

**ANALISIS MEKANISME PERGANTIAN *CREW* KAPAL TERHADAP KETENTUAN *SAFE MANNING* DI PT. TARAKA SAMUDRA SEJAHTERA**

Sayyidatun Nisa<sup>1</sup>, Muhammad Dahri<sup>2</sup>, Prima Yudha Yudianto<sup>3</sup>, Rizki Aini Rakhman<sup>4</sup>

Program Diploma IV Transportasi Laut, Politeknik Pelayaran Surabaya, Indonesia<sup>1,2,3,4</sup>

[sayyidatunnisa36@gmail.com](mailto:sayyidatunnisa36@gmail.com)<sup>1</sup>, [mdahri0106@gmail.com](mailto:mdahri0106@gmail.com)<sup>2</sup>, [prima.yudha.17@gmail.com](mailto:prima.yudha.17@gmail.com)<sup>3</sup>,  
[rizqiaini43@gmail.com](mailto:rizqiaini43@gmail.com)<sup>4</sup>,

**Abstrak.** Latar belakang penelitian ini menyoroti pentingnya sumber daya manusia (SDM) dalam industri pelayaran, khususnya terkait dengan kepatuhan terhadap ketentuan *safe manning*. *Safe manning* merupakan persyaratan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang mewajibkan perusahaan pelayaran untuk memastikan kru kapal memiliki kompetensi sesuai standar nasional dan internasional. PT. Taraka Samudra Sejahtera, sebagai perusahaan pelayaran, bertanggung jawab dalam merekrut dan mengelola kru kapal sesuai dengan ketentuan ini. Permasalahan utama yang dihadapi perusahaan adalah ketidakpatuhan terhadap mekanisme pergantian kru kapal yang sesuai dengan standar *safe manning*, yang dapat mempengaruhi operasional kapal dan keselamatan kerja. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis mekanisme pergantian kru kapal di PT. Taraka Samudra Sejahtera serta dampaknya terhadap kepatuhan pada ketentuan *safe manning*. Kerangka konsep yang digunakan dalam penelitian ini melibatkan analisis kebijakan manajemen SDM, faktor-faktor internal dan eksternal yang mempengaruhi pergantian kru, serta kepatuhan terhadap regulasi *safe manning*. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi sebagai teknik pengumpulan data. Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses pergantian kru kapal di PT. Taraka Samudra Sejahtera sering mengalami hambatan, seperti kurangnya kru pengganti yang kompeten, posisi jabatan yang tidak sesuai, dan kendala administratif. Untuk mengatasi hambatan tersebut, perusahaan telah mengambil beberapa langkah, termasuk merekrut kembali kru lama yang berkinerja baik, menyiapkan cadangan kru, dan memberlakukan sanksi untuk pelanggaran aturan. Secara keseluruhan, penelitian ini menyimpulkan bahwa meskipun upaya telah dilakukan untuk mematuhi ketentuan *safe manning*, masih terdapat beberapa area yang memerlukan perbaikan untuk memastikan operasional kapal yang aman dan efisien.

**Kata kunci :** Analisis, Pergantian, Crew kapal, *Safe manning*

## PENDAHULUAN

Menurut priyono (2021:12) Faktor yang paling terpenting dari sebuah Perusahaan yaitu sumber daya manusia (SDM) Di mana sumber daya manusia ini memiliki sebuah perencanaan, pemikiran dan pergerakan agar tercapainya sebuah tujuan. Dengan menyiapkan sumber daya manusia yang sesuai dengan kompetensi diri yang menganut peraturan di dalam sertifikat *safe manning* di atas kapal dengan pengrekrutan dan menyeleksi kemampuan diri sesuai jabatan yang di tempati. perusahaan bertanggung jawab atas merekrutmen *crew* kapal yang memiliki sertifikat keterampilan *crew* kapal yang di terapkan dalam peraturan STCW 2010 yaitu Peraturan I/14 berisi Perusahaan bertanggung jawab terhadap pelatihan penyegaran pelaut di kapal mereka. Menurut Luturmas (2022) *Safe manning* di atas kapal adalah persyaratan yang dikeluarkan oleh direktorat jenderal perhubungan laut untuk *crew* kapal memiliki kompetensi yang sesuai dengan ketentuan nasional maupun internasional yang di dalamnya menerangkan jumlah *crew* kapal dan jabatan yang sesuai dengan ukuran kapal yang di tempati. pengawakan kapal adalah orang yang diberi tanggung jawab oleh perusahaan untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai jabatan yang di pegang sesuai buku siji atau perjanjian kerja laut. sumber daya manusia yang berkualitas memiliki kompetensi dan pengalaman sebelumnya sebagai faktor penting untuk keberhasilan suatu Perusahaan. Wibowo (2011:355) salah satu bentuk dorongan *crew* untuk bekerja yaitu adanya insentif yang merupakan balas jasa yang di berikan di luar gaji agar *crew* dapat bekerja dengan baik dan mampu mencapai tingkat kinerjayang di maksud penghargaan atau hasil kinerja yang baik dengan memberikan imbalan tanpa ada unsur senioritas atau jam kerja. Jika insentif ini di kelola dengan baik maka akan meningkatkan kinerja *crew* kapal dengan baik.

Pada tahun (2023) Dengan melakukan mekanisme pergantian *crew* kapal milik PT. Taraka Samudra Sejahtera yang baik berupa pemberitahuan posisi jabatan dan gaji yang di berikan dan sudah di sepakati oleh kedua belah pihak. Ada beberapa penyebab Faktor internal seperti kebijakan manajemen sumber daya manusia perusahaan juga dapat berperan pergantian *crew* kapal terhadap persyaratan *Safe manning*. Ini termasuk kebijakan rekrutmen dan seleksi yang sesuai prosedur, memilih kinerja *crew* yang efektif, dan melakukan perencanaan dan pengelolaan sumber daya manusia secara keseluruhan. Sedangkan faktor eksternalnya Perusahaan membutuhkan jumlah *crew* kapal yang lebih banyak atau jenis keahlian yang berbeda untuk operasi tertentu. Jika sumber daya manusia sudah sesuai dengan mekanisme terhadap *safe manning* maka proses perekrutan *crew* kapal juga tidak

terjadi hambatan. dalam hal ini perusahaan harus meningkatkan pelayanan terbaik terhadap perekrutan *crew* kapal. Memastikan bahwa semua *crew* kapal memiliki pelatihan dan sertifikasi yang sesuai dengan tanggung jawab mereka adalah hal yang penting. Perusahaan harus memastikan bahwa setiap anggota *crew* memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk menjalankan tugas mereka dengan aman. Menyusun jadwal kerja yang efektif dan memadai adalah kunci untuk memastikan bahwa setiap posisi di kapal terisi dengan benar setiap saat. Ini melibatkan pemantauan jam kerja dan jeda istirahat untuk memastikan bahwa *crew* kapal tidak kelelahan. Perusahaan harus mematuhi semua peraturan dan persyaratan terkait pengawakan kapal yang ditetapkan oleh direktorat jendral perhubungan laut. Hal ini memastikan bahwa kapal memenuhi standar pengawakan minimum yang diperlukan. Penting untuk memastikan ada saluran komunikasi yang baik antara manajemen dan *crew* kapal. Manajemen harus secara teratur memantau kondisi di kapal dan mendengarkan masukan dari *crew* kapal tentang kebutuhan pengawakan. perusahaan harus terus melakukan evaluasi terhadap keefektifan pengawakan kapal mereka dan melakukan perbaikan berkelanjutan jika diperlukan.

