

**DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
MEKANISME *REPLACEMENT CREW* PADA *CREW
MANAGEMENT* ANTHONY VEDER REDERIJZAKEN DI
PT EQUINOX BAHARI UTAMA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

**DEWI RIZKIANI
07 19 008 2 08**

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2022**

**DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
MEKANISME *REPLACEMENT CREW* PADA *CREW
MANAGEMENT* ANTHONY VEDER REDERIJZAKEN DI
PT EQUINOX BAHARI UTAMA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

**DEWI RIZKIANI
07 19 008 2 08**

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2022**

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Dewi Rizkiani

Nomor Induk Taruna : 07 19 008 2 08

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah Taruna yang saya tulis dengan judul:

**DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP MEKANISME
REPLACEMENT CREW PADA *CREW MANAGEMENT* ANTHONY VEDER
REDERIJZAKEN DI PT. EQUINOX BAHARI UTAMA**

Merupakan karya aseli seluruh ide yang ada dalam Karya Ilmiah Taruna tersebut,kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar,maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 24 Januari 2023

Dewi Rizkiani

PERSETUJUAN SEMINAR

KARYA ILMIAH TERAPAN

Judul : **DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
MEKANISME *REPLACEMENT CREW* PADA *CREW
MANAGEMENT* ANTHONY VEDER REDERIJZAKEN
DI PT EQUINOX BAHARI UTAMA**

Nama : DEWI RIZKIANI

NIT : 0719008208

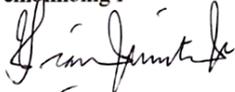
Program Studi : DIV TRANSPORTASI LAUT

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA, 26 JUNI 2023

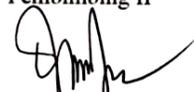
Menyetujui

Pembimbing I



Dian Junita Arisusanty, S.S.IT., M.M
Penata (III/c)
NIP.197606292010122001

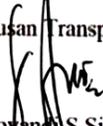
Pembimbing II



Femmy Asdiana, S.H., M.H.
Penata (III/c)
NIP.198509122008122003

Mengetahui,

Ketua Jurusan Transportasi Laut



Faris Novandi, S.Si.T., M.Sc
Penata Tk.I (III/d)
NIP 198411182008121003

**DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP MEKANISME
REPLACEMENT CREW PADA CREW MANAGEMENT ANTHONY
VEDER REDERIJZAKEN DI PT. EQUINOX BAHARI UTAMA**

Disusun dan Diajukan Oleh :

Dewi Rizkiani

NIT : 07.19.008.2.08

Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal, 21 Juli 2023

Menyetujui

Penguji I

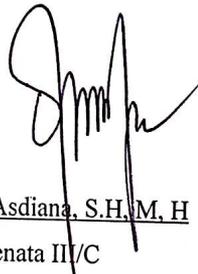


Otri Wani Sihalohe, S. ST

Penata Tk.I (III/D)

NIP. 198610172010122004

Penguji II



Femmy Asdiana, S.H., M. H

Penata II/C

NIP. 198509122008122003

Penguji III



Dian Junita A. S. S.IT., M.M

Penata Tk.I (III/D)

NIP. 197606292010122001

Mengetahui

Ketua Jurusan Transportasi Laut
Politeknik/Pelayaran Surabaya



Faris Novandi, S.Si.T., M.Sc

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19841118200812100

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini dimana merupakan suatu kewajiban setiap taruna dan taruni Politeknik Pelayaran Surabaya sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Terapan Transportasi Laut (D-IV) jurusan/Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Penyusunan karya ilmiah terapan ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama praktek darat di perusahaan pelayaran. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur- literatur yang berhubungan dengan judul karya ilmiah terapan yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah dengan judul:

**“DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP MEKANISME
REPLACEMENT CREW PADA *CREW MANAGEMENT* ANTHONY VEDER
REDERIJZAKEN DI PT EQUINOX BAHARI UTAMA”**

Dalam penyelesaian penulisan karya ilmiah terapan ini penulis mengalami banyak kesulitan dan hambatan, tetapi berkat bantuan dan dorongan dari para pembimbing penulisan karya ilmiah terapan ini dapat terselesaikan. Untuk itu tanpa mengurangi rasa hormat penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada yang terhormat:

1. Allah SWT karena atas ridho-Nya penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini dengan baik dan tepat waktu.
2. Bapak Heru Widada, M.M selaku direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya yang telah menyediakan fasilitas dan pelayanan, sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
3. Bapak Faris Novandi S.Si.T.,M.Sc selaku Ketua jurusan Transportasi Laut yang telah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Ibu Dian Junita Arisusanty,S.S.IT.,M.M selaku dosen pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan dukungan ,semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Ibu Femmy Asdiana,S.H,M.H. selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
6. Seluruh Civitas Akademik ,Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
7. Kepada keluarga saya, terutama yang sangat saya sayangi dan saya kagumi Ibunda Tercinta Ismawati, yang menjadi motivator dan tauladan yang baik bagi penulis.
8. Nenek dan Kakek (ALM) dan Adik-adik penulis : Rio Dwi Cahyo, Prabaswara Rangga , Pramudita Kirana yang sangat penulis sayangi dan selalu memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
9. Direktur CEO PT.PP Equinox, Bapak Angga Luthfi Eldrianto yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan prada kepada penulis.

10. Seluruh Direksi dan Karyawan PT. Equinox Bahari Utama, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis saat melakukan praktik darat/prada.
11. Kepada semua teman praktik darat (PRADA) saya selama di Equinox Bahari Utama yaitu: Nadifa Salsabila, Marsya Amanda, Erviana, Alvyan Prabowo, Nanda Firenza, Satria Adi, Fransiscus Gilbert, Alwan, dan Mujiono. Terimakasih atas bantuannya dan kerja sama yang baik selama menjalankan praktik darat.
12. Teman-teman Taruna dan Taruni TL Reguler, rekan-rekan angkatan 10, Kasta Nganjuk 10, terima kasih untuk cerita indahny (jazakumullahu khayr).
13. Sahabat-sahabat penulis BATAGOR Jr Group yaitu : Rindi Kartika, Savitri Kusuma, dan Ezra Sherina yang selalu memberikan semangat, canda dan tawa serta selalu ada dalam suka maupun duka.
14. Dua sahabat terbaik Anastasya Buldant dan Linda Sri Wahyuni yang selalu memberikan semangat, perhatian, dan dukungan kepada penulis.
15. Teman baik penulis Fernanda Alanasyari yang selalu menjadi pendengar baik dan memberikan semangat penulis dalam pengerjaan Karya Ilmiah Terapan ini.
16. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis untuk menyelesaikan pendidikan di Politeknik Pelayaran Surabaya baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh

kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan Karya Ilmiah Terapan ini.

