



**ANALISIS PELAKSANAAN *CREW CHANGE*
AHTS. DIAN HORIZON PADA PT. DIAN BAHARI
SEJATI**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

KHARISMA ADE YULIA

541711306479 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
2021**

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara yang menganut prinsip negara kepulauan (*Archipelagic State*), hal ini dinyatakan dalam Deklarasi Juanda pada 13 Desember 1957. Winarno et al. (2017), mengungkapkan bahwa peristiwa ini merupakan respon atas Ordonansi 1939 yang tidak menguntungkan Indonesia sebagai negara yang berbentuk kepulauan. Pada tahun 1958, PBB melakukan konferensi pertama tentang Hukum Laut yang menghasilkan *United Nation Conference on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1958. Dalam perkembangannya, UNCLOS 1958 mengalami penyempurnaan hingga disepakati konvensi terbaru yang sudah diratifikasi oleh 159 negara dan satu Uni Eropa yaitu UNCLOS 1982. Selanjutnya, Indonesia meratifikasi UNCLOS 1982 melalui UU No. 17 Tahun 1985 dan UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan.

Menurut (Fofid et al., 2020), luas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terdiri dari 80% perairan dan 20% daratan. Dengan luas laut 6.315.583 km² dari 361 juta km² luas laut seluruh dunia, yang terdiri dari luas wilayah laut teritorial 282.583 km² dan luas wilayah daratan hanya 20%. Luas perairan wilayah pedalaman dan kepulauannya yaitu 3.902.085 km², dengan 2.936.345 km² adalah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan panjang panjang garis pantai 99.093 km². Indonesia memiliki lebih dari 17.504 pulau yang terbentang di antara pulau-pulau besar, namun hanya

13.466 pulau yang sudah didaftarkan ke PBB oleh tim nasional penamaan rupa bumi. Berdasarkan fakta fisik inilah dunia internasional mengakui Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia.

Menurut letak geografisnya, Indonesia berada di wilayah yang berpotensi menjadi persimpangan lalu lintas udara dan laut karena berada pada *cross position* antara Benua Asia dan Benua Australia serta diapit oleh Samudera Hindia dan Samudera Pasifik yang merupakan jalur perdagangan yang sangat ramai pelayarannya. Tentunya hal ini mempunyai potensi ekonomi yang dapat menambah devisa negara pada sektor jasa transportasi lautnya.

Transportasi laut sangat menunjang untuk kegiatan masyarakat kepulauan. Hal inilah yang mendorong banyaknya perusahaan pelayaran yang didirikan sebagai penyedia jasa moda transportasi laut dengan armada kapal yang laik laut serta memiliki awak kapal yang handal dan berkualitas demi tercapainya tujuan suatu perusahaan. Saat ini, perkembangan ilmu pengetahuan dan ilmu teknologi yang berkembang pesat tentu saja mengakibatkan persaingan global yang tidak dapat terhindarkan lagi, hal ini menuntut perusahaan untuk mampu bersaing di era global demi tercapainya suatu tujuan perusahaan.

PT. Dian Bahari Sejati merupakan sebuah perusahaan pelayaran yang menyediakan berbagai layanan teknis seperti agensi, *ship manning*, dan *ship management* serta memiliki, mengelola, dan mengoperasikan kapal penumpang, kapal pengangkut muatan curah, dan kapal *supply* jenis

Offshore Supply Vessel yang melayani industri minyak dan gas bumi sebagian besar di Indonesia salah satu armada kapalnya bernama AHTS. Dian Horizon yang dibangun pada tahun 2013 di China dengan tanda selar GT.1558 No.3849/Ba.

Menurut Ellypar Sutisna et al., (2017), kapal *Anchor Handling Tug Supply* (AHTS) merupakan kapal yang dirancang untuk kegiatan pengeboran minyak lepas pantai, menaikkan dan menurunkan jangkar di rig minyak, serta fasilitas bagi pekerja yang berpartisipasi dalam kegiatan pengeboran minyak lepas pantai. Kapal ini juga dapat digunakan sebagai kapal siaga darurat yang dapat difungsikan sebagai pemadam kebakaran.

Demi tercapainya tujuan perusahaan tentu tidak lepas dari peran serta Sumber Daya Manusia (SDM) supaya sebuah perusahaan dapat berjalan dengan baik. Tanpa pengelolaan SDM yang kompeten dibidangnya, upaya perusahaan untuk mencapai kemampuan bisnis akan sulit untuk diraih. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa pengelolaan SDM merupakan salah satu aspek kunci dalam pengembangan perusahaan dan memiliki daya saing yang tinggi. Hal ini juga berlaku bagi perusahaan pelayaran termasuk kru kapalnya.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 2 (3) “Perusahaan angkutan laut dalam negeri diberikan kewenangan untuk melaksanakan kegiatan perekrutan dan penempatan awak kapal untuk kebutuhan perusahaannya sendiri”. Dalam hal ini, PT. Dian Bahari Sejati bertindak

sebagai *ship owner* mempunyai kewenangan untuk mencari sendiri kru kapalnya dan mempersiapkan segalanya untuk proses *crew change*. Perusahaan berhak menetapkan standar dalam mencari kru kapalnya demi mendapatkan kru kapal yang ahli sesuai bidangnya. Penetapan standar ini tentunya dapat berubah sesuai kondisi kegiatan *charter* kapal, seperti halnya sekarang perusahaan memperhatikan ketentuan-ketentuan dari pihak penyewa kapal.

