

**SKRIPSI**

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



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV

**SAYYIDATUN NISA**  
**NIT : 0820016208**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**  
**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2024**

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



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV

**SAYYIDATUN NISA**

**NIT : 0820016208**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2024**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : SAYYIDATUN NISA  
Nomor Induk Taruna : 08.20.016.2.08  
Program Studi : D-IV Transportasi Laut Reguler  
Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan judul:

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

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi 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, 06 Juni 2024



SAYYIDATUN NISA

**PERSETUJUAN SEMINAR  
SKRIPSI**

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

Nama Taruna : Sayyidatun Nisa

NIT : 0820016208

Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Surabaya, 06 Juni 2024

Menyetujui,

Pembimbing I



**Muhammad Dahri, S.Hum., M.H**

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 196101151983111001

Pembimbing II



**Prima Yudha Yudianto, S.E., M.M,**

Penata (III/c)

NIP. 197807172005021001

Mengetahui,

Ketua Prodi Transportasi Laut



**Faris Nofandi, S.SiT, M.Sc**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841118 2008121003

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

Disusun dan Diajukan Oleh:

**SAYYIDATUN NISA**  
NIT.08.20.016.2.08  
Diploma IV Transportasi Laut


Telah dipertahankan didepan  
Panitia Ujian Skripsi Pada  
tanggal 06 Juni 2024

Penguji I




**Rizqi Aini R., S.S.T.Pel., M.M.Tr.**  
Penata (III/c)  
NIP.198904062019022002

Menyetujui  
Penguji II



**Muhammad Dahri, S. Hum., M.H**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 196101151983111001

Penguji III



**Prima Yudha Y, S.E., M.M.**  
Penata (III/c)  
NIP. 197807172005021001

Mengetahui:

Ketua Prodi Transportasi Laut



**Faris Nofri, S.SiT., M.Sc.**  
Penata Tk. I (III/d)

Penata Tk. I (III/d) NIP. 1984111820081210003

## 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 Pelayaran (D-IV) jurusan/Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Suarbaya.

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

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 Moejiono, M.T., M.Mar.E. 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 yangtelah memberikan dukungan dan motivasi yang sangat besar bagi penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
4. Bapak Muhammad Dahri, S.Hum,M.H, selaku Dosen Pembimbing I yangsenantiasia meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan dukungan,semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Bapak Prima Yudha Yudianto, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing II yang senantiasia 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 Inatin Muslichha serta ayahanda Toyib, yang menjadi motivator dan tauladan yang baik bagi penulis..
8. Seluruh Direksi dan Karyawan PT. Taraka Samudra Sejahtera, terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis saat melakukan praktik darat/prada.
9. Teman-teman Taruna dan Taruni D-IV Transportasi Laut Reguler, rekan-rekan Angkatan 11, Kasta Sidoarjo 11, terima kasih untuk cerita indahny
10. Sahabat terbaik Laila Ni'matus Sa'diya yang selalu memberikan semangat,perhatian, dan dukungan kepada penulis.
11. Teman Hidup penulis Muhammad Ahsanazzahri yang selalu menjadi pendengar baik dan memberikan semangat penulis dalam pengerjaan Karya Ilmiah Terapan ini.
12. 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, 06 Juni 2024

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Nisa' with a stylized flourish at the end.

SAYYIDATUN NISA



## ABSTRAK

SAYYIDATUN NISA, analisis mekanisme pergantian crew kapal terhadap ketentuan *safe manning* di PT. Taraka samudra Sejahtera. Dibimbing oleh Bapak Muhammad Dahri, S.Hum, M.H dan Bapak Prima Yudha Yudianto, S.E., M.M.

Dengan menyiapkan sumber daya manusia yang sesuai dengan kompetensi diri yang menganut peraturan di dalam sertifikat *safe manning* di atas kapal dengan perekrutan dan menyeleksi kemampuan diri sesuai jabatan yang di tempati. perusahaan bertanggung jawab atas perekrutmen *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 penygaran pelaut di kapal mereka. Ada beberapa penyebab Faktor internal dan eksternalnya. Oleh karena itu, penulis melakukan analisis mekanisme pergantian crew kapal terhadap ketentuan *safe manning*. Penelitian ini di lakukan di kantor PT. Taraka Samudra Sejahtera. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses dan hambatan serta solusinya dalam pergantian crew kapal. Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dengan teknik analisis komparasi. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan terdapat beberapa hambatan dalam proses pergantian crew kapal yaitu Berlayar dengan jumlah crew yang berkurang, Posisi jabatan yang tidak sesuai, Terjadi kecelakaan kerja, Dokumen nahkoda kurang lengkap, Melanjutkan pelatihan dan kompetensi. Upaya dalam mengatasi hambatan tersebut yaitu Menerima *ex crew* kapal, Menyediakan persediaan *crew*, Memberlakukan surat pernyataan, Penjukkan nahkoda pengganti, Memberlakukan sanksi kepada *crew* kapal.

