

**ANALISIS PROSES PERGANTIAN CREW KAPAL
PT. AWEIDHIA CREW MANAGEMENT JAKARTA**



SULISTIANI HAMZAH

NIT : 18.43.065

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**ANALISIS PROSES PERGANTIAN CREW KAPAL DI PT. AWEIDHIA
CREW MANAGEMENT JAKARTA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

SULISTIANI HAMZAH
NIT : 18.43.065

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2022**

SKRIPSI

**ANALISIS PROSES PERGANTIAN CREW KAPAL DI
PT. AWEIDHIA CREW MANAGEMENT JAKARTA**

Disusun dan Diajukan Oleh

SULISTIANI HAMZAH

NIT. 18.43.065

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 15 Juni 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Rosliawati A.Kosman SE.,MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 199761023 1998803 2 001

Pembimbing II

Drs. Laode Hibay Umar, M.Si

Mengetahui :

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I



Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi KALK

Jumriani, S.E., M.Adm, S.D.A
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197312012 199803 2 008

PRAKATA

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan judul skripsi **”ANALISIS PROSES PERGANTIAN CREW KAPAL DI PT. AWEIDHIA CREW MANAGEMENT JAKARTA”**.

Pada penyusunan skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan serta dorongan dari beberapa pihak yang telah membantu baik secara materi maupun non materi. Dalam kesempatan ini maka perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang-orang yang telah membantu dan membimbing secara langsung maupun tidak langsung, kepada yang terhormat :

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr. M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
2. Jumriani, SE, M.Adm SDA selaku ketua program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK)
3. Rosliawaty, SE, M. M dan bapak Drs. Laode Hibay Umar selaku dosen pembimbing serta Ibu Sitti Syamsiah S.SiT. M.A.P selaku dosen penguji
4. Direktur PT. Aweidhia Crew Management yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek
5. Seluruh staff PT. Aweidhia Crew Management yang dengan senang hati membantu penulis dalam mengumpulkan data sehingga skripsi ini bisa terselesaikan
6. Terima kasih kepada teman seperjuangan penulis dalam melaksanakan praktek semoga bisa menyelesaikan studi tepat waktu

7. Terima kasih yang sebesar besarnya kepada ayah dan ibu penulis yang selama ini memberikan dukungan serta doa yang tiada henti
8. Terima kasih juga kepada kedua saudara penulis yang selalu memberikan perhatian dan kasih sayang bagi penulis dalam menyelesaikan studi
9. Seluruh teman seperjuangan angkatan XXXIX semoga diberikan kelancaran dalam pendidikan agar dapat selesai tepat waktu
10. Seluruh sahabat penulis yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu yang selalu memberi dukungan kepada penulis
11. Member dormitory 1113 serta 1106 dan member kamar 9 yang selalu mendukung dan membantu penulis dalam mengerjakan skripsi ini.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam skripsi ini, untuk itu penulis sangat mengharapkan saran dan koreksi dari para pembaca semua yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini dan apabila dalam skripsi ini ada hal-hal yang tidak berkenan khususnya bagi PT. Aweidhia Crew Management tempat penulis melakukan penelitian atau pihak-pihak lain yang merasa dirugikan, penulis minta maaf yang sebesar besarnya.

Akhirnya penulis hanya dapat berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Makassar, 15 Juni 2022



Sulistiani Hamzah
18.43.065

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : SULISTIANI HAMZAH
Nomor Induk Taruna : 18.43.065
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS PROSES PERGANTIAN CREW KAPAL DI PT.AWEIDHIA CREW MANAGEMENT JAKARTA

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

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

Makassar, 15 Juni 2022



SULISTIANI HAMZAH
18.43.065

ABSTRAK

Sulistiani Hamzah 2022, Crew kapal merupakan elemen utama dalam menjalankan operasi kapal. Hal tersebut menjadi penting dalam pengadaan atau pengiriman awak kapal. Namun demikian, pengiriman awak kapal memiliki proses yang relatif panjang dan lama sedangkan seringkali awak kapal tidak mengikuti proses sesuai dengan jadwal sehingga hal ini menyebabkan keterlambatan (dibimbing oleh ibu Rosliawati A. Kosman dan bapak Laode Hibay Umar).

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk mengetahui penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman crew kapal pada saat on board. Subjek dalam penelitian ini merupakan awak kapal, bagian PKL, dan PIC crew deck department. Pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan metode wawancara dengan teknik analisis data menggunakan teknik analisis reduksi data penyajian, dan penarikan kesimpulan/ verifikasi.

Hasil penelitian ini menunjukkan pergantian crew kapal sesuai dengan penjadwalan sehingga tidak terjadi keterlambatan. Dari hasil analisis data, penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman awak kapal dikarenakan beberapa faktor yaitu keterlambatan revalidasi sertifikat, keterlambatan proses PKL, pelaksanaan MCU yang tidak sesuai dengan jadwal. Upaya yang dapat dilakukan dalam mengatasi masalah keterlambatan ini, antara lain: adanya pemberian surat pernyataan dan sanksi apabila tidak mengikuti prosedur yang ada.

Kata Kunci: Proses, Pergantian, Crew Kapal

ABSTRACT

Sulistiani Hamzah 2022: the crew is a major element in carrying out ship operations. This becomes important in the procurement or delivery of crew. However, the change of crew has a relatively long and long process whereas often the crew does not follow the process according to the schedule so this causes delays (Guideb by Rosliawati A. Kosman and Laode Hibay Umar).

This research is a descriptive qualitative research that aims to find out the cause of the delay of ship crew shipments on board. Subjects in this study are the crew of the ship, part vendors, and PIC crew deck department. Data collection in this research using interview method with data analysis technique using data reduction, presentation, and conclusion/ verification.

The result of this research the change of crew in accordance with the scheduling so that no delay occurs. From the result of data analysis, the cause of the delay of crew ship sending due to several factors that is the delay of revalidation of the certificate, the delay of PKL process, the implementation of MCU not according to schedule. Efforts that can be done in overcoming the problem of delay, among others: the provision of a statement and sanctions if not follow the existing procedures.

Keywords: Process, change, Crew.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	5
B. Crew Kapal	5
C. Keterlambatan	13
D. Kerangka Pikir	15
E. Hipotesis	15
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian	16
B. Populasi Dan Sampel Penelitian	17
C. Teknik Pengumpulan Data	18
D. Teknik Analisis Data	19
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti	20
B. Analisis Masalah	26
C. Pembahasan Masalah	28

BAB V. PENUTUP

A. Simpulan 35

B. Saran 35

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4.1 Crew kapal yang terlambat akibat pandemi	26
Tabel 4.2 Crew kapal yang terlambat akibat revalidasi	27

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelayaran merupakan suatu bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis bagi dunia maritim dan merupakan sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional serta mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia serta untuk menunjang sektor perekonomian Indonesia.

Pelayaran atau angkutan laut merupakan bagian dari transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan bagian dari sarana transportasi lainnya dengan kemampuan untuk menghadapi perubahan kedepan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan secara massal, dapat menghubungkan wilayah satu dengan lainnya melalui perairan, sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan dan peranannya baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang perekonomian nasional demi kesejahteraan masyarakat banyak.

