

**ANALISIS PERANAN DAN FUNGSI *CREWING* DALAM
MEMPERSIAPKAN *CREW* KAPAL PADA PERUSAHAAN
PELAYARAN PT. SURF MARINE INDONESIA**



MUH. AIDIL AKBAR

17.43 024

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

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

**ANALISIS PERANAN DAN FUNGSI *CREWING* DALAM
MEMPERSIAPKAN *CREW* KAPAL PADA PERUSAHAAN
PELAYARAN PT. SURF MARINE INDONESIA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan

Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan diajukan oleh

MUH. AIDIL AKBAR

NIT.17.43.024

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

TAHUN 2021

SKRIPSI

**ANALISIS PERANAN DAN FUNGSI CREWING DALAM
MEMPERSIAPKAN CREW KAPAL PADA PERUSAHAAN
PELAYARAN PT. SURF MARINE INDONESIA**

Disusun dan Diajukan oleh:

MUH. AIDIL AKBAR

NIT. 17.43.024

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal 15 Juni 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Drs. Laode Hibay Umar, M.Si

Pembimbing II

Sitti Syamsiah, S.Si, M.A.P
NIP. 19770322 200212 2 002

Mengetahui:

a.n. Direktur
Juru Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK

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

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
NIP. 19761023 199803 2 001



PRAKATA

Puji Syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT, yang telah memberikan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penelitian dengan judul “Analisis Peranan dan Fungsi *Crewing* dalam Mempersiapkan *Crew* Kapal Pada Perusahaan Pelayaran PT. Surf Marine Indonesia” dapat diselesaikan dengan baik. Sholawat beserta salam semiga tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW, kepada keluarga, sahabat, hingga kepada umatnya hingga akhir zaman, Amin.

Selama melaksanakan penelitian ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semua itu dapat teratasi dengan baik berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini, penulis menghaturkan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan motivasi dan semangat bagi taruna/i PIP Makassar dalam penyelesaian skripsi.
2. Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar selaku Pembantu Direktur I yang telah membantu dan memberikan motivasi dan semangat bagi taruna/i PIP Makassar dalam menyelesaikan skripsi.
3. Ibu Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M selaku Ketua Prodi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang telah memberikan dukungan dan semangat bagi taruna/i jurusan KALK dalam penyelesaian skripsi.
4. Bapak Drs. Laode Hibay Umar, M.Si selaku Pembimbing I Ibu Sitti Syamsiah, S.Si.T., M.A.P selaku pembimbing II yang senantiasa memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan penelitian.
5. Seluruh dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dalam memberikan bekal ilmu pengetahuan yang membantu penulis dalam menyelesaikan penelitian.
6. Seluruh staf karyawan PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*) yang telah menjadi keluarga kedua bagi penulis selama melakukan praktek

darat dan juga bantuannya dalam pengumpulan data untuk penelitian penulis.

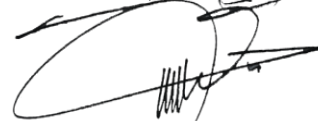
7. Bapak, Mama, Saudara(i) dan Keluarga yang selalu memberikan kasih sayang, semangat dan dukungan dalam menyelesaikan penelitian ini.
8. Angkatan XXXVIII yang sudah bersama-sama berjuang dan bertahan sejauh ini.
9. Teman-teman dari Kelas KALK VIII B, Barak Pedang Pora, Marching Band dan Organisasi DKM yang telah banyak memotivasi dan membantu dalam proses skripsi.
10. Semua pihak yang telah membantu.

Tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Untuk itu, kritik dan saran dari berbagai pihak tetap penulis harapkan. Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini mudah dipahami dan bermanfaat bagi pembaca.

Terimakasih,

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, 9 Juni 2021



Muh. Aidil Akbar

ABSTRAK

Muh. Aidil Akbar. 2021. Analisis Peranan dan Fungsi *Crewing* dalam Mempersiapkan *Crew* kapal pada Perusahaan Pelayaran PT. Surf Marine Indonesia. (Dibimbing oleh Bapak Laode Hibay Umar dan Ibu Sitti Syamsiah)

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 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.

Penelitian ini dilaksanakan pada perusahaan pelayaran PT. SURF MARINE INDONESIA, selama setahun. Sumber data yang diperoleh langsung dari tempat penelitian secara observasi dan wawancara langsung dengan *Crewing Executive Dept.* Metode yang digunakan adalah kepustakaan yakni literatur-literatur yang berkaitan dengan skripsi ini.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa tidak optimalnya dalam mempersiapkan kru kapal pada saat pergantian kru kapal, hal ini menimbulkan kerugian baik itu waktu, tenaga maupun dana perusahaan dalam mempersiapkan kru yang akan naik di atas kapal.

Kata kunci: kru kapal, persiapan.

ABSTRACT

Muh. Aidil Akbar. 2021. Analysis of the Role and Function of Crew in Preparing Ship Crew at the Shipping Company PT. Surf Marine Indonesia. (Supervised by Mr. Laode Hibay Umar and Mrs. Sitti Syamsiah)

The definition of a crew member is a person who works or is employed on a ship by the owner or operator of the ship to perform tasks on board the ship in accordance with the positions listed in the certificate book. According to maritime law, the definition of crew is all people who work on ships, who are tasked with operating and maintaining and guarding the ship and its cargo, except for the captain.

This research was conducted at the shipping company PT. SURF MARINE INDONESIA, one years. Sources of data obtained directly from the research site by observation and direct interviews with the Crewing Executive Dept. The method used is literature, namely the literature related to this thesis.

The results obtained from this study indicate that it is not optimal to prepare the ship's crew at the time of the change of the crew, this causes losses in terms of time, energy and company funds in preparing the crew to board the ship.

Keywords: ship crew, preparation.

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

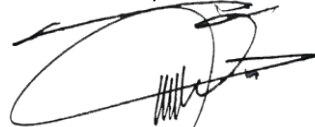
Nama : Muh. Aidil Akbar
NIT : 17.43.024
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
(KALK)

ANALISIS PERANAN DAN FUNGSI *CREWING* DALAM MEMPERSIAPKAN *CREW* KAPAL PADA PERUSAHAAN PELAYARAN PT. SURF MARINE INDONESIA

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

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

Makassar, 9 Juni 2021



Muh. Aidil Akbar
NIT. 17.43.024

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Pengertian Analisis	5
2. Pengertian Peranan	5
3. Pengertian Fungsi	6
4. Pengertian <i>Crewing</i>	7
5. Pengertian <i>Crew</i>	7
6. Pengertian Kapal	12
B. Kerangka Pikir	15

C. Hipotesis	16
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	17
B. Definisi Operasional Variabel	18
C. Populasi Penelitian	18
D. Teknik Pengumpulan Data	19
E. Teknik Analisis Data	21
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti	23
1. Sejarah PT. Surf Marine Indonesia (<i>BOURBON</i>)	23
2. Visi, Misi dan Nilai PT. Surf Marine Indonesia	26
B. Struktur Organisasi PT. Surf Marine Indonesia	28
C. Peranan <i>Crewing</i> dalam Mempersiapkan <i>Crew</i> Kapal	29
D. Kendala <i>Crewing</i> Pada Saat Mempersiapkan <i>Crew</i> akan <i>Join</i> di atas Kapal	37
E. Sampel	40
F. Upaya-Upaya PT. Surf Marine Indonesia (<i>BOURBON</i>) dalam Mengatasi Kendala <i>Crewing</i> yang Belum Optimal	41
G. Fungsi <i>Crewing</i> dalam Mempersiapkan <i>Crew</i> Kapal	42
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	44
B. Saran	44
DAFTAR PUSTAKA	45
LAMPIRAN	46
RIWAYAT HIDUP	50

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	15
4.1 <i>Organization Chart</i> – PT. Surf Marine Indonesia	28
4.2 <i>Application Form Employment</i>	30
4.3 <i>Pre-Embarkation Check List</i>	30
4.4 Passport	34
4.5 Buku Pelaut (<i>Seaman Book</i>)	34
4.6 GMDSS dan GOC	35
4.7 BOSIET	36

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
4.1 Sertifikat STCW	33

BAB I

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 ke depan, mempunyai karakteristik karena mampu melakukan pengangkutan secara masal. 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 persiapan *crew* kapal di PT. Surf Marine Indonesia (Bourbon) yang terletak di Kota Jakarta Selatan. 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. *Crew* kapal khususnya perwira *deck* yang telah *sign off* setelah bertugas di atas 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. Hal yang sama juga berlaku untuk sertifikat kesehatan yang telah habis masa berlakunya. *Crew* kapal akan diberikan memo untuk melaksanakan *medical check up*.

