendekatan Kualitatif untuk Penelitian Perilaku Manusia. Jakarta: LPSP3 UI.

Siyoto, Sandu dan Ali Sodik. (2015). Dasar Metodologi Penelitian. Yogyakarta: Literasi Media Publishing.

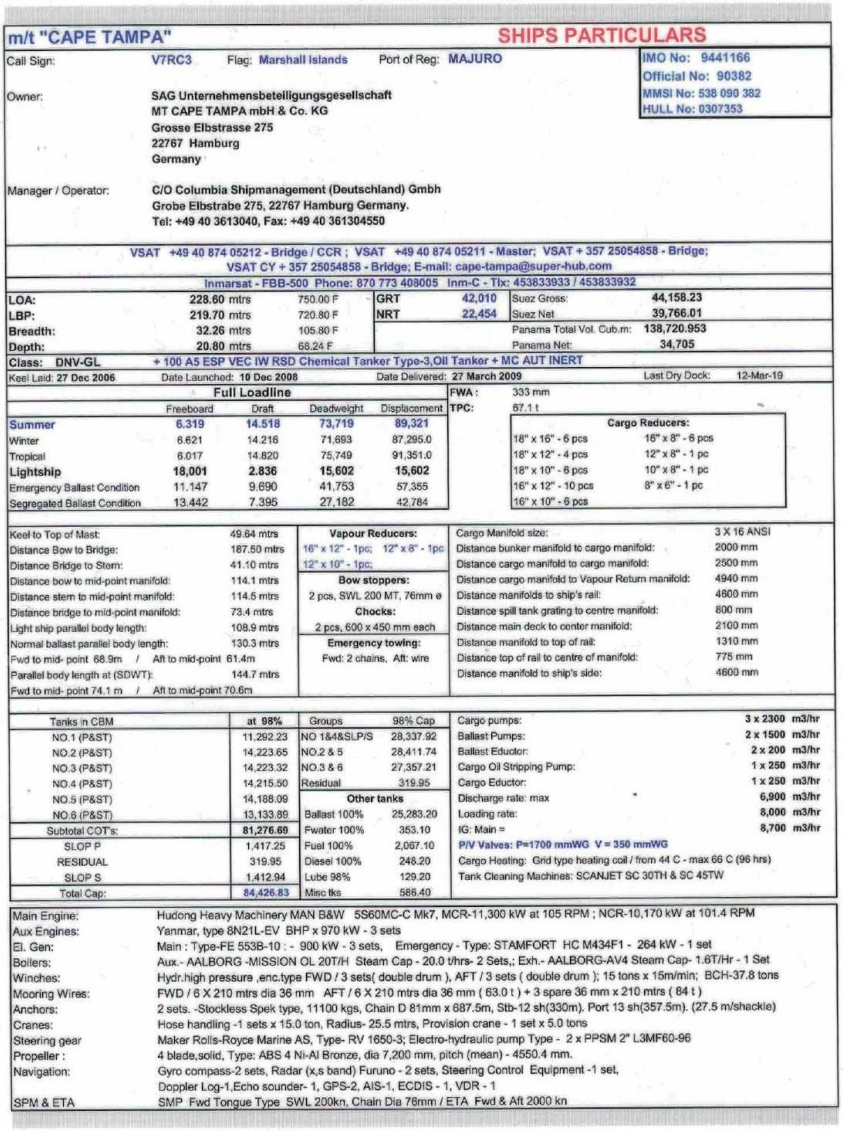
Subagyo, Joko. (2011). Metode Penelitian dalam Teori dan Praktik. Yogyakarta: Penerbit Rineka Cipta. .

Sugiyono (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alphabet.

Ulber, Silalahi. 2009. Metode Penelitian Sosial. Bandung: PT. Refika Aditama.