Untuk perusahaan pelayaran, kapal merupakan ujung tombak dalam mendapatkan penghasilan karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memperoleh keuntungan yang sebesar besarnya sebagai hasil dari jasa angkutan untuk kemajuan perusahaan. Pendapatan maupun biaya operasi sangat dipengaruhi oleh perawatan kapal yang dilaksanakan dengan baik.

Lancarnya operasi kapal tentunya tidak lepas dari personil yang telah disijil untuk mewakili sebuah kapal sesuai PKL (perjanjian kerja laut) perusahaan pelayaran tersebut. Karena *crew* kapal merupakan satu kesatuan sistem yang menunjang kelancaran dan keselamatan operasi kapal mulai dari kapal berangkat dari pelabuhan muat sampai ke pelabuhan bongkar.

Sesuai dengan PKL antara pengusaha kapal dengan nahkoda cukup dengan diadakan dengan perjanjian dibawah tangan, sedang antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal dengan anak buah kapal harus diadakan di hadapan pejabat yang berwenang selaku wakil dari perusahaan pelayaran. Untuk itu maka perlulah dibuat suatu akta otentik yang selain harus ditanda tangani oleh pejabat yang berwenang dan juga harus ditanda tangani oleh anak buah kapal. Awak kapal akan bergabung diatas kapal ketika semua persyaratan administrasi telah dinyatakan lengkap oleh pihak kantor perusahaan pelayaran.

Secara garis besar Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) telah mengatur substansial dari perjanjian kerja laut. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas tindakan perwira kapal dan anak buah kapal, nahkoda posisinya tidak lain adalah perpanjangan tangan dari perusahaan pelayaran tetapi kenyataannya antara nahkoda dan perusahaan pelayaran terikat oleh perjanjian-perjanjian meskipun perjanjian tersebut oleh KUHD tidak harus dilangsungkan dengan akta otentik.

Namun dalam pembahasan ini, penulis akan menjelaskan terjadinya keterlambatan pergantian anak buah kapal untuk melaksanakan *on board* di PT. Aweidhia Crew Management Jakarta. Pergantian crew kapal untuk melaksanakan tugas diatas kapal harus memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang ada. Sertifikat kompetensi (COC) dan keterampilan (COE) awak kapal harus sudah memenuhi validitas sesuai dengan amandemen STCW (*Standart of Training Certification and Watchkeeping*) 2010 agar tidak menjadi temuan ketika inspeksi terjadi diatas kapal.

Berdasarkan alasan tersebut, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam skripsi yang berjudul **“ANALISIS PROSES PERGANTIAN CREW KAPAL PT. AWEIDHIA CREW**

MANAGEMENT JAKARTA". Hal ini bertujuan untuk mencari pemecahan masalah dengan mencari cara penanggulangan yang tepat dalam mengatasi permasalahan terhadap terjadinya keterlambatan pengiriman *crew* kapal pada saat akan melaksanakan *on board*.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Faktor apa yang menjadi penghambat dalam pergantian *crew* kapal di PT. Aweidhia crew management Jakarta ?
2. Upaya apa yang dilakukan PT. Aweidhia crew management Jakarta dalam mengatasi hambatan tersebut?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai, sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor yang menjadi penghambat pergantian *crew* kapal di PT. Aweidhia Crew Management Jakarta pada saat akan *on board*.
2. Mengetahui upaya yang dilakukan PT. Aweidhia Crew Management Jakarta dalam mengatasi hambatan pergantian *crew* kapal.

D. Manfaat Penelitian

Sebagaimana diketahui bahwa hasil dari suatu penelitian akan dapat menyediakan informasi yang cermat dan handal yang sangat berguna baik bagi penulis maupun pembaca. Oleh karena itu, manfaat dari penelitian sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Penulis berharap hasil penelitian ini dapat mengembangkan referensi pengetahuan dan kemajuan ilmu dalam bidang ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhanan khususnya di bidang *crewing*.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini dapat memberikan wawasan dan saran kepada pihak perusahaan dalam menghadapi permasalahan yang berkaitan dengan pergantian *crew* diatas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian Analisis

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer karangan Peter Salim dan Yenni (2002:44). Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan pemahaman secara keseluruhan. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Departemen Pendidikan Nasional (2005) menjelaskan bahwa analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya.

2. Crew Kapal

Mengenai ini menurut UU RI No. 17/2008 tentang pelayaran mendefinisikan pengertian *crew* kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil. Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pengertian *crew* kapal adalah *crew* kapal selain nahkoda ataupun pemimpin kapal.

Menurut ilmu hukum maritim pengertian *crew* kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoprasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya.

a. Syarat menjadi anak buah kapal

1. Berumur sekurang- kurangnya 18 tahun
2. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan rumah sakit

3. Memiliki sertifikat keahlian pelaut
 4. Buku pelaut disahkan oleh KSOP (kantor syahbandar dan otoritas pelabuhan)
- b. Hak sebagai anak buah kapal
1. Hak atas upah
 2. Hak atas permakanaan dan tempat tinggal di kapal
 3. Hak atas cuti
 4. Hak atas perawatan jika sakit diatas kapal
 5. Hak atas angkutan bebas
 6. Hak atas asuransi kesehatan dan keselamatan kerja
- c. Kewajiban sebagai anak buah kapal
1. Menaati perintah perusahaan
 2. Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
 3. Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang telah ditetapkan
 4. Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan sesuatu yang di perintahkan oleh Nahkoda.
- d. Pekerjaan anak buah kapal dijelaskan di dalam :
1. Perjanjian kerja laut
 2. Sijil awak kapal
 3. Peraturan dinas di kapal yang dibuat oleh nahkoda
 4. Taat kepada atasan
 5. Tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, tidak membawa barang-barang terlarang, senjata dan sebagainya di kapal tanpa seizin nahkoda
 6. Keluar dari kapal dengan izin nahkoda dan pulang kembali tidak terlambat
 7. Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal dengan muatan dengan menerima upah tambahan

8. Menyediakan diri untuk nahkoda selama 3 hari setelah habis kontrak untuk kepentingan membuat kisah kapal.

e. Jabatan-jabatan awak kapal

1. *Deck Department*

Bertanggung jawab untuk navigasi kapal, perawatan kargo dan bongkar muat di pelabuhan. *Deck department* juga bertanggung jawab untuk pemeliharaan kapal, operasional kapal, dan semua urusan hukum dan semua perizinan perjalanan kapal. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari deck department :

- a. *Master/Nahkoda*

Master adalah perwira tertinggi serta wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di struktural kapal. Master bertanggung jawab atas kehidupan semua personil diatas kapal, keamanan kapal, kargo, lingkungan, dan juga harus bertanggung jawab kepada perusahaan.

