

**PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN PENINGKATAN MUTU
SMS CREW DALAM MEMINIMALISIR ADANYA
DEFESIENSI DI MV. STANFORD NIGER**



**Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I.**

TAHIRUDDIN

NIS : 20.12.101.031

AHLI NAUTIKA TINGKAT I

**PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **TAHIRUDDIN**

Nomor Induk Siswa : 20.12.101.031

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

**PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN PENINGKATAN MUTU SMS
CREW DALAM MEMINIMALISIR ADANYA DEFESIENSI DI MV.
STANFORD NIGER**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, Februari 2021

TAHIRUDDIN
NIS. 20.12.101.031

Persetujuan seminar Karya Ilmiah Terapan

Judul : **PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN PENINGKATAN
MUTU SMS CREW DALAM MEMINIMALISIR
ADANYA DEFISIENSI DI MV STANFORD NIGER**

Nama Pasis : TAHIRUDDIN

NIS : 20.12.101.031

Program Diklat : Ahli NautikaTingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan:

Makassar, Februari 2021

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

Capt. Tri Iriani Eka Wahyuni,
S.H.,M.H.,M.Mar.
NIP. 19750327 199903 2 001

Capt. Endang Lestari, S.Si.T.,
M.S.D.A.,M.Mar.
NIP. 19801221 200912 2 005

Mengetahui

Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjenjangan

Abdul Basir, M.T.,M.Mar.E.
NIP. 19681231 199808 1 001

**PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN PENINGKATAN
MUTU SMS CREW DALAM MEMINIMALISIR ADANYA
DEFISIENSI DI MV STANFORD NIGER**

Disusun dan diajukan oleh:

TAHIRUDDIN
NIS. 20.12.101.031
Ahli Nautika Tingkat 1

Telah dipertahankan di-depan Panitia Ujian KIT PIP Makassar
Pada tanggal **Februari 2021**

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Tri Iriani Eka Wahyuni,
S.H.,M.H.,M.Mar.
NIP. 19750327 199903 2 001

Capt. Endang Lestari, S.Si.T.,
M.S.D.A.,M.Mar.
NIP. 19801221 200912 2 005

Mengetahui:

A.n.Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I,

Manajer Diklat Teknis, Peningkatan
dan Penjurusan

Capt. Hadi Setiawan, M.T.,M.Mar
NIP. 19751224 199808 1 001

Abdul Basir, M.T.,M.Mar.E.
NIP. 19681231 199808 1 001

KATA PENGANTAR

Dengan segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan KIT dengan judul **“Persiapan ADNOC Vetting Dan Peningkatan Mutu SMS Crew Dalam Meminimalisir Adanya Defisiensi Di Mv Stanford Niger”**.

Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Perwira Siswa Jurusan Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) dalam menyelesaikan studinya pada program ANT I di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi tata bahasa, struktur kalimat, maupun metode penulisan.

Dengan segala kerendahan hati, tidak lupa dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan penulisan ini :

1. **Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar.** selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. **Capt. Welem Ada’, M.Pd.,M.Mar.** selaku Ketua Program studi Nautika
3. **Capt. Capt. Tri Iriani Eka Wahyuni, S.H.,M.H.,M.Mar.** selaku pembimbing I
4. **Capt. Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.S.D.A.,M.Mar** selaku pembimbing II
5. Seluruh Staf Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti Program Diklat Ahli Nautika Tingkat I (ANT I) di PIP Makassar.

6. Rekan-rekan Siswa Pasis ANT-I Angkatan XXIII yang menyumbangkan peran sebagai tempat diskusi dan saling tukar pikiran dalam menyusun KIT ini, Akhirnya Penulis berharap semoga KIT ini bermanfaat baik bagi pribadi maupun pihak pembaca yang membutuhkannya.

Dalam penulisan KIT ini, penulis menyadari bahwa masih terdapat kekurangan-kekurangan dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun walaupun demikian, dengan segala kerendahan hati penulis memohon kritik dan saran-saran yang bersifat membangun demi penyempurnaan makalah ini. Harapan penulis semoga karya tulis ilmiah terapan ini dapat dijadikan bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, Februari 2021

TAHIRUDDIN
NIS. 20.12.101.031

ABSTRAK

TAHIRUDDIN, PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN PENINGKATAN MUTU SMS CREW DALAM MEMINIMALISIR ADANYA DEFISIENSI DI MV STANFORD NIGER. Dibimbing oleh Capt. TRI IRIANI EKA WAHYUNI dan Capt. ENDANG LESTARI.

Dalam era modern sekarang ini, dunia kepelautan dituntut untuk dapat bergerak efisien, cepat dan aman sejalan dengan kebutuhan yang terus meningkat. Ini sangat berkaitan erat dengan waktu, penghematan biaya dan efektifitas operasional kapal. Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) sebagai pengguna (pencharter) kapal MV. STANFORD NIGER, milik STANFORD MARINE, menjadi mitra kerja telah memiliki perjanjian dalam *charter party* untuk memenuhi kegiatan operasional dalam melayani mobilitas penumpang dari platform ke platform atau dari platform ke darat demi meningkatkan sarana produktivitas minyak dan gas bumi.

Padatnya jadwal operasional kapal sehingga penerapan *Safety Management System* kurang maksimal dan minimnya dokumen record pada file IMS Company, dapat disimpulkan bahwa waktu persiapan yang sangat singkat dari deadline operasional charter dan kurang memahami document IMS Manual Company yang harus dilaksanakan dan di record.

ABSTRACT

TAHIRUDDIN, ADNOC VETTING PREPARATION AND SMS CREW QUALITY IMPROVEMENT TO MINIMIZE DEFICIENCY ON MV STANFORD NIGER. Guided by **Capt. TRI IRIANI EKA WAHYUNI** dan **Capt. ENDANG LESTARI**.