Berdasarkan alasan tersebut, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam skripsi yang berjudul “**ANALISIS PERANAN DAN FUNGSI CREWING DALAM MEMPERSIAPKAN CREW KAPAL PADA PERUSAHAAN PELAYARAN PT. SURF MARINE INDONESIA**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Kendala apa saja yang dialami pada saat *crew* akan *join* di atas kapal?
2. Apa saja fungsi *crewing* dalam mempersiapkan *crew* kapal?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai, sebagai berikut:

1. Untuk dapat mengetahui kendala apa saja yang dihadapi saat *crew* akan *join* di atas kapal
2. Mengetahui fungsi *crewing* dalam mempersiapkan *crew* kapal.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini adalah:

1. Bagi penulis
 - a. Dapat menambah wawasan, pengetahuan, pengalaman, dan pengembangan pikiran dalam persaingan di dunia kerja nantinya dan taruna diuntut untuk menganalisa data yang di peroleh selama taruna melaksanakan penelitian.
 - b. Melatih taruna dan taruni agar dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan pengalaman baru, sebagai awal menuju dunia kerja yang sesungguhnya pada suatu saat nanti
 - c. Sebagai bahan pembanding antara ilmu teori yang didapat dari kampus dengan ilmu yang didapat pada saat taruna dan taruni melaksanakan praktek
2. Bagi perusahaan khusus *crewing department* (Praktis)
 - a. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang cara mengatasi masalah yang terjadi selama proses pengiriman awak kapal.
 - b. Memberikan masukan kepada awak kapal tentang disiplin dan efektifitas waktu
3. Bagi pembaca (Teoritis)
 - a. Menambah wawasan dan pengetahuan pembaca tentang proses yang terjadi terhadap pengiriman awak kapal serta prosedur-prosedur administrasi yang dibutuhkan
 - b. Memberikan gambaran dan pentingnya kedisiplinan dan efektifitas waktu pada saat ingin *join* di atas kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Pustaka

1. Pengertian Analisis

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Konteporer 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. Pengertian Peranan

Berdasarkan kamus besar Bahasa Indonesia, peranan adalah sesuatu yang menjadi bagian atau memegang pimpinan terutama dalam terjadinya suatu hal atau peristiwa.

Menurut Soejono Soekanto dalam buku yang berjudul Sosiologi suatu pengantar (2012:212), menjelaskan pengertian peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, dia menjalankan suatu peranan. Perbedaan antara kedudukan dan peranan adalah untuk kepentingan ilmu pengetahuan. Keduanya tak dapat dipisah-pisahkan karena yang satu tergantung pada yang lain dan sebaliknya. Tak ada peranan tanpa kedudukan atau kedudukan tanpa peranan. Sebagaimana dengan kedudukan, peranan juga mempunyai dua arti. Setiap orang mempunyai macam-macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal itu sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta

kesempatan-kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya.

Peranan adalah suatu rangkaian perilaku yang teratur, yang ditimbulkan karena suatu jabatan tertentu, atau karena adanya suatu kantor yang mudah dikenal. Kepribadian seseorang barangkali juga amat mempengaruhi bagaimana peranan harus dijalankan. Peranan timbul karena seseorang memahami bahwa ia bekerja tidak sendirian. Mempunyai lingkungan, yang setiap saat diperlukan untuk berinteraksi. Lingkungan itu luas dan beraneka macam, dan masing-masing akan mempunyai lingkungan yang berlainan. Tetapi peranan yang harus dimainkan pada hakekatnya tidak ada perbedaan Miftah Thoha (2012:10).

3. Pengertian Fungsi

Pengertian fungsi menurut Kamus Lengkap Bahasa Indonesia merupakan kegunaan suatu hal, daya guna serta pekerjaan yang dilakukan. Adapun menurut para ahli, definisi fungsi yaitu menurut The Liang Gie dalam Nining Haslinda Zainal (Skripsi: "Analisis Kesesuaian Tugas Pokok dan Fungsi dengan Kompetensi.") Fungsi merupakan sekelompok aktivitas yang tergolong pada jenis yang sama berdasarkan sifatnya, pelaksanaan ataupun pertimbangan lainnya.

Definisi tersebut memiliki persepsi yang sama dengan definisi fungsi menurut Sutarto dalam Nining Haslinda Zainal (2008:22), yaitu Fungsi adalah rincian tugas yang sejenis atau erat hubungannya satu sama lain untuk dilakukan oleh seorang pegawai tertentu yang masing-masing berdasarkan sekelompok aktivitas sejenis menurut sifat atau pelaksanaannya. Sedangkan pengertian singkat dari definisi fungsi menurut Moekijat dalam Nining Haslinda Zainal (2008:22), yaitu fungsi adalah sebagai suatu aspek khusus dari suatu tugas tertentu.

4. Pengertian *Crewing*

Crewing memiliki arti Pengawakan, *Crewing Management* adalah Manajemen pengawakan kapal yang dilakukan perusahaan pelayaran guna mempersiapkan semua syarat seorang pelaut sebelum ia berangkat ke atas kapal.

Adapun beberapa persyaratan bagi *crew* kapal yang akan *join* di atas kapal.

- a. *STCW Certificates* (BST, MFA, SCRB, AFF, DSD, ANTD) Syarat sertifikat ini tergantung pada jabatan di atas kapal Rating / *Officer*, namun sertifikat yang saya sebutkan di atas merupakan standar sertifikat yang harus dimiliki seorang Rating / ABK di atas kapal.
- b. Dokumen keberangkatan seperti Paspor dan Visa (apabila ke negara yang memerlukan visa, misalnya Eropa, Amerika, Australia, Cina), dan Buku Pelaut
- c. *Medical Certificates*, sertifikat kesehatan dari satu institusi kesehatan yang memfasilitasi *medical check up* yang telah dipercayai perusahaan.
- d. Kontrak berlayar, berisikan gaji dan tanda tangan persetujuan pelaut di atas kapal.

5. Pengertian *Crew* (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.

- a. Syarat Menjadi Anak Buah Kapal
 - 1) Berumur sekurang – kurangnya 18 tahun
 - 2) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan rumah sakit yang di tunjuk pemerintah
 - 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 permukiman dan tempat tinggal di kapal
 - 3) Hak atas cuti
 - 4) Hak atas perawatan kalau sakit di kapal
 - 5) Hak atas angkutan bebas
 - 6) Hak atas ganti rugi bila mana kapalnya musnah/tenggelam
- c. Kewajiban Sebagai Anak Buah Kapal
 - 1) Menaati perintah perusahaan
 - 2) Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
 - 3) Melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang telah di tetapkan
 - 4) Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang diperintahkan oleh nahkoda
- d. Pekerjaan Anak Kapal di jelaskan dalam:
 - 1) Perjanjian kerja laut
 - 2) Sijil awak kapal
 - 3) Peraturan dinas di kapal yang telah dibuat oleh Nahkoda
 - 4) Taat kepada atasan teristimewah menjalankan perintah-perintah Nahkoda
 - 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 seizing Nahkoda dan pulang kembali tidak dalam keadaan terlambat
 - 7) Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal muatan dengan menerima upah tambahan
 - 8) Menyediakan diri untuk Nahkoda selama 3 hari setelah habis kontraknya 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, operasional pelayaran, dan semua urusan hukum dan 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 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. Master/Nakhoda 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 Pewira tinggi di bawah Kapten/nakhoda yang bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar, pengatur arah navigasi, dan bertanggung jawab penuh atas semua peralatan *deck department*. *Chief Officer* bertanggung jawab kepada Nakhoda atas semua hal *Deck Department* terkait, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi 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/*route* peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

d) *Bosun/Boatswain* (serang)

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

e) AB (*Seaman Madya*)/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.

2) *Engine Department*

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*:

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

b) *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.

c) *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.

d) *Electrician*/Juru Listrik

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

e) *Oiler*/Juru Minyak

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

3) *Catering Department*

Catering Department bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner di atas kapal, binatu, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering department*.

a) *Chief Cook*

Chief Cook bertanggung jawab atas *catering department* yang ada di kapal, laporan kepada *Master/Nakhoda*, 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.

6. Pengertian Kapal (*Ship*)

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat. Berabad-abad kapal digunakan

oleh manusia untuk mengarungi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu.

Biasanya manusia pada masa lampau menggunakan kano, rakit ataupun perahu, semakin besar kebutuhan akan daya muat maka dibuatlah perahu atau rakit yang berukuran lebih besar yang dinamakan kapal. Bahan-bahan yang digunakan untuk pembuatan kapal pada masa lampau menggunakan kayu, bambu ataupun batang-batang papyrus seperti yang digunakan bangsa mesir kuno kemudian digunakan bahan-bahan logam seperti besi/baja karena kebutuhan manusia akan kapal yang kuat. Untuk penggerakannya manusia pada awalnya menggunakan dayung kemudian angin dengan bantuan layar, mesin uap setelah muncul revolusi Industri dan 14 mesin diesel serta Nuklir. Beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang di atas air seperti Hovercraft dan Eakroplane. Serta kapal yang digunakan di dasar lautan yakni kapal selam.