Permasalahan utama dalam pengelolaan kru kapal sering kali terkait dengan keterlambatan pergantian kru dan ketidaksesuaian dalam pelaksanaan perjanjian kerja laut. Studi seperti yang dilakukan oleh Aji Amanto (2023) mengidentifikasi masalah keterlambatan dalam pergantian kru, sedangkan Angga Putra Sandy (2021) mengkaji implementasi clearance kapal, dan Aquris (2021) meneliti mekanisme pergantian kru di darat untuk kapal-kapal tertentu. Penelitian Budi Priyono (2021) dan Gheea Yulia Rahma (2022) lebih fokus pada optimalisasi dan rotasi kru serta kesesuaian kontrak kerja laut.

Gap yang ada dalam penelitian sebelumnya adalah kurangnya penekanan pada integrasi kebijakan internal dan eksternal perusahaan dalam efektivitas pengawakan kapal serta evaluasi menyeluruh terhadap proses rekrutmen dan penjadwalan kerja. Penelitian ini bertujuan untuk mengisi gap tersebut dengan meneliti bagaimana kebijakan manajerial mempengaruhi kepatuhan terhadap sertifikasi *safe manning* dan efektivitas pengelolaan kru kapal secara keseluruhan. Kebaruan dari penelitian ini terletak pada analisis mendalam mengenai pengaruh kebijakan internal perusahaan terhadap mekanisme pengawakan kapal dan proses perekrutan, yang belum banyak dibahas dalam studi-studi sebelumnya.

Urgensi penelitian ini sangat tinggi mengingat kebutuhan untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi dan meningkatkan kinerja operasional kapal. Dengan meningkatnya kompleksitas regulasi dan tuntutan operasional, penting untuk memahami bagaimana kebijakan internal dan eksternal dapat mempengaruhi efektivitas pengawakan kapal dan proses perekrutan kru. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam meningkatkan efisiensi pengelolaan kru kapal dan memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan internasional, serta menawarkan rekomendasi yang praktis bagi perusahaan pelayaran untuk meningkatkan pengelolaan dan penjadwalan kru kapal mereka.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Analisis**

Pambudi (2018), mengungkapkan bahwa analisis adalah kumpulan proses dan aktivitas. Salah satu bentuk analisis adalah mengumpulkan sejumlah besar data mentah menjadi informasi yang dapat dijelaskan dengan mendeskripsikan pola dalam data secara konsisten sehingga hasilnya dapat dipelajari dan diterjemahkan secara ringkas dan bermakna.

### **Mekanisme**

Menurut Menurut Moenir (2012), mekanisme adalah kumpulan alat yang digunakan untuk menyelesaikan masalah yang terkait dengan proses kerja. Tujuannya adalah untuk mencapai hasil yang optimal dan mengurangi kegagalan. Dalam mekanisme itu sendiri adalah proses melakukan perekrutan *crew* kapal yang sesuai dengan prosedur atau SOP dari Perusahaan. Agar proses perekrutan bisa berjalan dengan lancar. Menurut sinaga (2018), Proses rekrutmen akan dimulai dengan pelamar mengisi berkas dan melakukan wawancara dengan perusahaan. proses ini pelamar akan memberikan sertifikat profesi yang dimiliki oleh calon pelamar, kompetensi yang diperoleh dari pendidikan dan pelatihan (diklat), dan pengalaman kerja sebelumnya yang akan di teliti oleh pihak Perusahaan

### **Pergantian**

Menurut Suhartono dan Sumarsono, pergantian adalah proses menggantikan unsur atau kejadian-kejadian lain yang mengalami kerusakan atau musnah dengan unsur atau kejadian-kejadian baru yang mempunyai ciri-ciri, sifat, dan fungsi yang serupa. Beralih dari keadaan sebelumnya ke keadaan setelahnya adalah salah satu cara untuk

menggambarkan perubahan. Banyak perusahaan yang menganut sistem pengawakan secara kontrak seperti umumnya pada perusahaan swasta. Khusus untuk perusahaan swasta yang menganut pegawai tetap, perlu dipikirkan adanya ABK dan Nahkoda cadangan di darat yang jumlahnya kurang lebih 25-50% aktif, tergantung besarnya perusahaan, sebagai cadangan untuk pengganti (mutasei naik atau turun), ABK cuti, sakit, pendidikan dan sebagainya.

- a. Syarat agar dapat bekerja menjadi ABK yang harus dimiliki yaitu:
  - 1) Surat siji online yang sudah di print
  - 2) PKL ( Perjanjian Kerja Laut) yang di nyatakan oleh anak buah kapal dengan perusahaan pelayaran yang disahkan oleh syahbandar.
  - 3) Surat *sign on* yang di buat oleh Perusahaan pelayaran bahwa anak buah kapal tersebut siap untuk melakukan *on board*
  - 4) Sertifikat BST (*Basic Safety Training*)
  - 5) Sertifikat ANT atau ATT
  - 6) Ijazah terakhir
  - 7) Buku Pelaut asli
- b. Proses menjadi ABK pada saat di kapal
  - 1) Membuat siji online
  - 2) Surat *sign off* yang telah disahkan oleh Perusahaan pelayaran
  - 3) Buku pelaut asli untuk di *stamp off* oleh syahbandar
- c. Pergantian *crew* kapal bisa terjadi disebabkan beberapa kemungkinan yaitu :
  - 1) Masa kontrak kerja sudah habis
  - 2) Karena keterlambatan gaji
  - 3) Sakit
  - 4) Surat – surat berlayar sudah habis masa berlakunya seperti *passport* dan buku pelaut.
- d. Prosedur pergantian *crew* kapal yang sesuai dengan ketentuan *safe manning* sebagai berikut:
  - 1) Permintaan *ship owner* kepada agen.

Tahapan pertama dari pergantian *crew* dimana *Ship owner* mengirimkan e-mail permintaan surat mutasi *sign on/off* kepada pihak *crewing* sebelum masa kontrak *crew* kapal yang bersangkutan berakhir. Hal ini bertujuan agar *crewing* bisa mempersiapkan semua kelengkapan dokumen yang diperlukan.
  - 2) Persiapan *crew* kapal.

Tahapan ini akan berjalan setelah agen menerima e-mail (yang dikirim oleh *ship owner*) dari kapal untuk permintaan pergantian *crew*. Setelah menerima email, ketika *crew* yang akan *sign on* tiba di kantor pihak *crewing* akan meminta buku pelaut dan sertifikat keahlian atau keterampilan pelaut untuk proses *sign on* ke Syahbandar Tanjung Perak Surabaya.
  - 3) Tahap permohonan  
Sebelum mengurus *crew* tersebut pihak *crewing* harus membuat surat permohonan *sign on* dan *sign off* serta buku pelaut sertifikat keahlian yang akan diajukan kepada Syahbandar sebagai syarat proses *sign on/off*.
  - 4) Tahap pergantian *crew* kapal.

