

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW
KAPAL GUNA KELANCARAN *CREW CHANGE* DI PT
LOGINDO SAMUDRA MAKMUR**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Transportasi Laut

ADI DAFA PUTRA HIRYANA

NIT 07.19.025.1.12

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV TRANSPORTASI LAUT

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2022

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Adi Dafa Putra Hiryana

Nomor Induk Taruna : 07.19.025.1.12

Program Studi : Transportasi Laut

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul :

ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN *CREW* KAPAL GUNA KELANCARAN *CREW CHANGE* DI PT LOGINDO SAMUDRA MAKMUR

Merupakan karya asli seluruh ide saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, 16 Januari 2023

ADI DAFA PUTRA HIRYANA

NIT. 07.19.025.1.12

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN
CREW KAPAL GUNA KELANCARAN CREW
CHANGE DI PT LOGINDO SAMUDRA MAKMUR**

Nama Taruna : ADI DAFA PUTRA HIRYANA

NIT : 07.19.025.1.12

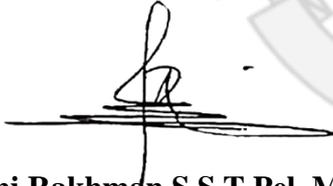
Program Studi : Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarikan

SURABAYA, 1 Agustus 2023

Menyetujui

Pembimbing I



Rizqi Aini Rakhman, S.S.T.Pel, M.M.Tr.
NIP. 198904062019022002

Pembimbing II



Prima Yudha Yudianto, S.E., MM.
NIP. 197807172005021001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



Faris Novandi, S.Si.T., M.Sc.
NIP. 198411182008121003

**PENGESAHAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN
“ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL GUNA
KELANCARA CREW CHANGE DI PT LOGINDO SAMUDRA
MAKMUR”**

Disusun dan Diajukan Oleh:
ADI DAFA PUTRA HIRYANA
NIT. 07.19.025.1.12
Progam Diploma IV Transportasi Laut
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 6 Agustus 2023

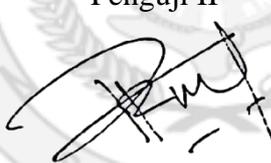
Menyetujui,

Penguji I



Rizqi Aini R, S.S.T pel., M.M.Tr.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 198904062019022002

Penguji II



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

Penguji III



Diyah Purwitasari, S.Psi., S.Si., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198310092010122002

Mengetahui
Ketua Jurusan Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



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

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL GUNA KELANCARAN
CREW CHANGE DI PT LOGINDO SAMUDRA MAKMUR**

Disusun dan Diajukan Oleh :

Adi Dafa Putra Hiryana

NIT : 07.19.025.1.12

TRANSPORTASI LAUT

Telah dipertahankan di depan panitia Ujian KIT

Pada Tanggal, 16 Januari 2023

Menyetujui

Pembimbing I



Rizqi Aini Rakhman, S.S.T.Pel, M.M.Tr

Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 198904062019022002

Pembimbing II



Prima Yudha Yudianto, S.E., MM.

Penata Tk.I/Gol (III/c)
NIP. 197807172005021001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut
Politeknik Pelayaran Surabaya



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

Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198411182008121003

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan karunia yang telah diberikan, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu. Adapun judul penelitian yang penulis pilih untuk penelitian ini adalah:

“ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL GUNA KELANCARAN CREW CHANGE DI PT LOGINDO SAMUDRA MAKMUR”

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan kepada pembaca agar memberikan kritik dan saran yang membangun agar penulis menjadi lebih baik lagi.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga mendapat arahan dan bimbingan dari berbagai pihak yang sangat membantu, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Heru Widada, M.M, selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
2. Bapak Faris Nofandi, S.Si T ,M.Sc selaku Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut.
3. Ibu Rizqi Aini Rakhman, S.S.T.Pel, M.M.Tr sebagai Dosen Pembimbing I dan Bapak Prima Yudha Yudioanto, S.E., M.M sebagai Dosen Pembimbing II, yang telah membimbing dan memberikan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Yang tercinta kedua orang tua penulis Bapak Juli Hiriyana dan Ibunda Ari Suryanti yang memberikan semangat, dukungan moril dan materil, serta kasih sayangnya.
5. Kepada seluruh Staff Karyawan PT Logindo Samudra Makmur yang sudah membimbing saya selama praktek kerja darat terkhusus divisi crewing Ibu Musnita, Bapak Fianto, Bapak Faidah, Mas Gilang, dan Ibu may sudah memberikan arahan sangat baik kepada saya.

ABSTRAK

ADI DAFA PUTRA HIRYANA, ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN CREW KAPAL GUNA KELANCARAN CREW CHANGE DI PT LOGINDO SAMUDRA MAKMUR. Dibimbing oleh Ibu Rizqi Aini, S.S. Tpel., M.M.Tr. selaku dosen pembimbing I dan Bapak Prima Yudianto, MM selaku dosen pembimbing II.

Sulitnya mencari awak kapal baru untuk mencari pengganti pada akhirnya akan berakibat pada tidak tepatnya pelaksanaan *crew change* yang telah dibuat dan akan mengakibatkan masa kontrak kerja awak kapal tidak sesuai seperti apa yang telah ditetapkan dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL), sehingga banyak awak kapal yang on board terpaksa menambah masa kontrak kerjanya. Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, pengambilan data dilakukan dengan : observasi, dokumentasi dan wawancara terdapat kekurangan pada jumlah awak kapal yang bersiap yang menyebabkan pelaksanaan rotasi awak kapal sering terjadi tidak sesuai dengan rencana yang sudah dibuat. 1. Keterlambatan Pelaksanaan Pengiriman Crew Kapal 2. Belum Sesuainya Masa Kontrak Perjanjian Kerja Laut (PKL) Dengan Yang Sudah Disepakati Keterlambatan Waktu Pelaksanaan *Crew Change* Pada PT Logindo Samudra Makmur. Terjadinya keterlambatan waktu pelaksanaan *crew change* Pada PT. Logindo Samudra Makmur disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: a) para awak kapal melakukan revalidasi sertifikat ketika mendekati jadwal keberangkatan. b) para awak kapal lebih memilih melakukan *Medical Check Up* (MCU) ketika mendekati jadwal keberangkatan. c) awak kapal yang sedang bersiap dan telah menandatangani Perjanjian Kerja Laut membuat berbagai macam alasan seperti awak kapal mendadak sakit, masih ingin di darat untuk menemani istrinya yang akan melahirkan, pekerjaan di atas kapal yang dirasa terlalu berat.

Kata Kunci: Analisis, Pengiriman, *Crew change*.

ABSTRACT

ADI DAFA PUTRA HIRYANA, ANALYSIS OF DELAYS IN DELIVERY OF SHIP CREW FOR THE SMOOTHNESS OF CREW CHANGE AT PT LOGINDO SAMUDRA MAKMUR. Supervised by Mrs. Rizqi Aini, S.S. Tpel., M.M.Tr. as supervisor I and Mr. Prima Yudianto, MM as supervisor II.

The difficulty of finding a new crew member to find a replacement will ultimately result in an inaccurate implementation of the crew change that has been made and will result in the crew's work contract not being in accordance with what has been stipulated in the Sea Work Agreement (PKL), so that many ship crew members who are on board are forced to extend their work contract period. The research method used by researchers in this study is a qualitative method, data collection was carried out by: observations, documentation and interviews. 1. Delays in the Implementation of Ship Crew Shipments 2. Incompatibility of the Contract Period of the Sea Work Agreement (PKL) with what has been agreed upon. Delay in the implementation of Crew Change at PT Logindo Samudra Makmur. There was a delay in the implementation of the crew change at PT. Logindo Samudra Makmur is caused by several factors, namely: a) the ship's crew revalidated the certificate when approaching the scheduled departure. b) the crew members prefer to do Medical Check Up (MCU) when approaching the scheduled departure. c) the crew members who are preparing and have signed the Sea Work Agreement make various excuses such as the crew members suddenly get sick, they still want to be on land to accompany their wife who is about to give birth, the work on the ship is considered too heavy.