Lampiran 1. Gambar Kapal MT. CAPE TAMPA

Lampiran 2 Ship Particular Kapal MT. CAPE TAMPA



m/t "CAPE TAMPA" — SHIPS PARTICULARS

Call Sign:	V7RC3
Flag:	Marshall Islands
Port of Reg:	MAJURO

IMO No: 9441166
Official No: 90382
MMSI No: 538 090 382
HULL No: 0307353

Owner: SAG Unternehmensbeteiligungsgesellschaft
MT CAPE TAMPA mbH & Co. KG
Grosse Elbstrasse 275
22767 Hamburg
Germany

Manager / Operator: C/O Columbia Shipmanagement (Deutschland) Gmbh
Grobe Elbstrabe 275, 22767 Hamburg Germany.
Tel: +49 40 3613040, Fax: +49 40 361304550

VSAT +49 40 874 05212 - Bridge / CCR ; VSAT +49 40 874 05211 - Master; VSAT + 357 25054858 - Bridge;
VSAT CY + 357 25054858 - Bridge; E-mail: cape-tampa@super-hub.com
Inmarsat - FBB-500 Phone: 870 773 408005 Inm-C - Tlx: 453833933 / 453833932

LOA:	228.60 mtrs	750.00 F	GRT	42,010	Suez Gross:	44,158.23
LBP:	219.70 mtrs	720.80 F	NRT	22,454	Suez Net	39,766.01
Breadth:	32.26 mtrs	105.80 F			Panama Total Vol. Cub.m:	138,720.953
Depth:	20.80 mtrs	68.24 F			Panama Net:	34,705

Class: DNV-GL + 100 A5 ESP VEC IW RSD Chemical Tanker Type-3,Oil Tanker + MC AUT INERT
Keel Laid: 27 Dec 2006 Date Launched: 10 Dec 2008 Date Delivered: 27 March 2009 Last Dry Dock: 12-Mar-19

Full Loadline

	Freeboard	Draft	Deadweight	Displacement
Summer	6.319	14.518	73,719	89,321
Winter	6.621	14.216	71,693	87,295.0
Tropical	6.017	14.820	75,749	91,351.0
Lightship	18,001	2.836	15,602	15,602
Emergency Ballast Condition	11.147	9.690	41,753	57,355
Segregated Ballast Condition	13.442	7.395	27,182	42,784

FWA : 333 mm
TPC: 67.1 t

Cargo Reducers:

18" x 16" - 6 pcs	16" x 8" - 6 pcs
18" x 12" - 4 pcs	12" x 8" - 1 pc
18" x 10" - 6 pcs	10" x 8" - 1 pc
16" x 12" - 10 pcs	8" x 6" - 1 pc
16" x 10" - 6 pcs	

Keel to Top of Mast:	49.64 mtrs
Distance Bow to Bridge:	187.50 mtrs
Distance Bridge to Stern:	41.10 mtrs
Distance bow to mid-point manifold:	114.1 mtrs
Distance stern to mid-point manifold:	114.5 mtrs
Distance bridge to mid-point manifold:	73.4 mtrs
Light ship parallel body length:	108.9 mtrs
Normal ballast parallel body length:	130.3 mtrs
Fwd to mid- point 68.9m / Aft to mid-point	61.4m
Parallel body length at (SDWT):	144.7 mtrs
Fwd to mid- point 74.1 m / Aft to mid-point	70.6m

Vapour Reducers:
16" x 12" - 1pc; 12" x 8" - 1pc
12" x 10" - 1pc;

Bow stoppers:
2 pcs, SWL 200 MT, 76mm ø

Chocks:
2 pcs, 600 x 450 mm each

Emergency towing:
Fwd: 2 chains, Aft: wire

Cargo Manifold size:	3 X 16 ANSI
Distance bunker manifold to cargo manifold:	2000 mm
Distance cargo manifold to cargo manifold:	2500 mm
Distance cargo manifold to Vapour Return manifold:	4940 mm
Distance manifolds to ship's rail:	4600 mm
Distance spill tank grating to centre manifold:	800 mm
Distance main deck to center manifold:	2100 mm
Distance manifold to top of rail:	1310 mm
Distance top of rail to centre of manifold:	775 mm
Distance manifold to ship's side:	4600 mm

Tanks in CBM	at 98%
NO.1 (P&ST)	11,292.23
NO.2 (P&ST)	14,223.65
NO.3 (P&ST)	14,223.32
NO.4 (P&ST)	14,215.50
NO.5 (P&ST)	14,188.09
NO.6 (P&ST)	13,133.89
Subtotal COT's:	81,276.69
SLOP P	1,417.25
RESIDUAL	319.95
SLOP S	1,412.94
Total Cap:	84,426.83

