

**ANALISIS MEKANISME *REPLACEMENT CREW* KAPAL  
GUNA MEMPERLANCAR *CREWING MANAGEMENT*  
DI PT. JASINDO DUTA SEGARA**



**SKRIPSI**

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh: YUSUF SUTRISNO  
NIT. 50135074 K**

**PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG  
2017**



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

**HALAMAN PERSETUJUAN**

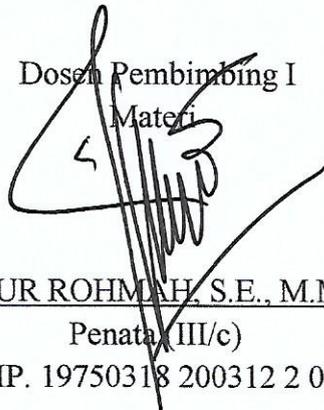
**ANALISIS MEKANISME *REPLACEMENT CREW* KAPAL  
GUNA MEMPERLANCAR *CREWING MANAGEMENT*  
DI PT. JASINDO DUTA SEGARA**

**DISUSUN OLEH :**

**YUSUF SUTRISNO**  
**NIT. 50135074 K**

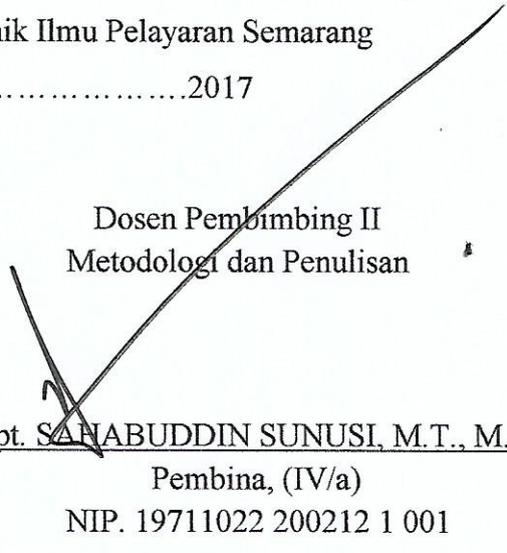
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, .....2017

Dosen Pembimbing I  
Materi



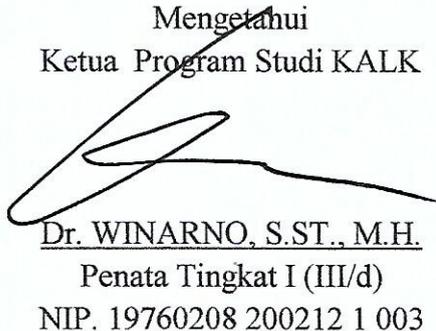
NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata (III/c)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



Dr. Capt. SANABUDDIN SUNUSI, M.T., M.Mar.  
Pembina, (IV/a)  
NIP. 19711022 200212 1 001

Mengetahui  
Ketua Program Studi KALK



Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19760208 200212 1 003



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

**HALAMAN PENGESAHAN**

**ANALISIS MEKANISME *REPLACEMENT CREW* KAPAL  
GUNA MEMPERLANCAR *CREWING MANAGEMENT*  
DI PT. JASINDO DUTA SEGARA**

**DISUSUN OLEH:**

**YUSUF SUTRISNO**  
**NIT. 50135074 K**

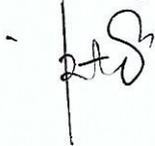
Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran

Serta dinyatakan lulus dengan nilai .....

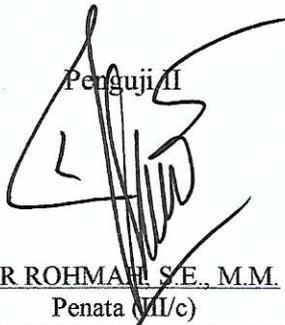
Pada tanggal, .....

Penguji I



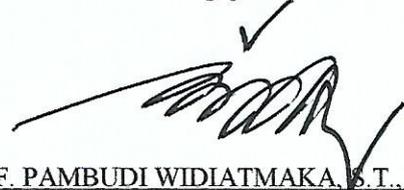
IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd.  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19730713 199803 2 002

Penguji II



NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata (VI/c)  
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III



F. PAMBUDI WIDIATMAKA, S.T., M.T.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19641126 199903 1 002

Dikukuhkan Oleh :  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. MARIHOT SIMANJUNTAK, M.M.  
Pembina Tk. I (IV/b)  
NIP. 19661110 199803 1 002



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertandatangan dibawah ini ;

Nama : YUSUF SUTRISNO

NIT : 50135074 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “**Analisis Mekanisme Replacement Crew Kapal guna Memperlancar Crewing Management di PT. Jasindo Duta Segara**” adalah benar hasil karya saya sendiri bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, .....2017

Yang menyatakan



YUSUF SUTRISNO

NIT. 50135074 K



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## **MOTTO**

“Doa dan restu kedua orang tua adalah doa dan restu-Nya”

(Yusuf Sutrisno: 2017)



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## HALAMAN PERSEMBAHAN

Berkat rahmat Allah SWT, skripsi ini dapat terselesaikan tanpa adanya hambatan suatu apapun. Banyak pihak yang memberikan dukungan moril maupun materil yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, untuk itu skripsi ini penulis persembahkan untuk:

1. Ibunda dan Ayahanda tercinta, Ibu Sri Kaminingsih dan Bapak Djiono. Terima kasih atas segala kasih sayang, dukungan, doa serta nasehat yang tak henti-hentinya diberikan kepada penulis, untuk itu demi beliaulah alasan penulis tetap tegak berjalan.
2. Kakak dan Adik tersayang, Iis Aminasih dan Triono Yugo Admoko. Terima kasih atas doa dan juga dukungan moril dalam setiap tugas yang penulis kerjakan.
3. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., dan Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T, M.Mar., selaku dosen pembimbing yang dengan sabar membimbing penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini.
4. Seluruh Jajaran Staf Resimen Komando dan Demustar periode Februari-Agustus 2017 yang telah bekerja dengan baik dan memberi semangat sampai akhir masa jabatan.
5. Rekan-rekan program studi KALK yang selalu kompak. Semoga persaudaraan ini tetap terjalin sampai nanti.
6. Seluruh keluarga besar angkatan L khususnya kasta WIROTAMAN, terima kasih telah selalu menjaga kekompakan dan kerjasamanya di setiap kegiatan.

7. Seluruh senior dan adik-adik tingkat yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Senior Rizky Nur Ahmad, Senior Teguh Santoso dan Senior Theodorus Pratika Twianjaya yang selalu membimbing dan mengarahkan penulis dari tingkat satu sampai sekarang ini, khususnya pada saat PRADA.
9. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “*Analisis Mekanisme Replacement Crew Kapal guna Memperlancar Crewing Management di PT. Jasindo Duta Segara*“ guna memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) program D.IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Capt. Marihot Simanjuntak, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi.
4. Yth. Bapak Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staf dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Yth. Seluruh Jajaran Perwira PUSBANGKATARSIS (Pusat Pembangunan Karakter Taruna dan Perwira Siswa).

7. Seluruh Pegawai PT. Jasindo Duta Segara, yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis pada saat melaksanakan Praktek Darat.
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang membantu terselesaikannya penulisan skripsi ini.

Akhirnya, tersirat harapan semoga kedepannya, isi yang terkandung dalam skripsi ini dapat memberikan pengetahuan baru yang bermanfaat bagi banyak pihak, terutama bagi baca.

Semarang, 21 Juli .....2017

Penulis



YUSUF SUTRISNO  
NIT. 50135074 K



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR .....	viii
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR TABEL .....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
ABSTRAK .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah .....	3
C. Tujuan Penelitian .....	4
D. Manfaat Penelitian .....	4
E. Sistematika Penulisan .....	5
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pikir Penelitian .....	21

BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	24
	B. Metode Penelitian .....	24
	C. Jenis dan Sumber Data.....	26
	D. Metode Pengumpulan Data .....	27
	E. Teknik Analisis Data .....	31
BAB IV	ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Gambaran Umum Obyek yang Diteliti .....	33
	B. Pelaksanaan Mekanisme <i>Replacement Crew</i> Kapal di PT. Jasindo Duta Segara .....	43
	C. Analisa Masalah .....	56
	D. Pembahasan Masalah .....	59
BAB V	PENUTUP	
	A. Kesimpulan .....	71
	B. Saran .....	72
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Fungsi–fungsi manajemen.....	10
Tabel 4.1	Daftar <i>ship owner</i> dan kapal yang ditangani perusahaan.....	33



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Kerangka Pikir.....	22
Gambar 4.1	Keluarga besar PT. Jasindo Duta Segara.....	36
Gambar 4.2	Struktur Organisasi PT. Jasindo Duta Segara.....	37
Gambar 4.3	<i>E-mail</i> permintaan <i>crew</i> dari <i>ship owner</i> .....	43
Gambar 4.4	Pengiriman calon <i>crew</i> pengganti ke <i>ship owner</i> .....	50
Gambar 4.5	<i>Education &amp; training crew</i> sebelum <i>on board</i> .....	54
Gambar 4.6	Pengarsipan dengan sistem <i>filling cabinet</i> .....	64



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran	01	Hasil Wawancara
Lampiran	02	CPD ( <i>Crew Personal Data</i> )
Lampiran	03	<i>Monthly Crew Replacement</i>
Lampiran	04	<i>Recapitulation Crew On Board</i>
Lampiran	05	<i>Crew Waiting List</i>
Lampiran	06	Foto-foto fasilitas penunjang <i>crewing management</i> di PT. Jasindo Duta Segara



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## ABSTRAK

**Yusuf Sutrisno**, 2017, NIT: 50135074. K, “*Analisis Mekanisme Replacement Crew Kapal guna Memperlancar Crewing Management di PT. Jasindo Duta Segara*”, Skripsi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma Program IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M. Pembimbing II: Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T, M.Mar.

*Replacement Crew* kapal merupakan kegiatan penting di PT. Jasindo Duta Segara. Kegiatan ini merupakan proses penggantian *crew* di atas kapal dengan *crew* baru yang akan dipekerjakan di atas kapal. Mekanisme *replacement crew* belum berjalan secara baik sehingga berpengaruh terhadap kelancaran *crewing management* dan perlu dilakukan perbaikan. Tujuan dari penelitian ini yaitu, Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara dan Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan mendeskripsikan secara terperinci mekanisme *replacement crew* kapal dalam menunjang *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara. Pengumpulan data dilakukan dengan dengan wawancara, observasi, literatur buku dan dokumentasi dalam kegiatan *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa, kendala- kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara adalah *control waiting list* kapal yang belum rapi, permintaan *crew* kapal yang mendadak, pengarsipan menggunakan sistem *filing cabinet* dan kardus serta sedikitnya minat *crew* kapal untuk berkerja pada perusahaan Korea. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara adalah mengupdate *waiting list crew* secara teratur, membuat kebijakan kepada *ship owner* agar permintaan *replacement crew* kapal dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan *crew* pengganti, pengarsipan dokumen menggunakan sistem *scan* dan pengelompokan *soft file* berdasarkan jabatan serta menjelaskan dan menyakinkan kepada *crew* kapal mengenai keuntungan bekerja pada perusahaan Korea dan memberikan masukan ke *ship owner* sebagai bahan evaluasi. Dengan demikian PT. Jasindo Duta Segara dapat memperbaiki pelaksanaan *replacement crew* kapal yang akan memperlancar *crewing management*.

**Kata kunci:** Analisis, *Replacement Crew Kapal*, *Crewing Management*.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## **ABSTRACT**

**Yusuf Sutrisno**, 2017, NIT: 50135074. K, “*Analysis Mechanism of Ship Crew Replacement to Accelerate Crewing Management at PT. Jasindo Duta Segara*”, Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Material Adviser (I): Nur Rohmah, S.E., M.M. Methodologi and Writing Adviser (II): Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, M.T, M.Mar.

*Replacement Crew ship is an important activity in PT. Jasindo Duta Segara. This activity is a process of replacing crew on board with a new crew to be hired on board. Replacement crew mechanism has not run well so that affect the smoothness of crewing management and need to be repaired. The purpose of this research is, To know the constraints faced in the implementation of ship replacement crew mechanism in order to facilitate the crewing management in PT. Jasindo Duta Segara and To know the efforts made to overcome the constraints faced in the implementation of ship replacement crew mechanism to facilitate crewing management in PT. Jasindo Duta Segara.*

*This research used qualitative descriptive method by describing in detail the ship replacement crew mechanism in support of crewing management in PT. Jasindo Duta Segara. Data collection was done by interview, observation, literary book and documentation in the activity of ship crew replacement at PT. Jasindo Duta Segara.*

*The results showed that, the constraints faced in the implementation of ship replacement crew mechanism to facilitate crewing management in PT. Jasindo Duta Segara is control waiting list of unkempt ship, demand for sudden ship crew, filing using filing cabinet and cardboard system and at least interest crew ship to work on Korean company. Efforts are made to overcome the constraints faced in the implementation of ship replacement crew mechanism to facilitate crewing management in PT. Jasindo Duta Segara is updating the waiting list crew regularly, making policy to the ship owner to request ship replacement crew to be sent two months before the departure of the replacement crew, document archiving using scanning system and soft file grouping based on position and explaining and convincing to the ship crew regarding the profit Work on a Korean company and provide feedback to the ship owner as an evaluation material. Thus PT. Jasindo Duta Segara can improve the crew replacement ship implementation that will facilitate crewing management.*

**Keywords:** *Analysis, Ship Crew Replacement, Crewing Management.*



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara maritim yang berada dalam kawasan atau teritorial laut yang sangat luas, memiliki banyak pulau dan dikelilingi oleh wilayah laut dan perairan. Bangsa Indonesia percaya bahwa nenek moyang dari bangsa ini merupakan pelaut-pelaut tangguh. Hal itu dibuktikan dengan dengan kerajaan-kerajaan besar Indonesia sudah mampu berkelana mengarungi lautan untuk berinteraksi dengan bangsa lain.

Perkembangan dunia pelayaran, yang mulanya eksploitasi kemudian bergerak mengarah ke perdagangan dan industri yang dipelopori oleh negara-negara yang berasal dari Benua Eropa. Seiring berjalannya waktu terdapat pergeseran di negara-negara maju, dimana mereka tidak mau menjadi pelaut dan memilih untuk menjadi pelaku usaha atau industri. Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2014:134), di negara-negara maju daya tarik kerja dilaut berkurang. Hal tersebut disebabkan oleh:

1. Dengan era kontainerisasi, jumlah hari di pelabuhan sangat singkat.
2. Jumlah *crew* di kapal semakin sedikit.
3. Gaji di kapal hampir sama dengan dengan gaji di darat dan terpisah dari keluarga.

Dari hal tersebut perusahaan di negara-negara maju mencari Sumber Daya Manusia (SDM) pelaut ke negara-negara berkembang yang mempunyai banyak SDM pelaut, termasuk Indonesia.

Banyaknya permintaan SDM pelaut di negara-negara berkembang mengakibatkan munculnya perusahaan-perusahaan *crew manning agency* sebagai perwakilan dari perusahaan pelayaran luar negeri di Indonesia yang khusus mencari SDM pelaut, seperti halnya Jepang dan Korea. Mereka membutuhkan awak kapal dengan kualitas yang baik untuk dipekerjakan di atas kapal miliknya. Salah satu perusahaan perwakilan dari perusahaan pelayaran luar negeri di Indonesia adalah PT. Jasindo Duta Segara, yang bergerak di bidang keagenan awak kapal (*crew manning agency*). *Crew Manning Agency* adalah perusahaan yang hanya mengurus pengawakan kapal untuk para *ship owner* di luar negeri. PT. Jasindo Duta Segara banyak berkerja sama dengan perusahaan asing yaitu perusahaan-perusahaan yang berasal dari negara-negara di Asia seperti Korea, Jepang dan Taiwan.

Data perusahaan pada bulan Juni 2016, PT. Jasindo Duta Segara menempatkan sebanyak 955 awak kapal dari Indonesia ke atas kapal milik *ship owner*. Jumlah tersebut belum ditambahkan dengan *crew stand by* yang sedang melaksanakan masa istirahat paska turun (*sign off*) dari kapal-kapal yang ditangani oleh PT. Jasindo Duta Segara yaitu yang berjumlah sekitar 500 *crew* kapal. Hal tersebut membuat aktivitas *crew replacement* pada perusahaan sangatlah padat, yaitu sebanyak 44 kali PT. Jasindo Duta Segara melaksanakan *replacement crew* kapal dalam jangka waktu sebulan. Oleh karena itu, PT. Jasindo Duta Segara dituntut dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal haruslah baik, guna untuk memperlancar *crewing*

*management* yang akan membuat kerjasama dengan *ship owner* semakin baik.

Pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT. Jasindo Duta Segara selama kurang lebih 10 bulan, dari bulan Juli sampai dengan Juni 2016 masih terdapat pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal yang belum berjalan secara baik sehingga perlu perbaikan. Misalnya, pengarsipan dengan sistem *filling cabinet*, *special case* permintaan *replacement crew* yang mendadak, masalah pada *control waiting list* dan sedikitnya *crew* kapal yang bersedia bekerja dengan *crew* asal Korea yang dapat menghambat proses pelaksanaan mekanisme *crew replacement* pada perusahaan. Perusahaan sudah melakukan beberapa upaya perbaikan berkaitan dengan kendala-kendala tersebut tetapi belum memberikan hasil yang maksimal sehingga masih perlu dilakukan perbaikan. Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik membuat penelitian dengan judul **”Analisis Mekanisme *Replacement Crew* Kapal guna Memperlancar *Crewing Management* di PT. Jasindo Duta Segara“**

## **B. Perumusan Masalah**

Dalam suatu penelitian, perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Berikut adalah rumusan masalah dalam penelitian ini:

1. Kendala apa yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?

### C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara

### D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Analisis Mekanisme *Replacement Crew* Kapal guna Memperlancar *Crewing Management* di PT. Jasindo Duta Segara” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis:

- a. Sebagai tambahan pengetahuan di kampus Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang mengenai manajemen perusahaan *crew manning agency* beserta permasalahan yang dihadapinya.
- b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan guna dijadikan bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.
- c. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca, termasuk instansi terkait dan diharapkan penelitian ini dapat memberikan masukan yang dapat berguna untuk pengembangan sumber daya manusia dan *personal soft skill* sehingga siap menghadapi dunia kerja atau bisnis yang bergerak di *crew manning agency* dan menjadikannya sebagai modal.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat nyata kepada berbagai pihak untuk menambah ilmu tetntang pengelolaan manajemen perusahaan *crew manning agency*, diantaranya:

- a. PT. Jasindo Duta Segara agar dapat lebih baik dalam pelaksanaan mekanisme *crew replacement*. Karena hal ini sangat berpengaruh terhadap kemajuan perusahaan.

- b. Sebagai referensi untuk melakukan perbaikan dan koreksi bagi PT. Jasindo Duta Segara dalam berkiprah di dunia bisnis yang bergerak di bidang *crew manning agency*.

#### **E. Sistematika Penelitian**

Penelitian ini disusun agar lebih sistematis dan mudah dimengerti. Untuk mempermudah proses pemikiran dalam membahas permasalahan mengenai “Analisis Mekanisme *Replacement Crew Kapal* guna Memperlancar *Crewing Management* di PT. Jasindo Duta Segara” maka peneliti menyusun dan menguraikan penjelasan secara singkat tentang materi pokok dari penelitian ini agar dapat digunakan untuk memudahkan para pembaca dalam mengikuti penyajian yang terdapat di dalam penelitian ini. Penulis membuat sistematika dari judul menjadi beberapa bab dan dari setiap bab menjadi sub bab sebagai berikut:

#### **BAB I. PENDAHULUAN**

Pendahuluan berisi hal-hal yang berkaitan dengan Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian dan Sistematika Penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata, kondisi seharusnya yang terjadi serta alasan pemilihan judul. Perumusan masalah adalah uraian masalah yang diteliti. Tujuan penelitian berisi tujuan yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian ini. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian.

Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan dalam satu runtutan pikir.

## BAB II. LANDASAN TEORI

Pada bab ini peneliti menguraikan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung tentang penelitian yang dibuat. Bab ini juga memuat tentang kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

## BAB III. METODE PENELITIAN

Bab III dalam penelitian ini akan membahas metode penelitian yang dipergunakan peneliti dalam menyelesaikan penelitian, yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

## BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan analisa masalah dan pembahasan atas apa yang didapatkan pada waktu peneliti melaksanakan praktek darat pada PT. Jasindo Duta Segara Jakarta. Bab ini membahas gambaran umum perusahaan atau tempat penelitian dan analisa

masalah dari rumusan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

## BAB V. PENUTUP

Pada bab ini peneliti menyajikan jawaban terhadap masalah dari penelitian yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis mengenai topik yang dibahas yang berisikan kesimpulan dari penelitian. Penulis mengajukan saran untuk semua pihak yang terkait.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Analisis

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2012:52), analisis adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Sedangkan menurut kamus besar bahasa Indonesia edisi baru (2014:45), analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab, musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya), penguraian suatu pokok atau berbagai bagiannya dan penelaahannya bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan, dikaji sebaik-baiknya, proses pemecahan persoalan yang dimulai dengan dugaan akan kebenarannya.

Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah kegiatan untuk memecahkan masalah dan melakukan suatu penyelidikan yang terjadi atas suatu peristiwa. Dalam hal ini adalah pelaksanaan *crewing management* guna memperlancar *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

## 2. Mekanisme

Menurut Moenir (2012), mekanisme adalah suatu rangkaian kerja sebuah alat yang digunakan dalam menyelesaikan sebuah masalah yang berkaitan dengan proses kerja, tujuannya adalah untuk menghasilkan hasil yang maksimal serta mengurangi kegagalan. Sedangkan menurut Bagus (2014), mekanisme adalah suatu interaksi bagian yang lainnya pada suatu sistem secara keseluruhan untuk menghasilkan fungsi atau kegiatan sesuai dengan tujuannya.

Berdasarkan pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pengertian mekanisme adalah suatu sistem yang digunakan dalam proses kerja yang bertujuan untuk menghasilkan hasil yang maksimal serta mengurangi kegagalan. Dalam hal ini adalah mekanisme yang dipakai dalam pelaksanaan *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara.

## 3. *Replacement*

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2014:131-133), 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), ABK cuti, sakit, pendidikan, dan sebagainya.

- a. Syarat untuk dapat bekerja di kapal adalah memiliki:
  - 1) Sertifikat Keahlian Pelaut dan Sertifikat Ketrampilan Pelaut.
  - 2) Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dengan awak kapal yang disahkan oleh syahbandar.

- 3) Sijil Awak Kapal.
  - 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 surat sehat.
  - 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 *replacement* atau pergantian *crew* merupakan salah satu kegiatan paling penting pada perusahaan *crew manning agency* dikarenakan *crew* kapal memiliki batasan waktu dalam satu kontrak kerja di atas kapal. 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.

#### 4. *Crew* atau Awak Kapal

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil”. Semua posisi di kapal dari Kapten sampai *Messboy* adalah awak kapal.

Dalam ayat 41 disebutkan bahwa “Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan pada ayat 42 Nahkoda cukup di istimewa oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi, “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda”.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *crew* atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK) sebagai berikut:

- 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 Enginner*.
- 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*.

Berdasarkan *Standart Operating Procedure (SOP)* PT. Jasindo Duta Segara, persyaratan untuk menjadi seorang *crew* kapal, yaitu:

- a. Untuk bagian *deck* harus memiliki *Seaman Book, Passpor, Operator Radio Umum (ORU), Yellow Book, Basic Safety Training (BST), Survival Craft & Resque Boats (SCRB), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical First Aid (MFA), Medical Care (MC), RADAR, ARPA, Electronic Chart Display and Information System (ECDIS), Global Maritime Distress* dan

Keselamatan Sistem (*GMDSS*), *Ship Security Officer (SSO)*, *Bridge Resource Management (BRM)*, *Security Awareness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* dan Ijazah Pelaut. Kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan.

- b. Untuk bagian *engine* harus memiliki *Seaman Book*, *Passpor*, *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Rescue Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Medical Care (MC)*, *Engine Romm Management (ERM)*, *Security Awareness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* dan Ijazah Pelaut. Kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan.