Surabaya, 29 Juli 2023

Penulis

ABSTRAK

Pandemi Covid-19 memberikan dampak yang sangat besar bagi kegiatan perekonomian global di seluruh penjuru dunia termasuk pada kegiatan *replacement crew* di Indonesia. *Replacement crew* merupakan kegiatan yang sangat penting dimana terdapat proses pergantian *crew* lama dengan *crew* baru untuk bekerja di kapal. Kegiatan ini dilakukan oleh perusahaan pelayaran PT. Equinox Bahari Utama yang mengageni kapal-kapal milik *principal* dari berbagai negara salah satunya Anthony Veder Rederijzaken. Kegiatan *replacement crew* belum berjalan dengan baik dan perlu dilakukan beberapa perbaikan serta evaluasi. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana prosedur, kendala, dan upaya yang dilakukan oleh *crew management* Anthony Veder di PT. Equinox Bahari Utama dalam kegiatan *replacement crew* pada saat pandemi Covid-19.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci bagaimana dampak pandemi Covid-19 terhadap kegiatan *replacement crew* Anthony Veder di PT. Equinox Bahari Utama. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi dalam kegiatan *replacement crew*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kendala yang dihadapi dalam proses *replacement crew* adalah permintaan *crew* mendadak, *crew* terpapar Covid-19, lembaga pengurusan sertifikat dan visa terbatas, tidak ada *crew* pengganti, dan sistem *filling* dokumen yang belum rapi. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut adalah membuat perencanaan pergantian *crew* minimal 3 bulan, membuat jadwal cadangan, memberikan *reward* terhadap *crew* sebagai bentuk motivasi, menghimbau kepada pelaut dan *crewing staff* untuk selalu aware terkait sertifikat yang harus direvalidasi, dan memperbaiki sistem aplikasi elektronik. Dengan demikian PT. Equinox Bahari Utama dapat memperbaiki pelaksanaan *replacement crew* kapal Anthony Veder Rederijzaken di kemudian hari.

Kata kunci: *Replacement Crew*, *Crewing*, Pandemi, Covid-19

ABSTRACT

The Covid-19 pandemic has had a huge impact on global economic activities throughout the world, including replacement crew activities in Indonesia. Replacement crew is a very important activity where there is a process of replacing old crew with new crew to work on the ship. This activity is carried out by the shipping company PT. Equinox Bahari Utama, which agents ships owned by principals from various countries, one of which is Anthony Veder Rederijzaken. Crew replacement activities have not gone well and some improvements and evaluations need to be carried out. The purpose of this research is to find out the procedures, constraints, and efforts made by Anthony Veder's crew management at PT. Equinox Bahari Utama in crew replacement activities during the Covid-19 pandemic.

This study uses a qualitative descriptive method with a detailed description of the impact of the Covid-19 pandemic on Anthony Veder's replacement crew activities at PT. Major Marine Equinoxes. Data collection was carried out by interviews, observation, and documentation in replacement crew activities. The results showed that the obstacles encountered in the crew replacement process were sudden crew requests, crew exposure to Covid-19, limited certificate and visa management institutions, no crew replacements, and an untidy document filling system. Efforts made to overcome these obstacles are planning crew turnover for at least 3 months, making backup schedules, giving rewards to crew as a form of motivation, reminding seafarers and crewing staff to always be aware of certificates that must be revalidated, and improving electronic application systems. Thus PT. Equinox Bahari Utama can improve the replacement crew for the Anthony Veder Rederijzaken ship at a later date.

Keywords: Crew Replacement, Crewing, Pandemic, Covid-19

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
PERSETUJUAN SEMINAR	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I_PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. RUMUSAN MASALAH	4
C. BATASAN MASALAH	5
D. TUJUAN PENELITIAN	5
E. MANFAAT PENELITIAN	5
BAB II_TINJAUAN PUSTAKA	7
A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA	7
B. LANDASAN TEORI	14
1. Pengertian Dampak.....	14
2. Pengertian Pandemi	14
3. Pengertian Virus Corona/ Covid-19	15
4. Pengertian Mekanisme	16
5. Pengertian Replacement.....	17
6. Pengertian <i>Crew</i> atau Awak Kapal.....	19
7. Pengertian <i>Management</i> atau Manajemen	26
C. KERANGKA PIKIR PENELITIAN.....	28

BAB III METODE PENELITIAN	30
A. JENIS PENELITIAN	30
B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN.....	31
C. JENIS DAN SUMBER DATA	32
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	32
E. TEKNIK ANALISIS DATA	34
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	36
A. GAMBARAN UMUM OBJEK YANG DITELITI.....	36
1. Profil Perusahaan	36
2. Visi dan Misi Perusahaan.....	38
3. Struktur Organisasi PT. Equinox Bahari Utama	39
B. HASIL PENELITIAN	44
1. Profil Responden	46
2. Daftar Pertanyaan Wawancara	49
3. Prosentase <i>crewchange</i> sebelum dan saat pandemi Covid-19	54
C. PEMBAHASAN	62
1. Mekanisme Replacement Crew	62
2. Kendala yang timbul dari kegiatan <i>replacement crew</i> pada saat pandemi Covid-19.....	81
3. Upaya / Pemecahan masalah terkait <i>replacement crew</i> pada saat pandemi Covid-19.....	85
BAB V PENUTUP	89
A. KESIMPULAN	89
B. SARAN.....	90
DAFTAR PUSTAKA	91
HASIL WAWANCARA.....	94
LAMPIRAN	105

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya.....	7
Tabel 4. 1 Daftar kapal Anthony Veder Rederijzaken.....	44
Tabel 4. 2 Data Rank Crew Kapal Anthony Veder	45
Tabel 4. 3 Daftar responden berdasarkan jenis kelamin	46
Tabel 4. 4 Daftar responden berdasarkan usia.....	47
Tabel 4. 5 Daftar responden berdasarkan jabatan.....	48
Tabel 4. 6 Hasil Wawancara.....	49
Tabel 4. 7 Data Chart <i>crew on board</i> 2019	54
Tabel 4. 8 Data Chart <i>crew on board</i> 2021	55
Tabel 4. 9 Estimasi jadwal pergantian <i>crew</i> AV	72
Tabel 4. 10 Dokumen <i>replacement crew</i>	73

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian	28
Gambar 4. 1 Gedung PT Perusahaan Pelayaran Equinox	36
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. Equinox	39
Gambar 4. 3 Grafik <i>Master on Board</i>	56
Gambar 4. 4 Grafik <i>CO on Board</i>	57
Gambar 4. 5 Grafik <i>2O & 3O on Board</i>	57
Gambar 4. 6 Grafik <i>CE on Board</i>	58
Gambar 4. 7 Grafik <i>2E & 3E on Board</i>	59
Gambar 4. 8 Grafik <i>ETO on Board</i>	59
Gambar 4. 9 Grafik <i>Rating on Board</i> sebelum pandemi	60
Gambar 4. 10 Grafik <i>Rating on Board</i> pada saat pandemi	61
Gambar 4. 11 Mekanisme <i>Replacement Crew</i>	62
Gambar 4. 12 COB Planning CICE Desember 2021	63
Gambar 4. 13 <i>Checklist</i> dokumen <i>crew</i>	64
Gambar 4. 14 Lemari Penyimpanan File <i>crew</i>	70
Gambar 4. 15 Kegiatan <i>Clearance</i> dokumen	72
Gambar 4. 16 File Map <i>Crew</i>	85

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Secara historis, Indonesia merupakan salah satu negara maritim. Secara geografis Indonesia terletak diantara 2 samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang menghubungkan antar Benua Asia dan Australia. Berdasarkan konvensi UNCLOS tahun 1982, Indonesia merupakan suatu negara kepulauan yang memiliki lebih dari 17 ribu pulau, dengan garis pantai lebih dari 99.000 km.¹ Dua pertiga luas wilayah Indonesia merupakan kawasan perairan sehingga Indonesia merupakan suatu negara kepulauan dengan perairannya yang lebih luas dari daratan sehingga dikategorikan sebagai negara maritim. Indonesia mengandalkan negara maritim dalam berbagai aspek perhubungan dan ekonomi. Hal inilah yang menyebabkan transportasi laut di Indonesia sangat dibutuhkan mengingat Indonesia adalah negara kepulauan dimana untuk menempuh jarak dari satu pulau dengan pulau lainnya diperlukan sarana pengangkutan laut yang memadai. Sarana pengangkutan laut ini harus dikelola, dirawat, dan diawasi pelaksanaannya secara rutin mengingat betapa pentingnya sarana pengangkutan laut di Indonesia. Menurut Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut yang sangat strategis

¹ Tim Kreatif, “*Super Sukses AKM Asesmen Kompetensi Minimum Literasi Membaca dan Numerasi*” (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2020), hal. 21.

bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.²

Transportasi laut merupakan urat nadi perekonomian suatu negara bahkan dalam tingkat dunia atau internasional, transportasi laut bagaikan detak jantung perdagangan internasional yang dapat menggerakkan sendi perekonomian. Oleh karena itu, transportasi laut memegang peranan utama dalam kehidupan dan pengembangan wilayah suatu negara. Pertumbuhan ekonomi terjadi apabila perdagangan meningkat, sementara pertumbuhan ekonomi itu sendiri menciptakan lebih banyak perdagangan.