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

## **ABSTRACT**

SAYYIDATUN NISA, *analysis of the ship crew change mechanism regarding safe manning provisions at PT. Taraka Samudra Sejahtera. Supervised by Mr. Muhammad Dahri, S.Hum, M.H and Mr. Prima Yudha Yudianto, S.E., M.M.*

*By preparing human resources in accordance with personal competence that adheres to the regulations in the safe manning certificate on board the ship by recruiting and selecting personal abilities according to the position held. Companies are responsible for recruiting ship crew who have ship crew skills certificates which are implemented in the 2010 STCW regulations, namely Regulation I/14, which states that companies are responsible for refresher training for seafarers on their ships. There are several causes for internal and external factors. Therefore, the author carried out an analysis of the mechanism for changing ship crews against safe manning provisions. This research was conducted at the PT office. Taraka Samudra Sejahtera. This research aims to determine the process, obstacles and solutions in changing ship crew. In writing this thesis the author used descriptive qualitative research methods with comparative analysis techniques. Based on the research results, it can be concluded that there are several obstacles in the ship crew change process, namely sailing with a reduced number of crew, inappropriate position positions, work accidents occurring, incomplete captain's documents, continuing training and competency. Efforts to overcome these obstacles include receiving ship crew members, providing crew availability, enforcing a statement letter, appointing a replacement captain, and implementing sanctions for ship crews.*

**Keywords:** *Analysis, Substitution, Ship crew, Safe manning*

## **DAFTAR ISI**

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR SKRIPSI.....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>v</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Penelitian .....	1
B. Rumusan masalah.....	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Penelitian.....	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	<b>6</b>
<b>A. Review Penelitian Sebelumnya .....</b>	<b>6</b>
<b>B. Landasan Teori.....</b>	<b>8</b>
1. Definisi Analisis.....	8
2. Definisi Mekanisme .....	9
3. Definisi pergantian .....	9
4. Definisi Crew Kapal.....	12

5. Definisi ketentuan .....	18
6. Definisi Safe Manning .....	19
<b>C. Kerangka Penelitian .....</b>	<b>27</b>
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>29</b>
<b>A. Jenis Penelitian.....</b>	<b>29</b>
<b>B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....</b>	<b>30</b>
1. Lokasi penelitian .....	30
2. Waktu penelitian.....	30
<b>C. Jenis dan Sumber Data .....</b>	<b>31</b>
<b>D. Teknik Pengumpulan Data .....</b>	<b>31</b>
1. Wawancara .....	31
2. Observasi .....	32
3. Dokumentasi .....	32
<b>E. Teknik Analisis Data .....</b>	<b>32</b>
1. Pengumpulan Data .....	33
2. Reduksi Data .....	33
3. Penyajian Data .....	33
<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>35</b>
<b>A. Gambaran Umum Objek Pengamatan .....</b>	<b>35</b>
1. Sejarah singkat PT. Taraka Samudra Sejahtera .....	35
2. Struktur organisasi PT. Taraka Samudra Sejahtera devisi shipping .....	38
3. Gambar spesifikasi kapal MT. Taraka Samudra 128 .....	45
<b>B. Hasil Penelitian.....</b>	<b>47</b>

1. Penyajian Data.....	47
a) Wawancara .....	47
b) Observasi.....	52
c) Dokumentasi.....	53
2. analisis data .....	57
<b>C. PEMBAHASAN .....</b>	<b>60</b>
1. Alur proses <i>crew</i> on kapal .....	60
2. Alur proses <i>crew</i> off kapal .....	62
3. Proses recruitment <i>crew</i> kapal.....	65
a. Syarat – syarat umum menjadi <i>crew</i> kapal .....	67
b. Tanggung jawab kantor terhadap <i>crew</i> kapal .....	68
c. <i>Safe manning crew</i> di kapal milik PT. Taraka Samudra Sejahtera .	68
d. Hambatan- hambatan dalam proses pergantian <i>crew</i> kapal .....	71
e. Upaya – Upaya dalam mengatasi hambatan saat pergantian <i>crew</i> kapal.....	73
<b>BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>75</b>
A. Kesimpulan.....	75
B. SARAN.....	76
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>77</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>79</b>
<b>Hasil Wawancara.....</b>	<b>79</b>

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya .....	5
Tabel 2.2 Susunan Pengawakan Kapal Niaga di Bagian Deck .....	23
Tabel 2.3 Susunan Pengawakan kapal niaga di bagian mesin.....	25
Tabel 4.1 Daftar Responden Penelitian .....	48
Tabel 4.2 : Tabel Wawancara Responden I .....	49
Tabel 4.3 : Tabel Wawancara Responden II .....	51
Tabel 4.4 : Tabel Wawancara Responden III .....	53

