



**OPTIMALISASI KINERJA DI LINGKUNGAN ANJUNGAN
KAPAL MELALUI KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS DI
MT. LG ASPHALT 1**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

HANIF KURNIA SHANDY

52155651 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**OPTIMALISASI KINERJA DI LINGKUNGAN ANJUNGAN
KAPAL MELALUI KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS DI
MT. LG ASPHALT 1**

Disusun oleh:

HANIF KURNIA SHANDY

NIT. 52155651 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si., M.Mar

Penata (III/c)

NIP. 19780227 200912 1 002

KRESNO YUNTORO, S.ST, M.M.

Penata (III/c)

NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui dan Menyetujui,
KETUA PROGRAM STUDI
NAUTIKA

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PERSETUJUAN
OPTIMALISASI KINERJA DI LINGKUNGAN ANJUNGAN
KAPAL DI MT. LG ASPHALT 1

Disusun oleh:

HANIF KURNIA SHANDY

NIT. 52155651 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

Materi

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si., M.Mar

Penata (III/c)

NIP. 19780227 200912 1 002

KRESNO YUNTORO, S.ST, M.M.

Penata (III/c)

NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Optimalisasi Kinerja di Lingkungan Anjungan Kapal Melalui Komunikasi Bahasa Inggris di MT. LG Asphalt 1” karya,

Nama : Hanif Kurnia Shandy

NIT : 52155651 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi NAUTIKA,

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari....., Tanggal.....

Semarang,

Penguji 1

Penguji 2

Penguji 3

Capt. DWIANTORO, MM, M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

Capt. FIRDAUS SITEPU, S.ST., M.Si., M.Mar
Penata (III/c)
NIP. 19780227 200912 1 002

KRESNO YUNTORO, S.ST., M.M
Penata, III/c
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Hanif Kurnia Shandy

NIT : 52155651

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan Judul : “Optimalisasi Kinerja di Lingkungan Anjungan Kapal Melalui Komunikasi Bahasa Inggris di MT. LG Asphalt 1”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

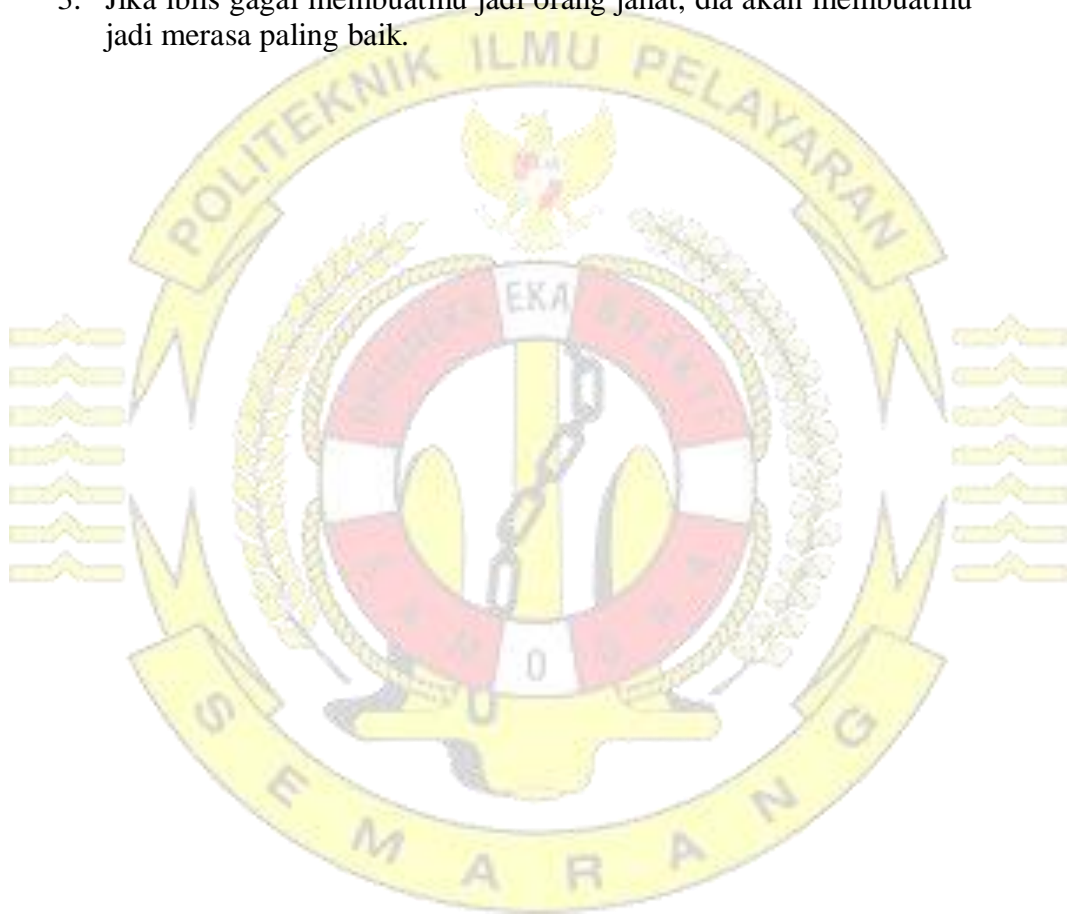
Semarang,2022

Yang membuat pernyataan,

HANIF KURNIA SHANDY
NIT. 52155651 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Ketika kita memaksakan diri untuk sholat, ketika itu juga kita memaksakan diri untuk tidak patuh pada setan.
2. Satu tahun dari sekarang kita akan berharap kita telah mulai hari ini.
3. Jika iblis gagal membuatmu jadi orang jahat, dia akan membuatmu jadi merasa paling baik.



Persembahan:

1. Orang tua
2. Almamaterku PIP Semarang
3. Rekan-rekan angkatan 52

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan ke hadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga Skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Optimalisasi Kinerja di Lingkungan Anjungan Kapal Melalui Komunikasi Bahasa Inggris di MT. LG Asphalt 1” yang terselesaikan berdasarkan data-datayang diperoleh dari hasil penelitian selama 12 bulan 3 hari praktek laut di perusahaan May Maritime Services Sdn. Bhd.

Dalam usaha menyelesaikan Penulisan Skripsi ini, dengan penuh rasa hormat Penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu padakesempatan ini Penulis menyampaikan ucapak terima kasih kepada yang terhormat :

1. Capt. Dian Wahdiana, MM. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar. selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing materi penulisan skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

4. Bapak Kresno Yuntoro, S.ST., M.M. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan serta pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Perusahaan May Maritime Services Sdn. Bhd. yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek diatas kapal MT. LG Asphalt 1.
6. Nahkoda, KKM beserta seluruh awak MT. LG Asphalt 1 yang telah membantu Penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek di atas kapal.
7. Ayah dan Ibunda tercinta yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada Penulis selama penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu Penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap agar hasil pemikiran yang tertuang dalam skripsi ini bermanfaat bagi seluruh pembaca pada umumnya dan taruna PIP Semarang jurusan Nautika pada khususnya.

Semarang,..... 2022

Penulis

HANIF KURNIA SHANDY
NIT.52155651

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
PERNYATAAN KEASLIAN.....	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vi
PRAKATA.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI.....	xiv
ABSTRACT.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah.....	3
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	11
BAB III METODE PENELITIAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.