Setiap *Crew* kapal memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Tugas dan tanggung jawab *crew* kapal bagian *deck*, adalah:

- a. *Captain* atau Nahkoda
- 1) Melengkapi peralatan kapalnya.
  - 2) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur atau aturan.
  - 3) Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*).
  - 4) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran.
  - 5) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada di atas kapalnya.
  - 6) Mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- b. *Chief Officer*
- 1) Pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin.
  - 2) Muat bongkar muatan di palka-palka dan lain-lain.
  - 3) Pekerjaan administrasi yang berhubungan dengan pengangkutan muatan.
  - 4) Pengganti Nahkoda pada waktu Nahkoda berhalangan, Maka *Chief officer* memimpin kapal atas perintahnya.
  - 5) Mengatur muatan, persediaan air tawar, dan mengatur arah navigasi.
- c. *Second Officer*
- 1) Memelihara serta menyiapkan peta-peta laut dan buku-buku petunjuk pelayaran.
  - 2) Memelihara dan menyimpan alat-alat pembantu navigasi non elektronik.
  - 3) Bertanggung jawab atas bekerjanya dengan baik pesawat pembantu navigasi elektronik (radar).
  - 4) Memelihara *gyro compas*, bertanggung jawab atas pemeliharaan *autopilot*.
  - 5) Memelihara *magnetic compas* serta bertanggung jawab pengisian kompas *error register book* oleh para mualim jaga.

d. *Third Officer*

- 1) Pemeliharaan dan kelengkapan *life boats, liferafts, lifebuoys serta lifejackets*, serta administrasi.
- 2) Bertanggung jawab pemeliharaan, kelengkapan dan bekerjanya dengan baik dari botol-botol pemadam kebakaran, alat-alat pelempar tali, alat-alat semboyan bahaya, alat-alat pernafasan.
- 3) Membuat sijil-sijil kebakaran, sekoci dan orang jatuh kelaut, dan memasangnya ditempat-tempat yang telah ditentukan.
- 4) Memelihara dan menjaga kelengkapan bendera-bendera (kebangsaan, bendera-bendera semboyan internasional, serta bendera perusahaan).
- 5) Mengawasi pendugaan tanki-tanki air tawar atau *ballast* dan got-got palka serta mencatatnya dengan *journal*.

e. *Bosun*

- 1) Sebagai kepala kerja ABK *deck*, memimpin atau mengarahkan ABK *deck*, mengambil inisiatif kerja.
- 2) Membagi tugas-tugas kepada ABK dengan baik setelah menerima perintah dari *Chief Officer*.
- 3) Ronda dengan teratur, memelihara semua hal yang menjadi tanggung jawabnya dan melaporkannya pada Nahkoda.
- 4) Memahami sungguh-sungguh pekerjaannya dan dapat bekerja sama dengan bagian-bagian lain.
- 5) Memelihara alat kerja yang berada dibawah tanggung jawabnya.

f. *Able Seaman (AB)*

- 1) Melaksanakan tugas jaga di anjungan, jaga tangga (*gangway*) pegang kemudi dan pengintaian (*look-out*).
- 2) Menyiapkan bendera-bendera, alat pemadam di *deck*.
- 3) Kebersihan anjungan dan *gangway*, menunaikan perintah dari perwira *deck* yang bertugas sewaktu perawatan kapal atau penggunaan alat-alat navigasi, dan peralatan anjungan lainnya.

g. *Ordinary Seaman (OS)*

- 1) Merawat lambung kapal.
- 2) Membantu penanganan muatan.
- 3) Dan melaksanakan pekerjaan-pekerjaan lain yang diperintahkan kepadanya.

h. *Mess Boy*

- 1) Membantu semua kegiatan yang diperintahkan.
- 2) Menjaga kebersihan di dapur.
- 3) Menjaga kebersihan di area *deck* atau *Mess Room*.

Tugas dan tanggung jawab pada bagian *Engine*, adalah:

a. *Chief Engineer*

- 1) Memastikan bahwa semua personil departemen mesin dibiasakan dengan prosedur yang relevan.
  - 2) Mengeluarkan perintah yang jelas dan ringkas untuk insinyur dan lain-lain di departemen mesin.
  - 3) Menyesuaikan jam tangan ruang mesin untuk memastikan bahwa semua menonton penjaga cukup beristirahat dan cocok untuk tugas.
  - 4) Pastikan bahwa awak departemen mesin menjaga disiplin, kebersihan dan mengikuti praktek kerja yang aman.
  - 5) Evaluasi junior dan laporan kinerja kepada Nahkoda.
  - 6) Mengidentifikasi potensi bahaya yang berhubungan dengan operasi mesin dan bertindak sesuai untuk menghilangkan mereka.
- b. *First Enginer*
- 1) Mengatur kegiatan pemeliharaan dan berkonsultasi dengan *Chief Enginer*.
  - 2) Mengalokasikan pemeliharaan dan perbaikan untuk insinyur, dan mengawasi yang sama.
  - 3) Menjaga buku catatan ruang mesin.
  - 4) Memantau jadwal pemeliharaan untuk mesin utama, mesin bantu, kompresor, pembersih, pompa dan peralatan lainnya.
  - 5) Membantu *Chief Enginer* dalam mempertahankan persediaan suku cadang.
- c. *Second Enginer*
- 1) Menjaga tambahan mesin, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, darurat kompresor, pompa kebakaran darurat.
  - 2) Menganalisis air dan pengolahan kimia untuk pendingin mesin sistem air utama.
  - 3) Melakukan pemeliharaan preventif pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan dalam ruang ruang mesin, dan menginformasikan *Chief Enginer* dari setiap kekurangan.
  - 4) Menjaga catatan diperbarui pemeliharaan preventif rencana yang berkaitan dengan kompresor, generator.
  - 5) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh *Chief Enginer*.
- d. *Third Enginer*
- 1) Membantu *Chief Enginer* selama *manouver* kapal.
  - 2) Menjaga bahan bakar minyak dan pemurni minyak pelumas dan filter.
  - 3) Menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah.
  - 4) Menjaga peralatan lainnya atau mesin di ruang mesin seperti yang diperintahkan oleh *Chief Enginer*.
  - 5) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh *Chief Enginer*.

- e. *Oiler*
  - 1) Mencatat pemasukan atau pengeluaran bahan bakar dan minyak lumas.
  - 2) Melaporkan kepada Masinis Jaga apabila ada kelainan pada pesawat-pesawat indikator minyak.

f. *Wiper*  
Seorang *wiper* adalah awak yang paling junior di ruang mesin

kapal. Peran *wiper* terdiri dari membersihkan ruang mesin dan mesin, dan membantu para masinis seperti yang diarahkan.

#### 5. *Crewing* atau Pengawakan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal pada BAB I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 1, 2, dan 3 dalam peraturan ini yang dimaksud dengan:

- a. Perusahaan Angkutan Laut adalah perusahaan angkutan laut berbadan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan angkutan laut di dalam wilayah perairan Indonesia dan atau dari dan ke pelabuhan di luar negeri.
- b. Usaha Keagenan Awak Kapal (*Ship Manning Agency*) adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang berbentuk badan hukum yang bergerak di bidang rekrutmen dan penempatan awak kapal di atas kapal sesuai kualifikasi.
- c. Serikat Pekerja adalah organisasi pekerja yang sesuai dengan ketentuan nasional dan atau organisasi pekerja internasional dengan serikat pekerja atau serikat buruh internasional.

Dalam kegiatan pengawakan kapal, hal yang sangat penting adalah rekrutmen. Menurut Faustino Cardoso Gomes (1995:105), rekrutmen adalah,

Proses mencari, menemukan, dan menarik para pelamar untuk dipekerjakan dalam dan oleh suatu organisasi. Rekrutmen merupakan proses komunikasi dua arah. Pelamar-pelamar menghendaki informasi yang akurat mengenai seperti apakah rasanya bekerja di dalam organisasi bersangkutan. Organisasi-organisasi sangat menginginkan informasi yang akurat tentang seperti apakah pelamar-pelamar tersebut jika kelak mereka diangkat sebagai pegawai.

Menurut Nawawi (2001:169), rekrutmen (penarikan) adalah proses mendapatkan sejumlah calon tenaga kerja yang *qualified* untuk jabatan atau pekerjaan utama (produk lini dan penunjangnya) di lingkungan suatu organisasi atau perusahaan. Rekrutmen pada dasarnya merupakan proses menentukan dan menarik pelamar yang mampu untuk bekerja dalam suatu perusahaan (Rivai, 2008: 158). Proses ini dimulai ketika para pelamar dicari dan berakhir ketika lamaran-lamaran mereka diserahkan. Hasilnya adalah merupakan sekumpulan pelamar calon karyawan baru untuk diseleksi dan dipilih.

Menurut Simamora (2006) rekrutmen merupakan serangkaian aktivitas untuk mencari dan memikat pelamar kerja dengan motivasi, kemampuan, keahlian dan pengetahuan yang diperlukan guna menutupi kekurangan yang diidentifikasi dalam perencanaan kepegawaian. Aktivitas rekrutmen dimulai pada saat calon mulai dicari dan berakhir tatkala lamaran mereka diserahkan. Melalui rekrutmen individu yang memiliki keahlian yang dibutuhkan didorong membuat lamaran untuk lowongan kerja yang tersedia di perusahaan. Hasil rekrutmen adalah sekumpulan pelamar kerja yang akan diseleksi untuk menjadi karyawan baru. Proses rekrutmen juga berinteraksi dengan aktivitas-aktivitas sumber daya manusia lainnya, terutama evaluasi kinerja, kompensasi, pelatihan dan pengembangan dan hubungan karyawan.

a. Tujuan Aktivitas Rekrutmen

Program rekrutmen yang baik perlu melayani banyak tujuan yang kadangkala bertentangan. Tujuan utama rekrutmen adalah menentukan pelamar-pelamar berkualifikasi yang akan tetap bersama perusahaan dengan biaya yang paling sedikit.

b. Proses Rekrutmen

Rekrutmen sering diperlakukan seolah-olah sebagai sebuah proses satu arah sesuatu yang dilakukan perusahaan untuk mencari calon karyawan. Pendekatan ini disebut teori rekrutmen pencarian. Sungguhpun demikian dalam praktiknya calon karyawan dan manajer mencari organisasi sebagaimana organisasi mencari mereka. Pandangan ini yang disebut teori rekrutmen pasangan, terkesan lebih realistis. Keberhasilan rekrutmen dan keberhasilan pencarian pekerjaan keduanya

secara kritis tergantung pada penentuan pada penentu saatnya. Manakala terjalin kesesuaian antara upaya rekrutmen organisasional dengan upaya pencarian kerja pelamar, maka kondisinya matang untuk bertemu.

c. Sumber Rekrutmen

Ada dua sumber utama rekrutmen yang dapat digunakan sumber internal dan sumber eksternal. Sumber internal (*internal sources*) berkenaan dengan karyawan-karyawan yang ada saat ini dalam organisasi, dan sumber eksternal (*external sources*) adalah individu yang saat ini tidak dikaryakan oleh organisasi. Perusahaan dapat memperoleh orang yang direkrut dari kedua sumber ini.

Dari beberapa pendapat di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa untuk mendapatkan sumber daya yang berkualitas prima, maka proses pembinaannya tidak bisa hanya sebatas selama masa kerja, melainkan harus dimulai sejak proses rekrutmen. Rekrutmen yang tepat akan memudahkan proses penempatan dan pada akhirnya akan melancarkan proses pencapaian tujuan organisasi. Oleh karena itu, masalah-masalah dan kendala-kendala yang dihadapi pada tingkat rekrutmen harus diantisipasi dan dipecahkan secara memuaskan dengan tetap berorientasi kepada tujuan organisasi.

6. Manajemen

Menurut George R. Terry dalam buku Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2014:1), manajemen adalah pencapaian tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya melalui usaha orang lain. Manajemen pada sebuah perusahaan secara garis besar terdiri dari:

- a. Manajemen pemasaran.
- b. Manajemen produksi.
- c. Manajemen sumber daya manusia.
- d. Manajemen keuangan/pembelanjaan
- e. Manajemen akuntansi

Penerapan manajemen pada perusahaan pelayaran dapat digambarkan sebagai berikut :

- a. Manajemen pemasaran dilaksanakan pada manajemen usaha (*commercial management*) perusahaan pelayaran.
- b. Manajemen produksi dilaksanakan pada manajemen armada (*fleet manajemen*) perusahaan pelayaran.
- c. Manajemen keuangan atau pembelanjaan dan manajemen akuntansi dilaksanakan pada manajemen keuangan perusahaan pelayaran.
- d. Manajemen Sumber Daya Manusia (SDM) dilaksanakan pada manajemen umum atau personalia perusahaan pelayaran.

Fungsi manajemen mencakup fungsi *planning*, *organizing*, *motivating*, *controlling* dan *evaluating* yang merupakan satu kesatuan dalam proses manajemen. Terdapat banyak pandangan yang berbeda satu sama lain mengenai fungsi-fungsi tersebut, di antaranya sebagai berikut:

Tabel 2.1 Fungsi–fungsi manajemen

Henry F	George R. Terry	Jogb F. Mee	S. Siagian
<i>Planning</i>	<i>Planning</i>	<i>Planning</i>	<i>Planning</i>
<i>Organizing</i>	<i>Organizing</i>	<i>Organizing</i>	<i>Organizing</i>
<i>Comannding</i>	<i>Actuating</i>	<i>Motivating</i>	<i>Motivating</i>
<i>Coordinating</i>	<i>Controlling</i>	<i>Controlling</i>	<i>Controlling</i>
<i>Controlling</i>			<i>Evaluating</i>

- a. *Planning* (perencanaan) adalah gambaran tentang apa yang akan dicapai sebagai pedoman atau garis besar yang akan dituju. Perencanaan yang baik harus bersifat realitis, dibuat oleh para ahli dan bisa menjawab pertanyaan *what-why-how-who-when-where* serta harus ada kesepakatan bersama dari pihak-pihak terkait.
- b. *Organizing* (pengorganisasian) adalah pengelompokan tentang tugas atau pekerjaan, jenis pekerjaan, tanggung jawab, wewenang, unit-unit kerja terkait, siapa yang akan melakukan, apa alat-alatnya, bagaimana keuangan dan fasilitasnya.
- c. *Motivating* atau *directing* atau *actuating* adalah penggerakan sumber daya manusia untuk melaksanakan pekerjaan dalam mencapai tujuan dengan memberikan bimbingan, instruksi, nasihat. Pada *comannding* cenderung hanya memerintahkan, tidak ikut mengamati, pada *directing* keterlibatan langsung dalam pelaksanaan kurang kelihatan dan pada *actuating* yaitu harus menggerakkan dengan mengikuti pelaksanaannya, bila perlu menegur untuk setiap kesalahan-kesalahan.
- d. *Controlling* (pengawasan dan pengendalian) adalah pengawasan apakah pelaksanaan sesuai rencana. Bila terdapat penyimpangan, segera dapat diperbaiki atau dikendalikan.

- e. *Evaluating* (penilaian) adalah proses pengukuran dan membandingkan antara hasil yang dicapai dengan hasil yang seharusnya.

Agar manajemen dapat mencapai tujuan atau sasarannya, diperlukan alat atau sarana manajemen yang dikenal dengan 7 M berikut:

- a. *Men*, yaitu orang yang mengelola manajemen.
- b. *Money*, yaitu uang atau dana yang diperlukan untuk membiayai operasi dan investasi.
- c. *Methods*, yaitu cara atau sistem untuk mencapai tujuan (cara berproduksi, sistem akuntansi, prosedur-prosedur, dan sebagainya)
- d. *Material*, yaitu bahan-bahan yang diperlukan (bahan baku, bahan bahan pembantu dan sebagainya).
- e. *Machines*, yaitu mesin atau peralatan untuk proses produksi serta alat kantor, komputer, dan sebagainya.
- f. *Market*, pasar untuk menyalurkan hasil produksi.
- g. *MIS (management information system)*, yaitu sistem informasi yang sangat diperlukan untuk pengambilan keputusan.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa manajemen merupakan seni dalam menyelesaikan pekerjaan melalui orang lain dan sebagai sebuah proses perencanaan, pengorganisasian, pengkoordinasian dan pengontrolan sumber daya untuk mencapai sasaran secara efektif dan efisien. Dalam hal ini adalah tata kelola yang digunakan dalam pelaksanaan *crewing management* guna memperlencar *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

## 7. Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal pada BAB III Bagian Kesatu Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 13 Ayat 1 dan 2:

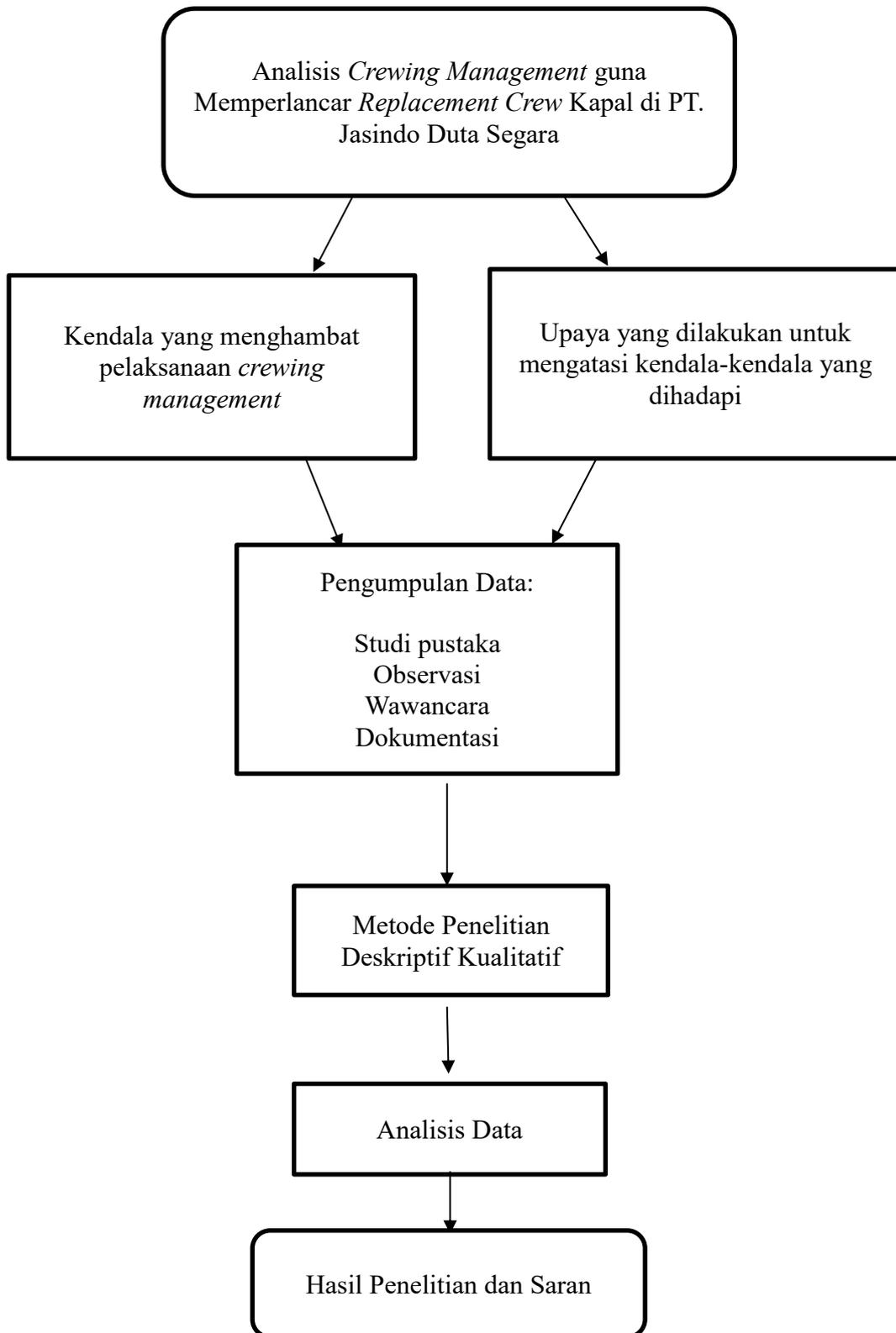
- a. Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut:
  - 1) Berusia minimum 18 (belas) tahun kecuali Praktek Laut (Prala);
  - 2) Yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal;

- 3) Yang ditempatkan di bagian *food and catering* wajib memiliki *ship's cook certificate* yang dikeluarkan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim;
  - 4) Yang memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil;
  - 5) Yang memiliki buku pelaut dan dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.
- b. Perusahaan keagenan awak kapal yang melakukan perekrutan dan penempatan pelaut wajib:
- 1) Mengurus seluruh dokumen yang diperlukan di negara tujuan atau tempat kapal bersandar;
  - 2) Menjamin keamanan dokumen kepelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak;
  - 3) Memberikan kesempatan memperoleh pekerjaan sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki;
  - 4) Membebaskan atas pungutan biaya kepada pelaut kecuali untuk biaya dokumen perjalanan, biaya pembuatan dokumen pelaut, dan biaya pemeriksaan untuk penerbitan sertifikat kesehatan;
  - 5) Menginformasikan hak-hak dan kewajiban pelaut berdasarkan Perjanjian Kerja Laut dan memberi kesempatan untuk membaca dan memahami isi perjanjian kerja laut sebelum ditandatangani.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa dalam perekrutan dan penempatan awak kapal harus sesuai peraturan dan ketentuan yang telah ditetapkan guna menjaga keamanan, keselamatan dan menjaga kualitas kerja *crew* kapal pada saat bekerja di atas kapal.

## **B. Kerangka Pikir Penelitian**

Untuk memudahkan pemahaman dalam pemaparan kerangka pikir penelitian dalam skripsi ini, maka penulis memaparkan kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sederhana yang penulis lengkapi dengan penjelasan singkat akan maksud dari bagan tersebut.



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

*Replacement crew* kapal merupakan salah satu proses yang penting dalam perusahaan *crew manning agency*. Adanya kendala-kendala atau kurang efisien dan efektifnya dalam proses *replacement crew* kapal dapat mengakibatkan kerugian untuk perusahaan dan *crew* kapal sehingga perlu dilakukan analisis guna meminimalisir resiko yang ada. Untuk mempermudah pembahasan penelitian mengenai analisis *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara, maka perlu untuk memfokuskan data-data pada proses pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal untuk dapat diambil kesimpulan dan dapat menemukan strategi guna memperlancar *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Menurut Sukardi dalam bukunya Metodologi Penelitian Pendidikan (2013:53), yang dimaksud dengan tempat penelitian yaitu tempat dimana proses studi yang digunakan untuk memperoleh pemecahan masalah penelitian berlangsung. Penelitian skripsi ini dilaksanakan di PT.Jasindo Duta Segara yang beralamatkan di Jl. Jalan Raya Boulevard Barat, Plaza Kelapa Gading, Rukan Blok C / 55, Kelapa Gading, Jakarta, Indonesia pada tanggal 28 Juli 2015 sampai dengan tanggal 30 Juni 2016 pada saat peneliti melaksanakan praktek darat.

#### **B. Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam skripsi ini adalah metode deskriptif kualitatif, untuk menggambarkan dan menguraikan masalah-masalah yang diteliti. Menurut Sukardi dalam bukunya Metodologi Penelitian Pendidikan (2013:157), metode deskriptif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan objek sesuai apa adanya, dengan tujuan menggambarkan secara sistematis fakta dan karakteristik objek yang diteliti secara tepat. Sedangkan menurut Moleong dalam bukunya Metodologi Penelitian Kualitatif (2015:6), Penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan-tindakan dan lain-

lain. Secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan metode ilmiah. Dikutip dari <http://bimbingan.org/pengertian-penelitian-deskriptif-kualitatif.htm>, metode penelitian deskriptif kualitatif adalah prosedur penelitian berdasarkan data deskriptif, yaitu berupa lisan atau kata tertulis dari seseorang subjek yang telah diamati dan memiliki karakteristik bahwa data yang diberikan merupakan data asli yang tidak diubah serta menggunakan cara sistematis dan dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Ciri-ciri penelitian deskriptif kualitatif yaitu penelitiannya diambil dari data hasil wawancara atau penelitian. Desain penelitiannya bersifat terbuka, proses lebih penting dari pada hasil yang diperoleh, analisis data dilakukan setelah data terkumpul, pengumpulan data secara deskriptif ditulis dalam bentuk laporan data berupa kata-kata dan gambar, tetapi tidak merupakan angka.

Oleh karena itu di dalam pembahasan, penulis berusaha memaparkan hasil dari semua studi dan penelitian mengenai berbagai hal yang diperoleh, baik hal-hal yang bersifat teori yang memuat hal-hal yang bersifat praktis. Dalam artian bahwa selain ditulis dari beberapa literatur buku, juga bersumber dari penelitian yang terdapat dalam buku manajemen perusahaan pelayaran. Penggunaan aspek observasi atau pengamatan sangat berperan dalam penulisan penelitian ini. Adapun hal-hal yang diamati adalah tentang analisis mekanisme *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara. Dengan

adanya penelitian ini diharapkan hubungan antara pokok permasalahan dengan metode pemecahannya akan lebih jelas, sehingga selanjutnya dapat dicari usaha dan upaya untuk mengatasi kendala tersebut.