Di Indonesia terdapat banyak perusahaan pelayaran yang membutuhkan perusahaan *manning agency* untuk *supply crew* salah satunya adalah PT. Equinox Bahari Utama. Perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan *crewing manning agency* terbesar di Indonesia yang bergerak di bidang *manning agent* dan membawahi beberapa klien/ *principal*, salah satunya adalah Anthony Veder Rederijzaken. Dalam upaya memberikan pelayanan terbaik kepada *principal* serta untuk memperpanjang usia kontrak kerja yang telah terjalin dengan pihak Anthony Veder maka PT. Equinox Bahari Utama dituntut untuk mampu mengelola sumber-sumber daya yang tersedia secara terencana, terutama sumber daya manusia sebagai tenaga pelaksana operasional perusahaan untuk menghasilkan daya guna dan hasil guna dalam setiap kegiatan perusahaan pelayaran khususnya di atas kapal. Hal

² Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

ini dilakukan tidak hanya selektif pada saat proses *recruitment* tetapi juga harus mampu mempertahankan dengan mengadakan kontrol terkait kualitas yang dimiliki oleh awak kapal secara kontinu.

Berdiri sejak tahun 1973, Anthony Veder Rederijzaken merupakan salah satu perusahaan yang menyediakan jasa transportasi laut asal Belanda yang bergerak dibidang pengangkutan gas dan petrokimia seperti LNG, LPG, CO₂, Ethylene, dan Propylene. Anthony Veder Rederijzaken, telah mempekerjakan pelaut-pelaut Indonesia baik pada level *Rating* maupun *Officer* atau perwira, termasuk taruna yang melakukan praktek kerja/ magang. Sejak tahun 2015 Anthony Veder Rederijzaken bekerja sama dengan PT. Equinox Bahari Utama untuk merekrut pelaut-pelaut Indonesia.

Pada awal tahun 2019 seluruh negara di berbagai penjuru dunia diserang oleh salah satu virus yang dikenal dengan nama virus Covid-19 sehingga berdampak pada segala aspek perekonomian global salah satunya Indonesia. Permasalahan yang timbul akibat wabah Covid-19 diantaranya adalah terjadinya keterlambatan *crewchange* pada crew yang akan melakukan *sign on/off* dan persediaan kebutuhan di atas kapal mulai menipis dikarenakan semua *crew* kapal tidak diizinkan untuk melakukan pesisir. Untuk menyikapi dampak dari virus Covid-19 ini pemerintah Indonesia membuat peraturan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dimana semua perjalanan dibatasi bahkan ditutup sementara, peraturan lainnya juga dibuat untuk para karyawan agar bekerja dari rumah atau *Work From Home* (WFH), masuk kantor secara bergantian dan terjadwal sehingga tidak membuat kerumunan di kantor yang

dapat mengakibatkan virus ini penyebarannya semakin meluas. Permasalahan virus Covid-19 tersebut juga menjadi faktor yang berpengaruh besar terhadap perusahaan *crewing agency* di Indonesia salah satunya adalah PT. Equinox Bahari Utama .

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk mengambil judul **“Dampak Pandemi Covid-19 terhadap Mekanisme *Replacement Crew* pada *Crew Management Anthony Veder Rederijzaken* di PT. Equinox Bahari Utama”**.

Sehingga penulis dapat mengetahui langkah efektif dan efisien yang dapat dilakukan oleh perusahaan dalam kegiatan *replacement crew* pada saat pandemi Covid-19.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengambil rumusan masalah yang dapat menjadi acuan dalam penulisan ini.

Adapun permasalahan yang akan penulis bahas dalam proposal ini antara lain:

1. Bagaimana mekanisme pelaksanaan *replacement crew* Anthony Veder di PT. Equinox Bahari Utama pada saat pandemi Covid-19?
2. Apa saja kendala yang timbul dan upaya yang dilakukan oleh PT. Equinox Bahari Utama terhadap proses *replacement crew* Anthony Veder pada saat pandemi Covid-19?

C. BATASAN MASALAH

Sesuai dengan judul yang dipilih, dimana ruang lingkupnya sangat luas, maka penulis tidak membahas keseluruhan tetapi hanya membahas mengenai mekanisme *replacement crew principal* Anthony Veder Rederijzaken di PT Equinox Bahari Utama dan permasalahan yang timbul pada saat pandemi Covid-19.

D. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan ini adalah:

1. Untuk mengetahui prosedur pelaksanaan *replacement crew* Anthony Veder di PT. Equinox Bahari Utama pada saat pandemi Covid-19.
2. Untuk mengetahui kendala dan upaya yang dilakukan oleh PT. Equinox Bahari Utama terhadap proses *replacement crew* Anthony Veder pada saat pandemi Covid-19.

E. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis:
 - a. Sebagai tambahan pengetahuan untuk para pembaca mengenai manajemen perusahaan *crewing agency* beserta permasalahan yang dihadapinya.
 - b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

2. Manfaat Praktis:

a. Bagi crew kapal dan perusahaan

Sebagai bahan pertimbangan kepada PT Equinox Bahari Utama agar dapat lebih baik dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew*. Serta sebagai referensi dalam melakukan perbaikan dan evaluasi bagi PT Equinox Bahari Utama berkiprah di dunia bisnis yang bergerak di bidang *crewing agency*.

b. Bagi Politeknik Pelayaran Surabaya

Dapat digunakan untuk menjadi bahan bacaan di kampus bagi taruna/taruni dan masyarakat umum serta dapat digunakan oleh semua pihak yang membutuhkan secara bijaksana terutama informasi mengenai mekanisme *replacement crew* terhadap kegiatan *crewing management* Anthony Veder Rederijzaken oleh PT. Equinox Bahari Utama pada saat pandemi Covid-19.

c. Bagi penulis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan khususnya tentang mekanisme *replacement crew* Anthony Veder oleh PT. Equinox Bahari Utama pada saat pandemi Covid-19, serta mampu mempraktekkan teori-teori yang didapat selama mengikuti pendidikan, dan juga sebagai persyaratan kelulusan dari program Diploma IV Politeknik Pelayaran Surabaya. Serta melatih penulis dalam menuangkan pemikiran ataupun pendapat dalam bahasa yang dapat dipertanggung jawabkan.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