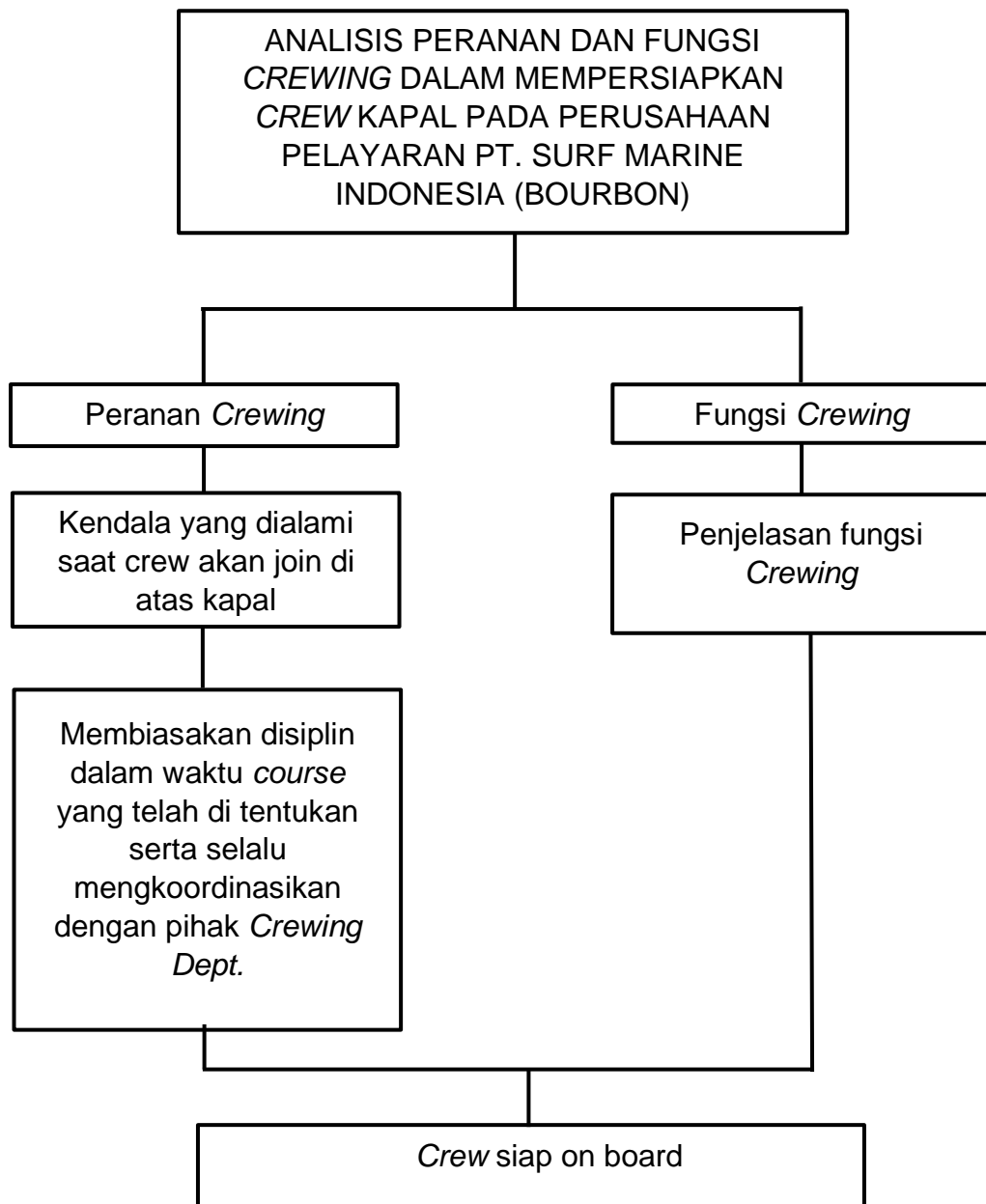
7. Pengertian Perusahaan Pelayaran

Perusahaan pelayaran adalah badan usaha milik Negara atau swasta, berbentuk perusahaan negara persero, Perseroan Terbatas (PT), Perseroan Comanditer (CV), dan lain-lain, yang melakukan usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan kapal laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang (orang) dan barang (dagangan) dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik di dalam negeri (interinsulair) maupun luar negeri (ocean going shipping). (Suwarno, 2011:128)

Pelayaran niaga adalah usaha dibidang jasa dalam penyediaan ruang pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu pelabuhan asal (muat) kepelabuhan tujuan (bongkar), baik dalam negeri maupun luar negeri. (Suwarno, 2011:127)

Pelayaran Niaga (Merchant Marine) ialah usaha pengangkutan barang (khususnya barang dagangan) atau penumpang melalui laut, baik yang dilakukan antar pelabuhan dalam wilayah sendiri maupun antar negara. (Engkos Kosasih & Hananto Soewedo, 2007:6)

B. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

C. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah telah dikemukakan, maka hipotesis penelitian ini adalah diduga bahwa peranan dan fungsi *crewing* dalam mempersiapkan *crew* kapal belum optimal.

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.

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada skripsi ini adalah Metode Kualitatif. “Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi” (Sugiyono, 2009:15). Sedangkan menurut (Beni Ahmad, 2008:121), “Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti kondisi objek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen), yaitu peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi”.

B. Definisi Operasional Variabel

Judul penelitian adalah Analisis Peranan dan Fungsi *Crewing* dalam Mempersiapkan *Crew* Kapal pada Perusahaan Pelayaran PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*)

1. Pada saat *crew* kapal akan *join* di atas kapal ada beberapa kendala yang mereka alami saat itu. Salah satunya kurangnya komunikasi antara pihak *Crewing* dan *Crew* kapal pada saat *crew* masih istirahat.
2. Ada beberapa *Crew* yang tidak disiplin dalam waktu, baik itu perintah melaksanakan *course*/pelatihan untuk pengambilan sertifikat maupun revalidasi sertifikat.

C. Populasi Penelitian

1. Populasi Penelitian

Populasi merupakan seluruh unit yang akan diteliti dan mempunyai satu sifat yang sama, adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini yaitu *crew* yang mendapat kendala saat ingin *join* di atas kapal pada perusahaan pelayaran PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*)

2. Sampel Penelitian

Sampel penelitian merupakan bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun yang menjadi sampel penelitian yaitu *crew* kapal dan 4 kapal milik PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*)

D. Teknik Pengumpulan Data

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. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*) Jakarta Selatan mengenai peranan dan fungsi *crewing* dalam mempersiapkan *crew* kapal.

2. Metode *Interview* (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 pembahsan masalah.

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 obyek

- c. Wawancara berguna untuk pengumpulan data-data dan jawaban-jawaban yang penulis belum ketahui dan mengerti mengenai obyek penelitian.

3. Dokumentasi

Metode dokumentasi sebagai suatu cara pengumpulan data yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang ada atau catatan yang tersimpan, baik itu berupa catatan transkrip, buku, surat kabar, dan lain sebagainya. Metode dokumentasi adalah cara mengumpulkan data melalui peninggalan tertulis, seperti arsip-arsip dan buku-buku tentang pendapat, teori atau hukum yang berhubungan dengan masalah penelitian (Margono, 1997:187). Selanjutnya Sugiyono (2013:240) menyatakan bahwa "Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif".

E. 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.

Analisis data secara sistematis dilakukan sebagai dengan tiga langkah secara bersamaan, yaitu:

1. Redukasi Data

Merupakan proses pemilihan, pemutusan perhatian pada penyerdehanaan data, pengabstrakan dari transformasi data besar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan.

2. Penyajian Data

Penyajian sekumpulan informasi sistematis yang memberi kemungkinan adanya penarikankesimpulan dan pengambilan tindakan.

3. Penarikan Kesimpulan atau Verifikasi

Langkah verifikatif dilakukan sejak permulaan, pengumpulan data, pembuatan pola-pola, penjelasan konfigurasi-konfigurasi yang mungkin, dan alur sebab akibat serta proposisi.

Berdasarkan data yang diperoleh, maka digunakan metode analisis deskriptif kualitatif, dimana teknik ini berdasarkan data yang ada di lapangan secara detail dan informasi yang diamati pada pranan *crewing* tersebut. Data ini disusun secara sistematis sehingga penulis dapat menjelaskan pranan dan fungsi *crewing* dalam mempersiapkan *crew* kapal pada perusahaan pelayaran PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*)

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Yang di Teliti

1. Sejarah PT. Surf Marine Indonesia (*Bourbon*)

Dari *group* keluarga yang khusus dalam produksi gula, *Bourbon Group* telah menjadi organisasi murni dalam layanan kelautan, untuk industri minyak dan gas lepas pantai. Kisah tranformasi ini dimulai pada tahun 1948-1988 dimana *Bourbon* lahir dari penggabungan beberapa perusahaan keluarga di Pulau Reunion (Prancis).

Pada awalnya mereka bertujuan untuk merangsang industri gula lokal. Pasarnya pada waktu itu bukan hanya gula, tetapi juga *rum*, yang dijual di Kota Prancis. Sebagai asal-usulnya, perusahaan ini mengambil namanya dari nama sebelum Pulau *Reunion* di bawah *Old Regime* pada saat era restorasi yakni *Bourbon Island*.

Bourbon Group kemudian mulai diverifikasi komersial dan geografis menjadi industri perikanan, supermarket dan produk susu pada awalnya, kemudian pada tahun 1992 menjadi kegiatan maritim.

Seiring berlalunya waktu, panggilan maritim ini semakin berjaya, dan diakui oleh perusahaan *Les Abeilles (towing)* dan *setaf-saget (dry bulk shipping)* pada tahun 1996.

Pada tahun 1998, setelah menjadi konglomerat dalam produksinya, dan dalam distribusi dan jasa maritimnya, *Bourbon Group* telah mempublikasikan di pasar kedua di *Paris Stock Exchange*.

Pada pergantian milenium baru, perusahaan ini berfokus pada aktifitas maritimnya dan secara berturut turut memisahkan diri dari kegiatannya, seperti; kegiatan susu dan jus buah, aktifitas *agrifood* bersearah, dan aktifitas pasar. Selanjutnya, *Bourbon Group*

mempercepat pemfokusan ulangnya pada layanan maritim, seperti yang di ilustrasikan oleh pengambilalihan *Havila Supply AS* pada tahun 2002, dan berganti nama menjadi Bourbon Offshore Norway.