Pada pergantian *crew* yaitu proses *sign on crew* pengganti dan *sign off crew* yang akan digantikan. *Crew* yang akan *sign on* yang sudah diberitahukan jadwal keberangkatan beberapa hari sebelum jadwal keberangkatan. *Crew* tersebut akan diantar terlebih dahulu ketempat kapal sembari menunggu kegiatan *sign on* selesai diproses oleh Syahbandar dan *crewing* kantor menjemput *crew* yang akan *sign off* dan akan mengembalikan buku pelaut dan sertifikat keahlian atau keterampilan pelaut serta memberi surat mutasi off nya.
  - 5) Tahap *sign on*.

Ketika Buku pelaut *crew* telah di *stamp on* oleh Syahbandar maka pihak *crewing* akan menggabungkan dengan dokumen *crew* lainnya di kapal ketika kapal proses *clearance out*. Kegiatan tersebut memerlukan perhatian khusus dalam perusahaan *crew manning agency* karena melibatkan banyak pihak, yaitu *ship owner*, Nahkoda (sebagai perwakilan dari kapal) dan *crew* kapal yang akan digantikan ataupun yang akan menggantikannya (Nur Rohmah, et all 2017).

### **Crew Kapal**

*Crew* kapal adalah mereka yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Semua jabatan di kapal dari Nahkoda sampai *Mess boy* adalah anak buah kapal. Dalam ayat 41 berbunyi “Nahkoda adalah salah

satu anak buah kapal dan pemimpin tertinggi di kapal. ia mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, pada ayat 42 Nahkoda menikmati keistimewaan yang cukup besar di kapal. Undang-Undang Negara menyatakan, “Anak buah Kapal” mengacu pada *crew* kapal selain nahkoda. Ada dua jabatan di atas kapal, yaitu perwira dan anak buah kapal (ABK) :

- a. Perwira kapal, terdiri dari *Captain, Chief Officer, Second Officer, dan Third Officer* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Third Engineer*.
- b. Anak Buah Kapal, terdiri dari *Bosun, Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Oiler dan Wiper*.

Menurut *Standart Operating Procedur* PT. Taraka Samudra Sejahtera menerapkan standar untuk bekerja di atas kapal tanker, seorang *crew* kapal wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Nahkoda dan *chief officer*

*Seaman Book*, Sertifikat ANT 1, sertifikat COC (*Certificate of Competence*), sertifikat COE (*Certificate of Endorsement*), sertifikat GMDSS *radio operators (Global Maritime Distress and Safety System)*, sertifikat BST (*Basic Safety Training*), sertifikat MFA (*Medical First Aid*), sertifikat MC (*Medical Care*), Sertifikat SCRB (*Proficiency Survival Craft and Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), Sertifikat BRM (*Bridge Resource Managemen*), Sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), Sertifikat IGF-Code, Sertifikat keterampilan *advance training for ships operating in polar water*, Sertifikat keterampilan radar simulator, Sertifikat keterampilan ARPA simulator, Sertifikat keterampilan ECDIS, Sertifikat SSO (*Ship Security Officer*), Sertifikat BOCT (*Basic Oil and Chemical Tanker*), Sertifikat BLGT (*Basic Liquefid gas tanker*), Sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), Sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), Sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*).

- b. Perwira Yang Melaksanakan Tugas Jaga di Anjungan (*Watchkeeping officer*) harus memiliki:

*Seaman Book*, Sertifikat ANT 1, Sertifikat COC (*Certificate of Competence*), Sertifikat COE (*Certificate of Endorsement*), Sertifikat GMDSS *radio operators (Global Maritime Distress and Safety System)*, Sertifikat BST (*Basic Safety Training*), Sertifikat MFA (*Medical First Aid*), Sertifikat MC (*Medical Care*), Sertifikat SCRB (*Proficiency Survival Craft and Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), Sertifikat SAT (*Security Awareness Training*), Sertifikat SDSD (*security training for Seafarers With Designated Security Duties*), Sertifikat BRM (*Bridge Resource Managemen*), Sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), Sertifikat IGF- Code, Sertifikat keterampilan *basic training for ships operating in polar water*, Sertifikat keterampilan radar simulator, Sertifikat keterampilan ARPA simulator, Sertifikat keterampilan ECDIS, Sertifikat Kesehatan, Sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), Sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), Sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*).

- c. Pelaut terampil bagian *deck / Able Deck*

Sertifikat COP (*Certificate of Proficiency*) *rating as able seafarer deck*, Sertifikat BST (*Basic Safety Training*), Sertifikat MFA (*Medical First Aid*), Sertifikat SCRB (*Survival Craft And Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), Sertifikat SAT (*Security Awareness Training*), Sertifikat SDSD (*Seafarers With Designated Security Duties*), Sertifikat Kesehatan, Sertifikat Kesehatan, Sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), Sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), Sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*), Sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), Sertifikat IGF-Code.

- d. Juru mudi

Sertifikat COP (*Certificate of Proficiency*) *rating forming part of navigational watch*, Sertifikat BST (*Basic Safety Training*), Sertifikat MFA (*Medical First Aid*), Sertifikat SCRB (*Survival Craft And Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), Sertifikat SAT (*Security Awareness Training*), Sertifikat SDSD (*Seafarers With Designated Security Duties*), Sertifikat Kesehatan, Sertifikat Kesehatan, Sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), Sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), Sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*), Sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), Sertifikat IGF-Code.

- e. *Rating* bagian *deck* lainnya harus memiliki:

Sertifikat keterampilan *rating forming part of navigational watch* dan/atau juru masak (*ship's cook certificate*), Sertifikat BST (*Basic Safety Training*), Sertifikat MFA (*Medical First Aid*), Sertifikat SCRB (*Survival Craft And Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), dan Sertifikat Kesehatan.

- f. Kepala kamar mesin (*chief engineer*)

Sertifikat COC (*Certificate of Competence*), Sertifikat COE (*Certificate of Endorsement*), Sertifikat BST (*Basic Safety Training*), Sertifikat MFA (*Medical First Aid*), Sertifikat MC (*Medical*