B. Tempat Penelitian	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data	Error! Bookmark not defined.
E. Instrumen Penelitian.....	Error! Bookmark not defined.
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data.....	Error! Bookmark not defined.
BAB IV HASIL PENELITIAN	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penelitian	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan dan Hasil Penelitian	Error! Bookmark not defined.
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	14
A. Simpulan	14
B. Keterbatasan Penelitian	46
C. Saran	47
DAFTAR PUSTAKA.....	48
Lampiran	212
Lembar Wawancara.....	58
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	39

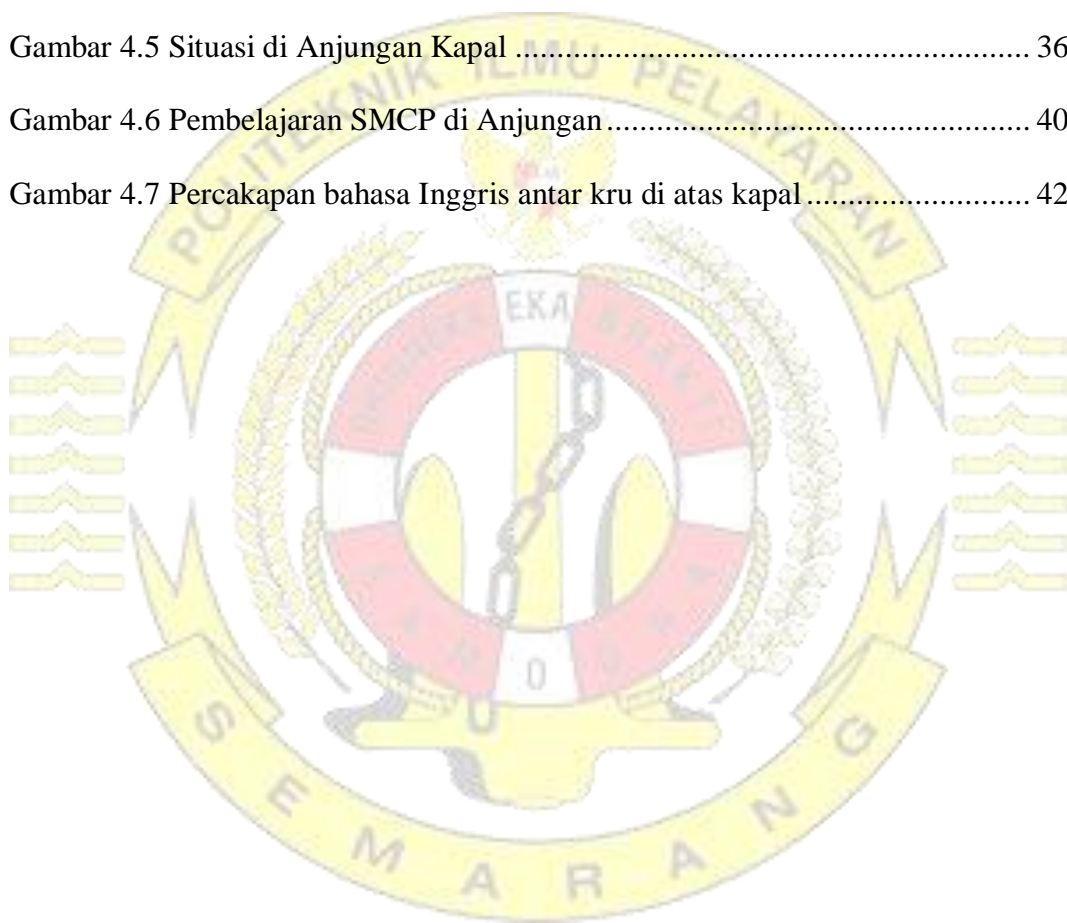
DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Instrumen Penelitian.....	22
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....	26
Tabel 4.2 <i>Ship Particular</i>	30
Tabel 4.3 <i>Crew List</i>	31



DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1 Kerangka Penelitian.....	13
Gambar 4.2 Triangulasi Sumber Data	25
Gambar 4.3 Logo May Maritime Services.....	28
Gambar 4.4 Kapal MT. LG Asphalt 1	29
Gambar 4.5 Situasi di Anjungan Kapal	36
Gambar 4.6 Pembelajaran SMCP di Anjungan.....	40
Gambar 4.7 Percakapan bahasa Inggris antar kru di atas kapal.....	42



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	<i>Ship Particular</i> MT. LG Asphalt 1.....	52
Lampiran 2	<i>Crew List Of</i> MT. LG Asphalt 1.....	53
Lampiran 3	<i>Voyage Memo</i>	54
Lampiran 4	Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang.....	55
Lampiran 5	<i>Safety Radio Certificate</i>	56
Lampiran 6	Penggunaan Bahasa Inggris.....	57
Lampiran 7	Lembar Wawancara.....	58
Lampiran 8	Surat Hasil Turnitin.....	71



ABSTRAKSI

Kurnia Shandy, Hanif. 2022 “*Optimalisasi Kinerja di Lingkungan Anjungan Kapal Melalui Komunikasi Bahasa Inggris di MT. LG Asphalt 1*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar., Pembimbing II: Kresno Yuntoro, S.ST., M.M.

Kinerja komunikasi dalam anjungan kapal terutama yang menyangkut navigasi sering mengalami miskomunikasi sehingga membuat kinerja di anjungan kapal tidak optimal yang bisa mengakibatkan kurang efektifnya kegiatan tersebut. Dalam proses komunikasi di lingkungan anjungan terutama yang berhubungan dengan navigasi pelayaran tentunya dibantu perwira di kapal dan *company policy* yang bersangkutan demi menciptakan kegiatan komunikasi navigasi yang sesuai dengan prinsip-prinsip yang telah ditetapkan. Selain itu, perwira harus menyadari masalah yang menimbulkan tidak optimalnya proses komunikasi, salah satunya adalah masalah inkompetensi bahasa Inggris maritim kru kapal. Terdapat beberapa rumusan masalah yang akan dibahas di penelitian ini meliputi faktor-faktor yang menghambat proses komunikasi, dampak dari inkompetensi bahasa Inggris dan tidak optimalnya kinerja di anjungan, dan bagaimana cara mengatasi penghambat dalam proses komunikasi navigasi.

Metode yang penulis gunakan adalah deskriptif kualitatif yang akan mengembangkan dan menjelaskan data-data penelitian. Keterangan waktu dalam penelitian ini antara lain berada di kapal MT. LG Asphalt 1 selama praktek laut sejak 29 November 2017 sampai dengan 30 November 2018.

Penulis mendapatkan beberapa hasil setelah melakukan penelitian ini yaitu terdapat 2 (dua) faktor penghambat optimalisasi kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris. Faktor pertama adalah faktor internal, inkompetensi kru akan bahasa Inggris maritim berdampak langsung pada saat proses komunikasi yang berakibat pada tidak optimalnya kinerja di lingkungan anjungan kapal. Faktor kedua adalah faktor eksternal, kebijakan perusahaan dalam melakukan *maintenance* kompetensi kru kapal yang kurang baik dan juga kualitas rekrutmen yang kurang selektif.

Kata Kunci: komunikasi, miskomunikasi, bahasa Inggris maritim, optimalisasi.

ABSTRACT

Kurnia Shandy, Hanif. 2022 “*Optimization of Working Performance on The Ship Bridge Using English Communication in MT. LG Asphalt 1*”. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar., Advisor II: Kresno Yuntoro, S.ST., M.M.

Performance of communication on ship bridge which mainly relates to navigation often experience miscommunication thus it makes the working performance on board the ship bridge not optimum which results in making the activity less efficient. During the communication process on bridge area especially which connects to maritime navigation undeniably needs supervisory from officers on board and related company policy in order to create proper navigation communication activity according to established principals. Other than that, officers shall recognize the problems which cause the communication process not optimum, one of the problems is incompetency of maritime English of ship's crews. Problem formulations will be discussed in this study including factors that hinder the communication process, impact of incompetency of maritime English and the working performance on bridge which does not go optimum, and how to overcome obstacles which lay in navigation communication process.

The method used by the author is descriptive qualitative which will develop and elaborate the reasearch data. Information about the period in this research, among others, being at MT. LG Asphalt 1 during sea project started at 29th of November 2017 until 30th of November 2018.

The author obtained several results after conducting this reasearch, there are two main factors that hinder the optimalization of working performance on ship bridge area using maritime English communication. The first factor is internal factor, crew's incompetency of maritime English impacts directly to the communication process which results in the working performance on ship bridge. The second factor is external factor, company policy in maintaining crew's competency that does not run well as well as crew recruitment which is not selective.