Pada tahun 2003, *Bourbon Group* berhasil memposisikan dirinya pada dunia maritim di Brazil dan pantai barat Afrika. Dan pada tahun 2005 *Bourbon Group* berganti menjadi *BOURBON* dan memindahkan kantor pusatnya dari pulau Reunion ke Paris

Benua Afrika benar-benar menjadi batu loncatan bagi perusahaan dalam bidang jasa laut lepas pantai dan menjadi salah satu pemain internasional terkemuka dibagian jasa maritim. Pada tahun 2006 *BOURBON* memasuki indeks SBF 120 di Bursa Efek Paris. *BOURBON* menjual aktifitas penarikan pelabuhannya (*port towage activity*) dan memposisikan dirinya di pasar inspeksi, *Maintenance and Repair (IMR)* di *Offshore Oil Fields* melalui aktifitas *Subsea Service*

Pada tahun 2008, perusahaan ini yakin akan potensi pasar jasa maritim. *BOURBON* mengakuisisi *DNT Offshore*, sebuah perusahaan Italia yang mengkhususkan diri dalam oprasi yang melibatkan ROV di *Offshore Oil Fields*.

Pada tahun 2011, tugas Chairman dan Chief Executive Officer dipisahkan. *Mr Christian Lefèvre* diangkat menjadi *Chief Executive Officer* dan *Mr Jacques de Chateaueux* tetap menjadi *Chairmanship of the Board of Directors*. *Mr Gaël Bodénès* dan *Mr Laurent Renard* menjadi *Executive Vice President* dan *Chief Operating Officer* dan *Executive Vice President* serta *Chief Financial Officer*.

Pada tahun 2012, *BOURBON* merayakan 40th afiliasi group bersejarah dalam layanan profesional maritim. *BOURBON* menegaskan investasi ketiga dan terakhir dari rencana strategis yakni "*BOURBON 2015 Leadership Strategy*" dan pada tahun 2014

dengan suksesnya penawaran saham *BOURBON JACCAR Holdings* menjadi pemegang saham utama perusahaan.

Di sektor *Offshore Oil* yang di tandai dengan jatuhnya barel minyak, *BOURBON* sangat tangguh karena kinerja operasionalnya, biaya yang terkendali, dan juga akhir dari perencanaannya yang menghasilkan arus kas bebas. Dan pada tahun 2016 *BOURBON* berganti menjadi *BOURBON Corporation*.

Dan pada saat ini *BOURBON* membuka cabang ke seluruh dunia termasuk di Indonesia. Setiap benua mempunyai induk atau inti dari cabang-cabang di setiap negara. Seperti di Asia mempunyai cabang sebagai berikut:

- a. Bourbon Offshore Asia Pte Ltd. (BOA) yang terletak di Singapore dan merupakan inti perusahaan dari benua Asia.
- b. PT. Surf Marine Indonesia (SMI) yang terletak di Indonesia
- c. Bahtera Sri Kandi Maritim Pte. Ltd. (BSKM) yang terletak di Malaysia.

Diluncurkan pada Februari 2018, rencana aksi ini didasarkan pada tiga prioritas:

- a. Melayani pelanggan dengan lebih baik dengan mengatur kembali aktivitas *BOURBON* menjadi tiga afiliasi berbeda: *Bourbon Marine & Logistics*, *Bourbon Subsea Services* dan *Bourbon Mobility*.
- b. Perusahaan-perusahaan ini akan dapat menerapkan strategi mereka sendiri dan akan fokus pada pertumbuhan yang menguntungkan dengan mengubah model mereka untuk mengembangkan layanan yang lebih terintegrasi.
- c. Memanfaatkan revolusi digital untuk lebih membedakan dengan menghubungkan armada. Dengan tujuan utama meningkatkan keunggulan operasional dengan biaya optimal, program "*Smart shipping*" akan menghubungkan armada 132 kapal pemasok

modern (dikenal sebagai "*smart fleet*") *Bourbon Marine & Logistics*.

Program ini akan memungkinkan pengurangan biaya pengoperasian kapal yang berkelanjutan. Menanggapi tantangan manusia dengan mendukung perubahan.

2. Visi, Misi dan Nilai PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*)

Melalui visi, misi dan nilai-nilainya, *BOURBON* berkomitmen untuk menjadi yang terbaik dalam hubungannya dengan semua pihak yang terlibat dalam aktivitasnya.

a. Visi

Menjadi perusahaan pilihan dalam *Offshore Marine* untuk kepentingan klien kami, karyawan kami dan semua pemangku kepentingan.

b. Misi

Mengembangkan hubungan yang berkelanjutan dengan semua pemangku kepentingan kami berdasarkan kepercayaan dan kualitas layanan kami untuk memberikan solusi yang aman, handal, dan hemat biaya sesuai dengan Kode Etik kami dan semua hukum dan peraturan yang berlaku.

c. Nilai

Kesuksesan *BOURBON* bergantung pada nilai-nilai bersama yang menjadikannya unik. Setiap hari, karyawan *BOURBON* membagikan nilai-nilai ini dalam tekad mereka untuk menjadi:

1) Profesional

Profesionalisme adalah tentang menyampaikan keahlian, menguasai profesi, dan berkomitmen pada kinerja yang berkualitas. Ini juga melibatkan mendemonstrasikan keterampilan antar pribadi, menghormati klien, kolega, pemasok, peralatan, dan prosedur. Para profesional

memberikan contoh yang baik dan bekerja dengan baik dalam tim.

2) Bertanggung jawab

Tanggung jawab adalah tentang menjadi mandiri dan mampu membuat keputusan di bidang seseorang, serta berbagi dan menjelaskan keputusan tersebut. Itu juga berarti mengambil tanggung jawab atas tindakan seseorang. Di BOURBON, tanggung jawab sejalan dengan transparansi dalam kaitannya dengan klien, atasan, dan kolega. Tanggung jawab juga mencakup menjunjung tinggi merek dan reputasi perusahaan setiap saat.

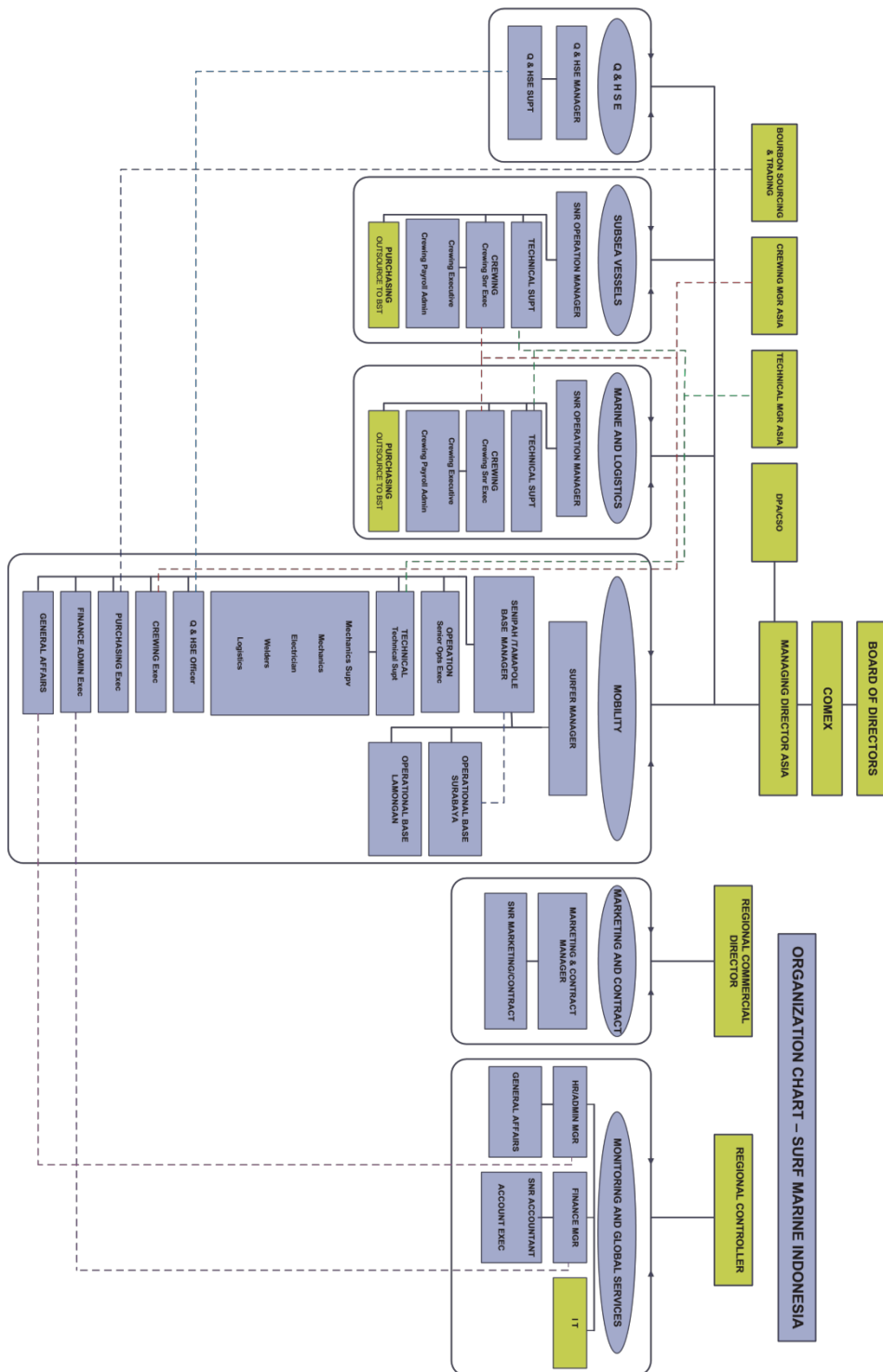
3) Antusias

Antusiasme adalah tentang memiliki dan menunjukkan semangat untuk profesi seseorang. Ini mencakup keinginan untuk berbagi semangat ini dan mendorong pemangku kepentingan perusahaan (klien, kolega, rekan kerja, pemasok, calon potensial) untuk berpartisipasi juga. Di BOURBON, antusiasme tercermin dari komitmen kami untuk berkontribusi dan terlibat. Antusiasme yang tak terkendali menjadi menular dan menyebar ke orang lain yang berhubungan dengan BOURBON.