- Care), Sertifikat SCRB (*Proficiency Survival Craft and Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), Sertifikat ERM (*Engine Resource Management*), Sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), Sertifikat IGF-Code, Sertifikat SSO (*ship security officer*), Sertifikat Kesehatan, Sertifikat BOCT (*Basic Oil and Chemical Tanker*), Sertifikat BLGT (*Basic Liquefid gas tanker*), Sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), Sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), Sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*).
- g. Masinis II (*Second Engineer Officer*) harus memiliki:  
Sertifikat COC (*Certificate of Competence*), Sertifikat COE (*Certificate of Endorsement*), Sertifikat BST (*Basic Safety Training*), Sertifikat MFA (*Medical First Aid*), Sertifikat MC (*Medical Care*), Sertifikat SCRB (*Proficiency Survival Craft and Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), Sertifikat ERM (*Engine Resource Management*), Sertifikat keterampilan *marine high voltage*, Sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), Sertifikat IGF-Code, Sertifikat SSO (*ship security officer*), Sertifikat Kesehatan, Sertifikat BOCT (*Basic Oil and Chemical Tanker*), Sertifikat BLGT (*Basic Liquefid gas tanker*), Sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), Sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), Sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*).
- h. Masinis yang melaksanakan tugas jaga di kamar mesin (*Watchkeeping Engineer Officer*) atau Perwira Teknik Elektro (*Electro Technical Officer*) harus memiliki:  
Sertifikat COC (*Certificate of Competence*), Sertifikat COE (*Certificate of Endorsement*), Sertifikat BST (*Basic Safety Training*), Sertifikat MFA (*Medical First Aid*), Sertifikat MC (*Medical Care*), Sertifikat SCRB (*Proficiency Survival Craft and Rescue Boats*), Sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), Sertifikat SAT (*Security Awareness Training*), Sertifikat SCRB (*Proficiency Survival Craft and Rescue Boats*), Sertifikat ERM (*Engine Resource Management*), Sertifikat *marine high voltage* untuk Perwira Teknik Elektro, Sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), Sertifikat IGF-Code, Sertifikat Kesehatan, Sertifikat BOCT (*Basic Oil and Chemical Tanker*), Sertifikat BLGT (*Basic Liquefid gas tanker*), Sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), Sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), Sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*).
- i. Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarers Engine*) harus memiliki:  
Sertifikat COP (*Certificate of Proficiency*) *rating as able seafarer deck*, sertifikat BST (*Basic Safety Training*), sertifikat MFA (*Medical First Aid*), sertifikat SCRB (*Survival Craft And Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats*), sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), sertifikat SAT (*Security Awareness Training*), sertifikat SDSD (*Seafarers With Designated Security Duties*), sertifikat Kesehatan, sertifikat Kesehatan, sertifikat BOCT (*Basic Oil and Chemical Tanker*), sertifikat BLGT (*Basic Liquefid gas tanker*), sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*), sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), sertifikat IGF-Code.
- j. Juru Minyak atau *Rating Teknik Elektro* harus memiliki:  
Sertifikat COP (*Certificate of Proficiency*) *rating as able seafarer deck*, sertifikat BST (*Basic Safety Training*), sertifikat MFA (*Medical First Aid*), sertifikat SCRB (*Survival Craft And Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats*), sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), sertifikat SAT (*Security Awareness Training*), sertifikat SDSD (*Seafarers With Designated Security Duties*), sertifikat Kesehatan, sertifikat Kesehatan, sertifikat BOCT (*Basic Oil and Chemical Tanker*), sertifikat BLGT (*Basic Liquefid gas tanker*), sertifikat AOT (*Advance Oil Tanker*), sertifikat ACT (*Advance Chemical Tanker*), sertifikat ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*), sertifikat FRB (*Fast Rescue Boats*), sertifikat IGF-Code.
- k. *Rating* bagian mesin harus memiliki:  
sertifikat BST (*Basic Safety Training*), sertifikat MFA (*Medical First Aid*), sertifikat SCRB (*Survival Craft And Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boats*), sertifikat AFF (*Advanced Fire Fighting*), sertifikat SAT (*Security Awareness Training*), sertifikat Kesehatan.

### Ketentuan

Ketentuan yang di atur dalam *International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), 1978 Amandment 2010 and STCW Code mengatur tentang standar kompetensi minimum yang harus dimiliki oleh seorang pelaut untuk meengawaki sebuah kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya (Stcw, 2011). Jenis Sertifikat yang dibutuhkan oleh pelaut untuk bekerja diatas kapal berdasarkan jenis kapal, ukuran kapal, daerah pelayaran kapal dan jabatannya diatas kapal mengacu kepada ketentuan *Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 Chapter II, IV, V, VI, dan VIII. Awak kapal harus memenuhi persyaratan sesuai dengan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008, Pasal 135. Selain itu, yang dimaksud dengan "Awak Kapal" adalah individu yang telah menerima

ijazah untuk bekerja di atas kapal dan dipekerjakan oleh pemilik kapal untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang terkait dengan posisi mereka.

### **Safe manning**

*Safe manning* adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk *crew* kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan peraturan nasional dan internasional, yang menunjukkan berdasarkan jenis kapal, gross tonage dan jumlah *crew* kapal yang diperlukan sesuai sertifikat keahlian yang di miliki. Istilah dari *safe manning* adalah mengacu pada jumlah dan kualitas yang disebutkan dalam sertifikat.

## **METODE PENELITIAN**

### **Kualitatif**

Metode Deskriptif kualitatif Alasan penulis menggunakan metode ini sesuai dengan penelitian penulis yang bersifat wawancara, dokumentasi seperti foto, video, catatan lapangan, observasi kejadian. Sesuai dengan tujuan penelitian yang berkaitan dengan hal-hal yang bersifat praktis.

### **Waktu Dan Tempat Penelitian**

Dalam rangka penyusunan skripsi ini, penulis melakukan penelitian pada waktu Praktek Darat (Prada), di Perusahaan PT. Taraka Samudra Sejahtera selama 1 tahun sejak tanggal 26 juli 2022 sampai dengan 26 Juli 2023.

### **Teknik Pengumpulan Data**

#### 1. Wawancara

Teknik pengumpulan data dengan melakukan komunikasi langsung dengan mengajukan pertanyaan kepada narasumber atau pihak-pihak yang terlibat. Dengan demikian, data yang di peroleh lebih praktis dan objektif karena proses pergantian *crew* kapal yang tidak mematuhi *safe manning*. Jadi penulis memberikan jawabannya berdasarkan pengalamannya sendiri di kantor.

#### 2. Observasi

Dalam kehidupan sehari-hari, manusia menggunakan kelima inderanya untuk memperoleh data atau informasi, antara lain panca indera lainnya seperti telinga, penciuman, mulut, dan kulit. Peamatan dilakukan di PT. Taraka Samudra Sejahtera untuk mengetahui tentang pergantian *crew* kapal yang tidak sesuai dengan *safe manning*.

#### 3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah suatu catatan asli yang dapat dibuktikan dan dapat digunakan sebagai bukti di mata hukum yang berisi data lengkap dan data fakta disebut dokumentasi. Manfaat dari metode dokumentasi adalah bahwa itu mengurangi kesalahan saat melakukan observasi, wawancara, dan studi kepustakaan.

### **Konsep/Model/Teori yang Digunakan**

Dalam menganalisis data yang dikumpulkan, penelitian ini menggunakan beberapa konsep dan model untuk memberikan kerangka teoretis dan analitis. Konsep utama yang digunakan adalah:

#### 1. Teori Manajemen Sumber Daya Manusia (SDM)

Teori ini membantu memahami bagaimana pengelolaan SDM mempengaruhi efektivitas pergantian kru kapal. Fokus utama adalah pada prinsip-prinsip rekrutmen, seleksi, dan pelatihan yang sesuai dengan standar *safe manning*.

#### 2. Model *Safe manning*

Model ini merujuk pada regulasi dan persyaratan yang ditetapkan oleh direktorat jenderal perhubungan laut, termasuk Peraturan STCW 2010. Model ini digunakan untuk mengevaluasi kesesuaian jumlah dan kompetensi kru kapal dengan standar yang berlaku.

#### 3. Konsep Kepuasan Kerja dan Motivasi

Berdasarkan teori motivasi, penelitian ini juga mengeksplorasi bagaimana insentif dan kebijakan manajerial dapat mempengaruhi kepuasan kerja dan kinerja kru kapal. Hal ini relevan untuk memahami bagaimana faktor internal perusahaan berkontribusi pada efektivitas pengelolaan kru.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berikut ini adalah pembahasan terkait hasil penelitian yang dilakukan penulis.

