

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL
PADA SAAT SIGN ON DI PT. PERTAMINA PERKAPALAN
(PERSERO)**



JALU LUFTI HASAN ASHARI

NIT.17.43.040

KETATALAKSAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

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

TAHUN 2021

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW
KAPAL PADA SAAT SIGN ON DI PT. PERTAMINA
PERKAPALAN (PERSERO)**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan diajukan oleh

JALU LUFTI HASAN ASHARI

NIT : 17.43.040

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2021**

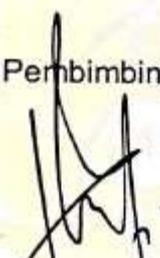
SKRIPSI
ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL
PADA SAAT SIGN ON DI PT. PERTAMINA PERKAPALAN
(PERSERO)

Disusun dan Diajukan oleh:

JALU LUFTI HASAN ASHARI
NIT. 17.43.040

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 18 Juni 2021

Pembimbing I


Jumriani, S.E., M.Adm.SDA.
NIP. 19731201 199803 2 008

Menyetujui,

Pembimbing II


Rosliawati A. Kosman, SE., MM.
NIP. 19761023 199803 2 001

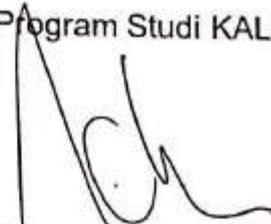
Mengetahui:

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




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

Ketua Program Studi KALK


Rosliawati A. Kosman, SE., MM.
NIP. 19761023 199803 2 001

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji syukur Alhamdulillah kehadiran Allah SWT, atas segala Berkah dan Rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul:

“Analisis Keterlambatan Pengiriman Crew Kapal Pada Saat Sign On Di PT. Pertamina Perkapalan (Persero)”.

Penulisan Skripsi akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan pada program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua Orang Tua yang tercinta Bapak Suparno dan Ibu Sularni serta Kakak tercinta Indar Agustiaty yang senantiasa memberikan doa, semangat, kasih sayang dan cinta selama penulis menyelesaikan pendidikan.

Dalam penulisan skripsi akhir ini tidak lepas dari bantuan dan bimbingan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar. selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
3. Rosliawati, SE., M.M., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, serta selaku dosen pembimbing II;
4. Jumriani, SE., M.Adm., SDA., selaku pembimbing I atas segala bimbingan dan arahan selama penulisan skripsi ini;
5. Pimpinan dan segenap staf pada PT. Pertamina Perkapalan (Persero) yang telah bersedia menerima penulis untuk belajar dan melaksanakan penelitian serta mengumpulkan data dalam kaitannya

dengan penulisan tugas akhir ;

6. Seluruh Civitas Akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Rekan-rekan angkatan XXXVIII khususnya program studi KALK dan adik-adik junior serta senior-senior saya yang telah memberi dukungan dan dorongan kepada penulis di dalam penulisan skripsi ini dari awal sampai selesai;

Penulis berharap segala kritik dan saran yang bersifat membangun sehingga penulis dapat meningkatkan pengetahuan khususnya di bidang Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Semoga apa yang penulis sajikan dalam tugas akhir ini dapat memberikan manfaat dan menambah wawasan serta inspirasi informasi bagi taruna–taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya dan bagi para pembaca pada umumnya.

Makassar, 18 Juni 2021

, JALU LUFTI HASAN ASHARI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : JALU LUFTI HASAN ASHARI
Nomor Induk Taruna : 17.43.040
Program studi : KALK
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL PADA SAAT SIGN ON DI PT. PERTAMINA PERKAPALAN (PERSERO)

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

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

Makassar, 18 Juni 2021



JALU LUFTI HASAN A

NIT. 17.43.040

ABSTRAK

Jalu Lufti Hasan Ashari, 2021. Analisis Keterlambatan Pengiriman *Crew Kapal* Pada Saat *Sign On* di PT. Pertamina Perkapalan (Persero) (Dibimbing oleh Jumriani dan Rosliawati)

Sumber Daya Manusia PT. Pertamina Perkapalan (Persero) menjadi salah satu faktor kunci dalam keberhasilan perusahaan. Demikian juga dalam bisnis pelayaran, awak kapal merupakan ujung tombak yang berperan strategis dalam menunjang keberhasilan perusahaan. Dan dengan kekuatan 1.067 awak kapal perwira dan 1.637 awak kapal bukan perwira yang terlatih, berpengalaman dan bersertifikasi internasional. Ketersediaan awak kapal yang profesional merupakan persyaratan mutlak yang harus dipenuhi untuk memenangkan persaingan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui hambatan dan upaya yang dilakukan oleh PT. Pertamina Perkapalan (Persero) dalam melakukan kegiatan penempatan awak kapal, baik dari pengaturan masa istirahat dan kegiatan sebelum awak kapal bertugas kembali di kapal.

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Pertamina Perkapalan (Persero) selama 12 bulan Juli 2019 sampai dengan bulan Juli 2020. Penelitian ini merupakan 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.

Hasil penelitian ini menunjukkan pengiriman awak 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 tidak sesuai dengan jadwal. Upaya yang dapat dilakukan dalam mengatasi masalah keterlambatan ini antara lain : adanya pemberian surat pernyataan dan sanksi apabila tidak mengikuti prosedurnya ada.

Kata kunci : Keterlambatan, Pengiriman, Awak Kapal.

ABSTRACT

Jalu Lufti Hasan Ashari, 2021. Analysis of Delays in Sending Ship's Crews when Sign on at PT. Pertamina Shipping (Persero) (Supervised by Jumriani and Rosliawati)

Human Resources PT. Pertamina Shipping (Persero) is one of the key factors in the success of the company. Likewise in the shipping business, the crew is the spearhead that plays a strategic role in supporting the success of the company. And with the power of 1,067 officers' crew and 1,637 non-trained, experienced and internationally certified crewmembers. The availability of professional crew is an absolute requirement that must be met to win the competition. The purpose of this study was to determine the obstacles and efforts made by PT. Pertamina Shipping (Persero) in carrying out ship crew placement activities, both from arranging rest periods and activities before the crew is on duty again on board.

This research was conducted at PT. Pertamina Shipping (Persero) for 12 months July 2019 to July 2020. 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 departement. Data cpllection in this research using interview with data analysis technique using data reduction, presentation, and conclusion.

The result of this research the delivery of crew in accordance with the scheduling so that no doly 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 nor according to schedule. Efforts that can ben done ine overcoming the problem of delay, among others: the provision of statement and sanctions if not follow the existing procedures.

Keywords: Delays, Delivery, Ship Crew.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Analisis	6
B. Awak Kapal	6
C. Keterlambatan	14
D. Kerangka Pikir	17
E. Hipotesis	18
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	20
B. Desain dan Variabel Penelitian	21
C. Definisi Operasional Variabel	24
D. Populasi dan Sampel Penelitian	25
E. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	25
F. Teknik Analisis Data	27

BAB IV.HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti	29
B. Analisa Masalah	35
C. Pembahasan Masalah	37

BAB V. PENUTUP

A. Simpulan	50
B. Saran	51

DAFTAR PUSTAKA

RIWAYAT HIDUP PENULIS

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1. Tabel Keterangan Keterlambatan Kru <i>Sign On</i>	44

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1. Kerangka Pikir	17
4.1. Struktur Organisasi PT. Pertamina Perkapalan (Persero)	30

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

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 ke depan, 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 mengawaki sebuah kapal sesuai PKL (Perjanjian Kerja Laut) perusahaan pelayaran tersebut. Karena awak 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 nakhoda cukup diadakan dengan perjanjian di bawah tangan, sedang antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal harus diadakan dihadapan 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 *join* di atas kapal ketika semua persyaratan administrasi telah dinyatakan lengkap oleh pihak kantor perusahaan pelayaran (dalam hal ini khususnya bagian *crew manning*). Dalam PKL, peraturan yang tegas sangatlah diperlukan dimana nakhoda atau anak buah kapal harus benar-benar yang cakap dan jujur serta bertanggung jawab baik kepada perusahaan ataupun anak buah kapalnya. Hal ini disebabkan karena menyangkut jiwa dan harta seseorang yang dibawanya dalam melakukan pelayaran di laut.

Berdasarkan PKL yang telah diadakan antara anak buah kapal dengan perusahaan pelayaran menimbulkan adanya akibat hukum, masing-masing pihak akan melakukan hak dan kewajibannya. Perusahaan pelayaran adalah majikan yang kedudukannya sebagai akibat adanya perjanjian kerja laut dengan nakhoda atau anak buah kapal sebagai buruh, oleh sebab itu perusahaan pelayaran dituntut untuk bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan para buruhnya.

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, nakhoda posisinya tidak lain adalah perpanjangan tangan dari perusahaan pelayaran tetapi kenyataannya antara nakhoda 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 pengiriman anak buah kapal untuk melaksanakan *on board* di PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta. Pengiriman awak kapal untuk melaksanakan tugas di atas kapal harus memenuhi persyaratan awak kapal bersangkutan yang akan *on board* sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang ada. Sertifikat kompetensi (COC) dan keterampilan (COP) awak kapal harus sudah memenuhi validitas sesuai dengan amandemen *STCW* 2010 agar tidak menjadi temuan ketika inspeksi terjadi di atas kapal. Awak kapal khususnya perwira *deck* yang telah *sign off* setelah bertugas diatas kapal dan telah melaporkan diri ke kantor untuk menyerahkan dokumen-dokumen keperluan *sign off*, kemudian melakukan pengecekan sertifikat untuk mengecek sertifikat-sertifikat apa aja yang sudah tidak valid dan perlu dilaksanakan revalidasi.

Setelah pengecekan tersebut awak kapal akan diberi memo untuk melaksanakan revalidasi sertifikat baik sertifikat kompetensi ataupun sertifikat keterampilan di PMTC (*Pertamina Marine Training Centre*), hal yang sama juga berlaku untuk sertifikat kesehatan yang telah habis masa berlakunya. Awak kapal akan diberikan memo untuk melaksanakan *medical check up* di RSPJ (Rumah Sakit Pertamina Jaya). Setelah mendapatkan memo untuk melaksanakan revalidasi sertifikat dan *medical check up*, awak kapal khususnya perwira *deck* akan memperoleh surat cuti selama 20 sampai 40 hari yang diterbitkan oleh kantor dan melaksanakan revalidasi serta *medical check up* ketika sedang melaksanakan cuti.