NO	JUDUL JURNAL	PENULIS	KESIMPULAN	PERBEDAAN PENELITIAN
1.	Analisis Mekanisme <i>Replacement Crew</i> Kapal Guna Memperlancar <i>Crewing Management</i> di PT. Jasindo Duta Segara	Yusuf Sutrisno (2017)	Dari hasil observasi, pengamatan, dan analisa serta pembahasan dapat disimpulkan bahwa mekanisme <i>replacement crew</i> di PT. Jasindo Duta Segara mengalami beberapa kendala yang menghambat kelancaran <i>crewing management</i> seperti <i>control waiting list kapal</i> yang belum rapi, permintaan crew kapal yang mendadak, pengarsipan dengan <i>system filling</i> kardus, dan sedikitnya minat <i>crew</i> untuk bekerja pada perusahaan Korea.	Pada penelitian sebelumnya membahas mengenai kegiatan <i>replacement crew</i> untuk seluruh ship owner yang bekerja sama dengan PT. Jasindo Duta Segara dan terjadi sebelum adanya pandemi Covid-19, sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan mekanisme <i>replacement crew</i> hanya fokus kepada satu <i>principal/ship owner</i> yaitu Anthony Veder Rederijzaken yang bekerja sama

				dengan PT. Equinox Bahari Utama dan terjadi saat pandemi Covid-19.
2.	<i>Covid-19 in the maritime setting: the challenges, regulation, and the international response</i>	Suzanne Stannard (2020)	Dari hasil analisa dan pembahasan pada penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa industri maritim telah menghadapi banyak tantangan yang mempengaruhi kesehatan dan kesejahteraan pelaut saat pandemi Covid -19 berlangsung. Selama pandemi Covid-19 manajemen diatas kapal sangat diperketat mengingat untuk menghindari resiko yang dapat menghambat pekerjaan. Manajemen tersebut diantaranya seperti pemberlakuan karantina crew yang terindikasi Covid-19 di	Pada penelitian sebelumnya membahas lebih dalam terkait Covid-19 dalam pengaturan maritim dan fokus terhadap manajemen resiko serta dampak akibat Covid-19 terhadap crew yang berada di atas kapal. Sedangkan pada penelitian yang lakukan fokus terhadap bagaimana prosedur <i>replacement crew</i> dan mencari kendala yang menghambat proses pergantian crew tersebut selama pandemi Covid-19.

			<p>kabin khusus, penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), larangan untuk pesiar, dan lain-lain.</p> <p>Kesehatan mental pelaut terganggu karena sangat sulit untuk melakukan <i>crew change</i> di kapal saat pandemi.</p>	
3.	<p><i>A study on the effects of covid-19 pandemic on Nigerian seafarers</i></p>	<p>Uka J. Okoleke & Moses O. Aponjolosun (2020)</p>	<p>Pada penelitian ini mengkaji secara rinci dampak pandemi Covid-19 terhadap industri perkapalan, dengan fokus pada permasalahan terkait operasional pelabuhan serta kondisi kerja dan kehidupan pelaut di atas kapal niaga. Covid-19 sangat berdampak pada industri pelayaran Nigeria dan pelayaran global pada umumnya. Tidak ada keraguan bahwa akan ada resesi global sebagai akibat dari pandemi ini yang telah</p>	<p>Pada penelitian tersebut membahas secara rinci terkait dampak pandemi terhadap kesejahteraan pelaut Nigeria baik yang berada di kapal maupun yang sedang di darat. Penelitian ini juga membahas terkait kerugian yang diakibatkan oleh pandemi terhadap perekonomian global. Sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan tidak</p>

			mempengaruhi setiap sektor ekonomi, namun, pemberantasan dini virus ini dan pembukaan penuh ekonomi oleh negara-negara akan membantu dalam pemulihan dari peristiwa bencana ini tepat waktu.	membahas secara rinci mengenai dampak terhadap perekonomian dan fokus terhadap mekanisme serta kendala yang dihadapi saat <i>crew change</i> untuk pelaut pelaut Indonesia di Anthony Veder.
4.	<i>COVID-19 outbreak on the Diamond Princess cruise ship: estimating the epidemic potential and effectiveness of public health countermeasures</i>	J Rocklov, H Sjodin, A Wilder-Smith (2020)	Berdasarkan analisis dan penelitian dari jurnal tersebut dapat disimpulkan bahwa kapal pesiar Diamond Princess merupakan jenis kapal besar yang mampu menampung 3700 orang dimana 619 yang terdiri dari penumpang dan awak kapal terindikasi Covid-19. Kondisi kapal pesiar jelas memperkuat penyakit yang sudah sangat mudah menular. Maka kebijakan dari pihak Diamond Princess adalah dengan	Pada penelitian tersebut penulis membahas terkait kasus penularan Covid-19 yang terjadi di kapal pesiar Diamond Princess dan bagaimana cara mengatasi permasalahan tersebut. Sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan membahas terkait dengan prosedur <i>replacement crew</i> untuk kapal gas, dan membahas terkait

			<p>mengevakuasi penumpang, melakukan pemindahan dan isolasi penumpang yang sakit untuk mencegah lebih banyak penumpang dan awak yang tertular.</p>	<p>kendala dan bagaimana upaya yang dilakukan dalam menghadapi permasalahan pelaksanaan <i>replacement crew</i>.</p>
5.	<p><i>Covid-19 Border Closures Cause Humanitarian Crew Change Crisis at Sea</i></p>	<p>Christian De Beukelaer (2021)</p>	<p>Dari analisa dan pembahasan pada penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa virus Covid-19 mengakibatkan “krisis kemanusiaan” dalam dunia maritim. Penutupan perbatasan untuk mencegah penyebaran virus justru mengakibatkan perpanjangan kontrak yang melanggar MLC 2006 dan penundaan jadwal pergantian awak kapal. Banyak pelaut yang kontraknya telah selesai terlantar di kapal selama berbulan- bulan dan calon pelaut pengganti di rumah</p>	<p>Pada penelitian sebelumnya membahas lebih dalam mengenai dampak yang diakibatkan virus Covid-19 terhadap pergantian awak kapal di berbagai negara yang beresiko terhadap kesehatan dan kesejahteraan pelaut. Sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan membahas secara keseluruhan mulai dari proses <i>replacement crew</i>, kendala dan hambatan, serta upaya yang dilakukan oleh</p>

			tidak dapat menggantikan. Hal ini beresiko menyebabkan kerusakan besar pada kesehatan mental dan kesejahteraan terhadap pelaut.	manajemen Anthony Veder di PT Equinox Bahari Utama pada saat pandemi Covid-19.
6.	Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Keterlambatan <i>Crew Change</i> Perwira Kapal MV. Navigator Pluto di PT. Equinox Bahari Utama	Rizka Adha Surya Pratama (2022)	Dari hasil observasi, studi pustaka, wawancara, dokumentasi, dan analisa dapat disimpulkan bahwa keterlambatan <i>crew change</i> perwira kapal disebabkan oleh adanya awak kapal yang terpapar Covid-19 dan adanya larangan awak kapal Indonesia untuk memasuki pelabuhan negara tertentu. Hal tersebut membuat kegiatan <i>crew change</i> tertunda. Untuk itu, upaya yang dilakukan adalah dengan mewajibkan PCR Tes bagi awak kapal dan	Dari hasil observasi, studi pustaka, wawancara, dokumentasi, dan analisa dapat disimpulkan bahwa keterlambatan <i>crew change</i> perwira kapal disebabkan oleh adanya awak kapal yang terpapar Covid-19 dan adanya larangan awak kapal Indonesia untuk memasuki pelabuhan negara tertentu. Hal tersebut membuat kegiatan <i>crew change</i> tertunda.

			vaksinasi minimal dosis ke-2 sebelum <i>on board</i> .	Untuk itu, upaya yang dilakukan adalah dengan mewajibkan PCR Tes bagi awak kapal dan vaksinasi minimal dosis ke-2 sebelum <i>on board</i> .
--	--	--	--	---

Sumber:

<http://repository.pip-semarang.ac.id/>. Diakses pada tanggal 30 Oktober 2022.

<http://repository.pip-semarang.ac.id/>. Diakses pada tanggal 07 Oktober 2022.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X21002724>. Diakses pada tanggal 24 Oktober 2022.

https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/viewFile/69660/51219. Diakses pada tanggal 25 Oktober 2022.