4) Solid

Solidaritas adalah tentang mengakui, menghormati, mendukung dan membantu pemangku kepentingan perusahaan (klien, kolega, rekan kerja, pemasok). Ini tentang menjadi pemain tim, berkontribusi pada pertumbuhan, berbagi pengetahuan, keahlian, dan praktik terbaik. Ini juga membutuhkan keteladanan. Solidaritas adalah nilai terpenting di antara para pelaut.

B. Struktur Organisasi PT. Surf Marine Indonesia



Gambar 4.1 Organization Chart – PT. Surf Marine Indonesia

C. Peranan Crewing dalam Mempersiapkan Crew Kapal

Adapun tahap tahap dalam mempersiapkan crew kapal mulai dari perekrutan crew sampai crew benar benar siap untuk join di atas kapal.

1. Prekrutan Crew

Prekrutan kru dilaksanakan langsung di perusahaan PT. Surf Marine Indonesia yang terletak di RPX Centre, 8th Floor Suite 801, Jl. Ciputat Raya No.99, Pondok Pinang, Kebayoran Lama, Jakarta Selatan, Indonesia. Metode yang dipakai adalah metode wawancara langsung terhadap crew. Kami akan mewawancarai beberapa tentang pengalaman berlayar dan pengetahuan-pengetahuan tentang sertifikat keahlian mereka, mulai dari sertifikat STCW sampai sertifikat pendukung lainnya. Setelah itu kami akan memberikan beberapa form yang harus di isi oleh kru.

a. Application Form Employment

Application form employment adalah form yang berisikan tentang data diri dan pengalaman berlayar seseorang, dan juga disertai *Next of Kind* (keluarga terdekat) yakni keluarga yang dipercayai untuk menjadi wali/penanggung jawa dari kru serta menjadi ahli waris dari kru tersebut. Berikut contoh dari *Application Form Employment*:

Application for Employment
BOA-FRM-K3 0029

Personal Details:

Position Applied	Master	Availability	4 February 2018
Name	Muhammad Mubandha	Nationality	Indonesian
ID Card / Passport No.	8346870	Boat Group	0
Date of Birth	8 September 1982	Religion	Islam
Place of Birth	Cianjur	Marital Status	Married
Current Address	Panah Nural Mubandha 1, no 172, Tanah Baru, Bogor Utara, 16134	Address listed on the ID Card	West Java Indonesia
Contact number (Mobile)	+6281011980 / +628131422304	Contact number (Landline)	
Contact Name	L	Safety Sign Size	41
Email Address	mmubandha3@gmail.com		

PART II. EMERGENCY CONTACT DETAILS

Name of Kin	Relationship	Current Address	Phone Number (Home)	Phone Number (Handphone)
Mba Triana	Sister	Panah Nural Mubandha 1, no 172, Tanah Baru, Bogor Utara, 16134	+62311011980	+6281108028810
Engku Kinanah	Father	Genl. Ahmad Yani		+628210306175

PART III. PASSPORT DETAILS

Country	Place of Issue	Number	Date of Issue	Date of Expiry
Indonesia	Siglap	8346870	21 November 2016	21 November 2021

PART VII. SEA SERVICE

Vessel Name	Company	Flag	Call	Unit	Vessel Type	No. of Months at Sea	Accident Reporting Year No.	Operation Area	Rank	Sign On	Sign Off	Total Period (Mo / Dn / Yr)

PART IX. PERSONAL DATA

Name of Spouse & Children	Relationship	Citizenship ID Number	Place / Date of Birth	Gender	Remarks

Application for Employment
BOA-FRM-K3.0229

Alfha Andha Maulana	Daughter		5 July 2020	Female
Alfida Septia Maulana	Daughter		17 September 2011	Female
Ayuh Andha Maulana	Daughter		26 December 2014	Female

PART X. DECLARATION
Have you been CONVICTED of, found by a COURT to have COMMITTED, or have you COMMITTED any of the following criminal offences in your state or other offences in other states or countries?
Please answer "YES" or "NO" to each listed offence:
A sex offence: No
A drug-related offence: No
A theft-related offence: No
A violence-related offence: No
Any offences or involved in incidents of No incidents?
I hereby certify the above information above are true and correct to the best of my knowledge and belief.
1 FEB 2014
DATE

FOR OFFICE USE ONLY

Present / Last Employer: Bureau CF/Alphar Indara Intersistem Melawan Tni Alkansa Emt Lainnya

Type Of Nationalities worked with: Bureau CF/Alphar Indara Intersistem Melawan Tni Alkansa Emt Lainnya

Number of years in offshore industry: _____
Number of years at Current Role: _____

Anchor Handling	Rig Move	Static Top	IBR Knowledge	English Proficiency	Skills for Development / New Services	Remarks

Available commences date: _____
Position Offered: _____
Last drawn Salary: _____
Salary: _____
Increased on By: _____ %
Signature: _____

Gambar 4.2 Application Form Employment

b. Pre-Embarkation Check List

Pre-Embarkation Check List merupakan form yang diberikan kepada kru untuk memasukkan semua data-data mengenai semua sertifikat yang dimiliki, mulai dari nomor sertifikat, tanggal pembuatan sampai tanggal kadaluarsa sertifikat. Pada form ini kru wajib mengisi pada saat ingin join kapal, baik itu kru lama maupun kru baru. Dan fungsi utama dari form ini yakni kita dapat mengetahui sertifikat mana yang akan expire dan perlu di perpanjang oleh kru yang akan join di atas kapal. Brtikut merupakan contoh dari form Pre-Embarkation Check List.

Pre Embarkation Checklist
BOA-FRM-0202.0002

NO	NAME	ISSUE DATE	EXPIRE DATE	STATUS	REMARKS
1	PERSONAL DATA				
2	CERTIFICATES				
3	MEDICAL RECORDS				
4	TRAINING RECORDS				
5	OTHER DOCUMENTS				

Signature: _____
DATE: _____

Gambar 4.3 *Pre-Embarkation Check List*

Setelah form diatas telah dilengkapi oleh kru, kami akan meminta semua dokumen-dokumen yang telah isi dalam form tersebut lalu men-scan document tersebut. Adapun beberapa dokumen yang dibutuhkan sebelum naik ke atas kapal.

a. *Certificate of Competency*

Sertifikat ini wajib dimiliki oleh setiap perwira kapal seperti, Nahkoda/*Captain*, Mualim I/*Chief Officer*, Mualim II/*Second Officer*, Masinis I/*Chief Engineer*, Masinis II/*Second Engineer*, Masinis III/*Third Engineer* dan *Electrical*.

b. Sertifikat COP (*Certificate Of Proficiency*)

Pada 25 Juni 2010, Organisasi Maritim Internasional (IMO) serta stakeholder utama lainnya dalam dunia industry pelayaran dan pengawakan global secara resmi meratifikasi apa yang disebut sebagai "Amandemen Manila" terhadap Konvensi Standar Pelatihan untuk Sertifikasi dan Tugas Jaga bagi Pelaut (STCW) dan Aturan terkait.

Adapun beberapa sertifikat COP yang harus di miliki crew sebelum *join* di atas kapal.

No	Nama Sertifikat	Pengertian
1.	<i>Basic Safety Training (BST)</i>	BST merupakan pelatihan keselamatan pribadi dan tanggung jawab social yang berfokus pada pengajaran esensi keselamatan dasar.
2.	<i>Advance Fire Fighting (AFF)</i>	Merupakan pelatihan penyelamatan yang ekstensif terlatih dalam memadamkan kebakaran, terutama dalam memadamkan api berbahaya yang

		mengancam properti dan penduduk sipil atau alami dan untuk menyelamatkan orang-orang dari situasi berbahaya, seperti kendaraan runtuh atau bangunan terbakar atau jatuh
3.	<i>Medical First Aid (MFA)</i>	Biasa disebut juga Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) adalah pelatihan upaya pertolongan dan perawatan sementara terhadap korban kecelakaan sebelum mendapat pertolongan yang lebih sempurna dari dokter atau paramedic.
4.	<i>Medical Care On Board (MC)</i>	Merupakan sertifikat keahlian pelaut yang memiliki fungsi yang mirip dengan MFA tetapi lebih spesifik dalam cara atau mengatasi pertolongan pertama di atas kapal.
5.	<i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats (SCRB)</i>	Seperti tertuang dalam Standards of Training, Certification and Watch keeping for seafares atau STCW 1978 amandemen 1995, Survival Craft and Rescue Boat atau SCRB tertuang dalam section A-VI/2. SCRB dapat diartikan sebagai pengetahuan tentang pesawat/craft keselamatan dan kapal penyelamat.

