



**ANALISIS *JUMP SHIP* PADA AKTIVITAS
OPERASIONAL MV. QUEEN ALIYAH DI PT.
TRANSCOAL PACIFIC**

SKRIPSI

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

Oleh

KARTIKA OKTAVIA ROHMAH

582111317914 K

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

2025

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS *JUMP SHIP* PADA AKTIVITAS OPERASIONAL MV. QUEEN

ALIAH DI PT. TRANSCOAL PACIFIC

DISUSUN OLEH :

KARTIKA OKTAVIA ROHMAH

NIT : 582111317914 K

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

Dosen Pembimbing I
Materi



JOSE BENO, S.ST., M.Si

Pembina (IV/a)

NIP. 19750912 200212 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



Dr. AMAD NARTO, M.Pd, M.Mar.E

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19641212 199808 1 001

Mengetahui dan Menyetujui
Ketua Program Studi TALK



FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.A.P.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "ANALISIS *JUMP SHIP* PADA AKTIVITAS OPERASIONAL MV. QUEEN ALIYAH DI PT. TRANSCOAL PACIFIC" karya,

Nama : Kartika Oktavia Rohmah

NIT : 582111317914 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, 2025

Semarang,

PENGUJI

Penguji I

INDIRA ARI PUTRI, S.ST.Pel., MT
PPPK Gol X
NIP. 19930519 202321 2 001

Penguji II

JOSE BENO, S.ST., M.Si
Pembina (IV/a)
NIP. 19750912 200212 1 002

Penguji III

MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA,
S.Si.T., M.Pd
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001

Mengetahui dan Menyetujui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda Tingkat I (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Kartika Oktavia Rohmah

NIT : 582111317914 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul ” ANALISIS *JUMP SHIP* PADA AKTIVITAS OPERASIONAL MV. QUEEN ALIYAH DI PT. TRANSCOAL PACIFIC”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini.

Semarang,

Yang membuat pernyataan,



Kartika Oktavia Rohmah
582111317914 K

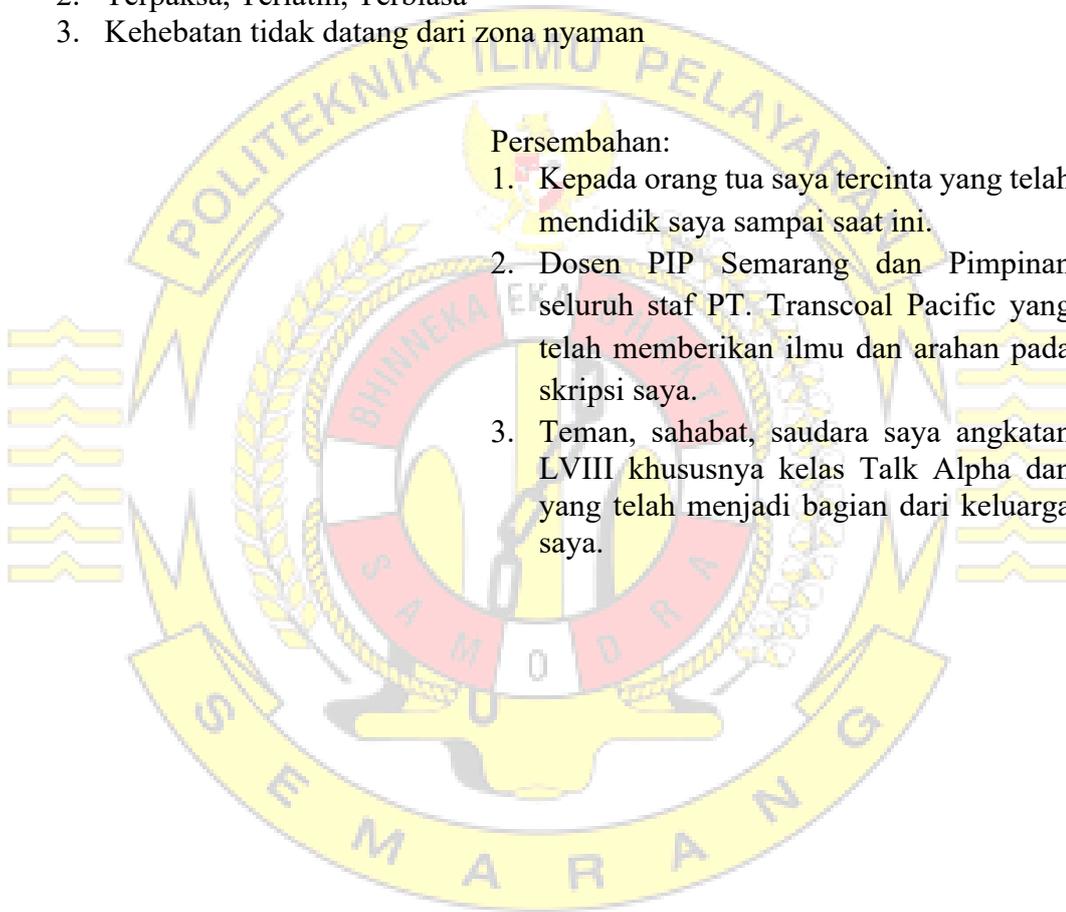
MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

1. ” Boleh jadi kamu membenci sesuatu padahal ia amat baik bagimu, dan boleh jadi pula kamu menyukai sesuatu padahal ia amat buruk bagimu, Allah mengetahui sedang kamu tidak mengetahui”
(QS. Al-Baqarah:216)
2. Terpaksa, Terlatih, Terbiasa
3. Kehebatan tidak datang dari zona nyaman

Persembahan:

1. Kepada orang tua saya tercinta yang telah mendidik saya sampai saat ini.
2. Dosen PIP Semarang dan Pimpinan seluruh staf PT. Transcoal Pacific yang telah memberikan ilmu dan arahan pada skripsi saya.
3. Teman, sahabat, saudara saya angkatan LVIII khususnya kelas Talk Alpha dan yang telah menjadi bagian dari keluarga saya.



PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang senantiasa memberikan rahmat dan hidayah - Nya sehingga karya ilmiah penelitian ini dapat terselesaikan dengan baik. Penelitian ini mengambil judul “Analisis *Jump Ship* pada Aktivitas Operasional MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific.” yang telah terselesaikan berdasarkan data - data yang diperoleh selama melaksanakan penelitian. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) program D IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dengan penuh rasa hormat, peneliti menyampaikan rasa terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, doa serta bimbingan yang sangat berarti. Kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P. selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Jose Beno, S.ST., M.Si. selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang dengan sabar dan penuh tanggung jawab dalam memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan selama proses penyusunan skripsi.
4. Bapak Amad Narto, M.Pd, M.Mar.E selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan penuh tanggung jawab

memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan selama proses penyusunan skripsi.

5. Seluruh dosen dan pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat.
6. Seluruh staf, pegawai dan senior yang bekerja di perusahaan PT. Transcoal Pacific yang telah membimbing dan membantu peneliti serta memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada peneliti untuk melaksanakan praktik darat.
7. Ibu, bapak, adik serta keluarga peneliti yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi kepada peneliti selama proses hidup yang dijalani peneliti.
8. Teman dan sahabat peneliti serta teman – teman Taruna / Taruni Angkatan LVIII khususnya TALK Alpha yang menjadi saudara selama saya menjalani pendidikan di kampus tercinta ini.

Untuk itu semua kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak. Besar harapan penulis semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat khususnya bagi penulis, umumnya bagi semua pihak.

Semarang,.....

Peneliti

KARTIKA OKTAVIA R.

NIT. 582111317914 K

ABSTRAKSI

Rohmah, Kartika Oktavia. 2025. “*Analisis Jump Ship pada Aktivitas Operasional MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Jose Beno, S.ST., M.Si., Pembimbing II: Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E.

Meninggalkan kapal tanpa konfirmasi dari pihak kapal dan perusahaan dapat mengganggu operasional kapal. Tindakan ini berpotensi merusak reputasi perusahaan dan dapat menimbulkan konsekuensi hukum bagi individu yang melakukannya. PT. Transcoal Pacific menghadapi kasus *jump ship* pada tanggal 7 Mei 2024. Sebelum kejadian, *Chief Officer* MV. Queen Aliyah menghadap kepada *Junior Manager Crewing* pada saat kunjungan ke kapal. *Chief Officer* tersebut bertanya mengenai prosedur *notice sign off* kepada *Junior Manager Crewing*. Dijelaskan bahwa untuk melakukan *notice off* harus memberikan konfirmasi kepada pihak *fleet* dan pihak *crewing* minimal satu bulan sebelumnya. *Jump ship* tersebut membuat banyak kerugian di PT. Transcoal Pacific. Rumusan masalah pada penelitian ini yaitu faktor yang menyebabkan *crew* MV. Queen Aliyah melakukan *jump ship*, dampak yang terjadi akibat *jump ship crew* di MV. Queen Aliyah, dan bagaimana upaya PT. Transcoal Pacific dalam mengatasi terjadinya *jump ship* di MV. Queen Aliyah. Tujuannya untuk mengetahui dan mengevaluasi faktor yang menyebabkan *crew* MV. Queen Aliyah melakukan *jump ship*, dampak yang terjadi akibat *jump ship crew* di MV. Queen Aliyah, dan bagaimana upaya PT. Transcoal Pacific dalam mengatasi terjadinya *jump ship* di MV. Queen Aliyah.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif dengan menguraikan secara lengkap dan sistematis mengenai kasus *jump ship crew* MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific. penelitian menggunakan teknik pengumpulan data seperti observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka selama melakukan penelitian dengan berbagai narasumber. Data kemudian dianalisis dengan berbagai teknik yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Selanjutnya, data tersebut diuji keabsahannya dengan sistem triangulasi.

Penelitian ini menghasilkan faktor yang menyebabkan terjadinya *jump ship* yaitu keinginan berlayar di perairan lokal dan tidak bisa jauh dengan keluarga. Hal tersebut berdampak pada kerugian keuangan perusahaan dan tambahan pekerjaan untuk tim *crewing*. Upaya yang dilakukan oleh PT. Transcoal Pacific untuk mengatasi masalah tersebut yaitu dengan membuat pengaturan rotasi *crew* yang lebih baik dan melakukan *swap crew* dari kapal lain.

Kata Kunci: *jump ship*, *crewing*, operasional kapal

ABSTRACT

Rohmah, Kartika Oktavia. 2025. “*Jump Ship Analysis on Operational Activities of MV. Queen Aliyah at PT. Transcoal Pacific*”. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Jose Beno, S.ST., M.Sc., Advisor II: Dr. Amad Narto, M.Pd., M.Mar.E.