<https://jsdtl.sciview.net/index.php/jsdtl/article/view/106/7> Diakses pada tanggal 8 November 2022.

<https://academic.oup.com/jtm/article/27/3/taaa030/5766334> Diakses pada tanggal 8 November 2022.

B. LANDASAN TEORI

1. Pengertian Dampak

Menurut Ekawati Marhaenny (2020:196) dampak adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberikan kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya.³ Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2008:312) dampak adalah benturan atau pengaruh kuat yang mendatangkan akibat (baik negatif maupun positif).⁴

Dampak adalah segala sesuatu yang timbul akibat adanya suatu kejadian dan menghasilkan perubahan yang berpengaruh positif ataupun negatif. Pengaruh positif dapat menghasilkan perubahan kearah yang lebih baik, sedangkan pengaruh negatif dapat menghasilkan perubahan kearah yang lebih buruk.

2. Pengertian Pandemi

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2008:1134), Pandemi berarti wabah yang berjangkit serempak di mana-mana meliputi daerah geografi yang luas.⁵ Wabah penyakit yang dimaksud adalah kategori penyakit menular dan memiliki garis infeksi berkelanjutan. Maka, jika ada

³ Ekawati Marhaenny, "*Dampak Jalan Tol terhadap Pulau Jawa*" (Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata, 2020), hal. 196.

⁴ Departemen Pendidikan Nasional, "*Kamus Bahasa Indonesia*" (Jakarta: Tim Redaksi Kamus Bahasa Indonesia, 2008), hal. 312.

⁵ Ibid., hal. 1134.

kasus terjadi di beberapa negara lainnya selain negara asal, akan tetap digolongkan sebagai pandemi.

3. Pengertian Virus Corona/ Covid-19

Menurut situs WHO, virus corona adalah keluarga besar virus yang dapat menyebabkan penyakit pada hewan atau manusia. Virus ini dinyatakan sebagai pandemi oleh *World Health Organization* (WHO) pada tanggal 11 Maret 2020. Virus ini berasal dari kota Wuhan, China dan telah membunuh ribuan bahkan belasan ribu orang dari berbagai negeri. Virus ini sangat mudah menyebar dengan cepat dan pada waktu itu belum dapat dikendalikan dengan alat maupun obat yang sudah diuji cobakan, Direktur Jendral *World Health Organization* Tedros Adhanom Gebreyesus.

Yunus (2020:3) mengungkapkan bahwa *Coronavirus* adalah sekumpulan virus dari *subfamily Orthocoronavirinae* dalam keluarga *Coronaviridae* dan ordo *Nidovirales*. Kelompok virus ini yang dapat menyebabkan penyakit pada burung dan mamalia, termasuk manusia. Pada manusia, corona virus menyebabkan infeksi saluran pernapasan yang umumnya ringan, seperti pilek, meskipun beberapa bentuk penyakit seperti; SARS, MERS, dan Covid-19 sifatnya lebih mematikan.⁶

Menurut *Centers for Disease Control and Prevention* (CDC), faktor risiko yang paling penting adalah kontak langsung dengan penderita Covid-19. Baik itu tinggal serumah, atau memiliki riwayat berpergian ke

⁶ Yunus N.R. "Kebijakan Pemberlakuan Lockdown Sebagai Antisipasi Penyebaran Corona Virus Covid-19" (Jakarta: UIN Jakarta, 2020). hal. 3.

tempat pandemik. Dan tenaga medis adalah salah satu risiko paling tinggi tertular SARS-CoV-2 ini.

Menurut buku diagnosis dan tatalaksana Covid-19 di Indonesia yang disusun oleh Perhimpunan Dokter Paru Indonesia (PDPI) tahun 2020, tatalaksana untuk pasien *coronavirus disease* 2019 dibagi menjadi tatalaksana Orang Tanpa Gejala (OTG), orang dengan gejala ringan, sedang, dan berat, adapun penjelasan dari ketiganya sebagai berikut:

- 1) Orang Tanpa Gejala (OTG) Untuk orang tanpa gejala, isolasi mandiri di rumah selama 14 hari dan dipantau oleh Fasilitas Kesehatan Tingkat Primer (FKTP) melalui telepon.
- 2) Orang dengan gejala ringan untuk pasien dengan gejala ringan, melakukan isolasi mandiri di rumah selama 14 hari dan ditangani serta dikontrol oleh FKTP (puskesmas) selama 14 hari sebagai pasien rawat jalan.
- 3) Orang dengan gejala sedang harus dirujuk ke rumah sakit rujukan Covid19 dan diisolasi selama 14 hari.
- 4) Orang dengan gejala berat harus isolasi diri di rumah sakit rujukan serta dirawat di ruang isolasi.

4. Pengertian Mekanisme

Menurut Moenir (2012) dalam Yusuf Sutrisno, (2017:40) mekanisme adalah suatu rangkaian kerja sebuah alat yang digunakan dalam menyelesaikan sebuah masalah yang berkaitan dengan proses kerja, tujuannya adalah untuk menghasilkan hasil yang maksimal serta

mengurangi kegagalan.⁷ Sedangkan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2008:1023) mekanisme adalah penggunaan mesin, alat-alat dari mesin, hal kerja suatu organisasi, hal yang saling bekerja seperti mesin (kalau yang satu bergerak, yang lain turut bergerak).⁸

Berdasarkan pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa pengertian mekanisme adalah suatu alat atau sistem yang digunakan dalam proses kerja oleh suatu kelompok atau organisasi yang bertujuan untuk menghasilkan hasil yang maksimal serta mengurangi kegagalan.

5. Pengertian Replacement

Dalam kamus bahasa inggris *replacement* memiliki arti penggantian, diambil dari kata *replace* yang berarti mengganti. Istilah kata *replacement* dapat berbeda maknanya sesuai dengan penggunaannya. Arti *replacement* dalam asuransi menurut Andreas Freddy (2017:126) adalah ganti rugi pada asuransi dengan cara mengganti barang yang rusak atau hilang.⁹ Arti *replacement* dalam ilmu geologi menurut Muhammad Chairul (2017:49) merupakan proses penggantian mineral oleh pelarutan kimia sehingga terjadi mineral baru.¹⁰ Sedangkan menurut Tim Waiwai (2018:133) *replacement* dalam dunia *voice over* adalah proses merekam ulang dialog

⁷ Yusuf Sutrisno. Skripsi: “*Analisis Mekanisme Replacement Crew Kapal Guna Memperlancar Crewing Management di PT. Jasindo Duta Segara*” (Semarang: Jurnal PIP Semarang, 2017), hal. 40.

⁸ Departemen Pendidikan Nasional, Op.cit., hal. 1023.

⁹ Andreas Freddy, “*Hati-Hati Berasuransi*” (Jakarta: PT. Elex Media Komputindo, 2017), hal. 126.

¹⁰ Muhammad Chaerul, “*Pengantar Ilmu Batuan*” (Sulawesi: YCAB Publisher, 2017), hal. 49.

yang rusak atau tidak dapat direkam pada saat proses perekaman suara di lapangan.¹¹

Menurut Engkos Kosasih dalam Yusuf S (2017: 10), terdapat perusahaan pelayaran yang menganut sistem pengawakan seperti laut tetap, seperti umumnya di Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Namun banyak perusahaan yang menganut sistem pengawakan secara kontrak seperti umumnya 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 (mutasi naik atau turun), ABK cuti, sakit, pendidikan dan sebagainya¹².