Selama kurang lebih 6 bulan, dari bulan September sampai dengan Februari 2020 penulis melakukan praktek darat di PT. Dian Bahari Sejati masih terdapat pelaksanaan *crew change* yang belum berjalan dengan baik sehingga masih diperlukan pembenahan. *Crew change* dalam Bahasa Indonesia memiliki arti pergantian kru. Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewondo (2009:133), terjadinya pergantian kru kapal disebabkan oleh beberapa kemungkinan seperti cuti, atas permintaan pribadi, menunggu penempatan dan *standby*, sakit, masa kontrak telah habis, mengikuti pemeriksaan sampai mendapat surat keterangan yang menyatakan sehat, mengikuti diklat kepelautan, serta mengurus surat-surat yang masa berlakunya hampir habis (seperti *seaman book*, *passport*, sertifikat keterampilan khusus pelaut, dan sebagainya). Misalnya, berdasarkan monitoring *crew tour of duty* kapal AHTS. Dian Horizon terdapat seringkali kru kapal yang bekerja melebihi tanggal jatuh tempo kerja atau *over due* yang telah ditetapkan sebelumnya, kru kapal yang berstatus *crew standby* tidak bersedia untuk bergabung kembali dengan perusahaan dikarenakan

sudah mendapatkan pekerjaan dengan perusahaan pelayaran lain diakibatkan lamanya waktu *stand by* selama kru berada di rumah, dan sulitnya mencari kandidat baru yang kompeten dan memiliki pengalaman yang sesuai kapal sejenis *Offshore Supply Vessel* yang tentunya hal ini sesuai dengan standar yang sudah ditetapkan oleh perusahaan dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan yang ditetapkan oleh pencharter. Perusahaan telah melakukan upaya perbaikan terkait permasalahan tersebut, namun belum membuahkan hasil yang maksimal sehingga masih diperlukan adanya perbaikan. Sehubungan dengan adanya kendala-kendala tersebut, penulis akan melakukan sebuah penelitian dan kemudian mencari upaya yang tepat untuk mengatasi permasalahan dalam pelaksanaan *crew change*. Oleh sebab itu, penulis memberikan judul **“ANALISIS PELAKSANAAN CREW CHANGE AHTS. DIAN HORIZON PADA PT. DIAN BAHARI SEJATI”**

1.2. Rumusan Masalah

Peran rumusan masalah dalam suatu penelitian sangatlah penting. Rumusan masalah menjadi penentu mengenai hal yang akan dibahas di dalam sebuah penelitian. Dengan adanya rumusan masalah, penelitian akan terpusat dan terarah. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan di atas, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut :

1.2.1. Bagaimana prosedur pelaksanaan *crew change* AHTS. Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati?

1.2.2. Apa yang menjadi kendala dalam pelaksanaan *crew change* AHTS.

Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati?

1.2.3. Bagaimana upaya untuk mengatasi kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan *crew change* AHTS. Dian Horizon pada PT. Dian

Bahari Sejati?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini, tujuan yang ingin dicapai penulis adalah sebagai berikut :

1.3.1. Untuk mengetahui prosedur pelaksanaan *crew change* AHTS. Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati.

1.3.2. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan *crew change* AHTS. Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati.

1.3.3. Untuk mengetahui upaya yang dihadapi dalam pelaksanaan *crew change* AHTS. Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati.

1.4. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Analisis Pelaksanaan *Crew Change* AHTS. Dian Horizon Pada PT. Dian Bahari Sejati” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya untuk penulis tetapi juga bagi para pembaca dari berbagai kalangan. Berikut manfaat diadakannya penelitian ini yaitu:

1.4.1. Manfaat Teoritis

Sebagai tambahan referensi bagi pembaca termasuk instansi Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang terkait tema pelaksanaan *crew change* di kapal *Anchor Handling Tug Supply* (AHTS) untuk

penelitian selanjutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat, dan dapat memberikan masukan yang berguna untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia sehingga siap menghadapi dunia kerja.

1.4.2. Manfaat Praktis

Dapat menjadi bahan pertimbangan perusahaan dalam mengambil kebijakan terkait pelaksanaan *crew change*.

