

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Dalam skripsi ini penulis menggunakan pengertian-pengertian dan istilah-istilah yang berhubungan dengan sumber daya manusia, rekrutmen, awak kapal dan pengawaknya serta administrasi pengawakan tersebut. Untuk memahaminya, penulis mengambil beberapa pengertian yang di ambil dari buku-buku referensi dan juga pendapat-pendapat dari para ahli mengenai hal tersebut.

1. Manajemen Sumber Daya Manusia

Organisasi memiliki berbagai macam sumber daya sebagai *'input'* untuk di ubah menjadi *'output'* berupa produk barang atau jasa. Sumber daya tersebut meliputi modal atau uang, teknologi untuk menunjang proses produksi, metode atau strategi yang digunakan untuk beroperasi, manusia dan sebagainya. Di antara berbagai macam sumber daya tersebut, manusia atau Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan elemen yang paling penting.

Untuk merencanakan, mengelola dan mengendalikan sumber daya manusia dibutuhkan suatu alat menejerial yang disebut Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM).

MSDM dapat dipahami sebagai suatu proses dalam organisasi serta dapat pula di artikan sebagai suatu kebijakan (*policy*).

Sebagai suatu proses, Cushway (1994:13) misalnya, mendefinisikan MSDM sebagai *'Part of the process that helps the organization achieve its*

objectives'. Pernyataan ini dapat diterjemahkan sebagai 'bagian dari proses yang membantu organisasi mencapai tujuannya'.

Sementara itu, Schuler, Dowling, Smart dan Huber (1992:16) mengartikan MSDM dalam rumusan seperti berikut ini :

Human Resource Management (HRM) is the recognition of the importance of an organization's workforce as vital human resource contributing to the goals of the organization, and the utilization of several function and activities to ensure that they are used effectively and fairly for the benefit of the individual, the organization, and society. Dimana pernyataan tersebut dapat diterjemahkan sebagai berikut : Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM) merupakan pengakuan tentang pentingnya tenaga kerja organisasi sebagai sumber daya manusia yang sangat penting dalam kontribusi bagi tujuan-tujuan organisasi, dan kegiatan untuk memastikan bahwa SDM tersebut dapat digunakan secara efektif dan adil bagi kepentingan individu, organisasi dan masyarakat.

Menurut Stoner (1995:4) MSDM meliputi penggunaan SDM secara produktif dalam mencapai tujuan-tujuan organisasi dan pemuasan kebutuhan pekerja secara individual. Stoner menambahkan bahwa karena berupaya mengintegrasikan kepentingan organisasi dan pekerjanya maka MSDM lebih dari sekedar seperangkat kegiatan yang berkaitan dengan koordinasi SDM organisasi. MSDM adalah kontributor utama bagi keberhasilan organisasi. Oleh karena itu, jika MSDM tidak efektif dapat menjadi hambatan utama dalam memuaskan pekerja dan keberhasilan organisasi, sedangkan dalam pengertianya sebagai kebijakan, MSDM dimaksudkan sebagai suatu sarana untuk memaksimalkan efektifitas organisasi dalam mencapai tujuannya.

2. Rekrutmen

Rekrutmen (penarikan) adalah proses mendapatkan sejumlah calon tenaga kerja yang kualifaid untuk jabatan atau pekerjaan utama (produk lini

dan penunjangnya) dilingkungan suatu organisasi atau perusahaan (Nawawi, 2001: 169). Terdapat 4 (empat) sikap yang berbeda dilingkungan organisasi atau perusahaan dalam melakukan rekrutmen. 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.

Rekrutmen (*recruitment*) 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 (Simamora, 2006:170).

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 (Simamora, 2006:173).

b. Proses Rekrutmen

Rekrutmen sering diperlakukan seolah-olah sebagai sebuah proses satu arah 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 realistik. 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 (Simamora, 2006:179).

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 ; sumber eksternal (*external sources*) adalah individu yang saat ini tidak dikaryakan oleh organisasi. Perusahaan dapat memperoleh orang yang direkrut dari kedua sumber ini (Simamora, 2006:185)

3. Pengertian Awak Kapal

Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 sebagai berikut :

Ayat 40: “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Cukup jelas bahwa semua posisi dikawal dari Kapten sampai *Messboy* adalah awak kapal.

Ayat 41: “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”. Cukup jelas bahwa Nahkoda atau Kapten adalah salah satu dari Awak Kapal; Ayat 40 yang mana mempunyai aturan Undang-Undang tersendiri. Jadi seorang Nahkoda cukup di istimewa oleh Undang-Undang Negara. Ayat 42: “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda”.