Keywords: Analysis, Delivery, Crew change.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	i
PERSETUJUAN SEMINAR.....	ii
KATA PENGANTAR.....	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	3
C. Batasan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian.....	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	5
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.....	5
B. Landasan Teori	8
C. Kerangka Pikir Penelitian.....	21
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	22
A. Jenis Penelitian.....	22
B. Lokasi Penelitian	23
C. Subjek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	23
D. Validitas Data.....	30
E. Teknik Analisis Data	31
F. Diagram <i>Fishbone</i> / Ishikawa Diagram	32
BAB IV ANALISIS PEMBAHASAN DAN PEMBAHASAAN.....	33
A. Gambaran Umum Lokasi.....	33
B. Hasil Penelitian	36

1. Penyajian Data.....	36
2. Analisis Data.....	54
C. Pembahasan.....	62
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	64
A. Kesimpulan	64
B. Saran.....	65
DAFTAR PUSTAKA.....	67



DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Data Awak Kapal On Board dan Stand By di PT. Logindo Samudra Makmur	50
Tabel 4. 2 Data Perencanaan Rotasi/Mutasi Awak Kapal AHTS OVERCOMER Berdasarkan Jabatan.....	52
Tabel 4. 3 Data Kontrak Awak Kapal AHTS OVERCOMER yang Terdata di 90 Days Planner	Error! Bookmark not defined.
Tabel 4. 4 Possible Root Cause Crew Change	49



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Dokumentasi Pengecekan Data Crew Kapal.....	41
Gambar 2. 2 Dokumentasi Data nama Crew Kapal	41
Gambar 2. 3 Dokumentasi Data Kontrak Kerja Crew	42
Gambar 2. 4 Dokumentasi Penginputan Data Crew Baru Dengan System Enterprise Resource Planning (ERP).....	43
Gambar 2. 5 Dokumentasi Penginputan Data Crew Lama Dengan Crew Baru ...	44
Gambar 2. 6 Dokumentasi Penandatanganan Perjanjian Kerja Laut (PKL) Dengan Crew Kapal.....	45
Gambar 2. 7 Dokumentasi Pengantaran Crew Baru Ke Kapal AHTS OVERCOMER.....	46
Gambar 2. 8 Dokumentasi Proses Crew Change Di Atas Kapal	47
Gambar 2. 9 Dokumentasi Foto Bersama Dengan Divisi Crewing	48



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 90 Days Planner.....	69
Lampiran 2 Wawancara Informan 1 (Key Informan)	73
Lampiran 3 Surat Izin Usaha Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK)	76
Lampiran 4 Surat Verifikasi Tahunan.....	77
Lampiran 5 Perjanjian Kerja Laut (PKL)	78
Lampiran 6 <i>Crewlist</i>	81
Lampiran 7 <i>Medical Check Up (MCU)</i>	83
Lampiran 8 Dokumentasi Kegiatan Crew Change	84



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan laut merupakan suatu bagian dari sebuah transportasi yang tidak dapat dipisahkan dengan fasilitas transportasi yang lain dengan keahlian untuk menghadapi perubahan ke depan. Angkutan laut memiliki beberapa karakteristik, seperti mampu melakukan pengangkutan yang dilakukan secara massal dan angkutan laut juga dapat menghubungkan dari satu daerah ke daerah yang lainnya melalui perairan, sehingga dapat membentuk suatu potensi yang kuat untuk dibesarkan dengan peranan yang dilakukan secara nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan juga dapat mendukung suatu perekonomian Nasional untuk kesejahteraan para khalayak. Dengan berjalannya operasi kapal tentunya tidak terlepas dari para anggota kapal yang sudah terdaftar untuk mewakili sebuah kapal yang telah sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) sebuah perusahaan pelayaran, karena awak kapal merupakan sebuah satu kesatuan sistem yang dapat mendukung keselamatan dan kelancaran operasi kapal yang dimulai dari pelabuhan kapal berangkat sampai ke pelabuhan bongkar. Munculnya sebuah perusahaan-perusahaan *ship owner* sebagai suatu perwakilan dari sebuah perusahaan pelayaran di Indonesia yang khusus mencari Sumber Daya Manusia (SDM) pelaut dikarenakan adanya permintaan SDM pelaut di dalam negara-negara berkembang yang cukup banyak. Perusahaan-perusahaan tersebut membutuhkan seorang awak kapal yang memiliki kualitas yang baik untuk dapat dipekerjakan di kapal milik perusahaan-perusahaan tersebut.

PT. Logindo Samudra Makmur Tbk. adalah salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yang memiliki dan mengoperasikan beragam kapal lepas pantai untuk mendukung industri minyak & gas. Untuk mengatur pergantian awak kapal, PT. Logindo Samudra Makmur Tbk. telah menciptakan sebuah rencana *Crew Change* dikarenakan supaya pergantian awak kapal dapat dilakukan dengan waktu yang tepat sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang sudah dimiliki oleh para awak kapal yang

telah *on board*. PT. Logindo Samudra Makmur biasanya menciptakan sebuah rencana *Crew Change* untuk mengambil seorang awak kapal yang telah *off* dan bersedia untuk dapat bekerja kembali dengan PT. Logindo Samudra Makmur. Seorang *Ex-crew* lebih dapat dipercaya sebab mereka lebih paham akan kondisi dan keadaan pada kapal dibanding *crew* baru. Untuk *Ex-crew* yang sudah *off* harus melapor dan memberikan sertifikat-sertifikat ke kantor untuk dilakukannya pemeriksaan. Sertifikat yang tidak valid dan perlu dilakukannya *revalidasi* sertifikat, baik pada sertifikat kompetensi maupun keterampilan. Hal serupa berlaku pada sertifikat kesehatan yang telah habis masa berlakunya, harus melakukan *Medical Check Up* untuk memperoleh sebuah sertifikat yang baru.

Dalam penerimaan awak kapal baru prosesnya sangat banyak dan juga sulit, di mana proses tersebut terdiri dari 5 (lima) tahapan, yaitu pertama adalah seleksi pelamar baru dari *Curriculum Vitae* (CV). Pelamar *Crew* kapal di PT. Logindo Samudra Makmur Tbk adalah dengan mengisi *Crew Personal Data* (CPD) yang telah disediakan oleh perusahaan. *Crew Personal Data* (CPD) merupakan lembar *Curriculum Vitae* yang digunakan sebagai *form* CV untuk pelamar guna mempermudah *Manager Crewing* untuk melihat data pelamar baru tersebut. Jika pelamar *crew* kapal memenuhi kriteria yang telah ditentukan maka awak kapal tersebut dapat mengikuti tahap selanjutnya yaitu *Computer Based Test* (CBT), nilai *test* ini diwajibkan untuk dimiliki oleh calon awak kapal baru. Pada jabatan untuk *Deck/Engine* Nilai *test* yang diperoleh untuk *general test* minimal adalah 70% untuk *English test* minimal 80%. Calon wak kapal dapat mengikuti proses tahap kedua, yaitu wawancara jika calon awak kapal berhasil lulus dalam *test* CBT. Dalam pelaksanaan proses wawancara ini dilakukan menggunakan bahasa Inggris dengan *crewing manager*. Dalam menentukan apakah seorang calon awak kapal tersebut layak atau tidak untuk mengikuti kegiatan awak kapal di atas kapal milik PT. Logindo Samudra Makmur, *Crewing manager* akan mengirimkan hasil dari tes wawancara dan hasil dari CBT kepada Presiden Direktur.

Seperti pada penelitian sebelumnya (Sukandi, 2021) tentang Upaya Mengatasi Keterlambatan Pengiriman *Crew* Kapal Terhadap Kelancaran Operasional *Crew Change*. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan bahwa keterlambatan waktu pelaksanaan *crew changes* yang disebabkan karena awak kapal memilih melakukan *Medical Check Up* (MCU) saat telah mendekati jadwal keberangkatan untuk jadwal selanjutnya, kemudian para awak kapal tidak melakukan *revalidasi* sertifikat sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh perusahaan.

Dalam pencarian awak kapal baru sangatlah tidak mudah sehingga pada akhirnya akan menyebabkan ketidaktepatannya dalam melakukan *crew change* yang sudah dibentuk. banyak awak kapal yang *on board* terpaksa menambah masa kontrak kerjanya menyebabkan masa kontrak kerja para awak kapal tidak sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam sebuah Perjanjian Kerja Laut (PKL), sehingga pada saat masa kontrak kerjanya telah habis banyak awak kapal yang *on board*.