UU No. 21 Tahun 1992 dan juga pasal 341. b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa nahkoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU No. 12 Tahun 1992, maka definisi dari nahkoda adalah seseorang yang telah menandatangani perjanjian kerja laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan sebagai nahkoda, serta memenuhi syarat sebagai nahkoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pasal 341 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan nahkoda, jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab nahkoda. Master/nahkoda

bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal tersebut dinavigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sesuai dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan.

b. *Chief officer*/Mualim I

Chief officer adalah perwira tinggi dibawah kapten/nahkoda yang bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar, pengatur arah navigasi, dan bertanggung jawab penuh atas semua peralatan deck department. *Chief officer* bertanggung jawab kepada nahkoda atas semua hal *deck department* terkait, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasional kargo dan bongkar muat.

c. *Second officer*/Mualim II

Second officer adalah perwira tinggi dibawah *chief officer*/pejabat kedua yang bertugas membantu *chief officer*. Pejabat yang bertanggung jawab untuk peralatan navigasi ruang kemudi, membuat jalur peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

d. *Third officer*/Mualim III

Third officer merupakan perwira tinggi diatas kapal dibawah *second officer*. *Third officer* bertugas membantu *second officer* dan juga bertanggung jawab sebagai mengatur, memeriksa, memelihara semua alat-alat keselamatan kapal, pegatur arah navigasi, dan pemegang urusan administrasi umum.

e. *Radio officer*/Spark

Radio officer bertugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya, baik itu yang

ditimbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam, dan lain-lain.

f. *Bosun/Boatswin*

Bosun bertugas membuat laporan kepada *chief officer* dan bertanggung jawab atas semua ABK serta mengawasi/memimpin AB dan OS.

g. *Pumpman/Operator pompa*

Pumpman bertugas membuat laporan kepada *chief officer*, membantu operasional kargo dan melakukan pemeliharaan rutin mesin deck dan peralatan terutama pompa.

h. AB (*Able Seaman*)/Juru mudi

AB bertugas mendukung pejabat deck dalam semua aspek kegiatan diruang kemudi, kargo, dan operasional pelayaran, di bawah pengawasan bosun dan *pumpman* jika diperlukan.

i. OS (*Ordinary Seaman*)/Kelasi

OS bertugas membantu AB mendukung pejabat deck dalam semua aspek kegiatan ruang kemudi, kargo, operasional pelayaran, kesiapan peralatan, kebersihan deck dibawah pengawasan bosun dan *pumpman* jika diperlukan.

2. *Engine department*

Engine department bertanggung jawab untuk menjalankan dan memelihara peralatan mekanik dan listrik di seluruh kapal termasuk mesin utama, boiler, pompa, generator listrik, generator plant refrigerasi, dan penyimpanan air tawar. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *engine department* :

a. *Chief engineer*/Kepala kamar mesin

Chief engineer adalah seorang pejabat tertinggi yang bertanggung jawab penuh terhadap *engine department* dan bertanggung jawab langsung kepada *master/nahkoda* atas segala hal yang berhubungan dengan *engine*. *Chief engineer* juga bertanggung jawab atas semua mesin yang ada dikapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, dan lain-lain.

b. *Second engineer*/Masinis II

Second engineer sebagai pejabat *engineer* dibawah *chief engineer*, dan bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa bahan bakar, dan minyak pelumas.

c. *Third engineer*/Masinis III

Third engineer sebagai pejabat *engineer* dibawah *second engineer*, bertanggung jawab penuh atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, pemurni, generator air tawar, boiler, mesin sekoci, dan bersama dengan *third officer*, menyiapkan pemadam kebakaran dan peralatan yang menyelamatkan jiwa di ruang mesin, serta membantu dalam pengisian bahan bakar.

d. *Electrician*

Electrician bertanggung jawab atas semua mesin yang menggunakan tenaga listrik dan seluruh tenaga cadangan.

e. *Oiler/Motorman*

Oiler bertugas membantu mandor mesin, mendukung pejabat *engineer* di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, dan perbaikan.

f. *Fitter*

Fitter bertugas untuk membantu mandor mesin dan bosun dalam pengelasan baik di ruang mesin ataupun di ruang geladak.

g. *Wiper*

Posisi junior bertugas di tanki kapal membantu mandor mesin, juru minyak. *Wiper* bertanggung jawab di semua aspek tugas menjaga mesin, pemeliharaan, pembersihan, dan perbaikan.

3. *Catering Department*

Catering department bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner diatas kapal, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering department* :

a. *Chief cook*

Chief cook bertanggung jawab atas *catering department* yang ada diatas kapal, laporan kepada *master/nahkoda*, dan megawasi atau memimpin *second cook* dan *utility/helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. *Chief cook* mengatur anggaran dan pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *master*, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab untuk mempromosikan nilai-nilai gizi serta memasak untuk seluruh personil diatas kapal.

b. *Cook*

Cook bertugas membantu *chief cook*, membuat laporan kepada *chief cook*, bertugas memasak sehari-

hari atas perintah *chief cook*, dan membantu/mengawasi *utility* pada aspek tugasnya.

c. *Steward*

Melayani pejabat saat makan, membantu *chief cook*, *cook*, dan melakukan persiapan peralatan dapur dan tugas kebersihan sehari-hari.

f. Keterlambatan pengiriman awak kapal beberapa kali terjadi di berbagai perusahaan pelayaran.

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan pengiriman awak kapal.

a. Faktor internal

- 1) Berasal dari kapal yang belum sampai ke pelabuhan tujuan.
- 2) Cuaca ekstrim yang terjadi di tengah laut sehingga menyebabkan kapal terlambat sandar.
- 3) Kapal telah berada di *anchorage station*, namun *service boat* sebagai koneksi menuju tempat tersebut tidak disediakan.

b. Faktor eksternal

- 1) Sertifikat keterampilan awak kapal yang belum direvalidasi
- 2) Buku pelaut yang belum di sijnil on ketika awak kapal yang bersangkutan akan melaksanakan *on board*
- 3) Awak kapal yang bersangkutan terlambat menandatangani perjanjian kerja laut
- 4) Terlambatnya sijnil perjanjian kerja laut di syahbandar
- 5) Awak kapal belum melaksanakan *medical check up*, atau sudah melaksanakan tetapi belum keluar hasil laboratoriumnya.

g. Kewajiban perusahaan

Menyediakan akomodasi bagi awak kapal pada saat menunggu kedatangan kapal pada saat terjadi keterlambatan tiba di pelabuhan seperti :

1. Tiket hotel di daerah sekitar pelabuhan
2. Sarana transportasi untuk menuju ke pelabuhan berupa kendaraan
3. Memberikan makanan dan minuman pada saat awak kapal menunggu kedatangan kapal sampai tiba di pelabuhan
4. Memberikan uang transport kepada awak kapal yang bersangkutan.

3. Keterlambatan

Menurut Ervianto (1998), mengungkapkan bahwa keterlambatan adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Menurut Callahan (1992), keterlambatan (delay) adalah apabila suatu aktifitas mengalami penambahan waktu atau tidak diselenggarakan sesuai rencana yang diharapkan. Keterlambatan pengiriman awak kapal dapat diidentifikasi jelas melalui *schedule*.