1.5. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan yang jelas mengenai pokok permasalahan yang dibahas, maka penulisan skripsi ini dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Masalah

1.2. Perumusan Masalah

1.3. Tujuan Penelitian

1.4. Manfaat Penelitian

1.5. Sistematika Penulisan

BAB II Landasan Teori

2.1. Tinjauan Pustaka

2.2. Definisi Operasional

2.3. Kerangka Pikir

BAB III Metodologi Penelitian

3.1. Fokus dan Lokus Penelitian

3.2. Pendekatan dan Desain Penelitian

3.3. Teknik Pengumpulan Data

3.4. Teknis Analisis Data

BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.1. Gambaran Umum

4.2. Hasil Penelitian

4.3. Pembahasan Masalah

BAB V Penutup

5.1. Simpulan

5.2. Saran

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Analisis

Menurut Diyan Pratiwi (2019), analisis adalah kegiatan menguraikan suatu permasalahan secara terstruktur untuk menentukan bagian serta hubungan antar bagian secara menyeluruh untuk memperoleh interpretasi yang tepat.

Pambudi (2018), mengungkapkan bahwa analisis adalah kumpulan proses dan aktivitas. Salah satu bentuk analisis adalah mengumpulkan sejumlah besar data mentah menjadi informasi yang dapat dijelaskan dengan mendeskripsikan pola dalam data secara konsisten sehingga hasilnya dapat dipelajari dan diterjemahkan secara ringkas dan bermakna.

Berdasarkan pengertian diatas, penulis menyimpulkan bahwa analisis merupakan kegiatan pemecahan masalah terhadap suatu peristiwa dengan menginventarisasi sejumlah besar data mentah untuk mengetahui keadaan sebenarnya sehingga hasilnya dapat dipelajari secara ringkas dan penuh arti. Dalam hal ini adalah pelaksanaan *crew change* AHTS. Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati.

2.1.2. Pelaksanaan

Menurut aplikasi Kamus Besar Bahasa Indonesia, pelaksanaan adalah proses, cara, perbuatan melaksanakan (rancangan, keputusan, dan sebagainya). Sedangkan menurut Agustrian et al., (2018), pelaksanaan adalah upaya melakukan pekerjaan yang telah direncanakan sebelumnya, melalui pembinaan dan pemberian stimulus agar kegiatan dapat berjalan secara maksimal dan sesuai dengan maksud yang telah ditetapkan.

Menurut Westra and Adisasmita (2011:24), dimensi yang terdapat dalam pelaksanaan yaitu menjalankan semua rencana, kebijakan masa lalu yang telah diringkas dan ditetapkan, melengkapi semua kebutuhan dan alat yang diperlukan, dan pelaksana.

2.1.3. Crew Change

Menurut Engkos Kosasih and Hananto Soewedo (2007:131-134), terdapat perusahaan pelayaran yang memiliki sistem pengawakan pelaut tetap seperti Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan sistem pengawakan secara kontrak seperti di perusahaan swasta.

Khusus untuk perusahaan yang menganut sistem pengawakan pelaut tetap, harus memperhatikan ketersediaan ABK dan nakhoda cadangan yang *standby* di darat sekitar 25-50% tergantung besar atau kecilnya suatu perusahaan, sebagai cadangan pengganti untuk awak

kapal yang akan naik/turun, cuti, sakit, menempuh pendidikan, dan sebagainya.

2.1.3.1. Syarat bekerja di atas kapal harus memiliki :

2.1.3.1.1. Sertifikat Keahlian Pelaut dan Sertifikat Keterampilan Khusus Pelaut.

2.1.3.1.2. Buku Pelaut.

2.1.3.1.3. Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dengan awak kapal yang dibuat dihadapan pejabat pemerintah yaitu syahbandar.

2.1.3.1.4. Surat Kontrak antara perusahaan pelayaran dengan awak kapal.

2.1.3.1.5. Sijil Awak Kapal.

2.1.3.1.6. Sertifikat pre *sailing health*.

2.1.3.2. Mutasi *on/off* awak kapal disebabkan oleh beberapa kemungkinan yaitu :

2.1.3.2.1. Cuti.

2.1.3.2.2. Menempuh diklat kepelautan.

2.1.3.2.3. Menunggu penugasan dan *standby*.

2.1.3.2.4. Sakit.

2.1.3.2.5. Masa kontrak telah habis.

2.1.3.2.6. Pemeriksaan kesehatan sampai mendapatkan surat yang menyatakan bahwa kru tersebut *fit to work*.

2.1.3.2.7. Revalidasi atau mengurus surat-surat yang masa berlakunya telah habis (seperti *seaman book*, *passport*, sertifikat keterampilan pelaut, dan lain sebagainya).

2.1.4. Awak Kapal

Pengertian awak kapal tercantum di dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40-42. Pasal 1 Ayat 40 menyebutkan tentang pengertian awak kapal yaitu orang yang bekerja di atas kapal yang dipekerjakan oleh pemilik kapal untuk melaksanakan tugas di kapal sesuai jabatannya.