6.	<i>Ship Security Officer (SSO)</i>	Untuk kapal berbendera Indonesia, yang dimaksud dengan <i>Ship Security Officer (SSO)</i> adalah <i>Senior Officer</i> dan memiliki kualifikasi <i>Ship Security Officer (SSO)</i> sesuai A VI/5 koda STCW 1987 dan amandemenya
7.	<i>Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)</i>	SDSD adalah sertifikat yang bertujuan untuk memberikan pemahaman dan keterampilan kepada pelaut dalam merencanakan metode-metode penilaian ancaman kapal sesuai dengan penetapan STCW amandemen 2010.

Sumber : <https://pelaut.dephub.go.id>

Tabel 4.1 Sertifikat STCW

c. Dokumen Keberangkatan

1) *Passport* (Paspur)

Passport (Paspur) adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang dari suatu Negara yang memuat identitas pemegangnya dan berlaku untuk melakukan perjalanan antar Negara. Paspur berisi biodata pemegangnya yang meliputi antara lain foto pemegang, tanda tangan, tempat dan tanggal kelahiran, informasi kebangsaan dan kadang-kadang juga beberapa informasi lain mengenai identifikasi individual. Adakalanya pula sebuah paspor mencantumkan daftar Negara yang tidak boleh dimasuki oleh pemegang paspor itu. Sebelum join kapal, kru diwajibkan untuk men-*Sign On* di kantor

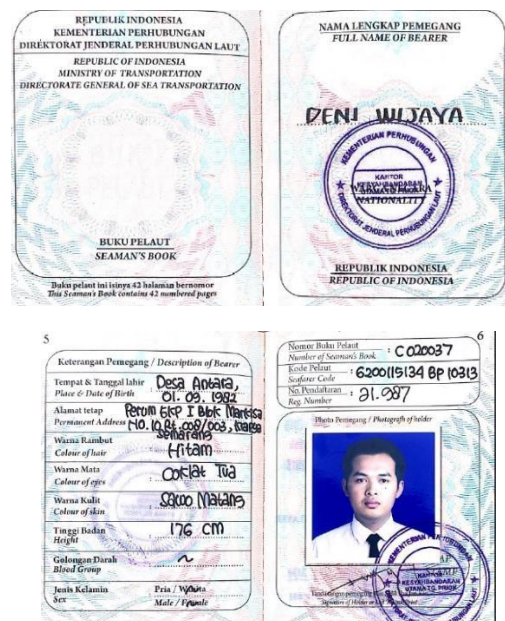
imigrasi setempat. Dan setelah kontrak selesai kru wajib *Sign Off* paspor di kantor imigrasi. Berikut contoh paspor untuk warga Negara Indonesia.



Gambar 4.4 Passport

2) Seaman Book (Buku Pelaut)

Buku pelaut adalah dokumen resmi Negara yang dikeluarkan oleh pemerintah yang berisi identitas fisik pelaut yang tidak berdasarkan standar biometric (KM. 30 Tahun 2008 Tentang Dokumen Identitas Pelaut). Berikut contoh dari Buku Pelaut dari salah satu crew kapal.



Gambar 4.5 Buku Pelaut (Seaman Book)

d. Sertifikat Pendukung.

1) *Certificate of GMDSS Radio Operator dan General Operator Certificate (GOC)*

Sertifikat GMDSS (*Global Maritime Distress and safety System*) atau GOC (*General Operator Certificate*) merupakan sertifikat pelatihan kapal komunikasi marabahaya dan keselamatan. Suatu sistem komunikasi yang terintegrasi dengan menggunakan satelit dan komunikasi radio terrestrial untuk memastikan bahwa tidak peduli dimana sebuah kapal dalam kesusahan, bantuan dapat dikirim. Berikut contoh sertifikat GMDSS dan GOC.



Gambar 4.6 GMDSS dan GOC

2) BOSIET

BOSIET merupakan singkatan dari *Basic Offshore Safety Induction & Emergency Training and Travel Safely by Boat*, sebuah kursus yang dibuat untuk membantu dalam memenuhi pelatihan keselamatan lepas pantai awal, pelatihan tanggap darurat dan persyaratan penilaian untuk personil yang baru di industri minyak dan gas lepas pantai (*Offshore*). Berikut contoh sertifikat dari BOSIET.



Gambar 4.7 BOSIET

e. Sertifikat Kesehatan

1) *Medical Health*

Medical Health merupakan hasil pemeriksaan kesehatan oleh kru dari klinik ataupun rumah sakit. Pemeriksaan ini

dilakukan oleh kru saat ingin naik di atas kapal dan di tangani langsung oleh Perusahaan/*arrange* langsung. Jadi, semua kru yang ingin naik wajib menghubungi *Crewing dept.* untuk informasi tanggal dan tempat pelaksanaan pemeriksaan kesehatan dan kru harus dipastikan benar-benar *fit* sebelum naik di atas kapal. Jika ada *unfit*, maka kru harus istirahat terlebih dahulu dan melaksanakan pemeriksaan kembali setelah 2-5 hari istirahat. Dan untuk contoh tidak dilampirkan karena Medical setiap kru bersifat *Private*.

2) *Yellow Fever*

Yellow Fever adalah sebuah vaksin yang direkomendasikan untuk perjalanan internasional ke luar negeri. Walaupun belum pernah ditemui jenis penyakitnya di Indonesia, sebagai seorang pelaut yang siap melakukan perjalanan jauh termasuk perjalanan internasional diwajibkan melakukan vaksin ini hingga membuat *yellow fever book*.

D. Kendala *Crewing* pada Saat Mempersiapkan *Crew* akan *Join* di Atas Kapal

Dalam metode ini, penulis menggunakan metode wawancara dan menanyakan langsung kepada Bapak Rezky Christian Sitepu di divisi *crewing* tentang perihal peranan dan fungsi *Crewing* dalam mempersiapkan *crew* kapal, agar dapat memperoleh data yang akurat untuk bahan penelitian. Dan juga dalam metode ini penulis mengumpulkan semua data-data melalui perusahaan PT. Surf Marine Indonesia (BOURBON), mengumpulkan informasi dari berbagai macam sumber, foto, dokumen, dan pengalaman yang terjadi pada saat melaksanakan praktek darat.

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 *crew* kapal tepat waktu sesuai dengan yang dijadwalkan untuk memangkas biaya akomodasi perusahaan. Pengiriman *crew* kapal tepat waktu juga akan memudahkan proses rotasi *crew* kapal baik yang sedang melaksanakan *on board* maupun *crew* kapal yang sedang melaksanakan cuti di darat. Jika pengiriman awak kapal tidak sesuai dengan yang diharapkan maka akan mengganggu proses rotasi *crew* kapal yang direncanakan dan membengkaknya biaya akomodasi perusahaan. Banyak penyebab atau faktor munculnya keterlambatan pengiriman *crew* kapal antara lain:

1. 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.

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 mensia-

satunya dengan memberikan surat keterangan sertifikat sesuai dengan yang direvalidasikan ketika akan melaksanakan *on board*.

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

- a. 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.
- b. Standar medis pelaut diperbaharui sejalan dengan persyaratan ILO MLC.
- c. Perubahan sertifikat khusus kapal tanker, dari OT dan LGT (Oil Tanker dan Liquefied Gas Tanker) menjadi AOT dan ALGT (Advanced Oil Tanker dan Advanced Liquefied Gas Tanker).
- d. Electronic Chart Display and Information System / ECDIS (Peta dan Sistem Informasi Elektronik), perlu pelatihan bagi semua Perwira Dek untuk semua kapal yang dilengkapi dengan ECDIS.

Namun, para *crew* khususnya di PT. Surf Marine Indoensia (*BOURBON*) banyak yang tidak mengindahkan pentingnya revalidasi sertifikat yang telah habis masa berlakunya. 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. Pada kenyataannya, saat melaksanakan cuti mereka tidak melaksanakan revalidasi sesuai dengan jadwal. Revalidasi dilaksanakan ketika jatah cuti telah selesai, sehingga jadwal yang seharusnya dilaksanakan untuk proses on board digunakan untuk melaksanakan revalidasi. Pengiriman *crew* kapal untuk mengganti yang telah habis masa Kontrak di atas kapal menjadi tertunda.

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

Kesehatan *crew* kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar tetap bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*) menentukan kriteria untuk standar *Medical Check Up* melalui Klinik Indosehat 2003 yang terletak di Jl. Celincing Raya No.74 Tanjung Priok, Jakarta Utara dan di PT. Global Asistensi Medika yang terletak di *Cibis Nine, Ground Floor* Jl. TB. Simatupang No.2 Cilandak, Pasar Minggu, Jakarta. Semua biaya *Medical Check Up crew* kapal tidak dipungut biaya sedikitpun dan ditanggung oleh PT. Surf Marine Indonesia (*BOURBON*).