Namun pada kenyataannya, ketika sedang melaksanakan cuti para awak kapal tidak melaksanakan revalidasi sertifikat dan *medical check up* sesuai yang diperintahkan. Padahal untuk melaksanakan revalidasi satu sertifikat profesiensi membutuhkan waktu beberapa

hari untuk duduk di kelas. Semua revalidasi dilakukan ketika masa cuti mereka telah berakhir, sehingga menghambat proses rotasi awak kapal yang telah direncanakan. Begitu juga dengan *medical check up*, mereka lakukan ketika masa cuti telah berakhir dan setelah melaporkan siap untuk naik kapal lagi. Padahal *medical check up* dilakukan tidak hanya satu hari pelaksanaan, *medical check up* bagi awak kapal yang mengulang atau belum fit akan mendapatkan pengobatan dan membutuhkan beberapa hari lagi untuk pelaksanaan pemeriksaan kembali di RSPJ sampai benar-benar dinyatakan fit oleh pihak terkait. Sebab sertifikat kesehatan akan diterbitkan oleh RSPJ apabila awak kapal sudah benar-benar dinyatakan fit oleh pihak RSPJ.

Untuk proses rotasi awak kapal yang telah direncanakan oleh pihak kantor menjadi terganggu akibat dari belum validnya sertifikat awak kapal yang telah selesai melaksanakan cuti, akibat dari hal tersebut terjadi sebuah keterlambatan pengiriman awak kapal yang telah selesai masa cutinya untuk menggantikan posisi awak kapal di atas kapal yang telah habis masa kontraknya.

Berdasarkan alasan tersebut, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam skripsi yang berjudul

“ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL PADA SAAT SIGN ON DI PT. PERTAMINA PERKAPALAN 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 *sign on*.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Apakah faktor-faktor penyebab keterlambatan pengiriman crew kapal di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta ?
2. Bagaimanakah upaya-upaya PT. Pertamina Perkapalan Jakarta dalam mengatasi keterlambatan pengiriman crew kapal ?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai, sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui penyebab terjadi keterlambatan pengiriman crew kapal pada saat akan on board.
2. Mengetahui upaya-upaya yang dilakukan oleh PT Pertamina Perkapalan Jakarta dalam mengatasi keterlambatan pengiriman crew kapal.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

Dapat memberikan pemahaman yang lebih baik dalam memahami penerapan teori-teori yang telah lama didapat selama masa perkuliahan.

2. Secara Praktis

Penyusun berharap agar penelitian ini dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran serta informasi gambaran mengurangi keterlambatan crew sign on di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. 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.

B. Awak Kapal

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

Menurut ilmu hukum maritim pengertian awak kapal adalah semua orang yang bekerja di kapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya terkecuali Nakhoda.

1. Syarat Menjadi Anak Buah Kapal
 - a. Berumur sekurang-kurang 18 tahun.
 - b. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan rumah sakit yang di tunjuk pemerintah.
 - c. Memiliki sertifikat keahlian pelaut.

- d. Buku pelaut disahkan oleh KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan)
2. Hak Sebagai Anak Buah Kapal
 - a. Hak atas upah
 - b. Hak atas permakanaan dan tempat tinggal di kapal
 - c. Hak atas cuti
 - d. Hak atas perawatan kalau sakit di kapal
 - e. Hak atas angkutan bebas
 - f. Hak atas ganti rugi bilamana kapalnya musnah / tenggelam
 3. Kewajiban Sebagai Anak Buah kapal
 - a. Mentaati perintah perusahaan
 - b. Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
 - c. Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang telah di tetapkan
 - d. Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang diperintahkan oleh Nakhoda
 4. Pekerjaan Anak Buah Kapal di jelaskan di dalam :
 - a. Perjanjian Kerja Laut (PKL)
 - b. Sijil awak kapal
 - c. Peraturan dinas di kapal yang dibuat oleh Nakhoda
 - d. Taat kepada atasan teristimewa menjalankan perintah-perintah Nakhoda
 - e. Tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, tidak membawa barang-barang terlarang, senjata dan sebagainya di kapal tanpa seizin Nakhoda
 - f. Keluar dari kapal dengan izin Nakhoda dan pulang kembali tidak terlambat
 - g. Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal dan muatan, dengan menerima upah tambahan

h. Menyediakan diri untuk Nakhoda selama 3 hari setelah habis kontrak nya untuk kepentingan membuatkisah kapal

5. Jabatan-jabatan Awak Kapal

a. *Deck Departement*

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

1) *Master / Nakhoda*

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

UU No. 21 Th. 1992 dan juga pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU No. 21 Th.1992, maka definisi dari Nakhoda adalah seseorang yang sudah menandatangani Perjanjian Kerja Laut (PKL) dengan pengusaha kapal dimana dinyatakan sebagai Nakhoda, serta memenuhi syarat sebagai Nakhoda dalam arti untuk memimpin kapal sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 342 KUHD secara eksplisit menyatakan bahwa tanggung jawab atas kapal hanya berada pada tangan Nakhoda, tidak ada yang lain. Jadi apapun yang terjadi diatas kapal menjadi tanggung jawab Nakhoda, kecuali

perbuatan kriminal.

2) *Chief Officer / Mualim I*

Chief Officer adalah Perwira tinggi di bawah 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 operasi kargo dan bongkar muat.

3) *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 / *route* peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

4) *Third Officer / Mualim III*

Third Officer merupakan perwira tinggi diatas kapal dibawah *Second Officer*. Mualim III bertugas membantu *Second Officer*. Pejabat bertanggung jawab sebagai mengatur, memeriksa, memelihara semua alat-alat keselamatan/*safety* kapal, pengatur arah navigasi, dan pemegang urusan administrasi umum termasuk UJBM (Uang Jatah Bahan Makan).

5) *Markonis / Radio Officer / Spark*

Markonis bertugas sebagai operator radio/komunikasi serta bertanggung jawab menjaga keselamatan kapal dari marabahaya, baik itu yang di timbulkan dari alam seperti badai, ada kapal tenggelam, dll.

6) Bosun / *Boatswain* (serang)

Bosun bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer* dan bertanggung jawab atas semua ABK serta mengawasi/memimpin *seaman* madya dan *seaman* biasa.

7) Operator Pompa / *Pumpman* (khusus kapal tanker)

Operator Pompa bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer*, membantu operasional kargo dan melakukan pemeliharaan rutin mesin dek dan peralatan terutama pompa.

8) AB (*Able Seaman*) / Juru Mudi

Juru Mudi bertugas mendukung pejabat *deck* dalam semua aspek kegiatan di ruang kemudi, kargo, dan operasional pelayaran, di bawah pengawasan kepala kelasi, dan *pumpman* jika diperlukan.

9) OS (*Ordinary Seaman*) / Kelasi

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

b. *Engine Departement*

Engine Department bertanggung jawab untuk menjalankan dan pemeliharaan 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* :

1) *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 di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, dll.

2) *First Engineer* / Masinis I

Masinis I sebagai pejabat *engineer* bertugas membantu *Chief Engineer*, bertanggung jawab atas kegiatan operasi sehari-hari yang dilakukan di *engine department*, bertanggung jawab penuh atas mesin induk / *main engine*, dan memimpin anak buah kapal bagian mesin.

3) *Second Engineer* / Masinis II

Masinis II sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis I, bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa-pompa bahan bakar, dan minyak pelumas.

4) *Third Engineer* / Masinis III

Masinis III sebagai pejabat *engineer* dibawah Masinis II, bertanggung jawab penuh atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, pemurni, generator air tawar, *boiler*, mesin sekoci, dan bersama dengan *Third Officer*, menyipakan pemadam kebakaran dan peralatan yang menyelamatkan jiwa di ruang mesin. Serta membantu dalam pengisian bahan bakar.

5) *Electrician* / Juru Listrik

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

6) *Foreman / Mandor Mesin*

Foreman bertugas membuat laporan kegiatan di ruang mesin ke Masinis I serta memimpin dan mengawasi *Oiler* dan *Wiper*, mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh Masinis I dan perwira mesin lainnya.

7) *Oiler / Juru Minyak*

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

8) *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.

c. *Catering Departement*

Catering Departement bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner di atas kapal, binatu, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari catering departemen :

1) *Chief Cook*

Chief Cook bertanggung jawab atas caatering departement yang ada di kapal, laporan kepada *master / Nahkoda*, dan mengawasi / memimpin *Second Cook* dan *utility / helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. *Chief Cook* mengatur anggaran dan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *Master / Nakhoda*, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab untuk mempromosikan nilai-nilai gizi serta memasak untuk petugas.

2) *Second Cook*

Second Cook bertugas membantu *Chief Cook*, membua laporan kepada *Chief Cook*, bertugas memasak sehari-hari atas perintah *Chief Cook*, dan membantu/mengawasi utility pada aspek tugasnya.

3) *Utility / Helper*

Melayani pejabat saat makan, membantu *Chief Cook* *Second Cook*, dan melakukan persiapan peralatan dapur dan tugas kebersihan sehari-hari.

6. Keterlambatan pengiriman awak kapal beberapa kali di berbagai perusahaan pelayaran.

Faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan pengiriman awak kapal

a. Faktor internal

- 1) Berasal dari kapal yang belum sampai ke pelabuhan tujuan awak kapan akan melaksanakan *on board* serta kapal terjadi deviasi berdasarkan *master cablel*.
- 2) Cuaca ekstrim yang terjadi di tengah laut sehingga menyebabkan kapal terlambat sandar.
- 3) Kapal yang berada di *anchorage station*, namun service boat sebagai koneksi menuju tempat tersebut tidak tersediakan.

b. Faktor eksternal

- 1) Sertifikat profisiensi / keterampilan awak kapal yang belum di revalidasi.
- 2) Buku pelaut yang di sijil *on* ketika awak kapal yang bersangkutan akan melaksanakan *on board*.
- 3) Awak kapal yang bersangkutan terlambat menandatangani Perjanjian Kerja Laut
- 4) Terlambatnya sijil Perjanjian Kerja Laut di Syahbandar.