Pasal 1 Ayat 41 menyebutkan tentang nakhoda merupakan awak kapal yang jabatannya paling tinggi di kapal dan memiliki wewenang serta tanggung jawab sesuai peraturan perundang-undangan dan Pasal 1 Ayat 42 berbunyi, “Anak buah kapal adalah awak kapal selain nakhoda”.

Menurut penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa awak kapal dibagi menjadi dua kedudukan, yaitu perwira kapal dan anak buah kapal yang diperjakan oleh *ship owner* (pemilik kapal) untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatannya yang sudah tercantum di dalam buku sijiil.

2.1.4.1. Menurut *Standart Operating Procedur* PT. Dian Bahari Sejati menerapkan standar untuk bekerja di atas kapal, seorang awak kapal wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut :

2.1.4.1.1. Nakhoda (*Master*) dan *Chief Officer* harus memiliki *Seaman Book*, *Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ANT I)*, *Basic Safety Training (BST)*, *Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB)*, *Medical Emergency First Aid (MEFA)*, *Medical Care (MC)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)*, *General Operator Certificate / Operator Radio Umum (GOC/ORU)*, *Ship Security Officer (SSO)*, *Security Awareness Training (SAT)*, *Bridge Resource Management (BRM)*, *Electronics Charts Display and Information System (ECDIS)*, *Radar Simulator (RS)*, *Arpa Simulator (AS)*, serta dokumen tambahan seperti *Medical Check Up (MCU)*, *Drugs and Alcohol Test*, dan *SKCK*.

2.1.4.1.2. *Second Officer* juga harus memiliki *Seaman Book*, *Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ANT I/II)*, *Basic Safety Training*

(BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Medical Care (MC), Advanced Fire Fighting (AFF), Ship Security Officer (SSO), Security Awareness Training (SAT), Bridge Resource Management (BRM), Electronics Charts Display and Information System (ECDIS), Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.

2.1.4.1.3. *Chief Engineer harus memiliki Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ATT I), Basic Safety Training (BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Medical Care (MC), Advanced Fire Fighting (AFF), Ship Security Officer (SSO), Security Awareness Training (SAT), Engine Room Resource Management (ERM), Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.*

2.1.4.1.4. *Second Engineer : Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ATT I/II), Basic Safety Training (BST), Proficiency*

Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Medical Care (MC), Advanced Fire Fighting (AFF), Ship Security Officer (SSO), Security Awareness Training (SAT), Engine Room Resource Management (ERM), Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.

2.1.4.1.5. *Third Engineer : Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ATT II/III), Basic Safety Training (BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Medical Care (MC), Advanced Fire Fighting (AFF), Ship Security Officer (SSO), Security Awareness Training (SAT), Engine Room Resource Management (ERM), Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.*

2.1.4.1.6. *Bosun harus memiliki Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ANT V/D), Basic Safety Training (BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Advanced*

Fire Fighting (AFF), Ship Security Officer (SSO), Security Awareness Training (SAT), Operator Crane, Rigger, Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.

2.1.4.1.7. *AB harus memiliki Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ANT V/D), Basic Safety Training (BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical Care (MC), Ship Security Officer (SSO), Security Awareness Training (SAT), Rigger, Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.*

2.1.4.1.8. *Oiler harus memiliki Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ATT V/D), Basic Safety Training (BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical Care (MC), Ship Security Officer (SSO), Security Awareness Training (SAT), Welding Certificate, Medical*

Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.

2.1.4.1.9. *Cook : Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ANT D/BST), Basic Safety Training (BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical Care (MC), Food Handling, Food Safety, Ship Cook Certificate, TB Test, Typoid and Hepatitis A Vaccination, Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.*

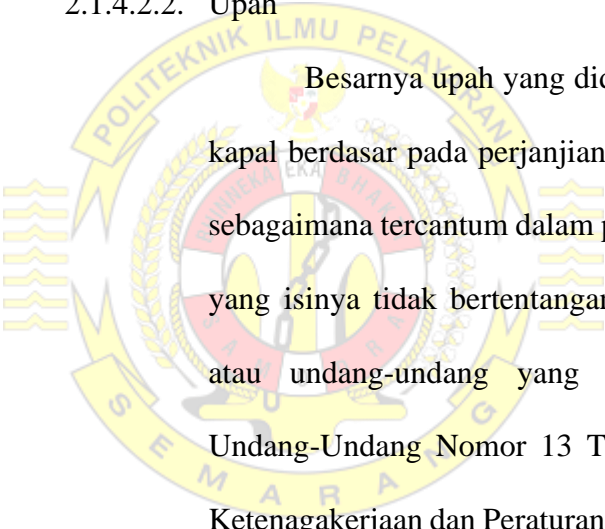
2.1.4.1.10. *Mess Boy : Seaman Book, Certificate of Competency / Certificate of Proficiency (ANT D/BST), Basic Safety Training (BST), Proficiency Survival Craft and Rescue Boats (SCRB), Medical Emergency First Aid (MEFA), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical Care (MC), Food Handling, TB Test, Typoid and Hepatitis A Vaccination, Medical Check Up (MCU), Drugs and Alcohol Test, dan SKCK.*