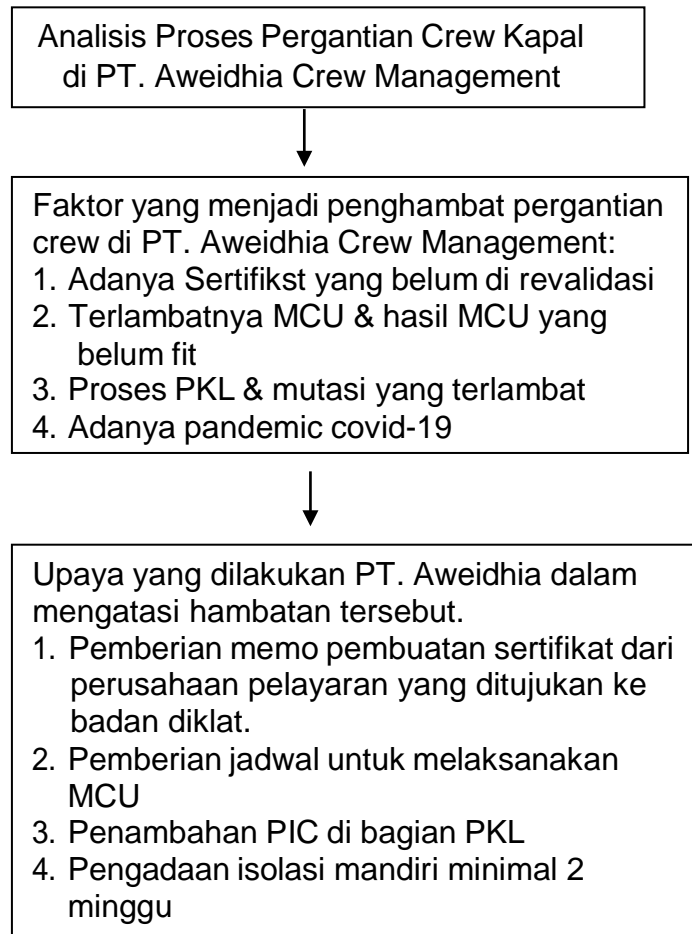
a. Dampak keterlambatan

Menurut Lewis dan Atherley (1996), keterlambatan akan berdampak pada perencanaan semula serta pada masalah keuangan. Keterlambatan dalam pengiriman awak kapal pada saat on board meningkatkan biaya akomodasi ataupun biaya lain yang menjadi tanggungan perusahaan. Sehingga akan mengurangi keuangan perusahaan pelayaran jika terjadi

keterlambatan pengiriman crew kapal. Menurut Obrein JJ (1976), menyimpulkan bahwa dampak keterlambatan menimbulkan kerugian:

1. Bagi perusahaan pelayaran, keterlambatan pengiriman awak kapal dapat menyebabkan/mengakibatkan menurunnya tingkat penghasilan perusahaan pelayaran.
2. Bagi pekerja, keterlambatan pengiriman crew kapal yang disebabkan oleh kurang disiplinnya awak kapal itu sendiri dapat mendapatkan sanksi tertulis maupun berupa teguran.

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

C. Hipotesis

Diduga PT. Aweidhia Crew Management Jakarta masih mengalami hambatan dalam menangani proses pergantian crew kapal.

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu usaha untuk menemukan, mengembangkan dan menguji kebenaran ilmu pengetahuan secara ilmiah. Penelitian adalah terjemahan dari kata Inggris *research*. Dari itu, ada juga yang menerjemahkan *research* sebagai riset. *Research* itu sendiri berasal dari kata *re* yang berarti "kembali" dan *to search* yang berarti mencari. Dengan demikian arti sebenarnya dari *research* atau riset adalah "mencari kembali".

Metodologi penelitian adalah cara atau teknis yang dilakukan dalam penelitian. Sebuah penelitian harus berdasarkan pada material data yang akurat, agar dari hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggung jawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan di lapangan. Sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

Selain itu, kegunaan daripada penelitian adalah untuk menyelidiki keadaan dari konsekuensi terhadap suatu keadaan khusus. Secara umum metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis, Desain Dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif, yaitu data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan keseluruhan dari penelitian mencakup hal-hal yang akan dilakukan peneliti mulai dari membuat hipotesis dan implikasinya secara operasional sampai pada analisis akhir data yang selanjutnya disimpulkan dan diberi saran.

3. Jumlah Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil jumlah variable peneliti adalah satu yaitu cara atau upaya mengatasi keterlambatan pergantian crew kapal.

B. Populasi Dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi adalah keseluruhan subjek penelitian, populasi bukan hanya orang tapi juga objek dan benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan juga sekedar jumlah yang ada pada objek- objek yang dipelajari, tetapi meliputi karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh subjek atau objek itu. Populasi dalam penelitian ini adalah perusahaan crewing yaitu PT. Aweidhia Crew Managemnet Jakarta.

2. Sampel Penelitian

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Beberapa contoh sampel dari hasil penelitian penulis di PT. Aweidhia Crew Management Jakarta. Ada sekitar 10 orang yang mengalami keterlambatan akibat pandemik dan sekitaran 16 orang yang mengalami keterlambatan diakibatkan karena revalidasi sertifikat.

C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa metode antara lain :

1. Teknik Observasi

Dalam metode ini penulis mengamati secara langsung di lapangan untuk mengetahui sesuatu yang belum jelas sampai penulis betul-betul mengerti, maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah *checklist*.

2. Wawancara (*interview*)

Untuk mendapatkan data melalui wawancara langsung dengan pegawai atau staff dan pihak-pihak terkait. Maka instrument penelitian dari wawancara (*interview*) adalah pedoman wawancara dan membuat daftar pertanyaan/kuesioner.

3. Teknik Dokumentasi

Untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar dan dokumen lainnya yang sesuai. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui profil perusahaan yaitu PT. Aweidhia Crew Management Jakarta, dengan masalah ini baik melalui buku-buku, laporan penelitian, artikel, jurnal penelitian dan lain-lain. Maka instrument penelitian dari teknik dokumentasi adalah *checklist*.

D. Teknis Analisis Data

Teknik analisis data yang dipakai dalam laporan ini adalah teknik analisis deskriptif yaitu teknik yang menjelaskan atau menggambarkan penelitian ini sebagaimana judul yang penulis ambil yaitu analisis proses pergantian crew kapal PT. Aweidhia Crew Management Jakarta.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti

1. Sejarah PT. Aweidhia Crew Managemnet

PT. Aweidhia didirikan pada tahun 2006 oleh Oldendorff Carriers GmbH & Co KG sebagai rumah rekrutmen eksklusif untuk para pelaut Indonesia. Klien terbesar dan utama terus menjadi operator Oldendorff, aweidhia juga merupakan penyedia awak maritime dan perhotelan Indonesia untuk operator terpilih dari armada kapal laut dan jalur pesiar.