Groups	98% Cap
NO 1&4&SLP/S	28,337.92
NO.2 & 5	28,411.74
NO.3 & 6	27,357.21
Residual	319.95
Other tanks	
Ballast 100%	25,283.20
Fwater 100%	353.10
Fuel 100%	2,067.10
Diesel 100%	248.20
Lube 98%	129.20
Misc tks	586.40

Cargo pumps:	3 x 2300 m3/hr
Ballast Pumps:	2 x 1500 m3/hr
Ballast Eductor:	2 x 200 m3/hr
Cargo Oil Stripping Pump:	1 x 250 m3/hr
Cargo Eductor:	1 x 250 m3/hr
Discharge rate: max	6,900 m3/hr
Loading rate:	8,000 m3/hr
IG: Main =	8,700 m3/hr
P/V Valves: P=1700 mmWG V = 350 mmWG	
Cargo Heating: Grid type heating coil / from 44 C - max 66 C (96 hrs)	
Tank Cleaning Machines: SCANJET SC 30TH & SC 45TW	

Main Engine:	Hudong Heavy Machinery MAN B&W 5S60MC-C Mk7, MCR-11,300 kW at 105 RPM ; NCR-10,170 kW at 101.4 RPM
Aux Engines:	Yanmar, type 8N21L-EV BHP x 970 kW - 3 sets
El. Gen:	Main : Type-FE 553B-10 : - 900 kW - 3 sets, Emergency - Type: STAMFORT HC M434F1 - 264 kW - 1 set
Boilers:	Aux.- AALBORG -MISSION OL 20T/H Steam Cap - 20.0 t/hrs- 2 Sets,; Exh.- AALBORG-AV4 Steam Cap- 1.6T/Hr - 1 Set
Winches:	Hydr.high pressure ,enc.type FWD / 3 sets(double drum), AFT / 3 sets (double drum); 15 tons x 15m/min; BCH-37.8 tons
Mooring Wires:	FWD / 6 X 210 mtrs dia 36 mm AFT / 6 X 210 mtrs dia 36 mm (63.0 t) + 3 spare 36 mm x 210 mtrs (84 t)
Anchors:	2 sets. -Stockless Spek type, 11100 kgs, Chain D 81mm x 687.5m, Stb-12 sh(330m). Port 13 sh(357.5m). (27.5 m/shackle)
Cranes:	Hose handling -1 sets x 15.0 ton, Radius- 25.5 mtrs, Provision crane - 1 set x 5.0 tons
Steering gear	Maker Rolls-Royce Marine AS, Type- RV 1650-3; Electro-hydraulic pump Type - 2 x PPSM 2" L3MF60-96
Propeller :	4 blade,solid, Type: ABS 4 Ni-Al Bronze, dia 7,200 mm, pitch (mean) - 4550.4 mm.
Navigation:	Gyro compass-2 sets, Radar (x,s band) Furuno - 2 sets, Steering Control Equipment -1 set, Doppler Log-1,Echo sounder- 1, GPS-2, AIS-1, ECDIS - 1, VDR - 1
SPM & ETA	SMP Fwd Tongue Type SWL 200kn, Chain Dia 76mm / ETA Fwd & Aft 2000 kn

Lampiran 3. Company manning recruitment

COMPANY'S RECRUITMENT/PROMOTION MATRIX												
Category	Description	Master	Chief Officer	2nd Officer	3rd Officer	Junior Officer/OT	Chief Engineer	2nd Engineer	3rd Engineer	4th Engineer	Gas Engineer (for Gas Carriers)	Junior Engineer/ OT
Promotion	Minimum sea service in month in rank prior promotion to next rank	-	16	16	12	1	-	16	16	12	12	1
Promotion	Minimum sea service in month in rank onboard vessel type/size* to be promoted	-	12	12	12	1	-	12	12	12	12	1
Recruitment	Minimum sea service in month in same rank on similar vessel/engine type	4	4	4	4	**	4	4	4	4	4	**
Recruitment	Recommended maximum age in years	55	45	35	25	23	55	45	35	25	25	23
vessel type means the specific type the promotion shall take place e.g. Crude Oil Tanker/Aframax, ontainer less than 2000 TEU * successfully completed cadetship												

The Crewing Department is required to utilize the available electronic tools to constantly monitor the officer's experience on individual ships thus aiming to distribute officer

Lampiran 4 Form Wawancara

COLUMBIA SHIPMANAGEMENT

Instrument wawancara kepada *Officer* dan jurumudi di MT. CAPE TAMPA

Nama : M. KENDY REZA
Jabatan : CHIEFOFFICER.