2.1.4.2. Hak-hak awak kapal

Hak-hak yang didapatkan awak kapal, baik sebagai nakhoda, perwira, maupun *ratings* adalah sama, meskipun terdapat sedikit perbedaan. Hak tersebut disebutkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan Pasal 18 ayat (3) yaitu :

2.1.4.2.1. Menerima gaji

2.1.4.2.2. Upah



Besarnya upah yang didapatkan oleh awak kapal berdasar pada perjanjian kedua belah pihak sebagaimana tercantum dalam perjanjian kerja laut yang isinya tidak bertentangan dengan peraturan atau undang-undang yang berlaku, misalnya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan. Upah tersebut didasarkan atas :

2.1.4.2.2.1. 8 (delapan) jam kerja setiap hari dengan satu hari libur setiap hari minggu ditambah hari-hari libur resmi; (PP Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 21 Ayat 1)

2.1.4.2.2.2. Jam kerja 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu; (PP Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 21 Ayat 2)

2.1.4.2.2.3. Jam kerja yang melebihi 44 (empat puluh empat jam) dan dipekerjakan saat hari libur akan dihitung lembur; (PP Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 21 Ayat 3)

2.1.4.2.2.4. Istirahat sedikitnya 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2 (dua); (PP Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 21 Ayat 4)

Ketentuan-ketentuan diatas tidak berlaku bagi pelaut muda yang berumur 16-18 tahun tidak diperbolehkan bekerja melebihi 8 (delapan) jam kerja sehari dan 40 (jam) seminggu serta tidak boleh dipekerjakan pada waktu istirahat, kecuali dalam keadaan darurat demi keselamatan berlayar dan muatan termasuk latihan-latihan di kapal atau memberikan pertolongan dalam bahaya

sesuai peraturan keselamatan pelayaran
(PP Nomor 7 Tahun 2000 Pasal 21 Ayat
5 dan 6).

2.1.4.2.3. Upah lembur

2.1.4.2.4. Uang pengganti hari-hari libur

2.1.4.2.5. Uang delegasi

2.1.4.2.6. Biaya pengangkutan dan upah saat diakhirinya
pengerjaan

2.1.4.2.7. Jaminan untuk barang milik pribadi yang dibawa
serta kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk
musim dingin untuk yang bekerja di wilayah yang
suhunya mencapai 15 derajat celcius atau kurang
yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.

2.1.4.3. Kewajiban dan wewenang nakhoda

Disamping memiliki hak dan jabatan, seorang nakhoda
mempunyai kewajiban terhadap kapal, anak buah kapal,
pengusaha kapal, pemilik muatan, pemerintah, dan
keselamatan pelayaran.

2.1.4.3.1. Kewajiban nakhoda

Kewajiban seorang nakhoda disebutkan di
dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
Pasal 341-348, Pasal 351, Pasal 352, Pasal 352 a,

Pasal 353, Pasal 355, Pasal 358 a dan Pasal 358 b, Pasal 359, Pasal 361, Pasal 364, Pasal 367-369, Pasal 371, Pasal 372, Pasal 393, Pasal 397, Pasal 431, Pasal 432, Pasal 439, Pasal 452, dan Pasal 505.

2.1.4.3.2. Wewenang nakhoda

Wewenang seorang nakhoda juga diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Pasal 357, Pasal 358, Pasal 360-362, Pasal 369, Pasal 370, Pasal 371 a, Pasal 383, Pasal 386, Pasal 388-391, Pasal 394, Pasal 397, Pasal 414, Pasal 505, Pasal 517, dan Pasal 530.

2.1.4.4. Kewajiban anak buah kapal

Selama menjalin hubungan kerja dengan perusahaan pelayaran, anak buah kapal mempunyai kewajiban yang harus dipenuhi sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, kewajiban tersebut diatur dalam pasal 385, Pasal 387, Pasal 390-393, Pasal 397, Pasal 441, Pasal 442, dan Pasal 442 b.

Menurut Djoko Triyanto (2005:76), kewajiban anak buah kapal yaitu melakukan tugas dengan penuh dedikasi, karena fungsi angkutan kapal menyangkut kepentingan banyak orang, bersedia menjadi cadangan TNI-AL atau wajib

militer sebagai kewajiban warga negara, bertindak dan bersikap sopan dan baik sesuai jabatan dan ketentuan dari perusahaan, mempelajari situasi dan keadaan kapalnya seperti sarana dan prasarana keselamatan.