### C. Jenis dan Sumber Data

Pada penelitian ini penulis memberikan berbagai macam data yang bersifat kualitatif yang bersumber dari responden, baik secara lisan maupun secara tulisan yang berkaitan dengan judul skripsi. Jenis data yang penulis gunakan pada saat penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut:

#### 1. Data primer

Data primer dalam penyusunan skripsi ini adalah data yang didapat secara langsung dari sumbernya, dengan cara pengamatan dan wawancara terhadap orang-orang yang terlibat secara langsung pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara.

#### 2. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui penelitian terdahulu yang dilakukan oleh pihak lain. Data sekunder yang diperoleh peneliti melalui buku-buku referensi, buku-buku pelajaran dan buku lain yang berhubungan dengan materi yang dibahas dalam penelitian ini. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber tidak langsung yang biasanya berupa data dokumentasi dan arsip-arsip resmi. Hal ini diperlukan sebagai pedoman ketentuan teoritis dan ketentuan-

ketentuan formal. Peneliti mendapatkan data sekunder dari berbagai sumber yaitu buku-buku referensi, peraturan pemerintah, buku tentang manajemen perusahaan pelayaran dan data-data dari internet.

#### **D. Metode Pengumpulan Data**

Menurut Jonatan Sarwono dalam bukunya Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif (2016:222), metode pengumpulan data adalah metode yang dilakukan melalui keterlibatan langsung dengan objek yang diteliti. Untuk mendapatkan data yang diperlukan dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan dengan cara penelitian lapangan. Penulis menggunakan metode di bawah ini untuk memperoleh informasi yang diperlukan, yaitu sebagai berikut:

##### **1. Studi Kepustakaan**

Menurut Sukardi dalam bukunya Metodologi Penelitian Pendidikan (2013:33), studi kepustakaan adalah menelusuri dan mencari dasar-dasar acuan yang erat kaitannya dengan masalah penelitian yang hendak dilakukan, dasar-dasar tersebut tidak terbatas dari satu sumber saja tetapi dapat dicari dari berbagai sumber yang kemudian disusun dalam bab tersendiri. Sumber data dapat dilakukan dengan cara mengumpulkan data-data dari pembaca, meneliti dan mencatat serta mempelajari dari buku-buku.

Salah satu hal yang perlu dilakukan dalam persiapan penelitian adalah pemanfaatan sumber informasi yang terdapat di perpustakaan

dan jasa informasi yang tersedia. Pemanfaatan ini diperlukan, baik untuk penelitian lapangan maupun penelitian bahan dokumentasi. Oleh karena itu, tidak mungkin suatu penelitian dapat dilakukan dengan baik tanpa orientasi pada pendahuluan dari riset kepustakaan. Dalam hal ini peneliti mendapatkan referensi-referensi dari perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang, Perpustakaan daerah kota Semarang dan buku yang di pelajari saat melaksanakan praktek darat di PT. Jasindo Duta Segara.

## 2. Studi Dokumenter

Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang. Menurut Sugiyono (2013:240), teknik dokumentasi adalah cara mengumpulkan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berupa tulisan, gambar, atau karya-karya monumental dari seseorang. Hal ini digunakan untuk mendukung penelitian agar memperkuat bukti-bukti yang ada. Untuk membuat pembaca bisa memahaminya, dokumentasi yang digunakan harus berhubungan dengan obyek yang dibahas sehingga peneliti menggunakan foto-foto yang berhubungan dengan pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

Sebagian penelitian dapat dilakukan dengan mengandalkan studi dokumenter saja, bila data dalam dokumen-dokumen yang ada dianggap lengkap. Dokumen-dokumen ini dapat mengungkapkan bagaimana subjek mendefinisikan dirinya sendiri, lingkungan, dan situasi yang dihadapinya pada suatu saat, dan bagaimana kaitan antara definisi diri tersebut dalam hubungan dengan orang-orang di sekelilingnya dengan tindakan-tindakannya.

### 3. Studi lapangan

#### a. Observasi

Menurut Sutrisno Hadi dalam bukunya *Metodologi Research* (2015:136), observasi dapat diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan dengan sistematis fenomena-fenomena yang diselidiki. Oleh karena itu, sebelum melakukan pengamatan (pengumpulan data), seorang peneliti harus beradaptasi atau hidup bersama-sama dalam lingkungan masyarakat atau orang yang akan diamati. Hal ini dimaksudkan agar ia lebih memahami dan menghayati kehidupan masyarakat yang akan diobservasi, dan orang atau masyarakat yang akan diamati juga merasa akrab dengannya. Dengan demikian, akan lebih terbuka dan melakukan kegiatan sehari-hari yang asli sebagai sasaran observasi. Dengan pengamatan terlibat, data yang

diperoleh diharapkan lebih akurat dan asli, sehingga fakta yang sesungguhnya dapat diungkap secara cermat dan lengkap.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu dengan meneliti proses yang berkaitan dengan proses *replacement crew* kapal pada saat penulis melaksanakan praktek darat di PT. Jasindo Duta Segara sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada.

b. Wawancara

Menurut S. Nasution dalam bukunya *Metode Research* (2013:113), menyebutkan bahwa *interview* adalah suatu bentuk komunikasi verbal, jadi semacam percakapan yang bertujuan untuk memperoleh informasi. Wawancara merupakan alat yang paling ampuh dalam dan bagian yang terpenting dari setiap penelitian. Penulis menggunakan kesempatan ini untuk mendapatkan informasi sebanyak-banyaknya. Hasil dari kegiatan ini dapat dipergunakan untuk menopang serta melengkapi perolehan hasil dari skripsi ini. Dalam melakukan wawancara peneliti melakukannya dengan karyawan kantor dan *crew* kapal yang bekerja di kapal yang ditangani oleh PT. Jasindo Duta Segara.

## **E. Teknik Analisa Data**

Menurut Moelong dalam bukunya Metodologi Penelitian Kualitatif (2015:103), konsep dasar dalam analisis data akan mempersoalkan pengertian, waktu pelaksanaan, maksud dan tujuan serta kedudukan analisis data. Dalam penelitian ini penulis menganalisa data berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang dapat mendukung penelitian. Dalam penelitian ini peneliti menganalisa data-data yang diperoleh dari hasil penelitian, berupa fakta-fakta yang terjadi di lingkungan, studi pustaka dan juga metode dokumentasi. Kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Analisis data secara sistematis dilakukan sebagai dengan tiga langkah secara bersamaan, yaitu :

### **1. Reduksi data**

Reduksi dalam hal ini adalah cara memformulasikan teori kedalam seperangkat konsep yang tinggi tingkatan abstraksinya atas dasar keseragaman dari seperangkat kategori. Data yang ada dipelajari dan dilakukan pembatasan teori sehingga menjadi padat dan berisi dengan mengeluarkan data yang tidak relevan, mengintegrasikan kawasan yang kecil-kecil ke dalam kerangka kategori yang berkaitan.

### **2. Penyajian data**

Penyajian data yang dimaksud adalah sebagai proses analisis untuk merakit temuan data dilapangan dalam bentuk apapun deskriptif satuan kategori bahan dari yang umum menuju yang khusus. Penyajian

data tersebut dengan mengelompokkan responden dan perilakunya, serta bagaimana perbedaannya sehingga dapat menemukan tema dan pembentukan hipotesis yang dibuat dengan cepat.

### 3. Menarik simpulan

Menarik simpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai temuan data yang diperoleh selama proses penelitian berlangsung.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## BAB IV

### ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Objek yang Diteliti

##### 1. Profil Perusahaan

PT. Jasindo Duta Segara merupakan perusahaan yang bergerak pada bidang keagenan awak kapal (*crew manning agency*). *Crew manning agency* adalah perusahaan yang hanya mengurus pengawakan kapal untuk para *ship owner* dari luar negeri. PT. Jasindo Duta Segara berkerjasama dengan perusahaan-perusahaan yang berasal dari negara-negara Asia seperti Korea, Jepang dan Taiwan, diantaranya *H-Line Shipping*, *STX Marine Service*, *Osaka Asahi Kaiun*, *World Marine*, *Korean Marine Craft (KMC)*, *Evergreen*, *Cosmo SeaLand*, *Growwill*, *Pos Shipp Management*, *S SK Shipping*, *Imsco* dan *Dintec*.

Tabel 4.1 Daftar *ship owner* dan kapal yang ditangani perusahaan.

<b>Owner</b>	<b>Nama Kapal</b>	<b>Jenis Kapal</b>
<i>H-LINE SHIPPING</i>	MV. Port Kembla	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Richards Bay	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Balikpapan	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Sines	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Frontier	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Brazil	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Daebo Ibt	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Samarinda	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. New Orleans	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Harmony	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Passion	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Tubarao	<i>Bulk Carrier</i>
	MV.Keoyang Orient	<i>Bulk Carrier</i>
	MV. Keoyang Noble	<i>Bulk Carrier</i>



<i>Owner</i>	<i>Nama Kapal</i>	<i>Jenis Kapal</i>
<i>GROWWILL</i>	MV. Gloriosa MV. North Pole MV. Swertia MV. Yusho Princess	<i>Cargo</i> <i>Cargo</i> <i>Cargo</i> <i>Cargo</i>
<i>POS SHIPPING MANAGEMENT</i>	MV. Pan Kristine MV. Pan Ivy MV. Pan Bonita MV. Daisy MV. Pan Global MV. Pan Energen MV. Pan Clover MV. Pan Margaret MV. Pan Amber MV. Pan Mutiara	<i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i>
<i>SK SHIPPING</i>	MV. K Promise MV. K Faith MV. K Hope MV. K Phoenix MV. Western Dream	<i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i> <i>Bulk Carrier</i>
<i>IMSCO</i>	MT. Lunis	<i>Banker</i>

Sumber: PT. Jasindo Duta Segara

Berikut adalah data perusahaan yang menjadi objek penelitian dalam penulisan skripsi ini:

Nama Perusahaan : PT. Jasindo Duta Segara

Alamat : Jl. Raya Boulevard Barat,  
Plaza Kelapa Gading, Rukan Blok  
C/55, Kelapa Gading, Jakarta,  
14240, Indonesia.

*Telephone* : (021) 4585 1225

*Fax* : (021) 4585 1228

*E-mail* : [info@jasindods.co.id](mailto:info@jasindods.co.id)

*Website* : [www.jasindods.com](http://www.jasindods.com)

Data-data Akta Perusahaan:

- a. Nama Notaris : Ny. Diah Anggraini, SH. MH
- b. Nomor Akte : Akte No. 16 Tanggal 23 Januari 2006
- c. Tanggal Didirikan : 16 Februari 2006
- d. Nama Direksi : Yuniati Siregar. SE
- e. Komisaris : Capt. Agustino
- f. Berakhirnya Akte : 23 Januari 2009
- g. Tempat dan Tanggal : Jakarta, 23 Januari 2006

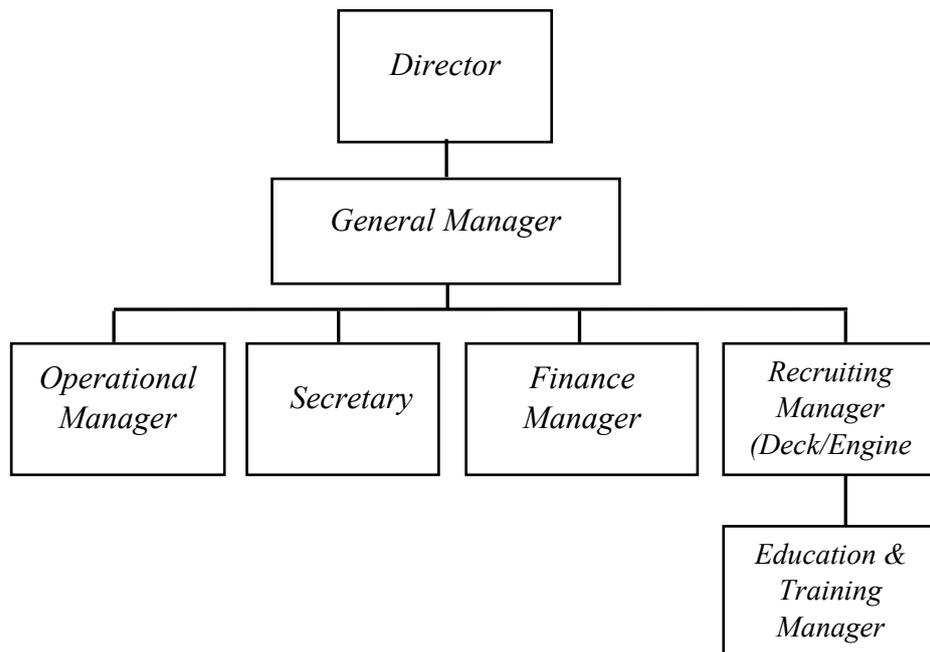


Gambar 4.1 Keluarga besar PT. Jasindo Duta Segara

## 2. Struktur Organisasi

Struktur organisasi adalah struktur yang menggambarkan wewenang, tugas dari masing-masing bidang atau bagian yang

berhubungan dengan aktivitas para pejabatnya berdasarkan tanggung jawabnya masing-masing. PT. Jasindo Duta Segara memiliki empat divisi dengan tugas dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Berikut adalah struktur organisasi, tugas dan tanggung jawab dari masing-masing divisi:



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Jasindo Duta Segara

Berikut tugas dan tanggung jawab pada setiap divisi:

a. *Director*

Secara umum bertanggung jawab atas kelancaran operasional perusahaan dan mengembangkan bisnis (bidang usaha) serta nama baik PT. Jasindo Duta Segara, membuat dan menandatangani perjanjian kerja sama dengan relasi dan *principal* yang dalam pelaksanaannya harus mendapatkan

persetujuan dari *advisor* (penasehat) melalui rapat umum pemegang saham.

b. *General Manager*

Bertanggung jawab atas kelancaran internal atau eksternal operasional perusahaan, menandatangani *Individual Working Contract* atau Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara pelaut yang dipekerjakan dengan pemilik kapal (*Ship Owner*). *General Manager* bertanggung jawab untuk:

- 1) Mengontrol dan mengawasi para *manager* yang berada dibawahnya.
- 2) Membuat dan menandatangani korespondensi (surat-surat) yang keluar atau masuk.

c. *Secretary*

*Secretary* memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- 1) Melaksanakan tugas-tugas umum sekretaris.
- 2) Mencatat dan mengarsip hasil rapat.
- 3) Melakukan komunikasi langsung dengan keagenan di luar negeri melalui telepon, *e-mail* dan *fax*.
- 4) Menjelaskan *flight schedule in detail* kepada *crew* kapal yang akan *join*.
- 5) Menyiapkan bahan-bahan *provision* yang dipesan oleh para Nahkoda.

d. *Finance Manager*

Tugas dan tanggung jawab *Finance Manager* sebagai berikut:

- 1) Bertanggung jawab penuh dalam hal pembukuan keuangan perusahaan.
- 2) Mengontrol pembayaran atau pengiriman *home allowment crew* melalui bank.
- 3) Mengontrol pembayaran atau pengiriman gaji karyawan PT. Jasindo Duta Segara melalui *bank*.
- 4) Menerima pembayaran biaya administrasi *crew* kapal dan peserta *training*.
- 5) Mengontrol semua pembayaran dan penerimaan keuangan perusahaan.

e. *Recruiting Manager*

Tugas dan tanggung jawabnya meliputi:

- 1) Bertanggung jawab dalam hal proses *recruiting* untuk memenuhi kebutuhan atau permintaan *crew* kapal dari para *principal*.
- 2) Dianggap sebagai perwakilan *ship owner* pada perusahaan.
- 3) Melakukan *interview* awal terhadap pelamar.
- 4) Memonitor dan meng-*update crew's filling system*.
- 5) Bertanggung jawab dalam hal pemeriksaan keabsahan dan kelengkapan dokumen dan sertifikat *crew* kapal.

- 6) Bertanggung jawab dalam menyimpan dokumen dan sertifikat *crew* kapal.
- 7) Melakukan komunikasi langsung dengan para *ship owner* dalam hal *replacement crew* dan permasalahan *crew* kapal baik melalui *telepon, e-mail ataupun fax*.
- 8) Mengontrol dan mengawasi para staf yang berada di bawahnya.

f. *Operational Manager*

Tugas dan tanggung jawab *Operational Manager* di perusahaan yaitu:

- 1) Bertanggung jawab dalam hal pengurusan dokumen awak kapal seperti buku pelaut, paspor, dan buku kuning.
- 2) Bertanggung jawab dalam hal pengurusan PKL ke Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI).
- 3) Bertanggung jawab dalam mengantar dan menjemput *sign on* dan *sign off crew*.
- 4) Bertanggung jawab dalam pengurusan visa.
- 5) Bertanggung jawab dalam memanggil awak kapal yang telah di *nominate* dan *standby* setelah mendapatkan *approve* dari *ship owner*.

- 6) Mengontrol dan mengawasi para staf yang berada di bawahnya.
- 7) Memonitor kondisi *crew* kapal yang terkendala dengan *medical check up*.
- 8) Menjemput dan mengurus pengobatan lanjutan.
- 9) Menyiapkan surat pengantar *medical check up* untuk *crew* kapal yang akan melaksanakan *medical check up*.

g. *Education & Training Manager*

*Education & Training Manager* memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai berikut:

- 1) Bertanggung jawab dalam pengaturan program pelatihan dan pendidikan *crew* kapal.
- 2) Membuat jadwal pelatihan dan pendidikan.
- 3) Bertanggung jawab penuh dalam hal perawatan kondisi peralatan, buku-buku dan semua barang inventaris yang ada di PT. Jasindo Duta Segara.
- 4) Mengontrol dan mengawasi para staf yang berada di bawahnya.

**3. Fasilitas dan Sarana Prasarana**

PT. Jasindo Duta Segara memiliki fasilitas, sarana dan prasarana sebagai berikut:

- a. Sebuah gedung yang digunakan sebagai kantor yang beralamatkan di Jl. Raya Boulevard Barat, Plaza Kelapa Gading, Rukan Blok C/55, Kelapa Gading, Jakarta, 14240, Indonesia.
- b. *Education & training room*
- c. Tempat tinggal sementara *crew* kapal (mess)
- d. Mobil operasional : 1 Unit.
- e. Motor operasional : 1 Unit
- f. Komputer : 41 Unit.
- g. Laptop : 3 Unit.
- h. *Printer* : 13 Unit.
- i. Mesin *photo copy* : 2 Unit.
- j. Pesawat telepon : 27 Unit.
- k. *Faximile* : 1 Unit.

#### 4. Ketenagakerjaan

Karyawan yang bekerja di PT. Jasindo Duta Segara secara keseluruhan berjumlah 35 karyawan yang terdiri dari karyawan staf sebanyak 28 orang, *Security* 1 orang, *Driver* 3 orang dan *Office Boy* sebanyak 3 orang. Jam kerja bagi karyawan mulai pukul 08.00-17.00 WIB. Sistem penggajian didasarkan atas jabatan dan tugas yang disesuaikan dengan sifat pekerjaannya, apabila ada kelebihan jam kerja bagi karyawan dihitung lembur.

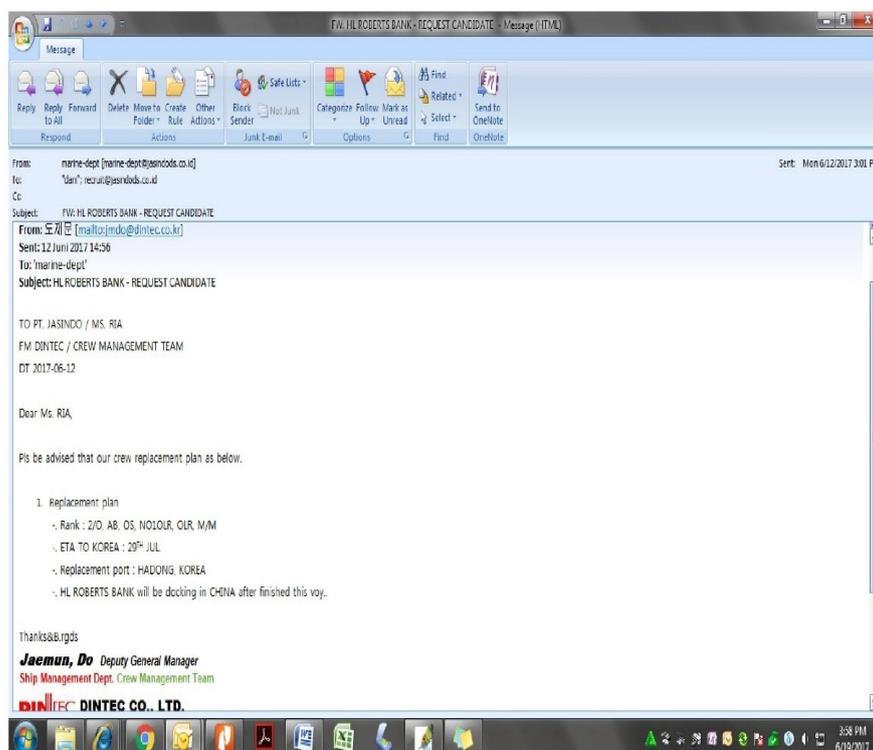
## B. Pelaksanaan Mekanisme *Replacement Crew* Kapal di PT. Jasindo Duta Segara

### Segara

Tahapan atau proses *replacement crew* pada PT. Jasindo Duta Segara guna untuk memperlancar *crewing management* adalah sebagai berikut:

#### 1. Tahap permintaan *crew*

Tahapan ini merupakan tahapan pertama dari *replacement crew* dimana kapten kapal mengirimkan e-mail permintaan *sign off* kepada *ship owner* serta PT. Jasindo Duta Segara sebelum masa kontrak *crew* kapal yang bersangkutan berakhir. Hal ini bertujuan agar perusahaan bisa mempersiapkan *crew* kapal pengganti dengan baik dan sesuai kriteria yang diminta oleh Kapten dan *ship owner*.



Gambar 4.3 E-mail permintaan *crew* dari *ship owner*

2. Tahap *prepare crew* kapal pengganti.

PT. Jasindo Duta Segara memiliki kerjasama dengan tiga belas *ship owner* luar negeri yang terdiri dari berbagai jenis tipe kapal, ukuran dan *mixed crew* kapal yang berbeda kebangsaan. Pencalonan *crew* kapal harus sesuai dengan kebutuhan kapal. Pada tahap ini yang bertanggung jawab penuh adalah *recruiting manager* yang dibantu oleh dua *deck manager* dan dua *engine manager*. Tahapan ini akan berjalan setelah perusahaan menerima e-mail (yang sudah disetujui oleh *ship owner*) dari kapal untuk permintaan pergantian *crew*. Setelah menerima e-mail, *Recruiting Manager* langsung mencari *crew* kapal pengganti yang sesuai dengan permintaan dari *ship owner*. Ada dua cara dalam mencalonkan *crew* kapal ke *ship owner* yaitu sebagai berikut:

a. Mencalonkan *ex crew*

*Ex crew* merupakan *crew* kapal yang sebelumnya sudah pernah bekerja di kapal yang ditangani oleh PT. Jasindo Duta Segara dengan memiliki kondite kerja yang baik dan bersedia kembali *on board* di kapal yang ditangani oleh PT. Jasindo Duta Segara setelah masa permintaan istirahat di daratnya berakhir. *Recruiting manager* memiliki data *ex crew* yang akan kembali di plot di kapal-kapal milik PT. Jasindo Duta Segara yang disebut *crew waiting list*. Pencalonan *crew sign on* yang diutamakan adalah *ex crew* dengan catatan *crew* kapal tersebut memenuhi persyaratan

dari segi dokumen, pengalaman (jenis kapal, ukuran kapal, ukuran mesin untuk *engine* dan *mixed crew*) dan sudah memasuki waktu masa berakhir permintaan istirahat di daratnya paska turun dari kapal terakhir.

b. Perekrutan *crew* baru (*new applicant*)

Perekrutan *new applicant* di PT. Jasindo Duta Segara dilakukan hanya pada saat persediaan *ex crew* pada *crew waiting list* sudah tidak ada lagi kandidat yang akan dicalonkan sebagai *crew* pengganti. Beberapa tahapan perekrutan *new applicant* di PT. Jasindo Duta Segara adalah sebagai berikut:

1) Seleksi *new applicant by curriculum vitae*

Proses pertama sebagai pelamar *crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara adalah dengan mengisi *Crew Personal Data* (CPD) yang telah disediakan oleh perusahaan. CPD merupakan lembar *curriculum vitae* yang digunakan sebagai *form CV* untuk pelamar baru guna mempermudah *Manager Recruiting* untuk melihat data *new applicant* tersebut. CPD menjelaskan data diri dan pengalaman dari *new applicant*. Pengiriman CPD bisa dilakukan melalui *e-mail* atau datang langsung ke perusahaan. Setelah *new applicant* mengirimkan CPD ke perusahaan, *Manager Recruiting* akan memanggil *new applicant* tersebut guna menempuh

beberapa tes dengan catatan pengalaman dan dokumen persyaratan sesuai dengan apa yang disyaratkan oleh PT. Jasindo Duta Segara. Pengalaman berlayar dilihat dari beberapa kriteria, yaitu ukuran dan jenis kapal, trayek/operasi kapal, *mixed crew*, ukuran dan jenis mesin (*engine*). Sesampainya *new applicant* di kantor setelah menerima panggilan dari *Recruiting Manager*, hal pertama yang disyaratkan oleh perusahaan adalah dengan mewajibkan *new applicant* tersebut menyerahkan paspor dan buku pelaut guna pengecekan kesesuaian dengan apa yang telah dicantumkan oleh *new applicant* di CPD. Selain itu, dokumen tersebut sebagai jaminan agar *new applicant* tidak pergi ke perusahaan lain dan sanggup untuk melanjutkan ke tahap seleksi berikutnya.