NO	Uraian Pertanyaan	Jawaban	Paraf
1	Menurut anda, apa penyebab tidak diterapkan SMCP dikapal?	BANYAK FAKTOR YANG MENYEBABKAN TIDAK DITERAPKAN NYA SMCP.	
2	Menurut anda, apa penyebab kurangnya penerapan SMCP ?	KURANGNYA MANAJEMEN YANG BAIK.	
3	Apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan penerapan SMCP dikapal?	MELAKUKAN PELATIHAN MENGENAI SMCP.	
4	Menurut anda bagaimana penerapan SMCP dikapal ini?	PENERAPAN BELUM MAKSIMAL.	
5	Jika crew kapal familiar dengan SMCP, apakah akan menambah nilai dan kualitas dari crew tersebut?	BANYAK PERUSAHAAN YG MENUNTUT PELAUT BISA DHT. INGGRIS.	
6	Apakah ada batasan tertentu crew untuk mempelajari SMCP?	TIDAK ADA BATASAN.	
7	Apakah perlu diadakan edukasi untuk meningkatkan penerapan SMCP?	PERLU.	

CAPE TAMPA IMO-9441166 MARSHALL ISLANDS

M. KENDY REZA
CHIEF OFFICER

COLUMBIA
SHIPMANAGEMENT

Instrument wawancara kepada *Officer* dan jurumudi di MT. CAPE TAMPA

Nama : MARIE M. AKBAR
Jabatan : 2ND OFFICER.

NO	Uraian Pertanyaan	Jawaban	Paraf
1	Menurut anda, apa penyebab tidak diterapkan SMCP dikapal?	MINIMNYA PENERAPAN MENGENAI SMCP.	
2	Menurut anda, apa penyebab kurangnya penerapan SMCP ?	BANYAK KRU KAPAL YANG BELUM TAU TENTANG SMCP.	
3	Apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan penerapan SMCP dikapal?	MELAKUKAN EVALUASI.	
4	Menurut anda bagaimana penerapan SMCP dikapal ini?	BELUM MAKSIMAL PENERAPAN	
5	Jika crew kapal familiar dengan SMCP, apakah akan menambah nilai dan kualitas dari crew tersebut?	TENTU AKAN MENINGKATKAN KUALITAS DARI ORANG TSD.	
6	Apakah ada batasan tertentu crew untuk mempelajari SMCP?	SEMUA CREW WAJIB MEMAHAMI SMCP.	
7	Apakah perlu diadakan edukasi untuk meningkatkan penerapan SMCP?	SANGAT PERLU.	

CAPE TAMPA
IMO-9441166
MARSHALL ISLANDS

MARIE M AKBAR.
2ND OFFICER

COLUMBIA SHIPMANAGEMENT

Instrument wawancara kepada *Officer* dan jurumudi di MT. CAPE TAMPA

Nama : NUR HUD, WIDYO.
Jabatan : 3RD OFFICER

NO	Uraian Pertanyaan	Jawaban	Paraf
1	Menurut anda, apa penyebab tidak diterapkan SMCP dikapal?	KURANGNYA KESADARAN DARI DIRI SENDIRI PENTINGNYA PENERAPAN SMCP.	
2	Menurut anda, apa penyebab kurangnya penerapan SMCP ?	FAKTOR KETIDAK NYAMAN DARI CREW TERSEBUT.	
3	Apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan penerapan SMCP dikapal?	SERING BEKLATIH KEMAMPUAN BAHASANYA.	
4	Menurut anda bagaimana penerapan SMCP dikapal ini?	PENERAPAN NYA CUKUP. TAPI PERLU DIKEMBANGKAN.	
5	Jika crew kapal familiar dengan SMCP, apakah akan menambah nilai dan kualitas dari crew tersebut?	PELAUT YANG KAYA DENGAN DENGAN ILMU TENTU AKAN MENAMBAH KUALITAS DIRINYA.	
6	Apakah ada batasan tertentu crew untuk mempelajari SMCP?	TIDAK ADA BATASAN.	
7	Apakah perlu diadakan edukasi untuk meningkatkan penerapan SMCP?	PERLU.	