2.1.5. *Anchore Handling Tug Supply* (AHTS)

Menurut Ellypar Sutisna et al., (2017), *Anchore Handling Tug Supply* (AHTS) merupakan kapal khusus untuk melayani kegiatan eksplorasi lepas pantai (*offshore*) yang memiliki fungsi penanganan pemasangan jangkar untuk pelampung (*buoy*) atau untuk mengangkat jangkar dan inspeksi rantai sampai pada jangkar di dalam laut, menyuplai kebutuhan logistik serta alat yang digunakan untuk keperluan eksplorasi. Di beberapa keadaan darurat, kapal AHTS dapat berfungsi sebagai *Emergency Rescue and Recovery Vessel* (ERRV) seperti pemadam kebakaran, dan lain-lain. Menurut Yopi Tri et al., (2017), ciri khusus kapal *Anchore Handling Tug Supply* yaitu :

- 2.1.5.1. Badan kapal kecil
- 2.1.5.2. Mesin induk memiliki daya besar (*horse power*)
- 2.1.5.3. Sistem *propeller* ganda
- 2.1.5.4. Alat bantu manuver untuk mempertahankan posisi (*Bow Thruster, Stern Thruster, dan Azimuth Thruster*)

2.1.6. Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal

Tata cara perekrutan dan penempatan awak kapal diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal.

Pada pasal 2 ayat (3) berbunyi ‘Perusahaan angkutan laut nasional dapat melaksanakan kegiatan perekrutan dan penempatan awak kapal hanya untuk kebutuhan perusahaan angkutan laut nasional sendiri.’

Dalam hal ini, PT. Dian Bahari Sejati merupakan *ship owner* mempunyai kewenangan untuk mencari sendiri awak kapal dengan memperhatikan tata cara perekrutan dan penempatan awak kapal yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 tentang “Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal”.

Menurut Bab III Bagian Kesatu Pasal 13 Ayat 1, awak kapal yang direkrut oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut yang berusia minimal 18 (delapan belas) tahun kecuali pelaut yang sedang melaksanakan praktek laut (prala); yang mempunyai keahlian sesuai dengan jabatannya di atas kapal; bagi pelaut yang dibagian *food and catering* wajib memiliki sertifikat yang diterbitkan oleh lembaga sertifikasi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim yaitu *ship's cook certificate*; yang telah memenuhi standar kesehatan untuk bekerja di atas kapal dan khusus wanita hamil tidak diperkenankan; dan yang memiliki *seaman book* serta dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.

Pada Pasal 13 Ayat 2, dalam melakukan perekrutan dan penempatan pelaut, perusahaan keagenan awak kapal wajib mengurus semua dokumen yang diperlukan di negara tujuan atau tempat kapal bersandar; keamanan dokumen kepelautan, perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak harus dijamin oleh perusahaan; memberikan pelaut untuk memperoleh

kesempatan mendapatkan pekerjaan sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki; membebaskan atas pungutan biaya kepada pelaut kecuali untuk biaya terkait dokumen perjalanan, biaya pembuatan dokumen pelaut, dan biaya pemeriksaan untuk penerbitan sertifikat kesehatan; dan menyampaikan kepada pelaut tentang hak dan kewajiban pelaut berdasarkan Perjanjian Kerja Laut dan memberi kesempatan untuk membaca dan memahami isi perjanjian kerja laut sebelum ditandatangani.

2.2. Definisi Operasional

2.2.1. *Ship Owner* adalah perusahaan pemilik armada kapal.

2.2.2. *Offshore Supply Vessels (OSV)*

Offshore Supply Vessels merupakan kapal yang berfungsi untuk mengangkut peralatan, kebutuhan logistik, kegiatan pengeboran minyak lepas pantai, transportasi pekerja lepas pantai, melaksanakan tugas penundaan, sebagai kapal siaga darurat seperti pemadam kebakaran, dan sebagai *sludge tank* (membuang minyak bekas/kotor).

2.2.3. *On Hire*

Menurut Tanti and Hidayat (2018), *on hire* adalah keadaan dimana persewaan kapal tetap berjalan meskipun kapal dalam keadaan menganggur yang ditangani oleh bagian operasional.

2.2.4. *Off Hire*

Menurut Selasdini and Sumali (2018:55-56), *Off hire* berarti charter kapal tidak diperhitungkan selama jangka waktu tertentu disebabkan oleh hal-hal sebagai berikut :

2.2.4.1. Mesin kapal rusak.

- 2.2.4.2. *Crane* rusak, palka tidak dapat dibuka maupun ditutup.
- 2.2.4.3. Kerusakan kapal baik di dalam kapal maupun di geladak yang menyebabkan kapal tidak dapat memberikan jasa kepada pihak penyewa kapal saat dibutuhkan.
- 2.2.4.4. Pemogokan kerja oleh anak buah kapal.
- 2.2.4.5. Kapal ditahan karena kesalahan *ship owner*/nakhoda.

Selama *off hire*, penyewa kapal tidak wajib membayar biaya sewa kapal, dan biasanya *off hire* berlaku setelah 24 jam.