Leaving the ship without confirmation from the ship and the company can disrupt the ship's operations. This action has the potential to damage the company's reputation and can have legal consequences for the individual who does it. PT. Transcoal Pacific faced a jump ship case on May 7, 2024. Before the incident, the Chief Officer of MV. Queen Aliyah met with the Junior Manager Crewing during a visit to the ship. The Chief Officer asked the Junior Manager Crewing about the notice sign off procedure. It was explained that to do a notice off, confirmation must be given to the fleet and crewing at least one month in advance. The jump ship caused a lot of losses at PT. Transcoal Pacific. The formulation of the problem in this study is the factors that caused the crew of MV. Queen Aliyah to jump ship, the impacts that occurred due to the jump ship crew on MV. Queen Aliyah, and how PT. Transcoal Pacific tried to overcome the occurrence of jump ship on MV. Queen Aliyah. The aim is to find out and evaluate the factors that caused the crew of MV. Queen Aliyah to jump ship, the impacts that occurred due to the jump ship crew on MV. Queen Aliyah, and how PT. Transcoal Pacific tried to overcome the occurrence of jump ship on MV. Queen Aliyah.

The research method used in this study is a descriptive qualitative method by describing completely and systematically the case of the jump ship crew of MV. Queen Aliyah at PT. Transcoal Pacific. The study uses data collection techniques such as observation, interviews, documentation, and literature studies during research with various sources. The data is then analyzed using various techniques, namely data reduction, data presentation, and drawing conclusions. Furthermore, the data is tested for validity with a triangulation system.

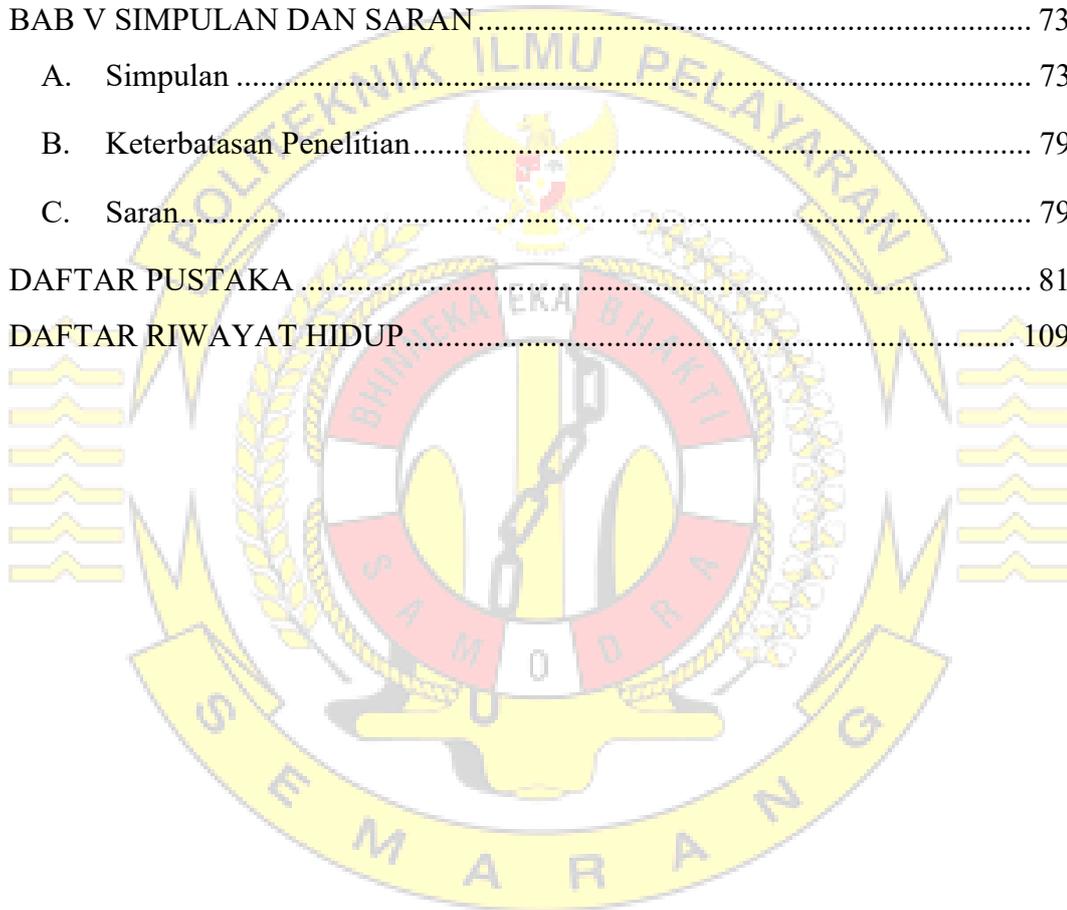
This study produces factors that cause jump ships, namely the desire to sail in local waters and not being able to be far from family. This has an impact on the company's financial losses and additional work for the crewing team. Efforts made by PT. Transcoal Pacific to overcome this problem are by making better crew rotation arrangements and swapping crews from other ships.

Keywords: jump ship, crewing, ship operations

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian.....	21
BAB III METODE PENELITIAN.....	24
A. Metode Penelitian.....	24
B. Tempat Penelitian.....	25
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	26
D. Teknik Pengumpulan Data.....	27
E. Instrumen Penelitian.....	31
F. Teknik Analisis Data.....	32

G. Pengujian Keabsahan Data.....	34
BAB IV HASIL PEMBAHASAN.....	36
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	36
B. Deskripsi Data.....	38
C. Temuan.....	57
D. Pembahasan Hasil Penelitian	60
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	73
A. Simpulan	73
B. Keterbatasan Penelitian.....	79
C. Saran.....	79
DAFTAR PUSTAKA	81
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	109



DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Kisi-kisi Instrumen Observasi.....	31
Tabel 3. 2 Kisi-kisi Instrumen Wawancara.....	32
Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....	36

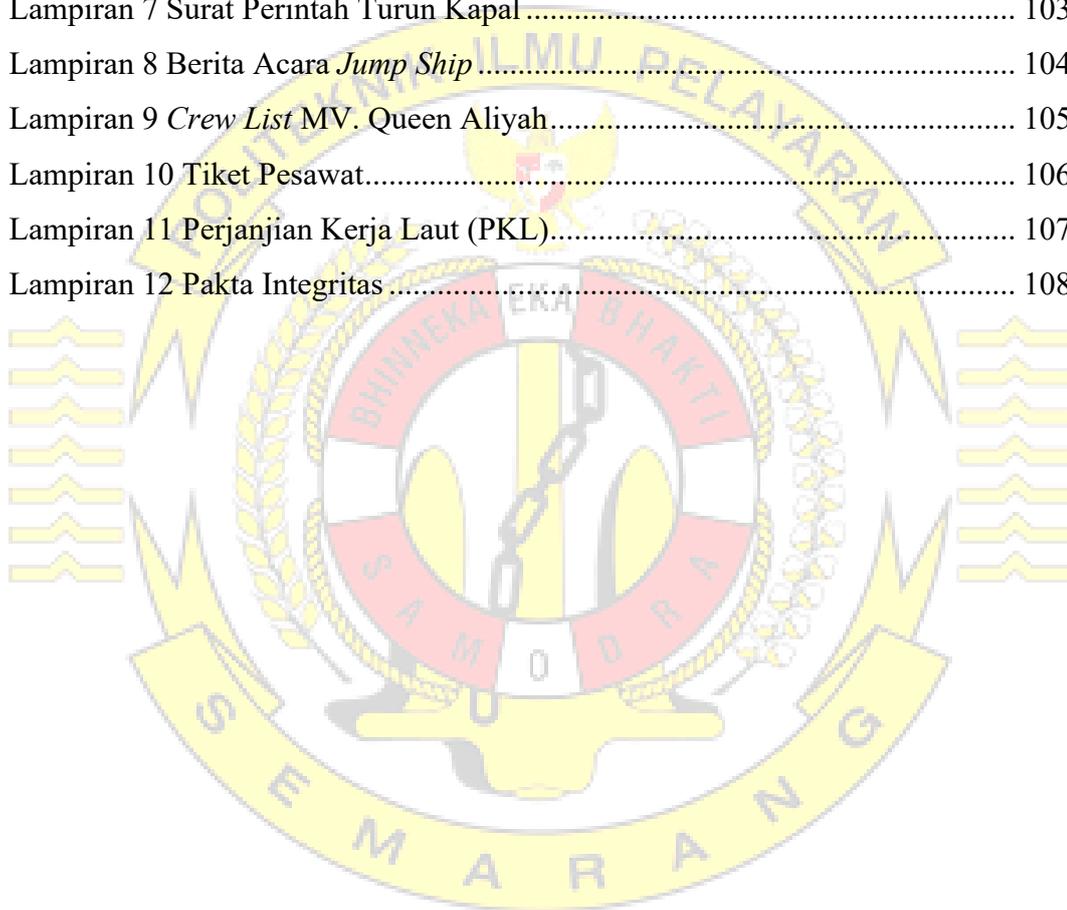


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Pakta Integritas <i>Crew</i>	11
Gambar 2. 2 Form Penilaian <i>Crew</i>	15
Gambar 2. 3 Prosedur Perekrutan <i>Crew</i>	15
Gambar 2. 4 MV. Queen Aliyah	17
Gambar 2. 5 <i>Crew List</i> MV. Queen Aliyah	17
Gambar 2. 6 <i>Ship Particular</i>	18
Gambar 2. 7 Bakrie Tower.....	19
Gambar 2. 8 Kantor PT. Transcoal Pacific (Bakrie Tower lantai 9).....	20
Gambar 2. 9 Jenis Armada PT. Transcoal Pacific	21
Gambar 2. 10 Kerangka Penelitian	23
Gambar 4. 1 Berita Acara Kapal.....	39
Gambar 4. 2 Surat <i>Off Crew</i>	40
Gambar 4. 3 Surat <i>On Chief Officer</i>	42
Gambar 4. 4 <i>Curriculum Vitae (CV) Chief Officer</i>	42
Gambar 4. 5 Kunjungan Kapal oleh <i>Junior Manager Crewing</i>	43
Gambar 4. 6 Kartu Keluarga <i>Chief Officer</i>	44
Gambar 4. 7 <i>Interview</i> Peneliti dengan <i>Chief Officer</i>	45
Gambar 4. 8 Elektronik Tiket <i>Chief Officer</i>	47
Gambar 4. 9 <i>Speed Boat</i> untuk <i>Chief Officer</i> Pengganti.....	48
Gambar 4. 10 <i>Blacklist Chief Officer</i> di sistem PT. Transcoal pacific	49
Gambar 4. 11 Sistem <i>Payroll</i> Tavia.....	50
Gambar 4. 12 <i>Meeting</i> oleh Tim <i>Crewing</i>	51
Gambar 4. 13 Berita Acara <i>Hand Over</i> dan <i>Swap Chief Officer</i>	53
Gambar 4. 14 Wawancara dengan <i>Crewing Admin</i>	54
Gambar 4. 15 Struktur Organisasi PT. Transcoal Pacific	57
Gambar 4. 16 Sistem/ <i>Web</i> Tavia.....	58
Gambar 4. 17 <i>Whatsapp Group Daily Update-Crewing and Crew</i>	59
Gambar 4. 18 Peraturan Pemerintah RI No 7 Tahun 2000 Tentang Kelautan..	60
Gambar 4. 19 Kontrak Kerja.....	61