4. Jabatan Awak Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihann, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut pada Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 dan 35 menjelaskan:

- a. Nahkoda (*Master*) adalah salah seorang awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- b. Perwira (*Officer*) adalah awak kapal selain nahkoda yang ditetapkan di dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira.
- c. Perwira Dek (*Deck Officer*) adalah perwira kapal bagian dek.
- d. Mualim I (*Chief Mate*) adalah perwira kapal bagian dek yang jabatannya setingkat lebih rendah dari nahkoda dan yang dapat menggantikan tugas bilamana nahkoda tidak dapat melaksanakan tugasnya.
- e. Perwira yang Melaksanakan Tugas Jaga di Anjungan (*Watchkeeping Officer*) adalah perwira kapal bagian dek dengan jabatan sebagai Mualim II atau Mualim III atau Mualim IV.
- f. Kadet adalah peserta didik yang melaksanakan praktek laut.
- g. Masinis (*Engineer Office*) adalah perwira kapal bagian mesin.
- h. Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*) adalah perwira senior kapal bagian mesin yang bertanggung jawab atas penggerak mekanis kapal serta operasi dan perawatan instalasi mekanis dan listrik kapal.
- i. Masinis II (*Second Engineer Officer*) adalah perwira kapal bagian mesin yang jabatannya setingkat lebih rendah dari Kepala Kamar Mesin dan yang dapat menggantikan tugas bilamana Kepala Kamar Mesin tidak dapat melaksanakan tugasnya.
- j. Masinis yang Melaksanakan Tugas Jaga di Kamar Mesin adalah Masinis dengan jabatan sebagai Masinis III atau Masinis IV atau Masinis V.
- k. Operator Radio (*Radio Operator*) adalah seseorang yang memiliki sertifikat tertentu yang diterbitkan oleh administrator dan diakui sesuai ketentuan peraturan radio.

- l. Operator Radio GMDSS (*Global Maritime Distress and Safety System* atau Sistem Keselamatan Dalam Marabahaya Maritim) adalah seseorang yang bertanggung jawab dalam dinas jaga radio untuk mengoperasikan peralatan GMDSS serta memiliki kompetensi sebagaimana yang distandarkan dan memiliki sertifikat sesuai *Chapter IV* Konvensi Internasional STCW 1978 dan Amandemennya. 28. Tugas Jaga Radio (*Radio Duties*) meliputi tugas jaga, perawatan, dan perbaikan teknis yang dilaksanakan berdasarkan peraturan radio (*radio regulation*) dan Konvensi SOLAS 1974 dan amandemennya.
- m. *Electro-Technical Officer* adalah perwira yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/6.
- n. *Rating* adalah awak kapal selain nakhoda dan perwira.
- o. *Rating* yang Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi dan Kemudi (Jurumudi) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan II/4.
- p. Pelaut Terampil Bagian Dek (*Able Seafarer Deck*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan II/5.
- q. *Rating* yang Melaksanakan Tugas Jaga Mesin (Juru Minyak) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/4.
- r. Pelaut Terampil Bagian Mesin (*Able Seafarer Engine*) adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/5.
- s. *Rating Teknik Elektro (Electro-Technical Rating)* adalah rating yang memiliki kualifikasi sesuai dengan ketentuan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya Aturan III/7.

5. Pengawakan Kapal

Menurut 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.

6. Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal

Menurut 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 menjelaskan :

- a. Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut:
 - 1) Berusia minimum 18 (delapan 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.

7. Administrasi Pengawakan

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2009:131-133) Ada perusahaan pelayaran yang menganut system 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).

8. Standardisasi Pendidikan, Pelatihan, dan Sertifikasi Awak Kapal

Bila kita berbicara mengenai standarisasi dalam pendidikan, pelatihan dan sertifikasi bagi awak kapal, tentu kita tidak dapat lepas dari konvensi STCW 1978/95 (*Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*). Menurut STCW *Convention* dan STCW *Code*, STCW 1978/95 adalah suatu konvensi internasional yang dikeluarkan IMO (*International Maritime Organization*) yang didalamnya terdapat standar minimum pelatihan dan sertifikasi untuk awak kapal. Konvensi ini di adopsi dari *International Conference On Training and Certification of Seafarers* yang dilaksanakan pada 7 Juli 1978. Hingga saat ini Konvensi STCW 1978/95 sudah mengalami beberapa kali amandemen dan yang terakhir dilaksanakan di Manila pada tanggal 21-25 Juni 2010.