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	28
Gambar 4.1 Logo Perusahaan .....	36
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Taraka Samudra Sejahtera .....	40
Gambar 4.3 <i>Crew List</i> .....	47
Gambar 4.4 : Alur prosedur pergantian <i>crew</i> on kapal .....	56
Gambar 4.5 : Alur prosedur pergantian <i>crew</i> off kapal .....	59
Gambar 4.6 : alur prosedur recruitment <i>crew</i> kapal.....	62
Gambar 4.7 : Proses Recruitment <i>Crew</i> Kapal .....	63
Gambar 4.8 : <i>Safe manning</i> kapal milik PT. Taraka Samudra Sejahtera .....	67

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Penelitian

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 perekrutan dan menyeleksi kemampuan diri sesuai jabatan yang di tempati. perusahaan bertanggung jawab atas perekrutmen *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 Laturmas (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 sijil 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 kinerja



yang 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. Berdasarkan uraian di atas maka penulis membuat judul “ ANALISIS MEKANISME PERGANTIAN *CREW* KAPAL TERHADAP KETENTUAN *SAFE MANNING* DI PT. TARAKA SAMUDRA SEJAHTERA “.

## **B. Rumusan masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang diuraikan maka pokok permasalahan yang dapat diambil sebagai berikut :

1. Apa saja hambatan dalam proses pergantian *crew* kapal milik PT. Taraka Samudra Sejahtera?
2. Bagaimana upaya dalam proses pergantian *crew* kapal yang sesuai dengan ketentuan *safe manning* di kapal milik PT. Taraka Samudra Sejahtera?

## **C. Batasan Masalah**

Sesuai judul yang dibuat di atas yang memiliki ruang lingkup dan mencakup luasnya masalah ini ,maka penulis tidak membahas keseluruhan tetapi hanya membahas mengenai analisis mekanisme pergantian *crew* kapal terhadap ketentuan *safe manning* di PT. Taraka Samudra Sejahtera.

#### **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam penulisan karya ilmiah ini diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui proses dan hambatan secara langsung dari kapal PT. Taraka Samudra Sejatera dalam proses pergantian *crew* kapal terhadap ketentuan *safe manning* yang di buat oleh direktorat jenderal perhubungan laut
2. Untuk memberikan solusi atau jalan keluar dalam menyelesaikan hambatan mekanisme pergantian *crew* kapal terhadap *safe manning*

#### **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat teoritis

Diharapkan peneliti dapat digunakan sebagai refrensi dan penambah pengetahuan bagi semua pihak yang membutuhkan informasi dalam bidang transportasi laut dalam mekanisme pergantian *crew* kapal terhadap ketentuan *safe manning* di Perusahaan PT. Taraka Samudra Sejahtera.

2. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi perbaikan dan koreksi bagi Perusahaan untuk menjadi bahan masukan dalam perekrutan *crew* kapal terhadap ketentuan *safe manning*.

3. Manfaat Politeknik Pelayaran Surabaya

Mengetahui sejauh mana kurikulum Pendidikan yang berlaku berguna bagi dunia kerja yang sesungguhnya, sehingga mendapatkan umpan balik

untuk menyempurnakan kurikulum sesuai dengan kebutuhan di lingkungan

Perusahaan

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya

NO	JUDUL JURNAL	PENULIS	KESIMPULAN	PERBEDAAN PENELITIAN
1	Optimalisasi Pelaksanaan Pergantian <i>Crew</i> Kapal Terhadap Kesesuaian Kontrak Perjanjian Kerja Laut (PKL) Pada PT. Gerbang Samudra Sarana	Budi Priyono, Denni Farobi Agung Samudro	Dari permasalahan dan pemecahan dalam pelaksanaan rencana rotasi <i>crew</i> kapal di PT. Gerbang Samudra Sarana dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: belum efektifnya kontrak perjanjian kerja laut (PKL) karena belum sesuai antarmasa kontrak <i>crew</i> kapal di atas kapal dengan perjanjian yang terdapat di dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) dikarenakan pihak divisi pengawakan masih belum optimal merencanakan dan mencari <i>crew</i> kapal pengganti untuk <i>crew</i> kapal yang akan sign off, dampaknya masa kontrak kerja <i>crew</i> kapal terjadi ketidaksesuaian dengan perjanjian tertulis pada perjanjian kerja laut (PKL).	Pada penelitian sebelumnya lebih membahas mengenai Optimalisasi proses pelaksanaan pergantian <i>crew</i> kapal terhadap kesesuaian kontrak perjanjian kerja laut (PKL). Sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan berisi tentang analisis mekanisme pergantian <i>crew</i> kapal terhadap ketentuan <i>safe manning</i> di PT. Taraka Samudra Sejahtera.