### **Penyajian Data**

#### **Wawancara**

<b>Nama</b>	<b>Jabatan</b>	<b>Responden</b>
Ibu Sasa	<i>Crewing</i>	Staff <i>crewing</i>
Bapak Agus	DPA	Staff Kantor
Bapak Ridwan	Staff Agen	Petugas agen dilapangan

Penulis melampirkan 3 orang sebagai pihak responden guna mendapatkan informasi yang akurat yang dapat dijadikan patokan untuk mendukung data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

**Observasi**

Penulis melakukan observasi untuk menunjang kegiatan penelitian pada kegiatan mekanisme pergantian *crew* kapal terhadap ketentuan *safe manning* yang akan di masukkan kedalam dokumen *crew list* kapal yang sesuai dengan ketentuan dan spesifikasi kapal MT. Taraka Samudra 128. Berikut daftar *crew list* yang sesuai dengan ketentuan *safe manning* di kapal MT. Taraka Samudra 128 dan *safe manning* di kapal MT. Taraka Samudra 128.

**DOKUMEN KESELAMATAN PENGAWAKAN MINIMUM**  
**MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT**  
AL 527/D4 / KSOP.TPK. 2024

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan Bab V Aturan 14(2) Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut, 1974 beserta amandemennya dan peraturan-peraturan nasional Republik Indonesia dengan ini menyatakan:

Directorate General of Sea Transportation having regard to the principles and guidelines issued under the provision of chapter V of Rule 14(2) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended, and the national requirement of the Republic of Indonesia, hereby state that:

Nama Kapal Name of Ship	Tanda Panggai Call of Sign	Pelabuhan Pendaftaran Port of Registry	Sistem Kamar Mesin yang tidak diawasi secara berkala Periodically unattended Machinery Space System
TARAKA SAMUDRA 128 Eks PETRO MARINE 128	PMGF	JAKARTA	NONE
Nomor Pendaftaran Official Number	Nama Perusahaan/Operator Kapal Company's Name/Ship's Operator	Nomor IMO IMO Number	Daerah Pelayaran Trading Area
2008 Pat No 5107/L	PT TARAKA SAMUDRA SEJAHTERA	9095917	PERAIRAN INDONESIA
Type Kapal Type of Ship	Tonnase Kotor Gross Tonnage	2.198	Daya mesin Penggerak (KW) Total Main Engine Power(KW)
MOTOR TANKER			1323

Kapal yang namanya tersebut pada dokumen ini dapat berlayar dengan aman jika jumlah dan jabatan awak kapal tidak kurang dan yang sebagaimana tertera pada tabel dan hal-hal lain terkait kondisi khusus sebagaimana tercantum di bawah ini:

The ship name on this documents is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grade/capacity of the personnel specified in the table(s) below, subject to any special condition state herein:

Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Number	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Number	Jabatan Grade/Capacity	STCW Reg	Jumlah Number
Nakhoda Master	I/2 STCW 2010	1 (ONE)	Kapala Kamar Mesin Master Engineer Officer	I/2 I/3 STCW 2010	1 (ONE)	Petugas Jaga Bagian Dek Rating in Charge Of a navigational Watch	A/1/4	3 (THREE)
Mualim I Chief Officer	II/1 STCW 2010	1 (ONE)	Mesinis II Second Engineer Officer	II/2 STCW 2010	1 (ONE)	Petugas Bagian Dek Rating as Able Seafarer Deck	A/1/5	1 (ONE)
Mualim/ Perwira Deck Officer in Charge Of a navigational Watch	III STCW 2010	1 (ONE)	Mesinis Officer in Charge Of a Engineering Watch	III STCW 2010	1 (ONE)	Petugas Jaga Bagian Mesin Rating Forming Part Of Engine Room Watch	A/1/4-3	3 (THREE)
Operator Radio GMDSS GMDSS Radio Operator	-	-	Perwira Teknik Elektrik Electro Technical Officer	-	-	Petugas Bagian Mesin Rating as Able Seafarer Engine	-	-
Operator Radio Radio Operator	-	-	Anak Buah Teknik Elektrik Electro Technical Rating	-	-	Lain-lain Other	-	1 (ONE)

Kondisi Khusus  
Special condition

Dokumen ini mensyaratkan Nakhoda dan 1 (satu) orang Muslim atau 2 (dua) Muslim wajib memiliki sertifikat kompetensi Operator Radio GMDSS atau 1 (satu) Operator Radio.  
This document required the master and 1 (one) of the Deck Officer or two (2) Deck Officer on board should hold the valid Certificate of GMDSS Radio operator or one (1) dedicated Radio Officer.

**Dokumentasi**

Penulis menyajikan data sebagai berikut:

- 1) Ketentuan pergantian *crew* kapal  
 Setiap perusahaan pelayaran pasti memiliki standar ketentuan pergantian *crew* kapal yang wajib sesuai dengan *safe manning* di kapal dan setiap perusahaan memiliki ketentuan dari alur *proses crew on*, alur *recruitment crew*, dan alur proses *crew off*. Hal ini atas sepengetahuan pihak syahbandar bahwa kapal tersebut sudah memenuhi standar *safe manning* yang di tentukan.
- 2) Hambatan dalam proses *crew on/off*  
 Hambatan yang sering terjadi saat proses *crew on/off* yaitu permintaan *crew off* secara mendadak sehingga *crewing* susah mendapatkan *crew* pengganti, menduduki jabatan yang tidak sesuai dengan kemampuan karena belum ada *crew* pengantinya, berlayar dengan jumlah *crew* kapal yang kurang, keterlambatan dalam proses pengurusan dokumen MCU (*Medical check-up*), kondisi cuaca buruk yang menghambat proses pergantian *crew* tertunda yang tidak sesuai dengan PKL (Perjanjian Kerja Laut).
- 3) Upaya saat *crew on/off*  
 Untuk menanggulangi hambatan dalam proses pergantian *crew* kapal perusahaan menerima *ex crew* yang sudah pernah bekerja tanpa memiliki catatan pelanggaran, menyediakan persediaan *crew* pengganti sebelum ada *crew* yang ingin off, memberikan sanksi kepada *crew* jika terdapat *crew* kabur sehingga jumlah *crew* berkurang.
- 4) Dokumentasi saat pergantian *crew* kapal  
 Pada saat proses pergantian *crew on/off* penulis melakukan dokumentasi berupa foto yang akan di masukkan ke dalam dokumen arsip perusahaan saat pergantian *crew* kapal.



Dokumentasi yang di peroleh berupa saat *interview crew*, pembuatan dokumen proses *crew on/off*, melakukan proses familisasi *crew* di atas kapal.

**Analisis Data**

**Wawancara**

Berdasarkan hasil wawancara kepada responden yang didapatkan atau informasi sebagai berikut:

- 1) Hambatan dalam proses *crew on/off*  
Setiap pergantian *crew* sering terjadi hambatan-hambatan yang mengakibatkan jadwal pergantian *crew* tidak sesuai bahkan jabatan di atas kapal tidak sesuai dengan ketentuan *safe manning* kapal dengan jumlah *crew* yang berkurang sehingga *crew* menggantikan posisi jabatan yang sedang kosong yang tidak sesuai dengan kemampuan yang di miliki.
- 2) Upaya dalam mengatasi hambatan saat proses *crew on/off* Saat melakukan pergantian *crew* kapal sering terjadi hambatan sehingga perusahaan memberikan upaya agar proses pergantian *crew* berjalan dengan lancar dan sesuai ketentuan *safe manning* dari jumlah *crew* dan kemampuan atau pun keterampilan yang di miliki.