CAPE TAMPA
IMO-9441166
MARSHALL ISLANDS

NUR HUD WIDYO

COLUMBIA

Instrument wawancara kepada *Officer* dan jurumudi di MT. CAPE TAMPA

Nama : ROBBY SYAPUTRA
Jabatan : AB

NO	Uraian Pertanyaan	Jawaban	Paraf
1	Menurut anda, apa penyebab tidak diterapkan SMCP dikapal?	KURANGNYA WAWASAN TENTANG SMCP.	
2	Menurut anda, apa penyebab kurangnya penerapan SMCP ?	BANYAK YG BELUM MENGERTI APA ITU SMCP.	
3	Apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan penerapan SMCP dikapal?	MENGKATKAN MENGADAKAN PELATIHAN.	
4	Menurut anda bagaimana penerapan SMCP dikapal ini?	BAGUS TAPI PERLU MAKSIMAL LAGI KEMBALI.	
5	Jika crew kapal familiar dengan SMCP, apakah akan menambah nilai dan kualitas dari crew tersebut?	TENTUNYA AKAN MENAMBAH KUALITAS PADA CREW.	
6	Apakah ada batasan tertentu crew untuk mempelajari SMCP?	SAYA RASA TIDAK.	
7	Apakah perlu diadakan edukasi untuk meningkatkan penerapan SMCP?	SANGAT PERLU.	

CAPE TAMPA

ROBBY SYAPUTRA

5. Lampiran Dokumentasi

Gambar 1 Kapal MT CAPE TAMPA . (Sumber : Dokumentasi Pribadi)

Gambar 2 APT MT CAPE TAMPA Mengalami Kebocoran yang disebabkan oleh Tubrukan. (Sumber: Dokumentasi Pribadi)

Gambar 3. Master dan Officer memberikan pengarahan tentang SMCP

(Sumber: Dokumen Pribadi)

Gambar 4. Safety toolbox meeting

(Sumber: Dokumen Pribadi)

DOKUMENTASI PRIBADI SELAMA PRALA DI MT CAPE TAMPA
(COLUMBIA SHIP MANAGEMENT, LTD)

PRALA
DICKIE

JUST DO IT.

MIRAFLORES LOCKS
CANAL DE PANAMA

MIA
21

FADILAH ALGI C.Y

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

NAMA : FADILAH ALGI CLARA YULIZAR
TTL : PEKANBARU, 04 NOV 2000
ALAMAT : JL. SUKAKARYA GG. KARYATANI B14
PEKANBARU, RIAU
AGAMA :ISLAM
NAMA ORANG TUA
AYAH : ALM. YULIZAR
IBU : FITRIANI

RIWAYAT PENDIDIKAN :

1. SD ANNAMIROH 1 PUSAT (2006- 2012)
2. SMPN 23 PEKANBARU (2012 - 2015)
3. SMAN 2 TAMBANG (2015-2018)
4. BALI WISE BY AUSTRALIAN FOUNDATION (2019-2020)
5. POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT (2020-2024)

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-30	Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: 23/06/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 23/06/2022	

SURAT UNDANGAN SEMINAR UJIAN KARYA ILMIAH TERAPAN

Kepada Yth.
Bapak/Ibu Dosen Penguji
Dosen Prodi Nautika
Di
Tempat

Dengan hormat kami mengundang Bapak/Ibu untuk dapat hadir pada Seminar Proposal/Ujian, Skripsi/Karya Ilmiah Terapan (KIT) yang akan diselenggarakan pada:

Hari : RABU
Tanggal : 10 JULI 2024
Jam : 11.00 WIB
Tempat : RUANG RAPAT KECIL MAIN BUILDING

Dalam hal ini Bapak/Ibu bertugas sebagai Dosen Penguji I/Penguji II

No	Nama Taruna/I	NIT	Dosen Penguji
1.	Fadilah Algi Clara Yulizar	113305202009	1. Capt Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar. 2. Nelfi Erlinda, M.Pd

Demikian undangan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kehadirannya diucapkan terima kasih.