2	Analisis Pelaksanaan <i>Crew Change</i> AHTS. DIAN HORIZON Pada PT.Dian Bahari	KharismaAde Yulia	Dari hasil observasi, wawancara,dokumentasidan analisa dapat disimpulkan bahwa Prosedur pelaksanaan <i>crew change</i> AHTS Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati melalui proses: monitor status <i>crew tour of duty</i> kapal; planning pergantian <i>crew</i> sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan pihak Exxon; pengecekan semua dokumen <i>crew stand by</i> ; konfirmasi perihal planning <i>crew change</i> kepada pihak terkait; penjadwalan <i>crew change</i> kapal Dian Horizon; dan pemberangkatan <i>crew join</i> .	Pada penelitian sebelumnya lebih membahas mengenai analisis pelaksanaan <i>crew change</i> AHTS. DIAN HORIZON pada PT. Dian Bahari Sejati sedangkan pada penelitian yang penulis lakukan berisi tentang analisis mekanisme pergantian <i>crew</i> kapal terhadap ketentuan <i>safe manning</i> di PT. Taraka Samudra Sejahtera.
---	--	-------------------	---	---

## **B. Landasan Teori**

### **1. Definisi Analisis**

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia kontemporer karangan peter salim dan Yenni (2002:44). Analisis adalah Untuk mendapatkan pemahaman yang tepat dan pemahaman yang luas, analisis digunakan untuk membagi bagian-bagian utama masalah menjadi bagian-bagian terpisah, menguraikan bagian-bagian tersebut, dan melihat bagaimana bagian-bagian tersebut berhubungan satu sama lain.

Pambudi (2018), mengungkapkan bahwa analisis adalah kumpulan proses dan aktivitas. Salah satu bentuk analisis adalah pengumpulan sejumlah besar data dalam data secara konsisten sehingga hasilnya dapat dipelajari dan diterjemahkan secara ringkas dan bermakna.

Analisis adalah mendeskripsikan atau memilah sebuah permasalahan yang pernah terjadi saat melakukan praktik darat. Dalam permasalahan tersebut bisa dilakukan dengan menganalisis data-data permasalahan yang ada secara terperinci dan jelas agar bisa menarik kesimpulan dan interpretasi dari objek analisis tersebut. Tujuan dari analisis ini adalah untuk memecahkan atau membongkar permasalahan yang pernah terjadi dan memberikan solusi dari permasalahan tersebut serta melakukan upaya dalam permasalahan tersebut agar tidak terjadi kembali.

## 2. Definisi 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

## 3. Definisi 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 sijil 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 sijil 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

- 5) Melanjutkan diklat kepelautan
  - 6) Masa kontrak perjanjian kerja laut yang belum efektif
- 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).

### 4. Definisi *Crew Kapal*

Dalam bahasa Indonesia yang dimaksud dengan *Crew* kapal adalah *crew* kapal sesuai dengan Undang-undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran. *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 sijil. 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 Liquefied 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 Liquefied 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 Liquefied 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 Liquefied 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 Liquefied 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.

## **5. Definisi ketentuan**

Ketentuan yang di atur dalam *International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), 1978 Amendments 2010 and STCW Code mengatur tentang standar kompetensi minimum yang harus dimiliki oleh seorang pelaut untuk mengawaki 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.

## 6. Definisi 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 tonnage 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.

Keputusan Menteri perhubungan No.26 tahun 2022 tentang pengawakan kapal niaga. Pada BAB I pasal 1 Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan:

- a. Kapal Niaga adalah Kapal yang kegiatan utamanya mengangkut barang dan/atau mengangkut penumpang untuk tujuan komersial dalam berbagai ukuran dan bentuk.
- b. *Crew* 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 sijiil.
- c. Sertifikat Kepelautan adalah dokumen kepelautan yang sah dengan nama apapun yang diterbitkan oleh Menteri atau yang diberi kewenangan oleh Menteri.
- d. Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competence/CoC*) adalah sertifikat keahlian bagi Pelaut sesuai dengan ketentuan pada *Chapter II, Chapter III*, atau *Chapter IV International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, 1978 beserta amandemennya.

- e. Sertifikat Pengukuhan (*Certificate of Endorsement/CoE*) adalah sertifikat yang menyatakan kewenangan jabatan kepada pemilik sertifikat keahlian Pelaut untuk melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawabnya.
- f. Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proeficiency/CoP*) adalah sertifikat keterampilan yang diterbitkan bagi Pelaut yang telah memenuhi persyaratan pelatihan dalam mengoperasikan peralatan atau peran tertentu.
- g. Sertifikat Pengakuan (*Certificate of Recognition/CoR*) adalah sertifikat yang diberikan kepada Pelaut asing pemegang sertifikat keahlian yang diterbitkan oleh negara asalnya yang bekerja di Kapal berbendera Indonesia.
- h. Kapal Tangki Minyak (*Oil Tanker*) adalah Kapal yang dibangun dan dipergunakan untuk mengangkut minyak bumi dan produk dari minyak bumi secara curah.
- i. Buku Sijil adalah dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh pemerintah yang berisi daftar Crew kapal yang bekerja di atas Kapal sesuai dengan jabatannya dan tanggal naik turunnya yang disahkan oleh Syahbandar.
- j. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri yang memiliki kewenangan tertinggi untuk meenjalankan dan melakukan pengawasan terhadap terpenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Susunan pengawakan kapal Dalam peraturan Menteri no 26 tahun 2022

terdapat susunan pengawakan kapal niaga sebagai berikut :