**Observasi**

Berdasarkan hasil observasi langsung penulis memperoleh data berupa melakukan alur proses pergantian *crew* kapal mulai dari permintaan *crew* dari nakhoda/perusahaan, melakukan proses *interview* kepada *crew*, membuat dokumen *crew on/off*, serta melakukan proses familisasi *crew* di atas kapal.

**Dokumentasi**

Berdasarkan hasil dokumentasi saat melakukan praktik darat penulis memperoleh data sebagai berikut:

- 1) Dokumentasi *interview crew* kapal.  
Saat ada *crew* baru perusahaan langsung melakukan proses *interview* untuk mengetahui kemampuan dalam bekerja dan kondisi umum lainnya serta memberikan peraturan-peraturan dalam melakukan pekerjaan di atas kapal.
- 2) Proses validasi dokumen *crew*. Setelah *crew* tersebut dinyatakan lulus *interview crewing* melakukan proses pembuatan PKL (Perjanjian Kerja Laut) untuk *crew* kapal yang di setujui dua pihak serta melakukan proses sijil *on/off* secara online maupun langsung datang ke syahbandar
- 3) Melakukan proses familisasi di atas kapal.  
*Crewing* mengantarkan *crew* baru untuk naik kapal untuk siap bekerja sebelum itu *crew* diberikan arahan kepada pihak *crewing* tentang peraturan-peraturan yang di terapkan di atas kapal dan tugas pekerjaan yang di berikan beserta dokumen-dokumen yang di butuhkan saat bekerja.

Berdasarkan analisis data wawancara, observasi, dan dokumentasi dengan menyusun data menggunakan metode komparasi meliputi penentuan masalah penelitian, penentuan kelompok yang memiliki karakteristik yang ingin diteliti, pemilihan kelompok pembanding, pengumpulan data, menganalisis data yang di tuangkan dalam bentuk tabel sebagai berikut:

**PEMBAHASAN**

**Alur proses *crew on* kapal**

NO	PERMASALAHAN DI PERUSAHAAN	PERATURAN SAFE MANNING
1	Berlayar dengan jumlah <i>crew</i> yang berkurang yaitu 15 <i>crew</i>	Jumlah <i>crew</i> kapal MT. Taraka Samudra 128 yaitu 16 <i>crew</i> dengan GT 2.198
2	Posisi jabatan tidak sesuai jumlah jabatan bosun ada 3 <i>crew off</i> 1 dan oiler menggantikan posisi bosun	Jumlah bosun 3 <i>crew</i> jumlah oiler 3 <i>crew</i>
3	Terjadi kecelakaan kerja terhadap masinis 1	Posisi masinis 1 kosong kapal tidak bisa berjalan dengan optimal
4	Dokumen nakhoda tidak lengkap	Kurangnya sertifikat kompetensi operator radio GMDSS
5	Melanjutkan pelatihan dan kompetensi	Setiap <i>crew</i> kapal harus memiliki sertifikat pelatihan dan kompetensi sesuai dengan jabatan yang di milikinya

Sebelum melakukan *creew* naik kapal milik PT. Taraka Samudra Sejahtera harus melakukan alur prooes *creew on* kapal yang sudah di ditetapkan oleh kantor, berikut adalah alur proses *crew on* kapal :



- a. Tahap pertama permintaan *crew on* kapal oleh kantor atau nahkoda kapal dimana *crew* kapal mengirim *email* kepada pihak *crewing* untuk melakukan *sign on*. Pemberitahuan ini dilakukan jauh-jauh hari agar pihak *crewing* bisa mempersiapkan dokumen *sign on* dan mencari pengganti yang sesuai dengan jabatan *creew* yang akan *oeff*.
- b. Tahap kedua interview *creew oen* yang akan di sesuaikan dengan ketersediaan *crew* yang kurang, menyesuaikan ijazah atau sertifikat keterampilan *crew* yang akan on kapal, memberikan tempat posisi jabatan yang sesuai dengan keterampilan *crew* tersebut, menyesuaikan gaji yang di terima oleh *crew* kapal serta mendapatkan asuransi yang berhak di terima oleh *crew* kapal.
- c. Tahap ketiga pembuatan surat *crew on*. Setelah melalui tahap *inteerview* calon *crew* yang seesuai dengan ketentuan yang di butuhkan. calon *crew* baru mengirim dokumen melalui *email* kepada pihak *crewing*. Setelah menerima dokumennya *crewing* mendaftarkan sijil naik secara *online* di web <https://doekumeenpeelaut.deephub.goe.id/peelaut/login>. Setelah *login* pilih permohonan sijil naik, masukkan koede pelaut, tempat pencetakan sijil, dan tempat *crew* naik. Setelah keluar surat sijil naik lalu di cetak. Pihak *crewing* ke syahbandar melakukan pemberkasan sijil naik. Dokumeen yang harus di bawah yaitu:
  1. Surat sijil naik yang sudah di cetak
  2. PKL (Peerjanjian Kerja Laut)
  3. Surat permohonan *sign on*Setelah melaporkan kepada syahbandar *crewing* membeeri informasi kepada *creew* baru untuk memberitahu tanggal tiba dan tempat tiba kapal.
- d. Tahap keempat *crewing* mempersiapkan tiket transportasi *crew on* dari tempat tinggal ke tempat lokasi kapal sandar yang seesuai dengan tanggal di tentukan oleh kantor.
- e. Tahap kelima memastikan posisi perjalanan *crew* sudah sampai di tempat lokasi kapal sandar
- f. Tahap keenam kantor memastikan kepada nahkoeda bahwa *crew on* sudah berada di atas kapal dengan selamat.
- g. Tahap ketujuh *crew* baru meelakukan peenyeesuaian situasi di atas kapal deengan *creew* lama dan melakukan serah terima jabatan seerta tugasnya kepada *creew* baru.