2) Seleksi tertulis

Seleksi tertulis di PT. Jasindo Duta Segara dilakukan oleh *Deck/Engine Manager* (menyesuaikan jabatan *new applicant*) dengan soal yang berbeda-beda tergantung dari jabatan *new applicant* tersebut. Dalam seleksi ini *new applicant* diberikan waktu selama 30 menit untuk mengerjakan soal tersebut dan langsung akan dikoreksi dan diberitahukan hasilnya pada saat itu juga oleh *Deck/Engine Manager* (menyesuaikan jabatan *new applicant*) yang

bertugas. Nilai minimal yang harus diperoleh *new applicant* adalah 75, jika kurang dari yang disyaratkan, maka dinyatakan gagal untuk melanjutkan ke tahap seleksi berikutnya.

3) Seleksi wawancara

Wawancara *new applicant* di PT. Jasindo Duta Segara melalui tiga tahapan dengan beberapa pewawancara yang berbeda, yaitu dengan *Deck/Engine Manager* (menyesuaikan jabatan *new applicant*), *Recruiting manager* dan terakhir dengan *Owner/pemilik perusahaan*. *New applicant* dinyatakan *passing* apabila bisa lolos dari ketiga wawancara tersebut. Apabila gagal pada salah satu wawancara maka *new applicant* tersebut dinyatakan gugur dan gagal untuk bergabung di kapal yang ditangani oleh PT. Jasindo Duta Segara. Materi *interview* yang diberikan oleh wawancara kepada *new applicant* adalah sebagai berikut:

- a) *New applicant* memperkenalkan diri dilanjutkan dengan penjelasan sistem penggajian dari perusahaan. Penjelasan penggajian dilakukan karena dari masing-masing *ship owner* yang berkerjasama dengan PT. Jasindo Duta Segara memiliki besaran gaji dan sistem penggajian yang berbeda-beda.

Sebelum pewawancara melanjutkan wawancaranya, *new applicant* harus menyetujui jumlah gaji dan sistem penggajian yang diterapkan oleh PT. Jasindo Duta Segara dengan menandatangani surat persetujuan antara perusahaan dengan *new applicant*.

- b) Berkaitan dengan materi (sesuai jabatan), secara umum pertanyaan ini terdiri dari tugas dan tanggung jawab di atas kapal dan pertanyaan lebih spesifik sesuai menyesuaikan jabatan dari *new applicant*.
- c) Loyalitas, hal ini dilihat dari pengalaman-pengalaman bekerja dengan perusahaan sebelumnya. Apabila *new applicant* sering berpindah perusahaan maka menjadi poin negatif karena ada indikasi terdapat masalah pada saat bekerja pada perusahaan-perusahaan sebelumnya dan dianggap tidak memiliki loyalitas yang baik terhadap perusahaan.

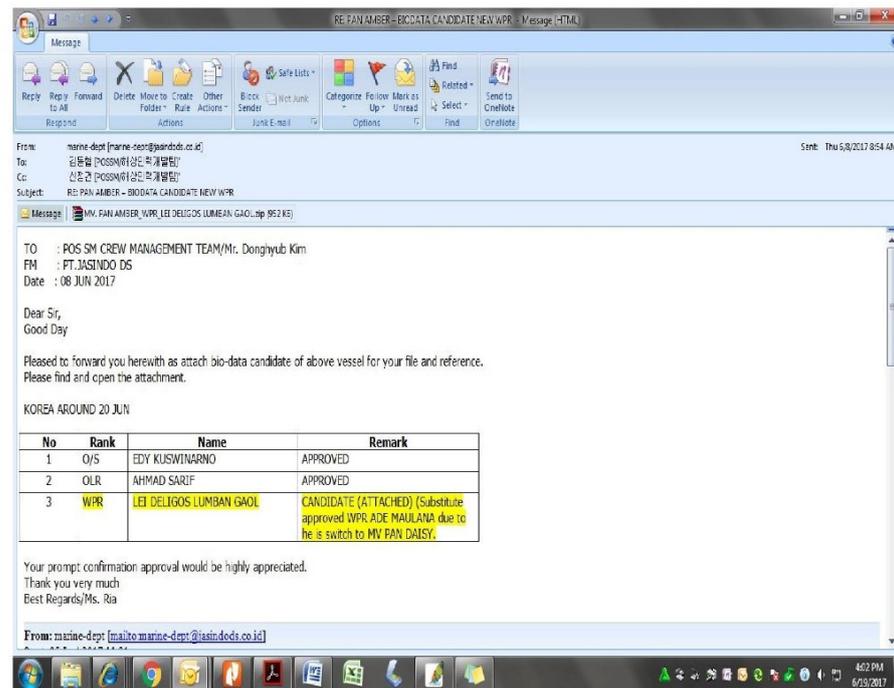
Setelah *new applicant* dinyatakan lolos maka diwajibkan untuk menyerahkan seluruh dokumen sesuai yang disyaratkan oleh PT. Jasindo Duta Segara guna diproses untuk persiapan *sign on*. Penyerahan dokumen kepada *staff recruiting* yang bertanggung jawab memegang dokumen *crew stand by* dengan diberikan tanda terima kepada *new applicant* tersebut sebagai bukti. Dalam penyerahannya,

dilakukan pengecekan dokumen oleh *staff recruiting* supaya apabila ada dokumen yang perlu dilakukan revalidasi/perpanjang masa berlaku, dokumen tersebut bisa segera diurus sebelum jadwal keberangkatan tiba.

3. Tahap pengiriman CPD ke *ship owner*.

Setelah *new applicant* dinyatakan lolos dari berbagai seleksi tersebut, tahap selanjutnya adalah pengiriman CPD ke *ship owner*. Sebelum pengiriman, CPD dari *crew* kapal calon pengganti diketik ulang oleh *staff recruiting* yang bertanggung jawab untuk pengisian aplikasi CPD tersebut dan dilakukan pengecekan ulang mengenai kevalidan dokumen dari *crew* kapal tersebut. Setelah selesai pengetikan, CPD berupa *soft copy* dan *hard copy* diserahkan kembali ke *Recruiting Manager* sebagai penanggung jawab. Setelah itu, *soft file* CPD dikirim ke *ship owner* melalui e-mail dengan menyebutkan keterangan yang jelas seperti nama kapal, rencana jadwal *replacement* dan menyampaikan hambatan mengenai *crew* tersebut. Seperti contoh, dokumen *crew* kapal pengganti tersebut masih dalam proses revalidasi dan memberikan keterangan kapan dokumen tersebut bisa kembali digunakan untuk *on board*. Setelah itu *ship owner* akan memberikan balasan dan konfirmasi kepada PT. Jasindo Duta Segara apakah *crew* kapal pengganti yang dicalonkan oleh PT. Jasindo Duta Segara mendapatkan *approval* atau tidak. Apabila mendapatkan *approval* dari *ship owner*, *ship owner* langsung menginstruksikan kepada PT. Jasindo

Duta Segara untuk dipersiapkan segala sesuatunya sampai *crew sign on* ke atas kapal. Apabila *crew* kapal pengganti yang dicalonkan oleh PT. Jasindo Duta Segara tidak diterima oleh *ship owner*, maka PT. Jasindo Duta Segara harus secepatnya mencari calon pengganti lain.



Gambar 4.4 Pengiriman calon *crew* pengganti ke *ship owner*

#### 4. Tahapan persiapan dan pengarsipan dokumen.

##### a. Persiapan dokumen.

Persiapan dokumen dijalankan oleh *operational department* yang dipimpin oleh *operational manager* dan dibantu oleh beberapa stafnya. Tahapan ini dijalankan setelah *crew* kapal pengganti yang dicalonkan oleh *recruiting manager* mendapatkan *approval* dari *ship owner*. Dokumen yang harus dipersiapkan untuk *sign on* berbeda-beda sesuai dengan jabatan dari *crew* kapal tersebut.

1) Dokumen Pelaut

a) *Deck officer*

Untuk *Deck Officer* harus memiliki *Seaman Book*, surat kesehatan, sertifikat *education training*, Perjanjian Kerja Laut, Operator Radio Umum (*ORU*), *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Resque Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Medical Care (MC)*, *RADAR*, *ARPA*, *Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)*, *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*, *Ship Security Officer (SSO)*, *Bridge Resource Management (BRM)*, *Security Awarness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* dan Ijazah Pelaut. Tingkatan ijazah menyesuaikan dengan tingkat jabatan.

b) *Deck Rating*

*Deck Rating* harus memiliki *Seaman Book*, surat kesehatan, sertifikat *education training*, Perjanjian Kerja Laut, *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Resque Boats (SCRB)*,

*Advanced Fire Fighting (AFF), Security Awareness Training (SAT), Seafarers with Designated Security Duties (SDSD) dan sertifikat rating yaitu rating forming of a navigational watch.*

c) *Engine Officer*

Untuk *Engine Officer* harus memiliki *Seaman Book*, surat kesehatan, sertifikat *education training*, Perjanjian Kerja Laut, *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Rescue Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Medical Care (MC)*, *Engine Room Management (ERM)*, *Security Awareness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* dan Ijazah Pelaut. Tingkat ijazah menyesuaikan dengan tingkat jabatan.

d) *Engine Rating*

*Engine Rating* harus memiliki *Seaman Book*, surat kesehatan, sertifikat *education training*, Perjanjian Kerja Laut, *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Rescue Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Security Awareness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security*

*Duties (SDSD)* dan sertifikat rating yaitu *rating forming part of an engine room watch*.

e) *Catering department*

Untuk *catering department* harus memiliki *Seaman Book*, surat kesehatan, sertifikat *education training*, Perjanjian Kerja Laut, *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Resque Boats (SCRB)*, *Security Awarness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* dan sertifikat keahlian memasak yaitu *food handling*.

2) Dokumen travel dan lain-lain.

Dokumen travel merupakan dokumen yang digunakan sebagai syarat pada saat terjadinya *replecement crew*. Dokumen tersebut seperti paspor, *vessel flag*, visa, tiket pemberangkatan untuk *crew* kapal *sign on* dan tiket untuk *crew* kapal yang akan *sign off*.

b. Pengarsipan dokumen

Pengarsipan dokumen dilakukan oleh Taruna yang melaksanakan praktek darat dan dicek langsung oleh *Operational Manager*. Pengarsipan dilakukan dengan cara melakukan *photo copy* semua dokumen *crew* kapal yang akan *sign on* dan kemudian dimasukkan ke dalam map terpisah dari masing-masing *crew*

kapal. Pengarsipan bertujuan untuk *back up* data perusahaan apabila sewaktu-waktu dibutuhkan.

5. Tahap *medical check up, education & training* dan penandatanganan dokumen terkait.



Gambar 4.5 *Education & training crew* sebelum *on board*

Beberapa hari sebelum jadwal keberangkatan *sign on*, *crew* kapal wajib mengikuti beberapa kegiatan, yaitu *medical ceck up, education & training* dan penandatanganan dokumen terkait. *Medical ceck up* dilaksanakan di rumah sakit Puri Medika atau Jakarta Marindo yang terletak di Tanjung Priok yang bertujuan untuk mengetahui kesehatan *crew* kapal. *Education & training crew* kapal dilaksanakan selama empat hari yang bertempat di PT. Jasindo Duta Segara dengan pengampu yaitu *Education & Training Manager*, sedangkan dokumen-dokumen yang wajib ditandatangani oleh *crew* kapal yang akan *sign on*

adalah PKL, *Crew Of Employment (COE), Education & Training Certificate (Pre Joining)*.

6. Tahap pergantian *crew/replacement crew*.

Tahap ini merupakan tahap terakhir pada proses *replacement 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, harus berada di kantor PT. Jasindo Duta Segara lima jam sebelum jadwal penerbangan. Waktu tersebut digunakan untuk pengecekan dan penyerahan dokumen yang akan dibawa oleh *crew* kapal pengganti tersebut. Setelah itu, *crew* yang akan *sign on* diantar oleh staf operasional menuju Bandara Soekarno Hatta untuk persiapan terbang. Staf operasional mengantar dan menunggu *crew* kapal pengganti tersebut sampai *boarding pass*. Langkah ini dilakukan perusahaan untuk mencegah terjadinya hal yang tidak diinginkan seperti kaburnya *crew* dan ketidakpahaman *crew* terhadap prosedur di bandara yang mengakibatkan keterlambatan jadwal keberangkatan.

Pada saat *crew* kapal sampai di bandara tujuan akan langsung dijemput oleh *agent* yang ditunjuk oleh *ship owner* menuju ke kapal tujuan. Sesampainya di kapal *crew* pengganti menghadap Nahkoda dan melakukan *hand over* dengan *crew* yang digantikannya. Setelah itu, *crew* yang digantikan *sign off* dan meninggalkan kapal menuju bandara setempat untuk terbang ke Bandara Soekarno Hatta. Sesampainya di

Bandara Soekarno Hatta, *crew sign off* dijemput oleh *recruiting staff* guna menahan dokumen *crew* yang bersangkutan. Penahanan dokumen bertujuan untuk mencegah kaburnya *crew* dari perusahaan, karena kedepannya *crew sign off* itu sudah direncanakan untuk *rejoint* ke kapal berikutnya. Seluruh *crew* yang *sign off* wajib melaporkan diri ke perusahaan pada saat jam kerja kantor yang bertujuan untuk evaluasi selama berada di atas kapal dan konfirmasi *crew* tersebut ingin istirahat berapa lama sebelum di calonkan kembali untuk *sign on* di kapal berikutnya.

### C. Analisa Masalah

Di dalam bagian analisis masalah ini penulis menjelaskan tentang kendala dan upaya yang dihadapi oleh PT. Jasindo Duta Segara dalam pelaksanaan *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management*. Analisis masalah bertujuan untuk memberikan jawaban dari rumusan masalah yang telah disusun, yaitu tentang kendala apa yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* dan upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara.

Kelancaran proses *replacement crew* di PT. Jasindo Duta Segara sangat berpengaruh terhadap *crewing management* yang dijalankan oleh perusahaan. Pelaksanaan *replacement crew* kapal melibatkan beberapa pihak, yaitu *ship*

*owner*, *crew* kapal dan perusahaan yang terdiri dari seluruh divisi yang ada pada perusahaan. Oleh karena itu membutuhkan komunikasi dan koordinasi yang baik dari semua pihak yang terlibat. Berdasarkan hasil pengamatan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat di PT. Jasindo terdapat masalah-masalah yang menjadi kendala pada pelaksanaan *replacement crew* kapal, yaitu sebagai berikut:

1. *Control waiting list* kapal yang belum rapi

*Control waiting list* merupakan data yang digunakan sebagai pedoman oleh *Deck/Engine Manager* untuk memilih kandidat yang akan dicalonkan ke *ship owner*. Data tersebut berbentuk *excel* yang secara dan pengolahannya dengan memisahkan *crew stand by* dari masing-masing *ship owner*. Data tersebut jarang dilakukan *update* sehingga mengganggu *rolling crew plan*. Upaya yang dilakukan perusahaan adalah dengan mewajibkan *Deck/Engine Manager* untuk selalu mengupdate data tersebut.

2. Permintaan *crew* kapal yang mendadak

Kualitas *crew* di atas kapal sangat dipengaruhi oleh pelaksanaan rekrutmen awal pada saat *crew* tersebut melaksanakan rangkaian seleksi. Permintaan *crew* kapal yang mendadak membuat keterbatasan waktu perusahaan untuk menyiapkan segala sesuatunya. Tidak hanya dari segi perekrutan, permintaan *crew* kapal yang mendadak juga sangat mempengaruhi proses pada tahapan *prepare document*. Dengan waktu yang singkat rawan terjadi kekeliruan pada saat *prepare document*

karena tidak sedikitnya dokumen yang harus dipersiapkan. Langkah yang diambil perusahaan adalah dengan membuat kebijakan kepada *ship owner*, bahwa permintaan *crew* kapal harus dikirimkan dua bulan sebelum jadwal *replacement*.

3. Pengarsipan masih dengan sistem *filling cabinet* dan kardus

Pengarsipan dengan sistem *filling cabinet* membuat kegiatan pengarsipan menjadi pekerjaan yang melelahkan (memindahkan, menyortir, melubangi kertas, merapikan, menandai dan menyimpan). Saat dokumen dibutuhkan, mencari dokumen menjadi hal yang sangat sulit. Butuh waktu dan tenaga untuk mencarinya. Kardus arsip semakin memenuhi ruangan sehingga mengganggu kenyamanan bekerja. Upaya yang dilakukan perusahaan adalah dengan melakukan *scan* pada dokumen dan mengelompokkan ke dalam folder berdasarkan jabatan dari *crew* tersebut.

4. Sedikitnya minat *crew* kapal asal Indonesia untuk berkerja dengan perusahaan asal Korea.

Dari banyaknya jumlah *crew* yang dimiliki perusahaan, hal yang menjadi penghambat dalam pencalonan *crew* kapal adalah sedikitnya *crew* kapal asal Indonesia yang mau bekerja dengan *crew* asal Korea. Hal ini disebabkan karena jumlah gaji pada perusahaan Korea relatif lebih rendah dibandingkan perusahaan asal Jepang. Penyebab lainnya adalah banyaknya keluhan dari *crew* kapal yang pernah *join* pada perusahaan Korea yaitu sistem kerja yang memberatkan sehingga

banyak *crew* kapal yang menolak untuk bekerja pada perusahaan Korea. Upaya yang dilakukan oleh perusahaan adalah dengan menjelaskan dan menyakinkan kepada *crew* kapal asal Indonesia tentang keuntungan bekerja dengan perusahaan asal Korea dan memberikan masukan kepada *ship owner* sebagai bahan evaluasi agar bisa memenuhi apa yang *crew* kapal inginkan.

#### **D. Pembahasan Masalah**

##### **1. Kendala apa yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?**

Berdasarkan observasi, dokumentasi dan hasil wawancara mendalam yang dilakukan dengan beberapa karyawan, maka dapat diperoleh beberapa kendala yang menghambat dalam pelaksanaan *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara adalah sebagai berikut:

###### **a. *Control waiting list* kapal yang belum rapi**

Pada bulan Juni 2016 PT. Jasindo Duta Segara melaksanakan kegiatan *replacement crew* kapal sebanyak 44 kali dalam waktu sebulan. Tetapi hal tersebut tidak didukung dengan pengolahan *control waiting list crew* yang rapi. *Deck/Engine Manager* selaku penanggung jawab hal tersebut jarang melaksanakan *update crew stand by*. Hal ini membuat tahap pencalonan *crew* kapal ke *ship owner* tidak berjalan secara adil

dan merata. Banyak *crew* kapal yang mengeluh karena terlalu lama di darat menunggu panggilan *on board* tetapi belum mendapatkan panggilan karena *crew* kapal tersebut tidak ada dalam *waiting list crew* yang dimiliki *Deck/Engine Manager* pada saat *crew kapal* tersebut *sign off* dari kapal sebelumnya. Melalui wawancara terbuka dengan Volvo Volta Negara selaku *Third Engineer* di kapal yang ditangani oleh PT. Jasindo Duta Segara, peneliti mendapatkan informasi sebagai berikut:

Saya sudah delapan bulan berada di darat menunggu panggilan dari perusahaan, tetapi selama itu belum ada panggilan untuk saya berangkat ke kapal berikutnya. Saya menghubungi perusahaan melalui telepon dan menanyakan mengenai nasib saya yang sudah delapan bulan belum ada panggilan *on board*. Setelah dilakukan pengecekan, berdasarkan data perusahaan saya belum masuk dalam *waiting crew list* perusahaan.

Capt. Agustino selaku *Deck Manager* dalam wawancara terbuka juga mengatakan:

Hal yang membuat kesulitan pada saat pencalonan *crew* kapal ke *ship owner* adalah tidak rapinya olah data pada *crew waiting list*, perusahaan sering melakukan perekrutan *crew* baru, padahal perusahaan sebenarnya mempunyai *stand by crew* pada jabatan itu. Hanya saja karena tidak diupdatenya *crew waiting list*, *crew* kapal tersebut tidak masuk ke daftar *crew* yang akan perusahaan pekerjakan kembali.

Dari pengamatan peneliti, hal tersebut terjadi dikarenakan kesadaran *crew* kapal untuk segera laporan ke perusahaan setelah *sign off* sangatlah rendah. Banyak *crew* kapal yang setelah *sign off* memilih untuk berlibur bersama keluarga terlebih dahulu dibandingkan langsung melapor ke perusahaan. Padahal tujuan

laporan ke perusahaan salah satunya adalah untuk konfirmasi kesiapan *join* pada kapal selanjutnya. Capt. Agus Susanto selaku *Deck Manager*, melalui wawancara menambahkan:

Menurut saya, penyebab *crew waiting list* belum rapi tidak hanya kurangnya kesadaran *crew* kapal untuk melapor ke perusahaan setelah *sign off*, tetapi juga dikarenakan kesadaran dari penanggung jawab untuk memonitor *email replacement crew* masih kurang. Tidak harus menunggu *crew sign off* melapor ke perusahaan, *Deck Manager* sudah bisa melakukan *update crew waiting list* dengan acuan dari *email* perusahaan.

Dari pernyataan tersebut dapat peneliti simpulkan bahwa tidak rapinya *crew waiting list* sangatlah menghambat dalam kelancaran pelaksanaan *replacement crew* kapal dan sangat mempengaruhi kelancaran *crewing management* yang dijalankan oleh perusahaan dan perlu penanganan serius untuk kemajuan perusahaan.

b. Permintaan *crew* kapal yang mendadak

Berdasarkan pengamatan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat, perusahaan beberapa kali melaksanakan perekrutan *crew* secara cepat karena *urgent*. Hal ini membuat suasana dalam bekerja menjadi tidak kondusif dan mengakibatkan staf yang bertanggung jawab dalam hal itu kurang memperhatikan kualitas dari *crew* yang dibutuhkan karena perekrutan lebih diprioritaskan pada persyaratan administratif, seperti dokumen, pengalaman berdasarkan *seaman book* dan kurang memperhatikan kualitasnya. Sistem perekrutan seperti ini kurang efektif karena

sangat rawan terhadap pemalsuan pengalaman yang ada pada *seaman book* tersebut. Melalui Wawancara terbuka dengan Capt. Agustino selaku *Recruiting Manager* peneliti mendapatkan informasi sebagai berikut:

Kendala perusahaan untuk mempersiapkan *crew* pengganti adalah mepetnya *e-mail* permintaan *replacement crew* dari *ship owner* ke perusahaan, hal tersebut membuat perusahaan kalang kabut dalam mempersiapkan *crew* pengganti, belum lagi kalau tidak ada stok *crew* yang sesuai permintaan. Tentu perusahaan harus mencari *crew* kapal baru dari pelamar yang prosesnya cukup lama ditambah kriteria *crew* kapal yang diminta *owner* sangatlah tinggi. Hal yang diakibatkan dari permintaan *crew* kapal yang mendadak adalah beberapa kali perusahaan tidak bisa melaksanakan *replacement crew* karena belum mempunyai *crew* pengganti.