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Naskah Wawancara dengan Narasumber	84
Lampiran 2 Foto Peneliti di Kantor PT. Transcoal Pacific	96
Lampiran 3 Foto Dokumentasi Wawancara.....	97
Lampiran 4 Struktur Organisasi PT. Transcoal Pacific	100
Lampiran 5 <i>Curriculum Vitae</i> (CV).....	101
Lampiran 6 Surat Perintah Naik Kapal	102
Lampiran 7 Surat Perintah Turun Kapal	103
Lampiran 8 Berita Acara <i>Jump Ship</i>	104
Lampiran 9 <i>Crew List</i> MV. Queen Aliyah.....	105
Lampiran 10 Tiket Pesawat.....	106
Lampiran 11 Perjanjian Kerja Laut (PKL).....	107
Lampiran 12 Pakta Integritas	108



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, awak kapal merupakan orang yang melakukan pekerjaan di kapal atau dipekerjakan oleh pemilik atau operatornya untuk melaksanakan tugas di atas kapal menurut jabatannya. Kualitas awak kapal sangat krusial untuk mempertahankan reputasi perusahaan. Telah terdapat pada *Maritim Labour Convention* (MLC) bahwa dalam proses perekrutan dan penempatan awak kapal, terdapat beberapa aspek penting yang perlu diperhatikan, antara lain pemeriksaan kesehatan, kelengkapan dokumen identitas calon awak kapal, perlindungan terhadap hak dan kewajiban baik dari pihak perusahaan maupun awak kapal, tata cara atau prosedur dalam setiap tahapan perekrutan, serta rincian isi dari kontrak kerja laut yang disepakati. *Crew* yang kompeten dan profesional mampu menjamin operasional yang aman dan efisien, mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan serta meningkatkan kepuasan pelanggan. Awak kapal yang berkualitas membuat citra dan kepercayaan di kalangan *client* dan mitra, serta meningkatkan daya saing dalam industri pelayaran.

Salah satu perusahaan pelayaran yang aktif di bidang pengangkutan adalah PT. Transcoal Pacific. PT. Transcoal Pacific merupakan sebuah perusahaan pelayaran yang fokus pada jasa transportasi laut, khususnya dalam bidang pengangkutan batu bara di perairan Indonesia. PT. Transcoal Pacific mengoperasikan berbagai jenis kapal yang dimiliki, seperti *tug boat*, *barge*,

floating crane maupun *mother vessel* untuk melayani berbagai industri di Indonesia.

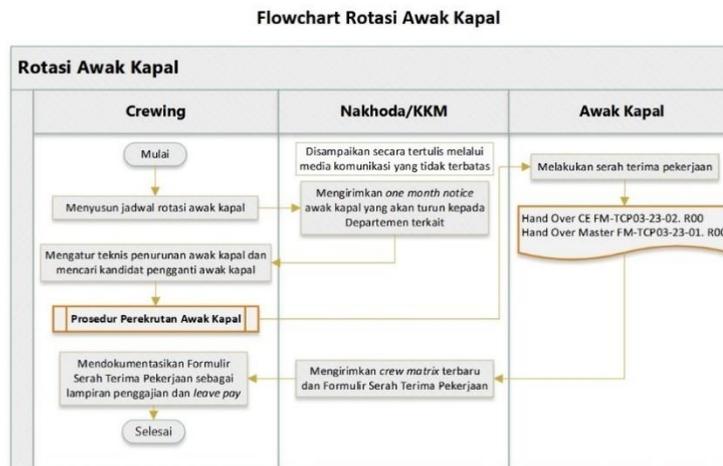
Terdapat laporan mengenai sebuah pelanggaran pada tanggal 7 Mei 2024, yaitu *Chief Officer* di sebuah *mother vessel* bernama MV. Queen Aliyah melakukan tindakan *jump ship* atau melarikan diri dari kapal. *Chief Officer* tersebut meninggalkan tanggung jawab sebagai awak kapal tanpa perintah dan tanpa melakukan *notice* kepada pihak perusahaan. Mengacu pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) kejadian tersebut merupakan tindakan yang tidak sesuai dan bentuk ingkar janji antara *crew* dengan perusahaan. MV. Queen Aliyah berada di Pelabuhan Tanjung Buyut Palembang untuk memuat batubara curah selama satu minggu dan akan meninggalkan pelabuhan pada tanggal 8 Mei 2024. Operasional kapal tertunda selama empat hari dan tidak dapat melakukan *clearance out* dari pelabuhan karena tidak memenuhi persyaratan awak kapal.

Jump ship yang terjadi di MV. Queen Aliyah mengakibatkan terganggunya keseluruhan operasional kapal. Kapal mengalami *delay* dalam pelaksanaan *clearance out* dari Pelabuhan Tanjung Buyut Palembang akibat kekosongan jabatan di atas kapal. Tindakan ini juga berpotensi merusak reputasi perusahaan dan dapat menimbulkan konsekuensi hukum bagi individu yang melakukannya. Kapal harus memenuhi persyaratan awak kapal sesuai pada UU No. 17 Tahun 2008 yang menyebutkan bahwa setiap kapal harus dilengkapi dengan awak kapal yang memiliki kualifikasi dan kompetensi sesuai standar yang ditetapkan oleh peraturan nasional maupun internasional. Kekosongan posisi di atas kapal harus segera dipenuhi untuk meninggalkan pelabuhan.

Bosun MV. Queen Aliyah yang merupakan rekan kerja *Chief Officer* yang melakukan kasus *jump ship* mengungkapkan bahwa penyebab dari *jump ship* oleh *Chief Officer* MV. Queen Aliyah yaitu didasarkan pada *project* perusahaan yang mengharuskan MV. Queen Aliyah berlayar ke India. *Chief Officer* memiliki keinginan dan niat yang kuat untuk berlayar di perairan lokal agar dapat bekerja dengan nyaman, aman, serta faktor keinginan untuk selalu dekat dengan keluarga. *Chief Officer* memiliki background karir yang sebagian besar berlayar di dalam negeri. Hal tersebut didorong dengan waktu yang terbatas, sehingga *Chief Officer* tidak dapat melakukan *sign off* maupun *swap* atau pindah kapal ke kapal yang beroperasi di Indonesia sesuai prosedur yang ditetapkan oleh PT. Transcoal Pacific.

Berdasarkan hasil wawancara dengan *junior manager crewing*, *Chief Officer* MV. Queen Aliyah menghadap kepada *junior manager crewing* pada saat kunjungan ke MV. Queen Aliyah di Pelabuhan Tanjung Buyut Palembang pada tanggal 1 Mei 2024. *Chief officer* bertanya mengenai prosedur *notice sign off* dan *swap* kepada *junior manager crewing*. Dijelaskan bahwa untuk melakukan *notice off* maupun *swap* harus memberikan konfirmasi kepada divisi *fleet* dan divisi *crewing* minimal satu bulan sebelumnya. Hal tersebut mengacu pada *Standard Operating Procedure* (SOP) mengenai *crew swap* di PT. Transcoal Pacific. Segala bentuk perputaran dan rotasi *crew* telah diatur dengan jelas oleh PT. Transcoal Pacific, sehingga setiap proses pergantian *crew* di atas kapal dapat dilakukan secara terstruktur dan tidak menghambat jalannya operasional setiap kapal. Aturan ini bertujuan untuk menjamin ketersediaan

crew pengganti yang sesuai dengan posisi atau jabatan yang dibutuhkan di atas kapal.



Gambar 1. 1 SOP Perekrutan *Crew*
Sumber: PT. Transcoal Pacific 2024

Menindaklanjuti kasus *jump ship* yang terjadi, PT. Transcoal Pacific melakukan *blacklist* internal perusahaan dan denda kepada *Chief Officer* sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati oleh kedua belah pihak pada pakta integritas. Sanksi yang tegas diharapkan mampu mengurangi kasus serupa terulang kembali di masa yang akan datang. PT. Transcoal Pacific menanggulangi kejadian tersebut dengan menugaskan tim *crewing* untuk segera mencari pengganti *Chief Officer* untuk menggantikan posisi tersebut, sehingga tim *crewing* memutuskan untuk melakukan *crew swap* atau memindahkan *crew* dari kapal lain, yaitu MV. Aliyah Pratama yang sedang beroperasi di Pelabuhan Lontar.

PT. Transcoal Pacific mengalami kerugian yang relatif besar akibat *jump ship* yang terjadi di MV. Queen Aliyah berupa biaya *crew change*. Biaya tambahan untuk transportasi darat, laut, maupun udara menjadi beban dan

tanggung jawab perusahaan yang harus dibayarkan untuk kelancaran rotasi *crew* yang terkait dalam kasus *jump ship* yang terjadi. Rotasi harus diatur dengan memperhatikan skala prioritas setiap kapal, sehingga tidak terdapat gangguan operasional kapal. PT. Transcoal Pacific melakukan *swap* dari MV. Aliyah Pratama untuk mengatasi kasus *jump ship* di MV. Queen Aliyah, rotasi tersebut dianggap paling efektif dan efisien, karena perusahaan tidak mempunyai banyak waktu untuk mencari dan merekrut *Chief Officer* baru untuk MV. Queen Aliyah.