#### Alur proses *crew off* kapal

Berikut alur proses *crew off*:

- a. Tahap Pertama pemberitahuan *crew off* yang di berikan kepada pihak *crewing* minimal 1 bulan sebelum tanggal untuk *off* agar pihak *crewing* bisa meencari *crew* pengganti yang sesuai dengan ketentuan *crew* yang akan *off*.
- b. Tahap kedua *crewing* memberikan surat mutasi *off* kepada *crew* yang sudah habis kontrak
- c. Tahap ketiga *crew* melakukan *off* karena PKL (Perjanjian Kerja Laut) sudah habis atau karena turun membuat kesalahan yang merugikan bagi *crew* lain atau kantoer yang terpaksa di berhentikan dan tidak sesuai dengan PKL (Perjanjian Kerja Laut) yang di beerikan waktu awal *on*.
- d. Tahap keempat *crewing* membuat surat *sign off* kepada *crew* yang akan *off* kapal. *crewing* mendaftarkan *online* sijil turun di web <https://doekumeenpeelaut.deephub.goe.id/peelaut/loegin> Setelah *login* pilih permohonan sijil turun masukkan kode pelaut pada *crew* yang akan turun. Isi data seesuai dengan tempat pencetakan sijil dan tempat turun *crew* kapal. Setelah keluar surat sijil *online* lalu di cetak. pihak *crewing* ke syahbandar untuk melakukan pemberkasan. Dokumen yang harus di bawah yaitu :
  1. Surat sijil turun yang sudah di cetak.
  2. Surat permohonan *sign off*
  3. Buku pelaut dan buku sijil kapal untuk di stamp *off* oleh petugas syahbandar.Setelah proeses *sign off* dari syahbandar *crewing* memberikan tanda bukti kepada pihak keuangan kantor untuk di hapus nama dari karyawan penerima gaji bulanan.
- e. Tahap kelima *crew* yang sudah *off* akan Kembali ketempat tinggal dengan biaya transportasi di tanggung sendiri. Sedangkan *crew* yang *off*
- f. Sijil *sign on crew* dan PKL dilaksanakan di syahbandar pelabuhan setempat
- g. *Crew* yang sudah dibuatkan *sign on* bekerja sesuai tugas dan tanggungjawabnya sesuai jabatan
- h. *Crewing* membuat pemberitahuan ke agen untuk memproses dokumen *crew baru*
- i. Pengarahan dan bimbingan bagi ABK dilaksanakan di atas kapal oleh nahkoda dan *chief officer* seerta *chief engineer*

- j. Setiap *crew* baru harus membaca dan memahami serta menjalankan sistem manajemen keselamatan
- k. *Crewing* mempersiapkan surat *sign on crew* keberangkatan *crew* ke kapal yang dituju
- l. Staf *crewing* harus mendokumentasikan file-file/ dokumen *crew* sesuai dengan standarisasi dokumen *crew*
- m. *Crewing* membuat *sign on* kepada *crew* untuk dikasikan ke nahkoda saat *on board*, dengan distribusi sebagai berikut : *crew*, agen, kapal, kantor
- n. *Crewing* membuat laporan sesuai penerimaan *crew* baru ke keuangan dengan persetujuan dari DPA
- o. *Crew on board* di atas kapal melakukan familiarisasi keselamatan dan tugas tugasnya di kapal.

#### **Tanggung Jawab Kantor terhadap *crew* kapal**

- a. Mengurus biaya perawatan jika terdapat *crew* kapal yang sakit atau terjadi kecelakaan saat bekerja serta memberikan jaminan Kesehatan di kapal.
- b. Perusahaan bertanggung jawab atas muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan yang telah disepakati.
- c. Memberikan gaji dan asuransi kepada *crew* kapal tanpa ada keterlambatan waktu.
- d. mengganti kerugian atas kerugian yang telah di alami berupa perbaikan bagian kapal yang sedang rusak untuk diganti dengan yang baru untuk keselamatan saat di perjalanan.
- e. Memberikan evaluasi dan masukan kepada *crew* kapal di setiap kapal berlayar dari satu Pelabuhan ke Pelabuhan yang lain agar terjaga keselamatan *crew* kapal serta barang muatan kapal dan mengelola perawatan kapal seetiap hari.
- f. Memberikan transportasi bagi *crew* yang ingin melakukan *on* kapal dengan jangkauan yang jauh dengan lokasi tempat tinggal ke Pelabuhan.
- g. Memberikan akomodasi yang layak saat di atas kapal untuk kebutuhan makan, fasilitas kamar tidur, serta perlengkapan masak.

#### **Hambatan-Hambatan dalam proses pergantian *crew* kapal**

Berdasarkan hasil penelitian penulis melakukan pembahasan menggunakan data tabel komparasi di atas yang dapat disajikan sebagai berikut:

- a. Berlayar dengan jumlah *crew* yang berkurang  
Kapal tidak bisa melanjutkan perjalanan jika jumlah *crew* di atas kapal masih belum memenuhi standard dari *safe manning*. *Crewing* harus menyiapkan *crew* cadangan sebelum ada *crew* di atas kapal yang ingin *off* untuk melakukan pergantian kepada *crew* lama. Agar kapal tidak menunggu terlalu lama dalam proses pergantian *crew* baru dan berjalan sesuai jumlah *safe manning* yaitu 16 *crew* kapal.
- b. Posisi jabatan yang tidak sesuai  
Pada saat kapal sandar bosun mengajukan *off* karena keperluan pribadi sedangkan jumlah bosun di atas kapal ada 3 *crew*. Pada saat kapal ingin melanjutkan perjalanan *crewing* tidak bisa mendapatkan pengganti bosun sehingga *oiler* menggantikan posisi bosun sedangkan untuk sertifikat keterampilan sudah sesuai untuk sertifikat kemampuan masi belum memnuhi *standard* untuk menggantikan posisi bosun.
- c. Terjadi kecelakaan kerja  
Pada saat kapal berlayar tim *engineer* melakukan *maintenance* pipa di atas kapal mualim I mengalami kecelakaan dan harus di bawa ke rumah sakit terdekat untuk melakukan penanganan lebih lanjut sedangkan kapal harus berjalan untuk mengirim barang ke pelabuhan tujuan sehingga kapal berjalan kurang optimal karena *crew* turun secara mendadak.
- d. Dokumen nahkoda kurang lengkap  
Pihak *crewing* melakukan *recruitment* secara cepat karena kapal akan segera berangkat ke pelabuhan tujuan pada saat melakukan *interview* kepada calon nahkoda ada sertifikat GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System*) nahkoda yang masi belum keluar dari direktorat perhubungan laut sehingga dengan terpaksa calon nahkoda diperbolehkan untuk *on board* dengan catatan sertifikat tersebut menyusul.
- e. Melanjutkan pelatihan dan kompetensi  
Pada saat kapal berlayar *crew* sering mengambil cuti untuk melanjutkan sekolah pelatihan atau kompetensi untuk bisa naik jabatan di atas kapal sehingga posisi *crew* tersebut kosong, bukan *off* yang di mana jika selesai melanjutkan sekolah akan kembali lagi bekerja di posisi jabatan awal.

#### **Upaya – Upaya dalam mengatasi hambatan saat pergantian *crew* kapal**

- a. Menerima *ex crew* kapal

Setiap *crew* yang naik kapal pasti ada masanya untuk turun kapal dan mencari pekerjaan di kantor lain. Kantor PT. Taraka Samudra Sejahtera memberikan peluang besar bagi *crew* kapal yang ingin bergabung untuk bekerja Kembali meskipun sebelumnya sudah bekerja di kantor PT. Taraka Samudra Sejahtera dengan catatan sebelumnya tidak pernah melakukan pelanggaran yang merugikan bagi *crew* lain atau kantor.