Dengan adanya masalah tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan sebuah penelitian dengan judul “Analisis Keterlambatan Pengiriman Crew Kapal Guna Kelancaran *Crew Change* di PT. Logindo Samudra Makmur”. Dalam penelitian ini dilakukan pembaharuan, yaitu penambahan diagram *fishbone* untuk memastikan bahwa observasi pada keterlambatan *crew change* terjadi karena hal-hal yang telah dituangkan di diagram *fishbone*.

B. Rumusan Masalah

Agar penelitian dapat berfokus pada suatu masalah, berdasarkan yang dituliskan di latar belakang. Maka rumusan masalah adalah penelitian ini difokuskan pada penyebab keterlambatan pelaksanaan *crew change* kapal.

C. Batasan Masalah

Agar penelitian dapat berlangsung dengan tepat dan terarah pada permasalahan yang terjadi karena keterbatasan waktu yang ada dan cakupan yang luas, maka penyusun hanya berfokus pada Keterlambatan waktu

pelaksanaan *crew change*, belum sesuai Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang telah disepakati *crew* kapal.

D. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui penyebab keterlambatan pelaksanaan *crew change* kapal.

E. Manfaat Penelitian

1. Teoritis

- a. secara teoritis dapat dimanfaatkan sebagai sumber primer ataupun sekunder pada penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan Analisis Keterlambatan Pengiriman *Crew* Kapal Guna Kelancaran *Crew Change*.
- b. Sebagai penambahan sumber bacaan pada pembendaharaan perpustakaan yang terdapat pada Politeknik Pelayaran Surabaya dan semua kalangan.

2. Praktis

- a. Adapun manfaat dari penulisan Karya Ilmiah Terapan ini adalah untuk tambahan pengetahuan dan peningkatan ilmu bagi pembaca atau peneliti di bidang yang terkait.
- b. Bagi peneliti sebagai penerapan dari teori yang telah diajarkan dan dipelajari serta memberikan pengetahuan dalam menerapkan hasil teori yang dipelajari untuk diaplikasikan ke permasalahan yang diteliti

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian Sebelumnya dan Perbedaan dengan Penelitian Sekarang

NO	NAMA PENELITI DAN TAHUN	JUDUL PENELITIAN	METODE PENELITIAN	KESIMPULAN	PERBEDAAN
1.	Dhantaeng Sukandi Putra (2021)	Upaya Mengatasi Keterlambatan Pengiriman Crew Kapal Terhadap Kelancaran Operasional Crew Change Di PT Cipta Wira Tirta	Kualitatif	Penelitian ini menjelaskan mengenai keterlambatan waktu pelaksanaan <i>crew changes</i> , yang disebabkan oleh 1. Para awak kapal tidak melakukan revalidasi sertifikat sesuai dengan jadwal yang telah diberikan oleh perusahaan 2. Para awak kapal memilih melakukan <i>Medical Check Up</i> (MCU)	Pada penelitian yang diteliti kali ini ada penambahan <i>fishbone, root cause analysis</i> dan perbedaan dalam teknik analisis data

				<p>Ketika mendekati jadwal keberangkatan jadwal selanjutnya. Dalam hal ini mengakibatkan proses pengiriman <i>crew</i> kapal mengalami keterlambatan.</p>	
2	Luthfiansyah Arif Kurniawan	<p>Efektifitas mengatasi Keterlambatan Pengiriman <i>Crew</i> Kapal Pada Saat <i>Sign On</i> Di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta</p>	Kualitatif	<p>Penelitian ini menjelaskan mengenai keterlambatan pengiriman <i>crew</i> kapal yang disebabkan oleh pelaksanaan revalidasi sertifikat baik <i>Certificate Of Competence</i> (COP) atau <i>Certificate Of Proficiency</i> (COP) yang</p>	<p>Pada penelitian yang diteliti kali ini terdapat perbedaan pada focus masalah yang sedang dibahas dan teknik analisa data.</p>

				<p>terlambat dan proses pengerjaan Perjanjian Kerja Laut yang terlambat dikarenakan hanya dikerjakan oleh dua SDM yang menangani bagian tersebut.</p> <p>Adanya seminar-seminar pelayaran yang melibatkan beberapa awak kapal yang sedang melaksanakan cuti harus ikut serta dalam seminar tersebut.</p>	
--	--	--	--	--	--

B. Landasan Teori

1. Pengertian Analisis

Pengertian analisis menurut (Layn, p. (2017) adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa krangan, perbuatan dan sebagainya). Analisis mempunyai tujuan untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebabnya, duduk perkaranya dan sebagainya). Penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.

Berdasarkan definisi diatas dapat disimpulkan bahwa Analisa atau analisis adakah kegiatan berupa proses mengamati sesuatu dengan memilah, mengurai, membedakan, dan mengelompokan menurut kriteria tertentu untuk mengetahui informasi yang benar. Dengan adanya hal ini dapat mengatasi suatu keterlambatan dalam pengiriman *crew* kapal untuk kelancaran *Crew Changes* pada PT. Logindo Samudra Makmur.

2. Pengertian Keterlambatan

Menurut (Yustino, 2016) keterlambatan merupakan akibat dari tidak dipenuhinya rencana jadwal yang telah dibuat, karena kondisi kenyataan tidak sama/sesuai dengan kondisi saat jadwal tersebut dibuat. Keterlambatan merupakan kegiatan yang tidak sesuai dengan rencana yang telah diharapkan, atau membutuhkan tambahan waktu. Dengan adanya *schedule* dapat mengetahui keterlambatan dalam pengiriman.

a) Hal-hal Penyebab Terjadinya Keterlambatan

Penyebab dari keterlambatan telah diterangkan oleh para ahli. Menurut (Atherley L. A., 2017) ada beberapa hal dari keterlambatan, yaitu:

- 1) *Act Of God*, merupakan gangguan yang terjadi karena alam, seperti letusan gunung api, gempa bumi, banjir, tornado dan lain sebagainya.

- 2) *Force Majeure*, di dalamnya termasuk dari semua penyebab *Act Of God*, kemudian pemogokan karyawan, huru-hara, perang, demo, dan lain sebagainya.
- 3) Cuaca, merupakan sebuah faktor penyebab keterlambatan yang dapat dimaafkan (*Excusing Delay*), jika dalam kondisi yang tidak bersahabat dan melebihi kondisi normal.

b) Tipe Keterlambatan

(Ervianto, 2018), menjelaskan bahwa keterlambatan dapat disebabkan oleh beberapa pihak yang berbeda, seperti:

- 1) Pemilik atau wakilnya (*Delay Caused By Owner Or His Agent*). Misalnya, awak kapal yang telah siap untuk melaksanakan *on board* dan ternyata diperintahkan untuk mengikuti sebuah seminar pelayaran mewakili perusahaan pelayaran tersebut oleh atasan.
- 2) Keterlambatan yang dilakukan oleh pihak kedua (*Second Caused Delay*). Keterlambatan ini biasanya tidak akan diberikan sebuah kompensasi tambahan.. Contohnya, awak kapal yang tidak melakukan revalidasi sertifikat maupun *medical check up* sesuai dengan ketentuan dan aturan yang telah ditentukan oleh suatu perusahaan.
- 3) Keterlambatan yang dilakukan oleh pihak ketiga yang diperkenankan (*Excusable Third Party Delay*). Keterlambatan yang dilakukan oleh kekuatan yang berbeda di luar dari jangkauan pengendalian pemilik atau wakil ini sering terjadi. Contohnya seperti “Tindakan Tuhan Yang Maha Kuasa”, yaitu tanah longsor, gempa bumi, gunung meletus, dan lain sebagainya.

c) Akibat dari Keterlambatan

(Atherley L. D., 2017) menyebutkan bahwa keterlambatan akan berakibat pada perencanaan awal dan masalah keuangan. Meningkatnya biaya akomodasi

ataupun biaya lainnya yang menjadi tanggungan perusahaan jika terjadinya keterlambatan dalam pengiriman pada saat *on board*. Perusahaan pelayaran yang mengalami keterlambatan pengiriman awak kapal akan mengurangi keuangan perusahaan. (Obrein, 2016) menyimpulkan bahwa dampak dari keterlambatan ini akan mengalami kerugian, sebagai berikut:

- 1) Bagi perusahaan pelayaran, Menurunnya penghasilan perusahaan pelayaran yang telah digunakan untuk pembelian tiket pesawat, kendaraan umum, kereta api, dan lainnya yang telah dipesan dan tidak dapat dikembalikan.
- 2) Bagi pekerja, Kurang disiplinnya seorang awak kapal itu sendiri sehingga mendapatkan sebuah sanksi tertulis maupun teguran.