Kapal harus mempunyai awak yang kompeten dan bertanggung jawab untuk memastikan operasional berjalan lancar. Perusahaan pelayaran memiliki peran penting untuk mendukung perekonomian dan pembangunan, terutama di negara kepulauan seperti Indonesia. Perusahaan pelayaran perlu melakukan seleksi yang ketat guna memastikan bahwa *crew* yang direkrut memiliki keahlian, pengetahuan, dan pengalaman yang sesuai. Proses ini memastikan bahwa *crew* yang terpilih mampu bekerja di bawah tekanan, memahami tanggung jawab mereka, dan dapat beradaptasi dengan kondisi kerja yang menantang di dunia kerja.

Dunia pelayaran kini banyak mengalami permasalahan terkait *crew* yang kurang mampu berkomitmen terhadap pekerjaan. Hal tersebut sering menimbulkan masalah operasional, seperti ketidakstabilan tugas, *jump ship*, serta gangguan \ kinerja dan reputasi perusahaan. Situasi ini menjadikan proses *recruitment* dan pelatihan *crew* semakin krusial untuk memastikan bahwa *crew* yang dipilih memiliki rasa tanggung jawab dan loyalitas yang tinggi.

Peneliti belajar di divisi *crewing department* PT. Transcoal Pacific pada saat melaksanakan penelitian. Peneliti mendapat tugas untuk melakukan *input data* dan informasi *crew* pada sistem/*web* yang dimiliki perusahaan yang bernama Tavia dan menyiapkan *Personal Protective Equipment (PPE) crew* sebelum *crew* tersebut *on board*. PPE berfungsi untuk melindungi *crew* dari cedera dan penyakit yang disebabkan oleh berbagai risiko di lingkungan kerja (Hendriawan, 2021). Peneliti juga mendapat sejumlah tugas tambahan, antara lain melakukan pengecekan masa berlaku sertifikat *crew* dan membantu tim *payroll* dalam pengecekan gaji *crew*. Deskripsi di atas menunjukkan bahwa peneliti bermaksud untuk melakukan penelitian dan mengambil judul “**Analisis *Jump Ship* pada Aktivitas Operasional MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific**”

B. Fokus Penelitian

Agar penelitian ini lebih terarah, peneliti hanya fokus pada kasus *jump ship* oleh *Chief Officer* MV. Queen Aliyah pada PT. Transcoal Pacific selama peneliti menjalani praktik darat dari 22 Januari 2024 hingga 12 Juli 2024.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan yang terdapat pada latar belakang di atas, rumusan masalah yang diambil oleh peneliti antara lain:

1. Apa saja faktor yang menyebabkan *Chief Officer* MV. Queen Aliyah melakukan *jump ship*?
2. Apa dampak yang terjadi akibat *jump ship* *Chief Officer* MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific?

3. Bagaimana upaya PT. Transcoal Pacific dalam mengatasi terjadinya *jump ship* di MV. Queen Aliyah?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan peneliti menyusun skripsi ini diantaranya:

1. Untuk mengetahui dan mengevaluasi faktor yang menyebabkan *Chief Officer* MV. Queen Aliyah melakukan *jump ship*.
2. Untuk mengetahui dan mengevaluasi dampak yang terjadi akibat *jump ship* *Chief Officer* MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific.
3. Untuk mengetahui dan mengevaluasi upaya PT. Transcoal Pacific dalam mengatasi terjadinya *jump ship* di MV. Queen Aliyah.

E. Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi:

1. Secara teoretis,

Manfaat dari penelitian ini yaitu diharapkan dapat menambah informasi, pengetahuan, dan pemahaman secara teoritis pada "Analisis *Jump Ship* pada Aktivitas Operasional MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific".

2. Secara praktis

Penelitian ini memiliki manfaat praktis sebagai berikut:

- a. Perusahaan

Sebagai landasan oleh PT. Transcoal Pacific dalam pengambilan keputusan serta sebagai alasan untuk mempertimbangkan dan meningkatkan kinerja guna menghindari kasus *jump ship crew on*

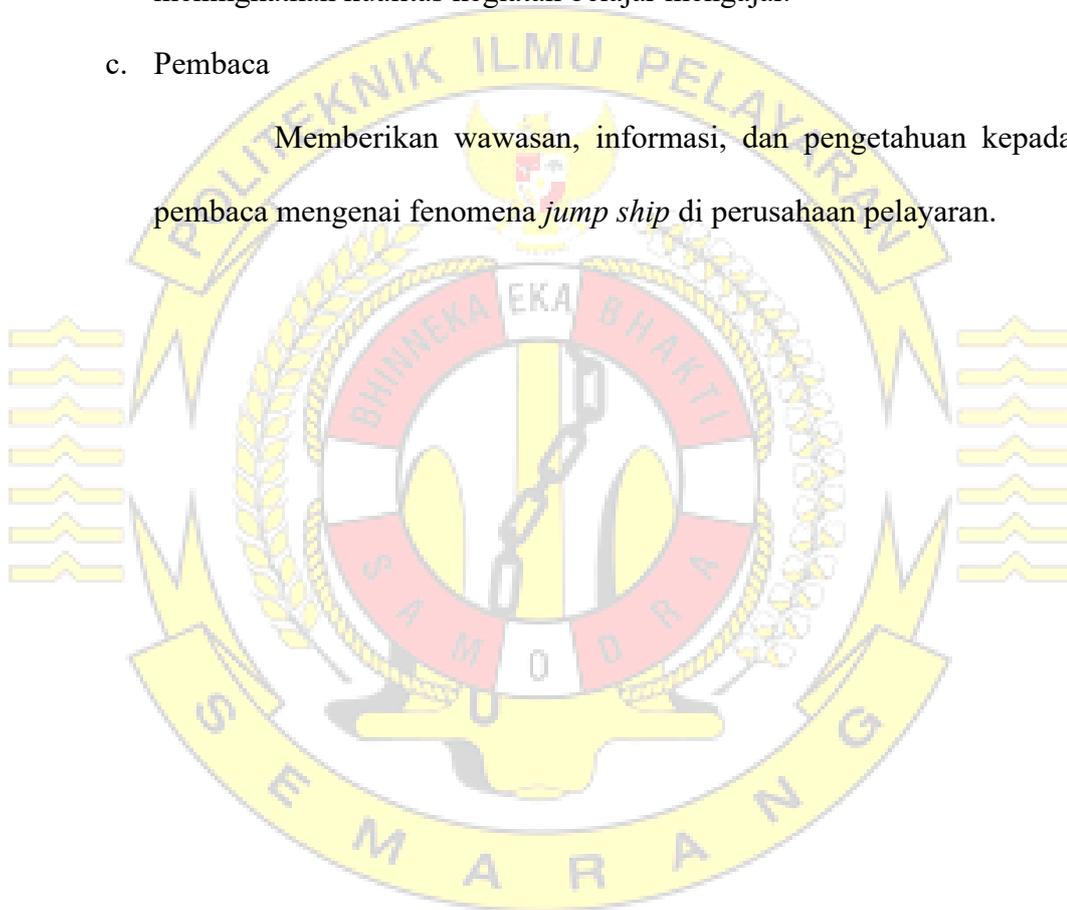
board.

b. Lembaga Pendidikan

Untuk menambah daftar referensi di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang terkait kasus *jump ship crew on board* di suatu perusahaan serta sebagai *literature* dalam aktivitas pembelajaran guna meningkatkan kualitas kegiatan belajar mengajar.

c. Pembaca

Memberikan wawasan, informasi, dan pengetahuan kepada pembaca mengenai fenomena *jump ship* di perusahaan pelayaran.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Analisis

Analisis adalah upaya untuk mengorganisir data dari observasi, wawancara, dan sumber lainnya secara sistematis untuk meningkatkan pemahaman mengenai kasus yang mereka pelajari dan menyampaikan hasil penelitian mereka kepada orang lain (Millah et al., 2023).

Analisis adalah kegiatan berpikir yang melibatkan pemilahan, penguraian, dan pembedaan suatu hal untuk diklasifikasikan menjadi beberapa komponen guna mengenali hubungan satu sama lain, sehingga dapat memahami dengan tepat dan menyeluruh (Farhana et al., 2022).

Aktivitas membahas dan melakukan pemahaman mengenai data dengan tujuan mencari makna, interpretasi, dan kesimpulan disebut analisis data (Abdul, 2020).

Pengertian analisis menurut peneliti adalah serangkaian kegiatan yang memperhatikan berbagai objek, fenomena, dan informasi yang dikumpulkan dari gambaran umum menuju penjelasan lebih rinci, dengan tujuan untuk dipahami, diselesaikan, dan dievaluasi, kemudian diuraikan menjadi bagian-bagian kecil yang mudah dipahami.

2. *Jump Ship*

Jump ship adalah istilah yang terdiri dari dua kata yang memiliki arti baru, yang tidak saling berkaitan dengan arti harfiah dari kata-kata

pembentuknya, atau yang disebut sebagai *idiom*. Maka dari itu, *jump ship* dalam bahasa Inggris *idiom* merujuk pada tindakan seseorang meninggalkan pekerjaannya atau tanggung jawabnya secara tiba-tiba dan tanpa peringatan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), istilah *jump ship* dapat diterjemahkan sebagai tindakan "lompat kapal", yang mengacu pada situasi di mana awak kapal meninggalkan kapal tanpa izin. Ungkapan ini sering digunakan untuk menggambarkan peristiwa di mana seorang pelaut atau *crew* kapal kabur dari tanggung jawabnya, yang mungkin disebabkan oleh berbagai faktor, seperti ketidakpuasan dalam pekerjaan atau kesempatan kerja yang lebih baik di daratan.

Jump ship sering digunakan untuk menggambarkan situasi di mana awak atau *crew* kapal melarikan diri dari kapal dan meninggalkan tanggung jawab mereka sebagai bagian dari awak kapal (Faiztri Susanto & Wahyu Hermanto, 2020).

Jump ship merupakan pelanggaran yang dapat mengganggu kelancaran aktivitas kapal maupun perusahaan. Berdasarkan Pasal 143 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan bahwa nakhoda memiliki kewenangan untuk menjatuhkan sanksi disiplin kepada setiap Anak Buah Kapal (ABK) yang melakukan pelanggaran, seperti: meninggalkan kapal tanpa seizin nakhoda, terlambat kembali ke kapal, lalai dalam menjalankan tugas, menolak perintah kerja, bertindak tidak tertib, atau menunjukkan perilaku yang tidak pantas. Penjelasan tersebut mencerminkan bahwa setiap pelanggaran akan mendapatkan konsekuensi

sesuai dengan peraturan yang berlaku. Pakta integritas yang ditandatangani oleh *crew* dan perusahaan juga mengatur dengan jelas bahwa *crew* yang melakukan pelanggaran akan dikenakan denda dan *blacklist* dari perusahaan.