Peraturan tersebut berlaku bagi seluruh awak kapal yang akan berlayar dilaut yang bendera kapalnya terdaftar di Negara yang sesuai bendera kapal, kecuali kapal perang, kapal ikan, kapal konvensional dan perahu yang tidak dalam kepentingan perdagangan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi dan Dinas Jaga Pelaut pada BAB 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 7, 8, dan 9 menjelaskan :

- a. Sertifikat Keahlian Pelaut adalah sertifikat yang diterbitkan dan dikukuhkan untuk Nakhoda, Perwira, Operator Radio GMDSS, sesuai dengan ketentuan pada Chapter II, III atau IV Konvensi STCW 1978 beserta amandemennya dan pemilik sah sertifikat untuk melaksanakan tugas sesuai kapasitasnya dan melaksanakan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawab yang tertera pada sertifikat.
- b. Sertifikat Pengukuhan adalah sertifikat yang menyatakan kewenangan jabatan kepada pemilik sertifikat keahlian pelaut untuk melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawabnya.
- c. Sertifikat Keterampilan adalah sertifikat selain dari sertifikat keahlian dan pengukuhan yang diterbitkan untuk Pelaut yang menyatakan telah memenuhi persyaratan pelatihan, kompetensi, dan masa layar.

Sebagaimana telah diketahui, untuk perwira dek, mesin dan radio dalam peningkatan dan jabatannya perlu melalui pendidikan untuk memperoleh sertifikat yang lebih tinggi dari yang telah dimilikinya. Istilah sertifikat Kompetensi Pelaut bagian Nautika disebut Ahli Nautika Tingkat I-V, sedangkan untuk perwira mesin ialah Ahli Nautika Tingkat I-V.

Untuk tingkat perwira bagian dek, urutan tingkat sertifikat kepelautannya adalah ANT IV (Ahli Nautika Tingkat IV) hanya untuk pelayaran di dalam negeri, sedangkan untuk pelayaran samudra

(internasional) perwira yang paling rendah bersertifikat ANT III (selanjutnya yang lebih tinggi lagi ANT II dan ANT I).

Untuk perwira mesin, pendidikan yang harus diikuti adalah ATT IV (Ahli Teknika Tingkat IV) untuk pelayaran didalam negeri, sedangkan untuk pelayaran samudera, mulai ATT III, ATT II, dan yang tertinggi adalah ATT I.

Dengan adanya berbagai peraturan baru, tenaga pelaut dituntut untuk lebih meningkatkan kecakapan SDM melalui berbagai pendidikan. Peraturan-peraturan baru yang menuntut kecakapan SDM tersebut antara lain sebagai berikut :

- a. *International Safety Management (ISM) Code*, yaitu peraturan mengenai peraturan mengenai pengaturan untuk meningkatkan keselamatan dilaut dan mencegah pencemaran laut.
- b. *Standart of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 2010*, yaitu peraturan mengenai persyaratan jabatan-jabatan dikapal dan pendidikan atau sertifikat yang harus di ikuti serta pemahaman dalam berkomunikasi dengan pihak kantor perusahaan pelayaran maupun komunikasi global, terutama bagi perwira-perwira dikapal samudera.
- c. *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)* , yaitu peraturan mengenai pemahaman berkomunikasi secara cepat dengan stasiun-stasiun radio maupun dengan kapal lain, yang disyaratkan bagi semua perwira dikapal.

Sehubungan dengan sertifikat-sertifikat di atas, dapat disimpulkan bahwa jenis dan jenjang sertifikat kepelautan di atas sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 43 Tahun 2008, terdiri dari BAB IV Sertifikasi Kepelautan

Pasal 34 : Sertifikat Keahlian Pelaut sesuai dengan jenjang diklat kepelautan di berikan kepada peserta yang lulus ujian keahlian pelaut.

Pasal 35 : Jenis dan Jenjang Sertifikat Kepelautan terdiri atas :