- 5) Awak kapal belum melaksanakan *medical check up*, atau sudah melaksanakan tetapi belum keluar hasil laboratoriumnya.

7. Kewajiban Perusahaan

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

- a. Tiket hotel di daerah sekitar pelabuhan.
- b. Sarana transportasi untuk menuju ke pelabuhan berupa taxi atau kendaraan umum lainnya.
- c. Memberikan makanan dan minuman pada saat awak kapal menunggu kedatangan kapal sampai tiba di pelabuhan (pemberian makan dan minum sebagaimana dimaksud boleh diganti dengan uang).
- d. Memberikan uang transport kepada awak kapal yang bersangkutan.

C. 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 dengan rencana yang diharapkan. Keterlambatan pengiriman awak kapal dapat diidentifikasi jelas melalui *schedule*.

1. Faktor-faktor penyebab keterlambatan

Dalam bagian ini akan diterangkan beberapa pendapat para ahli mengenai penyebab-penyebab keterlambatan. Menurut

Levis dan Atherley dalam Langford (1996) penyebab-penyebab keterlambatan yaitu :

- a. *Excusable Non-Compensable*, penyebab keterlambatan yang paling sering mempengaruhi waktu pelaksanaan pada keterlambatan tipe ini, adalah :
- b. *Act of God*, seperti gangguan alam anantara lain gempa bumi, tornado, letusan gunung api, banjir, kebakaran dan lain-lain.
- c. *Forse majeure*, termasuk di dalamnya adalah semua penyebab *Act of God*, kemudian perang, huru hara, demo, pemogokan karyawan dan lain-lain.
- d. Cuaca, ketika cuaca menjadi tidak bersahabat dan melebihi kondisi normal maka hal ini menjadi sebuah faktor penyebab keterlambatan yang dapat dimaafkan (*Excusing Day*).

2. Tipe Keterlambatan

Menurut Donald S Barrie (1984), keterlambatan dapat disebabkan oleh pihak-pihak yang berbeda, yaitu :

- a. Pemilik atau wakilnya (*Delay caused by owner or his agent*). Bila pemilik atau wakilnya menyebabkan suatu keterlambatan, katakan misalnya awak kapal yang sudah siap untuk melaksanakan *on board* ternyata diperintahkan oleh atasan untuk mengikuti seminar pelayaran mewakili perusahaan pelayaran tersebut.
- b. Keterlambatan yang disebabkan oleh pihak ketiga yang diperkenankan (*Excusable thirdparty delay*). Sering terjadi keterlambatan yang disebabkan oleh kekuatan yang berbeda diluar jangkauan pengendalian pemilik atau wakilnya. Contoh yang umumnya tidak dipersoalkan lagi diantaranya adalah kebakaran, banjir, gempa bumi, tanah

longsor dan hal-hal lain yang seringkali disebut sebagai “tindakan Tuhan Yang Maha Kuasa”.

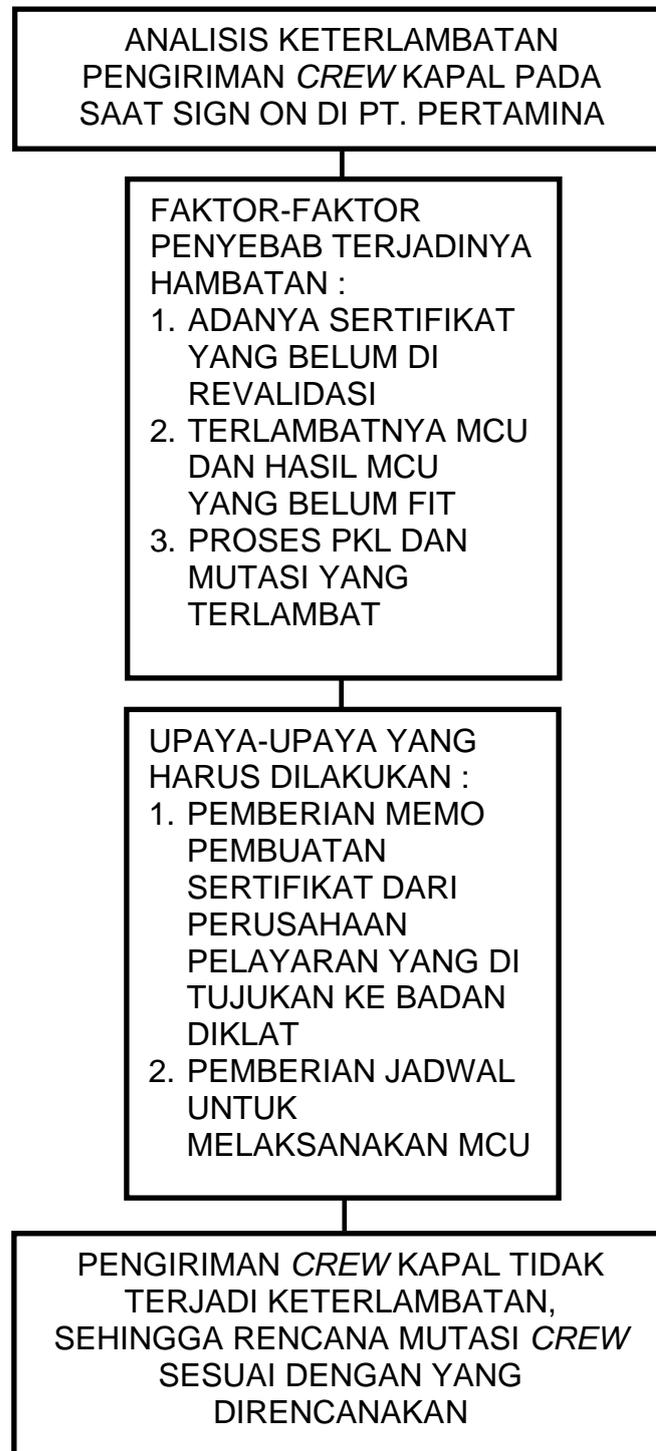
- c. Keterlambatan yang disebabkan oleh pihak kedua (*second caused delay*). Keterlambatan semacam ini umumnya tidak akan diberikan perpanjangan waktu atau kompensasi tambahan. Katakan misalnya awak kapal yang tidak melaksanakan prosedur untuk revalidasi sertifikat maupun *medical check up* sesuai dengan ketentuan dan aturan yang berlaku dari perusahaan.

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

- a. Bagi perusahaan pelayaran, keterlambatan pengiriman-awak kapal dapat menyebabkan / mengakibatkan menurunnya tingkat penghasilan perusahaan pelayaran yang telah dikeluarkan untuk tiket pesawat, kereta api, kendaraan umum ataupun transportasi lainnya yang telah dipesankan dan tidak bisa dicairkan kembali.
- b. Bagi pekerja, keterlambatan pengiriman awak kapal yang disebabkan oleh kurang disiplinnya awak kapal itu sendiri dapat mendapatkan sanksi tertulis maupun berupa teguran.

D. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 : Kerangka Pikir

E. Hipotesis

Berdasarkan pokok masalah yang telah diuraikan di atas maka penulis merumuskan sebagai berikut :

Diduga keterlambatan sign on crew kapal di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta di pengaruhi oleh beberapa faktor.

BAB III

METODE PENELITIAN

Dalam melakukan penulisan skripsi ini agar tidak menemui kendala dalam penelitian dan pengamatan, perlu adanya suatu metode. Hal ini diharapkan, agar data yang diperoleh akurat dan hasil dari penelitian tersebut mendapatkan suatu kebenaran yang dapat diuji kebenarannya. Maka dalam melakukan penyusunannya, penulis menggunakan metode penelitian. Metode Penelitian merupakan hal penting dalam Penelitian, hal ini dikarenakan baik buruknya suatu penelitian tergantung dari metode yang digunakan.

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 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 hasil dari sebuah penelitian itu dapat dipertanggung jawabkan, baik secara ilmiah maupun secara kenyataan dilapangan, sehingga hasil penelitian itu mempunyai nilai positif.

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

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Menurut Ridwan (2009 : 27) metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti sekelompok manusia, suatu obyek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Penelitian deskriptif sesuai karakteristik memiliki langkah-langkah tertentu dalam pelaksanaannya, yaitu sebagai berikut :

1. Diawali dengan adanya masalah;
2. Menentukan jenis informasi yang diperlukan;
3. Menentukan prosedur pengumpulan data melalui observasi atau pengamatan;
4. Pengolahan informasi atau data;
5. Menarik kesimpulan

Menurut Ridwan (2009:27), Tujuan dari penelitian deskriptif adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, aktual dan akurat mengenai fakta, sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Metode deskriptif juga ingin mempelajari norma-norma atau standar-standar, sehingga penelitian deskriptif ini disebut juga survey normative. Dalam metode deskriptif dapat diteliti masalah normative bersama-sama dengan masalah status dan sekaligus membuat perbandingan antar fenomena. Studi demikian dinamakan secara umum sebagai studi atau penelitian deskriptif. Perspektif waktu yang dijangkau dalam penelitian deskriptif, adalah waktu sekarang, atau sekurang-kurangnya jangka waktu yang masih terjangkau dalam ingatan responden. Di dalam pembahasan nanti akan dipaparkan tentang hasil yang diperoleh baik hal-hal yang bersifat teoritis ataupun yang bersifat praktis, hasil penelitian merupakan hasil pengamatan langsung dan wawancara dengan narasumber yang terkait dengan obyek penelitian. Metode pengumpulan data dapat diperoleh dari hasil wawancara (interview),

hasil observasi, dokumentasi, studi pustaka. Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat, dan nyata.

Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menuju kesempurnaan penelitian. Yang dimaksud penelitian kasus adalah kegiatan lapangan untuk menginventarisasi kasus dan membuat uraian tentang latar belakang penyebabnya. Adapun penerapan penelitian kasus ini, penulis mencoba mengamati kasus-kasus yang terjadi di kapal, sehubungan dengan kurang pemahannya kru bagaimana cara penggunaan alat-alat pemadam dan kemudian membuat catatan tentang penyebabnya dan bagaimana pada awak kapal mencari solusi penyelesaiannya.