Padang Pariaman, 09 Juli 2024

Kepala Program Studi

(Achmad Ali Mashartanto, S.Kom., M.Si
NIP. 19810714 200812 1 002

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	Lloyd's Register LROA
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	

PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : OPTIMALISASI KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN SMCP GUNA MENUNJANG KESELAMATAN KAPAL DI MT. CAPE TAMPA

Nama : FADILAH ALGI CLARA YULIZAR

NIT : 113305202009

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

Keahlian : Ahli Nautika Tingkat III

Dengan ini menyatakan telah memenuhi syarat untuk dilakukan ujian kelayakan

Padang Pariaman, 2024

Menyetujui :

Pembimbing I	Pembimbing II
(Suryadi, S.E.,M.Si)	(Ibu Rizka Maulia Adnansyah, M. Pd)
NIP. 19780111 200502 1 001	

Mengetahui:

Ketua Program Studi Nautika

(Achmad Ali Mashartanto, S.Kom., M.Si)
NIP. 19810714 200812 1 002

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	

LEMBAR BIMBINGAN PENYUSUNAN KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA

Nama : Fadilah Algi Clara Yulizar

NIT : 113305202009

Pembimbing I : Suriadi, S.E., M.Si

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

No.	Materi Bimbingan	Tanggal Bimbingan	Paraf Pembimbing
1	Revisi BAB 1 s.d III	03.07.2024.	
2	ACC	05.07.2024.	

Catt : Untuk bimbingan yang dilakukan secara jarak jauh maka tanda tangan pembimbing dimintakan setelah selesai praktek laut dengan dilampirkan bukti komunikasi bimbingan.

Padang Pariaman, 05 - 07 - 2024
Dosen Pembimbing I

(Suriadi, S.E., M.Si)
NIP. 19780111 200502 1 001

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	

LEMBAR BIMBINGAN PENYUSUNAN KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA

Nama : Fadilah Algi Clara Yulizar

NIT : 113305202009

Pembimbing I : Rizka Maulia Adnansyah, M. Pd

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

No.	Materi Bimbingan	Tanggal Bimbingan	Paraf Pembimbing
1.	REVISI BAB 1 s/d 5.	04.07.2024.	
2.	ACC.	05.07.2024.	

Catt : Untuk bimbingan yang dilakukan secara jarak jauh maka tanda tangan pembimbing dimintakan setelah selesai praktek laut dengan dilampirkan bukti komunikasi bimbingan.

Padang Pariaman, 05 July 2024
Dosen Pembimbing II

(Rizka Maulia Adnansyah, M. Pd)

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024	

PENILAIAN UJIAN
KARYA ILMIAH TERAPAN

Nama Taruna : Fadilah Algi Clara Yulizar
NIT : 113305202009
Judul KIT : Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA
Penguji II : Capt Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar.
Waktu Ujian (tgl/jam) : Juli 2024 / WIB

NO	Kriteria Penilaian	Rentang Skor	Nilai
1.	Naskah b. Tata Tulis	0-10	10
2.	Ujian Karya Ilmiah Terapan e. Kualitas Materi f. Penguasaan materi. g. *Attitude* dalam menjawab. h. Penyajian dalam Presentasi	 0-20 0-20 0-10 0-20	 15 20 10 20
3.	Kemampuan Penelurusan Pustaka.	0-20	15
		TOTAL	90

Padang Pariaman, 16 Juli 2024
Dosen Penguji I

(Capt Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar.)
NIP. 19750502 199808 1 001

Catatan:
- Nilai kelulusan **minimal 65**

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024	

PENILAIAN UJIAN
KARYA ILMIAH TERAPAN

Nama Taruna : Fadilah Algi Clara Yulizar
NIT : 113305202009
Judul KIT : Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA
Penguji II : Nelfi Erlinda, M.Pd
Waktu Ujian (tgl/jam) : Juli 2024 / WIB