Berdasarkan pengamatan peneliti, pada perusahaan sering terjadi perekrutan secara mendadak dan dilakukan dengan kurang selektif dikarenakan waktu yang sangat singkat yang dimiliki untuk proses perekrutan. Perusahaan pernah melakukan perekrutan *crew* baru hanya dengan waktu 4 (empat) hari sampai dengan *crew* tersebut *on board* ke atas kapal. Ibu Deyni selaku *Operational Manager* melalui wawancara terbuka mengatakan:

Saya sebagai penanggung jawab di *Operational Department* yang bertanggung jawab masalah *prepare document* selalu dipusingkan dengan sangat singkatnya waktu dalam mempersiapkan dokumen *crew* kapal, hal itu dikarenakan sering terjadi permintaan *crew* mendadak dari *ship owner*, belum lagi kalau *crew* yang kita calonkan sertifikatnya belum lengkap dan perlu pengurusan, staf saya sangat kerepotan mengurus itu semua. Seperti yang kita ketahui, waktu yang kami butuhkan dalam pengurusan *dokumen crew on board* seperti PKL (Perjanjian Kerja Laut), Sijil *seaman book*, KPI (Kesatuan Pelaut Indonesia) membutuhkan waktu yang lama karena pengurusan berada pada tempat yang berbeda.

Dari pengamatan peneliti, hal tersebut juga akan berpengaruh pada pelaksanaan *education training* seperti yang peneliti dapatkan melalui wawancara terbuka dengan Capt. Agus Susanto selaku *Education & Training Manager* yaitu sebagai berikut:

Permintaan *crew* yang mendadak akan berakibat pada waktu edukasi dan pelatihan terhadap *crew* menjadi sangat singkat, beberapa kali perusahaan mengizinkan *crew* kapal *on board* tanpa dilakukan *education & training* terlebih dahulu, pernah juga dipersingkat hanya 2 (dua) hari yang seharusnya dilakukan 4 (empat) hari. Hal yang saya takutkan adalah hal tersebut akan berakibat pada kualitas *crew* di atas kapal yang tidak sesuai dengan harapan dan akan merugikan perusahaan dan *ship owner*.

Dari uraian di atas peneliti menyimpulkan bahwa permintaan *crew* kapal yang mendadak dari *ship owner* merupakan kendala yang menghambat pelaksanaan *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara dan berpengaruh terhadap kelancaran *crewing management* yang dijalankan oleh PT. Jasindo Duta Segara yaitu permintaan *crew* kapal yang mendadak berpengaruh terhadap keterbatasan waktu dalam mempersiapkan segala sesuatu yang dibutuhkan pada saat *replacement crew* kapal.

- c. Pengarsipan masih dengan sistem *filling cabinet* dan kardus

PT. Jasindo Duta Segara merupakan perusahaan yang telah didukung dengan sarana komputer yang memadai, mulai dari fasilitas untuk karyawan kantor ataupun untuk *crew* kapalnya.

Tetapi hal tersebut tidak didukung dengan pengelolaan sistem yang baik. Masih banyak kegiatan pengarsipan dilakukan dengan sistem manual. Hal ini karena PT. Jasindo Duta Segara masih menggunakan sistem pengarsipan dokumen secara *print out* berupa kertas dan dilakukan penyimpanan di dalam sebuah lemari perusahaan (*filling cabinet*) sehingga membuat kegiatan pengarsipan menjadi pekerjaan yang melelahkan (memindahkan, menyortir, melubangi kertas, merapikan, menandai dan menyimpan). Belum lagi saat pencarian dokumen yang sangat memusingkan kepala. Butuh waktu dan tenaga untuk mencarinya di dalam *filling cabinet*. Kardus arsip juga semakin memenuhi ruangan sehingga mengganggu kenyamanan bekerja. Hal ini diperkuat dengan hasil Wawancara terbuka dengan Ibu Deyni selaku *Operational Manager* peneliti mendapatkan informasi sebagai berikut:

Pengarsipan dengan sistem *filling cabinet* dan kardus sangat mengganggu suasana di dalam ruangan, beberapa kali kami membongkar tumpukan dokumen di dalam *filling cabinet* untuk pencarian dokumen yang dibutuhkan, selain membutuhkan waktu yang lama, dokumen tersebut rawan hilang karena adanya kelalaian staf operasional pada saat selesai penggunaan tidak dikembalikan pada tempatnya.



Gambar 4.6 Pengarsipan dengan sistem *filling cabinet*

Capt. Agustino selaku *Crewing Manager* menambahkan:

Setiap saya membutuhkan arsip dokumen beberapa *crew* kapal dan meminta arsip tersebut ke staf operasional, tidak sedikit waktu yang saya butuhkan untuk menunggu dokumen tersebut, karena proses pencarian dokumen tersebut yang lama. Padahal sifat dari dokumen tersebut adalah *urgent*.

Dari beberapa hasil wawancara tersebut dapat peneliti simpulkan bahwa pengarsipan dengan sistem *filling cabinet* dan kardus sangat menghambat pelaksanaan *replacement crew* kapal khususnya pada pengarsipan dan pencarian *file* data.

- d. Sedikitnya minat *crew* kapal untuk berkerja pada perusahaan Korea.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan peneliti saat melaksanakan praktek darat, sering terjadi penolakan penawaran *on board* dari perusahaan oleh *crew* kapal karena *crew* kapal tersebut tidak mau dicalonkan pada kapal-kapal dari perusahaan

Korea. Capt. Agustino selaku *Recruiting Manager* pada PT.

Jasindo Duta Segara mengatakan bahwa,

Kesulitan perusahaan untuk penempatan *crew* kapal adalah kurangnya minat *crew* kapal dari Indonesia untuk bekerja pada perusahaan asal Korea, karena banyak dari *crew* kapal asal Indonesia khususnya *crew* kapal PT. Jasindo Duta Segara yang menganggap bekerja pada perusahaan asal Korea sangatlah berat. Beberapa kali setiap saya menelpon *crew stand by* yang seharusnya sudah siap untuk *on board* rela menunda keinginannya untuk kembali bekerja ke atas kapal karena menolak dipekerjakan pada kapal milik perusahaan Korea.

Hal tersebut diperkuat dengan hasil wawancara peneliti dengan Bpk. Aris yang bekerja sebagai *AB* pada kapal yang ditangani PT. Jasindo Duta Segara yaitu:

Pada perusahaan Korea sangat tidak nyaman, saya pernah satu kontrak bekerja pada perusahaan Korea. *Crew* kapal asal Korea memiliki sifat kerja dengan sistem penekanan terhadap bawahan. Hal lain yaitu gaji pada perusahaan Korea relatif lebih rendah dari pada perusahaan Jepang. Selisih pada jabatan *AB* mencapai US \$200. Total selisih tersebut bisa buat biaya hidup saya selama di darat. Perlu penyetaraan pelayanan yang harus diberikan oleh perusahaan Korea terhadap *crew* kapal yang bekerja di kapal perusahaan Korea supaya kesejahteraan pelaut bisa terpenuhi dengan baik.

Capt. Agus Susanto selaku *Deck Manager* menambahkan, hal tersebut sangatlah merugikan bagi perusahaan dan *ship owner*, dimana perusahaan dituntut untuk kembali melakukan perekrutan *crew* baru karena tidak adanya *ex crew* yang bersedia untuk dipekerjakan ke kapal-kapal milik perusahaan Korea. Padahal *crew* tersebut sudah tentu mempunyai kualitas yang baik dan sangat berpengalaman. Berbeda dengan kualitas *crew* baru yang belum perusahaan ketahui secara langsung.

Dari beberapa hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa faktor yang membuat sedikitnya minat *crew* kapal untuk berkerja pada perusahaan Korea yaitu tingginya tekanan saat bekerja dari *crew* kapal asal Korea dan lebih rendahnya gaji pada perusahaan Korea dibandingkan perusahaan asal Jepang dan perlu adanya perbaikan dengan penyetaraan gaji antara perusahaan Korea dengan perusahaan Jepang yang diberikan kepada *crew* kapal khususnya pada jabatan *Rating* dan sangat menghambat pelaksanaan *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

**2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?**

Berdasarkan observasi yang dilakukan, agar *pelaksanaan crewing management* kapal berjalan dengan lancar, PT. Jasindo Duta Segara telah melakukan beberapa upaya sebagai berikut:

- e. Mengupdate *waiting list crew* secara teratur

Memperbarui data *control waiting list* harus dilakukan oleh *Deck/Engine Manager* selaku penanggung jawab agar *rolling plan crew* berjalan sebagaimana mestinya. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada Capt. Agustino selaku *Recruiting Manager*, bahwa perlu dihimbau juga terhadap *crew*

kapal yang sudah *sign off* untuk melapor secepatnya ke kantor setelah sampai di Indonesia sehingga proses mengupdate *waiting list crew* bisa berjalan dengan lancar dan akurat karena dalam proses tersebut membutuhkan data seperti berapa lama *crew* kapal tersebut siap untuk *on board* kembali ke kapal berikutnya. Diupdatenya *waiting list crew* secara teratur, akan mempermudah dalam memonitor *crew rolling plan* dan pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal bisa berjalan dengan baik yang berpengaruh terhadap lancarnya *crewing management* yang dijalankan oleh PT. Jasindo Duta Segara.

- f. Membuat kebijakan kepada *ship owner* agar permintaan *replacement crew* kapal dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan *crew* pengganti.

Proses persiapan *replacement crew* kapal merupakan suatu kegiatan yang membutuhkan waktu relatif lama dan diperlukan ketelitian mengenai *prepare* dokumen. Berdasarkan beberapa kejadian yang berkaitan dengan mendadakanya waktu permintaan *replacement crew* kapal dari *ship owner*, perusahaan membuat sebuah kebijakan kepada *ship owner* agar permintaan *replacement crew* harus dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan *crew* kapal pengganti. Hal ini akan membuat proses mempersiapkan *crew* kapal menjadi maksimal dan mempengaruhi terhadap kualitas *crew* kapal yang didapatkan.

Melalui Wawancara terbuka dengan Capt. Agustino selaku *Recruiting Manager*, peneliti mendapatkan informasi bahwa hal lain yang perlu diperhatikan oleh *Deck/Engine Manager* adalah untuk senantiasa mengecek masa kontrak *crew on board* pada *crew list* yang ada pada perusahaan, supaya perusahaan mengetahui *crew* kapal yang akan habis kontrak dalam kurun waktu 2-3 bulan kedepan dan dapat dipersiapkan sedini mungkin.

- g. Pengarsipan dokumen menggunakan sistem *scan* dan pengelompokan *soft file* berdasarkan jabatan

Upaya ini menjadikan kegiatan pengarsipan berjalan dengan baik. Staf operasional bisa mendapatkan data/dokumen yang dibutuhkan dalam waktu yang singkat. Suasana ruanganpun menjadi nyaman karena terhindar dari tumpukan-tumpukan kertas seperti sebelum-sebelumnya. Hal ini membuat biaya pengeluaran perusahaan untuk pembelian kertas menjadi lebih kecil dan pemanfaatan komputer bisa berjalan dengan baik. Melalui Wawancara terbuka dengan Ibu Deyni selaku *Operational Manager*, peneliti mendapatkan informasi bahwa setelah diterapkannya sistem Pengarsipan dokumen menggunakan sistem *scan* dan pengelompokan *soft file* berdasarkan jabatan, semua kegiatan pengarsipan berjalan dengan baik dan rapi. Pencarian dokumen pada saat dibutuhkan bisa cepat dan tanpa membutuhkan tenaga seperti pada sistem sebelumnya.

- h. Menjelaskan dan menyakinkan kepada *crew* kapal mengenai keuntungan bekerja pada perusahaan Korea dan memberikan masukan ke *ship owner* sebagai bahan evaluasi

Sedikitnya minat *crew* kapal untuk berkerja pada kapal-kapal yang berasal dari perusahaan Korea merupakan salah satu hal yang menghambat pelaksanaan *crewing management* karena perusahaan memiliki stok *crew* kapal *stand by* yang siap untuk *on board* tetapi tidak mau dicalonkan pada perusahaan Korea. Hal ini karena *crew* Indonesia lebih memilih pada perusahaan Jepang yang memiliki gaji lebih tinggi. Langkah yang diambil perusahaan adalah dengan menjelaskan dan menyakinkan *crew* kapal mengenai keuntungan bekerja pada perusahaan Korea, salah satunya adalah karir yang lebih cepat. Melalui Wawancara terbuka dengan Capt. Agustino selaku *Recruiting Manager*, peneliti mendapatkan informasi sebagai berikut:

Perusahaan telah melakukan beberapa langkah untuk mengatasi hal ini, yaitu dengan menjelaskan dan menyakinkan kepada *crew* kapal mengenai keuntungan bekerja pada perusahaan Korea. Salah satunya adalah karir yang lebih cepat, hal tersebut diharapkan akan merubah *mindset* dari *crew* kapal asal Indonesia untuk bekerja bukan semata-mata mencari uang, tetapi perlu diperhatikan juga untuk karir yang gemilang kedepannya. Langkah lain yang perusahaan lakukan adalah memberi saran kepada *ship owner* dengan menyampaikan apa *owner* asal Korea sehingga dapat memenuhi keinginan dari *crew* asal Indonesia.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan serta dari hasil uraian pembahasan mengenai analisis mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Kendala-kendala yang dihadapi pada pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara adalah:
  - a. *Control waiting list* kapal yang belum rapi.
  - b. Permintaan *crew* kapal yang mendadak.
  - c. Pengarsipan masih dengan sistem *fling cabinet* dan kardus.
  - d. Sedikitnya minat *crew* kapal untuk berkerja pada perusahaan Korea.
2. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi pada pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara adalah:
  - a. Mengupdate *waiting list crew* secara teratur.
  - b. Membuat kebijakan kepada *ship owner* agar permintaan *replacement crew* kapal dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan *crew* pengganti.

- c. Pengarsipan dokumen menggunakan sistem *scan* dan pengelompokan *soft file* berdasarkan jabatan.
- d. Menjelaskan dan menyakinkan kepada *crew* kapal mengenai keuntungan bekerja pada perusahaan Korea dan memberikan masukan ke *ship owner* sebagai bahan evaluasi.

## **B. Saran**

Saran yang peneliti sampaikan adalah sebagai berikut:

1. PT. Jasindo Duta Segara seharusnya menerapkan sistem *database* dalam *crewing management* agar dalam penyimpanan/pengarsipan data menjadi lebih terstruktur, pencarian data lebih cepat, akurat dan aman dalam penyimpanan.
2. Untuk mengantisipasi permintaan *crew* mendadak, PT. Jasindo Duta Segara harus mempunyai *crew stand by* dengan melakukan perekrutan pada jabatan yang tidak tersedia dalam *waiting list crew* meskipun belum ada permintaan *replacement crew* kapal dari *ship owner*.
3. Perlu dihilangkan kegiatan penjemputan *crew sign off* ke bandara yang bertujuan penahanan dokumen agar *crew sign off* tidak kabur, karena telah dilakukan penundaan gaji di bulan terakhir yang dibayarkan setelah *crew sign off* melapor ke perusahaan.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## DAFTAR PUSTAKA

- Darminto, Dwi Prastowo, 2002, *Analisis Laporan Keuangan: KONSEP dan Manfaat*, AMP-YKPN, Yogyakarta.
- Hadi, Sutrisno, 2000, *Metodologi Research*, Andi Offset, Yogyakarta.
- Kokasih Engkos dan Soewedo, Hananto, 2009, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Semarang
- Marnis, Priyono, 2008, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Zifatma Publisher, Sidoarjo
- Moelong, J. Lexy, 2006, *Metode Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Nasution, 2006, *Metode Research*, Bumi Akasara, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84, 2013, *Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal*, Jakarta.
- Sarwono, Jonatan, 2016, *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Sejarah Pelaut, 2015, <http://banggasejarah.blogspot.co.id/2015/06>.
- SOP, 2014, *Persyaratan Crew Kapal*, PT. Jasindo Duta Segara, Jakarta.
- Sukardi, 2013, *Metode Penelitian Pendidikan*, Bumi Akasara, Jakarta.
- Undang-undang RI, 2008, *Pelayaran*, Jakarta.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

## HASIL WAWANCARA

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal analisis *crewing management* dalam *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

Nama : Capt. Agustino

Jabatan : *Recruiting Manager*

Ijazah : ANT I

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Yusuf : Selamat pagi Capt. Mohon ijin bertanya.

Capt. Agustino : Selamat pagi dek, silahkan.

Yusuf : Sudah berapa lama Capt bekerja di PT. Jasindo Duta Segara?

Capt Agustino : Kurang lebih sudah 16 tahun dek, tahun 2000 saya masuk.

Yusuf : Sudah lama sekali ya Capt. Saya ingin tanya terkait hal yang terkait dengan *recruiting departement*.

Capt Agustino : Iya dek silahkan saja.

Yusuf : Apakah peran utama *Recruiting Department* dalam *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara ?

CaptAgustino : ada beberapa perananan *recruiting department* antara lain, memantau *crew* kapal di atas kapal, menyiapkan *crew* yang akan *on board*, mulai dari merekrut, menyeleksi sampai dengan memberikan pelatihan dan pendidikan kepada *crew* kapal.

Yusuf : Apakah karyawan *Recruiting Department* sudah melakukan tugasnya dengan baik dalam pelaksanaan *crewing management*?

- Capt Agustino : Secara keseluruhan karyawan *Recruiting Department* sudah melakukan tugasnya dengan baik, hanya saja ada beberapa kendala yaitu seperti pada *crew waiting list*.
- Yusuf : Ada kendala apa Capt. Dengan *crew waiting list* ?
- Capt Agustino : Kendalanya adalah tidak di updatenya *crew waiting list* tersebut, sehingga perusahaan sangat sulit untuk mengontrol *crew stand by* yang perusahaan punya, banyak kejadian dimana kita memiliki *crew stand by* tetapi perusahaan melakukan perekrutan kepada *crew* kapal baru.
- Yusuf : Lantas langkah apa yang diambil perusahaan untuk mengatasi hal tersebut?
- Capt Agustino : Memperbarui data *control waiting list* harus dilakukan oleh *Deck/Engine Manager* selaku penanggung jawab agar *rolling plan crew* berjalan sebagaimana mestinya tetapi perlu dihimbau juga terhadap *crew* kapal yang sudah *sign off* untuk melapor secepatnya ke kantor setelah sampai di Indonesia sehingga proses mengupdate *waiting list crew* bisa berjalan dengan lancar dan akurat karena dalam proses tersebut membutuhkan data seperti berapa lama *crew* kapal tersebut siap untuk *on board* kembali ke kapal berikutnya. Diupdatenya *waiting list crew* secara teratur, akan mempermudah dalam memonitor *crew rolling plan* dan pelaksanaan *crewing management* bisa berjalan

dengan baik yang berpengaruh terhadap lancarnya *replacement crew* kapal.

Yusuf : Apakah ada kendala lain yang terjadi selain hal yang kita bicarakan tadi Capt?

Capt Agustino : Kendala lain adalah permintaan *crew* kapal yang mendadak. Kendala perusahaan untuk mempersiapkan *crew* pengganti adalah mepetnya *e-mail* permintaan *replacement crew* dari *ship owner* ke perusahaan, hal tersebut membuat perusahaan kalang kabut dalam mempersiapkan *crew* pengganti, belum lagi kalau tidak ada stok *crew* yang sesuai permintaan. Tentu perusahaan harus mencari *crew* kapal baru dari pelamar yang prosesnya cukup lama ditambah kriteria *crew* kapal yang diminta *owner* sangatlah tinggi. Hal yang diakibatkan dari permintaan *crew* kapal yang mendadak adalah beberapa kali perusahaan tidak bisa melaksanakan *replacement crew* karena belum mempunyai *crew* pengganti.

Yusuf : Upaya apa yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi hal tersebut ?

Capt Agustino : Perusahaan membuat kebijakan kepada *ship owner* agar permintaan *replacement crew* kapal dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan *crew* pengganti, tetapi hal lain yang perlu diperhatikan oleh *Deck/Engine Manager* adalah untuk senantiasa mengecek masa kontrak *crew on board* pada

*crew list* yang ada pada perusahaan, supaya perusahaan mengetahui *crew* kapal yang akan habis kontrak dalam kurun waktu 2-3 bulan kedepan dan dapat dipersiapkan sedini mungkin.

Yusuf : Berdasarkan pengamatan saya, daya tarik *crew* kapal sangat sedikit ke perusahaan Korea. Hal apa yang menyebabkan itu terjadi Capt?

Capt. Agustino : kesulitan perusahaan untuk penempatan *crew* kapal adalah kurangnya minat *crew* kapal dari Indonsia untuk bekerja pada perusahaan asal Korea, karena banyak dari *crew* kapal asal Indonesia khususnya *crew* kapal PT. Jasindo Duta Segara yang menganggap bekerja pada perusahaan asal Korea sangatlah berat. Adapun pernyataan dari Bpk. Aris yang bekerja sebagai *AB* pada kapal yang ditangani perusahaan melalui wawancara bahwa bekerja pada perusahaan Korea sangat tidak nyaman, saya pernah satu kontrak bekerja pada perusahaan Korea. *Crew* kapal asal Korea memiliki sifat kerja dengan sistem penekanan terhadap bawahan. Hal lain yaitu gaji pada perusahaan Korea relatif lebih rendah dari pada perusahaan Jepang. Dan upaya yang dilakukan perusahaan sejauh ini adalah dengan menjelaskan dan menyakinkan kepada *crew* kapal mengenai keuntungan bekerja pada perusahaan Korea. Salah satunya adalah karir yang lebih cepat, hal tersebut diharapkan akan

merubah *mindset* dari *crew* kapal asal Indonesia untuk bekerja bukan semata-mata mencari uang, tetapi perlu diperhatikan juga untuk karir yang gemilang kedepannya. Langkah lain yang perusahaan lakukan adalah memberi saran kepada *ship owner* dengan menyampaikan apa yang *crew* Indonesia rasakan sebagai bahan evaluasi bagi *ship owner* asal Korea sehingga dapat memenuhi keinginan dari *crew* asal Indonesia.

Yusuf : Siap terima kasih banyak Capt. atas informasinya. Sangat bermanfaat.

Capt. Agustino : Iya dek sama-sama. Semangat terus prakteknya, serap pengetahuan sebanyak mungkin mumpung belum balik lagi ke kampus.

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal analisis *crewing management* dalam *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

Nama : Ibu Deyni Nasution

Jabatan : *Operational Manager*

Ijazah : S I

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Yusuf : Selamat pagi Ibu, Mohon ijin bertanya.

Ibu Deyni : Iya Cup, bagaimana ya?

Yusuf : Sudah berapa lama Ibu Deyni bekerja di PT. Jasindo Duta?

Ibu Deyni : Saya bekerja di sini sudah selama 10 tahun, dan menjabat sebagai manager operasional sudah sekitar 5 tahun

Yusuf : Apakah peran utama *operational departement* dalam *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara ?

Ibu Deyni : Pada *operational departement* pada intinya bertugas dalam hal yang bersifat operasional seperti dalam hal pengurusan dokumen awak kapal seperti buku pelaut, paspor, dan buku kuning dll. Selain itu juga sebagai pemegang arsip dokumen *crew* kapal yang berada di atas kapal.

Yusuf : Apakah karyawan *operational departement* sudah melakukan tugasnya dengan baik dalam melaksanakan tugas-tugasnya.

Ibu Deyni : Pegawai sudah bagus, menjalankan tugasnya dengan baik selama saya disini, sedikit hal yang kurang tapi itu saya anggap hal yang biasa.

Yusuf : Saya melihat pada perusahaan masih menggunakan sistem manual pada pengarsipan, apakah itu sangat mengganggu ibu ?

Ibu Deyni : Iya benar itu sangat menghambat. Pengarsipan dengan sistem *filling cabinet* dan kardus sangat mengganggu suasana di dalam ruangan, beberapa kali kami membongkar tumpukan dokumen di dalam *filling cabinet* untuk pencarian dokumen yang dibutuhkan, selain membutuhkan waktu yang lama, dokumen tersebut rawan hilang karena adanya kelalaian staf operasional pada saat selesai penggunaan tidak dikembalikan pada tempatnya.

Yusuf : Langkah apa yang dilakukan perusahaan guna mengatasi hal tersebut?

Ibu Deyni : upaya yang dilakukan pada perusahaan adalah pengarsipan dokumen menggunakan sistem *scan* dan pengelompokan *soft file* berdasarkan jabatan. setelah diterapkannya sistem Pengarsipan dokumen menggunakan sistem *scan* dan pengelompokan *soft file* berdasarkan jabatan, semua kegiatan pengarsipan berjalan dengan baik dan rapi. Pencarian dokumen pada saat dibutuhkan bisa cepat dan tanpa membutuhkan tenaga seperti pada sistem sebelumnya.