Keywords: *communication, miscommunication, maritime English, optimization.*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bahasa Inggris adalah bahasa yang wajib digunakan oleh pelaut mengingat bahasa Inggris telah ditetapkan sebagai bahasa prioritas pada operasi kapal dan *safety culture* yang mana telah menjadi sistem integral dari pelayaran niaga itu sendiri (Shamsul Rizal Mohd Rosedi, 2013). Kita tidak bisa berbicara tentang perencanaan dan prosedur tanpa membicarakan tentang interaksi manusia karena komunikasi adalah aspek integral demi terwujudnya perencanaan dan prosedur pelayaran. Untuk mencapainya, terdapat penekanan pelatihan khusus pada kompetensi fundamental dan profesional mengenai komunikasi menggunakan bahasa Inggris. Untuk pelatihan perwira jaga kapal, bahasa Inggris adalah hal yang penting. Hal tersebut dipertegas melalui persyaratan bahasa Inggris untuk pelatihan kadet navigasi demi memenuhi tujuan IMO (*International Maritime Organization*).

Pada penelitian ini, peneliti tergelitik untuk menganalisa masalah komunikasi di anjungan yang mana pada beberapa kasus terdapat miskomunikasi dikarenakan kemampuan bahasa Inggris kru kapal yang kurang sesuai dengan *visitor*, bahkan antar kru kapal sendiri.

Timbulnya *near miss* atau bahkan *accident* seringkali diawali adanya miskomunikasi antar kru yang bertugas. Apabila tidak diiringi

dengan perbaikan komunikasi, maka tidak menutup kemungkinan kejadian yang fatal dapat terjadi.

Sebagai pelaut yang juga manusia biasa, kita semua pasti melakukan kesalahan. Ketika kita mendapatkan rasa malu sebagai akibatnya, itu adalah hal personal. Tetapi ketika kecelakaan yang sebenarnya bisa dihindari justru menyebabkan kerusakan dan kerugian bagi banyak pihak, hal tersebut menjadi masalah khalayak. Pelatihan dan penerapan komunikasi yang baik bertujuan untuk meminimalisir *near miss* demi menjaga keamanan operasi pada kapal (Daniel S. Parrot, *Bridge Resource Management for Small Ships*, 2011).

MT. LG Asphalt 1 adalah kapal pengangkut aspal (bitumen) curah yang beroperasi di wilayah Asia Tenggara dengan jadwal operasi yang cukup padat. Mengingat frekuensi pelayaran dan *diveristy* individu dan *stakeholder* yang terlibat selama berjalannya operasi navigasi dan bongkar muat di MT. LG Asphalt 1, peneliti ingin mengkaji bagaimana komunikasi yang bersumber dari anjungan dapat dioptimalkan melalui komunikasi bahasa Inggris.

B. Fokus Penelitian

Mengingat begitu luasnya pembahasan terkait masalah yang akan peneliti bahas serta keterbatasan waktu yang dimiliki peneliti dan agar tujuan dari penelitian tercapai dengan baik maka peneliti membatasi ruang lingkup yang akan dibahas dalam skripsi ini. Batasan masalah yang akan diambil peneliti yakni mengenai pengalaman dan pengamatan peneliti terkait penerapan komunikasi dan kinerja serta miskomunikasi yang timbul akibat kurangnya kemampuan bahasa Inggris kru kapal yang menyebabkan kinerja di lingkungan anjungan kapal MT. LG Asphalt 1 kurang maksimal.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan pada bagian latar belakang, dapat diindikasikan permasalahan yang terjadi di kapal khususnya terkait kinerja di atas anjungan kapal. Terjadi miskomunikasi antar kru kapal yang memungkinkan perlunya memiliki karyawan yang terlatih secara komunikasi verbal dalam hal lingkup ini adalah bahasa Inggris. Faktor yang mengindikasikan penyebab terjadinya miskomunikasi dalam anjungan utamanya adalah kesenjangan kemampuan bahasa antar kru dari tingkatan paling tinggi ke yang paling rendah serta pihak luar seperti pandu mengingat tidak semua kru maupun pihak non-kru berkebangsaan Indonesia. Dalam hal ini terdapat pengaruh secara langsung antara kemampuan bahasa Inggris kru dengan pihak-pihak eksternal di lapangan yang tentu saja berimbas pada *output* kinerja.

Seperti yang telah diuraikan dalam latar belakang di atas, maka secara spesifik rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?
2. Faktor apa yang mempengaruhi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?
3. Bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal dengan komunikasi bahasa Inggris?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, maka peneliti memiliki tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis hubungan antar variabel, serta dapat menguji peran variabel yang telah dirumuskan sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis bagaimana kondisi faktual penerapan bahasa Inggris pada lingkungan kinerja di anjungan kapal dan miskomunikasi yang terjadi di lingkungan anjungan kapal MT. LG Asphalt 1.
2. Untuk menganalisis faktor apa saja yang mempengaruhi optimalisasi kinerja navigasi yang berhubungan dengan miskomunikasi bahasa Inggris di MT. LG Asphalt 1.
3. Untuk menganalisis metode dalam meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal MT. LG Asphalt 1 melalui komunikasi bahasa Inggris.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Penulis

- a. Dapat menambah wawasan serta pengetahuan mengenai pengaruh penerapan komunikasi bahasa Inggris dengan tujuan optimalisasi kinerja di lingkungan anjungan kapal MT. LG Asphalt 1.
- b. Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dengan sebutan gelar Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S.S.T.Pel).

2. Bagi Lembaga Pendidikan (PIP Semarang)

Diharapkan penelitian ini dapat berguna untuk meningkatkan ilmu pengetahuan dan referensi bagi civitas akademik baik taruna maupun dosen pengampu dan sebagai referensi kepustakaan terkait optimalisasi kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris secara khusus maupun umum.

3. Bagi Instansi Terkait (Perusahaan Pelayaran)

Memberikan sumbangan informasi dari hasil penelitian penulis terkait optimalisasi kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Kajian Pustaka berisikan uraian hasil-hasil dari penelitian terdahulu, yang bertujuan untuk melihat hubungan antara penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya dengan penelitian yang akan dilakukan mengenai optimalisasi kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris dalam hal studi kasus yang dilakukan di MT. LG Asphalt 1.

1. Pengertian Optimalisasi

Optimalisasi adalah berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi, paling menguntungkan (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2011:345). Menjadikan paling baik, menjadikan paling tinggi, pengoptimalan proses, cara, perbuatan mengoptimalkan (menjadikan paling baik, paling tinggi, dan sebagainya), sehingga optimalisasi adalah suatu tindakan, proses, atau metodologi untuk membuat sesuatu (sebagai sebuah desain, system, atau keputusan) menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif.

Sedangkan dalam Kamus Oxford (2008:358), "*Optimization is the process of finding the best solution to some problem where "best" accords to prestated criteria*". Yang dimaksud optimalisasi adalah sebuah proses, cara, dan perbuatan (aktivitas/kegiatan) untuk mencari solusi terbaik dalam beberapa masalah, dimana yang terbaik sesuai dengan kriteria tertentu.

Menurut Machfud Sidik (2001:8), “Optimalisasi suatu tindakan/kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan.”

“Optimalisasi adalah upaya seseorang untuk meningkatkan suatu kegiatan atau pekerjaan agar dapat memperkecil kerugian atau memaksimalkan keuntungan agar tercapai tujuan sebaik-baiknya dalam batas-batas tertentu” (Andri Rizki Pratama, 2013:6)

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa optimalisasi adalah suatu proses kegiatan untuk meningkatkan dan mengoptimalkan suatu pekerjaan menjadi lebih/sepenuhnya sempurna, fungsional, atau lebih efektif serta mencari solusi terbaik dari beberapa masalah agar tercapai tujuan sebaik-baiknya sesuai dengan kriteria tertentu.

2. Pengertian Kinerja

Pengertian kinerja menurut KBBI ialah sesuatu yang dicapai; prestasi yang diperlihatkan; atau kemampuan kerja (tentang peralatan).