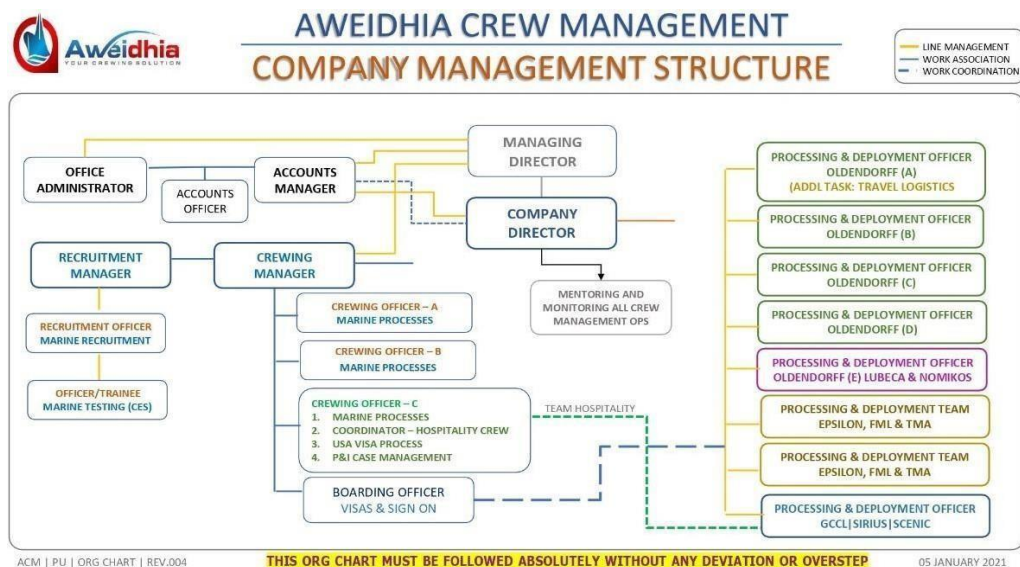
Aweidhia telah berhasil di audit sebagai salah satu agen pengawakan pertama di Indonesia untuk kepatuhan penuh terhadap MLC 2006, Bersertifikat ISO 9001:2015, Bersertifikat SRPS, dan keagenan kapal Bersertifikat oleh Kementerian Perhubungan anggota *Consortium Indonesian Manning Agency* (CIMA), Anggota Premium dari program visa Awak kedutaan AS (CVP), SRPS bersertifikat oleh KJRI Hamburg dan agen pengisian resmi Liberia, Malta, Madeira, Bahama, Luxemburg dan Negara berbendera pulau Marshal.

Aweidhia memimpin di Indonesia dalam menerapkan standar global yang sangat kompetitif untuk rekrutmen dan standar yang sama ketatnya untuk kontinuitas. Aweidhia unggul dalam mengembangkan para klien dalam lingkungan kerja yang ramah dan interaktif, diarahkan untuk perbaikan terus-menerus sambil menyediakan pelayanan pribadi berkualitas tinggi, hemat biaya dan handal yang mendukung dan mendorong operasi kapal yang aman dan efisien.

Aweidhia Crew Management Jakarta menyediakan layanan berkualitas tinggi dimana klien kami memiliki kepercayaan penuh pada kemampuan kami untuk mengelola sumber daya

manusia atas nama mereka, memberikan kebebasan untuk berinteraksi pada aspek lain dari operasi kapal. Kami juga menawarkan konsep manajemen crew dan pasokan tenaga kerja yang dirancang khusus untuk kebutuhan klien kami. Komitmen kami adalah untuk menjaga kerjasama jangka panjang dan berkelanjutan dengan menyediakan layanan berkualitas tinggi dan hemat biaya. Dalam semua kasus, kami bekerja sangat erat dengan klien guna menjaga kontak dekat sehingga hubungan solid terbangun.

PT. Aweidhia Crew Management Jakarta dipimpin oleh *Managing Director* yang membawahi beberapa fungsi, yang setiap jabatan dalam fungsi tersebut disertai jabatan untuk mengatur tugas masing-masing personal di dalam organisasi, berikut ini fungsi yang ada di PT. Aweidhia crew Management Jakarta antara lain :



Gambar 4.1 Stuktur organisasi

1. *Managing Director*
2. *Company Director*

3. *Crew Manager*
 4. *Recruitment Manager*
 5. *Recruitment Officer*
 6. *Crewing Officer "A" (Marine crew all ranks as required and dictated by team leader)*
 7. *Crewing Officer "B" (Marine crew all ranks as required and dictated by team leader)*
 8. *Crewing Officer "C" (Hospitality staff for cruise industry, US visas)*
 9. *Accounts Manager (Payable + receivable), crew allotments*
 10. *Accounts Officer (Accounts support)*
 11. *Office Administrator*
 12. *Processing and Deployment officer – Oldendorff "A"*
 13. *Processing and Deployment officer – Oldendorff "B"*
 14. *Processing and Deployment officer – Oldendorff "C"*
 15. *Processing and Deployment officer – Oldendorff "D"*
 16. *Processing and Deployment officer – Oldendorff "E" also Lubeca marine and am Nomikos*
 17. *Processing and Deployment officer – Epsilon hellas, TMA, Fleet management*
 18. *Processing and Deployment officer – GCCL, Sirius and Scenic*
 19. *Boarding officer – Visas, formalities and PP control*
2. **Visi dan Misi PT. Aweidhia Crew Management Jakarta**
 Menyediakan pelayanan yang berkualitas tinggi, hemat biaya dan handal yang mendukung operasi kapal yang aman dan efisien. Aweidhia menyediakan layanan berkualitas tinggi dimana klien kami memiliki kepercayaan penuh pada kemampuan kami untuk mengelolah sumber daya manusia atas nama mereka, memberikan kebebasan untuk berinteraksi pada aspek lain dari operasi kapal. Kami juga menawarkan konsep

manajemen crew dan pasokan tenaga kerja yang dirancang khusus untuk kebutuhan klien kami.

3. Tempat Lokasi

Alamat : Jl. Swasembada Timur XIII Nomor 4,
TanjungPriok, Jakarta Utara
No. Telp : (021)43936669
Email : crewing@aweidhiajakarta.com

4. Operasional *Crewing Department*

Crewing Department berwenang dalam urusan awak kapal mulai dari rekrutmen crew kapal sesuai dengan standar yang diberikan oleh perusahaan, proses *sign on* awak kapal (BJST, mutasi, PKL, SPD), Test training / pelatihan / diklat untuk awak kapal, rotasi awak kapal, dan proses *sign off* crew kapal.

a. Proses Rekrutmen crew kapal di PT. Aweidhia Crew Management

1) Pelaksanaan CES (Crew Evaluation System)