Yusuf : Terima kasih banyak Ibu atas informasinya.

Ibu Deyni : Iya Cup sama-sama.

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal analisis *crewing management* dalam *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

Nama : Volvo Volta Negara

Jabatan : *Third Engineer* (crew kapal)

Ijazah : ATT III

Dengan hasil wawancara sebagai berikut:

Yusuf : Selamat pagi Bas, apa kabar?

Volvo : Pagi Det, kabar baik. Ada apa Det?

Yusuf : Ijin mau melaksanakan wawancara Bas untuk bahan penelitian

Volvo : Buat skripsi ya, silahkan Det. Mau tanya apa.

Yusuf : Sudah berapa lama bekerja di kapal PT. Jasindo Duta Segara?

Volvo : Saya dari Cadet, masuk tahun 2011 menjadi Cadet sampai sekarang menjadi *Third Engineer*.

Yusuf : Hal apa yang Bas Volvo rasakan selama bekerja di kapal PT. Jasindo Duta Segara?

Volvo : Sebenarnya bagus dek di sini, saya mendapat beasiswa dari jaman Cadet dan di kontrak selama 5 tahun, tapi kekurangan disini adalah saya harus *stand by* di darat cukup ; lama untuk menunggu kapal.

Yusuf : Kok bisa seperti itu gimana Bas ceritanya?

Volvo : Saya sudah delapan bulan berada di darat menunggu panggilan dari perusahaan, tetapi selama itu belum ada panggilan untuk saya berangkat ke kapal berikutnya. Saya menghubungi

perusahaan melalui telepon dan menanyakan mengenai nasib saya yang sudah delapan bulan belum ada panggilan *on board*. Setelah dilakukan pengecekan, berdasarkan data perusahaan saya belum masuk dalam *waiting crew list* perusahaan.

Yusuf : Seperti itu ya Bas, setelah hal itu apa yang Bas lakukan ke perusahaan?

Volvo : Saya terus menghubungi perusahaan supaya segera di calonkan di kapal lagi, soalnya sudah sangat lama saya berada di darat. Dan juga saya mendapatkan himbauan dari *Manager Recruiting* untuk melapor secepatnya ke kantor setelah sampai di Indonesia sehingga proses mengupdate *waiting list crew* bisa berjalan dengan lancar dan akurat karena dalam proses tersebut membutuhkan data seperti berapa lama *crew* kapal tersebut siap untuk *on board* kembali ke kapal berikutnya.

Yusuf : Baik Bas terima kasih atas waktu yang telah diberikan, untuk mengantisipasi hal seperti itu, dimohon untuk terus menghubungi kantor supaya mengingatkan apabila terjadi hal tersebut.

Volvo : Oke Det, terima kasih.

Wawancara yang penulis lakukan dalam hal analisis *crewing management* dalam *replacement crew* kapal di PT. Jasindo Duta Segara.

Nama : Aris

Jabatan : *Able Seaman (crew kapal)*

Ijazah : ANT D

Dengan hasil penelitian sebagai berikut:

Yusuf : Selamat pagi Bapak,

Aris : Pagi Det, ada apa Det?

Yusuf : Ijin mau melaksanakan wawancara Bas untuk bahan penelitian

Aris : Oow iya Det silahkan.

Yusuf : Sudah berapa lama bekerja di kapal PT. Jasindo Duta Segara?

Volvo : Saya sudah 14 tahun bekerja di sini Det, dari jaman saya pertama jadi pelaut, yaitu jadi *Mess Man* sudah disini.

Yusuf : Kapal terakhir *owner Osaka Asahi Kaiun* ya Pak, perusahaan Jepang.

Volvo : Iya Det, saya paling sering berada pada *owner* tersebut, hanya sekali pada perusahaan Korea, yaitu di *H-Line Shipping*.

Yusuf : Hal apa yang membedakan perusahaan Jepang dengan perusahaan Korea Pak?

Aris : Jelas sangat beda Det, banyak *crew* mengeluh terutama pada jabatan *Rating*.

Yusuf : Mengeluh dalam hal apa Pak yang dimaksud?

Aris : Bekerja pada perusahaan Korea sangat tidak nyaman, saya pernah satu kontrak bekerja pada perusahaan Korea. *Crew* kapal asal Korea memiliki sifat kerja dengan sistem penekanan terhadap bawahan. Hal lain yaitu gaji pada perusahaan Korea relatif lebih rendah dari pada perusahaan Jepang. Selisih pada jabatan *AB* mencapai US \$200. Total selisih tersebut bisa buat biaya hidup saya selama di darat. Perlu penyetaraan pelayanan yang harus diberikan oleh perusahaan Korea terhadap *crew* kapal yang bekerja di kapal perusahaan Korea supaya kesejahteraan pelaut bisa terpenuhi dengan baik.



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

Crew No.

**CREW PERSONAL DATA**

Name (in full)	Rank	Vessel	PHOTO  3 x 4
Place & Date of Birth : _____ / _____	Height : _____ cm	Weight : _____ kgs	
Province : _____	Blood Type : _____	Clothe's Size : _____	
Marital Status : _____	Children : _____	Shoes Size : _____ mm	
Religion : _____	Address : _____		
Contact Person : _____	Telp. / HP : _____	Pos Code : _____	

**Education**

	Formal	Place	Year	Remark
1	Senior High School			
2	Maritime Education			

**Certificate of Competency:**

	Grade STCW '95	Place and Date of Issued	Expire Date	Number of Certificate
1	A.N.T I / II / III			
2	A.T.T I / II / III			
3	WATCHKEEPING			

**Certificate of Proficiency**

	Type	Y / N	Place and Date of Issued	Expire Date	Number of Certificate
1	Endorsment				
2	BST				
3	AFF				
4	SCRB				
5	Medical First Aid				
6	Medical Care				
7	ARPA				
8	RADAR				
9	ECDIS				
10	ERM / BRM				
11	GOC				
12	GMDSS				
13	SSO				
14	SSAT				
15	SDSD				
16	Food Handling				

**Documents**

Type	Number	Date of Issued	Expire Date	Place of Issued
Passport				
Seaman Book				
Panama Rank Certificate				
Panama GOC/GMDSS Cert				
Yellow Book				
USA Visa				
MCV Australia				



RECAPITULATION CREW ON BOARD  
PER FEBRUARY 2016

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	Z/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OLR.1	OLR	FTR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL		
1	OSAKA ASAHI KAIUN	1 MV SINAR BALI	14.855	16.389	16.680	C	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	21			
		2 MV CAPE TRIUMPH	88.594	176.343	22.923	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	2	2		1	1	1	1		3		1	1	1	1	1	20			
		3 MV VINCA	30.400	52.300	7.800	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	23			
		4 MV CAPE TRUST	89.728	176.925	16.090	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	3	3		1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	19			
		5 MV NORD PEGASUS	39.700	75.200	9.260	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	3	3		1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	19			
		6 MV HANJIN PORT ADELAIDE	27.200	33.100	21.735	C	ASIA		1	1	1	1	1	3	2	2		1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	2	23			
		7 MV TSING MA BRIDGE	68.687	71.310	25.395	C	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	2	2		1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	18			
		8 MV VEGA ROSE	30.847	55.711	6.970	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	3	3		1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	23			
		9 MV BRUSSELS BRIDGE	44.234	51.493	33.720	C	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	2	2		1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	21		
		10 MV FEDERAL KIBUNE	22.850	36.824	7.470	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	2	2		1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	21		
		<b>SUB TOTAL</b>						3	9	10	10	30	22	3	3	10	10	10	10	3	2	26	0	11	10	0	8	9	207			
2	COSMO SEALAND	11 MV ALVORADA	8.600	11.600	4.419	G	ASIA	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	1	14			
		12 MV ANGREGK	9.593	12.157	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	16			
		13 MV CRYSTAL JADE	11.877	19.001	5.180	G	ASIA	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	19			
		14 MV GEOPARK VENUS	11.877	18.600	5.180	G	ASIA	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	19			
		15 MV PERMATA	8.714	12.255	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	16			
		<b>SUB TOTAL</b>						5	4	5	5	4	15	4	0	3	5	5	5	0	0	15	0	0	5	0	0	2	84			
3	GROW WILL	16 MV SWERTIA	7.727	9.037	3.309	G	ASIA	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2		1	1	1	1	1	17			
		17 MV YUSHO PRINCESS II	7.516	11.353	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2		1	1	1	1	17			
		18 MV GLORIOSA	7.727	9.051	3.309	G	ASIA	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2		1	1	1	1	17			
		19 MV NORTHPOLE	9.593	12.000	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2		1	1	1	1	17			
		<b>SUB TOTAL</b>						4	4	4	4	12	4	4	0	4	4	4	4	0	0	8	0	4	0	0	0	2	68			
4	WORLD MARINE	20 MV ULTRA CORY	34.794	61.000	8.450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	20				
		21 MV IPANEMA BEACH	23.450	37.000	6.820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	2		1	1	1	1	19			
		22 MV PEWEE	23.300	37.000	6.820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	20			
		23 MV CLIPPER BRILLIANCE	23.281	37.189	6.820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2		1	1	1	21			
5	KOREA MARINE CRAFT	24 MV NAVIOS CORAL	45.500	83.955	9.000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3		1	1	1	1	20				
		25 MV HL SAJO	104.729	211.574	18.630	B	OCEAN GOING	5	5	5	5	15	10	1	5	5	5	5	5	0	2	13	0	0	5	0	4	3	100			
		26 MV GLOVIS DAYLIGHT	43.956	82.108	9.801	B	OCEAN GOING	0	1	1	1	3	2	0	0	0	0	1	1	1	1	3	3		0	0	1	1	18			
		27 MV KEOYANG NOBLE	43.181	51.662	13.260	B	OCEAN GOING	0	1	1	1	3	2	0	0	0	0	1	1	1	1	3	3		0	0	1	1	18			
		<b>SUB TOTAL</b>						0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2				
6	EUSU SHIP MANAGEMENT	28 MV HL LBT	44.102	81.398	13.500	B	OCEAN GOING				1																					
		29 MV FRONTIER	76.925	151.482	13.910	B	OCEAN GOING					1	2																			
		30 MV HANJIN BALIKPAPAN	63.993	114.531	11.526	B	OCEAN GOING					1	1	1	1																	
		31 MV HL SINES	93.152	179.147	25.377	B	OCEAN GOING																									
		32 MV HL BRAZIL	152.219	299.688	32.720	B	OCEAN GOING																									
		33 MV HL BORYONG	79.340	11.550	11.550	B	OCEAN GOING																									
		34 MV HANJIN SAMARINDA	114.536	13.560	13.560	B	OCEAN GOING																									
		35 MV HL DALRYMPLE BAY	93.152	179.147	25.388	B	OCEAN GOING																									
		36 MV HL HARMONY	94.879	179.655	15.960	B	OCEAN GOING																									
		37 MV HL PASSION	94.879	179.655	15.960	B	OCEAN GOING																									
		38 MV HL PORT HEDLAND	93.152	179.283	25.988	B	OCEAN GOING																									
		39 MV HL PORT KEMBA	68.243	126.267	13.350	B	OCEAN GOING																									
7	H - LINE SHIPPING	40 MV HL TUBARAO	152.219	299.688	32.720	B	OCEAN GOING																									
		41 MV KEYOYANG ORIENT	75.752	149.322	16.000	B	OCEAN GOING																									
		42 MV HL CAPETOWN	76.954	151.525	15.450	B	OCEAN GOING																									
		43 MV HL ROBERTS BANK	73.706	135.088	13.900	B	OCEAN GOING																									
		44 MV HYUNDAI SUCCESS	93.153	179.156	18.660	B	OCEAN GOING																									
		45 MV INNOVATOR	75.277	149.298	15.700	B	OCEAN GOING																									
		46 MV POS CHALLENGER	75.277	148.914	15.700	B	OCEAN GOING																									
		47 MV POS DEDICATOR	110.627	208.393	17.460	B	OCEAN GOING																									
		48 MV POS HARVESTER	75.277	148.917	15.700	B	OCEAN GOING																									
				<b>SUB TOTAL</b>						0	3	4	10	10	38	31	0	0	6	9	5	0	11	12	5	0	15	1	11	0	171	

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OLR.1	OLR	FTR	WPR	GH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL	
8	STX MARINE SERVICE	MV SINOKOR HONGKONG	13,196	17,468	13,580	C	ASIA		1	1	1	1	3	1							1	3		1			1			11	
		MV ULTRA ALPHA	36,700	63,430	8,500	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		1	3		1		1	2	1	21	
		MV JUPITER CHARM	20,198	32,527	6,480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		1	3		1		1	1	1	20	
		MV JUPITER ACE	20,141	32,527	5,832	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		1	3		1		1	1	1	17	
		MV ULTRA OMEGA	36,700	63,430	8,500	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		1	3		1		1	1	2	20	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	3	4	4	5	15	5	0	0	4	4	3	0	5	15	0	5	4	0	5	4	4	89	
9	DINTEC	MV KMARIN BUSAN	36,518	63,151	8,500	B	OCEAN GOING		1														1						9		
		MV PACIFIC BLESS	33,057	56,361	9,480	B	OCEAN GOING																	1						1	
		MV PACIFIC LEADER	33,057	56,453	9,480	B	OCEAN GOING																								2
		MV PACIFIC KOREA	33,057	56,452	9,480	B	OCEAN GOING																		1						2
		<b>SUB TOTAL</b>						0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	8	
10	POS SM	MV PAN MARGARET	95,047	180,713	18,660	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		2		2		1	1		18		
		MV PAN GLOBAL	45,055	82,765	9,700	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		3		1		1			18		
		MV PAN CLOVER	44,098	81,177	8,800	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		3		1		1			17		
		MV PAN MUTIARA	44,098	81,177	33,720	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		3		1		1		1	1	19	
		MV PAN ENERGEN	44,098	81,170	33,720	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		3		1		1		1	1	17	
		MV PAN AMBER	24,504	38,220	7,560	B	OCEAN GOING							2	1										1					6	
		MV PAN IVY	20,867	32,593	6,480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	2	2				1	1	1		2		2		1		1	1	19	
		MV PAN BONITA	24,504	38,140	7,560	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1				1	1	1		2		2		1		1	1	18	
		MV PAN DAISY	20,763	34,974	6,480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	2				1	1	1		2		2		1		1	1	20	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	8	9	9	9	28	13	0	0	9	6	9	0	9	23	0	11	9	2	8	5	172		
11	EVERGREEN	MV UNI PATRIOT	17,887	19,308	13,360	C	ASIA		1																				1		
		MV CONCORD	12,405	17,445	11,550	C	ASIA		1																					6	
		MV EVER POWER	17,887	19,308	12,480	C	ASIA																							1	
		<b>SUB TOTAL</b>						1																					1		
12	IMSCO	MV LUNIS	5,412	7,449	2,460	T	ASIA		0	3	0	1	0	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	
		<b>SUB TOTAL</b>							0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
		<b>GRAND TOTAL</b>						17	40	43	51	48	160	94	4	15	46	45	45	4	29	116	5	29	53	3	38	25	24	924	

RECAPITULATION CREW ON BOARD  
PER MARCH 2016

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	Z/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OLR.1	OLR	FTR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL	
1	OSAKA ASAHI KAIUN	MV SINAR BALI	14,855	16,389	16,680	C	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	21	
		MV CAPE TRIUMPH	88,594	176,343	22,923	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	20	
		MV VINCA	30,400	52,300	7,800	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	22	
		MV CAPE TRUST	89,728	176,925	16,090	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	19	
		MV NORD PEGASUS	39,700	75,200	9,260	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	
		MV HANJIN PORT ADELAIDE	27,200	33,100	21,735	C	ASIA	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	2	2	23
		MV TING MA BRIDGE	68,687	71,310	25,395	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	20
		MV VEGA ROSE	30,847	55,711	6,970	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	19
		MV BRUSSELS BRIDGE	44,234	51,493	33,720	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	21
		MV FEDERAL KIBUNE	22,850	36,824	7,470	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	21
		<b>SUB TOTAL</b>						3	8	9	9	27	19	3	3	9	9	9	9	3	2	24	0	10	9	0	8	6	7	186	
2	COSMO SEALAND	MV ALVORADA	8,600	11,600	4,419	G	ASIA	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	16		
		MV ANGGREK	9,593	12,157	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	16	
		MV CRYSTAL JADE	11,877	19,001	5,180	G	ASIA	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	19	
		MV GEPARK VENUS	11,877	18,600	5,180	G	ASIA	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	19	
3	GROW WILL	MV PERMATA	8,714	12,255	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	17	
		MV SWERTIA	7,727	9,037	3,309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	17	
		MV YUSHO PRINCESS II	7,516	11,353	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	17	
		MV GLORIOSA	7,727	9,051	3,309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	17	
4	WORLD MARINE	MV NORTHPOLE	9,593	12,000	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	17	
		MV ULTRA CORY	34,794	61,000	8,450	B	OCEAN GOING	4	4	4	4	4	12	4	0	4	4	4	4	4	0	0	8	0	0	4	0	2	2	68	
		MV IPANEMA BEACH	23,450	37,000	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	20	
		MV PEWEE	23,300	37,000	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	20	
5	KOREA MARINE CRAFT	MV CLIPPER BRILLIANCE	23,281	37,189	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	20	
		MV NAVIOS CORAL	45,500	83,955	9,000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3	0	0	5	0	5	3	2	100
		MV HL SAJU	104,729	211,574	18,630	B	OCEAN GOING	5	5	5	5	5	15	10	0	5	5	5	5	5	0	1	14	0	0	5	0	5	3	2	18
		MV FRONTIER	44,102	81,398	13,500	B	OCEAN GOING	0	1	1	1	1	3	2	0	0	0	1	1	1	1	1	3	3	0	0	1	1	1	1	18
6	H - LINE SHIPPING	MV HARBOR	44,102	81,398	13,500	B	OCEAN GOING	0	1	1	1	1	3	2	0	0	1	1	1	1	1	3	3	0	0	1	1	1	1	2	
		MV FRONTIER	76,925	151,492	13,910	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6	
		MV HANJIN BALIKPAPAN	63,993	114,531	11,526	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8	
		MV HL SINES	93,152	179,147	25,377	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
		MV HL BRAZIL	152,219	299,688	32,720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
		MV HL BORYONG	79,340	115,550	11,550	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
		MV HANJIN SAMARINDA	63,993	114,536	13,560	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
		MV HL DALRYMPLE BAY	93,152	179,147	25,388	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
		MV HL HARMONY	94,879	179,655	15,360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11
		MV HL PASSION	94,879	179,655	15,360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
7	POS CHALLENGER	MV HL PORT HEDLAND	93,152	179,283	25,388	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	10	
		MV HL PORT KEMBLA	68,243	126,267	13,350	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	10	
		MV HL TACOMA	152,219	299,688	32,720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		MV HL TUBARAO	152,219	299,688	32,720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
		MV KEAYANG ORIENT	75,752	149,322	16,000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	10
		MV HL CAPETOWN	76,954	151,525	15,450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	10
		MV HL ROBERTS BANK	73,706	135,068	13,900	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12
		MV HYUNDAI SUCCESS	93,153	179,156	18,660	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	9
		MV INNOVATOR	75,277	149,298	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	11
		MV POS CHALLENGER	75,277	148,914	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14
8	POS DEDICATOR	MV POS DEDICATOR	110,627	208,993	17,460	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	
		MV POS HARVESTER	75,277	148,917	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	3	4	9	10	35	32	0	0	7	8	4	0	10	12	4	0	15	2	9	0	0	164	

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OLR.1	OLR	FIR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL																			
7	STX MARINE SERVICE	MV SINKOR HONGKONG	13.196	17.468	13.580	C	ASIA					1	3	1								1	3		1						11																		
		MV ULTRA ALPHA	36.700	63.430	8.500	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		2	1	21																			
		MV JUPITER CHARM	20.198	32.527	6.480	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		1	1	20																			
		MV JUPITER ACE	20.141	32.527	5.832	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		1	1	17																			
8	DINTEC	MV ULTRA OMEGA	36.700	63.430	8.500	B	OCEAN GOING			1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		1	2	20																				
		MV ULTRA OMEGA	36.700	63.430	8.500	B	OCEAN GOING			1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		1	2	20																				
		MV ULTRA OMEGA	36.700	63.430	8.500	B	OCEAN GOING			1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		1	2	20																				
		MV ULTRA OMEGA	36.700	63.430	8.500	B	OCEAN GOING			1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		1	2	20																				
9	POS SMI	SUB TOTAL																																															
		MV KAMARIN BUSAN	36.518	63.151	8.500	B	OCEAN GOING																								1																		
		MV PACIFIC BLESS	33.057	56.361	9.480	B	OCEAN GOING																								1																		
		MV PACIFIC LEADER	33.057	56.453	9.480	B	OCEAN GOING																								1																		
		MV PACIFIC KOREA	33.057	56.452	9.480	B	OCEAN GOING																								1																		
		MV PAN MARGARET	95.047	180.713	18.660	B	OCEAN GOING			0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	6																	
		MV PAN GLOBAL	45.055	82.765	9.700	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	2		2	1	1		1	1	18																		
		MV PAN CLOVER	44.098	81.177	8.800	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1			1	1	20																		
		MV PAN MUTIARA	44.098	81.177	9.720	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1			1	1	17																		
		MV PAN ENERGEN	44.098	81.170	9.720	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1			1	1	19																		
		MV PAN AMBER	24.504	38.220	7.560	B	OCEAN GOING							2	1								1		1	1					6																		
		MV PAN IVY	20.867	32.593	6.480	B	OCEAN GOING							2	2								1	2		1					6																		
10	EVERGREEN	MV PAN BONITA	24.504	38.140	7.560	B	OCEAN GOING			1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1		1	1	20																				
		MV PAN DAISY	20.763	34.974	6.480	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	2			1	1	1		1	2		1	1		1	1	20																			
		MV PAN KRISTINE	21.650	33.303	6.480	B	OCEAN GOING			1	1	1	1	3	2			1	1	1		1	2		1	1		1	1	20																			
		MV CONCORD	12.405	17.445	11.550	C	ASIA			0	9	9	9	28	13	0	0	0	9	6	9	0	9	24	0	11	9	2	8	7	178																		
11	IMSCO	MV EVER POWER	17.887	19.909	12.480	C	ASIA																							8																			
		MV EVER APEX	14.807	15.606	14.840	C	ASIA																								1																		
		MV LUNIS	5.412	7.449	2.460	T	ASIA			1	2	0	1	0	2	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6																		
GRAND TOTAL																											18	40	42	48	48	155	90	3	16	45	43	43	4	27	116	4	28	52	4	37	25	24	912