Replacement crew / pergantian *crew* kapal disebabkan oleh beberapa kemungkinan seperti masa kontrak kerja awak kapal yang telah habis atau selesai, sakit, permintaan turun lebih cepat (*sign-off earlier*), cuti, permintaan kapten atau atasan, meninggal, mengikuti diklat kepelautan, dan sebagainya.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa *replacement crew* merupakan kegiatan pergantian *crew* dan sangat penting serta memerlukan perhatian khusus untuk perusahaan pelayaran maupun perusahaan *crewing manning agency*. Kegiatan tersebut melibatkan banyak

¹¹ Tim Waiwai Studio, “*Dunia Voice Over*” (Yogyakarta: Dianda Kreatif, 2018), hal. 133.

¹² Yusuf Sutrisno, Op.cit. hal. 10.

pihak mulai dari *ship owner* selaku pemilik kapal, perusahaan pelayaran sebagai *crewing manning agency*, nahkoda, dan *crew* kapal.

6. Pengertian *Crew* atau Awak Kapal

Crew adalah para pekerja. Arti lain dari *crew* adalah para pegawai, kru, awak kapal, awak pesawat dan lainnya. kata ini populer digunakan dalam menyebut pekerja dalam suatu tim.

Menurut Undang-undang RI No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, “Awak Kapal adalah orang 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”. Dan dijelaskan kembali pada Ayat 41 , “Nakhoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.¹³

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *crew* atau awak kapal adalah pekerja atau pegawai yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal yang dipimpin oleh nahkoda sebagai pemegang jabatan tertinggi untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.

¹³ Undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 1:40-41.

a. Jabatan-jabatan Awak Kapal

1) *Deck Departement*

Bertanggung jawab untuk navigasi kapal, pemeliharaan kapal, operasional kapal, operasional pelayaran, dan semua urusan hukum perizinan kapal. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *Deck Departement* :

a) Master/ Nahkoda

Master adalah perwira tertinggi serta wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di struktur kapal. Nahkoda bertanggung jawab penuh atas kehidupan semua personel di kapal, keamanan kapal, kargo, lingkungan, dan bertanggung jawab kepada perusahaan.

b) *Chief Officer/* Mualim I

Merupakan perwira tinggi di bawah master/ nahkoda yang bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar, pengatur arah navigasi dan bertanggung jawab penuh atas semua peralatan *deck department*.

c) *Second Officer/* Mualim II

Merupakan perwira tinggi dibawah *Chief Officer/* Mualim I yang bertugas membantu *Chief Officer* dalam bertanggung jawab untuk peralatan navigasi ruang kemudi, membuat jalur/ rute pelayaran, dan pengatur arah navigasi.

d) *Third Officer/* Mualim III

Merupakan perwira tinggi dibawah *Second Officer* yang bertugas membantu *Second Officer* dalam mengatur, memeriksa, dan memelihara alat-alat keselamatan/*safety* kapal dan pemegang urusan administrasi umum.

e) *Radio Officer/* Markonis

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

f) *Boatswain/* Bosun

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

g) *Pumpman /* operator pompa (khusus kapal tanker)

Membantu pemeliharaan rutin mesin dan peralatan deck terutama pompa dan bertugas membuat laporan kepada *Chief Officer*.

h) *Able Bodied Seaman (AB)/* Juru Mudi

Bertugas pada kegiatan di ruang kemudi, kargo, dan operasional pelayaran.

i) *Ordinary Seaman (OS) /* Kelasi

Membantu *Able Body* (AB), mendukung pejabat deck dalam semua aspek kegiatan di ruang kemudi, kargo, dan operasional

pelayaran, kesiapan peralatan, kebersihan *deck* dibawah pengawasan bosun, dan *pumpman* jika diperlukan.

2) *Engine Departement*

Bertanggung jawab menjalankan dan melakukan pemeliharaan peralatan mekanik dan listrik di seluruh kapal termasuk mesin utama, boiler, pompa, generator listrik, generator plan refrigerasi, dan penyimpanan air tawar. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *engine department*:

a) *Chief Engineer/ Kepala Kamar Mesin (KKM)*

Merupakan pejabat tinggi yang bertanggung jawab penuh terhadap departemen mesin dan bertanggung jawab langsung kepada master/ nahkoda terkait segala hal yang berhubungan dengan mesin.

b) *First Engineer / Masinis I*

Merupakan pejabat departemen mesin yang bertanggung jawab kepada KKM atas kegiatan operasi sehari-hari yang dilakukan di departemen mesin, bertanggung jawab penuh atas mesin induk dan memimpin anak buah kapal di departemen mesin.

c) *Second Engineer/ Masinis II*

Adalah pejabat mesin yang bertanggung jawab kepada masinis I atas kondisi dan pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, pompa bahan bakar, dan minyak pelumas.

d) *Third Engineer/ Masinis III*

Merupakan pejabat mesin yang berada di bawah Masinis II dan bertanggung jawab penuh atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara , pemurni, generator air tawar, boiler, mesin sekoci, serta membantu dalam pengisian bahan bakar.

e) *Electrician /Juru Listrik*

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

f) *Foreman/ Mandor Mesin*

Foreman bertugas membuat laporan kegiatan di ruang mesin ke mengawasi *Oiler* dan *Wiper*.

g) *Oiler/ Juru Minyak*

Oiler bertugas membantu mandor mesin dalam hal perminyakan, menjaga dan memelihara serta melakukan perbaikan terhadap mesin.

h) *Fitter/ Juru Las*

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

i) *Wiper*

Bertugas membantu mandor mesin, juru minyak dalam menjaga, memelihara, melakukan pembersihan dan perbaikan terhadap mesin.

3) *Catering Department*

Bertanggung jawab untuk semua aspek kuliner diatas kapal, binatu dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering depoartment*:

a) *Cook/koki*

Bertanggung jawab atas *catering department* di kapal. Mengatur anggaran dan control pedoman makanan dalam batas yang ditetapkan oleh master/ nahkoda, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab untuk mempromosikan nilai-nilai gizi, serta memasak untuk seluruh *crew* kapal.

b) *Messboy/ pelayan* (kapal tertentu)

Messboy bertugas membantu tugas koki dalam menyiapkan makanan untuk *crew* kapal, menjaga kebersihan area ruang makan dan dapur kapal, serta membantu menghidangkan makanan untuk *crew* kapal.

b. Syarat menjadi Awak Kapal

- 1) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun.
- 2) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan dari rumah sakit yang ditunjuk pemerintah.
- 3) Memiliki sertifikat pelaut *Certificate of Competency* (COC) dan *Certificate of Proficiency* (COP).
- 4) Pengukuhan (*Endorsment*) bagi yang akan memegang jabatan minimal sebagai *Officer on Watch*.