- a. Sertifikat Keahlian Pelaut, meliputi :
 - 1) Sertifikat Keahlian Pelaut Tingkat Dasar :
 - a) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat Dasar (ANT.D)
 - b) Sertifikat Ahli Teknika Tingkat Dasar (ATT.D)
 - 2) Sertifikat Keahlian Pelaut Perwira Pelayaran Lokal yang terdiri dari:
 - a) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat V (ANT.V)
 - b) Sertifikat Ahli Teknika Tingkat V (ATT.V)
 - 3) Sertifikat Keahlian Pelaut Perwira Pelayaran Kawasan Indonesia, terdiri dari :
 - a) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat IV (ANT.IV)
 - b) Sertifikat Ahli Teknika Tingkat IV (ATT.IV)
 - 4) Sertifikat Keahlian Pelaut Perwira Pelayaran semua Lautan, terdiri dari :
 - a) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat III (ANT.III)
 - b) Sertifikat Ahli Teknika Tingkat III (ATT.III)
 - c) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat II (ANT.II)
 - d) Sertifikat Ahli Teknika Tingkat II (ATT.II)
 - e) Sertifikat Ahli Nautika Tingkat I (ANT.I)
 - f) Sertifikat Ahli Teknika Tingkat I (ATT.I)
- b. Sertifikat Ketrampilan Khusus Pelaut yang terdiri atas :
 - 1) Radar Simulator (*radar simulator*).
 - 2) Alat bantu *Plotting* otomatis simulator (ARPA Simulator).
 - 3) Operator Radio Umum (GOC *for the* GMDSS).
 - 4) Operator Radio Terbatas (ROC *for the* GMDSS).
 - 5) Familiarisasi Kapal Tanki (*Tanker Familiarization*).
 - 6) Pelatihan khusus kapal tanki minyak (*oil tanker specialized training*).
 - 7) Pelatihan khusus kapal tanki bahan kimia (*chemical tanker specialized training*).
 - 8) Pelatihan khusus kapal tanki gas cair (*liquefied gas tanker specialized training*).
 - 9) Manajemen Pengendalian Massa (*crowd management*).
 - 10) Pelatihan pengendalian krisis dan perilaku manusia (*crisis management and human behaviour*).
 - 11) Ketrampilan dasar keselamatan (*basic safety training*).

- 12) Ketrampilan penggunaan pesawat luput maut dan sekoci penyelamat (*survival craft and rescue boats*).
- 13) Ketrampilan sekoci penyelamat cepat (*fast escue boats*).
- 14) Ketrampilan pemadam kebakaran tingkat lanjut (*advanced fire fighting*).
- 15) Ketrampilan pertolongan pertama (*medical emergency first aid*)
- 16) Ketrampilan perawatan medis (*medical care*).
- 17) Pengendalian sumber daya di anjungan (*bridge resource management*).
- 18) Perwira keamanan kapal (*ship security officer*).
- 19) Perwira keamanan perusahaan pelayaran (*company security officer*).
- 20) Perwira keamanan fasilitas pelabuhan (*port facility security officer*).
- 21) Bahan-bahan berbahaya dan beracun (*dangerous and hazardous materials*), dan
- 22) System informasi dan tampilan peta elektronik (*Electric Charts Display and Information System* atau ECDIS).

9. STCW Amandemen Manila 2010

Pada 25 juni 2010, *Organisation Maritime International* (IMO) serta *stakeholder* lainnya dalam dunia industri pelayaran dan pengawakan global secara resmi meratifikasi apa yang disebut sebagai "Amendemen Manila" terhadap konvensi standar pelatihan untuk sertifikasi dan tugas jaga bagi pelaut (STCW) dan aturan terkait, Amandemen tersebut bertujuan untuk membuat STCW selalu mengikuti perkembangan jaman sejak pembuatan dan penerapan awalnya pada tahun 1978, dan amandemen selanjutnya pada tahun 1995.

a. Mulai berlakunya

Amandemen Konvensi STCW akan diterapkan melalui prosedur penerimaan dengan pemahaman yang telah disepakati yang mengisyaratkan bahwa perubahan tersebut sudah harus diterima paling lambat 1 juli 2011 kecuali bila lebih dari 50% dari pada pihak terkait STCW menolak perubahan yang demikian. Sebagai hasilnya

Amandemen STCW ditetapkan mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2012.

b. Tujuan Amandemen STCW 2010

Hal-hal berikut menguraikan perbaikan-perbaikan kunci yang yang diwujudkan melalui amandemen baru yaitu:

- 1) Sertifikat kompetensi dan *endorsement*-nya hanya boleh dikeluarkan oleh pemerintah-sehingga mengurangi kemungkinan pemalsuan sertifikat kompetensi.
- 2) Pelaut yang telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai standar medis umum untuk pelaut dari satu negara dapat berlaku dikapal yang berasal dari negara lain tanpa menjalani pemeriksaan medis ulang.
- 3) Persyaratan refalidasi sertifikat dirasionalisasi untuk kepentingan pelaut.
- 4) Pengenalan metodologi pelatihan modern seperti pembelajaran jarak jauh dan pembelajaran berbasis Web.
- 5) Jam istirahat pagi pelaut dikapal diselaraskan dengan *Maritime Labor Convention* ILO atau MLC (konvensi Buruh Maritim ILO) 2016, dengan maksud untuk mengurangi kelelahan.
- 6) Memperkenalkan persyaratan-persyaratan tambahan untuk menghindari alkohol dan penyalahgunaan zat terlarang.
- 7) Kompetensi dan kurikulum baru harus terus diperbaharui mengikuti perkembangan teknologi modern dan kebutuhan riil lapangan.