TRANSKOAL PACIFIC

SURAT PERNYATAAN KRU/AWAK KAPAL(PAKTA INTEGRITAS)

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Lengkap : [REDACTED]
 Tempat Tanggal Lahir : [REDACTED]
 Kode Pelaut (Seafarer Code) : [REDACTED]

Saya berjanji dan menyatakan sesuai di bawah ini :

- Bekerja dengan baik/rajin
- Berkomitmen untuk melaksanakan perawatan segala jenis perlengkapan kapal sesuai dengan sistem perawatan terencana (PMS) yang ditetapkan oleh perusahaan, serta secara berkala melaporkan kondisi setiap perlengkapan di atas kapal sesuai dengan kondisi yang sebenarnya diimplementasikan dengan baik dan sebagaimana yang tercantum dalam ISM Code.
- Patuh pada perintah atasan dan Karyawan Darat.
- Sesakit-sakitnya bersedia di mutasi jika di minta dengan atau tanpa pemberitahuan sebelumnya.
- Saya tidak meminum-minuman keras dan makok-mabokkan termasuk narkoba dan siap di pidanakan jika saya di temukan melakukan tindak pidana.
- Tidak mau menjual BBM/inventaris kapal atau inventaris kantor
- Tidak mencuri milik orang lain / Perusahaan
- Saya dapat menjaga rahasia dan kepercayaan yang telah diberikan oleh perusahaan
- Tidak membawa wanita ke lingkungan kerja.
- Tidak memberikan sesuatu apapun baik dalam bentuk barang maupun materi kepada karyawan TEL GROUP (PT ETI, PT. SML, PT. TCP, PT RMT) untuk dapat diterima menjadi crew kapal.
- Tidak akan berkelahi atau melakukan sesuatu yang dapat menimbulkan suasana tidak aman, tidak nyaman dan tidak tenang diatas kapal.
- Jika saya tidak finish contract dan menyelesaikan kontrak kerja PKWT saya, saya bersedia membayar biaya-biaya yang sudah di keluarkan oleh TEL GROUP (PT. ETI, PT. SML, PT. TCP, PT RMT) termasuk sanksi-sanksi lainnya yang di tetapkan oleh perusahaan.
- Apabila terjadi kehilangan barang dan kerusakan barang apapun di atas kapal akan menjadi tanggung jawab saya dan crew kapal lain tanpa terkecuali.
- Menyerahkan dua sertifikat COP asli untuk disimpan di kantor pusat.
- Mengikuti semua peraturan perusahaan yang telah di tetapkan oleh pihak perusahaan.

Jika salah satu atau sebagian pernyataan dari No. 1-15 saya langgar, maka saya bersedia **DIBERHENTIKAN/OFF** tanpa ada melakikan tuntutan apapun pada Perusahaan/Perusahaan di bawah manajemen TEL Group (PT. ETI, PT. SML, PT. TCP, PT. RMT), menjamin untuk mengganti semua kerugian perusahaan yang disebabkan karena tindakan saya tersebut, dan saya siap tidak menerima Sisa Gaji, Pesangon, Kompensasi, Premi, Uang Transport dan Tiket Pemulangan saya dan saya tidak akan melakukan tuntutan apapun ke pihak Perusahaan di bawah manajemen TEL Group (PT. ETI, PT. SML, P. ITCP, PT. RMT) di salah satu perusahaan TEL Group di mana saya di pekerjakan. Demikian Surat pernyataan ini saya tanda tangani dalam keadaan sadar, sehat jasmani dan rohani, dan mengakui bahwa surat pernyataan saya ini adalah bagian yang tidak dapat dipisahkan dari Perjanjian Kerja Laut saya yang di keluarkan oleh Pihak Kesyahbandaran.

Demikian surat perjanjian ini saya buat agar dapat dimaklumi, tanpa ada paksaan dari orang lain.

Jakarta, 26 Februari 2024

Gambar 2. 1 Pakta Integritas *Crew*
Sumber: PT. Transcoal Pacific 2024

Dari berbagai pengertian *jump ship* di atas, peneliti menyimpulkan bahwa istilah ini merujuk pada tindakan seorang awak kapal yang meninggalkan kapal serta mengabaikan tanggung jawabnya yang terikat dalam kontrak kerja tanpa melakukan peringatan atau konfirmasi dari kapal maupun perusahaan.

3. Aktivitas Operasional

Aktivitas operasional adalah serangkaian kegiatan yang menjadi sumber utama pendapatan bagi sebuah entitas bisnis yang melakukan usaha. Kegiatan ini akan menghasilkan arus kas yang penting bagi kelancaran

usaha entitas bisnis guna mencapai tujuan yang ditetapkan (Muanas & Prakoso, 2022).

Menurut Jay Heizer dan Berry Rander dalam Prayogi (2021) Serangkaian tindakan yang dikenal sebagai aktivitas operasional berfungsi untuk menghasilkan nilai berupa barang maupun jasa dengan proses pengubahan input menjadi output.

Aktivitas operasional pada penelitian ini terletak pada keterlambatan MV. Queen Aliyah akibat kapal tidak dapat melakukan *clearance out* dari Pelabuhan Tanjung Buyut Palembang. Hal tersebut berujung pada terganggunya operasional kapal yang mengharuskan PT. Transcoal Pacific segera melengkapi kekosongan jabatan *Chief Officer* yang terjadi di MV. Queen Aliyah. *Crewing department* perlu menyesuaikan kembali perencanaan operasional seluruh kapal untuk mengatur rotasi kapal. Proses pergantian *crew* melalui *crew swap* menjadi langkah efektif dan efisien dalam pemulihan operasional kapal, dimana seluruh prosedur administratif, teknis, dan logistik harus segera diselesaikan agar kapal dapat melanjutkan pelayaran tanpa menimbulkan keterlambatan lebih lanjut di pelabuhan tujuan berikutnya.

Secara umum, aktivitas operasional memiliki makna yaitu berbagai aktivitas yang dilakukan oleh perusahaan maupun organisasi dalam menjalankan bisnis, usaha, dan kegiatan sehari-hari guna menghasilkan barang maupun jasa, mencari laba dan mencukupi kebutuhan pelanggan.

4. *Crew* atau Awak Kapal

Menurut Rohmah dalam Hartanto (2022) *Crew* kapal adalah bagian dari sistem yang mendukung operasi kapal dengan lancar dan aman mulai dari keberangkatan di pelabuhan muat sampai tiba di pelabuhan akhir atau lokasi bongkar.

Awak kapal adalah bagian dari sistem yang berperan dalam mendukung keberlangsungan dan keselamatan operasional kapal, dari memasuki pelabuhan keberangkatan hingga pelabuhan tujuan (Hafisah Maharani & David Ginting, 2023).

Crew adalah orang-orang yang dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas yang tercantum dalam buku siji. Perwira kapal dan Anak Buah Kapal merupakan jenis-jenis dari awak kapal (T Laila, 2023).

Menurut Ginting (2021) Awak kapal dikelompokkan menjadi dua kelompok, yaitu perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK):

1. Perwira kapal:
 - a. *Deck*: Kapten (*Captain*), Mualim I (*Chief Mate*), Mualim II (*2nd Mate*), dan Mualim III (*3rd Officer*).
 - b. *Engine*: Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*), Masinis I (*1st Engineer*), Masinis II (*2nd Engineer*), dan Masinis III (*3rd Engineer*).
2. Anak Buah Kapal (ABK):
 - a. *Deck*: Bosun (*Boatswain*), *Able Bodied Seaman* (AB), *Ordinary Seaman* (OS), *Mess Boy* atau *cook* (koki), dan *Chief Cook*.
 - b. *Engine*: *Oiler* (OLR) serta *Wiper* (WPR).

Berdasarkan uraian di atas, *crew* merupakan individu yang melakukan pekerjaan di atas kapal dan memiliki peran penting dalam mendukung keberlangsungan dan keselamatan operasional kapal sejak memasuki pelabuhan awal hingga pelabuhan tujuan.

3. *Crewing*

Crewing merupakan bagian dari perusahaan pelayaran yang bertanggung jawab untuk menyiapkan semua persyaratan pelaut sesuai dengan pekerjaan mereka di buku siji (Wulandari et al., 2024).

Menurut Cisto dalam Fabiola Bulimasena Luturmas, Rakhel Lia (2023) *crewing* merupakan bagian dari perusahaan pelayaran yang bertugas mempersiapkan seluruh persyaratan bagi seorang pelaut sebelum naik ke kapal, serta melakukan koordinasi dengan pihak kapal untuk memastikan jadwal pergantian awak kapal (*crew change*) berjalan sesuai rencana.

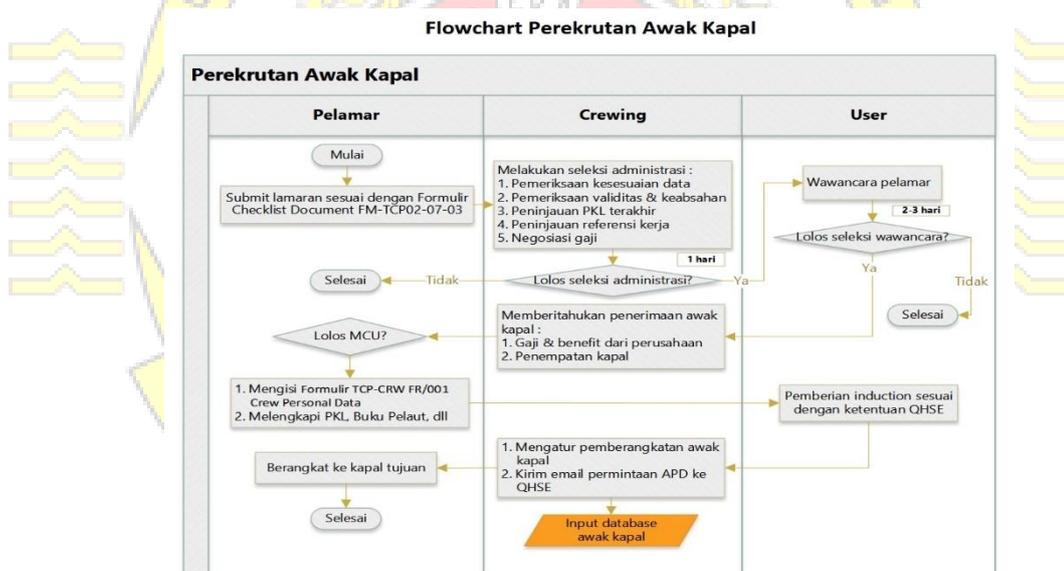
Crewing atau pengawakan kapal adalah bagian yang memberikan pelayanan untuk mewakili perusahaan pelayaran asing maupun perusahaan pelayaran nasional untuk melakukan perekrutan calon awak kapal (Ginting et al., 2024).