In today's modern era, the marine world is required to be able to move efficiently, quickly and safely in line with the ever-increasing needs. This is closely related to time, cost savings and effectiveness of ship operations. Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) as user (charter) of the MV. STANFORD NIGER, owned by STANFORD MARINE, is a working partner and has an agreement in the charter party to fulfil operational activities in serving passenger mobility from platform to platform or from platform to land in order to increase oil and gas productivity facilities.

The tight operational schedule of the ship so that the implementation of the Safety Management System is not optimal and the lack of document records in the IMS Company file, it can be concluded that the preparation time is very short from charter operational deadlines and does not understand the IMS Manual Company documents that must be carried out and recorded.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
E. Hipotesis	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Faktor Manusia	6
B. Organisasi di atas kapal	14
C. Kondisi Lingkungan Kerja	17
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Lokasi Kejadian	18
B. Situasi dan Kondisi	18
C. Temuan	19
D. Urutan Kejadian	22

BAB IV PENUTUP

A. Simpulan

25

B. Saran

25

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
2.1	Struktur Organisasi MV. Stanford Niger	15
3.1	Persentase defisiensi dari segi tugas dan tanggung jawab di MV	
	STANFORD NIGER	22

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
3.1.	Foto Kapal MV STANFORD NIGER	18

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor		Halaman
1	Ship Inspections Observations List from ADNOC	
2	Letter to Owners After Inspection (With CEP)	
3	Crew list mv STANFORD NIGER	

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Di era modern sekarang ini, dunia maritim dituntut untuk dapat bergerak efisien, cepat dan aman sejalan dengan kebutuhan yang terus meningkat. Ini berkaitan erat dengan waktu, penghematan biaya dan efektifitas operasional kapal. Walaupun demikian, peraturan aspek teknis pelayaran hanya dapat mencapai sebagian dari tujuan operasi kapal dengan aman dan bebas polusi.

International Safety Management (ISM Code) atau penyusunan Manajemen Keselamatan Internasional adalah aturan manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal serta pencegahan polusi yang disahkan oleh IMO dengan resolusi A.741 (18) November 1993, kemudian dimasukkan kedalam ketentuan SOLAS sebagai BAB IX bulan Mei 1994.

Semua ketentuan Manajemen Keselamatan Internasional merupakan persyaratan yang harus dipenuhi, maka menjadi kewajiban dari setiap perusahaan pelayaran untuk mendidik para personilnya untuk memahami tentang *Integrated Management System (IMS)*, mengaplikasikan serta menjaga agar kebijakan perusahaan pelayaran dapat dilaksanakan secara efektif sesuai dengan yang diisyaratkan oleh Manajemen Keselamatan Internasional.

Manajemen Keselamatan Internasional merupakan produk *International Maritime Organization (IMO)* untuk memberlakukan semua instrumen hukum internasional dalam keselamatan dan perlindungan lingkungan laut secara seragam dan menyeluruh. Sesuai dengan IMO RES A 741 (18) yang ditetapkan

tanggal 4 November 1993, yang menganjurkan dengan agar para perusahaan menerapkan *International Safety Management (ISM Code)* secara nasional.

Umumnya disetiap perusahaan pengeboran minyak lepas pantai (*offshore*), khususnya perusahaan minyak dan gas milik pemerintah United Arab Emirates yaitu Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC), sangat peduli untuk keselamatan pekerja dan lingkungannya. Dalam meningkatkan mutu pelayanan dan menciptakan rasa aman, maka dalam system pengecekan kapal khususnya kapal Crew Boat, harus benar benar memperhatikan aspek kelayakan suatu kapal baik dalam segi dokumentasi maupun alat-alat keselamatan yang ada di atas kapal. Kapal Crewboat merupakan sarana transportasi laut yang paling vital dilokasi pengeboran minyak karena sangat berperan penting dalam melayani mobilitas penumpang, barang dari *platform* ke *platform*, atau dari kompleks ke darat demi meningkatkan sarana produktivitas minyak dan gas bumi.

Di dalam kebutuhan transportasi, perusahaan pelayaran diuntut untuk memperhatikan kelayakan kapalnya dan menjalin koordinasi yang baik antara perusahaan, crew kapal dan pihak yang pencharter kapal dalam upaya pencegahan kecelakaan pada saat kapal beroperasi di pengeboran minyak lepas pantai (*offshore*), dan untuk menunjang itu semua dibutuhkan proses dalam memilih kapal yang benar benar layak sesuai standar keselamatan yang berlaku, perekrutan crew yang kompeten yang ditunjang dengan pemahaman mengenai *Integrated Management System (IMS) Manual Company* harus menjadi perhatian utama.

Pada tanggal 20 Januari 2020 jam 08.30 LT, *Surveyor* dari ADNOC onboard untuk melakukan *survey/vetting* guna memperpanjang *Craft Entry Permit* yang akan berakhir 20 Januari 2020. Dalam pengecekan tersebut, *surveyor* menemukan banyak dokumen-dokumen yang tidak lengkap dan juga banyak alat-alat keselamatan yang tidak pernah dicek. Akhirnya *surveyor* menunda untuk penerbitan *Craft Entry Permit* dan memerintahkan ke Nakhoda untuk menyelesaikan defisiensi dalam jangka waktu satu minggu. Dari masalah tersebut diketahui bahwa kru kapal terutama perwira kapal tidak melaksanakan persiapan Survey dengan baik. Adapun total kru dikapal ada 11 orang dan yang bertanggung jawab dalam masalah tersebut adalah Kapten, Mualim 1 dan Mualim 2.