8) Pelatihan penyegaran dibahas dengan layak dalam konvensi.

c. Beberapa hal pokok terkait amandemen STCW 2010

1) STCW Bab I, Ketentuan Umum

a) Peraturan I / 2 : Hanya pemerintah yang dapat mengeluarkan *Certificate Of Competency* (COP) dan menyediakan data *base* elektronik untuk verifikasi keaslian sertifikat.

b) Peraturan I / 3 : persyaratan *Near Coastal Voyage* dibuat lebih jelas, termasuk *principal* yang mengatur pelayaran dan melakukan "Kegiatan Usaha" dengan pihak yang terkait (negara bendera dan negara pantai).

c) Peraturan I / 4 : Penilaian/pemeriksaan *Port State Control* (PSC) terhadap pelaut yang melaksanakan tugas jaga dan standar keamanan "Harus memenuhi standar keamanan" dalam daftar.

d) Peraturan I / 6 : Pedoman *e-learning* (Pembelajaran elektronik).

e) Peraturan I / 11 : persyaratan revalidasi dibuat lebih rasional dan termasuk persyaratan revalidasi atas *endorsement* sertifikat kapal tanker.

f) Peraturan I / 14 : Perusahaan bertanggung jawab atas pelatihan penyegaran pelaut di kapal mereka.

2) STCW Bab II, Level dukungan

Bab II adalah bagian *department deck*, perubahan utama dalam bab II adalah penambahan pelaut trampil (*Able Seafarers* atau AB)

Deck Rating. ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga Navigasi (*Rating forming Port Of a Navigational Watch*).

Berdasarkan persyaratan untuk kerja dikapal, penting bagi pelaut untuk mendapatkan kualifikasi tugas jaga Navigasi sebisa mungkin pada awal sekali dari karir mereka. Pelaut tidak secara otomatis mendapat kualifikasi AB sampai kualifikasi tugas jaga Navigasi telah dipenuhi dan lisensi tersebut harus mendapatkan sertifikat pengukuhan (*Endorsement*) AB, ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian serta akan menjadi pasal baru yang disebut A-II / 5.

3) STCW Bab II, Level Operasional dan Manajemen

Untuk *Electronic Chart Display And information System* atau ECDIS (Peta dan sistem informasi elektrik) perlu pelatihan bagi semua perwira dek untuk semua kapal yang dilengkapi ECDIS. Pelatihan ECDIS sama seperti pelatihan ARPA ataupun GMDSS, dimana ada pembatasan dalam STCW yaitu seorang tidak boleh bekerja dikapal dengan perlengkapan tersebut jika ia tidak memiliki sertifikat ECDIS. Pada 2012 hampir semua kapal dengan bobot mati lebih dari 200 ton akan diatur dibawah hukum yang terpisah untuk memiliki peralatan ECDIS. Secara otomatis, setiap perwira *Deck* dikapal berbobot lebih dari 200 ton akan membutuhkan peralatan ECDIS. Akan ada dua tingkat ECDIS, yakni operasional dan manajemen dengan tanggung jawab yang berbeda dari masing-

masingnya. Manajemen SDM yang bertugas di anjungan kapal, pelatihan tim kerja dan kepemimpinan akan diwajibkan baik ditingkat operasional maupun *management*.

4) STCW Bab III, Mesin

Perubahan utama dalam bab III adalah penambahan pelaut tampil bagian mesin (*Engine Rating*), ini terpisah dari rating yang melaksanakan tugas jaga mesin. Banyak negara hanya memiliki level rating yang melaksanakan tugas jaga (*Rating Forming Port Of a Engine Watch RFPEW*) dan untuk pelaut terampil pemula dibagian mesin disyaratkan memiliki sertifikat RFPEW sesuai ketentuan STCW ini akan membutuhkan pelatihan dan pengujian dan akan menjadi pasal baru yang disebut A-III/5. Pasal A-III/1 akan diformat ulang, anda tidak lagi perlu melakukan pelatihan selama 30 bulan di kamar mesin yang disetujui, kata-katanya sekarang akan lebih disinkronkan dengan departmen dek dan berbunyi tiga tahun masa kerja dilaut dengan satu tahun gabungan keterampilan bengkel dan enam bula juga mesin (*Engine Room Watchstanding*).

Perwira teknik elektro (*Electro technical Officer ETO*) dan bawahan Teknik Elektro (*Electro Technical Rating ETR*) akan ditambahkan. Manajemen SDM di kamar mesin, Pelatihan jam kerja dan pelatihan kepemimpinan akan diwajibkan baik ditingkat operasional maupun manajemen.