Selama proses *recruitment crew* atau awak kapal, *crewing department* PT. Transcoal Pacific memiliki beberapa prosedur dan persyaratan yang tercantum pada *Standard Operating Procedure* (SOP) mengenai perekrutan *crew* di PT. Transcoal Pacific. Beberapa persyaratan mengenai aspek perilaku menjadi hal penting yang harus dipenuhi oleh kandidat *crew*. Persyaratan tersebut antara lain tanggung jawab dengan pekerjaan (*responsibility*), pengelolaan yang sesuai dengan transparansi, tanggung jawab, dan akuntabilitas (*accountability*), memiliki kemampuan perencanaan (*planning*), loyalitas dalam pekerjaan (*loyalty*), memiliki integritas yang tinggi (*integrity*), pengawasan terhadap pekerjaan (*controlling*), dapat berkomunikasi secara lisan dan perbuatan dengan baik (*communication*), dan mampu memberikan dorongan atau menggerakkan

seseorang (*motivation*). Hal tersebut menjadi penilaian dalam proses seleksi oleh PT. Transcoal Pacific.

C	Positive Attitude / Behavioural aspects (Aspek Perilaku yang Baik)	V. Good <i>Sangat Bagus</i>	Good <i>Bagus</i>	S'factory <i>Cukup</i>	Ki
1	Responsibility (Tanggung Jawab)				
2	Accountability (Pengelolaan yang sesuai dengan				
3	Planning (Perencanaan)				
4	Loyalty (Loyalitas)				
5	Integrity (Integritas)				
6	Controlling (Pengawasan)				
7	Communication (Komunikasi secara lisan dan				
8	Motivation (Motivasi)				
Comments if any / Komentor jika ada :					
Name and Signature / Nama dan tanda tangan :					

Gambar 2. 2 Form Penilaian Crew
Sumber: PT. Transcoal Pacific 2024



Gambar 2. 3 Prosedur Perekrutan Crew
Sumber: PT. Transcoal Pacific 2024

Pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa *crewing* adalah bagian dari perusahaan pelayaran yang bertanggung jawab dalam mempersiapkan semua persyaratan bagi pelaut sebelum naik ke kapal, termasuk proses perekrutan atau seleksi. Tujuannya adalah memastikan pergantian *crew*

berjalan lancar, serta memberikan berbagai layanan yang mewakili perusahaan pelayaran, baik nasional maupun asing.

4. Kapal

Menurut O. Thermal and E. Conversion dalam Wulandari (2024) kapal adalah sarana transportasi yang berlayar menggunakan mesin atau layar dan melakukan perjalanan maupun pengangkutan barang baik di dalam negeri maupun internasional yang dikendalikan oleh beberapa pekerja yang disebut *crew* kapal.

Kapal merupakan alat yang digunakan atau dirancang untuk pelayaran di laut serta menghubungkan satu pulau dengan pulau lainnya dalam proses pemindahan barang dan penumpang. (Yuddin et al., 2023).

Kapal adalah alat transportasi yang digunakan untuk mengangkut muatan barang, seperti barang industri maupun kebutuhan sehari-hari, mengangkut penumpang, serta pehubung antarpulau (Khaeroman & Putranto, 2021).

Menurut Edi Julianto (2023) kapal laut dapat dibedakan berdasarkan jenis muatan yang diangkutnya. Jenis kapal yang umum digunakan antara lain kapal untuk mengangkut barang (*general cargo*), kapal pengangkut muatan curah (*bulk carrier*), kapal pengangkut kargo atau peti kemas (*container*), kapal pengangkut kayu (*log carrier*), kapal pengangkut jenis minyak (*tanker*), dan berbagai macam kapal lainnya untuk keperluan angkutan laut.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 (Bab 1 Pasal 1 Nomor 36) Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang bergerak dengan tenaga angin, mekanik, atau energi lainnya. Kendaraan ini dapat ditarik atau ditunda, termasuk

kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal pada kasus yang diteliti oleh peneliti adalah jenis kapal induk (*mother vessel*) yang bernama MV. Queen Aliyah. Kapal ini merupakan armada baru yang dimiliki oleh PT. Transcoal Pacific di tahun 2024.



Gambar 2. 4 MV. Queen Aliyah
Sumber: Dokumentasi Pribadi

IMO CREW LIST

(Name of shipping company, agents, etc.)
PT. TRANSCOAL PACIFIC

Page No
01

01. Name of ship
MV. QUEEN ALIYAH

02. Port Of Call
PALEMBANG, INDONESIA

03. Date of : 18 MEI 2024

04. Nationality of ship
INDONESIA

05. Next Port of Call
MUMBAI PORT, INDIA

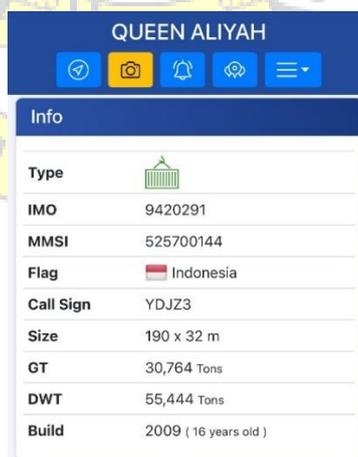
09. No.	10. Name	11. Rank	12. Nationality	13. Sex	14. Date and place of birth	Place	Sign On	06. Date & Place Of Signed		07. SEAMAN BOOK		08. PASSPORT	
								Seaman Book No	Expired	Passport Number	Expired		
1	[REDACTED]	MASTER	IND	MALE	KAYAWU 28 AUG 1970	TUBAN, INDONESIA	2-Jul-24	F 38027	11 SEP 2026	X 1110076	22 JAN 2016		
2	[REDACTED]	CHIEF OFFICER	IND	MALE	MANADO 08 AUG 1971	TANJUNG KAMPEH, INDONESIA	8-AUG-24	H 01364	19 APR 2027	C 896530	08 APR 2026		
3	[REDACTED]	SECOND OFFICER	IND	MALE	MEDAN 26 JUN 2000	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	H 013842	23 SEP 2025	E 6398399	09 FEB 2024		
4	[REDACTED]	THIRD OFFICER	IND	MALE	JAKARTA 25 JUN 1997	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	I 109571	05 FEB 2027	C 7193037	29 APR 2026		
5	[REDACTED]	JUNIOR OFFICER	IND	FEMALE	GARUT 13 MAY 2002	BATAM, INDONESIA	15-MAR-24	H 034357	15-JUL-2025	E 0000914	22 JUL 2027		
6	[REDACTED]	CHIEF ENGINEER	IND	MALE	BLITAR 19 APRIL 1975	TUBAN, INDONESIA	2-Jul-24	I 125067	11 JAN 2027	E 7051503	27 JAN 2024		
7	[REDACTED]	SECOND ENGINEER	IND	MALE	KEDIRI 10 MAY 1969	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	J 034003	03 JUL 2027	E 5237911	19 OCT 2033		
8	[REDACTED]	THIRD ENGINEER	IND	MALE	BLITAR 19 SEPT 1983	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	F 150874	10 APR 2028	E 537968	19 OCT 2033		
9	[REDACTED]	FOURTH ENGINEER	IND	MALE	BLITAR 11 APR 1997	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	F 195538	20 JUN 2026	E 5395739	07 FEB 2024		
10	[REDACTED]	ELECTRICIAN	IND	MALE	SURABAYA 05 MEI 1973	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	F 343539	08 MAY 2025	E 5237975	19 OCT 2033		
11	[REDACTED]	BOSUN	IND	MALE	TANDURUGA 28 AUG 1973	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	F 250379	11 JUL 2026	E 6115345	17 JAN 2024		
12	[REDACTED]	AB	IND	MALE	BOGOR 24 JAN 1997	TANJUNG KAMPEH, INDONESIA	30-Apr-24	F 188073	01 NOV 2025	E 5241799	19 JAN 2024		
13	[REDACTED]	AB	IND	MALE	PEKANBARU 23 DEC 2000	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	G 103018	15 SEPT 2026	C 8254471	17 NOV 2026		
14	[REDACTED]	AB	IND	MALE	MALANG 04 MAR 2000	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	H 098845	20 FEB 2026	E 8017723	04 JULY 2024		
15	[REDACTED]	FITTER	IND	MALE	MEDAN 21 APR 1996	TUBAN, INDONESIA	12-Nov-24	J 033871	10 JUN 2027	X 3073489	14 JUN 2024		
16	[REDACTED]	FOREMAN	IND	MALE	BANYUAS 29 APR 1977	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	H 066710	08 SEPT 2025	E 6343337	23 JAN 2024		
17	[REDACTED]	OLER	IND	MALE	PURWOREJO 24 JUN 1981	TUBAN, INDONESIA	12-Nov-24	J 007974	24 JUL 2027	E 6170886	30 JUL 2024		
18	[REDACTED]	OLER	IND	MALE	SURABAYA 28 JAN 1992	NORTH LAMMA, HONGKONG	20-Feb-24	F 318059	29 JAN 2027	E 5065961	02 FEB 2024		
19	[REDACTED]	JA	IND	MALE	TRENGGALEK 05 SEPT 2001	BATAM, INDONESIA	28-Mar-24	F 340684	03 MAR 2026	E 6162843	27 FEB 2024		
20	[REDACTED]	COOK	IND	MALE	GRESIK 22 FEB 1979	TUBAN, INDONESIA	12-Nov-24	H 031898	30 MAY 2025	C 8977457	17 MAY 2027		
21	[REDACTED]	MESS BOY	IND	MALE	BLITAR 06 JUN 2003	BATAM, INDONESIA	2-Apr-24	I 090156	12 OCT 2026	E 7331867	04 APR 2024		
22	[REDACTED]	DECKHAND	IND	MALE	SIDHARJO 09 NOV 2003	GRESIK, INDONESIA	5-MAR-24	J 006615	23 JAN 2027	E 7126831	13 MAR 2024		
23	[REDACTED]	ENGAGADET	IND	MALE	MEDAN 20 OCT 2002	GRESIK, INDONESIA	5-Jul-24	G 126721	26 APR 2027	E 7820832	25 JUN 2024		