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2006:67) yang menuturkan bahwa kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Menurut Harold D. Stolovitch dan Erica J. Keeps (1992), kinerja adalah seperangkat hasil yang dicapai dan merujuk pada tindakan pencapaian serta pelaksanaan sesuatu pekerjaan yang diminta.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan secara umum, pengertian kinerja merujuk pada hasil kerja karyawan dalam melaksanakan tugas dan

tanggung jawabnya sesuai yang diberikan padanya. Dalam hal ini, perusahaan menilai kinerja karyawan guna menjadi bahan evaluasi sekaligus menggali potensi diri karyawan itu sendiri.

3. Pengertian Kapal

Menurut Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, dan energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Oleh karena itu kapal yang digunakan untuk keperluan transportasi antara pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelayakan laut. Adapun kelayakan laut kapal adalah kendaraan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal. Maka kapal merupakan salah satu sarana transportasi yang sangat penting, terutama bagi negara maritim, terutama negara Indonesia.

4. Pengertian Anjungan

Anjungan/*Bridge* merupakan tempat roda kemudi atau ruang komando yang berisi peralatan navigasi, kamar radio dan nahkoda. Peralatan navigasi pada anjungan ini berfungsi untuk mengetahui posisi

kapal. Posisi anjungan atau bridge ini umumnya memiliki pandangan ke berbagai arah.

Anjungan harus dilengkapi dengan berbagai perlengkapan. Di antaranya seperti kompas, teropong, radar, *global positioning system* atau GPS, perangkat komando mesin dan radio komunikasi.

5. Pengertian Bahasa Inggris Maritim

Bahasa Inggris maritim adalah bahasa internasional yang mengandung kosa kata dan istilah tertentu terkait bidang kemaritiman dan sangat diperlukan bagi pelaut dan agen kepelabuhanan.

6. Pengertian Komunikasi

Secara terminologis, komunikasi menurut Djamarah (2014:13) ialah proses menyampaikan suatu gagasan dari seseorang kepada orang lain. Sedangkan komunikasi menurut Komala (2009:73) adalah suatu proses pertukaran informasi yang dilakukan oleh dua orang atau lebih yang akan saling memberikan pengertian yang mendalam.

7. Pengertian Navigasi

Menurut Tri Muryono (2010), navigasi adalah suatu proses mengendalikan gerakan angkutan baik di udara di laut atau sungai maupun di darat dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan aman dan efisien, suatu teknik untuk menentukan kedudukan dan arah lintasan secara tepat dengan menggunakan peralatan navigasi, personil yang menggunakannya biasa disebut navigator. Dari beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa navigasi adalah proses melayarkan kapal dari satu

tempat ke tempat lain atau pelabuhan tolak ke pelabuhan tiba dengan lancar, aman, dan efisien. Menurut Suparno (2016:5) keandalan pelayaran kenavigasian merupakan syarat utama terwujudnya sasaran pembinaan dan penyelenggaraan kenavigasian bagi keselamatan pelayaran.

8. Pengertian Implementasi

Implementasi dapat diartikan perbuatan menerapkan. (Peter Salim dan Yenny Salim, 2002). Sedangkan menurut beberapa ahli berpendapat bahwa penerapan merupakan suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, prosedur, dan hal lainnya untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Ekawati (Taufik dan Isril, 2013:136) menyatakan, “bahwa definisi implementasi secara eksplisit mencakup tindakan oleh individu/kelompok privat (swasta) dan publik yang langsung pada pencapaian serangkaian tujuan terus menerus dalam keputusan kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya”

Kemudian Gordon (Mulyadi, 2015:24) menyatakan, “implementasi berkenaan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan pada realisasi program.”

Salusu (Tahir, 2014:55-56) menyatakan, “implementasi sebagai operasionalisasi dari berbagai aktivitas guna mencapai suatu sasaran

tertentu dan menyentuh seluruh jajaran manajemen mulai dari manajemen puncak sampai pada karyawan terbawah”.

Selanjutnya Kapioru (2014:105) menyebutkan, ada empat faktor yang mempengaruhi kinerja implementasi, yaitu:

- a. Kondisi lingkungan (*environmental conditions*).
- b. Hubungan antar organisasi (*inter-organizational relationship*).
- c. Sumberdaya (*resources*).
- d. Karakter institusi implementor (*characteristic implementing agencies*).

Dari berbagai definisi penerapan yang telah diuraikan beberapa ahli di atas dapat disimpulkan bahwa penerapan merupakan suatu proses mempraktekkan yang berkaitan dengan kebijakan-kebijakan, panduan-panduan yang akan dilaksanakan oleh organisasi atau institusi dan menyertakan sarana dan prasarana guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

B. Kerangka Penelitian

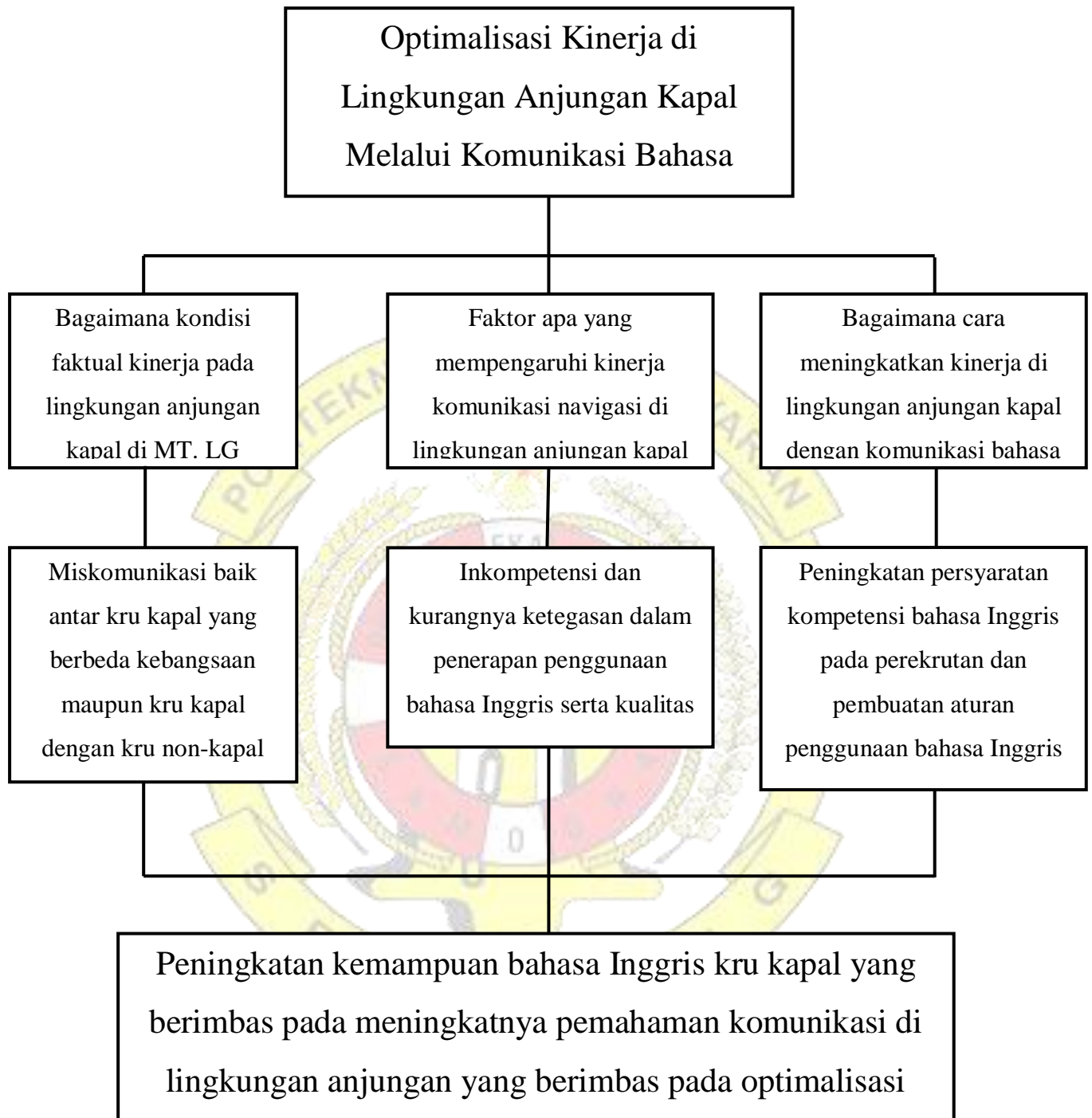
Dari hasil penelitian yang dilaksanakan peneliti di MT. LG Asphalt 1, peneliti mendapatkan gagasan untuk melakukan penelitian dengan judul “Optimalisasi Kinerja di Lingkungan Anjungan Melalui Komunikasi Bahasa Inggris di MT. LG Asphalt 1.