3. Pengertian Awak Kapal

Menurut UU RI No. 17/2008 mengenai pelayaran memberikan definisi awak kapal sebagai orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji. Kemudian, menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 51 tahun 2002 mengenai perkapalan mendefinisikan awak kapal sebagai awak kapal selain nakhoda ataupun pemimpin kapal. Dan menurut ilmu hukum maritim awak kapal merupakan semua orang yang bekerja di atas kapal, yang memiliki tugas untuk mengoperasikan, memelihara serta menjaga kapal dan muatannya terkecuali nakhoda.

a. Syarat menjadi awak kapal:

- 1) Memiliki usia minimal 18 tahun.
- 2) Memiliki jasmani dan rohani yang sehat yang dilakukan berdasarkan hasil *test* rumah sakit yang ditunjuk oleh pemerintah.
- 3) Memiliki sertifikat keahlian pelaut.

- 4) Memiliki buku pelaut yang telah disahkan oleh KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan).
- b. Hak Sebagai Awak Kapal:
- 1) Hak atas upah.
 - 2) Hak atas permakanaan dan tempat tinggal di kapal.
 - 3) Hak atas cuti.
 - 4) Hak atas perawatan jika sakit di kapal.
 - 5) Hak atas angkutan bebas.
 - 6) Hak atas ganti rugi bilamana kapalnya musnah/tenggelam.
- c. Kewajiban Sebagai Awak Kapal:
- 1) Mentaati semua perintah dari perusahaan.
 - 2) Bekerja dengan jangka waktu yang telah dijanjikan.
 - 3) Melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang telah diatur.
 - 4) Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang telah diperintahkan oleh seorang nahkoda.
- d. Pekerjaan Awak Kapal di jelaskan di dalam:
- 1) Perjanjian kerja laut.
 - 2) Sijil awak kapal.
 - 3) Peraturan dinas di kapal yang dibuat oleh seorang nahkoda.
 - 4) Taat kepada atasan istimewa menjalankan perintah-perintah dari nahkoda.
 - 5) Tidak diizinkan untuk membawa atau memiliki minuman keras, tidak membawa barang-barang yang terlarang, seperti senjata dan sebagainya di atas kapal tanpa seizin dari nahkoda.
 - 6) Keluar dari kapal atas izin nahkoda dan pulang tidak terlambat untuk pulang kembali.
 - 7) Wajib membantu dalam memberikan pertolongan penyelamatan kapal dengan muatan dengan menerima upah tambahan.

- 8) Meluangkan waktu untuk nahkoda selama 3 hari setelah habis masa kontrak untuk kepentingan membuat kisah kapal.

Menurut (Downard, 2010:1), awak kapal terdiri dari beberapa bagian, masing–masing bagian memiliki tugas dan tanggung jawabnya sendiri dan tanggung jawab utama terletak ditangan kapten kapal selaku pemimpin pelayaran. Awak kapal terbagi menjadi *Deck*

Departement dan Engine Departement. Selain itu juga terbagi menjadi perwira (*Officer*) dan bawahan (*Rating*) serta bagian permakanan (*Catering*).

a. Perwira *Deck Departement*, terdiri dari:

- 1) Kapten atau Nakhoda atau Master adalah pimpinan dan penanggungjawab pelayaran.
- 2) Mualim 1 atau *Chief Officer* atau *Chief Mate* bertugas mengatur muatan, persediaan air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi.
- 3) Mualim 2 atau *Second Officer* atau *Second Mate* bertugas membuat jalur atau rute peta pelayaran yang akan dilakukan dan pengatur arah navigasi.
- 4) Mualim 3 atau *Third Officer* atau *Third Mate* bertugas sebagai pengatur, memeriksa, memelihara semua alat alat keselamatan kapal dan juga bertugas sebagai pengatur arah navigasi.

b. Perwira *Engine Departement*

- 1) KKM (Kepala Kamar Mesin) atau *Chief Engineer*, pimpinan dan penanggung jawab atas semua mesin yang ada di kapal baik itu mesin induk, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*.
- 2) Masinis 1 atau *First Engineer* bertanggung jawab atas mesin induk.
- 3) Masinis 2 atau *Second Engineer* bertanggung jawab atas semua mesin bantu.
- 4) Masinis 3 atau *Third Engineer* bertanggung jawab atas semua mesin pompa.

c. *Rating bagian Deck*

- 1) Boatswain atau Bosun atau Serang (Kepala kerja bawahan)
 - a) Sebagai kepala kerja ABK *deck*, memimpin atau mengarahkan ABK *deck*, mengambil inisiatif kerja.
 - b) Membagi tugas-tugas kepada ABK dengan baik setelah menerima perintah dari *Chief Officer*.
 - c) Ronda dengan teratur, memelihara semua yang menjadi tanggung jawabnya dan melaporkan kepada kapten/nahkoda.
 - d) Memahami dengan sungguh-sungguh pekerjaannya dan dapat bekerjasama dengan bagian-bagian lain.
 - e) Menerima dan menghitung secara rutin dengan teliti mengenai air tawar di atas kapal.
- 2) *Able Bodied Seaman (AB)* atau Jurumudi.
 - a) Melaksanakan tugas jaga di anjungan, jaga tangga (*gangway*), pegang kemudi dan pengintaian (*look out*).
 - b) Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di deck dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim jaga.
 - c) Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan, *gangway* serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan oleh Mualim jaga.
 - d) Menghidupkan atau mematikan penerangan di deck dan peralatan navigasi serta peralatan di anjungan lainnya.
- 3) *Ordinary Seaman (OS)* atau Kelasi atau *Sailor*.
 - a) Mengembangkan keterampilan kerjanya, merawat lambung, membantu penanganan muatan.
 - b) Melaksanakan pekerjaan-pekerjaan tambat dan pekerjaan lain yang diperintahkan kepadanya.
 - c) Melaksanakan tugas jaga di anjungan apabila waktu berlabuh jangkar.
- 4) *Pumpman* atau Juru Pompa, khusus kapal-kapal tanker.

- a) Merawat mesin dan seluruh peralatan pompa.
 - b) Melaksanakan tugas pompa dan tugas-tugas lain yang diinstruksikan kepadanya.
- d. *Rating bagian Engine.*
- 1) Mandor (Kepala Kerja *Oiler* dan *Wiper*).
 - a) Pelaksanaan perawatan peralatan serta menjaga kebersihan dan ketertiban di lingkungan departemen mesin.
 - b) Pengawasan kerja harian juru mesin dan mengatur serta membuat jadwal tugas jasa juru mesin.
 - c) Menggantikan tugas juru mesin bila berhalangan.
 - d) Membantu pelaksanaan kerja dan melaksanakan perintah Masinis.
 - 2) *Fitter* atau Juru Las.

Tugas Juru Las di atas kapal sebagai berikut:

 - a) Merawat perawatan las.
 - b) Menyambung las (pipa), atau bagian-bagian mesin yang rusak dan selanjutnya akan digunakan Kembali.
 - 3) *Oiler* atau Juru Minyak.
 - a) Melaksanakan perintah masinis jaga pada waktu tugas jaga.
 - b) Menguasai, mengatasi, dan mencatat semua alat-alat indikator yang sedang berjalan dan memeriksa minyak pelumas.
 - c) Melaporkan kepada masinis jaga apabila ada kelainan pada pesawat-pesawat indikator minyak.
 - 4) *Wiper*

Wiper merupakan merupakan awak yang paling junior di ruang mesin kapal. Peran *wiper* terdiri dari membersihkan ruang mesin dan mesin, serta membantu para masinis seperti yang diarahkan.
- e. *Bagian Permakanan (Catering)*
- 1) Juru masak atau cook.