B. Desain dan Variabel Penelitian

Desain penelitian merupakan rencana dan struktur penyelidikan terhadap pengumpulan data serta rencana untuk memilih sumber-sumber dan jenis informasi yang dipakai sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian.

Data artinya informasi yang didapat melalui pengukuran-pengukuran tertentu, untuk digunakan sebagai landasan dalam menyusun argumentasi logis menjadi fakta. Sedangkan fakta itu sendiri adalah kenyataan yang telah diuji kebenarannya secara empirik, antara lain melalui analisis data. Dalam pengumpulan, data merupakan bagian yang sangat penting dan harus ada dalam penelitian ilmiah, karena teknik pengumpulan data akan berpengaruh berhasil atau tidaknya peneliti. Untuk mendapatkan data yang benar-benar sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian, serta untuk menyusun data yang ada agar teratur.

Menurut macam atau jenisnya, data dibedakan menjadi dua, yaitu :

1. Data Primer

“Data primer merupakan sumber-sumber dasar yang merupakan bukti atau saksi utama dari kejadian yang lalu, dimana sumber primer adalah tempat atau gudang penyimpanan yang original dari data sejarah” (Sugiyono, 2009: 245). Sedangkan Menurut Sugiyono (2010:137) “Data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data”. Dalam hal ini, data-data pada penelitian ini diperoleh dengan cara atau metode *survey* dan terjun secara langsung pada objek penelitian yang diteliti pada waktu praktek laut, yaitu dengan cara memahami dan mengamati secara langsung di lokasi penelitian. Data ini diperoleh dengan melaksanakan observasi langsung ke lokasi penelitian, dengan tujuan memperoleh data yang konkrit. Pada umumnya, data dari sumber primer selalu dianggap lebih baik dari pada data dari sumber sekunder. Hal ini dikarenakan data primer adalah data penunjang utama. Istilah-istilah dan unit pengukuran yang digunakan dalam data primer selalu dirumuskan secara lebih sempurna. Dalam hal ini, penulis mendapatkan data primer dengan pengamatan langsung dan wawancara, dengan narasumber tentang masalah yang terjadi yaitu analisis pemahaman karyawan tentang keterlambatannya kru sign on di kapal PT. Pertamina Perkapalan Jakarta saat penulis melaksanakan praktek darat di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta.

2. Data Sekunder

“Data sekunder adalah sebuah data yang memiliki suatu bentuk nyata, dari suatu penelitian yang dapat dijadikan acuan penelitian, dan data sekunder diperoleh dari kajian-kajian pustaka yang diambil dari buku. Pengertian dari data sekunder menurut

Sugiyono (2010:137) adalah "Sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen".

Data sekunder merupakan hasil pengumpulan orang lain dengan maksud tertentu, dan mempunyai kategori atau klarifikasi menurut kebutuhan pengumpulannya secara berbeda. Data sekunder digunakan sebagai data penunjang dari data primer, sebagai penguat ataupun penambahan bukti dari data primer yang didapat. Klarifikasi itu mungkin tidak sesuai bagi keperluan penelitian, karena itu harus menyusunnya kembali. Sumber-sumber sekunder dapat diperoleh dari buku harian serta buku catatan operasional *crewing* PT. Pertamina Perkapalan Jakarta. Bahan-bahan ini dapat mengungkapkan pengalaman orang lain, serta pengembangan kelakuannya atas pengaruh lingkungan sosial budaya. Biasanya bahan-bahan ini tidak mudah diperoleh kecuali dengan hubungan pribadi.

Dari judul skripsi dapat ditemukan dua variabel. Namun sebelum menguraikan lebih lanjut perlu kiranya disimak kembali tentang definisi variabel. Variabel diartikan segala sesuatu yang akan menjadi objek penelitian. Atau variabel adalah ciri dari individu atau objek atau gejala atau peristiwa yang dapat diukur dalam skripsi ini adalah apa saja faktor-faktor yang memengaruhi keterlambatan kru sign on pada kapal milik PT. Pertamina Perkapalan Jakarta kemudian mencari upaya-upaya untuk mengurangi keterlambatan kru sign on.

Variabel pertama adalah variabel bebas (*dependen*) yaitu yang dapat mempengaruhinya. Sedangkan variabel kedua adalah variabel terikat yaitu variabel yang dipengaruhi. Sub judul ditinjau dari segi cara pengamatan (pemahaman) adalah variabel bebas. Dikatakan demikian karena beberapa faktor dapat mempengaruhi

keterlambatan kru untuk sign on, antara lain dipengaruhi oleh kru kapal itu sendiri, prosedur dari perusahaan, keterlambatan sertifikat yang dimiliki oleh kru kapal atau mungkin faktor-faktor lain.

Variabel dalam penulisan ini dibedakan menjadi dua kategori yaitu :

a. Variabel Bebas

Variabel bebas atau independen variabel adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel terkait. Yang menjadi variabel bebas dalam penulisan ini adanya keterlambatan pengiriman kru sign on di kapal milik PT. Pertamina Perkapalan Jakarta

b. Variabel terikat

Variabel terikat atau dependen variabel adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Yang menjadi variabel terkait dalam penulisan ini adalah adanya sertifikat yang belum direvalidasi oleh kru kapal, terlambatnya MCU dan hasil MCU yang belum fit oleh kru kapal, proses PKL dan mutasi yang terlambat oleh perusahaan dan ada beberapa faktor lain.

C. Definisi Operasional Variabel

Pemahaman dapat diartikan sebagai proses, perbuatan, cara untuk mengerti benar atau mengetahui benar. Seseorang dapat dikatakan paham mengenai sesuatu apabila orang tersebut sudah mengerti benar mengenai hal tersebut. Dapat disimpulkan pemahaman adalah suatu pemahaman atau benar-benar tahu tentang faktor-faktor keterlambatan kru sign on. Pemahaman sangat didukung oleh kemampuan pekerja dalam melaksanakan proses pembuatan PKL dan mutasi.

D. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Populasi dalam suatu penelitian sangat diperlukan karena merupakan sasaran pokok obyek penelitian. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi yang dimaksud dalam skripsi ini adalah seluruh pekerja di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta.

2. Sampel

Sampel adalah bagian atau sejumlah cuplikan tertentu yang diambil dari suatu populasi dan diteliti secara rinci. Sampel yang baik adalah sampel yang kesimpulannya dapat dikenakan pada populasi, bersifat representative atau yang dapat menggambarkan karakteristik populasi. Sampel yang dimaksud dalam skripsi ini adalah kru kapal yang mengalami keterlambatan *sign on* sebanyak 48 orang.

E. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian

“Metode (teknik) pengumpulan data merupakan suatu bagian yang penting dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Teknik pengumpulan data, merupakan cara mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah penelitian. Umumnya cara mengumpulkan data dapat menggunakan teknik wawancara, angket (*questionnaire*), pengamatan (*observation*), studi dokumentasi, dan *Focus Group Discussion* (FGD)” (Sugiyono, 2009 : 224).

Didalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang penulis anggap tepat, antara lain:

1. Metode Observasi (Pengamatan)

Observasi adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku obyek sasaran. Orang yang melakukan observasi disebut pengobservasi (*observer*) dan pihak yang diobservasi disebut terobservasi.

Sedangkan menurut (Sugiyono, 2009:203) mengemukakan bahwa “observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua di antara yang terpenting adalah proses – proses pengamatan dan ingatan”.

Secara mudah observasi sering disebut juga sebagai metode pengamatan. Ringkasnya metode observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan secara cermat dan sistematis. Kegiatan mengamati itu tidak boleh dipandang suatu pekerjaan yang main-main oleh peneliti. Dalam hal ini penulis melaksanakan pengamatan di lokasi kerja PT. Pertamina Perkapalan Jakarta mengenai keterlambatan pengiriman awak kapal pada saat *sign on*. Mulai 27 Juli 2019 sampai dengan 05 Agustus 2020.

2. Metode Wawancara

Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data, apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti. Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu data tertentu (Beni Ahmad, 2008:190). Wawancara dapat digunakan untuk memberikan bukti dalam mencari pembahasan masalah. Dalam metode ini, penulis menanyakan langsung kepada Saudari Nita Nur Utami di devisi *crewing* bagian *Service Administration* di bagian PKL tentang penyebab keterlambatan pengiriman awak kapal, agar dapat

memperoleh data yang akurat untuk bahan penelitian.

Adapun Tujuan pokok dari wawancara adalah :

- a. Wawancara dapat digunakan untuk memperoleh keterangan-keterangan mengenai obyek yang diteliti.
- b. Wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data secara langsung mengenai suatu objek.
- c. Wawancara berguna untuk pengumpulan data-data dan jawaban-jawaban yang penulis belum ketahui dan mengerti mengenai obyek penelitian.

3. Metode kepustakaan

Kepustakaan juga merupakan metode pelengkap dalam teknik pengumpulan data. Metode kepustakaan digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data dengan jalan mempelajari data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti yaitu upaya mengurangi keterlambatan kru sign on di kapal milik PT. Pertamina Perkapalan Jakarta. Metode kepustakaan ini digunakan juga sebagai pedoman dalam penelitian dengan mempelajari teori yang berhubungan dengan pokok permasalahan, sehingga pemecahan masalahnya pun tepat.

F. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah upaya atau cara untuk mengolah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut bisa dipahami dan bermanfaat untuk solusi permasalahan, terutama masalah yang berkaitan dengan penelitian.

“Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data, yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi dengan cara memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari. Kemudian menarik kesimpulan, sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.” (Sugiyono, 2009:335)

Dalam skripsi ini penulis menganalisa data-data yang diperoleh dari hasil penelitian, berupa fakta-fakta yang terjadi di lingkungan, studi pustaka dan juga metode dokumentasi. Kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

Setelah seluruh data diperoleh dari hasil wawancara, dan pengamatan lalu dipelajari, setelah itu mengadakan reduksi dan yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut.

Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data, penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti

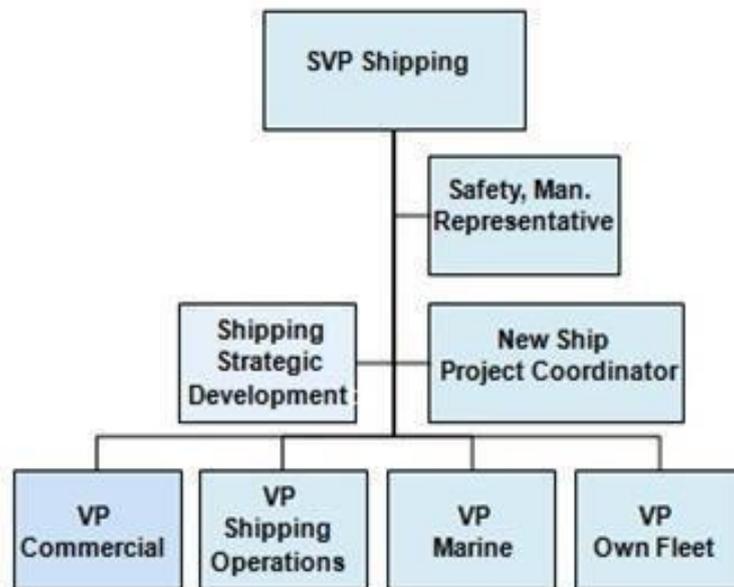
1. Sejarah PT. Pertamina Perkapalan

Perkapalan Pertamina dimulai dengan dibentuknya Divisi Perkapalan Pertamina pada tahun 1959. Dengan armada dua unit kapal tanker draft rendah berkapasitas 3.220 DWT yang didapatkan dengan skema *bare boat hire purchase* (BBHP) atau sewa-beli jangka panjang dari PT. Caltex. Seiring dengan berjalannya waktu, pada tanggal 6 Desember 1975, Presiden Soeharto mengeluarkan Dekrit Nomor 44, yang mengatur lebih lanjut keberadaan Direktorat Perkapalan dan Telekomunikasi (Dit. P&T). Dalam kurun waktu inilah, Dit. P&T mencapai masa kejayaan dengan mengelola 133 unit kapal berbagai ukuran, dengan komposisi 77 unit tanker merupakan kapal milik sendiri, sedang kapal yang disewa dari pihak lain tidak lebih 60 unit. Selain itu Perkapalan juga mengelola 134 Pelabuhan Khusus (Pelsus) minyak dan gas, yang tersebar di seluruh Nusantara juga dibawah pengelolaan Dit. P&T. Serta seluruh sarana komunikasi elektronik kepunyaan Pertamina.

Pada tanggal 15 Maret 1990 dikeluarkan Dekrit Presiden No 11 yang diikuti oleh restrukturisasi organisasi dengan dibentuknya organisasi baru yakni Direktorat Perkapalan, Kemandaran dan Komunikasi (Dit. PKK). Keberadaan kapal milik pun kian menyusut yang semula dari 70-an unit menjadi 69 unit saja.

Tahun 2000 merupakan awal perubahan Pertamina. Dengan adanya Dekrit Presiden No 169/2000 tanggal 7 Desember 2000 mendorong lahirnya organisasi baru, PT. Pertamina (persero) tepat pada tanggal 1 Januari 2001. Sejak saat itu mulailah transformasi secara menyeluruh di PT. Pertamina (persero).

Melalui dekrit ini nama Direktorat Perkapalan, Kebandaran dan Komunikasi, diubah menjadi Perkapalan Pertamina. Pada saat itu, Perkapalan Pertamina mengoperasikan 180 unit kapal (termasuk- 9 trayek COA, ± 20 kapal). Pasca lahirnya UU Migas yang baru, Pertamina bertransformasi melakukan berbagai pembenahan. Sejak saat itu mulailah transformasi secara menyeluruh di Pertamina, tak terkecuali Perkapalan Pertamina, yang ingin menjadi bagian dari perusahaan berkelas dunia. Konsekuensinya, mau tak mau tata kelola Perkapalan harus dibenahi pula, seperti divisi lainnya dalam tubuh Pertamina. Direktorat Perkapalan, Kebandaran dan Komunikasi, diubah menjadi Perkapalan Pertamina, menjadi bagian Direktorat Hilir. Kemudian organisasi Direktorat Hilir dipecah menjadi Direktorat Pengolahan dan Direktorat Pemasaran Niaga, dengan struktur oragnisasi sebagai berikut.



Sumber : <http://www.pertamina.com/>

Gambar 4.1 : Struktur Oganisasi Pertamina Perkapalan

Berdasarkan jenis kegiatan ini tidak hanya melayani kebutuhan Pemasaran dan Niaga, tapi melayani seluruh fungsi yang ada di Pertamina yang membutuhkan jasa angkutan laut. *Shipping* juga melayani Direktorat Hulu, termasuk anak-anak perusahaan yang ada dibawahnya, seperti PHE, PGE, dan Pertagas. Di Pengolahan, *Shipping* juga melayani angkutan antar kilang, angkutan *crude dari* KKKS ke kilang, impor dari Rastanura Timur Tengah ke kilang Cilacap. *Shipping* juga melayani kebutuhan ISC (*Integrated Supply Chain*), utamanya angkutan BBM (Bahan Bakar Minyak) dari kilang-kilang ke Main Depot Pemasaran dan Niaga.

Shipping yang dipimpin oleh *Senior Vice President Shipping* ini menerapkan *Performance Management System* dengan mekanisme *Performance Dialogue* ke semua jajaran yang dilakukan setiap bulan. Dialog melibatkan seluruh fungsi di *Shipping* untuk memastikan adanya kesinambungan (*sustainability*) kinerja positif yang telah dicapai sesuai *Key Performance Indicator* (KPI) masing-masing fungsi.

Perbaikan yang dilakukan mencakup pembenahan fungsi *Shipping Operation*, yang menyerap biaya sewa kapal dan *bunker* hingga 86 persen dari anggaran seluruh Perkapalan. Efisiensi dilakukan dengan pembenahan pola pengadaan kapal *charter*, pengoperasian kapal sewa *chartering* dan memantau ketat penggunaan *bunker*. Lewat mekanisme ini, setiap permintaan *bunker* kapal dikaji, diawasi, dan disesuaikan dengan rencana pergerakan atau rute pelayaran kapal tersebut.

Demikian juga untuk pengadaan kapal-kapal sewa. Kini setelah Perkapalan Pertamina berbenah, prosedur sewa-menyewa kapal dilakukan dengan cara terbuka. Bahkan proses tender yang sedang berjalan maupun rencana tender kapal 6 bulan ke depan sudah diumumkan di *website* Pertamina *Shipping*. Dengan demikian

mitra kerja yang ingin ikut *tender* sudah bisa mempersiapkan jauh-jauh hari dan yang dipilih Pertamina adalah perusahaan penyedia kapal terbaik, dengan penawaran harga yang paling kompetitif.

Shipping juga melakukan upaya kinerja kapal milik, beberapa kapal pengelolaannya diserahkan kepada pihak lain yang berkompeten. Langkah ini dijalankan dengan pertimbangan bahwa pengelolaan sendiri armada kapal milik saat itu belum menunjukkan performa yang signifikan. Di lain pihak, sejak tahun 2009 hingga 2015, Perkapalan juga menargetkan pengadaan 48 unit kapal milik tambahan dari berbagai jenis, untuk menangkap peluang bisnis yang ada sekaligus mengurangi ketergantungan kepada pihak ketiga.

2. Visi dan Misi PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta

Visi PT. Pertamina (persero) Perkapalan adalah menjadi perusahaan energi nasional kelas dunia. Maka perseroan sebagai perusahaan milik negara turut melaksanakan serta menunjang kebijakan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, terutama di bidang penyelenggaraan usaha energi, yaitu minyak dan gas bumi, energi baru dan terbarukan baik di dalam maupun di luar negeri serta kegiatan lain yang terkait atau menunjang kegiatan usaha di bidang energi tersebut serta pengembangan optimalisasi sumber daya yang dimiliki Perseroan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat serta mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perseroan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.

Misi PT. Pertamina (persero) Perkapalan adalah menjalankan usaha minyak, gas serta energi baru dan terbarukan secara terintegrasi, berdasarkan prinsip – prinsip komersial yang kuat.

Tata Nilai PT Pertamina (Persero) adalah:

- a. *Clean* (Bersih)
Dikelola secara professional, menghindari benturan kepentingan, tidak mentoleransi suap, menjunjung tinggi kepercayaan dan integritas. Berpedoman pada asas tata kelola korporasi yang baik.
 - b. *Competitive* (Kompetitif)
Mampu berkompetensi dalam skala regional maupun internasional, mendorong pertumbuhan melalui investasi, membangun budaya sadar biaya dan menghargai kinerja.
 - c. *Confident* (Percaya Diri)
Berperan dalam pembangunan ekonomi nasional, menjadi pelopor dalam reformasi BUMN, dan membangun kebanggaan bangsa.
 - d. *Customer Focused* (Fokus Pada Pelanggan)
Berorientasi pada kepentingan pelanggan, dan berkomitmen untuk memberikan pelayanan terbaik kepada pelanggan.
 - e. *Commercial* (Komersial)
Menciptakan nilai tambah dengan orientasi komersial, mengambil keputusan berdasarkan prinsip-prinsip bisnis yang sehat.
 - f. *Capable* (Berkemampuan)
Dikelola oleh pemimpin dan pekerja yang professional dan memiliki talenta dan penguasaan teknis tinggi, berkomitmen dalam membangun kemampuan riset dan pengembangan.
3. Adapun keterangan dan lokasi dari PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta adalah sebagai berikut :

Tempat Lokasi

Alamat : Jl. Laksamana Yos Sudarso Kav. 32-34, Kebon
bawang, Tg. Priok, Jakarta Utara

No. Telp : +62 21 43928227

4. Operasional *Crewing Departement*

Crewing Department berwenang dalam urusan awak kapal mulai dari rekrutmen awak 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* awak kapal.