Kondisi faktual kinerja di anjungan kapal seringkali mengalami kendala dalam hal bahasa, terutama ketika kru kapal dengan kemampuan bahasa Inggris yang kurang kompeten berhadapan dengan kru kapal yaitu kadet dek yang berkebangsaan India-Malaysia maupun dengan kru non-kapal yaitu *pilot*(pandu) dan *visitor*.

Dari hasil rumusan masalah yang didapat, diketahui faktor timbulnya berbagai masalah komunikasi/miskomunikasi yang terjadi selama operasi kinerja navigasi maupun pengoperasian kapal di anjungan kapal MT. LG Asphalt 1 yaitu kemampuan bahasa Inggris kru baik secara verbal aktif maupun pasif yang tidak kompeten, dan juga kualitas perekrutan dari pihak perusahaan dan agensi pelayaran yang kurang memperhatikan aspek kompetensi bahasa Inggris.

Cara yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal dengan komunikasi bahasa Inggris adalah dengan peningkatan persyaratan kompetensi bahasa Inggris pada perekrutan kru dan pembuatan aturan penggunaan bahasa Inggris yang bersifat memaksa oleh nakhoda kapal.

Dengan ketegasan perintah dari nakhoda kapal dan perbaikan kualitas kompetensi perekrutan dari pihak perusahaan/agensi, diharapkan dapat memperbaiki dan meningkatkan optimalisasi kinerja di lingkungan anjungan kapal dalam hal komunikasi bahasa Inggris.



Gambar 4.1. Kerangka Penelitian
 Sumber: *Assessment* Peneliti

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan prala di MT. LG Asphalt 1, penulis dapat menarik kesimpulan dari permasalahan yang terjadi.

Penulis mengambil beberapa kesimpulan saat melakukan penelitian. Kesimpulan yang dapat penulis ambil saat melakukan penelitian adalah:

1. Kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1 relatif normal dan terkendali namun mengalami indikasi miskomunikasi yang menyebabkan tidak optimalnya kinerja secara spesifik pada saat manuver dan komunikasi dengan pilot dan master.
2. Kinerja di lingkungan anjungan kapal tidak terlaksana secara optimal dipengaruhi faktor-faktor yang menyebabkan terhambatnya kinerja terutama yang menggunakan komunikasi bahasa Inggris. Faktor tersebut meliputi faktor internal yaitu dari kru yang tidak berkompeten dalam berkomunikasi dalam bahasa Inggris dan penerapan *Standard Marine Communication Phrases* dan faktor eksternal yaitu diawali dengan rekrutmen kru yang kurang objektif dan selektif sehingga mengesampingkan asas profesionalitas yang menyebabkan *output* rekrutmen menjadi tidak sesuai dengan yang dibutuhkan perusahaan.

3. Cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal MT. LG Asphalt 1 melalui komunikasi bahasa Inggris yaitu dengan perbaikan kualitas rekrutmen kru kapal oleh perusahaan dan dilaksanakannya familiarisasi dan implementasi *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) oleh pihak internal dan eksternal kapal.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, disadari terdapat keterbatasan dalam penyusunannya yang meliputi:

1. Semua tindakan yang melibatkan komunikasi bahasa Inggris pada saat operasi komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal MT. LG Asphalt 1.
2. Mencakup semua kasus miskomunikasi dalam bahasa Inggris yang terjadi di MT. LG Asphalt 1 yang berpengaruh terhadap kinerja di anjungan kapal.

C. Saran

Setelah menyampaikan permasalahan dan pembahasan di atas, penulis memberikan saran yang dimana diharapkan dapat bermanfaat dan dapat meningkatkan dan mengoptimalkan kinerja di lingkungan anjungan kapal bagi *crew* kapal MT. LG Asphalt 1, yang meliputi:

1. Internal dalam kapal

Sebaiknya untuk pihak internal kapal MT. LG Asphalt 1 agar menyadari akan pentingnya kemampuan komunikasi bahasa Inggris di lingkungan anjungan kapal dan melakukan familiarisasi dan implementasi *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) di lingkungan anjungan kapal.

2. Untuk perusahaan

Dari pihak perusahaan agar memperbaiki kualitas rekrutmen SDM untuk calon kru kapal khususnya pada kompetensi bahasa Inggris.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Abdul Rahman. 2013. Psikologi Sosial: Integrasi Pengetahuan
- Creswell, John. W. 2016. "*Research Design*. Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran. Edisi Keempat.". Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Hasibuan. 2008. Management Sumber Daya Manusia, Jakarta: Bumi Aksara
- Ivancevich, J. Matteson dan Michael. T. 2008. Perilaku dan Management
- James, H. 2004. Organisasi: Perilaku, Struktur, dan Proses, Jakarta: Penerbit Erlangga
- Devito, Joseph A. 1997. Komunikasi Antarmanusia: Kuliah Dasar, Jakarta: Profesional Book
- Kridharta, Danar. 2017. Analisa Pengaruh Karakteristik Individu, Komitmen Organisasi, Dan Kepuasan Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Dengan Motivasi Sebagai Variabel Intervening, Tesis, Program Pascasarjana Magister Management Universitas Semarang
- Soegijanto. 2001. Management Sumber Daya Manusia. Yogyakarta: Penerbit Andi
- Stephen, P. Robbins. 2008. Organizational Behaviour, Tenth Edition (Perilaku Organisasi Edisi Ke Sepuluh) Alih Bahasa Drs. Benyamin Molan. Jakarta: Salemba Empat
- Sugiyono. 2013. Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. Bandung: CV Alfabeta
- Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D). Bandung: Penerbit CV. Alfabeta

- Wibowo. 2012. *Management Kinerja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Parrott, Daniel S. 2013. *Bridge Resource Management for Small Ships*
- Ihsan, Naufal Izzul. 2021. Analisis Pengaruh Karakteristik Individu dan Komunikasi Interpersonal Terhadap Kinerja Pelaut di Atas Kapal. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Parrot, Daniel S. 2011. *Bridge Resource Management for Small Ships*
- Alwi, H. 2011. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka
- Anonim. 2008. *Kamus Oxford*
- Sidik, Machfud. 2002. *Dana Alokasi Umum: Konsep, Hambatan, dan Prospek di Era Otonomi Daerah*. Penerbit Buku Kompas
- Pratama, Andri Rizki. 2013. *Optimalisasi Keselamatan Crew Kapal Dalam Proses Kerja Jangkar di AHTS Amber*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Mangkunegara, Anwar Prabu. 2006. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya
- Stolovitch, Harold D. dan Keeps, Erica J. 1992. *Handbook of Human Performance Technology: A Comprehensive Guide for Analysis and Solving Performance Problem in Organizations*. San Fransisco: Jersey-Bass Publisher
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Djamarah. 2014. *Pola Asuh Orang Tua dan Komunikasi Dalam Keluarga*. Jakarta: Rineka Cipta
- Komala, Lukiaty. 2009. *Ilmu Komunikasi: Perspektif, Proses dan Konteks*. Bandung: Widya Padjadjaran