Date and signature by master, authorized agent or officer:

M.V. "QUEEN ALIYAH"
JAKARTA
IMO No. 9620291
MASTER
CAPT. RICKY SPIRO MONINGKA
MASTER OF MV QUEEN ALIYAH

Gambar 2. 5 Crew List MV. Queen Aliyah
Sumber: PT. Transcoal Pacific 2024

Kapal ini memiliki nama MV. Queen Kobe sebelum menjadi hak milik PT. Transcoal Pacific. Setelah mengalami banyak pertimbangan, nama kapal ini berubah menjadi MV. Queen Aliyah. Alasan pergantian tersebut adalah untuk mencantumkan nama komisaris PT. Transcoal Pacific sebagaimana *mother vessel* lainnya, yaitu Ibu Aliyah Sianne Salim. Kapal ini memuat batu bara curah maupun kargo cair dan mengirim ke berbagai tujuan di Indonesia. Selayaknya kapal induk, MV. Queen Aliyah digunakan dalam pengangkutan muatan antar pelabuhan besar di Indonesia. PT. Transcoal Pacific juga sering menggunakan kapal ini untuk proses *transshipment*. Proses *transshipment* ini dilakukan dengan menggunakan kapal besar atau *mother vessel* untuk pengangkutan muatan dalam jumlah banyak ke titik utama, kemudian memindahkan muatan tersebut ke *tug boat* atau kapal yang lebih kecil untuk menjangkau lokasi yang tidak dapat diakses oleh kapal besar, begitu juga sebaliknya. Berikut adalah ship particular MV. Queen Aliyah.



QUEEN ALIYAH	
Type	
IMO	9420291
MMSI	525700144
Flag	 Indonesia
Call Sign	YDJZ3
Size	190 x 32 m
GT	30,764 Tons
DWT	55,444 Tons
Build	2009 (16 years old)

Gambar 2. 6 Ship Particular

Sumber: <https://www.myshiptracking.com/vessels/queen-aliyah-mmsi-525700144-imo-9420291>

Peneliti dapat menyimpulkan dari beberapa definisi diatas, yaitu kapal merupakan sarana transportasi yang dapat digunakan untuk berlayar dengan menggunakan mesin atau layar yang berfungsi untuk mengangkut barang dan penumpang, serta penghubung antarpulau. Kapal mencakup semua jenis yang dirancang untuk pelayaran di laut, baik untuk perjalanan domestik maupun internasional.

5. PT. Transcoal Pacific

PT Transcoal Pacific adalah perusahaan pelayaran yang beroperasi di sektor logistik dan transportasi laut yang didirikan pada tanggal 15 Januari 2007. Direktur Utama PT. Transcoal Pacific saat ini dijabat oleh Bapak Denry Raymond Lelo, sementara Achmad Sutjipto menjabat sebagai Komisaris Utama dan Komisaris Independen. Kantor utama perusahaan ini berlokasi di Bakrie Tower lantai 9, Komplek Rasuna Epicentrum, Jl. HR Rasuna Said, Karet Kuningan, Setiabudi, Jakarta, 12940.



Gambar 2. 7 Bakrie Tower
Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 2. 8 Kantor PT. Transcoal Pacific (Bakrie Tower lantai 9)
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Perusahaan ini memiliki koneksi dengan berbagai daerah penghasil batu bara serta pelabuhan strategis di seluruh penjuru Indonesia.

PT. Transcoal Pacific juga memiliki berbagai layanan yang ditawarkan, antara lain pengangkutan jarak jauh (*long hauling*), keagenan (*agency*), layanan jasa tambat dan tanggap tumpahan minyak (*mooring man and oil spill response team service*), *transshipment*, dan pengangkutan dengan tongkang (*barging*).

PT. Transcoal Pacific memiliki armada yang terdiri dari berbagai jenis kapal, antara lain:

1. Kapal induk (*mother vessel*): Kapal besar yang digunakan untuk pengangkutan kargo jarak jauh.
2. Kapal tunda (*tug*): Digunakan untuk menarik atau menuntun kapal lain, termasuk tongkang.
3. Tongkang (*barge*): Kapal datar yang dirancang untuk mengangkut kargo di perairan yang lebih tenang.

4. Derek apung (*floating crane*): Digunakan untuk memindahkan kargo antara kapal dan pelabuhan.



Gambar 2. 9 Jenis Armada PT. Transcoal Pacific
Sumber: PT. Transcoal Pacific 2024

PT. Transcoal Pacific selalu mengalami pertumbuhan dan kemajuan dalam industri logistik laut di Indonesia. Salah satu bukti dari kemajuan tersebut adalah PT. Transcoal Pacific telah melakukan pencatatan sahamnya di Bursa Efek Indonesia (BEI). Hal tersebut membuat PT. Transcoal Pacific dapat selalu eksis dan bersaing dengan perusahaan pelayaran di Indonesia.

B. Kerangka Penelitian

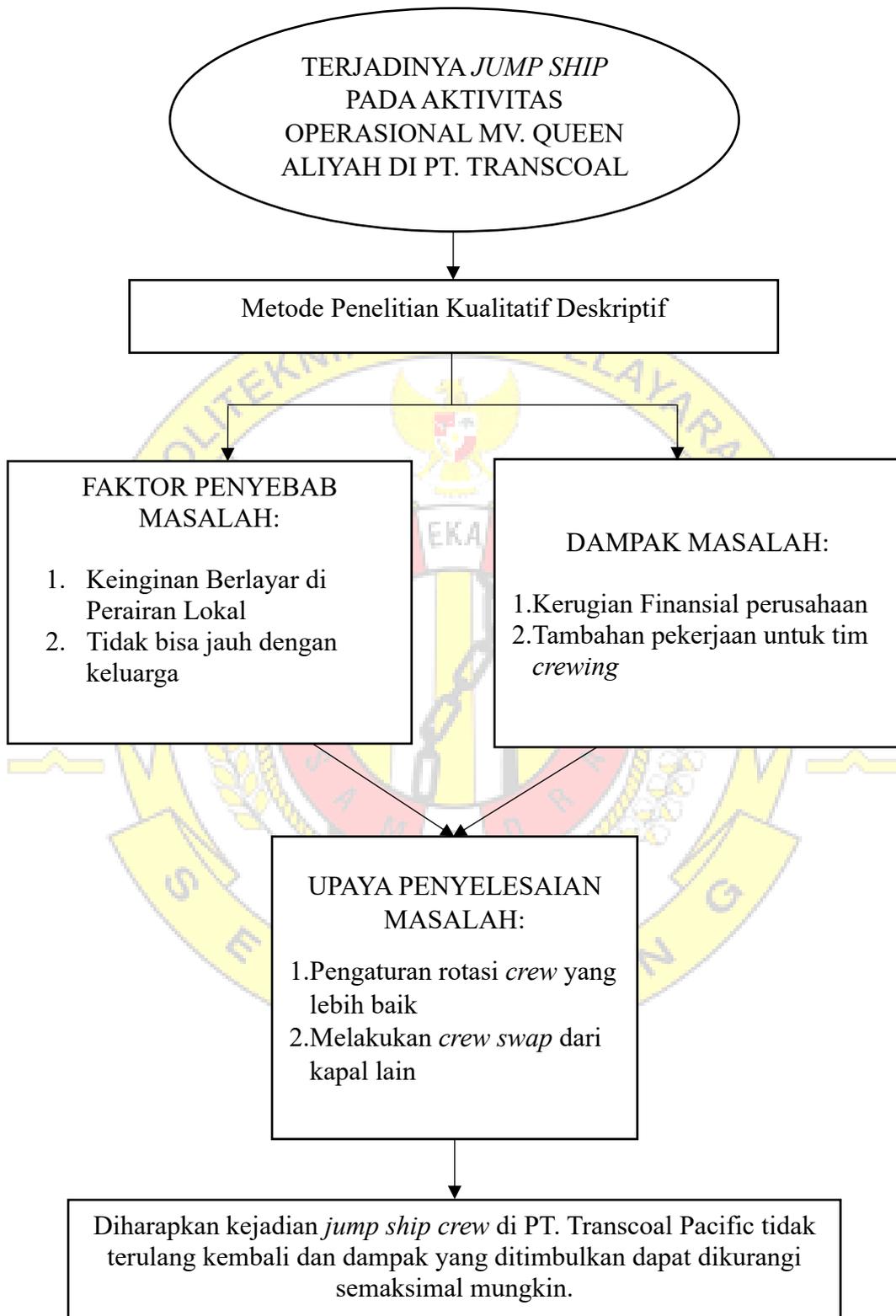
Kerangka penelitian merupakan pondasi pemikiran dalam suatu penelitian yang disusun berdasarkan fakta-fakta, pengamatan, wawancara dan studi literatur. Kerangka penelitian ini mencakup teori, prinsip, atau konsep yang dimaksudkan untuk dasar pada penelitian (Syahputri et al., 2023).

Menurut Adil (2023) kerangka penelitian adalah sebuah konsep, pemikiran, dan model yang memandu peneliti dalam memperdalam pemahaman serta pengetahuan mengenai suatu fenomena atau masalah yang diteliti.

Pada penelitian ini, kerangka penelitian disusun untuk menyajikan gambaran grafis secara singkat dan terstruktur mengenai pembahasan terkait terjadinya *jump ship* pada aktivitas operasional MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific.



Berikut kerangka penelitian yang telah disusun oleh peneliti:



Gambar 2. 10 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan kajian mengenai fenomena *jump ship* oleh *Chief Officer* MV. Queen Aliyah di PT. Transcoal Pacific, maka kesimpulan yang dapat diambil oleh peneliti yaitu:

1. Faktor yang menjadi latar belakang keputusan *jump ship* oleh *Chief Officer* MV. Queen Aliyah berasal dari keinginan pribadi *Chief Officer* untuk tetap bekerja di wilayah pelayaran domestik serta kebutuhan untuk berada dekat dengan keluarga. Ketidaksesuaian informasi awal mengenai rute pelayaran, terbatasnya fleksibilitas sistem dalam mengakomodasi permintaan *sign off*, serta lamanya prosedur administrasi perpindahan kapal turut memperkuat keputusan untuk melakukan *jump ship*. Kejadian ini menunjukkan pentingnya integrasi antara kebijakan perusahaan dan pemenuhan kebutuhan setiap *crew* untuk mencegah pelanggaran di masa mendatang.
2. Kasus *jump ship* yang dilakukan oleh *Chief Officer* MV. Queen Aliyah menimbulkan dampak signifikan terhadap PT. Transcoal Pacific, khususnya dalam aspek finansial dan operasional sumber daya manusia. Perusahaan mengalami kerugian keuangan akibat pengeluaran tak terduga, termasuk biaya transportasi multimoda, pengadaan Alat Pelindung Diri (APD), penggunaan speed boat, serta kebutuhan mendesak untuk merekrut dan menempatkan pengganti di dua kapal sekaligus. Kejadian ini menyebabkan peningkatan beban kerja tim *crewing* yang harus segera menangani proses

blacklist, koordinasi *crew swap*, perekrutan, penyediaan APD, dan penyesuaian sistem penggajian sesuai ketentuan pakta integritas. Peristiwa ini menggarisbawahi pentingnya sistem rotasi *crew* yang adaptif dan kesiapan prosedural untuk menghadapi krisis mendadak guna menjaga keberlangsungan operasional perusahaan.