RECAPITULATION CREW ON BOARD  
PER APRIL 2016

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	DIR-1	DIR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL		
1	OSAKA ASAHI KAUN	MV SINAR BALI	14,855	16,389	16,680	C	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19		
		MV CAPE TRIUMPH	88,594	176,343	22,923	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	20		
		MV VINCA	30,400	52,300	7,800	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	22		
		MV CAPE TRUST	89,728	176,925	16,090	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	3	3	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	19		
		MV PORT ADELAIDE	27,200	33,100	21,735	C	ASIA	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	20	
		MV TSING MA BRIDGE	68,687	71,310	25,395	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	19	
		MV VEGA ROSE	30,847	55,711	6,970	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	21	
		MV BRUSSELS BRIDGE	44,234	51,493	33,720	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	22	
		MV FEDERAL KIBUNE	22,850	36,824	7,470	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	22
		<b>SUB TOTAL</b>						3	9	9	9	27	19	3	3	9	8	9	3	2	24	0	10	9	0	8	5	5	183		
2	COSMO SEALAND	MV ALVORADA	8,600	11,600	4,419	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17		
		MV ANGREK	9,593	12,157	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17		
		MV CRYSTAL JADE	11,877	19,001	5,180	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19		
		MV GEOPARK VENUS	11,877	18,600	5,180	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18	
3	GROW WILL	MV PERMATA	8,714	12,255	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17		
		<b>SUB TOTAL</b>						5	5	5	5	15	4	4	0	5	4	5	5	0	0	15	0	0	5	0	0	2	87		
4	WORLD MARINE	MV SWERTIA	7,727	9,037	3,309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	17	
		MV YUSHO PRINCESS II	7,516	11,353	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	17	
		MV GLORIOSA	7,727	9,051	3,309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	17	
		MV NORTHPOLE	9,593	12,000	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	17	
		<b>SUB TOTAL</b>						4	4	4	4	12	4	4	0	4	4	4	4	4	0	8	0	0	4	0	0	2	2	68	
		MV ULTRACORY	34,794	61,000	8,450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	20	
		MV IPANEMA BEACH	23,450	37,000	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	20	
		MV FEWEE	23,900	37,000	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	20	
5	KOREA MARINE CRAFT	MV CLIPPER BRILLIANCE	23,281	37,189	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	20		
		MV NAVIGOS CORAL	45,500	83,955	9,000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	20		
		<b>SUB TOTAL</b>						5	5	5	5	15	10	0	5	5	5	5	5	0	1	14	0	0	5	0	5	3	2	100	
		MV HL SAJO	104,729	211,574	18,630	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	0	0	1	1	1	1	18	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	1	1	1	1	3	2	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	1	0	1	1	0	18	
		MV FRONTIER	76,925	151,492	13,910	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	
		MV BALIKPAPAN	63,993	114,591	11,526	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	
6	H-LINE SHIPPING	MV HL SINES	93,152	179,147	25,377	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9		
		MV HL BRAZIL	152,219	299,688	32,720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9		
		MV HL BORYONG	79,340	11,550	11,550	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12		
		MV HANJIN SAMARINDA	63,993	114,536	13,560	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
		MV HL DALRYMPLE BAY	93,152	179,147	25,388	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
		MV HL HARMONY	94,879	179,655	15,360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	
		MV HL PASSION	94,879	179,655	15,360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	
		MV HL PORT HEDLAND	93,152	179,283	25,388	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	
		MV HL PORT KEMBLA	68,243	126,267	13,350	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		MV HL TACOMA	32,550	70,347	10,680	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	
		MV HL TUBARAO	152,219	299,688	32,720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	
		MV KEOYANG ORIENT	75,752	149,322	16,000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	
		MV HL CAPE TOWN	76,954	151,525	15,450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	
		MV HYUNDAI LEADER	40	135,068	13,900	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	
		MV HL ROBERTS BANK	73,706	135,068	13,900	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	
MV HYUNDAI SAMCHEONPO	93,153	179,156	18,660	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10			
MV HL SUCCESS	75,277	149,298	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12			
MV INNOVATOR	75,277	148,914	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14			
MV POS CHALLENGER	110,627	208,993	17,460	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0			
MV POS DEDICATOR	75,277	148,917	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0			
MV POS HARVESTER	75,277	148,917	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
		<b>SUB TOTAL</b>																													

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OIR.1	OIR	FIR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL		
7	STX MARINE SERVICE	MV SINGKOR HONGKONG	13.196	17.468	13.560	C	ASIA		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1			1			11		
		MV ULTRA ALPHA	36.700	63.430	8.500	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	2	1	20		
		MV JUPITER CHARM	20.198	32.527	6.480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	20	
		MV JUPITER ACE	20.141	32.527	5.832	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	17	
		MV ULTRA OMEGA	36.700	63.430	8.500	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	2	20	
		<b>SUB TOTAL</b>							0	3	4	4	5	15	5	0	0	4	4	4	3	0	4	15	0	5	4	0	5	4	4	88
8	DINTEC	MV KMARIN BUSAN	36.518	63.151	8.500	B	OCEAN GOING										1							1						1		
		MV PACIFIC BLESS	33.057	56.361	9.480	B	OCEAN GOING																	1							1	
		MV PACIFIC LEADER	33.057	56.453	9.480	B	OCEAN GOING																									2
		MV PACIFIC KOREA	33.057	56.452	9.480	B	OCEAN GOING																									2
		<b>SUB TOTAL</b>							0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	6	
		MV PAN MARGARET	95.047	180.713	18.660	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	14	
9	POS SM	MV PAN GLOBAL	45.055	82.765	9.700	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	20		
		MV PAN CLOVER	44.098	81.177	8.800	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	17		
		MV PAN MUTIARA	44.098	81.177	33.720	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	19	
		MV PAN EMERGEN	61	81.170	33.720	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	17	
		MV PAN AMBER	24.504	38.220	7.560	B	OCEAN GOING							2	1										1						6	
		MV PAN IVY	20.867	32.593	6.480	B	OCEAN GOING							3	2			1	1	1		1	2		1	1	1	1	1	1	20	
		MV PAN BONITA	24.504	38.140	7.560	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	20	
		MV PAN DAISY	20.763	34.974	6.480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	2		1	1	1	1	1	1	20	
		MV PAN KRISTINE	21.650	33.303	6.480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	1	3	2			1	1	1		1	2		1	1	1	1	1	1	20	
		<b>SUB TOTAL</b>							0	8	8	8	9	29	12	0	0	9	5	8	0	9	26	0	10	9	2	8	6	6	172	
10	EVERGREEN	MV CONCORD	12.405	17.445	11.550	C	ASIA		1	1	1	3					1	1												8		
		MV EVER APEX	14.807	15.606	14.840	C	ASIA		1	1	1	1	0	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
11	IMSCO	<b>SUB TOTAL</b>						1	2	0	1	0	3	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5		
		MV LUNIS	5.412	7.449	2.460	T	ASIA		0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	
12	SK SHIPPING	MV K. PROMISE	75.254	150.877	18.000	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5		
		MV K. FAITH				B	OCEAN GOING		1	1	1	1																			2	
		MV K. PHOENIX				B	OCEAN GOING		1	1	1	1																			2	
<b>SUB TOTAL</b>							0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5			
<b>GRAND TOTAL</b>								18	40	43	50	49	161	89	3	17	44	41	44	3	29	119	3	27	52	6	37	23	21	924		

RECAPITULATION CREW ON BOARD  
PER MAY 2016

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OUR-1	QLR	FTR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL	
1	OSAKA ASAHI KAIUN	MV SINAR BALI	14.855	16.989	16.680	C	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	19		
		MV CAPE TRIUMPH	88.594	176.343	22.923	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	20		
		MV VINCA	30.400	52.300	7.800	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	2	1	1	1	1	19		
		MV CAPE TRUST	89.728	176.925	16.090	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1	3	3	2	2	1	1	1	21		
		MV PORT ADELAIDE	27.200	33.100	21.735	C	ASIA	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	20		
		MV TSING MA BRIDGE	68.687	71.910	25.995	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	19		
		MV VEGA ROSE	30.847	55.711	6.970	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	21		
		MV BRUSSELS BRIDGE	44.234	51.493	33.720	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	22		
		MV FEDERAL KIBUNE	22.850	36.824	7.470	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	22	
		<b>SUB TOTAL</b>						3	9	9	9	27	19	3	3	9	8	9	3	2	24	0	10	9	0	8	5	5	183		
2	COSMO SEALAND	MV ALVORADA	8.600	11.600	4.419	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	16		
		MV ANGGREK	9.593	12.157	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	17		
		MV CRYSTAL JADE	11.877	19.001	5.180	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	19		
		MV GEOPARK VENUS	11.877	18.600	5.180	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	19		
3	GROW WILL	MV PERMATA	8.714	12.255	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	17		
		<b>SUB TOTAL</b>						5	5	5	5	15	4	0	0	5	5	5	5	0	0	15	0	0	5	0	0	2	88		
4	WORLD MARINE	MV SWERTIA	7.727	9.037	3.309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	17		
		MV YUSHO PRINCESS II	7.516	11.353	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	17		
		MV GLORIOSA	7.727	9.051	3.309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	17		
		MV NORTHPOLE	9.593	12.000	3.900	G	ASIA	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	17		
		<b>SUB TOTAL</b>						4	4	4	4	4	12	4	0	0	4	4	4	4	0	8	8	0	4	0	0	2	68		
		MV ULTRA CORY	34.794	61.000	8.450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	20		
5	KOREA MARINE CRAFT	MV PANAMA BEACH	23.450	37.000	6.820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	20		
		MV PEWEE	23.300	37.000	6.820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	20		
		MV CLIPPER BRILLIANCE	23.281	37.189	6.820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	20		
		MV NAVIOS CORAL	45.500	83.955	9.000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	20		
		<b>SUB TOTAL</b>						5	5	5	5	5	15	10	0	0	5	5	5	5	0	1	14	0	0	5	0	5	3	100	
		MV HL SAJU	104.729	211.574	18.650	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	0	0	1	1	1	1	3	3	0	0	1	1	1	18	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	1	1	1	1	1	3	2	0	0	1	1	1	1	0	0	3	0	0	1	0	1	18	
6	H-LINE SHIPPING	MV FRONTIER	76.925	151.492	13.910	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10		
		MV BALIKPAPAN	63.993	114.531	11.526	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	
		MV HL SINES	93.152	179.147	25.377	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	
		MV HL BRAZIL	152.219	299.688	32.720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
		MV HANJIN SAMARINDA	79.340	151.061	11.550	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
		MV DALRYMPLE BAY	63.993	114.536	13.560	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
		MV HARMONY	94.879	179.655	15.360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
		MV PASSION	94.879	179.655	15.360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	
		MV PORT KEMBLA	93.152	179.283	25.388	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
		MV HEDLAND	68.243	126.267	13.850	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
		MV TACOMA	32.550	70.347	10.680	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13
		MV TUBARAO	152.219	299.688	32.720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14
		MV KEAYANG ORIENT	75.752	149.322	16.000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	
		MV CAPETOWN	76.954	151.525	15.450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	
MV HYUNDAI LEADER	43.956	82.055	9.801	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10			
MV ROBERTS BANK	73.706	135.068	13.900	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10			
MV SAMCHEONPO	79.560	144.737	11.335	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10			
MV SUCCESS	93.153	179.156	18.660	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10			
MV INNOVATOR	75.277	149.298	15.700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14			
MV POS CHALLENGER	75.277	148.914	15.700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14			
MV POS DEDICATOR	110.627	208.393	17.460	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14			
MV POS HARVESTER	75.277	148.917	15.700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0			
<b>SUB TOTAL</b>								0	3	7	10	19	43	33	0	0	8	9	8	0	14	15	3	0	17	6	9	0	198		

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OIR.1	OIR	FTR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL				
7	STX MARINE SERVICE	48	MV SINKOR HONGKONG	13.196	17.468	13.560	C	ASIA				1	3	1			1	1	1		1	3		1					1	1	11			
		49	MV ULTRA ALPHA	36.700	8.500	8.500	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	2	1	21	
		50	MV JUPITER CHARM	20.198	32.927	6.480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	1	20	
		51	MV JUPITER ACE	20.141	32.527	5.832	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	1	17	
		52	MV ULTRA OMEGA	36.700	8.500	8.500	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	1	18	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	4	4	4	5	15	5	0	0	4	4	3	0	5	15	0	5	4	0	5	3	2	87				
8	DINTEC	53	MV KMARIN BUSAN	36.518	63.151	8.500	B	OCEAN GOING																1						1	1	1		
		54	MV PACIFIC BLESS	33.057	56.361	9.480	B	OCEAN GOING																1								1	1	
		55	MV PACIFIC LEADER	33.057	56.459	9.480	B	OCEAN GOING		1																						2	2	
		56	MV PACIFIC KOREA	33.057	56.459	9.480	B	OCEAN GOING																	1								2	2
				<b>SUB TOTAL</b>						0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	6	6	12
9	POS SM	57	MV PAN MARGARET	95.047	180.713	18.660	B	OCEAN GOING		1	1	1	2	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	1	12		
		58	MV PAN GLOBAL	45.055	82.765	9.700	B	OCEAN GOING		1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	1	20		
		59	MV PAN CLOVER	44.098	81.177	8.800	B	OCEAN GOING		1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	1	17		
		60	MV PAN MUTIARA	44.098	81.177	33.720	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	19		
		61	MV PAN ENERGEN	44.098	81.170	33.720	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	1	19	
10	EVERGREEN MARINE	62	MV PAN AMBER	24.504	38.220	7.560	B	OCEAN GOING		1	1	1	2	1			1	1	1		1	2		1	1	1	1	1	1	1	6	6		
		63	MV PAN IVY	20.867	32.593	6.480	B	OCEAN GOING		1	1	1	3	2			1	1	1		1	2		1	1	1	1	1	1	1	1	20		
		64	MV PAN BONITA	24.504	38.140	7.560	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	20		
		65	MV PAN DAISY	20.763	34.974	6.480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	1			1	1	1		1	3		1	1	1	1	1	1	1	20		
		66	MV PAN KRISTINE	21.650	33.303	6.480	B	OCEAN GOING		1	1	1	1	3	2			1	1	1		1	2		1	1	1	1	1	1	1	20		
		<b>SUB TOTAL</b>						0	9	8	8	28	12	0	0	9	6	8	8	0	9	26	0	10	9	2	8	7	6	173	9			
11	IMSCO	67	MV CONCORD	12.405	17.445	11.550	C	ASIA		1	1	1	3			1	1	1													9			
		68	MV UNI POPULAR	17.887	19.309	13.360	C	ASIA																								1	1	
		69	MV EVERAPEX	14.807	15.606	14.840	C	ASIA		1																						1	1	
		<b>SUB TOTAL</b>						1	2	0	1	0	3	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5		
12	SK SHIPPING	70	MT LUNIS	5.412	7.449	2.460	T	ASIA		0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5		
		71	MV K. PROMISE	75.254	150.877		B	OCEAN GOING		0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
		72	MV K. FAITH	75.845	133.850		B	OCEAN GOING		1	1	1	1																				3	
		73	MV K. YOUNGHUNG	79.340	151.335		B	OCEAN GOING		1	1	1	1																				3	
		74	MV K. HOPE	133.647	250.042		B	OCEAN GOING		1	1	1	1																				2	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	0	5	4	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	14		
		<b>GRAND TOTAL</b>						18	42	49	53	50	163	90	3	18	45	47	47	3	31	121	3	27	54	8	37	23	19	951	951			

**RECAPITULATION CREW ON BOARD  
PER JUNE 2016**

No	Owner	Vessel	Gross Tonnage	Dead-weight	Horse Power	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	SSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OLR.1	OLR	FTR	WFR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL
1	MV	SINAR BALI	14,855	16,989	16,680	C	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20	
2	MV	CAPE TRIUMPH	88,594	176,343	22,923	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	3	2	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	20	
3	MV	VINCA	30,400	52,900	7,800	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	22	
4	MV	CAPE TRUST	89,728	176,925	16,090	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	19	
5	MV	PORT ADELAIDE	27,200	33,100	21,735	C	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	21	
6	MV	TISING MA BRIDGE	68,687	71,910	25,395	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	20	
7	MV	VEGA ROSE	30,847	55,711	6,970	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	19	
8	MV	BRUSSELS BRIDGE	44,234	51,493	33,770	C	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	21	
9	MV	FEDERAL KIBUNE	22,850	36,824	7,470	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	22	
		<b>SUB TOTAL</b>						3	9	9	9	27	19	3	3	9	8	10	3	2	24	0	10	9	0	8	5	5	184	
10	MV	ALVORADA	8,600	11,600	4,419	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	16	
11	MV	ANGREK	9,593	12,157	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	17	
12	MV	CRYSTAL JADE	11,877	19,001	5,180	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	17	
13	MV	GEOPARK VENUS	11,877	18,600	5,180	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	19	
14	MV	PERMATA	8,714	12,255	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	17	
		<b>SUB TOTAL</b>						5	5	5	5	15	4	0	5	5	5	5	0	0	15	0	0	5	0	0	2	2	88	
15	MV	SWERTIA	7,727	9,037	3,309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	17	
16	MV	YUSHO PRINCESS II	7,516	11,353	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	17	
17	MV	GLORIOSA	7,727	9,051	3,309	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	17	
18	MV	NORTHPOLE	9,593	12,000	3,900	G	ASIA	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	17	
		<b>SUB TOTAL</b>						4	4	4	4	12	4	0	4	4	4	4	4	0	8	0	0	4	0	0	2	2	68	
19	MV	ULTRA CORY	34,794	61,000	8,450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	20	
20	MV	PANAMA BEACH	23,450	37,000	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	20	
21	MV	PEWEE	23,300	37,000	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	20	
22	MV	CLIPPER BRILLIANCE	23,281	37,189	6,820	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	20	
23	MV	NAVOS CORAL	45,500	83,955	9,000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	3	3	1	1	1	1	1	1	20	
		<b>SUB TOTAL</b>						5	5	5	5	15	10	0	5	5	5	5	5	0	14	0	0	5	0	5	3	2	100	
24	MV	HL SAJO	104,729	211,574	18,650	B	OCEAN GOING	0	1	1	1	1	3	2	0	0	1	1	1	1	3	3	0	0	1	1	1	1	18	
		<b>SUB TOTAL</b>						0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	3	0	0	1	0	1	1	0	
25	MV	FRONTIER	76,925	151,492	13,910	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4		
26	MV	HL BALIKPAPAN	63,993	114,531	11,526	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	
27	MV	HL SINES	93,152	179,147	25,377	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
28	MV	HL BRAZIL	152,219	299,688	32,720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	
29	MV	HL BORYEONG	79,340	151,061	11,550	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
30	MV	HL DALRYMPLE BAY	93,152	179,147	25,388	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
31	MV	HL HARMONY	94,879	179,655	15,360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
32	MV	HL PASSION	94,879	179,655	15,360	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	
33	MV	HL PORT HEDLAND	93,152	179,283	25,983	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14	
34	MV	HL PORT WALCOTT	107,448	180,032	15,131	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12	
35	MV	HL TACOMA	32,550	70,347	10,680	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2		
36	MV	HL TUBARAO	152,219	299,688	32,720	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10		
37	MV	KEYANG ORIENT	75,752	149,322	16,000	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8		
38	MV	HL CAPETOWN	76,954	151,525	15,450	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10		
39	MV	HYUNDAI LEADER	43,956	82,055	9,801	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10		
40	MV	HL ROBERT'S BANK	73,706	135,068	13,900	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12		
41	MV	HYUNDAI SAMCHEONPO	79,560	144,737	11,335	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10		
42	MV	HL SUCCESS	93,153	179,156	18,660	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10		
43	MV	INNOVATOR	75,277	149,298	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14		
44	MV	POS CHALLENGER	75,277	148,914	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14		
45	MV	POS HARVESTER	75,277	148,917	15,700	B	OCEAN GOING	1	1	1	1	1	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13		
		<b>SUB TOTAL</b>						0	3	6	12	14	48	35	0	0	7	10	9	0	16	17	1	0	15	6	9	0	208	

No	Owner	Vessel	Vessel Type	Route	MASTER	C/O	2/O	3/O	BSN	A/B	O/S	D/B	C/E	1/E	2/E	3/E	ELECT	OLR.1	OLR	FTR	WPR	CH/COOK	COOK	M/M	D/CDT	E/CDT	TOTAL	
7	STX MARINE SERVICE	MV SINGKOR HONGKONG	C	ASIA					1	3	1							1	3		1			1			11	
		MV ULTRA ALPHA	B	OCEAN GOING					1	3	1								1	3		1			1			18
		MV JUPITER CHARM	B	OCEAN GOING					1	3	1								1	3		1			1			20
		MV JUPITER ACE	B	OCEAN GOING					1	3	1								1	3		1			1			17
		MV ULTRA OMEGA	B	OCEAN GOING					1	3	1								1	3		1			1			18
		<b>SUB TOTAL</b>			0	4	4	4	5	15	5	0	0	4	4	3	0	5	15	0	5	4	0	5	1	1	84	
8	DINTEC	MV KMARIN BUSAN	B	OCEAN GOING																							1	
		MV PACIFIC BLESS	B	OCEAN GOING																								0
		MV PACIFIC LEADER	B	OCEAN GOING					1															1				2
		MV PACIFIC KOREA	B	OCEAN GOING								1										1						2
				<b>SUB TOTAL</b>		0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
9	POS SMI	MV PAN MARGARET	B	OCEAN GOING																							3	
		MV PAN GLOBAL	B	OCEAN GOING					1	1	3	1							1	3		1						20
		MV PAN CLOVER	B	OCEAN GOING					1	1	3	1							1	3		1						17
		MV PAN MUTIARA	B	OCEAN GOING					1	1	3	1							1	3		1						19
		MV PAN ENERGEN	B	OCEAN GOING					1	1	3	1							1	3		1						19
		MV PAN AMBER	B	OCEAN GOING					1	1	2	1							1	2		1						6
		MV PAN IVY	B	OCEAN GOING					1	1	3	2							1	2		1						20
		MV PAN BONITA	B	OCEAN GOING					1	1	3	1							1	3		1						20
10	EVERGREEN MARINE	MV PAN DAISSY	B	OCEAN GOING																							20	
		MV PAN KRISTINE	B	OCEAN GOING					1	1	3	2						1	2		1						20	
		MV CONCORD	C	ASIA					1	1	3																	9
		MV UNI POPULAR	C	ASIA																								1
11	IMISCO	MV EVER APEX	C	ASIA																							1	
				<b>SUB TOTAL</b>	1	2	0	1	0	3	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
				<b>SUB TOTAL</b>	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
				<b>GRAND TOTAL</b>	18	59	43	45	97	148	57	103	3	18	37	39	42	3	16	103	0	25	36	1	28	21	18	747
12	SK SHIPPING	MV K. PROMISE	B	OCEAN GOING																							3	
		MV K. FAITH	B	OCEAN GOING					1	1																		3
		MV K. YOUNGHUNG	B	OCEAN GOING					1	1																		3
		MV K. HOPE	B	OCEAN GOING					1	1																		4
		MV K. PHOENIX	B	OCEAN GOING					1	1																		4
		MV K. WESTERN DREAM	B	OCEAN GOING					1	1																		3
				<b>SUB TOTAL</b>	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
				<b>GRAND TOTAL</b>	18	59	43	45	97	148	57	103	3	18	37	39	42	3	16	103	0	25	36	1	28	21	18	747



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

Crew Waiting List

COSMO

No	Name	Rank	Last Vessel	Updating Status		Date of Register	Schedule of Class	Academy	New License		Remark
				Done	Not Yet				Issued	Not Yet	
1	M. RAMLAND	MTR	MV Crystal Jade	v	v	Monday, Jan 25, 2016	Monday, Feb 01, 2016	STIP JKT		v	
2	DJOKO PRASETYO	MTR	MV Permata	v	v	-	-	BP3IP JKT		v	Waiting issued Lic
3	HIMAWAN	C/O	MV Clivia	v	v	Wednesday, Jan 27, 2016	Monday, Feb 02, 2016	BP3IP JKT		v	
4	CECEP MULIA ATMAJA	C/O	MV Alvorada	v	v	-	-	PIP SMG		v	Waiting issued Lic
5	IRHAM	C/O	MV Crystal Jade	-	v	Planning, Feb 3, 2016	-	BP3IP JKT		v	Upgrade Lic ANT II
6	DEDE PUTERAJAYA	2/O	MV Anggrek	-	-	-	-	BP3IP JKT	v		Upgrade Lic ANT II
7	BAYU SEGARA	3/O	MV Anggrek	-	-	-	-	PIP SMG			
8	RIZKY CHANDRA W.B	3/O	MV Anggrek	-	-	-	-	PIP SMG			
9	ABDUL AZIS	AB	MV Crystal Jade	v	v	Planning end January	-	-			
10	MOHAMAD MUSBIR	AB	MV Permata	v	v	-	-	BP2IP SBY		v	Waiting issued Lic
11	JUNAI	AB	MV Permata	v	v	-	-	BP3IP JKT		v	Waiting issued Lic
12	CHOIRUL ANWAR	AB	MV Permata	v	v	-	-	PIP SBY		v	
13	SUED	AB	MV Alvorada		v	Planning end January	-	PIP SBY		v	
14	HOSNAN BIN ALI	AB	MV Anggrek	v	v	Wednesday, Jan 13, 2016	Thursday, Feb 18, 2016	BP3IP JKT		v	
15	ABDUL AZIS	AB	MV Crystal Jade	v	v	Planning, Feb 3, 2016	-	PIP SBY		v	
16	ADE HIMAWAN	OS	MV Geopark Venus	v	v	Wednesday, Jan 20, 2016	Thursday, 25 Feb, 2016	BP3IP JKT		v	
17	KOKO RAHMONO	C/E	MV Alvorada	v	v	-	-	BP3IP JKT	v		
18	AFIF JUNIONE	1/E	MV Geopark Venus	v	v	-	-	BP3IP JKT		v	Waiting issued Lic
19	MANGIRING TAMBUNAN	1/E	MV Alvorada	v	v	-	-	BP3IP JKT	v		
20	HARYANTO	1/E	MV Permata		v	Friday, Jan 8, 2016	Tuesday, Feb 9, 2016	PIP SMG		v	
21	YAN FITRIADI	2/E	MV Crystal Jade		v	Tuesday, Jan 19, 2016	Tuesday, Feb 9, 2016	PIP SMG		v	
22	M ASRIL AZIS	2/E	MV Alvorada	-	-	-	-	-			Upgrade Lic ATT II
23	TAHROJI	2/E	MV Anggrek	v	v	-	-	BP3IP JKT	v		
24	FUAD ARDANI RAHMAN	2/E	MV Permata	-	-	-	-	-			Upgrade Lic ATT II
25	GURUH BUDI SATRIYO	3/E	MV Alvorada	v	v	-	-	-		v	
26	FERY AZI GUNAWAN	3/E	MV Crystal Jade	-	-	-	-	-			Upgrade Lic ATT II
27	SAIPUL BAHRI	OLR	MV Crystal Jade		v	Planning end February	-	BP3IP JKT			
28	ILWAN DERATA	OLR	MV Crystal Jade	-	-	-	-	BP3IP JKT			Upgrade Lic ATT III
29	IWAN PRASTYO	OLR	MV Permata	v	v	Planning, Feb 3, 2016	-	BP3IP JKT		v	
30	ABDUL RASYID	C/CK	MV Anggrek	-	-	-	-	-			No Hold License
31	USEP SAEPUJIN	C/CK	MV Geopark Venus	-	-	-	-	-			No Hold License
32	YASAI	C/CK	MV Crystal Jade	-	-	-	-	-			No Hold License