- a. Nahkoda
- b. Perwira
- c. Mualim I
- d. Perwira Yang Melaksanakan Tugas Jaga di Anjungan
- e. Kepala Kamar Mesin
- f. Masinis II
- g. Masinis Yang Melaksanakan Tugas Jaga di Kamar Mesin
- h. Perwira Teknik Elektro
- i. *Rating*
- j. Pelaut Terampil Bagian *Deck*
- k. Juru Mudi
- l. *Rating* bagian *deck* lainnya meliputi

namun tidak terbatas pada:

- a. Kelasi (*Ordinary Sailor*)
- b. Juru Masak Kapal (*Ship's Cook*) dan
- c. Pelayan (*Mess Boy*).

Pelaut terampil bagian minyak

- a. Juru minyak
- b. *Rating* Teknik elektro

*Rating* bagian mesin lainnya meliputi namun tidak terbatas pada:

- a. *Wiper* dan
- b. *Plumber*

Saat kapal dalam kondisi berlayar ada beberapa persyaratan kemampuan yang

harus di miliki *crew* kapal berupa sertifikat kepelautan berikut adalah sertifikat kepelautan :

a. Sertifikat Keahlian Pelaut Nautika:

- 1) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I (ANT I)
- 2) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat II (ANT II)
- 3) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat III (ANT III) manajemen
- 4) Sertifikat Ahli Nautika tingkat III (ANT III)
- 5) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV) Manajemen
- 6) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV)
- 7) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat V (ANT V) Manajemen
- 8) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat V (ANT V)

b. Sertifikat Keahlian Pelaut Teknik Permesinan:

- 1) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat I (ATT I)
- 2) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat II (ATT II)
- 3) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat III (ATT III) Manajemen
- 4) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat III (ATT III)
- 5) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat IV (ATT IV) Manajemen
- 6) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat IV (ATT IV)
- 7) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat V (ATT V) Manajemen
- 8) Sertifikat Ahli Teknik Tingkat V (ATT V)

Persyaratan minimal jumlah jabatan, sertifikat kepelautan dan jumlah *crew* kapal pada bagian *deck*

Tabel 2.2 Susunan Pengawakan Kapal Niaga di Bagian *Deck*

No	Jabatan	10.000 - > 10.000 GT		3.000 - 10.000 GT		1.500 - 3.000 GT		500 - 1.500 GT	
		Jumlah	Sertifikat	Jumlah	Sertifikat	Jumlah	Sertifikat	Jumlah	Sertifikat
1	Nahkoda	1	ANT I	1	ANT I	1	ANT II	1	ANT I
2	Mualim I	1	ANT II	1	ANT II	1	ANT III	1	ANT III
3	Mualim	2	ANT III	2	ANT III	2	ANT III	2	ANT III
4	Able	1	COP	1	COP	3	COP	-	-
5	Juru Mudi	3	COP	3	COP	1	COP	3	COP
6	Kelasi	1	COP	1	COP	1	COP	-	-
7	Juru Masak	1	COP	1	COP	1	COP	1	COP
8	Pelayan	1	COP	1	COP	1	COP	-	-

Penjelasan :

- a. Nahkoda merupakan salah seorang dari *crew* kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- b. Mualim I (*Chief Mate*) adalah Perwira Kapal bagian dek yang jabatannya setingkat lebih rendah dari Nahkoda dan yang dapat menggantikan tugas dalam hal Nahkoda tidak dapat melaksanakan tugasnya.
- c. Mualim (*Deck Officer*) adalah Perwira Kapal bagian dek.

*Able* merupakan *crew* kapal yang memiliki kualifikasi dengan ketentuan *international convention on standards of training, certification and watchkeeping for standards* (STCW), 1978 dan amandemennya aturan II/5.