Berdasarkan masalah di atas, penulis tertarik untuk memilih judul:
“PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN PENINGKATAN MUTU SMS CREW DALAM MEMINIMALISIR ADANYA DEFESIENSI DI MV. STANFORD NIGER”

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang diatas dan pengamatan serta fakta yang penulis alami pada saat bekerja sebagai Nahkoda di kapal STANFORD NIGER, maka dalam penulisan KIT ini penulis membahas permasalahan utama, yaitu Apakah yang menyebabkan penerapan SMS dan persiapan *Vetting/Survey* kurang maksimal di MV. STANFORD NIGER?

C. TUJUAN PENELITIAN

Untuk mencari solusi Kurangnya penerapan *Safety Management System (SMS)* dan kurang memaksimalnya *document recorded* pada *file Integrated Management System (IMS) company* di MV STANFORD NIGER.

D. MANFAAT PENULISAN

1. Manfaat bagi Dunia Akademik

- a) Sebagai bahan masukan untuk memperkaya pengetahuan bagi penulis sendiri maupun teman-teman seprofesi untuk mengetahui bagaimana upaya dalam meningkatkan kualitas penerapan *Safety Management System (SMS)* di atas kapal yang baik dan benar.
- b) Diharapkan dapat memperkaya pengetahuan bagi penulis maupun bagi kawan-kawan seprofesi untuk menghadapi ADNOC vetting/ Survey sehingga kapal mendapatkan Craft entry permit (CEP) & field entry permit (FEP) agar dapat beroperasi di ADNOC Field.
- c) Informasi di dalam tulisan ini di harapkan akan memperkaya konsep keilmuan dibidang pelayaran Indonesia dan kepustakaan PIP Makassar serta diharapkan untuk dapat memberikan sumbang saran kepada kapal terkait, maupun kapal-kapal lain yang sejenis dalam persiapan menghadapi ADNOC Vetting/survey.

2. Manfaat bagi Dunia Praktisi

Diharapkan dapat memberikan masukan dan saran kepada Perusahaan-perusahaan yang terkait maupun perusahaan pelayaraan sejenis lainnya dalam meningkatkan penerapan kualitas *Safety Management System (SMS)*

dalam upaya untuk meningkatkan keselamatan kerja dan pencegahan kecelakaan kerja di atas kapal serta pentingnya melakukan persiapan sebelum menghadapi ADNOC Vetting/Survey.

E. HIPOTESIS

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka hipotesis dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini diduga masih minimnya tanggung jawab *crew* kapal dalam melaksanakan prosedur management keselamatan kerja diatas kapal sehingga penerapan *Safety Management System (SMS)* kurang maksimal.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. FAKTOR MANUSIA.

a. Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code)

ISM Code Elemen 6 (Resources and Personnel)

Didalam *International Safety Management (ISM Code)*, pembahasan tentang "Sumber Daya dan Personalia" (<https://cabmakassar.org/international-safety-management-ism-code-2015/>), melingkupi :

1) Elemen 6.1

Perusahaan harus memastikan bahwa Nakhoda adalah :

- a) Memenuhi syarat untuk sebagai komando,
- b) Memahami sepenuhnya dengan SMS Perusahaan, dan
- c) Diberikan dukungan yang diperlukan sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat dilakukan dengan aman.

2) Elemen 6.2

Perusahaan harus memastikan bahwa setiap kapal adalah:

- a) Diawaki dengan pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan fit sesuai dengan persyaratan nasional dan internasional; dan
- b) Dijaga secara tepat sehingga mencakup semua aspek untuk menjaga operasi yang aman di atas kapal.*

** Refer to the Principles of minimum safe manning, adopted by the Organization by resolution A.1047(27).*

3) Elemen 6.3

Perusahaan harus menetapkan prosedur untuk memastikan bahwa personel baru dan personel yang dipindahkan ke penugasan baru terkait keselamatan dan perlindungan lingkungan diberi pengenalan yang sesuai dengan tugas mereka. Instruksi yang penting untuk diberikan sebelum berlayar harus diidentifikasi, didokumentasikan dan diberikan.

4) Elemen 6.4

Perusahaan harus memastikan bahwa semua personel yang terlibat dalam SMS Perusahaan memiliki pemahaman yang memadai atau aturan, peraturan², kode, dan pedoman yang relevan.

5) Elemen 6.5

Perusahaan harus menetapkan dan memelihara prosedur untuk mengidentifikasi setiap pelatihan yang mungkin diperlukan dalam mendukung SMS dan memastikan bahwa pelatihan tersebut disediakan untuk semua personel terkait.

6) Elemen 6.6

Perusahaan harus menetapkan prosedur dimana personel kapal menerima informasi yang relevan tentang SMS dalam *working language* atau bahasa yang dipahami oleh mereka.

7) Elemen 6.7

Perusahaan harus memastikan bahwa personel kapal dapat berkomunikasi secara efektif dalam melaksanakan tugas mereka sesuai dengan SMS.

b. Tujuan dari ISM Code

Tujuan dari International Safety Management (ISM) Code adalah untuk memberikan standar internasional untuk manajemen dan pengoperasian kapal yang aman dan untuk pencegahan polusi. Asal usul Code ini kembali ke akhir 1980-an, ketika ada kekhawatiran yang meningkat tentang standar manajemen yang buruk dalam shipping

([https://cabmakassar.org/international-safety management-ism-code-2015/](https://cabmakassar.org/international-safety-management-ism-code-2015/))

Safety Management System efektif untuk :

- a) Mengidentifikasi resiko kerja dan menerapkan kontrol yang sesuai.
- b) Melaksanakan komunikasi yang efektif disemua tingkat organisasi.
- c) Menerapkan proses untuk mengidentifikasi dan memperbaiki ketidaksesuaian.
- d) Menerapkan proses perbaikan berkesinambungan.

c. Jenis dan Ukuran Kapal dalam *Safety Management System*

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Pasal 3, maka jenis dan ukuran kapal yang terkena aturan ini adalah:

- a) Kapal Penumpang, termasuk kapal penumpang kecepatan tinggi (HSC code) semua ukuran.
- b) Kapal Tangki Minyak, kapal tangki pengangkut bahan kimia, dan kapal pengangkut gas dengan ukuran tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 150 (seratus lima puluh *Gross Tonnage*); dan
- c) Kapal barang lainnya, kapal barang kecepatan tinggi, kapal pengangkut curah, kapal ikan, unit pengeboran lepas pantai yang bergerak (*Mobile Offshore Drilling Unit*) dan unit penampungan/ produksi terapung (*Floating Storage Unit and Off-loading / Floating Production Storage and Off-loading Facilities*) termasuk tongkang berawak dengan ukuran tonase kotor lebih besar atau sama dengan GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*).

d. *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*

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

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

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

- a. Desain konstruksi kapal
- b. Permesinan dan instalasi listrik
- c. Pencegah kebakaran
- d. Alat-alat keselamatan
- e. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

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

kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

Kecelakaan-kecelakaan pada kapal terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap Keselamatan maritim lebih efektif. Untuk ISM Code termasuk didalam aturan SOLAS bab IX

e. *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010*

Berdasarkan kutipan dari *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010 Implementation of the ISM code relevant to STCW*, sebagai berikut :
Companies' responsibilities are particularly emphasised in the implementation of the international safety management (ISM) code so that seafarers employed onboard are competent, qualified and can perform their duties safety and effectively. The company should ensure the master is properly qualified for command, conversant with the safety management system and given the necessary support. The company should ensure the ship is correctly manned with qualified, certificated and medically fit seafarers who are properly familiarised with their duties. The company should ensure crew properly understand the SMS to the level of their duties and are properly trained for its

implementation. The company should also ensure that the ship's personnel are able to communicate effectively in their duties.

Sesuai dengan kutipan yang diambil diatas maka Tanggung jawab perusahaan secara khusus ditekankan dalam pelaksanaan kode manajemen keselamatan internasional (ISM) sehingga pelaut yang bekerja onboard yang kompeten, berkualitas dan dapat melakukan tugas mereka aman dan efektif. Perusahaan harus memastikan *Master* memenuhi syarat benar untuk perintah, fasih dengan sistem manajemen keselamatan dan diberikan dukungan yang diperlukan. Perusahaan harus memastikan kapal benar diawaki dengan pelaut yang berkualitas, bersertifikat dan sehat secara medis yang benar akrab dengan tugas-tugas mereka. Perusahaan harus memastikan awak kapal benar memahami SMS ke tingkat tugasnya dan terlatih untuk pelaksanaannya. Perusahaan juga harus memastikan bahwa personil kapal mampu berkomunikasi secara efektif dalam menjalankan tugasnya.

Di dalam STCW disebutkan Sistem Standar Mutu adalah suatu sistem yang menyediakan untuk dan memastikan bahwa standar yang paling praktis diterapkan agar kompetensi pelaut terpenuhi. Standar mutu yang ditetapkan dalam konvensi tersebut adalah standar kemampuan dan keterampilan yang dimiliki oleh ABK yang akan dan telah bekerja di atas kapal harus memenuhi standar yang ditetapkan.

Para Nakhoda mempunyai tanggung jawab khusus untuk memastikan bahwa semua ABK memegang sertifikat yang sesuai dengan fungsi yang mereka selenggarakan dan mereka mempunyai kemampuan dan keterampilan serta mengenal akan tugas, tanggung jawab, pengoperasian

dan mengenal semua prosedur yang diaplikasikan sesuai dengan semua perlengkapan, alat-alat dan instrumen-instrumen yang mereka harus gunakan diatur dalam STCW amandemen 2010.

Ketentuan tentang familiarisasi yang diinginkan oleh konvensi STCW amandemen 2010, adalah :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan oleh Nakhoda.
- d. Prosedur-prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.
- e. Prosedur-prosedur memasukkan ketentuan-ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personil yang sesuai dan memenuhi kualifikasi yang cukup.
- f. Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh ABK yang baru bergabung.

Instruksi-instruksi penting harus diberikan kepada ABK sebelum bertugas di kapal. Instruksi tersebut berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal.

Perusahaan-perusahaan harus memastikan kompetensi para pelaut yang dipekerjakannya. Hal ini dapat dilakukan jika mempekerjakan personil yang berkualifikasi atau memberikan pelatihan/ peningkatan kemampuan bagi mereka yang dipekerjakan.

Juga perlu diadakan familiarisasi dan training tentang Safety Management System di atas kapal dalam penggunaan alat-alat keselamatan

yang bertujuan untuk membekali para ABK agar menambah pengetahuan dan keterampilan dalam penggunaan alat-alat keselamatan di atas kapal, karena keselamatan merupakan faktor utama dalam kelancaran operasi kapal khususnya kapal *Crew Boat*.

Seperti yang tercantum dalam ISM Code tentang pengenalan dan pelatihan:

- a. Seluruh perwira dan Kelasi yang bekerja di kapal pertama kali diperkenalkan dengan tugas dan tanggung jawab, peralatan kapal sesuai dengan tanggung jawab mereka.
- b. Cek list familiarisasi (pengenalan) keselamatan telah dibentuk oleh DPA Nahkoda dan KKM untuk memastikan proses pengenalan yang memadai dan praktis dilaksanakan secara tepat sesuai kapalnya.
- c. Perusahaan dimana memungkinkan berusaha mengatur periode serah terima selayaknya.
- d. Nahkoda menyusun latihan keadaan darurat secara teratur dan realistis untuk memastikan seluruh perwira dan kelasi dapat menanggapi keadaan darurat.
- e. Perusahaan harus berpegang teguh bahwa berlatih dalam bekerja adalah bentuk pelatihan terbaik selain dari pengenalan perwira dan kelasi baru, kapal dan perlatannya, latihan adalah praktek yang realistis untuk pengoperasian kapal dan keselamatan pelayaran.
- f. Pelatihan ini dikendalikan oleh nahkoda dan bila didapatkan kelemahan pelatihan akan diulang sehingga para perwira dan kelasi mencapai standar pelatihan yang diterima