Perusahaan melaksanakan perekrutan crew kapal dilakukan sesuai dengan teori yang sudah ada. Setelah calon crew datang menyerahkan atau mengirimkan CV ke perusahaan kemudian akan diproses oleh pihak yang bertanggung jawab. Pihak yang bertanggung jawab dalam proses seleksi adalah *Assistant Crew Recruiting*. Metode rekrutmen yang digunakan yakni berdasarkan CV dan persyaratan yang telah lolos seleksi. Pada tahap pertama calon perwira crew kapal akan melaksanakan CES test diruangan tersendiri. CES merupakan salah satu uji tes yang banyak yang digunakan beberapa perusahaan pelayaran sebagai media uji tes kemampuan berbahasa inggris layaknya Marlin test, hanya saja perbedaan pada CES ini lebih mendetail kepada *ability* kemaritiman seseorang. Modul tes CES ini berbeda dengan marlin tes dimana lebih condong kepada tes dasar kemampuan berbahasa inggris, baik dari

cara pengucapan, dan juga mendengar. CES ini berisi mengenai beberapa uji tes kelayakan seperti : *STCW test, reading and listening, dan Detailed test*. Tiap bentuk tes tersebut terurai dan teracak secara *random by default* oleh system. Pada umumnya isi tes tersebut condong kepada pertanyaan seputaran pekerjaan diatas kapal sesuai jabatannya. Hasil dari tes tersebut dapat dilihat dari menu administrator yang terinstal secara default dan hasilnya dapat di print secara langsung. Dengan adanya tes CES ini sedikit membantu perusahaan pelayaran dalam menyeleksi calon perusahaan dalam menghadapi tes ini. Nilai minimal yang diberikan oleh PT. Aweidhia Crew Management Jakarta adalah 63%, jadi calon crew yang dinyatakan lolos seleksi tes CES apabila berhasil mendapatkan nilai minimal tersebut atau lebih dan akan melakukan seleksi pada tahap selanjutnya.

2) Pelaksanaan Tes Interview

Setelah dinyatakan lolos seleksi pada tahap pertama, kemudian *Human Resource Departement* melakukan interview kepada calon crew mengenai detail pribadi crew kapal, serta pengetahuan ainnya tentang kapal dan pelayaran. Namun bukan hanya dari segi kompetensi saja materi yang diujikan oleh penguji dari segi penampilan yang menarik, *attitude* yang baik, dan kepribadian yang bagus menjadi beberapa nilai penting untuk hasil dalam tes interview ini.

b. Proses Sign On crew kapal

Setelah melaksanakan beberapa tahapan seleksi mulai dari CES Test, interview calon crew yang telah dinyatakan lulus wajib melapor kebagian penempatan crew kapal di *crewing department* agar ditempatkan dikapal sebagai crew. Adapun tahapan dalam proses ini adalah :

1) BJST (*Before Join Ship Training*)

BJST merupakan sebuah *briefing* dan pemantapan yang diberikan oleh *Manager Crew Manning* kepada crew kapal yang akan melaksanakan on board. Dalam BJST berisi mengenai kinerja crew kapal diatas kapal, prosedur-prosedur keselamatan dan keamanan diatas kapal serta regulasi-regulasi yang telah diamandemen mengenai pelayaran.

2) Proses PKL (Perjanjian Kerja Laut)

Proses PKL berisi mengenai sebuah perjanjian antara perusahaan pelayaran dengan crew kapal sesuai dengan KUHD. Crew kapal datang kebagian PKL untuk mengisi data-data yang telah tercantum dalam form pengisian data. Kemudian bagian PKL dan membuatkan PKL crew tersebut sesuai dengan data lengkap yang telah diserahkan oleh crew kapal melalui form PKL yang telah diberikan. Setelah PKL selesai dibuat, PKL akan ditandatangani oleh crew kapal yang bersangkutan sebelum ditandatangani oleh *Manager Crewing*. Setelah proses penandatanganan selesai, maka PKL akan dibawa ke syahbandar untuk disijil atau disahkan oleh pihak yang berwenang.

3) Proses mutasi dan Surat Perintah Dinas

Dalam tahap ini crew kapal akan diberikan mutasi sesuai dengan jabatan dan nama kapal sesuai dengan rotasi yang telah diberlakukan oleh perusahaan. Mutasi ini dibuat oleh *crewing department* yang selanjutnya akan ditandatangani *Director*. Setelah mutasi keluar, surat perintah dinas akan diterbitkan oleh *crewing manager* dan diserahkan kepada bagian agent untuk memberangkatkan sesuai dengan posisi kapal sandar.

B. Analisa Masalah

Menurut Ervianto (1998), mengungkapkan bahwa Keterlambatan adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak di selesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Menurut Callahan (1992), keterlambatan adalah apabila suatu aktifitas mengalami penambahan waktu atau tidak diselenggarakan sesuai dengan rencana yang diharapkan. Keterlambatan pengiriman crew kapal adalah pengiriman crew kapal yang akan melaksanakan *on board* namun terjadi kendala sehingga tidak tepat waktu sesuai dengan yang di jadwalkan.

Tabel 4.1 Crew kapal yang terlambat akibat pandemi

Name of Crew	Vessel	Remaks	Plan	On Board
Ahmad habibi	Class Oldendorff	Pandemic	11/09/20	21/09/20
Fahril setiawan	Class Oldendorff	Pandemic	11/09/20	21/09/20
Joko suseno	Class Oldendorff	Pandemic	11/09/20	21/09/20
Sigit caroko	Class Oldendorff	Pandemic	11/09/20	21/09/20
Giovanni Wisnu	Class Oldendorff	Pandemic	11/09/20	21/09/20
Al afgani	Class Oldendorff	Pandemic	11/09/20	21/09/20
Ikhsan Abbas	Georg Oldendorff	Pandemic	04/12/20	18/09/20
Mawardid	Linda oldendorff	Pandemic	16/02/21	21/02/21
Yusuf panggalo	Linda oldendorff	Pandemic	16/02/21	21/02/21
Abdul Halik	Linda oldendorff	Pandemic	16/02/21	21/02/21

Sumber: PT.Aweidhia Crew Management tahun 2020 - 2021

Beberapa contoh crew kapal yang mengalami keterlambatan *on board* dikarenakan *pandemic*. Seperti *crew Class Oldendorff* yang harus ditunda beberapa hari dikarenakan salah satu *crew* tersebut positif covid-19 yang mengakibatkan seluruh *crew* tersebut harus menunggu rekan mereka sampai dinyatakan negative, begitu pula dengan *crew Linda Oldendorff* yang harus menunda keberangkatan diakibatkan kapal yang terlambat sampai pelabuhan tujuan.

Table 4.2 Crew yang terlambat akibat revalidasi sertifikat

Name of Crew	Rem aks	Plan	On board
Abdul Haliq	Revalidation not completed	26/01/21	03/02/21
Masdin Salai	Revalidation not completed	13/09/20	17/09/20
Asmar Salim	Revalidation not completed	25/01/21	22/02/21
Firdaus Kasim	Revalidation not completed	10/02/21	01/03/21
Tahmil Jusan	Revalidation not completed	10/02/21	01/03/21
Darul Iksan	Revalidation not completed	16/11/20	27/11/20
Sutrisno Hanong	Revalidation not completed	22/11/20	01/12/20
Amrin Widodo	Revalidation not completed	27/02/21	03/03/21
Alfian Tamsilu	Revalidation not completed	23/01/21	06/03/21
Octo Valencius	Revalidation not completed	22/11/20	01/12/20
Herwin Rahman	Revalidation not completed	14/03/21	21/03/21
Saarih Sadik	Revalidation not completed	27/03/21	05/04/21
Saftafani Graha	Revalidation not completed	15/04/21	24/04/21
Adam Malinrang	Revalidation not completed	04/05/21	01/06/21
Efel Yordan	Revalidation not completed	14/09/20	16/09/20
Fadio Ferdian	Revalidation not completed	07/04/21	15/04/21

Sumber: PT. Aweidhia Crew Management Jakarta tahun 2020 - 2021

Beberapa crew yang harus menunda keberangkatan diakibatkan karena sertifikat yang belum direvalidasi, seperti Ahmad Haliq, Asmar Salim, Octo Valencius, dan Adam Malinrang sementara menunggu fisik sertifikat able mereka yang akan terbit, setelah itu sertifikat tersebut diserahkan perusahaan agar pihak perusahaan

menyusun ulang jadwal keberangkatan apabila ada permintaan pergantian *crew*.