- d. Juru mudi merupakan *crew* kapal yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan *international convention on standards of training, certification and watchkeeping for standards* (STCW), 1978 dan amandemennya aturan II/4.
- e. Kelasi (*ordinary sailor*) merupakan *crew* kapal yang bertugas untuk membantu *rating* pelaut terampil bagian *deck* (*Able Seafarer deck*).
- f. Juru Masak Kapal (*Ship's Cook*) adalah *Crew* kapal dari bagian pelayanan yang memiliki sertifikat keterampilan juru masak (*ship's cook certificate*) di atas Kapal dan bertanggung jawab untuk mengurus persediaan makanan dan minuman, perawatan dapur, dan memastikan kebersihan serta higienitas pada area penyiapan dan penyimpanan makanan atau minuman.
- g. Pelayan (*Mess Boy*) merupakan *crew* kapal yang bertugas untuk menjaga kebersihan di ruang makan dan akomodasi.
- h. Tonase kotor (*Gross Tonnage/GT*) yang selanjutnya disingkat GT adalah satuan volume kapal.
- i. Sertifikat keterampilan (*Certificate of Proficiency /COP*) adalah sertifikat keterampilan yang diterbitkan bagi pelaut yang telah memenuhi persyaratan pelatihan dalam pengoperasian peralatan atau peran tertentu.

Jumlah jabatan di kapal sertifikat kepelautan dan jumlah awak kapal bagian mesin

Tabel 2.3 Susunan Pengawakan kapal niaga di bagian mesin

No	Jabatan	7.500 - > 7.500 KW		3.000 - 7.500 KW		750 - 3.000 KW	
		Jumlah	Sertifikat	Jumlah	Sertifikat	Jumlah	Sertifikat
1	KKM	1	ATT I	1	ATT I	1	ATT II
2	Masinis II	1	ATT II	1	ATT II	1	ATT II
3	Masinis	2	ATT III	2	ATT III	1	ATT III
4	Perwira Elektro	1	COP	1	COP	1	COP
5	Able	1	COP	3	COP	1	COP
6	Juru Minyak	3	COP	3	COP	3	COP

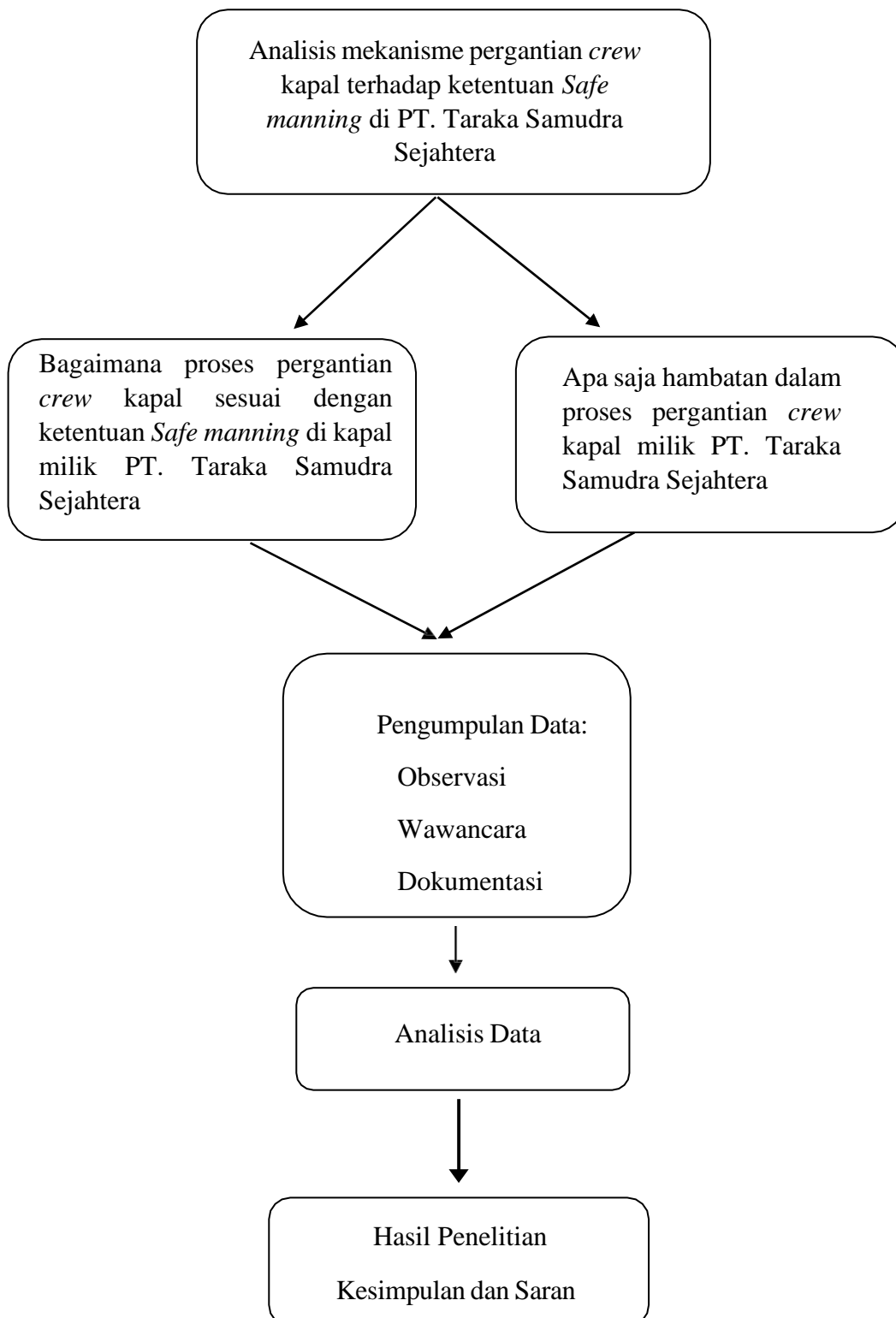
Penjelasan :