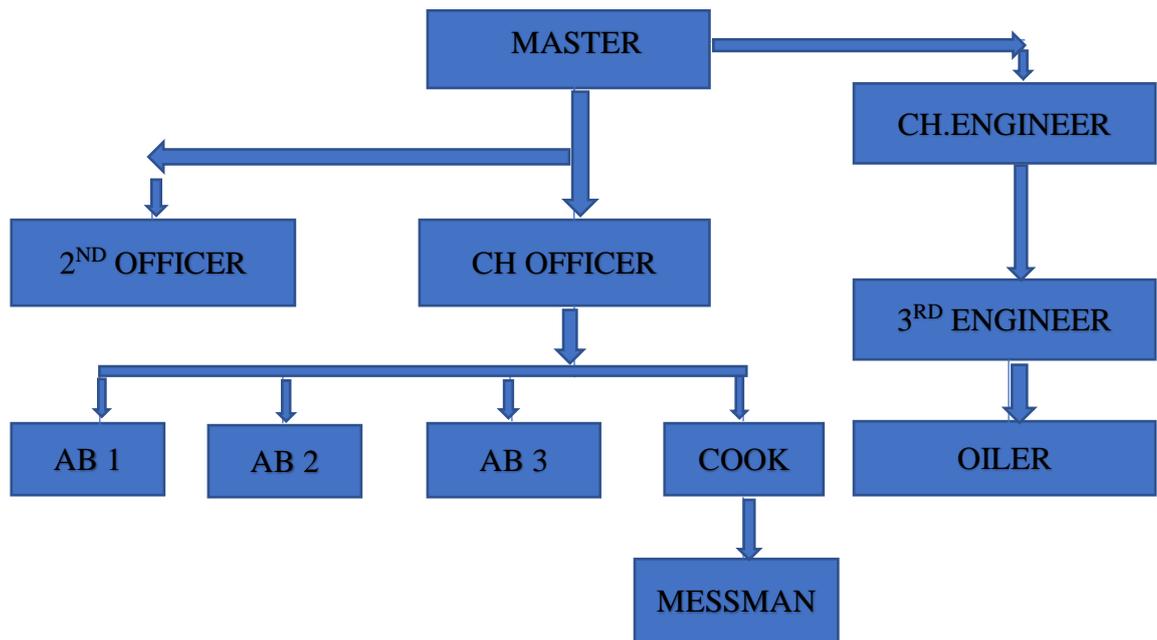
B. ORGANISASI DIATAS KAPAL

1. Penanggungjawab pekerjaan/kegiatan

Penanggung jawab pekerjaan diatas kapal tentunya adalah perwira-perwira jaga di bawah pengawasan nakhoda. Di dalam perusahaan saya ini sebelum kita melakukan suatu pekerjaan, terlebih dahulu kita mengadakan safety meeting/Toolbox meeting dimana dalam meeting tersebut dibahas pekerjaan apa yang akan dilakukan baik di deck atau di engine room,serta dibahas alat-alat pelindung apa yang digunakan (PPE) serta Resiko dari pekerjaan tersebut, Bilamana ada crew yang tidak disiplin dalam menjalankan kerjaan tersebut maka perwira jaga berhak memberikan teguran serta dibahas dalam meeting berikutnya.

Konvensi ILO No.147, tentang Standar Minimum Awak Kapal disebutkan bahwa "setiap delegasi anggota Konvensi harus menjamin bahwa awak kapal yang dipekerjakan diatas kapal yang terdaftar dalam wilayahnya memiliki kualifikasi atau keahlian atas pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya”..

Manajemen merupakan suatu sistem dalam mencapai tujuan organisasi yang didalamnya terdapat fungsi-fungsi yang berkaitan satu sama lain. Manajemen tidak hanya ditujukan untuk mengidentifikasi, menganalisa tujuan-tujuan yang harus dicapai, tetapi juga untuk mengkombinasikan sumber daya secara efektif dan efisien.



Tabel 2.1 : Struktur Organisasi MV. Stanford Niger

2. Beban kerja / tingkat kerumitan pekerjaan

Masalah disiplin ABK ada hubungannya dengan penerapan Safety Management System di atas kapal, hal ini dikarenakan bahwa semakin tinggi tingkat kerumitan pekerjaan yang diberikan oleh perwira atau nakhoda maka tingkat stres seorang ABK semakin besar sehingga untuk menerapkan Safety di atas kapal ABK harus terburu-buru hingga melupakan prosedur yang sudah ditetapkan. Oleh karena itu perusahaan memiliki kebijakan *STOP WORK POLICY* yang artinya ABK berhak menghentikan suatu pekerjaan apabila pekerjaan tersebut tidak aman (unsafe).

3. Jam Kerja / Jam Istirahat

Pada Setiap perusahaan Jam kerja atau Jam istirahat telah diatur dalam sistem manajemen dan harus di ikuti atau dilaksanakan oleh semua kru di atas kapal,tetapi pada kenyataannya masih ada saja kru yang tidak disiplin

dalam menjalankan ini, sebagai contoh ada ABK telah melaksanakan tugas jaga, semestinya setelah jam jaga ABK tersebut istirahat, tetapi ABK tersebut justru menghabiskan waktu untuk mengobrol ataupun bercerita sehingga jam istirahatnya berkurang ataupun habis terbuang percuma pada saat jam kerja ABK tersebut merasa kelelahan atau mengantuk sehingga dalam menjalankan pekerjaannya ABK tersebut tidak Maksimal bahkan dapat menyebabkan resiko kecelakaan.

Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu. Jam istirahat minimal 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu, selanjutnya waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya waktu 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.

C. KONDISI LINGKUNGAN KERJA

Lingkungan kerja di atas kapal dapat juga mempengaruhi penerapan *Safety Management System* diatas kapal. Sebagai contoh saya ambil dari pengalaman penulis selama bekerja di atas kapal Stanford Niger, di atas kapal tersebut penulis mendapatkan lingkungan kerja yang tidak nyaman, kadang terjadi ketegangan antara para ABK karena masalah kecil, sehingga para ABK ini tidak saling bertegur sapa, sampai terbawa di dalam pekerjaan, karena terjadi ketegangan di antara mereka, mereka pun tidak saling mengingatkan mengenai penggunaan PPE di deck ataupun pada saat kerja, serta tidak saling mengajarkan pada saat mereka sedang membuat tali buangan, jadi lingkungan kerja yang tidak nyaman bisa membuat *Safety Management System* diatas kapal tidak berjalan dengan baik

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. LOKASI KEJADIAN

Stanford Marine Group L.L.C adalah perusahaan pelayaran terkemuka yang didirikan pada tahun 1997 di negara United Arab Emirates. Perusahaan ini mengoperasikan 40 armada kapal, meliputi *Supply Vessel (PSV dan SSV)*, *Fast Crew boats* dan *Anchor Handling (AHTS dan AHT)* yang melayani industri minyak dan gas di Timur Tengah, Asia Tenggara dan Afrika Barat.



Gambar 3.1 Foto MV. STANFORD NIGER

B. SITUASI DAN KONDISI

MV. Stanford Niger adalah salah satu kapal yang berbendera Panama dimana tempat penulis bekerja dan tempat penelitian sebagai bahan pembuat Karya Ilmiah Terapan ini, yang mana posisi terakhir penulis adalah sebagai Master. Penelitian dilaksanakan penulis selama lebih dari 3 bulan terhitung tanggal 15 November 2019 sampai dengan 25 Januari 2020. Lokasi

kejadiannya di pelabuhan Sila Port – Abu Dhabi, pada saat itu dokumen *Craft Entry Permit* akan berakhir pada bulan Januari 2020 sehingga diharuskan untuk melakukan *vetting/survey* dari pihak pencharter dalam hal ini *Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC)*. Pada tanggal 20 Januari 2020 dilaksanakan Survey dan ditemukan defisiensi yang menyebabkan kapal tidak diberikan *Craft Enter Permit* sehingga tidak dapat melakukan operasi sebagaimana biasanya di *ADNOC Oil Field*. Dari semua *item* yang diperiksa temuan defisiensi semuanya berasal dari dek, yang merupakan tanggung jawab Nahkoda, Mualim 1, dan mualim 2, sedangkan di mesin tidak ditemukan adanya defisiensi dalam hal ini KKM sebagai orang yang bertanggung jawab di kamar mesin.

C. TEMUAN

Adapun temuan pada saat *survey/vetting* dikapal STANFORD NIGER, sebagai berikut:

1. Tidak ada *record* yang dibuat untuk mengkonfirmasi apakah S-VDR *test* tahunan telah dilakukan.
2. Informasi berikut tidak disertakan dalam *company checklist Enclosed Space Entry* (Nama *crew* / Waktu keluar masuk kompartemen / Izin waktu yang disetujui)
3. *Checklist* familirisasi untuk anjungan dan kamar mesin tidak diisi oleh perwira dikapal.

4. *Grab-line* yang dipasang di sekitar dua pelampung memiliki ukuran pendek dan tidak sama empat kali diameter luar pelampung yang sesuai aturan.
5. Beberapa lifebuoy (nama kapal dan *port registry*) ditemukan hampir tidak dapat dibaca.
6. *Record* untuk *test* bulanan *Smoke/Heat Detector* tidak dibuat.
7. Area kerja di dek tidak dicat dengan cat anti selip.
8. Beberapa fender dilambung kapal dalam keadaan rusak.
9. Pencatatan suhu freezer tidak dilaksanakan dan tidak ada bukti tertulis.
10. Selang kebakaran yang digunakan selama pengujian pompa darurat kebakaran diamati bocor dari ujung koping.

(Ship Inspection Observation List dari ADNOC Surveyor terlampir)

Dalam pengamatan penulis selama di atas kapal, Mualim 2 kurang memahami document *Integrated Management System (IMS) Company* yang perlu untuk di record dan juga ada beberapa standard yang berbeda dengan Pencharter yang harus dilengkapi document recordnya, sehingga pada saat pihak pencarter maupun perusahaan datang kekapal mengadakan inspeksi bulanan, ada beberapa file record yang diminta namun tidak ditemui.

- a. Karena kurangnya document record saat itu penulis memulai melengkapi document record yang dibutuhkan dimulai dari hal yang paling penting diantaranya checklist-checklist, *list of Life Saving Appliance (LSA)* dan *Fire Fighting Equipment (FFE)* dan *form voyage plan*. Karena kapal memiliki jadwal yang sangat padat, maka penulis

hanya bisa membantu beberapa jam diluar jam jaga untuk memberikan familirisasi dan penjelasan tambahan.

- b. Setiap crew diatas kapal khususnya perwira telah memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing yang telah tertera didalam *Integrated Management System (IMS)* Manual Perusahaan tempat penulis bekerja, sehingga jika kapal sedang beroperasi dan memiliki jadwal yang sangat padat maka tidak memungkinkan lagi backup-an antara perwira dalam waktu yang lama dilakukan sebab setelah crew sudah berada dikapal maka dia seharusnya sudah siap untuk melakukan pekerjaan, tugas dan tanggung jawab masing-masing.