- Mulyono, Tri. 2010. Permodelan Navigasi Darat Gunung Merapi-Merbabu Secara 3 Dimensi. Surakarta: Universitas Muhammdiyah Surakarta
- Suparno. 2016. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: Bumi Aksara
- Salim, Peter, dan Yenny Salim. 2002. Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer. Jakarta: Modern English Press
- Taufik dan Isril. 2013. Implementasi Peraturan Daerah Badan Permusyawaratan Desa. Jurnal Kebijakan Publik, Volume 4, Nomor 2
- Mulyadi. 2015. Implementasi Organisasi. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Tahir. 2014. Kebijakan Publik dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah. Bandung: Alfabeta
- Kapioru. 2014. Implementasi Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 15 Tahun 2011 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Jurnal Nominal/Volume III Nomor 1
- Moleong, Lexi J. 2002. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: CV. Remaja
- Sukmadinata. 2007. Metode Penelitian Pendidikan. Jakarta: Rosdakarya
- Abdullah. 2017. Pendekatan dan Model Pembelajaran yang Mengaktifkan Siswa. Probolinggo: Institut Agama Islam Nurul Jadid Paiton Probolinggo
- Sugiyono. 2018. Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta
- Mutiarani. 2009. Efektivitas Pelaksanaan Diskusi Tutorial PBL Dengan Metode *Seven Jumps* Dalam Memacu *Critical Thinking* Mahasiswa PSIK UMY. Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Sutriani dan Octaviani. 2019. Analisis Data dan Pengecekan Keabsahan Data. <https://doi.org/10.31227/osf.io/3w6qs>

Ayu, Putri Rizca dan Fakhruddin. 2017. Pemenuhan Kebutuhan Belajar Anak Jalanan di Kota Semarang Melalui Pendidikan Non Formal. Jurnal Untirta Volume 2 Nomor 1



Lampiran 1

SHIP PARTICULAR MT. LG ASPHALT 1

SHIP'S PARTICULARS			
VESSEL NAME : MT. LG ASPHALT 1			
1- Identification:			
Ship's Name:	MT. LG ASPHALT 1	Call Sign:	9MOE6
Flag:	MALAYSIA	Previous Name:	ICT-ASPHALT 04
Class No:	RINA 96559	Port of Registry:	PORT KLANG
IMO No:	9540900	Official No:	334518
MMSI No:	633130955	Inmarsat-C No:	453302174
Type of Ship:	Oil Tanker	Crew:	14 Persons
Owner:	LG MARITIME SDN.BHD (1025097 - A)		
Address:	Unit 809,Block C, Kelana Square , NO 11 , Jalan SS 7/26 , Kelana Jaya 47301 Petaling Jaya, Selangor , Malaysia		
Operator:	MAY MARITIME SERVICES SDN BHD		
Address:	Jalan Installation, pelabuhan selatan 42007 Port Klang, Selangor - Malaysia		
Telephone No:			
2- Classification:			
Classification Society:	RINA	Classification of ship:	ASPHALT OIL TANKER
Class of Machinery:	RINA	Class Entry Date:	20.07.2017
Dual Class:	NONE		
3- Dimensions:			
Length Over All:	78.34 m	L B P:	72.00 m
Max Breadth:	12.00 m	Draught:	5.00m
Gross Tonnage:	1,642	Net Tonnage:	493
Light Ship:	1,331.9 mt	Displacement:	3,438.1 mt
BOW BRIDGE:	55.54 m	stern- Bridge:	22.8
		Height fm Keel:	22.80 m
		Depth:	5.80 m
		Freeboard:	0.810 m
		Deadweight:	2,106.2 mt
		F.W Allowance:	12 cm
4- Hull, Capacity & Equipment:			
Ship Builder:	Quynh Cu Shipbuilding Enterprise - LISEMCO HAI PHONG.		
Place of Built:	Hai phong - Viet Nam.	Keel Laid:	18 April 2007.
Launch Date:	23 Juan 2008	Date of Built:	01 June 2006
Design:	APC-03-06	Port Anchor:	220.0 m
Crane:	1 x 0.9 mt	Stb Anchor:	192.5 m
		Ballast Speed:	10.5 kts
		Load Speed:	9.5 kts
Cargo Tank Capacity:		Port Side:	Stb Side
		Total	G.Total
No.1 Tank	198.17 m ³	198.17 m ³	396.34 m ³
No.2 Tank	206.32 m ³	206.32 m ³	412.64 m ³
No.3 Tank	239.61 m ³	239.61 m ³	479.22 m ³
No.4 Tank	226.29 m ³	226.29 m ³	452.58 m ³
			1 740.78 m ³
4- Machinery:			
Main Engine Maker: Akasaka Diesels Ltd.			
Kind of M/E:	A34S	Bore:	340 mm
Power:	1 765 kw	RPM:	230
Made in:	Japan	Made in year:	2007
Generator:	3 units	Power:	15/200/200 kw
Propeller Type:	FPS	No. of Blade:	4
		Stroke:	660 mm
		Speed:	11.0 kts
		Licence:	A34S
		Voltage:	400/445/445
		Diameter:	2650 mm

Sungai Udang, 18 April 2018

*Acknowledged by,***Capt. Frantje Serat***Master of MT. LG Asphalt 1*

Lampiran 2

CREW LIST OF MT. LG ASPHALT 1

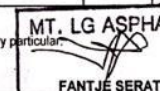
**FORM 23
MALAYSIA
IMMIGRATION REGULATIONS, 1963
CREW LIST
[Regulation 29 (1)]
Note : This form is to be used for crew only**

Name of Vessel : **MT. LG ASPHALT 1** Owners or Charterers : **MAY MARITIME SERVICES SDN BHD**
 Agents : **KD MARITIME SDN BHD** Last port of call : **PORT OF PRAI, PENANG**
 Date of Arrival : **25 April 2018** Next port of call : **PORT OF SEPANGAR, KOTA KINABALU**
 Date of proposed departure : **24 April 2018**

NO	NAME	CHINESE CHARACTER (if applicable)	DATE OF BIRTH	NATIONALITY	Seaman's Certificate of nationality Identify abd / or Seaman's Identify book	Duties on board (RANK)	Port where engaged	Date of engaged
01.	Fantje Serat		15.01.54	Indonesia	A 8479092	Master		08.02.2018
02.	Agustine Munir		06.08.64	Indonesia	B 544587	C/O		03.03.2018
03.	Candra Manik		08.12.93	Indonesia	A 8548075	2/O		03.04.2018
04.	Yeri Yosep		16.03.81	Indonesia	B 4845096	C/E		12.01.2018
05.	Johnson		14.02.54	Indonesia	B 6096216	2/O		21.06.2017
06.	Fikrianto		28.04.92	Indonesia	B 7829429	3/O		08.12.2017
07.	Muhammad Yusuf		20.11.95	Indonesia	B 2267756	AB 1		30.09.2016
08.	Yaya Saryana		20.06.76	Indonesia	A 6276688	AB 2		05.06.2017
09.	Haris Rtsal		11.03.91	Indonesia	B 5591266	AB 3		12.11.2017
10.	Supriyanto		17.06.79	Indonesia	A 9466861	Bosun		07.02.2017
11.	Abinubi Achmad		25.09.93	Indonesia	A 8294985	Oiler 1		05.06.2017
12.	M Ilal Bahri		02.02.95	Indonesia	B 0234343	Oiler 2		18.07.2017
13.	Dento		02.07.78	Indonesia	B 8695771	Oiler 3		25.02.2018
14.	Sukti		07.05.78	Indonesia	A 6650795	Cook		10.02.2017
15.	Hanif Kurnia Shandy		12.10.95	Indonesia	B 7294505	D/Cadet		29.11.2017
16.	Kesavan Vijayakumaran		05.01.95	Malaysia	A 36137469	E/Cadet		12.01.2018
17.								

I certify that the above information is, to the best of my knowledge and belief, true in every particular.