5) STCW Bab V, Tanker dan kapal tanker

Sekarang akan ada tiga katagori awak kapal tanker pada kapal tanker, yaitu ;

- a) Awak kapal tanker minyak
- b) Awak kapal tanker kimia
- c) Awak kapal tanker gas cair

Selain itu setiap katagori awak kapal tanker akan dipisahkan atas dua tingkat, yaitu;

- a) Dasar (Saat ini disebut asisten)
- b) Lanjutan (Saat ini disebut penanggung jawab PIC)

Yang akan menjadi perubahan besar adalah pemisahan bahan kimia dari minyak dan masing-masing memerlukan persyaratan tersendiri untuk di awaki pada setiap jenis kapal dan pelatihan khusus untuk masing-masingnya. Selain itu, akan ada kursus pemadaman api di kapal tanker, meskipun beberapa pihak memperbolehkan program pemadaman api dasar untuk menutupi persyaratan ini. Kapal penumpang akan ada konsolidasi aturan untuk kapal penumpang. *Offshore Supply Vessel* (OSV kapal *Offshore Supply, Dynamics Positioning* (DP) *vessel* dengan kendali posisi dinamis dan kapal beroperasi diperairan yang tertutupi es. Akan ada pasal baru yang memuat panduan terkait lisensi khusus atau persyaratan pelatihan untuk OSV, DPV dan kapal yang beroperasi diperairan yang tertutupi es.

6) STCW Bab IV, Isu lingkungan laut

Amandemen akan mencakup penambahan isu kesadaran lingkungan laut dalam kursus keselamatan pribadi dan tanggung jawab sosial (*Personal Safety & Social Responsibilities* PSSR) yang dilaksanakan sebagai bagian dari pelatihan keselamatan Dasar (*Basic Safety Training*) serta tingkat operasional yang memperhatikan kelestarian lingkungan laut pada setiap tingkatan sertifikasi sesuai STCW Code A-II/1 dan A-III/1.

7) Pelatihan Keselamatan Dasar BST

Cakupan PSSR akan ditambahkan beberapa subyek sebagai berikut;

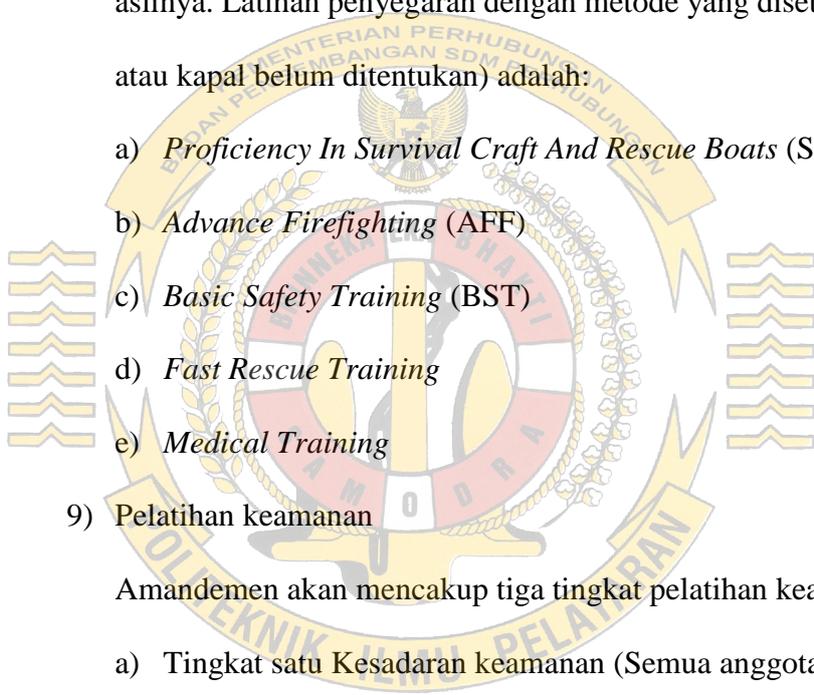
- a) Komunikasi
- b) Pengendalian kelelahan
- c) Tim kerja

Subyek tambahan ini akan membuat modul PSSR lebih panjang tapi harus kurang dari satu hari panjangnya tetap saja, ini akan memperpanjang program pelatihan keselamatan dasar dari yang biasanya 5 hari menjadi setidaknya 5,5 hari.