Dari semua item (10 item) yang menyebabkan defisiensi dapat di kategorikan sebagai berikut :

1. Ada 6 item defisiensi yang merupakan tanggung jawab Mualim 1
2. Ada 4 item defisiensi yang merupakan tanggung jawab Mualim 2
3. Tidak ada item defisiensi yang merupakan tanggung jawab KKM
4. Semua item defisiensi kapal merupakan tanggung jawab penuh dari Nahkoda kapal.



Tabel 3.1 : Persentase defisiensi dari segi tugas dan tanggung jawab di MV STANFORD NIGER

D. URUTAN KEJADIAN

Pada tanggal 20 Januari 2020, 08.30 LT, 2 orang Surveyor dari ADNOC tiba dikapal untuk melakukan *survey/vetting* guna memperpanjang *Craft Entry Permit* yang akan berakhir 20 Januari 2020.

09.00 LT, Surveyor mulai memeriksa dokumen-dokumen kapal, Nahkoda dan Mualim 2 mendampingi surveyor, dan ditemukan ada beberapa dokumen ISM yang tidak diisi seperti *Checklist* familiarisasi untuk perwira dek dan perwira mesin tidak dilaksanakan dan *checklist* untuk memasuki ruangan tertutup tidak ditemukan, tidak ada bukti dilaksanakannya test bulanan *Smoke/Heat Detector*

11.00 LT, Surveyor mulai memeriksa kelengkapan kapal di dek dan ditemukan

beberapa defisiensi seperti: Ukuran *Grab Line Lifebuoy* terlalu pendek, Tulisan nama kapal dan *port registry* pada *lifebuoy* kapal hampir tidak terbaca, Area kerja di dek tidak dicat dengan cat anti selip, ditemukan fender kapal dalam kondisi yang tidak baik, pada saat melaksanakan *Hose test* ditemukan kebocoran di ujung kopling selang.

13.00-14.00 Diadakan meeting Antara surveyor dan Nahkoda serta perwira kapal membahas temuan saat melaksanakan survey. Karena ditemukan beberapa kekurangan, akhirnya surveyor menunda untuk penerbitan *Craft Entry Permit* dan memerintahkan ke Nakhoda untuk menyelesaikan defisiensi yg telah ditemukan oleh surveyor dalam waktu satu minggu.

Setelah surveyor menerbitkan *list of deficiencies*, maka tindakan pihak kapal untuk menyelesaikan deficiencies tersebut, yaitu:

- a. Menginformasikan ke pihak perusahaan, mengenai defisiensi yang bisa dikerjakan oleh pihak kapal dan defisiensi yang harus dikerjakan oleh pihak perusahaan.
- b. Menyelesaikan semua defisiensi yang bisa dikerjakan oleh pihak kapal.
- c. Memastikan semua item defisiensi telah dikerjakan dengan benar.

Solusi atau upaya yang dilakukan mengatasi defisiensi di MV. STANFORD NIGER, yaitu:

- a. Melakukan koordinasi yang baik antara pencharter, pihak Perusahaan, crew mengenai operasional kapal dan form standard yang harus diisi sebelum dan setelah pekerjaan.
- b. Memastikan selalu kondisi alat-alat keselamatan kerja dan keselamatan

jiwa dikapal dalam kondisi baik.

- c. Melakukan *drill* dan *safety meeting* secara berkala.
- d. Meyakinkan dan memastikan agar crew memahami isi file *Integrated Management System (IMS) Company*
- e. Mengadakan *Familiarization* bagi setiap crew yang baru naik di atas kapal

Pada tanggal 23 Januari 2020, 08.30 LT ADNOC Surveyor berkunjung kembali ke kapal dan melaksanakan pemeriksaan ulang, pada jam 16.00 LT, ADNOC surveyor tersebut menerbitkan *Craft Entry Permit* yang berlaku selama 1 tahun sehingga kapal dapat beroperasi sebagaimana biasanya karena tidak ditemukan lagi defisiensi di MV. STANFORD NIGER

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa minimnya tanggung jawab crew kapal dalam melaksanakan prosedur management keselamatan kerja diatas kapal sehingga penerapan *Safety Management System (SMS)* kurang maksimal.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memberikan beberapa saran untuk penerapan *safety management system (SMS)* di atas kapal sebagai berikut:

1. Sebaiknya dibutuhkan koordinasi yang baik antara pencharter, pihak Perusahaan kapal dan crew mengenai operasional kapal dan form standard yang harus diisi sebelum dan setelah pekerjaan.
2. Disarankan kepada kru kapal agar membaca dan memahami isi file *Integrated Management System (IMS) Company* serta melaksanakan instruksi *record* dan *Familiarization form/ checklist* sebaiknya dilaksanakan dengan baik serta harus disetujui oleh nakhoda untuk pengesahannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aliminsyah dan Padji, (2003), *Kamus Istilah Akutansi*, Bandung : Yrama Widya
- Depdiknas, (2007), *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Jakarta : Balai Pustaka
- Kumorotomo, Wahyudi, (1996), *Peningkatan Kinerja Pegawai*, Yogyakarta : Kanisius
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Pasal 3
- Simamora, (2003), *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta : Raja Grafindo Persada
- Shadily, (1992), *Kamus Inggris Indonesia*, Jakarta : Gramedia
- *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Amandemen 2010*
- *International Safety Management (ISM) Code 2014, IMO Publications*
- *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Amandement 2010, IMO Publications*
- <https://cabmakassar.org/international-safety-management-ism-code-2015/>

RIWAYAT HIDUP



TAHIRUDDIN, lahir di **MANDATI** pada tanggal 20 Januari 1982 dari pasangan suami istri, Baari Putu dan Ernawati. Penulis adalah anak pertama dari Empat bersaudara. Penulis sekarang bertempat tinggal di Perumahan Hasri Barombong Blok H2/18 Kel Barombong, Kec Tamalate, Makassar, Sulawesi Selatan

Pendidikan yang telah ditempuh oleh penulis yaitu SDN 3 Langge lulus tahun 1994, SMP 2 Kaledupa lulus tahun 1997, SMAN 1 Kaledupa lulus tahun 2000, Taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar lulus tahun 2005, Program Diklat ANT/ATT II lulus Tahun 2012, Program Diklat Pelaut (DP-I/ANT I) Angkatan ke-XXIII bulan Desember 2020 sampai dengan sekarang, dengan penulisan Karya Ilmiah Terapan yang penulis buat sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan DP.I.