Tugas dan tanggung jawab Juru masak di atas kapal yaitu:

- a) Bertanggung jawab atas segala makanan, baik itu memasak, pengaturan menu makanan, dan persediaan makanan.
 - b) Merencanakan menu makanan harian dan rancangan permintaan dan penerimaan bahan makanan dan *store* sipil.
 - c) Menjaga dan merawat keadaan atau kebersihan dapur dan *store* kering.
 - d) Menjaga pembuangan sampah agar selalu mengikuti aturan-aturan yang berlaku guna menghindari pencemaran laut.
 - e) Memelihara dan menjaga kebersihan peralatan dapur.
- 2) *Mess boy*.
- a) Membantu semua kegiatan yang diperintahkan.
 - b) Menjaga kebersihan di dapur.
 - c) Menjaga kebersihan di area deck atau *Mess room*.

Dengan diberlakukannya Amandemen *Internasional Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1995 sebagai penyempurnaan *STCW* 1978, maka Menteri Perhubungan menetapkan peraturan dalam bentuk Keputusan Menteri Perhubungan No.70 Tahun 1998 tanggal 21 Oktober 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Pada Bab II Pasal 2 ayat 1 dan 2 bahwa pada setiap kapal niaga yang berlayar harus diawaki dengan susunan terdiri dari seorang Nakhoda, sejumlah perwira dan sejumlah rating. Susunan awak kapal didasarkan pada daerah pelayaran, tonase kotor kapal (*Gross Tonnage / GT*) dan ukuran tenaga penggerak kapal (*kilowatt/ KW*). Pada pasal 8 menetapkan dan memperjelaskan bahwa awak kapal yang mengawaki kapal niaga sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat 1 harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Bagi Nakhoda, Muallim atau Masinis harus memiliki sertifikat keahlian pelaut yang jelas dan tingkat sertifikatnya sesuai

dengan daerah pelayaran, tonnase kotor dan ukuran tenaga penggerak kapal dan memiliki sertifikat ketrampilan laut.

- b. Bagi operator radio harus memiliki sertifikat keahlian pelaut bidang radio yang jenis dan tingkatan sertifikatnya sesuai dengan peralatan radio yang ada di kapal dan memiliki sertifikat ketrampilan pelaut.
- c. Bagi *rating* harus memiliki sertifikat keahlian pelaut dan sertifikat keterampilan pelaut yang jenis sertifikatnya sesuai dengan jenis tugas, ukuran dan jenis kapal serta tata susunan kapal.

4. Pengertian *Crew Change*

Menurut (Soewodo, 2014), ada perusahaan pelayaran yang menganut sistem pengawakan sebagai laut tetap, seperti umumnya di Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Namun 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 Nakhoda cadangan di darat yang jumlahnya kurang lebih 25-50% aktif, tergantung besarnya perusahaan, sebagai cadangan untuk pengganti (mutasi naik atau turun), awak kapal cuti, sakit, pendidikan dan sebagainya.

- a. Syarat untuk dapat bekerja di kapal adalah memiliki:
 - 1) Sertifikat Keahlian Pelaut dan Sertifikat Ketrampilan Pelaut.
 - 2) Sijil Awak Kapal.
 - 3) Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dengan awak disahkan oleh syahbandar.
 - 4) Sertifikat Kesehatan Pra-Berlayar
 - 5) Buku Pelaut.
- b. Terjadinya pergantian awak kapal di atas kapal (mutasi naik turun) disebabkan beberapa kemungkinan, yaitu:
 - 1) Cuti.
 - 2) Atas permintaan sendiri.
 - 3) Menunggu penempatan dan *Standby*.

- 4) Sakit.
- 5) Habis masa kontrak, dan sebagainya.
- 6) Pemeriksaan kesehatan sampai mendapatkan suratsehat.
- 7) Mengikuti diklat kepelautan.
- 8) Mengurus surat-surat yang habis masa berlakunya atau revalidasi (*passport*, buku pelaut, sertifikat ketrampilan dan sebagainya).

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa atau pergantian *crew* merupakan salah satu kegiatan paling penting pada perusahaan *ship owner* dikarenakan *crew* kapal memiliki batasan waktu dalam satu kontrak kerja di atas kapal. Kegiatan tersebut memerlukan perhatian khusus dalam perusahaan *ship owner* karena melibatkan banyak pihak, yaitu Nahkoda (sebagai perwakilan dari kapal) dan *crew* kapal yang akan digantikan atau pun yang akan menggantikannya (Rohmah, 2017).

5. Pengertian *Fishbone*

Menurut (Pramujaya, 2019) fishbone diagram merupakan suatu metode analisis yang digunakan untuk mengidentifikasi masalah kualitas dan check point yang meliputi empat jenis bahan atau peralatan, tenaga kerja dan metode. Alasan yang terkait dengan setiap kategori terkadang terikat pada branch bone yang berbeda di sepanjang proses curah pendapat.

Oleh karena itu, menurut pemahaman para ahli tentang Fishbone, dapat disimpulkan bahwa fishbone adalah bagan yang berbentuk seperti fishbone, digunakan untuk mengidentifikasi berbagai penyebab atau faktor utama yang mempengaruhi pengendalian kualitas masalah yang persisten. Penyebab atau factor utama tersebut dapat diuraikan menjadi Banyak kategori terkait, termasuk orang, material, dan mesin. prosedur dan kebijakan.

a. Manfaat *Fishbone*

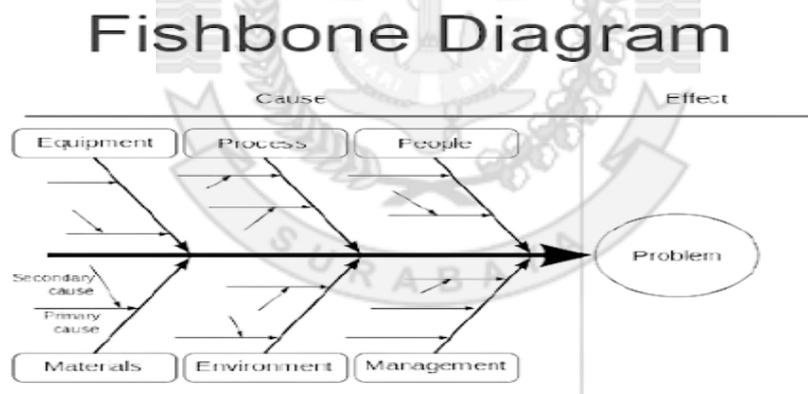
Menurut (Murnawan, 2014) beberapa manfaat fishbone adalah sebagai berikut.

1. Membantu menentukan akar penyebab masalahnya.
2. Membantu menghasilkan ide untuk memecahkan masalah.
3. Membantu penyelidikan lebih lanjut atau penemuan fakta.
4. Menentukan tindakan yang menentukan cara membuat hasil yang diinginkan.
5. Mendiskusikan subjek dengan lengkap dan rapi.
6. Menciptakan ide-ide baru

b. Langkah-langkah pembuatan *Fishbone diagram*

Saat membuat diagram fishbone ini, dibutuhkan waktu sekitar 30-60 menit. Berikut langkah-langkah pembuatan diagram fishbone yang termasuk dalam (Murnawan, 2014) diantaranya:

1. Setuju dengan pernyataan masalah.
2. Menentukan kategorinya (kategori alasan utama).
3. Menemukan penyebab yang mendasari melalui curah pendapat.
4. Mengevaluasi dan menyepakati penyebab yang paling mungkin.



6. Pengertian *Root Cause Analysis*

Root Cause Analysis (RCA) merupakan pendekatan terstruktur untuk mengidentifikasi faktor-faktor berpengaruh pada satu atau lebih kejadiankejadian yang lalu agar dapat digunakan untuk meningkatkan kinerja (Corcoran, 2016) Selain itu, pemanfaatan RCA dalam analisis perbaikan kinerja menurut (Kenneth, 2015) dapat memudahkan pelacakan terhadap factor yang mempengaruhi kinerja. Root Cause adalah bagian dari beberapa factor (kejadian, kondisi, faktor

organisasional) yang memberikan kontribusi, atau menimbulkan kemungkinan penyebab dan diikuti oleh akibat yang tidak diharapkan.