5. HR Service *Medical Check Up*

Kesehatan awak kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar tetap bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta menentukan kriteria untuk standar kesehatan para pelaut aktif Pertamina Perkapalan melalui RS Pertamina Jaya (RSPJ) yang beralamatkan di Jalan Cempaka Putih Tengah No. 1, RT 11/15, Cempaka Putih Timur, Jakarta Pusat, DKI Jakarta.. Semua biaya *Medical Check Up* awak kapal tidak dipungut biaya sedikitpun dan ditanggung oleh PT. Pertamina (persero) Perkapalan. Pihak *Manning* akan membuat nota kepada bagian HR Service PT. Pertamina (persero) Perkapalan agar membuat memo kepada awak kapal untuk melaksanakan *medical check up* di RS Pertamina Jaya. Setelah menerima nota dari bagian rekrutmen, pihak HR Service akan mengirimkan memo *medical check up* kepada RS Pertamina Jaya via e-mail. Setelah itu awak kapal akan datang sendiri ke RS Pertamina Jaya untuk melakukan *medical check up*.

Kemudian awak kapal akan mengikuti serangkaian tes kesehatan antara lain :

- a. MCU Tekanan Darah,
- b. MCU Permukaan Fisik (TT, BB, Mata),
- c. MCU Periksa Jantung/EKG (Elektrokardiografi)
- d. MCU Rontgen, dan
- e. MCU Laboratorium (urine, kolesterol).

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 diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Menurut Callahan (1992), keterlambatan (*delay*) adalah apabila suatu aktifitas mengalami penambahan waktu, atau tidak diselenggarakan sesuai dengan rencana yang diharapkan. Keterlambatan pengiriman awak kapal adalah pengiriman awak kapal yang akan melaksanakan *on board* namun terjadi kendala sehingga tidak tepat waktu sesuai dengan yang dijadwalkan.

1. Faktor-faktor penyebab keterlambatan pengiriman *crew* kapal di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta.

Pada setiap perusahaan pelayaran pasti ingin perusahaan tersebut dapat berkembang sesuai dengan yang diinginkan. Pada setiap perusahaan selalu memberikan pelayanan yang berbeda-beda untuk pengiriman anak buah kapalnya. Perusahaan pelayaran khususnya dibidang *crew manning* menginginkan pengiriman awak kapal tepat waktu sesuai dengan yang dijadwalkan untuk memangkas biaya akomodasi perusahaan. Pengiriman awak kapal tepat waktu juga akan memudahkan proses rotasi awak kapal baik yang sedang melaksanakan *on board* maupun awak kapal kapal yang sedang melaksanakan cuti di darat. Jika pengiriman awak kapal tidak sesuai dengan yang diharapkan maka akan mengganggu proses rotasi awak kapal yang direncanakan dan membengkaknya biaya akomodasi perusahaan. Banyak penyebab atau faktor munculnya keterlambatan pengiriman awak kapal antara lain :

- a. Revalidasi sertifikat yang terlambat.

Kurang disiplinnya awak kapal ketika diperintah untuk melaksanakan revalidasi sertifikat kompetensi ataupun

keterampilan, memperlambat proses rotasi awak kapal untuk *next ship* yang telah dijadwalkan. Hal ini mengakibatkan proses pengiriman awak kapal untuk *on board* menjadi terlambat.

b. Pelaksanaan MCU (*Medical Check Up*) yang terlambat.

Kesehatan awak kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. Namun, para awak kapal yang telah selesai bertugas di kapal/habis masa PKL nya dan melaporkan diri di kantor untuk *sign off*, seharusnya langsung melaksanakan MCU agar tidak menghambat rotasi awak kapal yang mengakibatkan proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat.

c. Proses PKL yang terlambat.

Bagian PKL yang hanya diisi oleh 2 orang kewalahan untuk memproses banyaknya PKL awak kapal yang akan melaksanakan *on board*, sehingga mengakibatkan proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat.

2. Upaya-upaya PT. Pertamina Perkapalan Jakarta dalam mengatasi keterlambatan pengiriman *crew* kapal.

Biasanya dalam kaitannya dengan keterlambatan pengiriman awak kapal, berdasarkan pengamatan penulis dilapangan ada masalah-masalah atau kendala seperti yang penulis paparkan diatas. Perlu adanya waktu dan proses agar terciptanya upaya-upaya atau langkah-langkah yang dilakukan dapat terwujud. Berikut ini usaha-usaha yang dapat dilakukan, diantaranya adalah:

a. Pemberlakuan surat pernyataan

Pemberlakuan surat pernyataan dilakukan kepada para awak kapal yang menjalankan cuti agar dapat melaksanakan revalidasi sesuai dengan jadwal yang telah diberikan. Surat pernyataan ini biasanya diperkuat dengan materai 6000.

b. Pemberian sanksi

Pemberian sanksi kepada awak kapal yang melanggar aturan bertujuan untuk membuat efek jera. Sehingga para awak kapal menjadi lebih disiplin untuk mentaati segala peraturan yang telah ada dan tidak melanggar segala peraturan yang telah diberlakukan oleh suatu instansi/perusahaan.

c. Penambahan PIC dibagian PKL

Keterbatasan PIC (*Person In Charge*) bagian PKL mengakibatkan sering molornya proses PKL, PKL yang demikian banyaknya hanya dikerjakan oleh 2 orang membuat tercecernya PKL yang harus disahkan/disijil.

d. Adanya penjelasan dari perusahaan untuk abk kapal

Dikarenakan kurang disiplinnya abk kapal dalam melakukan *revalidasi* sertifikat ataupun juga *Medical Check Up* dikarenakan kurangnya pemahaman yang diberikan oleh perusahaan, maka perusahaan selalu mengingatkan setiap saat abk kapal melakukan laporan *sign off* ke kantor agar untuk sertifikat yang sudah *expired* dan juga *Medical Check Up* yang sudah *expired* untuk memperpanjang masa aktif sertifikat dan juga melaksanakan *Medical Check Up* agar proses *crew change* tidak terjadi keterlambatan.

C. Pembahasan Masalah

Pada penelitian ini, permasalahan yang akan diteliti adalah mengenai terlambatnya proses pengiriman *crew* kapal pada saat *sign on/on board*. Berikut adalah pembahasan permasalahan dalam penelitian ini :

1. Faktor-faktor penyebab keterlambatan pengiriman *crew* kapal di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta

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 Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen Manila 2010. Mulai tanggal 1 Januari 2017, sertifikat kompetensi (COC) ataupun sertifikat keterampilan (COP) 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 standar STCW Amandemen Manila 2010 paling tidak sampai dengan tanggal 31 Desember 2016. Dari uraian tersebut, revalidasi sertifikat sesuai amandemen merupakan *point* yang sangat penting bagi para pelaut agar tetap bisa berlayar.

Berikut adalah beberapa hasil yang berkaitan dengan amandemen STCW Manila 2010 :

- 1) Penerbitan Certificate Of Competence (COC) dan verifikasi keaslian sertifikat hanya bisa dikeluarkan oleh pemerintah yang berwenang, serta perubahan warna sertifikat yang sebelumnya kuning berganti menjadi biru.
- 2) Standar medis pelaut diperbaharui sejalan dengan persyaratan ILO MLC.
- 3) Perubahan sertifikat khusus kapal tanker, dari OT dan LGT (*Oil Tanker* dan *Liquified Gas Tanker*) menjadi AOT dan ALGT (*Advanced Oil Tanker* dan *Advanced Liquified Gas Tanker*).
- 4) *Electronic Chart Display and Information System / ECDIS* (Peta dan Sistim Informasi Elektronik), perlu pelatihan bagi

semua Perwira Dek untuk semua kapal yang dilengkapi dengan ECDIS.

Namun, para pelaut (perwira kapal) khususnya di PT. Pertamina (persero) Perkapalan banyak yang tidak mengindahkan pentingnya revalidasi sertifikat yang telah habis masa berlakunya. Berdasarkan obesrvasi dan diperkuat penjelasan dari Capt. Risdiyanto selaku *Officer Crew Deck Department* “revalidasi sertifikat telat terus ya proses rotasi jadi acak-acakan”. Ketika telah selesai masa tugas di atas kapal dan lapor *sign off* di kantor, mereka akan mendapatkan jatah cuti dari perusahaan sesuai dengan ketentuan yang ada serta rencana rotasi untuk *next ship* ketika telah habis masa cutinya. Pada saat melaksanakan cuti, mereka diwajibkan merevalidasi sertifikat baik kompetensi maupun keterampilan yang telah habis masa berlakunya serta mendapatkan memo revalidasi dari perusahaan yang ditujukan kepada PMTC (*Pertamina Maritime Training Centre*) untuk melaksanakan revalidasi. Pada kenyataannya, saat melaksanakan cuti mereka tidak melaksanakan revalidasi sesuai dengan jadwal yang diberikan berdasarkan memo tersebut. Revalidasi dilaksanakan ketika jatah cuti telah selesai, sehingga jadwal yang seharusnya dilaksanakan untuk proses *on board* digunakan untuk melaksanakan revalidasi. Pengiriman awak kapal untuk mengganti yang telah habis masa PKL nya dia atas kapal menjadi tertunda dan biaya operasional perusahaan membengkak dikarenakan untuk membayar *vessel allowance* awak kapal sampai dengan datangnya pengganti.

b. Pelaksanaan MCU yang terlambat

Kesehatan awak kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar tetap bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta

menentukan kriteria untuk standar kesehatan para pelaut aktif Pertamina Perkapalan melalui RS Pertamina Jaya (RSPJ) yang beralamatkan di Jalan Cempaka Putih Tengah No. 1, RT 11/15, Cempaka Putih Timur, Jakarta Pusat, DKI Jakarta. Semua biaya *Medical Check Up* awak kapal tidak dipungut biaya sedikitpun dan ditanggung oleh PT. Pertamina (persero) Perkapalan.

Para awak kapal yang telah selesai bertugas di kapal/habis masa PKL nya dan melaporkan diri di kantor untuk *sign off*, mereka akan mendapatkan memo yang diterbitkan oleh HR Service PT Pertamina (persero) Perkapalan untuk melaksanakan *Medical Check Up* di RSPJ. Dalam memo tersebut tercantum nama awak kapal beserta jadwal pelaksanaan *Medical Check Up*, jadwal untuk pelaksanaan biasanya 2-4 hari setelah para awak kapal mendapatkan jatah cuti dari perusahaan. Hal ini dikarenakan agar setelah habis masa cuti awak kapal tersebut, mereka telah siap untuk proses sign on dengan kelengkapan administrasi dan dokumen.