Para *crew* kapal yang telah selesai bertugas di kapal/habis masa PKL nya dan melaporkan diri di kantor untuk sign off, mereka akan mendapatkan pemberitahuan langsung oleh pihak *Crewing Dept.* tentang rencana join berikutnya dan melaksanakan MCU baru. Dan untuk pelaksanaan *Medical Check Up* di Klinik Indosehat 2003 maupun di PT. Global Asistensi Medika. Pihak *crewing* akan memberikan sebuah memo, memo tersebut tercantum nama *crew* kapal beserta jadwal pelaksanaan *Medical Check Up*.

3. Beberapa Masalah yang Dihadapi

Adapun sampel dari berapa *crew* yang mengalami hambatan saat akan naik (*join*) atas kapal antara lain:

- a. Capt. Lus Andri Kurniawan yang dijadwalkan *join* di CB. Surf Lestari pada tanggal 19 September 2019 dengan posisi *Master/Nahkoda* tetapi mengalami keterlambatan dikarenakan sertifikat (*Certificate of Competency Endorsement*) yang sudah expire, mengakibatkan pergantian *crew* di kapal CB. Surf Lestari ditunda, sertifikat dan kontrak yang sempat kami dokumentasikan berada pada lampiran. (Lampiran 1)
- b. *Second Engineer* Andhiana yang dijadwalkan akan *join* di MPSV. Surf Allamanda pada tanggal 22 September 2019 dengan posisi

Second Engineer/ Masinis II mengalami keterlambatan dikarenakan *Seaman Book* akan *expire*. Sedangkan syarat *crew* yang akan naik ke atas kapal yaitu mempunyai sertifikat/*medical* yang valid sebelum 6 bulan akan *expire*. Adapun bukti yang sempat kami dokumentasikan terdapat pada lampiran. (Lampiran 2)

- c. *Chief Officer* Dhoan Tubagus dijadwalkan *join* di kapal MPSV. Surf Allamanda pada tanggal 30 September 2019, tetapi karena salah satu dokumen STCW PSCRB (*Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat*) yang akan *expire* menajadi pergantian *crew* kapal Posisi *Chief Officer/Masinis I* menjadi tertunda, adapun dokumen yang sempat kami dokumentasikan terdapat pada lampiran. (Lampiran 3)
- d. *Chief Enginer* Halipi dijadwalkan *join* di PSV. Bahtera Hadar pada tanggal 17 Februari 2020, akan tetapi sertifikat STCW BST (*Basic Safety Training*) akan *expire*, adapun yang sempat kami dokumentasikan ada pada lampiran. (Lampiran 4)
- e. AB Edison Sinaga yang akan *join* di kapal AHTS. Bourbon Liberty 209 pada tanggal 22 February 2020 tetapi *medical check-up* yang sudah melewati masa *valid* mengakibatkan pergantian *crew* pada kapal tersebut mengalami keterlambatan. Adapun yang sempat kami dokumentasikan ada pada lampiran. (Lampiran 5)

E. Upaya-upaya PT. Surf Marine Indonesia (BOURBON) dalam Mengatasi Kendala *Crewing* yang Belum Optimal.

Beberapa upaya yang penulis amati agar tidak ada kendala dalam mempersiapkan *crew* kapal:

1. Memberikan Pemberitahuan Revalidasi

Ketika *crew* telah selesai kontrak, maka *crew* akan diberitahukan tentang apa-apa saja dokumen yang akan *expire* dengan memberikan form Pre-Embarkation Check List yang di dalamnya

merupakan seluruh informasi sertifikat baik itu tanggal penerbitan maupun tanggal expire. Dan pihak *crewing dept.* akan menandai yang mana saja sertifikat yang akan expire. Crew wajib mengecek form ini setelah selesai kontrak agar saat crew siap *join* tidak ada lagi hambatan sertifikat yang *expire*

2. Mensubmit Crew untuk Melaksanakan MCU

Penerapan ini dilakukan pada saat crew habis kontrak di atas kapal. Pelaksanaan MCU akan dilaksanakan di tempat yang telah ditentukan pihak perusahaan. Pelaksanaan MCU dipercepat karena mengingat *crew* belum tentu *fit*. Crew yang dinyatakan unfit akan kembali melaksanakan pengecekan di Klinik maupun di Rumah sakit tempat dimana crew melaksanakan MCU. Dan hal ini membutuhkan beberapa hari untuk menunggu hasil MCU dikelularkan.

F. Fungsi *Crewing* dalam Mempersiapkan *Crew* Kapal

Adapun beberapa fungsi *crewing* dalam mempersiapkan *Crew*.

1. Berfungsi sebagai perpanjangan tangan antara Perusahaan dan *Crew* Kapal.

Fungsi ini dimaksudkan komunikasi antar kru dan orang-orang tidak lepas atau tidak ada *miscommunication* jika ada kendala di atas kapal. Kru wajib mencantumkan nomor *hand phone* dan juga data diri dari keluarga terdekat.

2. Berfungsi sebagai melengkapi dokumen kru

Kru biasanya belum lengkap akan dokumen, jadi *Crewing* berperan langsung untuk menentukan atau memberi informasi untuk perpanjangan dokumen dan menentukan pelaksanaan pelatihan untuk sertifikat maupun medical.

3. Berfungsi mempersiapkan kontrak dan penetapan gaji kru.

Untuk jumlah gaji kru telah ditetapkan oleh perusahaan, kontrak akan berikan kru saat telah mengisi form seperti *Application*

for Employment dan *Pre-Embarkation Check List* dan ditandatangani oleh kru dan *Crewing Executive* ataupun *Manager Crewing*.

4. Berfungsi sebagai pewawancara.

Untuk kru yang baru atau *New Crew* akan diwawancara langsung oleh *Crewing Dept. Manager Crewing* akan mewawancarai calon Nahkoda dan Calon Masinis atau *Chief Engineer*. *Crewing Executive* akan mewawancarai *Chief Officer, Second Officer, Second Engineer, Third Engineer* dan *Electrical*. Dan *Assistance Crewing* akan mewawancarai ABK dan *Oiler*.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan penelitian dibidang *Crewing Management* PT. Surf Marine Indonesia (*Bourbon*), maka penulis dapat menyimpulkan dalam Devisi Pengawakan (*Crewing Dept*) memperhatikan *crew* pada saat dikapal maupun pada saat cuti itu sangatlah penting, dimana *crew* harus benar-benar siap disaat ingin join di atas kapal. Dan memahami fungsi-fungsi *crewing* agar tidak ada kendala terutama pada saat pergantian *crew*.

B. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan penelitian yang telah dilaksanakan oleh penulis, maka penulis memberikan saran guna sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi PT. Surf Marine Indonesia.

1. Pihak perusahaan diharapkan lebih optimal dalam penanganan *crew* kapal saat *crew* akan *Sign On* maupun *Sign Off* agar kiranya lebih *Responship*.
2. Pihak perusahaan utamanya di bagian *Crewing Dept.* agar kiranya selalu mengingatkan *crew* yang sedang cuti tentang revalidasi maupun MCU agar ketika *crew* akan *join* kapal dapat dipastikan tidak ada kendala lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Munir, *Manajemen Pelayanan Umum*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2006)
- Ahmad Saebani Beni, 2008, *Metode Penelitian*, Bandung: Pustaka Setia.
- Asiyanto, 2011, *Metode Konstruksi Bangunan Pelabuhan*, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Brodie, Peter, 2012, *Commercial Shipping Handbook*, Informa Law, New York.
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 2005.
- Hasibuan, Malayu. 2007, *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Revisi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Muh.Natzir, (1983), *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 51 tahun 2002 tentang *Perkapalan*.
- Sugiyono, (2010), *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RND*, Alfabeta Bandung.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, (2012), *Pedoman Penulisan Skripsi*
- Hadipranata, (1980), *Arti Pelayanan di Lingkungan Pekerjaan*
- Loina, (2001), *Hubungan Masyarakat Membina Hubungan Baik dengan Publik*
- Soekanto Soejono (2012) *Sosiologi suatu pengantar*.

LAMPIRAN


REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

PENGUJIAN KEASAHAAN
PENERBITAN SERTIFIKAT MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL
TERTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAWA
PELAUT 1978, BERSERTA AMANDEMENNYA
ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
ADVANCED OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa
Directorate General of Sea Transportation of Transportation Ministry certifies that:

Sertifikat Keahlian No. : [REDACTED]
Certificate of Competence No.

yang diterbitkan kepada : **LUS ANDRI KURNIAWAN**
issued to

Tempat dan Tanggal Lahir : **TEMANGGUNG, 19 JULY 1979**
Place and Date of Birth

telah memenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri STCW 2010
Who has been found to be qualified in accordance with the provision of regulation 2.1 STCW 2010
 dari Konvensi tersebut diatas, beserta amandemennya dan telah memenuhinya kompetensi untuk
of the above Convention, as amended, and has been found competent to
 melaksanakan fungsi, tingkatan, uraian dan batasan sebagai berikut
of the following function, at the level specified, subject to any limitation as indicated:

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	MANAGEMENT	
Cargo handling and stowage		
Controlling the operation of the ship and care for persons on board		
Radio Communication	OPERATIONAL	

Pemegang sah sertifikat ini dapat berdinas dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut:
The holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Master	Unlimited

Pengujian ini berlaku sampai dengan tanggal 14 August 2019
This Endorsement is valid until 14 August 2019



Signature of the holder

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 8 August 2014
Issued at Jakarta on 14 August 2014