NO	Kriteria Penilaian	Rentang Skor	Nilai
1.	Naskah a. Tata Tulis	0-10	7
2.	Ujian Karya Ilmiah Terapan a. Kualitas Materi b. Penguasaan materi. c. *Attitude* dalam menjawab. d. Penyajian dalam Presentasi	0-20 0-20 0-10 0-20	17 17 9 19
3.	Kemampuan Penelurusan Pustaka.	0-20	18
		TOTAL	87

Padang Pariaman, Juli 2024
Dosen Penguji II

(Nelfi Erlinda, M.Pd)
NIDN. 1018028702

Catatan:
- Nilai kelulusan **minimal 65**

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024	

LEMBAR PENGUJIAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal DI MT. CAPE TAMPA

Nama : Fadilah Algi Clara Yulizar

NIT : 113305202009

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

No.	Materi Revisi/Konsultasi	Tanggal Perbaikan
1.	Perbaikan lagi penulisan sub-sub bagian	19/7 2024
2.	Tabel diperhatikan lagi.	
3.	Tahun sumber bacaan minimal 10 tahun.	
4.	Teknik observasi cek kembali.	
5.	perbaiki penulisan daftar pustaka.	
6.	Bahasa kesimpulan perbaiki, sesuaikan dgn rumusan masalah! .	

Padang Pariaman, 19 Juli 2024

Penguji II

(Nelfi Erlinda, M.Pd)

NIDN. 1018028702

1. Penyelesaian revisi (jika ada) paling lambat 3 minggu kerja dari pelaksanaan ujian/seminar.
2. Jika sampai batas waktu tersebut Taruna belum menyelesaikan revisi/ belum mendapatkan tanda tangan penguji, maka ujiannya dinyatakan gugur.

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TN-25	
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024	

BERITA ACARA SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN
PROGRAM DIPLOMA III STUDI NAUTIKA

Pada hari ini:

1. Hari/Tanggal : Rabu / 10 Juli 2024
2. Tempat : Kampus Poltekpel Sumbar
3. Waktu : 11:00 WIB s/d Selesai

Telah dilaksanakan Ujian Seminar Karya Ilmiah Terapan, sebagai berikut :

1. Nama : FADILAH ALGI CLARA YULIZAR
2. NIT : 113305202009
3. Program Studi : Diploma III Studi Nautika
4. Judul : Optimalisasi Kemampuan Crew Menggunakan SMCP Guna Menunjang Keselamatan Kapal Di MT CAPE TAMPA

Dengan hasil : **(~~Lulus~~ / Lulus dengan perbaikan/ ~~Tidak Lulus~~)***

*coret yang tidak sesuai

Menyetujui:

Penguji I	Penguji II
(Capt Shamel Riyadi, M.Si., M.Mar.)	(Nelfi Erlinda, M.Pd)
NIP. 19750502 199808 1 001	NIDN. 1018028702

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika

(Achmad Ali Mashartanto, S.Kom., M.Si)
NIP. 19810714 200812 002

Dipindai dengan CamScanner

	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-N-25	Lloyd's Register LRQA
		Tgl. Ditetapkan	: / /2024	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: / /2024	

PENGESAHAN KARYA ILMIAH TERAPAN

JUDUL

OPTIMALISASI KEMAMPUAN CREW MENGGUNAKAN SMCP GUNA MENUNJANG KESELAMATAN DI MT. CAPE TAMPA

Disusun Oleh:

FADILAH ALGI CLARA YULIZAR

NIT.113305202009

PROGRAM STUDI NAUTIKA

Telah dipertahankan di depan penguji Karya Ilmiah Terapan

Politeknik Pelayaran Sumatera Barat

Pada tanggal, Juli 2024

Menyetujui:

Penguji I

(Capt Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar.)

NIP. 19750502 199808 1 001

Penguji II

(Nelfi Erlinda, M.Pd)

NIDN. 1018028702

Mengetahui,

Ketua Program Studi Nautika

(Achmad Ali Mashartanto, S.Kom., M.Si)

NIP. 19810714 200812 002

Dipindai dengan CamScanner