2.2.5. *Crew Matrix Certificate*

Crew matrix certificate adalah kumpulan data di dalam satu dokumen Ms. Excel yang dibuat oleh departemen *crewing* yang berisi informasi mengenai dokumen/sertifikat milik awak kapal. Dengan adanya *crew matrix certificate* ini pemantauan segala dokumen/sertifikat milik awak kapal dapat membantu dalam mengetahui sertifikat yang akan/sudah mati untuk kelancaran operasi.

2.2.6. *Crew Tour of Duty*

Crew tour of duty adalah pemantauan masa kerja awak kapal yang memuat keterangan *sign on*, *sign off*, lamanya berada di kapal (*on board*), jumlah maksimal hari kerja (*maximum working days*), tanggal jatuh tempo awak kapal untuk *sign of (over due)*, jadwal kru *sign off* yang sebenarnya (*vacation*), dan lamanya hari kru tersebut menuju tanggal *sign off*, baik menuju ataupun melebihi jadwal (*day to off*).

2.2.7. Kru Kapal yang *Stand By*

Kru kapal yang *Stand By Crew* adalah *ex crew* yang sebelumnya bekerja di kapal dan telah melakukan konfirmasi kepada perusahaan bahwa *ex crew* tersebut bersedia untuk bekerja kembali di atas kapal setelah masa kerja *crew* penggantinya tersebut selesai.

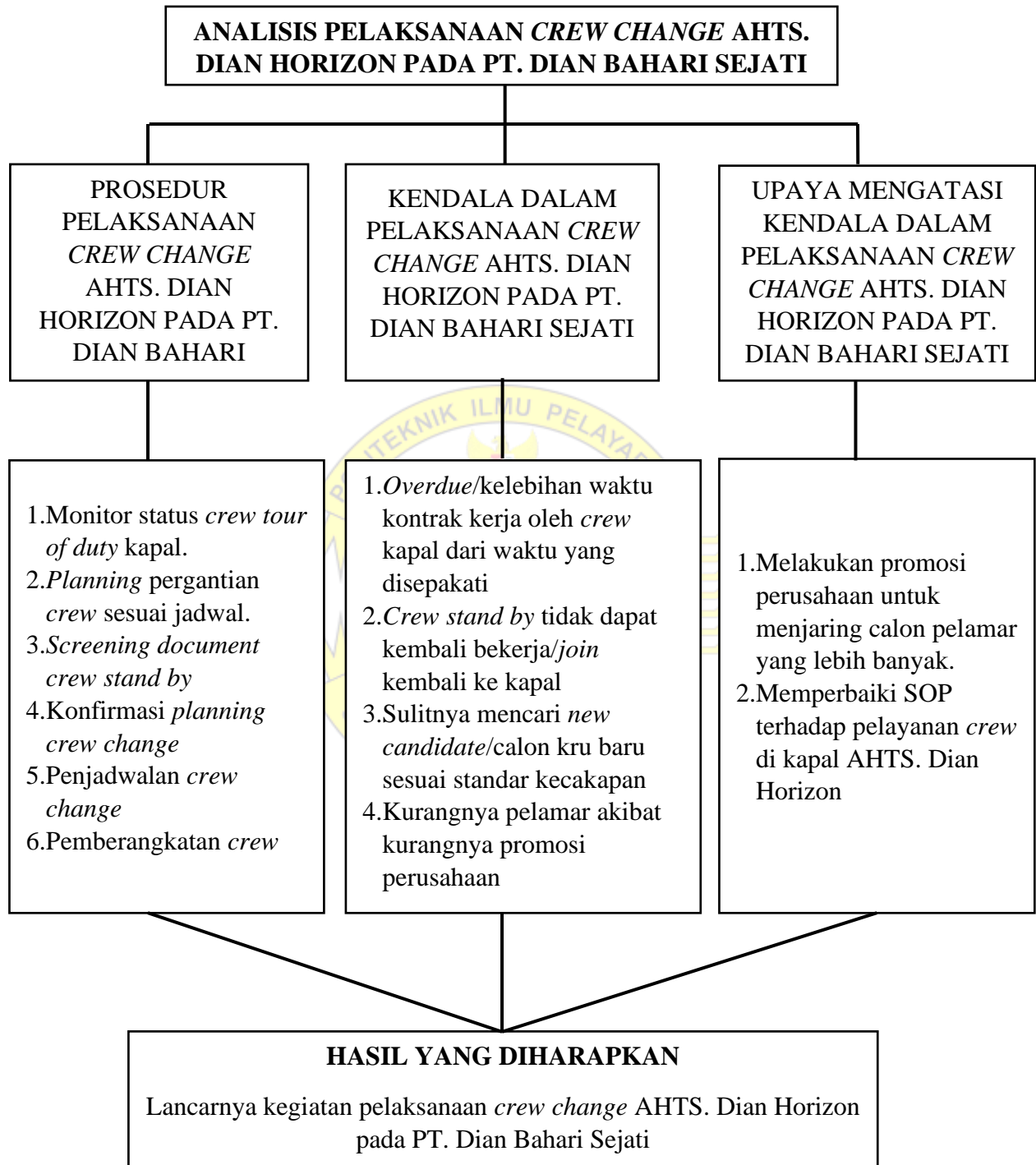
2.2.8. *Back to Back System*

Back to back system adalah sistem dimana *crew* kapal yang akan sign off akan digantikan oleh *crew* lama (*ex crew*) yang *stand by* dengan catatan tidak bermasalah atau mendapat *black list* selama *crew* yang *stand by* tersebut sepekat untuk melanjutkan kontrak di perusahaan namun apabila tidak terdapat *crew stand by* maka pihak *crewing* akan mencari kandidat atau calon pelaut yang baru.