8) Pelatihan Penyegaran untuk Keselamatan

Salah satu elemen kunci dari amandemen STCW 2010 tampaknya adalah penghapusan celah yang berkaitan dengan pelatihan penyegaran, Kode (aturan) STCW, yang kabur di area ini menyebabkan banyak negara memilih untuk menafsirkan persyaratan "dalam waktu lima tahun" secara longgar, telah diputuskan bahwa

program tertentu yang dapat mempengaruhi keselamatan dan kelangsungan hidup awak kapal dan penumpang mewajibkan latihan penyegaran pengendalian keadaan darurat atau keselamatan dilaksanakan secara berkala. Latihan penyegaran keselamatan akan memerlukan latihan penyegaran setiap lima tahun dan program pelatihannya dapat diperpendek dari panjang durasi pelatihan aslinya. Latihan penyegaran dengan metode yang disetujui (di kelas atau kapal belum ditentukan) adalah:

- 
- a) *Proficiency In Survival Craft And Rescue Boats (SCRB)*
 - b) *Advance Firefighting (AFF)*
 - c) *Basic Safety Training (BST)*
 - d) *Fast Rescue Training*
 - e) *Medical Training*
- 9) Pelatihan keamanan

Amandemen akan mencakup tiga tingkat pelatihan keamanan

- a) Tingkat satu Kesadaran keamanan (Semua anggota *crew*).
- b) Tingkat dua Petugas keamanan.
- c) Tingkat tiga *Ship security officer* (Perwira keamanan kapal) -
ISPS *Code* pelatihan ahli pembajakan juga akan ditambahkan pada setiap tingkat.

10) STCW Bab VIII, Tugas jaga

Bagian aturan STCW ini akan diselaraskan dengan ILO MLC. ILO MLC telah ditandatangani pada tahun 2006 dan dibuat sebagai

aturan baru yang mengatur hak para pelaut sehingga akan ada standar minimum global tentang bagaimana pelaut diperlakukan.

11) Harmunisasi dengan IMO MLC

Ketika IMO (*International Maritime Organization*) melakukan pengawasan atas sertifikasi berdasarkan konvensi STCW, ILO melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan konvensi MLC. ketika ILO yang mengadopsi "*Seafarers Bill Of Rihts*: (Hak-hak dasar pelaut) bagi para pelaut di dunia. Semua pihak pemerintah, pelaut dan pemilik kapal memuji standar kerja baru ini sebagai perkembangan penting bagi sektor industri dunia yang paling terglobalisasi.

IMO telah mengambil langkah penting untuk membangun perlindungan dibidang keselamatan, sertifikasi dan polusi, tetapi sektor ini dibanjiri dengan berbagai standar ketenaga kerjaan internasional sejak lebih dari delapan dekade terakhir. ILO MLC 2006 memodernisasi standar-satandar ini untuk;

- a) Konsolidasi dan memperbaharui lebih dari 60 konvensi ILO dan rekomendasi-rekomendasinya yang telah dibuat sebelumnya.
- b) Menetapkan persyaratan minimum bagi pelaut untuk bekerja sebuah kapal.

- c) Menangani kondisi kerja, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, perlindungan kesehatan, perawatan medis, perlindungan kesejahteraan dan jaminan sosial.
- d) Mempromosikan kepatuhan bagi operator dan pemilik kapal dengan memberikan fleksibilitas yang cukup pada pemerintah untuk menerapkan persyaratan dalam cara yang terbaik sesuai dengan undang-undang nasional masing-masing negara.
- e) Memperkuat mekanisme penegakan atau pelaksanaan pada semua tingkatan, termasuk ketentuan untuk prosedur keluhan yang tersedia pelaut, pengawasan yang dilakukan oleh para pemilik kapal dan nakhoda terhadap kondisi kapal-kapal mereka, yurisdiksi negara bendera dan kontrol atas kapal mereka, dan inspeksi negara pelabuhan pada kapal asing.