(Framework, 2017) menyebutkan bahwa root cause analysis adalah komponen penting dari suatu pemahaman yang menyeluruh tentang “apa yang terjadi”. Ditinjau dari “pemahaman awal” dari suatu kejadian dan mengidentifikasi pertanyaan yang belum terjawab dan kesenjangan informasi. Pengumpulan informasi dapat dilakukan dengan melakukan wawancara dengan staff yang terlibat langsung dan tidak langsung, pemeriksaan lingkungan dimana permasalahan terjadi, dan melakukan proses pengamatan. Informasi tersebut yang selanjutnya menjadi “pemahaman akhir” yang kemudian digunakan untuk melakukan analisis “mengapa” permasalahan terjadi.

a. Langkah-langkah dalam Melakukan *Root Cause Analysis*

Menurut (Max, 2014) dalam bukunya yang berjudul Root Cause Analysis terdapat beberapa langkah-langkah yang harus dilakukan dalam melakukan analisis akar masalah:

1. Mengidentifikasi masalah

Dalam mengidentifikasi masalah harus memperhatikan kejadian yang menyebabkan sebuah dampak atau kerugian yang tinggi, sehingga sangat diperlukan untuk melakukan tindakan perbaikan.

2. Menjelaskan apa yang terjadi

Pada langkah ini, peneliti melakukan analisis ulang dengan cara mengumpulkan data, informasi dan fakta tentang kejadian untuk memahami permasalahan apa yang sebenarnya terjadi.

3. Mengidentifikasi faktor penyebab

Pada langkah ke-3 ini digunakan untuk menggali lebih dalam mengenai masalah apa yang terjadi dan menemukan mengapa permasalahan tersebut terjadi.

4. Mengidentifikasi akar penyebab

Melakukan analisis secara menyeluruh terhadap faktor-faktor permasalahan yang mengidentifikasi akar penyebab dari permasalahan. Hal ini dapat dilakukan dengan menggali lebih

dalam mengenai akar penyebab dengan mengajukan pertanyaan “mengapa” secara berulang kali hingga diketahui akar permasalahan, teknik tersebut dikenal metode “*five (5) why analysis*”.

5. Merancang dan menentukan rencana perbaikan

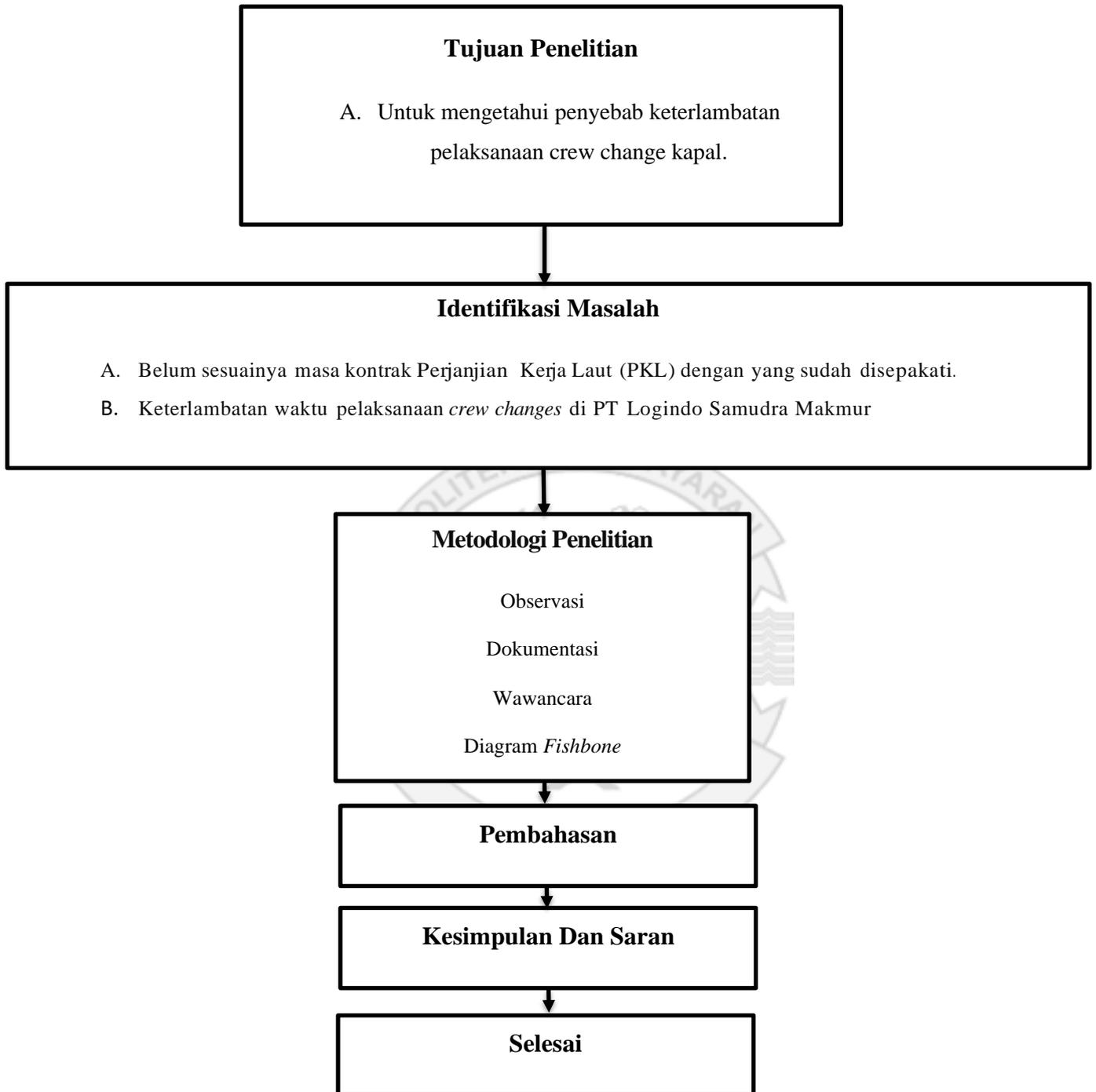
Merancang dan menentukan rencana perbaikan dalam memperbaiki sebuah masalah dan mencegah agar masalah tersebut tidak terjadi kembali dimasa yang akan datang.

6. Mengukur hasil evaluasi perbaikan.

Tindakan perbaikan yang digunakan untuk mengurangi atau menghilangkan akar penyebab harus dievaluasi kembali apakah rencana tersebut efektif dalam mengurangi atau mencegah suatu permasalahan terjadi Kembali.



C. Kerangka Pikir Penelitian

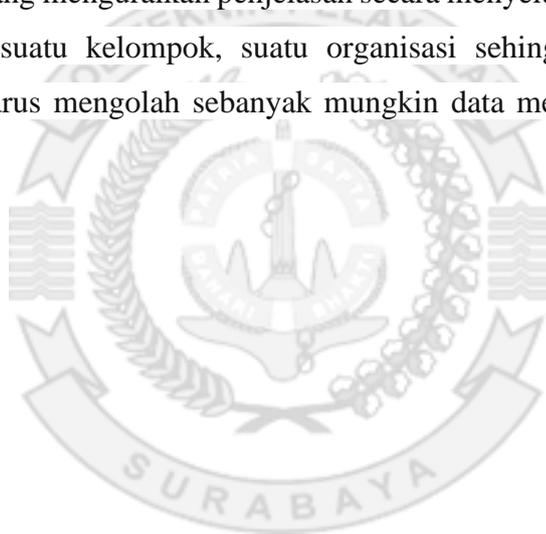


BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah Kualitatif karena peneliti ingin mendeskripsikan, menggambarkan dan menemukan makna dari studi kasus mengenai Analisis Keterlambatan Pengiriman *Crew* Guna Kelancaran *Crew Change* di PT. Logindo Samudra Makmur.

Adapun metode yang digunakan untuk memahami atau mendalami suatu alasan dari sebuah kasus yang terjadi (keterlambatan *crew change*), penelitian kualitatif ini menggunakan metode penelitian Studi Kasus. Metode penelitian Studi Kasus adalah penelitian yang menguraikan penjelasan secara menyeluruh mengenai aspek seorang individu, suatu kelompok, suatu organisasi sehingga pada penelitian tersebut peneliti harus mengolah sebanyak mungkin data mengenai subjek yang diteliti.