- a. Kepala kamar mesin / KKM (*Chief Engineer*) adalah perwira senior kapal bagian mesin yang bertanggung jawab atas penggerak mekanis kapal serta operasi dan perawatan instalasi mekanis dan Listrik kapal.
- b. Masinis II (*Second Engineer Officer*) adalah Perwira Kapal bagian mesin yang jabatannya setingkat lebih rendah dari Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*) dan yang akan menggantikan dalam hal Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*) tidak dapat melaksanakan tugasnya.
- c. Masinis Yang Melaksanakan Tugas Jaga di Kamar Mesin (*Watchkeeping Engineer Officer*) adalah Masinis dengan jabatan sebagai Masinis III, Masinis IV, atau Masinis V.
- d. Perwira Teknik Elektro (*Electro Technical Officer*) adalah perwira yang Memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan *international convention on standards of training. Certificate and watchkeeping for seafarers* (STCW) 1978 dan amandemennya aturan III/6.



- e. Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarer Engine*) adalah *Crew* kapal yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), 1978 dan amandemennya Aturan III/5.
- f. Juru minyak  
Juru Minyak adalah Anak Buah Kapal yang membantu masinis dalam melakukan pelumasan, pemeliharaan, dan perawatan mesin Kapal.
- g. *Rating Teknik Elektro (Electro Technical Rating)* adalah *Crew* kapal yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), 1978 dan amandemennya Aturan III/7.
- h. COC (*Certificate of Competency*) = Sertifikat Keahlian Pelaut, Yaitu Sertifikat Ahli Nautika (ANT), Sertifikat Ahli Teknika Tingkat (ATT), dan Sertifikat Ahli Radio Elektronika (REK)
- i. COP (*Certificate of Proficiency*) = Sertifikat Keterampilan Pelaut, Tercantum Pada Pasal 9 Untuk Bagian *Deck* Dan Pasal 10 Untuk Bagian Mesin.
- j. *KiloWatt* yang seelanjutnya disingkat KW adalah satuan kekuatan mesin Kapal.

### C. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Menurut Sugiyono (2013), kerangka pemikiran merupakan alur berpikir atau alur penelitian yang dijadikan pola atau landasan berpikir peneliti dalam mengadakan penelitian terhadap objek yang dituju. Jadi kerangka berpikir merupakan alur yang dijadikan pola berpikir peneliti dalam mengadakan penelitian terhadap suatu objek yang dapat menyelesaikan arah rumusan masalah dan tujuan penelitian.

Menurut McGaghie dalam Hayati (2020), kerangka pemikiran ialah proses melakukan pengaturan dalam melakukan penyajian pertanyaan dalam penelitian dan mendorong penyelidikan atas permasalahan yang menyajikan permasalahan dan konteks penyebab peneliti melaksanakan studi tersebut.

Berdasarkan analisis di atas, analisis pergantian *crew* kapal yang tidak sesuai dengan *safe manning* di PT. Taraka Samudra Sejahtera adanya *crew* yang naik kapal tidak sesuai dengan ketentuan *safe manning* kapal yang akan menimbulkan kerugian bagi Perusahaan pelayaran sehingga perlu dilakukan kegiatan menganalisis masalah ini untuk mengurangi resiko. Untuk mempermudah pembahasan mengenai analisis pergantian *crew* kapal yang tidak sesuai dengan *safe manning* di PT. Taraka Samudra Sejahtera, maka diperlukan data-data yang valid pada proses pergantian *crew* kapal untuk diambil kesimpulan untuk memperlancar kegiatan.

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

##### **A. Jenis Penelitian**

Menurut Andra Tersiana (2018: 6) Penelitian adalah metode ilmiah yang sistematis, rasional, dan empiris yang digunakan untuk melakukan penelitian dalam suatu disiplin ilmu. Tujuan dari penelitian adalah untuk mengetahui kebenarannya, menemukan teori baru, fakta fenomena melalui tahapan penelitian.

Menurut Rukajat, (2018) Metode Deskriptif adalah penelitian yang berusaha menggambarkan fenomena yang terjadi secara realistik, nyata dan kekinian, karena penelitian ini terdiri dari membuat uraian, gambar atau lukisan secara sistematis, faktual dan tepat mengenai fakta, ciri dan hubungan antara fenomena yang dipelajari.