Date : 25 April 2018


MT. LG ASPHALT 1
FANTJE SERAT
 Master / MT. LG ASPHALT 1
MASTER


Lampiran 3


VOYAGE MEMO MT. LG ASPHALT 1

Vessel name : MT. LG ASPHALT 1
 Call sign : 9MQE6
 Port of registry : PORT KLANG
 Date of arrival : 04 MAY 2018
 PORT : SEPANGAR BAY

VOYAGE MEMO

NO	PORT OF	ARRIVAL DATE	DEPARTURE DATE	SECURITY LEVEL
01	PRAI PENANG	28.04.2018	28.04.2018	LEVEL 1
02	SG UDANG	15.04.2018	24.04.2018	LEVEL 1
03	SEPANGAR BAY	13.03.2018	10.04.2018	LEVEL 1
04	SG UDANG	23.01.2018	22.01.2018	LEVEL 1
05	PORT KLANG	12.01.2018	22.01.2018	LEVEL 1
06	SG UDANG	11.01.2018	12.01.2018	LEVEL 1
07	PERAWANG	03.01.2018	04.01.2018	LEVEL 1
08	SINGAPORE	31.12.2017	01.01.2018	LEVEL 1
09	PARE PARE	25.12.2017	26.12.2017	LEVEL 1
10	SG UDANG	17.12.2017	18.12.2017	LEVEL 1


 MT. LG ASPHALT 1
 CAPTAIN SERAT WADYER


 MT. LG ASPHALT 1
 IMO: 8540888
 MT. LG ASPHALT 1
 IMO: 8540888
 GRT: 1642 KLANG
 NRT: 493
 PORT KLANG

Lampiran 4

SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG

**SHORT TERM
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE**
No. 96559-R009-007

This Certificate shall be supplemented by a Record of Equipment for Cargo Ship Safety (Form E) No. 96559-R009-007 - R.

Issued under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as modified by the Protocol of 1980 relating thereto, under the authority of the Government of

Malaysia
by
RINA SERVICES S.p.A.

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage
LG ASPHALT 1	9MQE5	PORT KELANG	1642

Deadweight of ship (metric tons) ¹	Length of ship (Regulation III/3.12)	IMO Number ²
2107	72.000	9540900

Date of build:³

- Date of building contract 01 June 2006
- Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction 18 April 2007
- Date of delivery 30 September 2009
- Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable)

Type of ship: Oil tanker

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Regulation I/8 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans;
 - 2.2 the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.3 the ship was provided with a line-throwing appliance and radio installations used in life-saving appliances in accordance with the requirements of the Convention;
 - 2.4 the ship complied with the requirements of the Convention as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications;

1 For oil tankers, chemical tankers, and gas carriers only.
2 In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.802(19).
3 All applicable dates shall be completed.

Form SEC_HSSC - 04/2018 - LS

IMO No. 9540900 Name of ship: LG ASPHALT 1 Certificate No. 96559-R009-007 Page 2 / 4

- 2.5 the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Convention and the International Regulations for Preventing Collisions at Sea in force;
- 2.6 in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Convention.
- 2.7 the ship was not subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation(s) II-2/17, III/38 of the Convention
- 2.8 a Document of approval of alternative design and arrangements for fire protection, life-saving appliances and arrangements is not appended to this Certificate

- 3 That the ship operates in accordance with regulation III/26.1.1.1¹ within the limits of the trade area:

NA

- 4 That an Exemption Certificate has not been issued.

This Certificate is valid until: **30 December 2019**¹

subject to the annual and periodical surveys in accordance with Regulation I/8 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **30 July 2019**

Issued at: **Port Klang** on **30 July 2019**

Fahdumeun Bin Burhanudin
RINA Services S.p.A.

Matros Mohamad Anri Bin
RINA SERVICES S.p.A.

1 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with Regulation I/16(a) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in Regulation I/2(c) of the Convention, unless amended in accordance with Regulation I/16(b).
2 Refer to the 1983 amendments to SOLAS (MSC.64(83)), applicable to ships constructed on or after 1 July 1986, but before 1 July 1998 in the case of self-righting partially enclosed lifeboat(s) on board

Form SEC_HSSC - 04/2018 - LS

RINA No. 96559



Lampiran 5


SAFETY RADIO CERTIFICATE

**SHORT TERM
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE**
No. 96559-R009-008

This certificate shall be supplemented by a Record of Equipment
for Cargo Ship Safety Radio (Form R) No. 96559-R009-008 - R

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974,
as modified by the Protocol of 1988 relating thereto,
under the authority of the Government of

Malaysia
by
RINA SERVICES S.p.A.


 RINA No. 96559

Name of ship	Distinctive number or letters	Port of registry	Gross tonnage
LG ASPHALT 1	9MGE6	PORT KELANG	1642
IMO Number ¹	Sea areas in which ship is certified to operate (Regulation IV/2)		
9540900	A1+A2+A3		

Date of build²

- Date of building contract 01 June 2006
- Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction 18 April 2007
- Date of delivery 30 September 2009
- Date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced (where applicable)

THIS IS TO CERTIFY:

- 1 That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Regulation I/9 of the Convention.
- 2 That the survey showed that:
 - 2.1 the ship complied with the requirements of the Convention as regards radio installations;
 - 2.2 the functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Convention.
- 3 That an Exemption Certificate has not been issued.



1 In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by Resolution A.800(15).
2 All applicable dates shall be completed

Form SRC_HSSC - 04/2018 - LS This certificate consists of 4 pages

RINA No. 96559 Name of ship LG ASPHALT 1 Certificate No. 96559-R009-008 Page 2 / 4

This Certificate is valid until: **30 December 2019**
subject to the periodical surveys in accordance with Regulation I/9 of the Convention.

Completion date of the survey on which this certificate is based **30 July 2019**
Issued at: **Port Klang** on **30 July 2019**



 Matnor Mohamad Asri Bin
 RINA SERVICES S.p.A.

1 Insert the date of expiry as specified by the Administration in accordance with Regulation I/4(j) of the Convention. The day and the month of this date correspond to the anniversary date as defined in Regulation I/2(j) of the Convention, unless amended in accordance with Regulation I/4(i).

Form SRC_HSSC - 04/2018 - LS RINA No. 96559



Lampiran 6

**PENGGUNAAN BAHASA INGGRIS DALAM FAMILIARISASI ALAT DI
ANJUNGAN KAPAL**



Lampiran 7

Lembar Wawancara**A. Daftar Narasumber**

1. Narasumber 1 : Capt. Frantje Serat
2. Narasumber 2 : *Chief Officer* Agustine Munir
3. Narasumber 3 : *Second Officer* Candra Manik
4. Narasumber 4 : *Chief Engineer* Yeri Yosep
5. Narasumber 5 : *Second Engineer* Johnson
6. Narasumber 6 : *Third Engineer* Fikrianto
7. Narasumber 7 : Juru Mudi 1 Muhammad Yusuf
8. Narasumber 8 : *Oiler 1* Abinubli Achmad
9. Narasumber 9 : *Engine Cadet* Kesavan Vijayakumaran

B. Hasil Wawancara

Berikut adalah hasil wawancara dengan kapten, *chief officer*, *second officer*, *chief engineer*, *second engineer*, *third engineer*, juru mudi 1, *oiler 1* dan *engine cadet*. Waktu wawancara dilakukan tepat pada saat terjadinya masalah berlangsung. Data wawancara tersebut yaitu:

1. Narasumber 1

Tanggal : 14 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Capt. Frantje Serat

Jabatan : Nakhoda MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut kapten bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Kondisi faktual kinerja di lingkungan anjungan kapal relatif aman walaupun beberapa kali terjadi miskomunikasi, walaupun beberapa miskomunikasi dapat menyebabkan kesalahan navigasi tetapi sejauh ini masih dalam batas kewajaran.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Faktor-faktor yang memberi pengaruh bagi kinerja ya sarana prasana yang ada, dan tentu saja dari kualitas SDM itu sendiri.”

- c. Menurut kapten, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Dengan kru itu sendiri yang menyadari bahwa dia harus bisa berbahasa Inggris apalagi bahasa Inggris maritim berbeda dengan bahasa Inggris pada umumnya, dan dari pihak kantor juga harus buat kebijakan.”