B. Lokasi Penelitian

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) selama 6 (enam) bulan terhitung mulai 03 Januari 2022 sampai dengan 06 Juli 2022. PT. Logindo Samudra Makmur itu sendiri merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa berbagai jenis kapal pendukung kelautan yang dioperasikan oleh awak kapal.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang dilakukan oleh penulis berada di PT. Logindo Samudra Makmur. Berikut merupakan data dari perusahaan:

Nama	: PT. LOGINDO SAMUDRA MAKMUR
Alamat	: GRAHA CORNER STONE, Jl. Rajawali Selatan 2 No.1, RT.5/RW.6, Gn. Sahari Utara, Kecamatan Sawah Besar, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 10720
Telepon	: (021) 64713088
Email	: Corporate@logindo.com
Akte pendirian	: Nomor 8 Tanggal 23 Mei 2018

C. Subjek Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

1. Subjek Penelitian

Menurut (Sugiyono, 2018:213) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat yang digunakan untuk meneliti pada kondisi ilmiah (eksperimen) dimana peneliti sebagai instrumen, teknik pengumpulan data dan di analisis yang bersifat kualitatif lebih menekankan pada makna, Metodologi penelitian kualitatif bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan fenomena atau obyek penelitian melalui aktivitas sosial, sikap dan persepsi orang secara individu atau kelompok. Peneliti kualitatif, mereka yang terlibat dalam bentuk penyelidikan ini memiliki asumsi tentang pengujian teori secara deduktif, membangun perlindungan terhadap bias, mengendalikan

alternatif atau penjelasan kontrafaktual, dan mampu menggeneralisasi dan mereplikasi temuan.”

Peneliti kualitatif cenderung mengumpulkan data di lapangan di lokasi di mana peserta mengalami masalah atau masalah yang diteliti. Peneliti tidak membawa individu ke lab (situasi yang dibuat-buat), atau biasanya mereka mengirim instrument untuk diselesaikan individu, informasi yang dekat ini dikumpulkan dengan benar-benar berbicara langsung kepada orang-orang dan melihat mereka berperilaku dan bertindak dalam konteks mereka adalah karakteristik utama dari penelitian kualitatif (Cresswell, 2018:298). Adapun subjek utama (*key informan*) dalam penelitian ini adalah *Crewing Manager* karena tanggung jawab dari jabatan ini adalah manajemen awak kapal di perusahaan. Selanjutnya beberapa informan lain dengan jabatan *Chief Officer*, *Chief Engineer* dan *Second Officer* selaku awak kapal PT. Logindo Samudra Makmur.

Menurut (Mulyana, 2016:150) yang di kutip dari bukunya Metodologi Penelitian Kualitatif yaitu:

“Metode penelitian kualitatif dalam arti penelitian kualitatif tidak mengandalkan bukti berdasarkan logika matematis, prinsip angka, atau metode statistic. Penelitian kualitatif bertujuan mempertahankan bentuk dan isi perilaku manusia dan menganalisis kualitas-kualitasnya, alih-alih mengubah menjadi entitas-entitas kuantitatif.”

Metode penelitian kualitatif ini berfungsi untuk memahami sebuah konteks sosial secara luas dan mendalam. Dalam pengembangan kualitatif ini penulis mencoba untuk menggambarkan suatu permasalahan yang ada di PT. Logindo Samudra Makmur untuk mengatur ketepatan waktu dalam pengiriman *crew* kapal, karena dalam pengiriman awak kapal kerap kali terjadi keterlambatan yang menyebabkan terlambatnya pelaksanaan rotasi awak kapal atau *crew change*.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data ini merupakan sebuah langkah yang strategis yang dilakukan dalam penelitian. Metode pengumpulan data merupakan sesuatu yang sangat penting dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah

memperoleh data. Adapun tujuan utama dari peneliti adalah mendapatkan data, pengumpulan data dapat dilakukan dengan berbagai sumber (Sugiyono, 2018:224).

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

a. Observasi

Observasi adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. orang yang melakukan observasi disebut pengobservasi (*observer*) dan pihak yang diobservasi disebut terobservasi. Sedangkan menurut (Sugiyono P. D., 2019) observasi merupakan sebuah proses yang kompleks yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Proses pengamatan dan ingatan merupakan dua proses yang terpenting di dalam sebuah observasi. Observasi kerap kali disebut sebagai metode pengamatan. Singkatnya, metode observasi merupakan cara pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mencatat dengan cermat dan sistematis. Dengan adanya hal ini, maka penulis melakukan sebuah pengamatan di lokasi kerja PT. Logindo Samudra Makmur tentang keterlambatan pengiriman awak kapal mulai tanggal 03 Januari 2022 sampai 06 Juli 2022.

Pada tahap ini pedoman observasi dibuat untuk membantu peneliti dalam melakukan pengamatan partisipan secara langsung, berikut pedoman observasi pada penelitian terkait Analisis Keterlambatan Pengiriman *Crew* Guna Kelancaran *Crew Change* di PT. Logindo Samudra Makmur:

Tabel 3. 1 Tabel Indikator dan Pernyataan Observasi

No.	Indikator	Pernyataan
1.	Ketersediaan Awak Kapal <i>On Board</i> dan <i>Stand By</i>	1. Pendataan awak kapal yang <i>on board</i> 2. Pendataan awak kapal yang <i>stand by</i>
2.	Perencanaan Rotasi/Mutasi Awak Kapal	Penyusunan rencana <i>crew change</i>
3.	Batas Berlaku Kontrak Perjanjian Kerja Laut (PKL)	Pendataan awak kapal di 90 <i>Days Planner</i>

b. Wawancara

Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, tetapi juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal yang lebih mendalam. Wawancara adalah pertemuan antara dua orang untuk bertukar sebuah informasi dan ide dengan cara tanya jawab, sehingga dapat disimpulkan makna dalam suatu data tertentu (Ahmad, 2017) Dalam melakukan sebuah penelitian, penulis juga melakukan wawancara kepada beberapa narasumber. Selain itu, penulis juga mengadakan tanya jawab dan diskusi kepada pihak perusahaan yang bersangkutan untuk dijadikan sumber yang dianggap dapat menangani bidang-bidang pekerjaan yang diteliti.

Informan utama (*key informan*) dalam penelitian ini adalah *Crewing Manager* karena tanggung jawab dari jabatan ini adalah manajemen awak kapal di perusahaan. Selanjutnya beberapa informan lain dengan jabatan *Chief Officer*, *Chief Engineer* dan *Second Officer* selaku awak kapal PT. Logindo Samudra Makmur.

Tabel 3. 2 Daftar *Informan* dalam Penelitian

No	Nama	Jabatan
1	Musnita	<i>Crewing Manager</i>
2	Yasir	<i>Chief Officer</i>
3	Sukirno	<i>Chief Engineer</i>
4	Yusuf Santoso	<i>Second Officer</i>

Adapun topik atau informasi yang akan digali penulis terkait keterlambatan *crew change* di PT Logindo Samudra Makmur adalah sebagai berikut.

Tabel 3. 3 Indikator dan Penerapan pada Wawancara

No	Indikator	Penerapan
1	Sumber Daya Manusia	a) Tugas dan Tanggung Jawab <i>Crewing Departement</i> b) Awak Kapal <i>On Board</i> dan <i>Stand By</i>
2	Kendala Teknis	a) Perubahan Perjanjian Kerja Laut b) Revalidasi Sertifikat dan Berkas
3.	Perubahan Lingkungan	a) Kondisi Tidak Terduga pada saat proses <i>crew change</i>
4.	Mutasi Naik Turun	a) Kontrak sudah habis b) Perencanaan Rotasi/Mutasi Awak Kapal

Berikut garis besar mengenai data ataupun topik yang dihimpun oleh penulis beserta pertanyaannya pada tahapan wawancara yaitu sebagai berikut:

1. Sumber Daya Manusia (SDM)

Tugas dan Tanggung Jawab *Crewing Departement*

Pertanyaan:

- a) Apa tugas utama dari *crewing manager*?
- b) Apa tanggung jawab dari *crewing manager*?
- c) Apa tanggung jawab dari *crewing staff*?