Menurut Moleong (2018) penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang mengumpulkan data yang didasarkan pada latar ilmiah sehingga hasilnya dapat di pertanggung jawabkan. Oleh karena itu, perlu membutuhkan pemahaman tentang realitas untuk mengenali pemahaman yang mendalam tentang fenomena yang diteliti.

Pengertian analisis menurut peter salim dan Yenni salim dalam kamus Bahasa Indonesia kontemporer (2002:4) menjabarkan pengertian analisis sebagai berikut :

1. Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat.

2. Analisis adalah penguraian pokok persoalan atas bagian-bagian, penelaahan bagian-bagian tersebut dan hubungan antar bagian untuk mendapatkan pengertian yang tepat dengan dengan pemahaman secara keseluruhan.

Berdasarkan penelitian sebelumnya, metode yang di gunakan oleh penulis ini adalah 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.

## **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

### **1. Lokasi penelitian**

Penulis melakukan penelitian di PT. Taraka Samudra Sejahtera, pada saat melaksanakan pada pada semester V dan VI. Berikut data dari tempat penelitian:

Nama Perusahaan : PT. Taraka Samudra Sejahtera

Alamat : Jl. Perak Timur No. 316 kel. Perak Utara Kec.  
Pabean Cantikan Surabaya

Telp : 03199025056

Fax : 02199025056

### **2. Waktu penelitian**

Waktu Penelitian Penulis melaksanakan penelitian di PT. Taraka Samudra Sejahtera selama melaksanakan praktek darat pada 26 juli 2022 sampai dengan 26 Juli 2023.

### C. Jenis dan Sumber Data

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

1. Data primer adalah data yang dikumpulkan secara langsung dari orang-orang yang terlibat secara langsung dalam proses pergantian *crew* kapal di PT. Taraka Samudra Sejahtera melalui survei, pengamatan, pengukuran, dan wawancara.
2. Data sekunder merupakan Data yang diperoleh dari literatur, bahan kuliah, data internet, buku-buku, perusahaan, dan sumber lain yang berhubungan dengan penelitian ini disebut data sekunder. Data sekunder biasanya terdiri dari dokumentasi dan arsip resmi. Hal ini diperlukan sebagai dasar untuk ketentuan formal dan teoretis.

### 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. Wawancara

Sugiyono (2014:231) menyatakan bahwa "wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data dengan melakukan komunikasi langsung dengan mengajukan pertanyaan kepada narasumber atau pihak-pihak yang terlibat. Dengan demikian, data yang diperoleh 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. Oleh karena itu, Teknik Observasi Menurut Nasution dalam Sugiyono (2014) adalah Semua ilmu pengetahuan bergantung pada observasi; ilmuwan hanya dapat bekerja berdasarkan data, yaitu fakta tentang data yang ditemukan melalui observasi. Pengamatan 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.

## E. Teknik Analisis Data

Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis Deskriptif Kualitatif, dimana analisis ini bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta situasi dari berbagai data yang dikumpulkan. Dari data tersebut Analisa penelitian ini dilakukan mulai dari mengamati, membaca, mempelajari dan menelaah data dengan menggunakan Langkah-langkah berikut ini:

### **1. Pengumpulan Data (*Collecting Data*)**

Pengumpulan data adalah kegiatan mencari informasi di lapangan yang akan digunakan untuk menyelesaikan permasalahan. Untuk pengumpulan data dilakukan di lokasi penelitian, tempat peneliti melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Strategi dalam pengumpulan data yang sesuai untuk memperdalam pengetahuan terhadap data yang di kumpulkan.

### **2. Reduksi Data**

Reduksi Data adalah penyederhanaan, penggolongan, dan pembuangan data yang tidak perlu sehingga data dapat digunakan untuk menghasilkan informasi yang bermakna dan memudahkan penarikan kesimpulan. Proses reduksi diperlukan untuk menganalisis jumlah besar dan kompleks data.

### **3. Penyajian Data**

Penyajian data adalah menyatukan data-data yang telah di reduksi sehingga dapat di pahami dan di analisis sesuai dengan tujuan yang diinginkan. Penyajian data pada deskriptif kualitatif dapat dilakukan melalui bagan alur proses pergantian *crew* kapal, gambar, tabel, hingga hubungan antar kategori tersebut.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknis analisis data berupa komparasi. Komparasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai perbandingan. Menurut Winarno Surakhmad dalam bukunya Pengantar Pengetahuan Ilmiah (1986 : 84), komparasi adalah penyelidikan deskriptif yang berusaha mencari pemecahan melalui analisis tentang



hubungan sebab akibat, yakni memilih faktor-faktor tertentu yang berhubungan dengan situasi atau fenomena yang diselidiki dan membandingkan satu faktor dengan faktor lain.