C. Pembahasan Masalah

1. Faktor-Faktor penyebab keterlambatan pengiriman crewkapal di PT. Aweidhia Crew Management

a. Revalidasi sertifikat yang terlambat

Dengan adanya tuntutan standar pelaut yang ditetapkan *International Maritime Organization* (IMO), semua pelaut dunia termasuk dari Indonesia harus mengikuti syarat dan ketentuan *Standart of Traning Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen Manila 2010. Mulai tanggal 1 januari 2017, sertifikat kompetensi (COC) atau pun sertifikat keterampilan (COE) yang belum di update mengikuti STCW Amandemen Manila 2010 dianggap tidak berlaku, sehingga para pelaut tersebut tidak bisa berlayar. Para pelaut bisa melakukan updating sertifikat kompetensinya sesuai dengan standard STCW Amandemen Manila 2010. Dari uraian tersebut, revalidasi sertifikat sesuai amandemen merupakan point yang sangat penting bagi para pelaut agar tetap bisa berlayar.

Berikut adalah beberapa hasil dari yang berkaitan dengan amandemen manila STCW 2010 :

1. Penerbitan *Certificate Of Competence* (COC) dan verifikasi keaslian sertifikat hanya akan bisa dikeluarkan oleh pemerintah yang berwenang.
2. Standar medis pelaut diperbaharui sejalan dengan persyaratan ILO MLC.
3. Perubahan sertifikat khusus kapal, dari OT dan LGT (*Oil Tanker dan Liquifield Gas Tanker*) menjadi AOT dan ALGT (*Advanced Oil Tanker dan Advanced Liquifield GasTanker*).

4. *Electronic Chart Display and Information System/ECDIS*, perlu pelatihan bagi semua perwira deck untuk semua kapal yang dilengkapi ECDIS.

b. Pelaksanaan MCU yang terlambat

Kesehatan crew kapal merupakan suatu yang sangat penting agar tetap bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. PT. Aweidhia sendiri menentukan kriteria untuk standar kesehatan para pelaut aktif.

Para crew kapal yang telah selesai bertugas dikapal atau habis masa layarnya dan melaporkan diri di kantor untuk *sign off*, mereka akan mendapatkan memo yang diterbitkan oleh PT. Aweidhia untuk melaksanakan *Medical Check Up* di rumah sakit. Dalam memo tersebut tercantum nama crew kapal beserta jadwal pelaksanaan biasanya 2-4 hari setelah para crew kapal mendapatkan jatah cuti dari perusahaan.

Namun dari jadwal yang telah diberikan, para crew kapal memilih melaksanakan *Medical Check Up* ketika masa cuti mereka telah selesai. Pada saat mereka melapor ke kantor bahwa cuti mereka telah habis, saat itu juga mereka baru melaksanakan *Medical Check Up*. Sehingga jadwal yang telah direncanakan untuk proses *on board* menjadi terlambat dikarenakan harus melaksanakan *Medical Check Up* terlebih dahulu. Proses rotasi untuk menggantikan crew kapal yang telah habis masa layarnya menjadi terganggu crew kapal yang sudah direncanakan menggantikan posisi

tersebut masih harus melaksanakan *Medical Check Up* terlebih dahulu, sehingga proses pengiriman crew

kapal menjadi terlambat tidak sesuai dengan jadwal yang direncanakan.

c. Proses PKL yang terlambat

Perjanjian kerja laut merupakan perjanjian yang dibuat antara perusahaan pelayaran sebagai pihak pertama dengan crew kapal sebagai pihak kedua dimana pihak kedua menyanggupi untuk diperintah melakukan pekerjaan oleh pihak pertama dengan mendapat upah sesuai perjanjian yang tertera dalam PKL (KUHD pasal 395).

PT. Aweidhia juga memberlakukan PKL untuk para crewkapalnya agar ketika ada inspeksi dari BKI tidak ada temuan. Namun proses pembuatan PKL di PT. Aweidhia sedikit terganggu dikarenakan PIC yang menangani bagian PKL hanya 1 orang saja. Sedangkan PKL yang harus dibuat dalam jangka waktu satu minggu kurang lebihnya sekitar 80 butir PKL. Sehingga jadwal seharusnya dilakukan untuk penyajian PKL di syahbandar masih digunakan untuk membuat PKL yang belum selesai. Dengan keterlambatan proses PKL tersebut, maka terlambat pula jadwal pengiriman crew kapal yang akan melaksanakan *on board*.

d. Adanya pandemi covid-19

Dengan adanya pandemik covid-19 ini sangat mempengaruhi proses pergantian crew kapal, dikarenakan para crew kapal harus benar-benar menjaga kesehatan agar tidak terkontaminasi dengan covid-19 ini. Dalam hal ini, para crew kapal yang telah direncanakan akan diberangkatkan harus menjalani isolasi mandiri minimal dua minggu sebelum diberangkatkan. Pada saat isolasi ini para crew tersebut setiap harinya akan diperiksa suhu badan

Untuk memastikan mereka selalu dalam keadaan sehat, apabila ada salah satu dari crew tersebut yang dinyatakan positif maka pihak perusahaan akan mencari calon crew baru untuk menggantikan crew tersebut. Hal ini mengakibatkan proses rotasi crew kapal dan proses pengiriman crew kapal yang telah dijadwalkan menjadi terlambat.

2. Upaya-upaya PT. Aweidhia Crew Management Jakarta dalam mengatasi keterlambatan dalam mengatasi pengiriman crew kapal

a. Pemberlakuan surat pernyataan

Surat pernyataan adalah surat yang menyatakan tentang kesanggupan melakukan sesuatu dan sebaliknya bisa juga untuk menyatakan bahwa seseorang itu tidak pernah melakukan suatu hal, surat pernyataan bisa bersifat resmi dan pribadi. Fungsi *crewing* PT. Aweidhia telah memberlakukan surat pernyataan yang ditunjukkan kepada crew kapal setelah *sign off* dari atas kapal. Surat pernyataan ini berisi tentang kesanggupan crew kapal untuk melakukan revalidasi sertifikat kompetensi maupun keterampilan ketika sedang melaksanakan cuti darat, jadi ketika jatah cuti tersebut telah habis dan siap melapor ke kantor untuk proses *on board* semua sertifikat telah valid sesuai dengan regulasi terbaru.