Awak Kapal *On Board* dan *Stand By*

Pertanyaan:

- a) Apa kendala yang ditemui saat kontrak Perjanjian Kerja Laut di atas kapal sudah hampir berakhir?
- b) Apakah *crew* kapal yang *stand by* sesuai dengan data perencanaan yang dibuat?

Perencanaan Rotasi/Mutasi Awak Kapal

Pertanyaan:

- a) Bagaimana cara mengatur *crew change*?
- b) Upaya apa yang dilakukan agar rotasi awak kapal sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut?
- c) Apakah sistem *crew change* di PT. Logindo Samudra Makmur sudah baik?
- d) Apa kendala yang ditemui saat ada *crew* pengganti anda sedang menjalani diklat?

2. Kendala Teknis

Perubahan Perjanjian Kerja Laut

Pertanyaan:

- a) Apakah jika belum ada pengganti dengan dilakukannya perpanjangan kontrak merupakan solusi yang tepat?
- b) Bagaimana kondisi awak kapal yang kontrak Perjanjian Kerja Lautnya diperpanjang karena belum adanya pengganti?
- c) Apakah anda pernah meminta kepada PT. Logindo Samudra Makmur untuk memperpanjang sebuah kontrak Perjanjian Kerja Laut sesuai keinginan anda?
- d) Apakah gaji yang diterima sudah sesuai dengan pekerjaan di atas kapal?

Revalidasi Sertifikat dan Berkas

Pertanyaan:

- a) Bagaimana kondisi awak kapal yang sudah habis masa berlaku sertifikatnya?

- b) Apa yang menyebabkan lamanya proses *Medical Check Up*?
- c) Bagaimana cara anda untuk mengurus berkas-berkas seperti AOT, ACT, ALGT, BST, BOCT dan BLGT?

3. Perubahan Lingkungan

Kondisi Tidak Terduga

Pertanyaan:

- a) Apakah anda pernah mengalami cuaca ekstrim selama bekerja di PT. Logindo Samudra Makmur?
- b) Apakah cuaca ekstrim memperngaruhi terhambatnya *crew change*?
- c) Apakah anda pernah mendengar atau melakukan pemogokan kerja ketika bekerja di PT. Logindo Samudra Makmur?

c. Dokumentasi

Menurut (Sugiyono, Metode Dokumentasi , 2018) Metode dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian Selanjutnya (Sugiyono P. D., 2013) menyatakan bahwa "Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Dokumen yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan (*life histories*), biografi, peraturan, kebijakan. Dokumen yang berbentuk gambar misalnya foto, gambar hidup, sketsa dan lain-lain. Dokumen yang berbentuk karya misalnya karya seni, yang dapat berupa gambar, patung, film dan lain-lain. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

Dokumentasi yang digunakan dalam penelitian adalah dokumen yang dimiliki *Crewing Departement* divisi *Crewing Manager* seperti pendataan awak kapal baru, pendataan awak *on board* dan *stand by*, pendataan rotasi/mutasi awak kapal dan data Perjanjian Kerja Laut (PKL). Hasil penelitian observasi dan wawancara lebih dapat dipercaya bila didukung oleh adanya suatu dokumen.

D. Validitas dan Reliabilitas Instrumen

Dalam pengujian kredibilitas data pada penelitian mengenai Analisis Keterlambatan Pengiriman *Crew* Guna Kelancaran *Crew Change* di PT. Logindo Samudra Makmur, peneliti melakukan pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan berbagai waktu. Dengan demikian terdapat Triangulasi sumber data.

Untuk memperoleh kebenaran informasi yang handal dan gambaran yang utuh mengenai informasi tertentu, pada penelitian mengenai Analisis Keterlambatan Pengiriman *Crew* Guna Kelancaran *Crew Change* di PT. Logindo Samudra Makmur ini peneliti memperoleh data dengan menggunakan metode wawancara bebas. Triangulasi pada penelitian ini menggunakan Triangulasi Metode yang dilakukan dengan cara membandingkan informasi atau data dengan cara yang berbeda. Dalam penelitian kualitatif peneliti menggunakan metode wawancara, observasi, dan dokumentasi. Selain itu, peneliti juga menggunakan *informan* yang berbeda untuk mengecek kebenaran informasi tersebut. Melalui berbagai perspektif atau pandangan diharapkan diperoleh hasil yang mendekati kebenaran. Karena itu, Triangulasi tahap ini dilakukan supaya tidak ada keraguan mengenai data yang dijadikan bahan penelitian. Dengan demikian, jika data itu sudah jelas, misalnya berupa teks atau naskah/*transkrip*, dokumentasi, berita acara dan sejenisnya, triangulasi tidak perlu dilakukan. Namun demikian, triangulasi aspek lainnya tetap dilakukan.

Tabel 3. 4 Pedoman Validitas Data Terhadap Pedoman Wawancara

No	Indikator	Penerapan	Validitas Data		
			S	KS	TS
1	Sumber Daya Manusia	a) Tugas dan Tanggung Jawab <i>Crewing Departement</i> b) Awak Kapal <i>On Board</i> dan <i>Stand By</i>	✓		
2	Kendala Teknis	a) Perubahan Perjanjian Kerja Laut b) Revalidasi Sertifikat dan Berkas	✓		

3.	Perubahan Lingkungan	a) Kondisi Tidak Terduga pada saat proses crew change		✓	
4.	Mutasi Naik Turun	a) Kontrak sudah habis b) Pendataan awak kapal yang <i>stand by</i>		✓	

Tabel 3. 5 Indikator Penerapan pada Wawancara

No	Indikator	Penerapan
1	Sumber Daya Manusia	a) Tugas dan Tanggung Jawab <i>Crewing Departement</i> b) Awak Kapal <i>On Board</i> dan <i>Stand By</i>
2	Kendala Teknis	a) Perubahan Perjanjian Kerja Laut b) Revalidasi Sertifikat dan Berkas
3.	Perubahan Lingkungan	a) Kondisi Tidak Terduga pada saat proses <i>crew change</i>
4.	Mutasi Naik Turun	a) Kontrak sudah habis b) Perencanaan Rotasi/Mutasi Awak Kapal

E. Teknik Analisis Data

(Sugiyono P. D., 2015) Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan, data setelah selesai di lapangan. Dalam hal ini (Moleong, 2017) analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data. Ketepatan dan keakuratan data yang terkumpul sangat diperlukan, namun tidak dapat pula dipungkiri bahwa sumber informasi yang berbeda akan memberikan informasi yang berbeda pula.

Pekerjaan menganalisis data memerlukan usaha pemusatan perhatian dan pengerahan tenaga fisik dan pikiran sendiri. Selain menganalisis data, peneliti juga perlu mendalami kepustakaan guna mengonfirmasikan teori.

1. Diagram *Fishbone* / Ishikawa Diagram

Fishbone diagram (diagram tulang ikan – karena bentuknya seperti tulang ikan) sering juga disebut *Cause-and-Effect* Diagram atau Ishikawa Diagram di perkenalkan oleh Dr. Kaoru Ishikawa, seorang ahli pengendalian kualitas dari jepang, sebagai satu dari tujuh alat kualitas dasar (*7 basic quality tools*). *Fishbone* diagram digunakan ketika kita ingin mengidentifikasi kemungkinan penyebab masalah (Tague, 2015) Diagram ditelusuri dan dicatat cabang pembantu yang sesuai dengan masalahnya.

2. *Root Cause Analysis*

(Framework, 2017) menyebutkan *Root Cause Analysis* adalah komponen penting dari suatu pemahaman yang menyeluruh tentang “apa yang terjadi”. Ditinjau dari “pemahaman awal” dari suatu kejadian dan mengidentifikasi pertanyaan yang belum terjawab dan kesenjangan informasi. Pengumpulan informasi dapat dilakukan dengan melakukan wawancara dengan staff yang terlibat langsung dan tidak langsung, pemeriksaan lingkungan dimana permasalahan terjadi, dan melakukan proses pengamatan. Informasi tersebut yang selanjutnya menjadi “pemahaman akhir” yang kemudian digunakan untuk melakukan analisis “mengapa” permasalahan terjadi.