- 5) Memiliki buku kesehatan yang dikeluarkan oleh dinas kesehatan.
 - 6) Memiliki perjanjian kerja laut.
 - 7) Buku pelaut yang disahkan oleh Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).
 - 8) Memiliki paspor yang diterbitkan oleh imigrasi pelabuhan.
- c. Kewajiban awak kapal
- 1) Menaati perintah perusahaan
 - 2) Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang telah ditetapkan
 - 3) Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
 - 4) Bekerja sekuat tenaga dan mengerjakan segala sesuatu yang diperintahkan oleh nahkoda
- d. Pekerjaan awak kapal dijelaskan dalam:
- 1) Sijil awak kapal
 - 2) Perjanjian Kerja Laut (PKL)
 - 3) Kontrak kerja
 - 4) Peraturan dinas kapal yang dibuat oleh nahkoda
- e. Hak sebagai awak kapal
- 1) Hak atas upah
 - 2) Hak atas cuti
 - 3) Hak atas angkutan bebas
 - 4) Hak atas ganti rugi apabila kapal musnah/ tenggelam
 - 5) Hak atas permakanan dan tempat tinggal di kapal
 - 6) Hak atas perawatan ketika sakit di kapal

7. Pengertian *Management* atau Manajemen

Menurut Yaya Ruyatnasih (2018:1) manajemen berasal dari kata *to manage* yang berarti mengurus, ada juga yang menggunakan istilah tata laksana tapi yang terpenting adalah apa yang terkandung dalam pengertian itu. Jadi, pengertian manajemen adalah mengurus, mengatur, membina, memimpin, agar tujuan suatu usaha tercapai sesuai dengan yang dikehendaki.¹⁴

Sedangkan menurut James A.F Stoner dalam Roni Angger Aditama (2020:2) manajemen adalah proses perencanaan, perorganisasian, penggunaan sumber daya organisasi yang lain, dalam rangka mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan.¹⁵

Untuk mencapai tujuan yang jelas manajemen mempunyai sarana yang dikenal dengan “The Six M’s” atau 6M, yaitu:

1. *Man* (manusia), sebagai pengelola manajemen. Manusia membuat tujuan dan membuat proses kegiatan untuk mencapai tujuan itu. Maju mundur suatu perusahaan tergantung dari bagaimana manusia dalam mengelola manajemennya. Pengelolaan yang tepat membuat manajemen akan berjalan dengan baik.
2. *Material* (bahan), yaitu bahan-bahan yang diperlukan. Tanpa bahan tujuan perusahaan tidak akan tercapai.

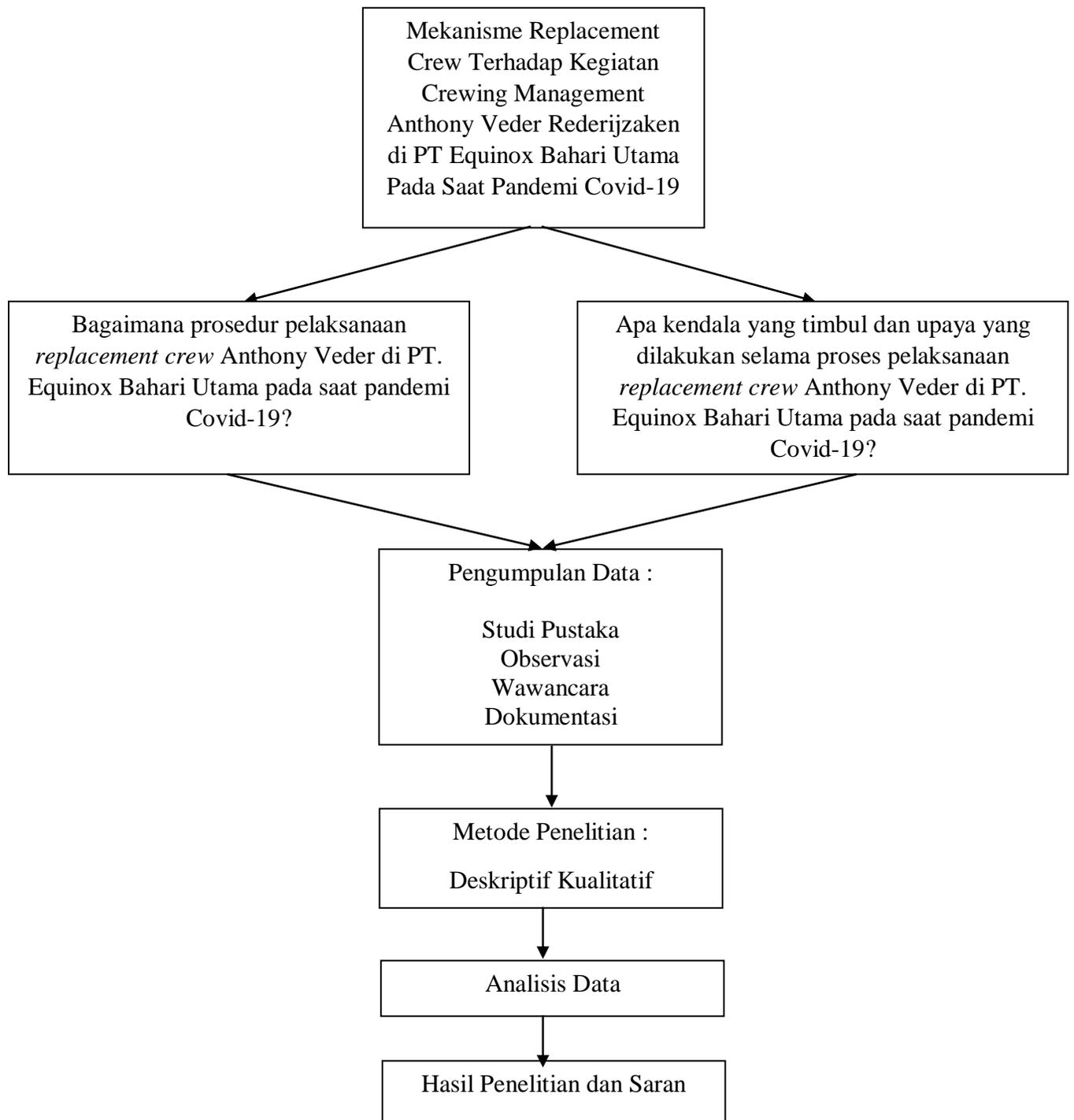
¹⁴ Yaya Ruyatnasih, “*Pengantar Manajemen:Teori,Fungsi,dan Kasus*” (Yogyakarta: CV. Absolute Media, 2018), hal. 1.

¹⁵ Roni Angger Aditama, “*Pengantar Manajemen*” (Malang: AE Publishing, 2020), hal. 2.

3. *Machine* (mesin), merupakan peralatan untuk proses produksi seperti alat kantor, komputer dan sebagainya.
4. *Methods* (metode), yaitu cara atau prosedur untuk mencapai suatu tujuan.
5. *Money* (uang), merupakan alat pembayaran yang digunakan sebagai modal suatu usaha untuk membiayai proses produksi, operasi dan sebagai investasi.
6. *Market* (pasar), merupakan tempat untuk memasarkan barang-barang produksi suatu perusahaan.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa manajemen merupakan suatu proses perencanaan, perorganisasian, penggunaan sumber daya organisasi dengan cara mengurus, mengatur, membina, memimpin dalam rangka mencapai suatu tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

C. KERANGKA PIKIR PENELITIAN



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian

Berdasarkan kerangka penelitian di atas, *Replacement Crew* kapal merupakan suatu proses yang penting untuk perusahaan *crewing manning agency*. Adanya kendala dalam mekanisme *replacement crew* kapal dapat merugikan perusahaan dan *crew* sehingga perlu dilakukan analisis untuk meminimalisir resiko. Untuk mempermudah pembahasan mengenai mekanisme *replacement crew* terhadap kegiatan *crewing management* Anthony Veder Rederijzaken di PT. Equinox Bahari Utama pada saat pandemi Covid-19, maka perlu memfokuskan data-data pada proses pelaksanaan mekanisme *replacmenet crew* untuk dapat diambil kesimpulan dan dapat menemukan strategi guna memperlancar kegiatan *replacement crew* kapal-kapal Anthony Veder di PT. Equinox Bahari Utama.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Menurut Andra Tersiana (2018:2) penelitian merupakan suatu proses penyelidikan atas suatu fakta yang dilakukan secara objektif, hati-hati, terencana, dan sistematis terhadap fenomena-fenomena untuk mencari suatu fakta, teori baru, hipotesis, dan kebenaran dengan menggunakan langkah-langkah tertentu agar ditemukan jawaban ilmiah suatu masalah.¹⁶

Menurut Asfi Manzilati (2017:8) metode dapat dipahami sebagai cara yang dipilih peneliti dalam proses penelitiannya, seperti metode pengumpulan data, metode pengolahan data, metode analisis, metode sintesis, metode pengujian atas data dan lainnya.¹⁷

Menurut Dr. Muhammad Ramdhan (2021:1) metode penelitian adalah cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Dan penelitian bisnis adalah penelitian yang umumnya dikeluarkan oleh akademisi yang mengkaji keilmuan bisnis seperti bisnis umum, manajemen bisnis, perilaku organisasi, sistem informasi manajemen, dan manajemen operasional.¹⁸

¹⁶ Andra Tersiana, "*Metode Penelitian*" (Yogyakarta: Anak Hebat Indonesia, 2018), hal. 2.