- b. Menyediakan persediaan *crew*  
Sebelum ada *crew* yang berganti *crewing* membuka *recruitment* secara terbuka melalui media sosial maupun membuat video pendek untuk di upload di youtube. Sehingga orang tertarik untuk join *crew* di kantor sebelum ada *crew* yang *off* serta mengantisipasi jika ada *crew* yang mendadak *off*.
- c. Memberlakukan surat pernyataan  
Surat pernyataan ini surat yang bersifat resmi dari PT. Taraka Samudra Sejahtera untuk orang *engineer* bahwasannya saat melakukan perjalanan ada mualim I terjadi kecelakaan saat maintenance yang terpaksa di turunkan ke rumah sakit terdekat untuk melakukan penanganan. youtube. Sehingga orang tertarik untuk join *crew* di kantor sebelum ada *crew* yang *off* serta mengantisipasi jika ada *crew* yang mendadak *off*. surat ini mengantisipasi jika terjadi pengecekan oleh pihak syahbandar secara mendadak yang naik ke atas kapal untuk mengecek jumlah *crew* kapal.
- a. Penunjukan nahkoda pengganti  
Jika terdapat nahkoda yang sertifikat keahlian dan keterampilan masih kurang tanpa ada surat keterangan bahwasannya nahkoda tersebut sudah melakukan pelatihan GMDSS tetapi sertifikat tersebut masih belum di keluarkan oleh lembaga pelatihan resmi maka pihak *crewing* segera melakukan penunjukan nahkoda baru yang sesuai dengan ketentuan *safe manning* kapal.
- b. Memberlakukan sanksi kepada *crew* kapal  
Sanksi yang di terima oleh *crew* kapal yaitu melanggar aturan yang sudah di tentukan selama 2-3 kali pelanggaran berupa melebihi batas waktu masa cuti di darat yang sudah di tentukan, pemutusan hubungan kerja secara sepihak, terjadi *crew* kabur dengan dibuatnya sanksi seperti ini *crew* kapal tidak bisa melanggar semauanya karena ada sanksi yang cukup jelas.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Dari pembahasan penulis pada bab – bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. PT. Taraka Samudra Sejahtera telah menerapkan dan menyadari pentingnya cara *merecruitment crew* dengan standart SOP yang di tetapkan oleh Perusahaan, alur proses pergantian *crew* on dan *crew* off. Dengan memberikan layanan dan akomodasi yang sesuai, gaji yang sesuai dengan jabatannya, serta jaminan keselamatan di atas kapal.

Selain itu, penyusun juga mengamati langsung proses pergantian *crew* kapal yang sesuai dengan ketentuan *safe manning*. Dengan hal ini menunjukkan bahwa ketentuan *safe manning* yang sangat ketat untuk meningkatkan efisiensi dan posisi jabatan dalam proses pergantian *crew* kapal, menyediakan *crew* untuk antisipasi *crew* yang melakukan *off* secara mendadak, memberikan fasilitas yang baik untuk *crew* kapal, dan kantor memberikan tanggung jawab lebih terhadap *crew* kapal.

2. Faktor dalam proses pergantian *crew* kapal sebagai berikut:

Faktor Internal

- a. Saat kontrak *crew* berakhir, biasanya ada pergantian *crew* baru.
- b. Permintaan cuti *crew* atau permintaan sendiri untuk turun dari kapal.
- c. penempatan *crew* baru untuk mengisi posisi yang kosong.
- d. Sakit, kecelakaan, atau keadaan darurat lainnya yang memerlukan pergantian *crew* kapal.
- e. Komunikasi yang terstruktur dan jelas untuk memastikan proses berjalan lancar.

Faktor Eksternal:

- a. Mematuhi peraturan IMO (*International Maritime Organization*) dan peraturan perburuhan maritim dan imigrasi negara terkait.
- b. Syahbandar berwenang untuk menyetujui perpindahan *crew* kapal.
- c. Cuaca ekstrem dapat menunda atau membatalkan pergantian *crew*. Berdasarkan pembahasan dan kesimpulan diatas, maka dapat ditemukan beberapa saran umum yang dapat bermanfaat bagi Perusahaan :

1. Untuk terus meningkatkan proses pergantian *crew* kapal sesuai dengan prosedur yang di tetapkan di PT. Taraka Samudra Sejahtera. Dengan memberikan link kepuasan *crew* kapal yang telah join di kapal milik PT. Taraka Samudra Sejahtera sebagai bahan evaluasi kedepannya agar lebih baik.

2. Menjalin hubungan yang baik dengan pihak instansi untuk mempermudah dalam proses pergantian *crew* kapal.
3. Mempersiapkan *crew* kapal Cadangan untuk mengantisipasi jika terjadi *crew* turun secara mendadak agar posisi jabatan di atas kapal tertata sesuai *safe manning*.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Aji Amanto, P. N. (2023). Analisis Keterlambatan Pergantian *Crew* Kapal Di Pt Samudera Daya Maritim. *Journal Marine Inside*, 24-30.
- Angga Putra Sandy, G. S. (2021). Implementasi Kegiatan Clearance In Dan Clearance Out Kapal Uv. Royal King Ali Pada Pt. Bahtera Adhiguna Cabang Banyuwangi. *Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi* , 84-95.
- Aquris, L. S. (2021). Mekanisme *Crew* Change Darat Pada Kapal-Kapal *Crew* Boat Sebagai Penunjang Eksplorasi Minyak Di Wilayah Kerja Ujung Pangkah Oleh Pt. Oremus Bahari  
*Aweidhia Crew Management Jakarta*. Makasar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makasar.
- Budi Priyono, D. F. (2021). Optimalisasi Pelaksanaan Pergantian *Crew* Kapal Terhadap Keseesuaian Kontrak Perjanjian Kerja Laut (Pkl) Pada Pt. Gerbang Samudra Sarana. *Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 27-34.
- Gheea Yulia Rahma, S. S. (2022). Mekanisme Rotasi *Crew* Kapal (*Crew*) Terhadap Keseesuaian Kontrak Perjanjian Kerja Laut (Pkl) Guna Memperlancar *Crewing* Management Dikapal Milik Pt Pelayaran Sumber Rejeki. *Meteor Stip Marunda*, 127-142.
- Hamzah, S. (2022). *Analisis Proses Pergantian Crew Kapal Pt*.
- Ifenka, N. (2023). *Pelayanan Jasa Keagenan Kapal Terhadap Pergantian Crew Pada Masa Pandemi Covid-19 Pt. Bahari Laju Anugrah*. Padang Paraiman: Nafa Ifenka.
- Jdih. 2008. Undang-Undang (Uu) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Jakarta. <https://Peraturan.Bpk.Goe.Id/Deetails/39060>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2022. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 26 Tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga. Jakarta.
- Kharisma, A.Y., 2021. Analisis Pelaksanaan *Crew* Change Ahts. Dian Horizon Pada Pt. Dian Bahari. Poeliteknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Mandiri Gresik. *Jurnal Jossh Padma Eekoekonomika*, 10-15.
- Priyono, B. Denni, F. 2021. Optimalisasi Pelaksanaan Pergantian *Crew* Kapal Sahudiyono, B. H. (2022). Penilaian Kelaiklautan Kapal Dalam Rangka Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. *Meteor Stip Marunda*, 517-527.
- S. D. (2018). Implementasi Perjanjian Kerja Laut Di Pt. Dharma Lautan Utama Surabaya . *Jurnal 7 Samudra Poeliteknik Peelayaran Surabaya*, 35-44.
- Yulia, K. A. (2021). *Analisis Pelaksanaan Crew Change Ahts. Dian Horizon Pada Pt. Dian Bahari* . Semarang: Poeliteknik Ilmu Pelayaran Semarang.