2. Narasumber 2

Tanggal : 15 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Agustine Munir

Jabatan : *Chief Officer* atau Mualim 1 MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut *Chief* bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Sejauh ini cukup terkendali, hanya beberapa miskomunikasi masih terjadi mungkin karena kru baru belum sepenuhnya familiar dengan anjungan.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Tingkat kooperativitas antar kru, fasilitas kapal yang memadai dan tentu saja dari kru itu sendiri.”

- c. Menurut *Chief Agus*, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Yang pertama dari kesadaran masing-masing bahwa pengetahuan dan kemampuan bahasa pasif dan aktif sangat penting, yang kedua, dari dalam kapal itu sendiri harus bisa memunculkan atmosfer kerja yang kondusif jadi kru tidak canggung.”

3. Narasumber 3

Tanggal : 16 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Candra Manik

Jabatan : *Second Officer* atau Mualim 2 MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut *Second* bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Kondisi kinerja di anjungan cukup baik, kesalahpahaman-kesalahpahaman yang terjadi kemarin masih bisa ditoleransi, kadet harus sering naik ke anjungan buat belajar.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Kondusif tidaknya suatu tempat itu sangat berpengaruh bagi proses kerja di lingkungan itu, menurut saya sejauh ini masih baik-baik saja.”

- c. Menurut *Second* Candra, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Harus dibiasakan penggunaan bahasa Inggris di hal-hal kecil, misal instruksi-instruksi sederhana menggunakan bahasa Inggris, hal-hal kecil seperti itu kalo dilakukan secara konsisten dengan suasana kapal yang kondusif saya rasa bisa meningkatkan kinerja di anjungan.”

4. Narasumber 4

Tanggal : 17 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Yeri Yosef

Jabatan : *Chief Engineer* atau KKM MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut *Chief* bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Walaupun saya jarang ke atas tapi yang saya dengar-dengar baik-baik saja, tapi katanya kemarin kapten sempat marah.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Yang pertama dari yang paling dasar yaitu dari kru, kemudian jika bisa memberi pengaruh yang baik, otomatis lingkungan tempat dia bekerja juga akan terpengaruh sehingga kinerja anjungan juga terkena dampak baiknya.”

- c. Menurut *Chief* Yeyo, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Yang pertama otomatis dari salary, kru akan merasa dihargai sehingga berpengaruh ke kinerja di atas kapal.”

5. Narasumber 5

Tanggal : 18 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Johnson

Jabatan : *Second Engineer* atau Masinis 2 MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut Bas, bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Saya kurang tau secara faktual karena saya juga jarang naik ke atas, tapi yang saya dengar baik-baik saja.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“sikap saling menghargai, dengan adanya sifat saling menghargai sesama kru, kru tidak terlalu tertekan sehingga dapat melaksanakan pekerjaan dengan baik.”

- c. Menurut Bas Johnson, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Ya tadi itu seperti yang saya bilang, dengan adanya sifat saling menghargai, dan tentu saja dari pihak perusahaan juga harus lebih menghargai dengan peningkatan kesejahteraan kru di kapal.”

6. Narasumber 6

Tanggal : 19 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Fikrianto

Jabatan : *Third Engineer* atau Masinis 3 MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut Bas bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Menurut saya baik-baik saja, tapi kemarin itu perwira dan kapten memang sempat kurang pas dengan tanggapan kadet mesin waktu diperintah kapten.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Peralatan yang memadai, perlakuan dan kelakuan antar kru yang bisa kooperatif, hal-hal mendasar seperti itu justru yang paling memberi pengaruh ke kinerja di anjungan.”

- c. Menurut Bas Fikri, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Seperti yang saya bilang tadi, dengan adanya sifat saling menghargai, dan tentu saja dari pihak perusahaan juga harus lebih menghargai dengan peningkatan kesejahteraan kru di kapal.”

7. Narasumber 7

Tanggal : 20 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Muhammad Yusuf

Jabatan : Juru Mudi 1 MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut Bang Yusuf, bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Baik-baik saja, chief juga baik, kalau kapten memang banyak diamnya, tapi yang saya rasain saya kadang ngerasa payah sendiri kalau kapten memberi instruksi pakai bahasa Inggris.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Nah itu yang saya maksud tadi, kami yang ABK biasa kadang merasa payah sendiri kalau tidak paham maksud kapten, menurut saya hal-hal seperti itu memberi pengaruh bagi kinerja juga.”

- c. Menurut Abang, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Sebenarnya memang harus bisa dan biasakan, nanti lama-lama pasti terbiasa dan tidak terasa aneh lagi.”

8. Narasumber 8

Tanggal : 21 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Abinubli Achmad

Jabatan : *Oiler* 1 MT. LG Asphalt 1

- a. Menurut Bang Abi bagaimana kondisi faktual kinerja pada lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Saya kurang paham tapi yang saya dengar aman-aman saja, Cuma kemarin saya dengar kapten sempat membentak kadet mesin.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1?

Jawaban:

“Yang utamanya tentu saja berarti harus bisa menggunakan bahasa Inggris. Dengan bisa lancar berbahasa Inggris, dibarengi sifat dan sikap yang profesional, itu faktornya kalo menurut saya.”

- c. Menurut Bang Abi, bagaimana cara meningkatkan kinerja di lingkungan anjungan kapal melalui komunikasi bahasa Inggris?

Jawaban:

“Ya tadi itu kurang lebihnya sama seperti, oh iya berarti kapten juga harus lebih tegas kalau ingin orang-orang anjungan pakai bahasa Inggris.”

9. Narasumber 9

Tanggal : 22 Maret 2018

Waktu : 19.00 – 19.15

Narasumber : Kesavan Vijayakumaran

Jabatan : *Engine Cadet* MT. LG Asphalt 1

- a. What do you think about the condition of the factual working performance on bridge?

Jawaban:

“I can say it’s good, they also treat me good, what happened yesterday is just misunderstanding, but I think your officers are a little too strict, but so far I think the work on bridge is quite condusive.”

- b. Apa saja faktor yang menjadi pengaruh bagi kinerja komunikasi navigasi di lingkungan anjungan kapal di MT. LG Asphalt 1? What are the factors that affect the working performance on bridge?

Jawaban:

“the human resource himself, treatment from company, team chemistry, and of course, salary.”

- c. How to enhance the working performance on board the bridge through English communication?

Jawaban:

“I think increasing the salary first can make ourselves happy so we will want to improve our professionalism as feedback. Speaking about English, it’s a life skill a seafarer should have, so a seafarer himself

should realise the importance of English communication. By getting and knowing those things I mentioned, I believe the working performance on bridge can improve.”



Lampiran 8

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 982/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/08/2022**

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : HANIF KURNIA SHANDY
NIT : 52155651 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI KINERJA DI LINGKUNGAN ANJUNGAN
KAPAL MELALUI KOMUNIKASI BAHASA INGGRIS DI
MT. LG ASPHALT 1

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 21 %* (Dua Puluh Satu Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 10 Agustus 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Hanif Kurnia Shandy
2. NIT : 52155651 N
3. Tempat/ tanggal lahir : Wonosobo, 12 Oktober 1995
4. Agama : Islam
5. Alamat : Kurahan RT 016 RW 005, Sudungdewo,
Kertek, Wonosobo, Jawa Tengah
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Rajimin
 - b. Ibu : Mei Rohwati
7. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN 2 WONOSOBO : 2002-2008
 - b. SMPN 1 WONOSOBO : 2008-2011
 - c. SMA MUHAMMADIYAH WONOSOBO : 2012-2015
 - d. D IV PIP SEMARANG : 2015-2022
8. Pengalaman Prala
 - a. Nama Kapal : MT. LG ASPHALT 1
 - b. Perusahaan : MAY MARITIME SERVICES SDN. BHD.
 - c. Jenis Kapal : *Asphalt Oil Carrier*
 - d. Rute Pelayaran : Asia Tenggara