Namun dari jadwal yang telah diberikan oleh RSPJ tersebut, para awak 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 terhambat dikarenakan harus melaksanakan *Medical Check Up* terlebih dahulu. Proses rotasi untuk menggantikan awak kapal yang telah habis masa PKL nya menjadi terganggu karena masih menunggu awak kapal yang sudah direncanakan menggantikan posisi tersebut masih harus melaksanakan *Medical Check Up* terlebih dahulu. Sehingga proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat tidak sesuai dengan jadwal yang direncanakan. Fakta

ini diperkuat oleh penjelasan dari Ibu Marni selaku *HR Service* “Iha udah dikasih memo buat MCU besok, malah MCU nya bulan depan, ya susah mas”.

Padahal MCU merupakan hal yang sangat penting bagi awak kapal, ketika awak kapal telat melaksanakan MCU maka akan berdampak terhadap pengeluaran sertifikat kesehatan yang diterbitkan oleh Balai Kesehatan Pelabuhan. RSPJ belum mempunyai wewenang untuk menerbitkan sertifikat pelabuhan, RSPJ hanya berwenang menerbitkan surat keterangan bahwa awak kapal bersangkutan dinyatakan *fit / unfit*.

c. Proses PKL yang terlambat

Perjanjian Kerja Laut merupakan perjanjian yang dibuat antara perusahaan pelayaran sebagai pihak pertama dengan awak kapal sebagai pihak kedua dimana pihak kedua menyanggupi untuk diperintah melakukan pekerjaan oleh pihak pertama dengan mendapat upah sesuai dengan perjanjian yang tertera dalam PKL (KUHD pasal 395). PT Pertamina (persero) Perkapalan juga memberlakukan PKL untuk para awak kapalnya agar ketika ada inspeksi dari BKI tidak ada temuan. Namun, proses pembuatan PKL di PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta sedikit terganggu dikarenakan PIC (*Person In Charge*) yang menangani bagian PKL hanya 2 orang saja. Sedangkan PKL yang harus dibuat dalam jangka waktu satu minggu kurang lebihnya sekitar 80 butir PKL. Sehingga jadwal yang seharusnya dilakukan untuk pengesahan/penyijilan PKL di Syahbandar masih digunakan untuk membuat PKL yang belum selesai. Dengan keterlambatan proses PKL tersebut, maka terlambat pula jadwal pengiriman awak kapal yang akan melaksanakan *on board*. Hal ini diperjelas oleh wawancara dengan Bapak Rizal selaku bagian PKL “PKL seminggu bisa

nyampe 100 butir, ya kewalahan mas orang cuma dikerjain 2 orang”.

2. Upaya-upaya PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta dalam mengatasi keterlambatan 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 Pertamina (persero) Perkapalan telah memberlakukan surat pernyataan yang ditujukan kepada awak kapal setelah *sign off* dari atas kapal. Fakta ini diperkuat oleh penjelasan dari Pak Rizal Surya Triana selaku *Officer Crew Deck Department* “itu yang baru off dari kapal langsung dikasih surat pernyataan, biar pas cuti dokumennya divalidkan semua”. Surat pernyataan ini berisi tentang kesanggupan awak 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 awak kapal adalah menunggu proses pencetakan dokumen fisik, karena setelah melaksanakan diklat pencetakan sertifikat baru akan keluar 1-2 bulan. Hal ini menjadi kendala bagi para awak 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 di atas kapal, terutama untuk kapal-kapal *trading area* yang melewati perairan luar negeri. Hal ini menjadi pemicu keterlambatan bagi awak kapal yang akan *on board* di atas kapal *trading area* karena harus menunggu sampai sertifikat fisik diterbitkan oleh Badan Diklat. Sehingga untuk pengiriman awak kapal menjadi sedikit terlambat karena PT. Pertamina (persero) Perkapaln memiliki banyak kapal-kapal *trading area*.

b. Pemberian sanksi

Menurut Rudy T. Erwin (2000:152), sanksi adalah suatu alat pemaksa guna ditaatinya suatu kaidah, undang-undang misalnya sanksi terhadap pelanggaran suatu undang-undang. Suatu sanksi dibuat agar suatu individu/kelompok mematuhi sebuah aturan-aturan yang telah ditetapkan.

Untuk menegakkan aturan yang ada maka perlu komitmen Bersama dalam rangka mengkawal aturan tersebut agar tidak terjadi pelanggaran, tentunya membutuhkan kerja keras dari semua pihak dan unsur-unsur yang terkait.

PT Pertamina (persero) Perkapalan memberikan sanksi resmi kepada awak kapal yang melanggar sebuah aturan. Misalnya ketika awak kapal telah selesai tugas di atas kapal dan sudah melapor *sign off* ke kantor (*crewing department*), mereka akan mendapat surat pernyataan yang harus ditandatangani. Surat pernyataan tersebut berisi tentang pelaksanaan revalidasi sertifikat dan *Medical Check Up* ketika mereka sedang melaksanakan cuti di darat. Hal ini dilakukan agar ketepatan rotasi awak kapal yang telah dijadwalkan bisa berjalan sesuai prosedur, sehingga untuk pengiriman awak kapal ketika akan *on board* bisa berjalan sesuai rencana Penjelasan tersebut

diperjelas oleh Capt. Brahma Adeyanto “Iha kalo pelautnya gak mau nurutin ya kasih sanksi aja udah”. Sanksi yang diberikan kepada awak kapal yang melanggar aturan yang telah ditetapkan antara lain :

- 1) Penurunan DWT kapal, misalnya kapal sebelumnya memiliki DWT 30.000 diturunkan ke kapal yang memiliki DWT 6.500 (diturunkan ke kapal yang lebih kecil).
 - 2) Penundaaan proses promosi jabatan, misalnya dari jabatan Mualim 3 menjadi Mualim 2 akan terhambat apabila awak kapal melanggar peraturan yang telah ditetapkan, begitu juga berlaku untuk jabatan lainnya.
 - 3) Melaporkan diri ke kantor ketika masa cuti, awak kapal yang melanggar aturan tetap akan diberikan cuti. Namun ketika cuti dilakukan awak kapal wajib melaporkan diri ke kantor 3 kali dalam kurun waktu satu minggu ketika jam dinas.
 - 4) Penurunan golongan *Pertamina Rate Level* (PRL) awak kapal yang melanggar aturan.
 - 5) Pemutusan Hubungan Kerja (PHK)
- c. Penambahan PIC bagian PKL

Fungsi crewing PT Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta 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 100 butir PKL dalam setiap minggunya. Setelah proses penambahan personil, proses PKL yang sering mengalami keterlambatan bisa berjalan dengan lancar dan memperlancar proses pengesahan/penyijilan di Syahbandar sampai dengan proses *on board* awak kapal. Dengan proses akan ditambahkannya personil

di bagian PKL, pihak *crewing department* berharap agar proses pengerjaan PKL dapat berjalan dengan baik tanpa harus ada keterlambatan lagi. Penjelasan ini diperkuat oleh penjelasan dari Bapak Augustito selaku *Crewing Manager* “itu bagian PKL akan ditambahin 1 orang lagi, biar proses PKL nya gak terjadi keterlambatan lagi”.

d. Adanya penjelasan dari perusahaan untuk abk kapal

Dikarenakan kurang disiplinnya abk kapal dalam melakukan *revalidasi* sertifikat ataupun juga *Medical Check Up* dikarenakan kurangnya pemahaman yang diberikan oleh perusahaan, maka perusahaan selalu mengingatkan setiap saat abk kapal melakukan laporan *sign off* ke kantor agar untuk sertifikat yang sudah *expired* dan juga *Medical Check Up* yang sudah *expired* untuk memperpanjang masa aktif sertifikat dan juga melaksanakan *Medical Check Up* agar proses *crew change* tidak terjadi keterlambatan.

Tabel 4.1 Keterangan Data Keterlambatan Kru *Sign On*

NO	NAMA	JABATAN	PERIODE	KETERANGAN
1	CAPT. BARLI HANDOKO	MASTER	08 JULI 2019	BELUM MEDICAL CHECK UP
2	CAPT. INDRA	MASTER	08 JULI 2019	BELUM MEDICAL CHECK UP
3	YOSA AKBAR P	SECOND OFFICER	10 JULI 2019	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
4	MAGHFUD	PUMPMAN	13 JULI 2019	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
5	ARIMAYA GUSLIHANDA	PUMPMAN	17 JULI 2019	BELUM MEDICAL CHECK UP

6	MOLETAR SAMOSIR	<i>PUMPMAN</i>	25 JULI 2019	BELUM <i>MEDICAL CHECK UP</i>
7	HENDY PRANOTO	<i>ELECTRICAN</i>	12 AGUSTUS 2019	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
8	ALI IMRON	<i>THIRD ENGINEER</i>	15 AGUSTUS 2019	BELUM <i>MEDICAL CHECK UP</i>
9	AGUS HERMAWAN	<i>ABLESEAMAN</i>	13 AGUSTUS 2019	BELUM <i>MEDICAL CHECK UP</i>
10	HAMUDDING	<i>ABLESEAMAN</i>	31 AGUSTUS 2019	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
11	BIKA TEDJO PRAKOSO	<i>ORDINARY SEAMAN</i>	08 SEPTEMBER 2019	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
12	PATI RAHMAT	<i>ORDINARY SEAMAN</i>	30 SEPTEMBER 2019	BELUM <i>MEDICAL CHECK UP</i>
13	CAPT. MOHAMMAD IBRAHIM	<i>MASTER</i>	07 OKTOBER 2019	BELUM <i>MEDICAL CHECK UP</i>
14	ENDRA DODY O	<i>CHIEF OFFICER</i>	07 OKTOBER 2019	BELUM <i>SIGN OFF DARI KAPAL LAMA</i>
15	HERIANSYAH	<i>ORDINARY SEAMAN</i>	02 OKTOBER 2019	<i>MEDICAL CHECK UP</i> BELUM JADI
16	MARAGANTI	<i>ORDINARY SEAMAN</i>	04 OKTOBER 2019	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
17	ALFRETS JOBEAL T R	<i>CHIEF OFFICER</i>	04 NOVEMBER 2019	<i>MEDICAL CHECK UP</i> BELUM JADI
18	MUHAMMAD HANIF FATHURRIZA	<i>THIRD OFFICER</i>	04 NOVEMBER 2019	<i>MEDICAL CHECK UP</i> BELUM JADI
19	CAPT. SUGANDI	<i>MASTER</i>	02 DESEMBER 2019	BELUM <i>SIGN OFF DARI KAPAL LAMA</i>
20	KHOIRUDDIN	<i>CHIEF OFFICER</i>	02 DESEMBER 2019	BELUM <i>SIGN OFF DARI KAPAL LAMA</i>