P.O. Box 32456 - Dubai UAE. 16th floor, Single Business Tower, Near Emirates Holidays, Sheikh Zyaed Road. Email : info@stanford-marine.com



Arrival			Departure						
1. Name of Ship STANFORD NIGER			2. Port of Arrival / Departure SILA PORT		3. Date of Arrival / Departure 20/Jan/20				
4. Nationality of Ship PANAMA			5. Port of Arrival		6. Nature and No of Identity Document	7. Official No & IMO No 47413-Pext / 9754692			
S.No	8. Given Name, Family Name	9. Rank	10. Nationality	11. Date of Birth	13. Seaman's Book Number	14. CDC Expiry	15. Passport Number	16. Passport Expiry	17. Joining Date
1	TAHIRUDDIN BAARI PUTU	Master	INDONESIAN	20/Jan/84	E 146050	8/May/20	B 0882728	1/Apr/20	6/Nov/19
2	ARIYADI ROZI	Chief Off	INDONESIAN	8/Jan/84	F 114969	1/Aug/22	C 4674551	13/Dec/24	13/Jan/20
3	RALPH TRAJICO	2 nd Off	FILIPINO	25/Jul/88	C 1040763	10/May/27	P 2971764 A	10/May/22	14/Sep/19
4	RENDRA IRAWAN	Chief Eng	INDONESIAN	9/Mar/78	F 194171	27/Nov/21	C 4553287	4/Sep/24	7/Dec/19
5	JOHN DARYLL MAAMBONG	AB	FILIPINO	1/Aug/93	C 0858191	2/Jan/21	P 1488765 A	16/Jan/22	27/Aug/19
6	OLIVER WENDELL LUMALANG	AB	FILIPINO	7/Sep/81	C 1088629	22/Oct/27	P 2244970 A	9/Mar/22	14/Sep/19
7	GREGORIO BINAY	AB	FILIPINO	17/Nov/66	C 1350828	3/Apr/29	P 5157515 A	23/Nov/22	23/Jan/20
8	GARY GONZAL	3rd Eng	FILIPINO	21/May/84	C 1072703	5/Jun/27	P 7666641 A	24/Jun/28	22/Aug/19
9	FRANK TIBAJARES	Oiler	FILIPINO	25/Apr/75	C 1483681	17/May/29	EC 5304550	11/Sep/20	28/Oct/19
10	NIJAMUDDIN GAFFAR ALI	Cook	INDIAN	4/Jul/88	MUM 151638	5/Oct/27	L 3716403	22/Jul/23	18/Nov/19
11	GIL BOY CONGCONG	Mess Man	FILIPINO	20/Dec/94	C 0442019	31/May/20	EC 7384055	11/Apr/21	15/Nov/19

Capt. TAHIRUDDIN BAARI PUTU
MASTER



STAN

P.O. Box 32456 | Dubai - United
Fax : - Chartering: 389 8011



STANFORD MARINE L.L.C.

Arab Emirates | Tel : (977-4) 380 8051 | E-mail: info@stanford-marine.com
5 | Accounts: 380 8355 | OPS / Tech / Crewing / Purchase: 380 8053

Scale
city
shown
in
1910

**PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN PENINGKATAN
MUTU SMS CREW DALAM MEMINIMALISIR ADANYA
DEFISIENSI DI MV STANFORD NIGER**

Disusun dan diajukan oleh:

TAHIRUDDIN
NIS. 20.12.101.031
Ahli Nautika Tingkat 1

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT PIP Makassar
Pada tanggal **Februari 2021**

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Tri Iriani Eka Wahyuni,
S.H.,M.H.,M.Mar.
NIP. 19750327 199903 2 001



Capt. Endang Lestari, S.Si.T.,
M.S.D.A.,M.Mar.
NIP. 19801221 200912 2 005

Mengetahui:

A.n.Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I,

Manajer Diklat Teknis, Peningkatan
dan Penjurusan



Capt. Hadi Setiawan, M.T.,M.Mar
NIP. 19751224 199808 1 001



Abdul Basir, M.T.,M.Mar.E.
NIP. 19681231 199808 1 001

Persetujuan seminar Karya Ilmiah Terapan

Judul : **PERSIAPAN ADNOC VETTING DAN
PENINGKATAN MUTU SMS CREW DALAM
MEMINIMALISIR ADANYA DEFISIENSI DI MV
STANFORD NIGER**

Nama Pasis : TAHIRUDDIN

NIS : 20.12.101.031

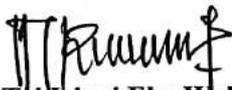
Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan:

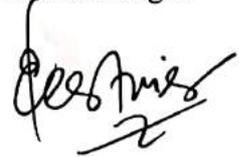
Makassar, Februari 2021

Menyetujui:

Pembimbing I


Capt. Tri Iriani Eka Wahyuni,
S.H.,M.H.,M.Mar.
NIP. 19750327 199903 2 001

Pembimbing II


Capt. Endang Lestari, S.Si.T.,
M.S.D.A.,M.Mar.
NIP. 19801221 200912 2 005

Mengetahui

Manajer Diklat Teknis,
Peningkatan dan Penjenjangan


Abdul Basir, M.T.,M.Mar.E.
NIP. 19681231 199808 1 001