Crew Waiting List

SHINYO

No	Name	Rank	Last Vessel	Updating Status		Date of Register	Schedule of Class	Academy	New License		Remark
				Done	Not Yet				Issued	Not Yet	
1	Leonard Haliwela	Mstr	MV Spore Brdg	V		-	-	STIP JKT		V	Waiting issued Lic Can't be called
2	Wahyu Rehtomo	C/O	MV Nord Pegasus	V		-	-	BP3IP JKT	V		
3	Lumadiyanto	C/O	MV Tsingma Brdg	V		-	-	BP3IP JKT	V		
4	Adi Rosadi	C/O	MV Lotus	V		-	-	BP3IP JKT	V		
5	Elha Andri S	C/O	MV Cape Triumph	V		Planning end February	-	PIP SMG	V		
6	Rokhman Khamidi	2/O	MV F Kibune	V		-	-	PIP SMG	V		
7	Yance Y Lembong	2/O	MV Vega rose	V		-	-	PIP SMG	V		
8	Gunawan Jati N	3/O	MV Cape Trust	V		Planning, Feb 12, 2016	-	PIP SMG	V		
9	Yunan Oktavianto	3/O	MV Brussel Brdg	V		-	-		V		
10	Dhoni Gunar Ariyono	3/O	MV Vinca	V		-	-		V		
11	Ardiles Sasero	1/E	MV Tsingma Brdg	V		Planning end February	-	PIP SMG	V		
12	Djan Penata Purba	1/E	MV F Kibune	V		-	-	BP3IP JKT	V		
13	Hasdin	1/E	MV Cape Triumph	V		-	-	BP3IP JKT	V		
14	Sutardi	1/E	MV Nord Pegasus	V		-	-	PIP SMG	V		Waiting issued Lic
15	Sanudin	2/E	MV Nord Pegasus	V		-	-	PIP SMG	V		
16	Imral Husni R	2/E	MV Brussel Brdg	V		-	-	PIP SMG	V		
17	Roy Martin Marbun	2/E	MV Tsingma Brdg	V		Planning end February	-	BP3IP JKT	V		Waiting issued Lic
18	Wawan Hermawan	2/E	MV Vega rose	V		-	-	STIPJKT			
19	Wendy Panca saputra	3/E	MV Cape Trust	V		Planning end February	-	PIP SMG	V		
20	Muh Abd Syukur N	3/E	MV Nord Pegasus	V		-	-	STIPJKT	V		
21	Defri Siswanto	3/E	MV Tsingma Brdg	V		-	-	PIP SMG	V		
22	Pradhitha Rizky P	3/E	MV HJ Port Adelaide	V		-	-	PIP SMG	V		
23	Arifin	BSN	MV Brussel Brdg	V		-	-	BP3IP JKT			
24	Abdul syukur	BSN	MV Vega Rose	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
25	Sumantri	BSN	MV Vinca	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
26	Feri Sandi heliawan	A/B	MV Tsingma Brdg	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
27	Mashron	A/B	MV Vega Rose	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
28	Agus nuryanto	A/B	MV Nord Pegasus	V		-	-	BP3IP JKT	V		
29	Tohirin	A/B	MV F Kibune	V		Planning end February	-				
30	M Ahya Rama	A/B	MV F Kibune	V		-	-	BP3IP JKT	V		
31	Wahid hendratno	A/B	MV Cape Triumph	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
32	Wiji Prastanto	A/B	MV Spore Brdg	V		Planning end February	-	STIPJKT			
33	Bambang Supriadi	A/B	MV Vinca	V		-	-	BP2IP SBY		V	
34	Mustaen	A/B	MV Cape Trust	V		Planning end February	-	BP2IP SBY			
35	Haswandi Baharudin	A/B	MV Spore Bridge	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
36	Seger purwanto	O/S	MV Lotus	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
37	Budhianto Ariwibowo	O/S	MV Cape Trust	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
38	Supriono	O/S	MV F Kibune	V		Planning, Feb 25, 2016	-	BP3IP JKT			
39	Heru Purnomo	O/S	MV Vega Rose	V		Planning end February	-	PERTAMINA			
40	Moh Husnan	O/S	MV Lotus	V		Planning, Mar 28, 2016	-	BP3IP JKT			
41	Supriadi	O/S	MV Cape Triumph	V		-	-	BP3IP JKT	V		Can't be called
42	Haerudin Samsudin	O/S	MV Brussel Brdg	V		-	-				Can't be called
43	Mofi Sigit	D/B	MV Cape Triumph			-	-				Can't be called
44	Elwan Septianto	ELECT	MV HJ Port Adelaide			-	-				Can't be called
45	Bustan	OLR	MV Vega Rose	V		Planning end February	-	PERTAMINA			
46	Adi Santoso	OLR	MV Spore Bridge	V		Planning end February	-	PERTAMINA			
47	Jimmy Donik siagian	OLR	MV Tsingma Brdg	V		Planning end February	-	BP3IP JKT			
48	Bahrul April azis	WPR	MV Vega Rose	V		Planning end February	-	PERTAMINA			
49	Moh Zainuri	WPR	MV Tsingma Brdg	V		Planning end February	-	PERTAMINA			
50	Dodi Prasetyo	CH/CK	MV Vega Rose			-	-	BP2IP SBY			No Hold License
51	Abd Rohman Tarnedi	CH/CK	MV F Kibune			-	-				No Hold License
52	Yuary	CH/CK	MV Cape Trust			-	-				No Hold License
53	Slamet	CH/CK	MV F Kibune			-	-				No Hold License
54	Yahya Saputra	M/M	MV Vega Rose			-	-				No Hold License
55	Mohamad Ansori	M/M	MV Vinca			-	-				No Hold License

Crew Waiting List

5TX

No	Name	Rank	Last Vessel	Updating Status		Date of Register	Schedule of Class	Academy	New License		Remark
				Done	Not Yet				Issued	Not Yet	
1	RIDWAN	C/O	MV Pan Margaret	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Upgrade Lic ANT 1	
2	WAHYUDDIN	C/O	MV Pan Clover	-	-	-	-	BP3IP JKT		Upgrade Lic ANT 1	
3	SURYO HERI UTOMO	2/O	MV Pan Global	-	-	-	-	BP3IP JKT		Can't be called	
4	ADAM FIRDAUS	2/O	MV Pan Clover	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Waiting issued Lic	
5	KORNELIUS KASANG TARUK	2/O	MV Pan Energen	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Waiting issued Lic	
6	JAANG JAHIDIN	2/O	MV Pan Margaret	v	-	-	-	STIP JKT	v	Waiting issued Lic	
7	EDDY GUNAWAN	2/O	MV Port Klang Voyager	v	-	-	-	STIP JKT	v	Can't be called	
8	ARIEF RACHMAN HAKIM	3/O	MV Pan Energen	v	-	-	-	PIP SMG	v		
9	AGUS IRWANTO	3/O	MV Pan Energen	v	-	-	-	STIP JKT	v		
10	ERIC CARTENZ BALATO	3/O	MV Pan Global	v	-	-	-	STIP JKT	v		
11	DAVID EKA PUTRA S.	3/O	MV Pan Clover	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Upgrade Lic ANT 2	
12	DEDI SETIADI	3/O	M DK Itonia	-	-	-	-	STIP JKT	v		
13	JEFFRIO CANDRA AUGIE	3/O	MV Pan Margaret	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Upgrade Lic ANT 2	
14	ANDRIANTO	3/O	MV Port Klang Voyager	-	-	-	-	BP3IP JKT		Upgrade Lic ATT 1	
15	RUMBO PATAYANAN	1/E	MV Pan Global	-	-	-	-	BP3IP JKT		Upgrade Lic ATT 2	
16	MEDY IZWARDI	2/E	MV Pan Margaret	v	-	-	-	BP3IP JKT	v		
17	AGMAD ZUBAIRY	2/E	M DK Itonia	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Upgrade Lic ATT 2	
18	DADANG SUPRIADI	2/E	MV Pan Clover	-	-	-	-	STIP JKT	v		
19	BUDIYANTO	3/E	MV Pan Energen	v	-	-	-	STIP JKT	v		
20	SINGGIH PRATAMA	3/E	MV Pan Margaret	v	-	-	-	PIP SMG	v		
21	BADRI SUNARYO	3/E	M DK Itonia	v	-	-	-	PIP SMG	v		
22	ENDRA MANDRO SIMORANGKIR	3/E	MV Pan Global	v	-	-	-	STIP JKT	v		
23	ABDUL KADIR	BSN	MV Pan Energen	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Waiting issued Lic	
24	RIYADI MUMANDAR	BSN	M DK Itonia	v	Planning, Feb 8, 2016	-	-	BP3IP JKT			
25	SAINI	BSN	MV Port Klang Voyager	v	Planning end February	-	-	BP3IP JKT			
26	ADAR	AB	MV Pan Global	v	-	-	-	BP3IP JKT	v	Waiting issued Lic	
27	SUGENG PRAMONO	AB	MV Pan Mutiara	v	Planning, Feb 10, 2016	-	-	BP3IP JKT			
28	EDO MULIA	AB	MV Port Klang Voyager	-	-	-	-	BP3IP JKT		Upgrade Lic ANT 5	
29	AHMAD NASIR	AB	MV Port Klang Voyager	-	-	Monday, Mar 7, 2016	-	BP3IP JKT			
30	NURUL MASHUD	AB	MV Sinokor	v	Early February	-	-	BP3IP JKT			
31	AHMAD ROFIK	OS	MV Pan Margaret	v	Planning, Feb 8, 2016	-	-	BP3IP JKT		Can't be called	
32	JANUAR BUDIYANTO	OS	MV Pan Amber	v	-	-	-	PERTAMINA	v		
33	BOBBY CHANDRA	OS	MV Pan Global	v	-	-	-	PERTAMINA		Waiting issued Lic	
34	VINDY IRMADI	OS	MV Pan Margaret	v	Planning end February	-	-				
35	MAKTUM JAUHARI	OS	MV Port Klang Voyager	v	Early February	Monday, Mar 7, 2016	-	BP3IP JKT			
36	AGUS SETYAWAN	WELD	MV Port Klang Voyager	v	Planning end February	-	-				
37	FAISAL	OLR 1	MV Sinokor	v	Planning end February	-	-				
38	JULIUS F O MASALAMATE	OLR 1	MV Port Klang Voyager	v	Planning end February	-	-				
39	MOHAMAD ILYAS	OLR	MV Pan Clover	v	Planning end February	-	-				
40	RIADY	OLR	MV Pan Clover							Can't be called	
41	SLAMET RIYADI	OLR	MV Sinokor							Can't be called	
43	ASEP KRISWIYANTO	OLR	MV Pan Mutiara	v	-	-	-	PERTAMINA	v	Waiting issued Lic	
44	KHAERUDIN SALEH	OLR	MV Port Klang Voyager	v	Planning end February	-	-				
45	NUR AHMADI	OLR	MV Port Klang Voyager	v	Planning end February	-	-				
46	LUMADI	OLR	MV Port Klang Voyager	v	Planning end February	-	-				
47	ACHMAD KHAERUDDIN	WPR	MV Port Klang Voyager	v	-	Tuesday, Feb 16, 2016	-	PERTAMINA			
48	MIFTAHUL IHSAN	MSM	MV Port Klang Voyager	v	Planning end February	-	-	BP3IP JKT			

**Crew Waiting List**

GROWILL

No	Name	Rank	Last Vessel	Updating Status		Date of Register	Schedule of Class	Academy	New License		Remark
				Done	Not Yet				Issued	Not Yet	
1	ZAKARIAS RICHARD ROTI	C/O	MV Gloriosa	-	-	-	-	-			Upgrade Lic ANT I
2	ACHMAD ROIHAN	C/O	MV Yusho Princess II	-	-	-	-	-			Upgrade Lic ANT I
3	JOKO DWI KURNIAWAN	2/O	MV Swertia	v	-	-	-	BP3IP JKT		v	Waiting issued Lic
4	SAHARUDDIN	BSN	MV Gloriosa		v	Early January	Tuesday, Feb 9, 2016	BP3IP JKT		v	
5	KOSIM	BSN	MV Yusho Princess II		v	Planning end February	-	BP3IP JKT			
6	ASEP YANA	BSN	MV Swertia		v	Early January	Monday, Feb 15, 2016	BP3IP JKT		v	
7	ROMLI	AB	MV Swertia		v	Planning end February	-	BP2IP SBY			
8	JUKI EKO YULIANTO	AB	MV Gloriosa		v	Planning end February	-	BP2IP SBY			
9	ASEP KOMARUDDIN	AB	MV Swertia		v	Mid January	Thursday, Feb 11, 2016				
10	ARJUNAN GIRSANG	AB	MV Gloriosa	v	-	-	-	PERTAMINA		v	Waiting issued Lic
11	KHAERUDIN	AB	MV Gloriosa	v	-	-	-	PERTAMINA	v		
12	BAMBANG HARYANTO	AB	MV Yusho Princess II	v	-	-	-	BP3IP JKT		v	Waiting issued Lic
13	MAHIN	AB	MV Yusho Princess II	v	-	Planning end January	-	BP3IP JKT			
14	KUDIR NURDIN	C/E	MV Yusho Princess II	v	-	-	-	BP3IP JKT	v		
15	SUHARTO WALUYO	1/E	MV Swertia	-	-	-	-	PIP SMG			Upgrade Lic ATT I
16	EKO PRIVANTO	1/E	MV Yusho Princess II	v	-	-	-	PIP SMG		v	Waiting issued Lic
17	AGUS PRATIKNO	2/E	MV Swertia	-	-	-	-	BP3IP JKT			Upgrade Lic ATT II
18	MASKUR	2/E	MV Gloriosa	v	-	-	-	BP3IP JKT		v	Waiting issued Lic
19	AHYA KHAIROL RIZAL	3/E	MV Gloriosa	-	-	-	-	PIP SMG			Upgrade Lic ATT II
20	PRIMAHAZAH SILAWANE	3/E	MV Northpole	v	-	-	-	BP3IP JKT		v	Waiting issued Lic
21	SUDIRMAN	C/CK	MV Gloriosa	-	-	-	-	-			No Hold License
22	UDIN ZAENUDIN	C/CK	MV Yusho Princess II	-	-	-	-	-			No Hold License



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

FOTO-FOTO FASILITAS PENUNJANG *CREWING MANAGEMENT*  
DI PT. JASINDO DUTA SEGARA



Gedung Perusahaan



*Crew mess room*



*Recruiting departement*



*Operational department*



*Accounting Department*



*Education and training room 1*



*Education and training room 2*



*Computer crew*



*Deck rating education materials*



*Deck rating education materials*



*Medical education materials*



*Boiler education materials*



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

	<b>FORMULIR USULAN JUDUL SKRIPSI DAN PILIHAN DOSEN PEMBIMBING</b>	No SOP	F.PUDIR.1.PSK.14
		Tgl ditetapkan	02 November 2015
		Revisi ke .	01
		Tgl revisi	-
		Tgl diberlakukan	18 Oktober 2016

**LEMBAR USULAN JUDUL SKRIPSI DAN PILIHAN DOSEN PEMBIMBING**

Nama Taruna : YUSUF SUTRISNO  
 NIT : 50135074 K  
 Semester / Prodi : VIII / KALK

**Judul skripsi yang disulkan yaitu :**

**“ANALISIS MEKANISME *REPLACEMENT CREW* KAPAL  
 GUNA MEMPERLANCAR *CREWING MANAGEMENT*  
 DI PT. JASINDO DUTA SEGARA”**

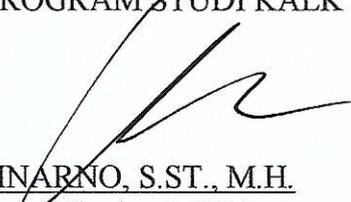
**RUMUSAN MASALAH:**

1. Kendala apa yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?

**DOSEN PEMBIMBING**

PEMBIMBING	KODE DOSEN	NAMA DOSEN PEMBIMBING
I ( PERTAMA)	55	<b>NUR ROHMAH, S.E., M.M.</b> NIP. 19750318 20031 2 001 / Penata, III/c
II (KEDUA)	25	<b>Dr. Capt. SAHABUDDIN SUNUSI, M.T, M.Mar.</b> NIP. 19711022 200212 1 001 / Pembina, IV/a

Mengetahui / Menyetujui  
 KETUA PROGRAM STUDI KALK

  
 Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
 Penata Tingkat I, III/d  
 NIP. 19760208 200212 1 003

Semarang, 30 Maret 2017

Yang Mengajukan

  
 YUSUF SUTRISNO  
 NIT. 50135074 K

## LEMBAR PENGAJUAN JUDUL SKRIPSI

Nama Taruna : YUSUF SUTRISNO  
NIT : 50135074 K  
Semester / Program Studi : VIII / KALK

Judul skripsi yang akan saya ajukan yaitu:

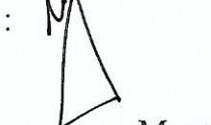
**“ANALISIS MEKANISME *REPLACEMENT CREW* KAPAL  
GUNA MEMPERLANCAR *CREWING MANAGEMENT*  
DI PT. JASINDO DUTA SEGARA”**

**RUMUSAN MASALAH:**

1. Kendala apa yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan mekanisme *replacement crew* kapal guna memperlancar *crewing management* di PT. Jasindo Duta Segara?

Pembimbing I (Materi) : NUR ROHMAH, S.E., MM.  
Penata, III/c  
NIP. 19750318 200312 2 001

PembimbingII (Metodelogi & Penulisan) : Dr. Capt. SAHABUDDIN SUNUSI, M.T., M.Mar.  
Pembina, IV/a  
NIP. 19711022 200212 1 001

Mengetahui / Menyetujui  
Pembimbing I :   
Pembimbing II : 

Semarang, 30 Maret 2017.  
Yang mengajukan judul

  
YUSUF SUTRISNO  
NIT. 50135074 K

Mengetahui / Menyetujui  
Ketua Program Studi KALK

  
Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
Penata Tingkat I, III/d  
NIP. 19760208 200212 1 003



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017



**FORMULIR  
DAFTAR  
DISTRIBUSI  
RENCANA**

No SOP	F.PUDIR.1.PSK.15
Tgl ditetapkan	02 November 2015
Revisi ke	00
Tgl revisi	-
Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

**LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI**

NAMA : YUSUF SUTRISNO

NIT : 50135074 K

JUDUL SKRIPSI : **ANALISIS MEKANISME REPLACEMENT CREW KAPAL  
GUNA MEMPERLANCAR CREWING MANAGEMENT  
DI PT. JASINDO DUTA JEGARA.**

PEMBIMBING I : NUR ROHMAH, S.E., M.M.

TANGGAL	URAIKAN KEGIATAN	TANDA TANGAN
17/01/2017	Revisi Judul	
18/01/2017	Acc Judul, Lanjut Bab I	
3/2/2017	Revisi Bab I	
14/2/2017	Acc Bab I, Lanjut Bab II	
7/03/2017	Revisi Bab II	
25/03/2017	Acc Bab II, Lanjut Bab III	
14/04/2017	Revisi Bab III	
2/05/2017	Acc Bab III, Lanjut Bab IV	

Mengetahui,  
KETUA PROGRAM STUDI KALK

Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
Penata Tingkat I, III/d  
NIP. 19760208 200212 1 003

Semarang,  
Dosen Pembimbing I

NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata, III/c  
NIP. 19750318 200312 2 001



**FORMULIR  
DAFTAR  
DISTRIBUSI  
RENCANA**

No SOP	F.PUDIR.1.PSK.15
Tgl ditetapkan	02 November 2015
Revisi ke	00
Tgl revisi	-
Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

**LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI**

NAMA : YUSUF SUTRISNO

NIT : 50135074 K

JUDUL SKRIPSI : **ANALISIS MEKANISME REPLACEMENT CREW KAPAL SUNA  
MEMPERLANCAR CREWING MANAGEMENT  
DI PT. JASINDO DUTA JESARA**

PEMBIMBING 1 : NUR ROHMAH, S.E., M.M.

TANGGAL	URAIKAN KEGIATAN	TANDA TANGAN
4/05 2017	Minori Bab 4	
18/05 2017	Ace Bab 4, lanjut bab 5	
5/06 2017	Revisi Bab 5	
20/06 2017	Ace Bab 5, lanjut kelengkapan	
5/07 2017	Revisi: kelengkapan	
11/07 2017	Ace, siap diujikan	

Mengetahui,  
KETUA PROGRAM STUDI KALK

Dr. WINARNO, S.ST., M.H.  
Penata Tingkat I, III/d  
NIP. 19760208 200212 1 003

Semarang,  
Dosen Pembimbing I

NUR ROHMAH, S.E., M.M.  
Penata, III/c  
NIP. 19750318 200312 2 001



**FORMULIR  
DAFTAR  
DISTRIBUSI  
RENCANA**

Tgl ditetapkan	02 November 2015
Revisi ke	00
Tgl revisi	-
Tgl diberlakukan	04 Januari 2016

**LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI**

NAMA : YUSUF SUTRISNO

NIT : 50135074 K

JUDUL SKRIPSI : **ANALISIS MEKANISME REPLACEMENT CREW KAPAL  
SUNA MEMPERLANCAR CREWING MANAGEMENT DI PT. JASINDO  
DUTA SEGARA**

PEMBIMBING II : Dr. Capt. SAHABUDDIN SUNUSI, MT, M.Mar

TANGGAL	URAIKAN KEGIATAN	TANDA TANGAN
18-01-2017	Membaca paper dan buku film Tindakan	✓
15-02-2017	Jika bedah	✓
15-03-2017	Penyusunan crew	✓
6-04-2017	Tinjauan paper	✓
12-04-2017	Membaca paper	✓
17-05-2017	Membaca crew	✓
8-06-2017	Penyusunan crew	✓
12-06-2017	Design & crew	✓
5-07-2017	Abstrak	✓
11-07-2017	Prinsip dan crew crew	✓

Mengetahui,  
KETUA PROGRAM STUDI KALK

**Dr. WINARNO, S.ST., M.H.**  
Penata Tingkat I, III/d  
NIP. 19760208 200212 1 003

Semarang,  
Dosen Pembimbing II

**Dr. Capt. SAHABUDDIN SUNUSI, MT., M.Mar.**  
Pembina, IV/a  
NIP. 19711022 200212 1 001



PROGRAM STUDI KALK DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2017

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

- |                          |   |   |
|--------------------------|---|---|
| 1. Nama                  | : Yusuf Sutrisno  |  |
| 2. NIT                   | : 50135074 K  |   |
| 3. Tempat, Tanggal Lahir | : Nganjuk, 21 September 1995  |   |
| 4. Alamat                | : Dance, RT./RW. 04/02, Ds. Bajang,<br>Kec. Ngluyu, Kab. Nganjuk,<br>Jawa Timur, Indonesia. |   |
| 5. Agama                 | : Islam   |   |
| 6. Nama Orang Tua:       |   |   |
| Ayah                     | : Djiono  |   |
| Ibu                      | : Sri Kaminingsih   |   |
| 7. Riwayat Pendidikan:   |   |   |
| SD                       | : SD Negeri Bajang 1 (2001-2007)  |   |
| SMP                      | : SMP Negeri 1 Loceret (2007-2010)  |   |
| SMA                      | : SMA Negeri 3 Nganjuk (2010-2013)  |   |
| DIPLOMA IV               | : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2013-2017)  |   |
| 8. Pengalaman Praktek    | : PT. Jasindo Duta Segara<br>(Juli 2015-Juni 2016)  |   |