Kendala yang sering dialami crew kapal adalah menunggu proses percetakan dokumen fisik, karena setelah melaksanakan diklat percetakan sertifikat baru akan keluar 1-2 bulan. Hal ini menjadi kendala bagi crew kapal yang harus segera melaksanakan *on board*, sehingga dapat menimbulkan keterlambatan proses *sign on*. Namun pihak *crewing* mensiasatinya dengan memberikan surat

keterangan sertifikat sesuai dengan yang direvalidasikan ketika akan melaksanakan *on board*. Namun surat keterangan seringkali menjadi temuan ketika sedang dilaksanakan inspeksi diatas kapal, terutama untuk kapal-kapal *trading area* yang melewati perairan luar negeri. Hal ini menjadi pemicu keterlambatan bagi crew kapal yang akan *on board* diatas kapal *trading area* karena harus menunggu sampai sertifikat fisik diterbitkan oleh badan diklat. Sehingga untuk pergantian crew kapal menjadi sedikit terlambat karena PT. Aweidhia Crew Management memiliki kapal yang bersifat *trading area*.

b. Penambahan PIC bagian PKL

Keterbatasan PIC (Person In Charge) bagian PKL mengakibatkan sering terlambatnya proses PKL. Fungsi *crewing* PT. Aweidhia akan menambahkan jumlah personil untuk bagian PKL. Hal ini dikarenakan proses PKL yang hanya ditangani oleh 2 orang PIC mengalami kewalahan dalam mengerjakan proses PKL. Sedangkan PKL yang harus dikerjakan hampir mencapai 1000 butir PKL dalam setiap minggunya. Setelah proses penambahan personil, proses PKL yang sering mengalami keterlambatan bisa berjalan dengan lancar dan memperlancar proses penyijilan/pengesahan di syahbandar sampai dengan proses *on board* crew kapal. Dengan proses akan ditambahkannya personil dibagian PKL, pihak *crewing* berharap agar proses pengerjaan PKL dapat berjalan dengan baik tanpa harus ada keterlambatan lagi.

c. Pemberian jadwal MCU yang akurat

Kesehatan crew kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal. Maka dari itu, para crew harus dengan cepat melaksanakan MCU apabila sudah menerima surat

pengantar dari pihak perusahaan agar hasilnya dapat keluar dengan waktu yang sudah dijadwalkan. Pihak perusahaan sudah menghitung jadwal pelaksanaan MCU dengan jadwal keluarnya hasil dari laboratorium sehingga setelah hasilnya keluar para crew bisa langsung untuk isolasi mandiri sebelum *on board*.

d. Pengadaan isolasi mandiri sebelum on board

Protokol isolasi mandiri dikeluarkan pemerintah dengan tujuan mengurangi covid-19. Pasalnya virus corona mudah sekali menyebar dan menyebabkan gejala yang berat dan berakibat fatal. Oleh karena itu, pihak perusahaan mengadakan isolasi mandiri ini bagi para crew kapal yang akan *on board* dengan tujuan para crew kapal tetap dalam keadaan sehat tanpa terserang virus ini agar *on board* sesuai dengan waktu yang sudah direncanakan tanpa adanya keterlambatan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian di PT. Aweidhia Crew Management Jakarta, maka penulis dapat menyimpulkan dari permasalahan yang terjadi diakibatkan karena lambatnya pelaksanaan revalidasi sertifikat sesuai dengan standard *International Maritime Organization* (IMO) serta akibat kurang disiplinnya para crew kapal yang kadang kadang menunda waktu untuk melaksanakan medical check up yang sudah diberi waktu dari pihak perusahaan sehingga berdampak pada hasil tes yang keluar, kurangnya personil bagian PKL yang akan mengerjakan proses sign on serta adanya pandemik covid- 19.

B. SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan oleh penulis, maka penulis memberikan saran guna sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Aweidhia Crew Management Jakarta agar pihak perusahaan lebih meningkatkan kedisiplinan para crew kapal dengan cara memberikan surat peringatan agar bergerak cepat dalam melengkapi semua sertifikat yang dibutuhkan untuk proses *on board* agar tidak terjadi penundaan keberangkatan, menambah person in chart pada bagian PKL agar tidak terlalu kewalahan dalam mengerjakan surat *sign on* sehingga tidak terjadi keterlambatan lagi serta meningkatkan fasilitas dan memperhatikan kebutuhan para crew yang sedang melakukan isolasi mandiri.

DAFTAR PUSTAKA

Abdulloh, A. R. (2002). Proses mutasi crew kapal. Karya tulis.

Handoyo, Seger, Rini Nurahaju, and Andreas Budihardjo. "Kinerja Pelaut ditinjau dari jabatan yang dimiliki." Seminar Nasional Kelautan XII, 2017.

Hermawati, Renny, and Ali Khamdilah. "Analisa Dampak Keterlambatan Mutasi terhadap Kinerja Pelaut." *Majalah Ilmiah Gema Maritim* 22.2 (2020): 112-116.

Luthfiansyah, Arif Kurniawan. Analisis keterlambatan pengiriman crew kapal pada saat sign on di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta. 2017. PdH Thesis. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Moch, Ivanda ardiansyah. Penanganan sign on dan sign off crew kapal asing oleh perusahaan shipping agency cabang Samarinda di masa pandemi covid-19. Karya tulis.

Nasution, Sangkot. "Variabel penelitian." *Jurnal Raudhah* 5.2 (2017).

Politeknik Ilmu Pelayaran. (2006). Pedoman Penulisan Skripsi. Makassar. Politeknik Ilmu Pelayaran.

Soendari, Tjutju. "Metode Penelitian Deskriptif." *Bandung, UPI. Stuss, Magdalena & Herdan, Agnieszka* 17 (2012).

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Sulistiani Hamzah, Lahir di Masamba pada tanggal 11 November 1999 dari kedua orang tua yang luar biasa bernama Hamzah Mile dan Sufria dan merupakan putri bungsu dan satu-satunya dari tiga bersaudara yakni Miswar Hamzah dan Muslan Hamzah.

Pada tahun 2004 penulis masuk sekolah TK Al-Ikhlas Raudatul Atfhal dan lulus pada tahun 2005. Kemudian melanjutkan sekolah dasar di SDN 100 Lamaranginang selama 6 tahun dan kemudian melanjutkan pendidikan di SMPN 4 Masamba selama 3 tahun lalu masuk di SMAN 1 Masamba dan lulus ditahun 2017.

Satu tahun setelahnya tepatnya tahun 2018 penulis masuk di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Ditahun 2020 bulan agustus sampai dengan juli 2021 penulis melaksanakan kewajiban sebagai taruna/i sebagai salah satu syarat wajib pendidikan yaitu praktek darat di salah satu perusahaan pelayaran yaitu PT. Aweidhia Crew Management yang berlokasi di tanjung priok, jakarta utara.

September 2021 penulis kembali masuk kampus sebagai taruna semester VII untuk menyusun skripsi dan mengambil judul "Analisis Proses Pergantian Crew Kapal di PT. Aweidhia Crew Management" sampai dengan penulis dinyatakan lulus dan menyandang gelar sarjana terapan pelayaran dikampus tercinta Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.