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
D.S. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Head of Sub Directorate of Seafarer



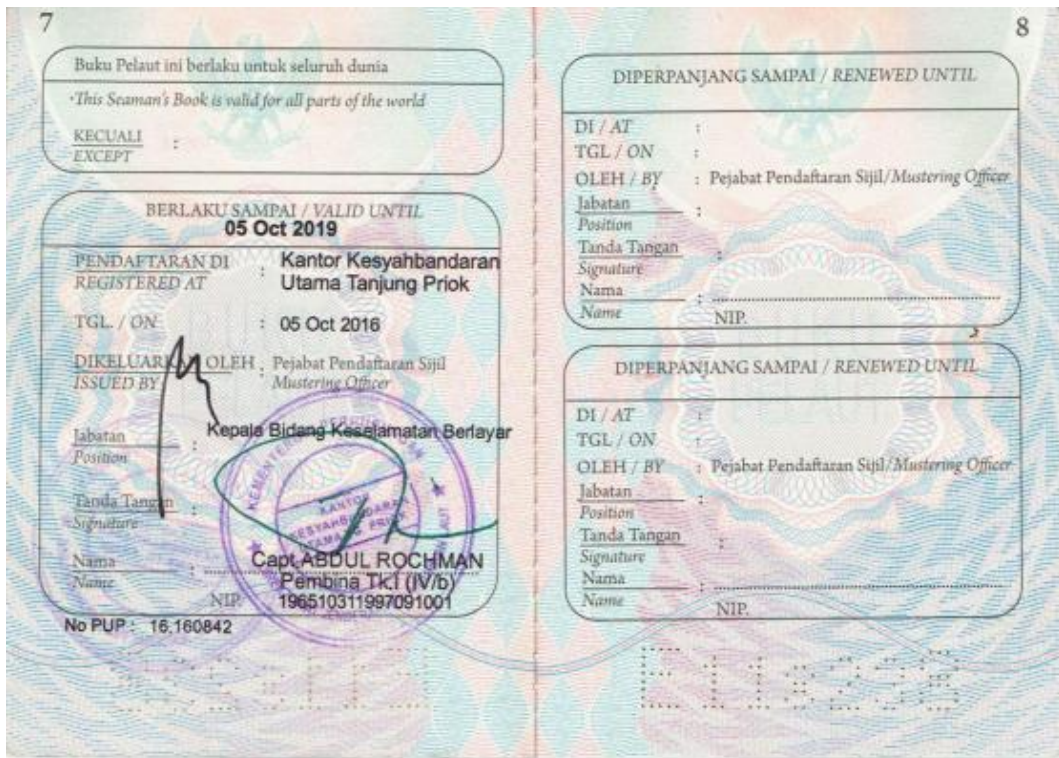
Capt. WEKU FREDERIK KARUNTI

Sertifikat Pengujian yang asli harus berada di atas kapal sesuai Peraturan 12,
The original of the Certificate of Endorsement must be kept available in accordance with Regulation 12,
 ayat 1) dan Konvensi STCW, selama yang bersangkutan ber dinas di kapal,
paragraph 1) of the STCW Convention while serving on a ship.

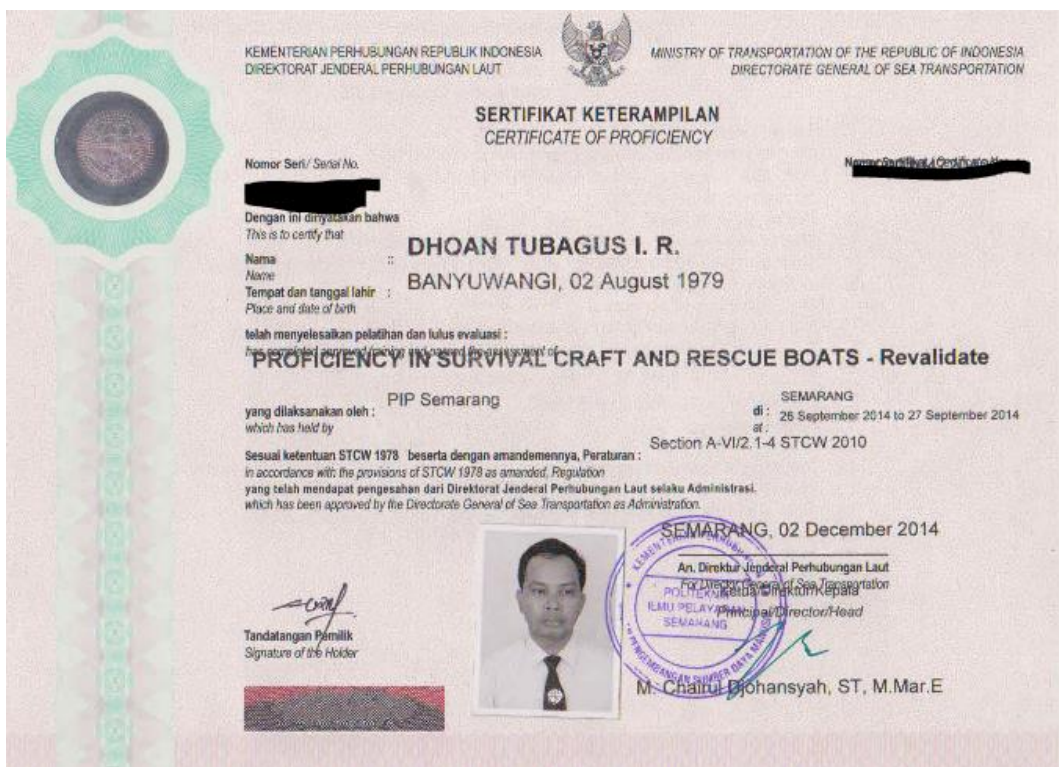


Lampiran 1: Certificate of Competency Endorsement dari Capt. Lus Andri Kurniawan yang sudah expire.





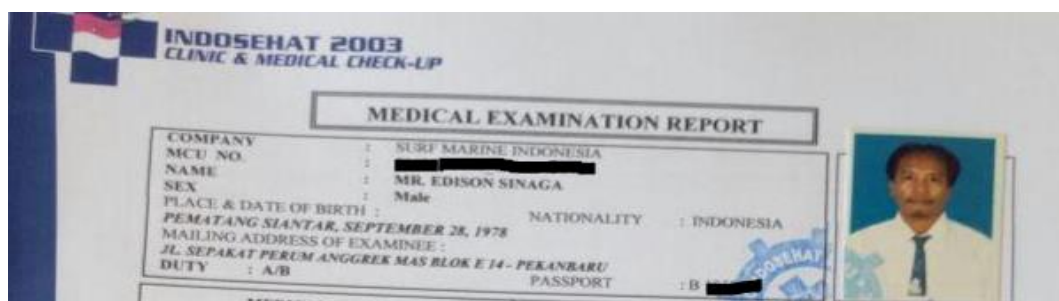
Lampiran 2: Seaman Book 2E Andhiana yang belum diperpanjang.

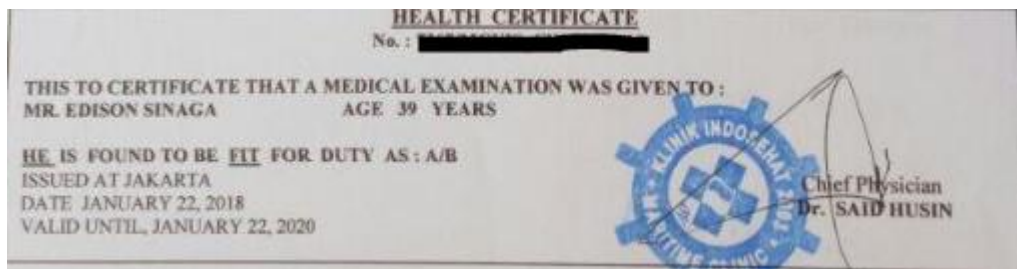


Lampiran 3: STCW PSCRB (*Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats*) dari CO Dhoan Tubagus yang akan *expire*.



Lampiran 4: STCW BST (*Basic Safety Training*) yang belum diperbaharui sebelum naik di atas kapal.





Lampiran 5: *Medical Check-up* AB Edison Sinaga, yang telah melebihi masa validasi. Penulis tidak memperlihatkan seluruh kertas karena *Medical Check-Up* seluruh *crew* bersifat private untuk diluar lingkungan PT. Surf Marine Indonesia dan *Crew* itu sendiri

RIWAYAT HIDUP



MUH AIDIL AKBAR, Lahir di Ladahai pada tanggal 19 Januari 1999. Merupakan Anak ke-6 (enam) dari 6 (enam) bersaudara (bungsu) dari pasangan Bapak Muh. Rapid dan Ibu Juhria. Penulis memasuki jenjang pendidikan Sekolah Dasar (SD) di SD Negeri 1 Ladahai (2005) dan menamatkan pendidikan Sekolah Dasar (SD) pada tahun 2011 serta melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 1 Ulaweng yang diselesaikan pada tahun 2014 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan sekolah di Madrasah Aliyah Negeri 2 Kolaka yang di selesaikan pada tahun 2017. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2017, tepatnya pada bulan agustus 2017. Penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2017-2021) dan mengambil jurusan KALK.

Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) pada Perusahaan Pelayaran PT. Surf Marine Indonesia selama 12 bulan. Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan Semester VII dan VIII. Pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.