2.2.9. *Safety Induction*

Safety induction adalah pengenalan dasar-dasar kesehatan dan keselamatan kerja oleh departemen *occupational health and safety officer* (OHSE) kepada awak kapal sebelum naik ke kapal yang akan melakukan pekerjaan dengan potensi risiko kecelakaan kerja yang tinggi untuk meminimalisir terjadinya hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kerja.

2.3. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Pelaksanaan pergantian *crew* AHTS Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati dilakukan dalam beberapa tahap secara berurutan. Selain itu dalam pelaksanaan pergantian *crew* tersebut ditemukan beberapa kendala serta terdapat beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut.

Berikut adalah simpulan dari hasil penelitian ini:

- 5.1.1. Prosedur pelaksanaan *crew change* AHTS Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati melalui proses: monitor status *crew tour of duty* kapal; *planning* pergantian *crew* sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan pihak Exxon; pengecekan semua dokumen *crew stand by*; konfirmasi perihal *planning crew change* kepada pihak terkait; penjadwalan *crew change* kapal Dian Horizon; dan Pemberangkatan *crew join*.
- 5.1.2. Terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan *crew change* AHTS Dian Horizon pada PT. Dian Bahari Sejati antara lain *Overdue*/kelebihan waktu kontrak kerja oleh *crew* kapal dari waktu yang disepakati; *crew* kapal yang *stand by* tidak dapat kembali bekerja/*join* di kapal; sulitnya mencari *new candidate*/calon *crew* baru sesuai standar kecakapan; serta kurangnya pelamar akibat kurangnya promosi perusahaan.

5.1.3. PT. Dian Bahari Sejati telah melakukan beberapa upaya untuk mengatasi kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan *crew change* AHTS Dian Horizon antara lain melakukan promosi perusahaan untuk menjangkau calon pelamar yang lebih banyak; serta memperbaiki SOP terhadap pelayanan *crew* di kapal Dian Horizon.

5.2. Saran

Pergantian *crew* merupakan suatu tahap awal dan akhir dari setiap pelaut yang bekerja di atas kapal yang perlu dilakukan pelayanan dan pengawasan dengan baik agar dapat melakukan kerjasama dengan baik antara pihak perusahaan dengan pelaut. Pada skripsi ini penulis juga menambahkan saran yang didasarkan observasi dan pengalaman pribadi penulis agar dapat memberikan masukan positif kepada perusahaan.

- 5.2.1. Memprioritaskan *crew stand by* yang berada dekat dengan kantor yang berlokasi di Jakarta apabila akan dilakukan seleksi pelamar yang mengharuskan untuk datang ke kantor secara langsung. Hal ini ditujukan agar ketika tidak diterima perusahaan tidak memberatkan biaya transportasi serta biaya lain.
- 5.2.2. Melakukan pencarian *crew* pengganti setidaknya 3 minggu sebelum join, serta melakukan promosi perusahaan agar dapat memperbanyak pelaut yang akan melamar di perusahaan.
- 5.2.3. Memperbaiki SOP rekrutmen *crew* agar pelaksanaan pergantian *crew* dapat lebih berjalan dengan baik seperti menghindari terjadinya

kesalahan penggajian. Selain itu bila memungkinkan dilakukan peningkatan gaji *crew* kapal terutama untuk *ratings crew* agar semakin banyak pelaut yang ingin bekerja di perusahaan tersebut.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Kharisma Ade Yulia
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kendal, 24 Juli 1999
3. NIT : 541711306479 K
4. Alamat : Kp. Sarimulyo RT 05 RW 08, Ds. Sarirejo, Kec.
Kaliwungu, Kab. Kendal, Jawa Tengah
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Perempuan
7. Nama Orang Tua : Sukimin / Ida Rosdiana
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN 3 KUTOHARJO : Lulus tahun 2011
 - b. SMP N 1 BRANGSING : Lulus tahun 2014
 - c. SMA N 1 KENDAL : Lulus tahun 2017
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
9. Pengalaman Praktek Darat (PRADA)
 - Perusahaan : PT. Dian Bahari Sejati
 - Alamat Perusahaan : Equity Tower 27th floor suits F-G Jln. Jend. Sudirman
Kav. 52-53 Lot. SCBD Jakarta Selatan 12190