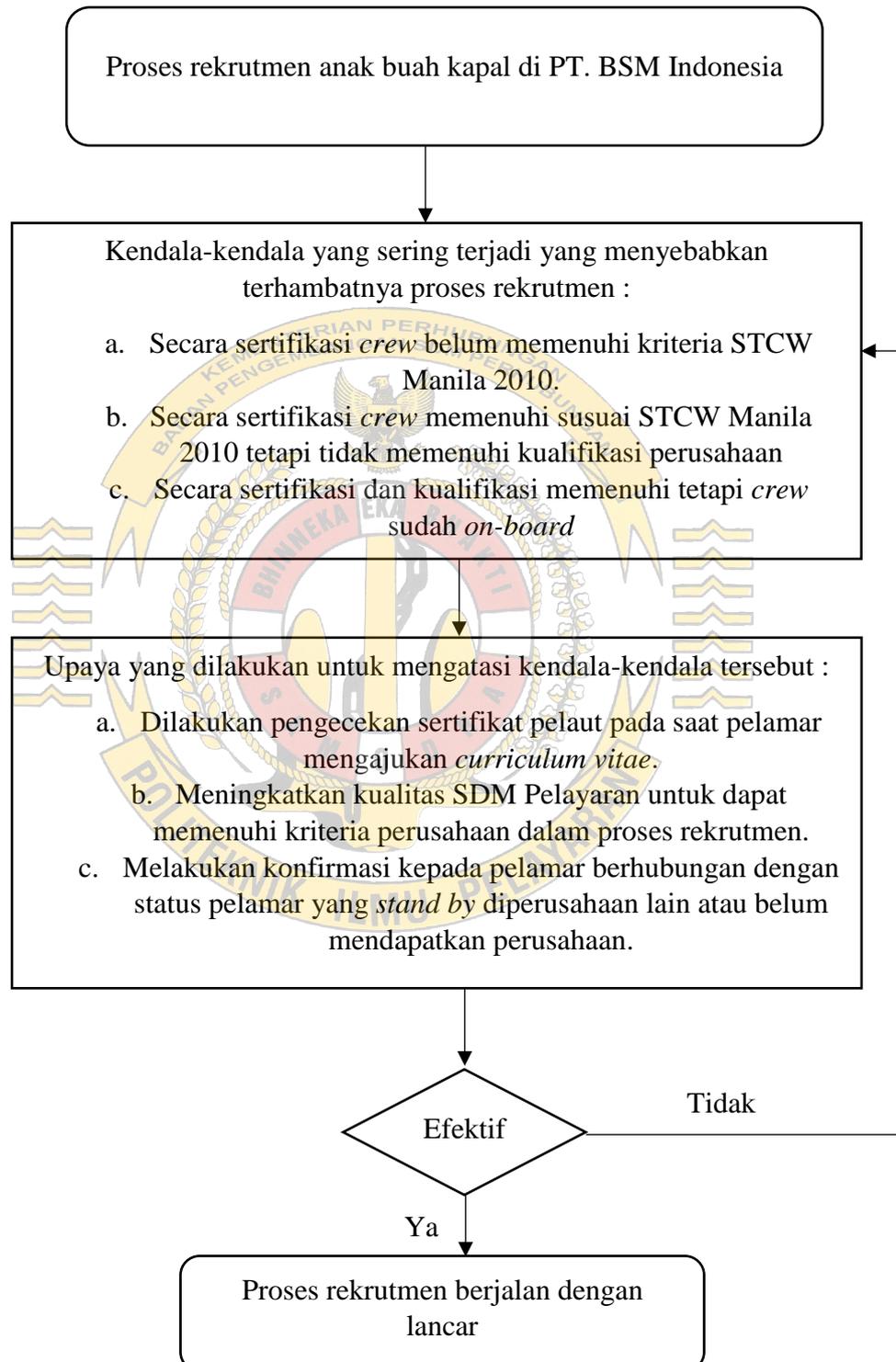
B. Definisi Operasional

Definisi operasional digunakan untuk mempermudah pembaca dalam memahami istilah-istilah yang ada dalam penelitian ini. Beberapa pengertian itu adalah sebagai berikut :

1. Crew adalah awak kapal, personel kapal selain nahkoda yang bekerja pada perahu atau kapal. Kadang-kadang awak kapal dibedakan dengan pegawai kapal; tetapi pegawai atau petugas kapal dapat berarti awak kapal yang legal

2. Anak Buah Kapal atau awak kapal yaitu semua orang yang bekerja dikapal, yang bertugas mengoperasikan dan memelihara serta menjaga kapal dan muatannya, terkecuali Nakhoda.
3. *Updating* merupakan tindakan memperbaharui sesuatu
4. IMO (*International Maritime Organisation*) Organisasi untuk mengkoordinasikan keselamatan maritim internasional dan untuk mencegah polusi air laut.
5. STCW (*Standard of Training, Certification and Watchkeeping*) merupakan kebijakan dimana mengharuskan para *seafarer* untuk melengkapi dirinya dengan keahlian dan sertifikasi tertentu sesuai dengan penempatan tugasnya *Deck/Engine Officer*
6. Sertifikasi yaitu suatu penetapan yang diberikan oleh suatu organisasi profesional terhadap seseorang untuk menunjukkan bahwa orang tersebut mampu untuk melakukan suatu pekerjaan atau tugas spesifik.
7. Buku Pelaut
8. Sertifikat Ketrampilan merupakan sertifikat yang wajib dimiliki oleh para pelaut disamping sertifikat Formal (ANT,ATT)
9. *On-board* diartikan di (atas, dalam), berada di atas/dalam kapal, naik kapal.
10. ANT (Ahli Nautika Tingkat) Sertifikat Keahlian Pelaut bagian dek, berkaitan tentang pengoperasian kapal (bagian dek kapal) mempelajari bagaimana berlayar dan mengemudi (membawa) kapal.
11. ATT (Ahli Teknik Tingkat) Sertifikat Keahlian Pelaut bagian Mesin.

C. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1. Kerangka Pikir Penelitian