¹⁷ Asfi Manzilati, "*Metodologi Penelitian Kualitatif: Paradigma, Metode, dan Aplikasi*" (Malang: Universitas Brawijaya, 2017), hal. 8.

¹⁸ Dr. Muhammad Ramdhan, "*Metode Penelitian*" (Surabaya: Cipta Media Nusantara, 2021), hal. 1.

Menurut Sukardi (2013:157) metode deskriptif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan objek sesuai apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis fakta dan karakteristik objek yang diteliti secara tepat.¹⁹

Menurut Dr. Mamik (2015:3) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bertujuan memahami realitas sosial, yaitu melihat dunia dari apa adanya, bukan dunia yang seharusnya, maka seorang peneliti kualitatif harus orang yang memiliki sifat *open minded*.²⁰

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, metode penelitian yang digunakan penulis dalam karya ilmiah terapan ini adalah deskriptif kualitatif. Alasan penulis memilih penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian tersebut merupakan jenis penelitian yang sesuai dengan penelitian penulis yang bersifat deskriptif, wawancara, dokumentasi seperti foto, video, catatan lapangan, dan lain-lain. Serta sesuai dengan tujuan penelitian yang berkaitan dengan hal-hal yang bersifat praktis.

B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melaksanakan praktik darat di PT. Equinox Bahari Utama yang beralamatkan di Globe Building 5th Floor Jalan Warung Jati Barat Kav.31-33, Jakarta Selatan, Indonesia pada tanggal 26 Juli 2021 sampai dengan 31 Juli 2022.

¹⁹ Prof.H.M.Sukardi, “*Metodologi Penelitian Pendidikan: Kompetensi dan Praktiknya (Edisi Revisi)*” (Jakarta: Bumi Aksara, 2013), hal. 157.

²⁰ Dr. Mamik, “*Metodologi Kualitatif*” (Sidoarjo: Zifatama Publisher, 2015), hal. 3.

C. JENIS DAN SUMBER DATA

Sehubungan dengan penelitian ini, jenis dan sumber data yang dibutuhkan dan digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Data Primer merupakan data yang didapat secara langsung dari sumber dan hasil dari pengamatan secara langsung dengan cara observasi, mengamati, mengukur, dan wawancara terhadap orang-orang yang terlibat secara langsung dalam proses mekanisme *replacement crew* terhadap kegiatan *crewing management* Anthony Veder Rederijzaken di PT Equinox Bahari Utama pada saat pandemi Covid-19.
2. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari sumber kepustakaan seperti literatur, bahan kuliah, data dari internet, buku-buku dan data dari perusahaan serta hal-hal lain yang berhubungan dengan penelitian ini. Data sekunder biasanya berupa data dokumentasi dan arsip resmi. Hal ini diperlukan sebagai pedoman ketentuan teoritis dan ketentuan formal.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa metode di bawah ini untuk mendapatkan informasi yang diperlukan, yaitu sebagai berikut:

1. Teknik Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data yang digunakan penulis dengan melakukan komunikasi tanya jawab secara langsung terhadap narasumber atau pihak-pihak yang berhubungan dan terkait dengan permasalahan yang penulis angkat. Data ini akan digunakan

oleh penulis dalam membahas permasalahan yang terjadi sehingga penulis melakukan wawancara secara langsung dengan 20 responden yang merupakan staff *crewing officer*, pelaut Anthony Veder Rederizaken, dan pihak terkait yang berada di lapangan. Dalam hal ini data yang diperoleh lebih praktis dan obyektif. 20 responden terkait yaitu sebagai berikut:

- a. Staff divisi *crewing* Anthony Veder Rederizaken yang bertugas di kantor PT. Equinox Bahari Utama
- b. Pihak terkait operasional PT. Equinox Bahari utama yang berada di lapangan
- c. *Crew* kapal Anthony Veder Rederizaken yang melaksanakan *on board* pada saat pandemi Covid-19
- d. *Crew* kapal Anthony Veder Rederizaken yang berada di rumah pada saat pandemi Covid-19

2. Teknik Observasi

Observasi merupakan metode pencarian data dengan melakukan pengamatan secara langsung maupun tidak langsung yang pernah penulis alami selama melaksanakan praktik darat. Penulis harus beradaptasi dan mengamati lingkungan tempat penulis melaksanakan praktik. Tujuan dari metode observasi ini adalah untuk mendapatkan data primer dan sekunder.

3. Teknik Dokumentasi

Dokumentasi merupakan metode yang didapat dari catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Hal tersebut digunakan untuk memperkuat bukti yang ada. Agar pembaca dapat memahaminya, maka penulis menggunakan foto-foto yang berhubungan dengan pelaksanaan mekanisme *replacement crew* Anthony Veder di PT. Equinox saat pandemi Covid-19 sebagai obyek dokumentasi.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data yang diambil dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini berdasarkan data, fakta, serta informasi yang pernah dilakukan penulis selama melaksanakan praktik darat. Dari semua data, fakta, dan informasi tersebut, kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga dijadikan bahan acuan dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini. Teknik analisis data yang digunakan oleh penulis yaitu sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data (*Data Collecting*)

Instrumen pengumpulan data merupakan alat bantu yang digunakan oleh penulis dalam kegiatan pengumpulan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan menjadi lebih mudah. Metode ini dapat berupa angket, wawancara, pedoman observasi, dan sebagainya. Teknik pengumpulan data ini dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian.

2. Reduksi Data

Reduksi merupakan kegiatan analisis data dengan cara merangkum dan memilih hal-hal pokok serta memfokuskan diri pada data yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Pada kenyataannya, data di lapangan sangat beragam dan heterogen, sehingga perlu dilakukan pemilahan dan penyusunan secara sistematis agar diperoleh data yang dibutuhkan.

3. Penyajian Data

Setelah data di reduksi, tahap selanjutnya adalah penyajian data sehingga temuan dapat digambarkan secara utuh dan menyeluruh serta jelas agar mudah dipahami. Temuan data lapangan tersebut disusun dari yang umum menjadi lebih khusus.

4. Menarik Kesimpulan

Menurut Erwin Widyasworo (2019:114) kesimpulan penelitian merupakan pernyataan singkat tentang hasil analisis deskripsi dan pembahasan tentang hasil pengujian hipotesis yang telah dilakukan di bab sebelumnya. Kesimpulan berisi jawaban atas pertanyaan yang diajukan pada bagian rumusan masalah.²¹

Penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif, pada dasarnya masih bersifat sementara karena data temuan harus diverifikasi dan dicek keabsahannya melalui berbagai teknik. Verifikasi dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh kesimpulan yang benar-benar menggambarkan realita.

²¹ Erwin Widyasworo, "*Menyusun Penelitian Kuantitatif untuk Skripsi dan Tesis*" (Yogyakarta: Araska, 2019), Hal.114.