21	HARDY	CHIEF OFFICER	02 DESEMBER 2019	BELUM SIGN OFF DARI KAPAL LAMA
22	MOHAMMAD CHAMDANIE	CHIEF OFFICER	02 DESEMBER 2019	BELUM SIGN OFF DARI KAPAL LAMA
23	ENDRA DODY O	CHIEF OFFICER	20 DESEMBER 2019	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
24	YUSUP	ORDINARY SEAMAN	29 DESEMBER 2019	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
25	ROMLI	ORDINARY SEAMAN	22 DESEMBER 2019	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
26	CAPT. NAZLAN NUR	MASTER	13 JANUARI 2020	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
27	CAPT. ISWAHYUDI	MASTER	13 JANUARI 2020	AMBIL SERTIFIKAT ANT I
28	CAPT. HERI ARDIYANTO	MASTER	13 JANUARI 2020	AMBIL SERTIFIKAT ANT I
29	ABDUL JALAL	CHIEF OFFICER	13 JANUARI 2020	BELUM SIGN OFF DARI KAPAL LAMA
30	FERDANU KUNCORO	SECOND OFFICER	13 JANUARI 2020	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
31	ABBAS	BOATSWAIN	13 JANUARI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
32	YULI EFRIANDI	PUMPMAN	13 JANUARI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
33	HASAN	ABLESEAMAN	22 JANUARI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
34	MUHAMMAD SUHERMAN	SECOND OFFICER	10 FEBRUARI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
35	CORRES LEBABARUS	BOATSWAIN	10 FEBRUARI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI

36	CAPT. DWI HARNANTO	MASTER	09 MARET 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
37	PARIYANTO	CHIEF OFFICER	09 MARET 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
38	AJI SUMANTRI	CHIEF OFFICER	09 MARET 2020	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
39	MUHAMMAD ROSYIDI	ABLESEAMAN	09 MARET 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
40	SONI ADI KURNIAWAN	SECOND OFFICER	10 JUNI 2020	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
41	KASTARI	SECOND OFFICER	10 JUNI 2020	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
42	SURYA ADJIE	SECOND OFFICER	10 JUNI 2020	REVALIDASI SERTIFIKAT BELUM JADI
43	FEINTJE SILAS	PUMP MAN	29 JUNI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
44	ARPA	ABLESEAMAN	13 JULI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
45	NURDIANA	ABLESEAMAN	13 JULI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
46	MOHAMAD ADRIAN	OILER	16 JULI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
47	ACHMAD SHOKIBUN NIAM	ELECTRICIAN	15 JULI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI
48	KIEMAS WIWEKA	SECOND OFFICER	20 JULI 2020	MEDICAL CHECK UP BELUM JADI

Dari tabel diatas saya memiliki beberapa sampel dan juga beberapa alasan kenapa terjadi keterlambatan dalam pengiriman abk kapal untuk *sign on*.

Sampel pertama adalah Hasan jabatan *ableseaman*, Hasan mengalami keterlambatan *sign on* dikarenakan dia telat melakukan *Medical Check Up* dan sertifikat MCU belum jadi, dikarenakan hal tersebut dia tidak dapat *sign on* sesuai jadwal *crew change*.

Sampel kedua adalah Yosa Akbar P jabatan *second officer*, Yosa mengalami keterlambatan *sign on* dikarenakan terlambatnya proses revalidasi sertifikat, karena hal tersebut maka dia tidak dapat *sign on* sesuai jadwal *crew change* yang sudah ditetapkan.

Sampel ketiga adalah Capt. Iswahyudi jabatan *Master*, Capt. Iswahyudi masih mengurus sertifikat ANT I saat dia sudah dijadwalkan untuk *sign on*, dikarenakan hal tersebut maka dia belum dapat *sign on* sesuai jadwal *crew change* yang sudah ditetapkan.

Itu adalah beberapa sampel yang menjadi faktor terlambatnya pengiriman *crew sign on* di kapal PT. Pertamina Perkapalan Jakarta.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari pembahasan penelitian yang telah diuraikan, maka dapat penulis menarik kesimpulan dan mengemukakan saran-saran berdasarkan kesimpulan yang ada. Adapun kesimpulan tersebut adalah :

1. Adanya beberapa hambatan yang dihadapi oleh PT. Pertamina Perkapalan dalam keterlambatan crew change seperti :
 - a. Pelaksanaan revalidasi sertifikat baik *Certificate Of Competence* (COC) atau *Certificate Of Proficiency* (COP) yang terlambat.
 - b. Pelaksanaan *Medical Check Up* (MCU) yang terlambat mengakibatkan terlambatnya penerbitan sertifikat kesehatan oleh Balai Kesehatan Pelabuhan.
 - c. Proses pengerjaan PKL yang terlambat dikarenakan proses pembuatan PKL hanya dikerjakan oleh dua SDM yang menangani bagian tersebut.
2. Upaya-upaya yang dilakukan oleh PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta untuk mengatasi masalah keterlambatan tersebut antara lain :
 - a. Pemberlakuan surat pernyataan bagi awak kapal yang melanggar aturan agar lebih disiplin dalam mengerjakan apa yang telah diperintahkan oleh kantor.
 - b. Pemberlakuan surat pernyataan bagi awak kapal yang melanggar aturan agar menimbulkan efek jera, sehingga diharapkan awak kapal akan lebih mematuhi aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
 - c. Menambahkan Sumber Daya Manusia (SDM) untuk ditempatkan di bagian PKL, agar pengerjaan PKL lebih cepat dan tidak mengalami keterlambatan.

- d. Adanya penjelasan dari perusahaan untuk awak kapal tentang pentingnya kedisiplinan dalam bekerja, agar pekerjaan tidak terjadi hambatan

B. Saran

Dari kesimpulan-kesimpulan yang telah diuraikan diatas, penulis mengemukakan saran guna sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Pertamina Perkapalan Jakarta adalah sebagai berikut :

1. Pihak perusahaan diharapkan dapat memberikan motivasi dan pengertian tentang pentingnya disiplin dalam menjalankan setiap kegiatan agar para *crew* kapal dapat menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan perusahaan seperti melakukan revalidasi sesuai dengan jadwalnya, pelaksanaan *Medical Check Up* sesuai dengan tanggal berdasar memo dari *HR Service*.
2. Pihak perusahaan agar bisa memberikan *reward* dan *punishment* kepada awak kapal. Sehingga awak kapal akan lebih giat dalam bekerja dan meminimalisir melakukan kesalahan-kesalahan agar tidak mendapatkan *punishment* dari perusahaan. Pemberian *reward* yang dimaksud antara lain pemberian bonus, proses promosi jabatan yang lebih cepat, dsb. Sedangkan untuk *punishment* yang diberikan antara lain proses penundaan promosi jabatan, diturunkan grade kapal ke DWT yang lebih kecil, sampai bisa terjadi Pemutusan Hubungan Kerja (PHK).
3. Penambahan jatah cuti kepada awak kapal yang telah selesai melaksanakan tugas diatas kapal. Sehingga ada jeda waktu dirumah untuk awak kapal baik untuk melaksanakan revalidasi ataupun administrasi lainnya yang dibutuhkan ketika akan melaksanakan *on board* selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad Saebani, Beni. (2008) *Metode Penelitian*. Bandung : Pustaka Setia.
- Barrie, Donald S. (1984) *Professional Construction Management*. New York : McGraw-Hill, Inc. From https://www.academia.edu/12297821/Project_Management_for_Engineering_and_Construction_by_Garold_Oberlender?show_app_store_popup=true. Diakses pada 09 November 2020
- Callahan. (1992) *Construction Delays Claim*. John Wiley & Sons.
- Ervianto. (1998) *Manajemen Proyek Konstruksi*. Yogyakarta : Andi Offset.
- Latief, M., Arfah, M., Syahrizal, S., & Lande, C. (2018). Implementasi MARPOL (Marine Pollution) dan SOLAS (Safety of Life at Sea) Terhadap Penerapan Penataan Limbah di Kapal. *VENUS*, 6(12), 01-19.
- Lewis dan Atherley. (1996) *Delay Construction*, Langford.
- Obrein, J.J. (1976) *Managing Method and Management*, the Dryden Press.
- Salim, Peter dan Yenny Salim. (2002) *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta : Modern English Press.
- Sugiyono. (2009, 2010) *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : CV Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



JALU LUFTI HASAN ASHARI, lahir di Kabupaten Wonogiri, Provinsi Jawa Tengah pada tanggal 2 Juli 1999. Penulis lahir dari pasangan Suparno, A. Ma. Pd. dan Sularni, dan merupakan anak kedua dari dua bersaudara. Menempuh pendidikan dasar di SD Negeri 1 Genengrejo, Wonogiri pada tahun 2005-2011, SMP Negeri 3 Bulukerto, Wonogiri tahun 2011-2014, kemudian melanjutkan Pendidikan di SMA Negeri 1 Teras, Boyolali pada tahun 2014-2017.

Pada tahun yang sama, Penulis melanjutkan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di PT. Pertamina Perkapalan (Persero) pada tanggal 23 Juli 2019 sampai dengan 05 Agustus 2020. Dan pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha serta doa dari kedua orangtua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, Penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Keterlambatan Pengiriman *Crew* Kapal pada saat Sign On di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta”.