3. Upaya PT. Transcoal Pacific dalam mengatasi kejadian *jump ship Chief Officer* di MV. Queen Aliyah dilakukan secara cepat dan strategis melalui dua langkah utama, yaitu pengaturan rotasi *crew* yang lebih sistematis dan pelaksanaan *crew swap* dari kapal lain. Perusahaan menetapkan skala prioritas dengan menempatkan MV. Queen Aliyah sebagai fokus utama rotasi karena urgensi keberangkatan kapal. PT. Transcoal Pacific tidak memiliki *crew stand by* yang mengharuskan perusahaan untuk mengambil langkah cepat dengan memindahkan *Chief Officer* dari MV. Aliyah Pratama. *Swap* memerlukan biaya tambahan, namun keputusan tersebut terbukti efisien karena mampu mencegah kerugian operasional yang lebih besar.

A. Keterbatasan Penelitian

Penyusunan penelitian ini tidak luput dengan keterbatasan penelitian yang terjadi selama peneliti melaksanakan praktik darat di PT. Transcoal Pacific. Keterbatasan yang dimaksud oleh peneliti adalah:

1. Keterbatasan atau minimnya akses dokumen yang merupakan rahasia perusahaan pada saat proses penelitian.

2. Penelitian hanya dilakukan di lingkup kantor PT. Transcoal Pacific, sehingga seberapa jujur *informan* mengenai keadaan di luar perusahaan ketika proses wawancara menentukan keabsahan hasil penelitian.
3. Waktu optimal yang dapat digunakan untuk melakukan penelitian hanya sebatas pada saat peneliti melaksanakan praktik darat di PT. Transcoal Pacific.

B. Saran

1. PT Transcoal Pacific perlu menerapkan komunikasi transparan sejak tahap rekrutmen dengan mencantumkan secara tertulis kemungkinan perubahan rute pelayaran, agar *crew* memiliki pemahaman yang jelas mengenai kebijakan perusahaan dan risiko *jump ship* dapat diminimalkan.
2. Tim *crewing* perlu memperkuat sistem pengelolaan dokumen *crew* untuk memastikan bahwa setiap keputusan terkait penugasan dan pergantian *crew* tercatat dengan baik. Dokumentasi yang terorganisir membantu perusahaan untuk memastikan bahwa pelaku *jump ship* tidak dapat menghindari tanggung jawabnya. Dokumentasi yang rapi dan terstruktur juga akan memudahkan dalam pemantauan dan evaluasi terhadap kinerja *crew*, sehingga risiko terulangnya insiden serupa dapat diminimalisir.
3. PT. Transcoal Pacific sebaiknya mengadakan pelatihan dan sosialisasi rutin bagi *crew* mengenai konsekuensi hukum dan finansial dari sebuah pelanggaran, misalnya *jump ship*. Sosialisasi juga berisi mengenai manfaat jangka panjang dari kepatuhan kontrak, sehingga *crew* lebih memahami risiko dan termotivasi untuk tetap bertanggung jawab selama masa kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Adil, A. (2023). Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif: *Teori dan Praktik* (Issue January).
- Alfansyur, A., & Mariyani. (2020). Seni Mengelola Data : Penerapan Triangulasi Teknik , Sumber Dan Waktu pada Penelitian Pendidikan Sosial. *Jurnal Historis*, 5(2), 146–150.
- Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif. *Jurnal IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- Darlin, W., Putra, A. D., & Hendrastuty, N. (2023). Sistem Informasi Manajemen Perusahaan. *Jurnal Sistem Informasi*, 4(3), 240–249. <https://jim.teknokrat.ac.id/index.php/sisteminformasi/article/view/2701%0Ah>
<https://jim.teknokrat.ac.id/index.php/sisteminformasi/article/download/2701/923>
- Edi Julianto, Purwanto, & Nazariano Rahman Wahyudi. (2023). Analisis Prosedur Perawatan Tangki Muatan Sebagai Penunjang Kelancaran Loading Unloading Pada Kapal Mt. Sulfur Brave. *Jurnal Universal Technic*, 2(1), 33–41. <https://doi.org/10.58192/unitech.v2i1.500>
- Fabiola Bulimasena Luturmas, Rakhel Lia, M. T. (2023). Proses Penanganan Masalah *Crewing Department* Dalam Perekrutan Anak Buah Kapal (Abk) Pada Pt. Permata Bahari Shipping. *Jurnal Maritim*, Vol.13 No. 2 Desember 2023, 13(2), 12.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Jurnal Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Faiztri Susanto, K., & Wahyu Hermanto, A. (2020). Analisis *Jump Ship Crew On Board* pada PT Karya Sumber Energy. *Jurnal Ilmiah Gema Maritim*, 22(2), 75–83. <https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v22i2.100>
- Ginting, D., Amroh, A., & Taruna, T. (2024). Cara *Human Resources Development* (HRD) Melakukan Perekrutan dan Seleksi *Crew Kapal Offshore* pada PT. Alfa Arafah Crewing Jakarta. *Journal on Education*, 06(03), 17993–18001. <https://www.jonedu.org/index.php/joe/article/view/5731>
- Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. B. (2021). Proses Pergantian *Crew* Pada Kapal MV. Elisabeth Oldendorf Oleh PT. Sea Asih Lines (Sal) Cabang Belawan. *National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 3(1), 213–224.
- Hartanto, C. F. B. (2022). Mekanisme Pergantian Awak Kapal untuk Memperlancar

- Manajemen Awak Kapal di PT. Berlian Khatulistiwa Line. *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara*, 2(1), 20–29. <https://ejournal.amc.ac>
- Hendriawan, A. (2021). Penerapan *Personal Protective Equipment* Pada Saat *Lifting* Di Platform Untuk Meminimalisir Kecelakaan Kerja Di Kapal SV. Fional 38. *Jurnal Patria Bahari*, 1(2), 53–57.
- Jabnabillah, F., Aswin, A., & Fahlevi, M. R. (2023). Efektivitas Situs Web Sebagai Sumber Data Sekunder Bahan Ajar Perkuliahan Statistika. *Sustainable Jurnal Kajian Mutu Pendidikan*, 6(1), 59–70. <https://doi.org/10.32923/kjimp.v6i1.3373>
- Kalangi, M. H. E. (2021). Administrasi Pelayaran Niaga. *Jurnal Scopindo*, 1(1).
- Khaeroman, K., & Putranto, W. A. (2021). Studi Kasus Analisis Kegagalan Baut *Connecting Rod* Mesin Diesel Generator Kapal. *Jurnal Inovtek Polbeng*, 11(1), 49–54. <http://ejournal.polbeng.ac.id/index.php/IP/article/view/1749>
- Mekarisce, A. A. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat: Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat*, 12(3), 145–151. <https://doi.org/10.52022/jikm.v12i3.102>
- Muanas, M., & Prakoso, R. W. J. (2022). Analisis Sistem Pengendalian Internal atas Prosedur Aktivitas Operasional Perusahaan. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan*, 10(3), 467–490. <https://doi.org/10.37641/jiakes.v10i3.1446>
- Muslihin, H. Y., Loita, A., & Nurjanah, D. S. (2022). Instrumen Penelitian dan Metode Kualitatif. *Jurnal Paud Agapedia*, 6(1), 99–106. <https://doi.org/10.17509/jpa.v6i1.51341>
- Parwita, I. P. H., Budiarta, I. N. P., & Arini, D. G. D. (2022). Perlindungan Hukum bagi Anak Buah Kapal pada Perusahaan Kapal Ikan di Pelabuhan Benoa Denpasar. *Jurnal Konstruksi* ..., 3(3), 569–575. <https://doi.org/10.55637/jkh.3.3.5350.569-575>
- Pelayaran, P. T., Rejeki, S., Permai, B., Maharani, H., & Ginting, D. (2023). Rotasi Untuk Pergantian Awak Kapal Terhadap Perjanjian Kerja Laut (PKL) Milik. *Journal Of Social Science Research*, 3(1), 8591–8602.
- Prayogi, R. A. (2021). Aktivitas Kegiatan Unit Operasional Dan Logistik PT. Varia Usaha Bahari. *Jurnal Gresik*, 4(2), 58-60.
- Purnamasari, A., & Afriansyah, E. A. (2021). Kemampuan Komunikasi pada Topik Penyajian Data. *Jurnal Pesantren*, /10.31980/plusminus.v1i2.1257
- Rizky Fadilla, A., & Ayu Wulandari, P. (2023). Literature Review Analisis Data Kualitatif: Tahap Pengumpulan Data. *Mitita Jurnal Penelitian*, 1(No 3), 34

- Saadah, M., Prasetyo, Y. C., & Rahmayati, G. T. (2022). Strategi Dalam Menjaga Keabsahan Data Pada Penelitian Kualitatif. *Al-'Adad: Jurnal Tadris Matematika*, 1(2), 54–64. <https://doi.org/10.24260/add.v1i2.1113>
- Sugari, M., Kridarso, E. R., & Handjajanti, S. (2020). Identifikasi Kontainer dalam Konteks Pasar Sehat di Jakarta (Objek: Pasar Mayestik; Pasar Santa). *Jurnal Kocenin Serial Konferensi*, 1(1), 1–8.
- Syahputri, A. Z., Fallenia, F. Della, & Syafitri, R. (2023). Kerangka Berfikir Penelitian Kuantitatif. *Tarbiyah: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Pengajaran*, 2(1), 160–166.
- T Laila, J. S. (2023). Proses Pergantian crew Kapal Asing Mv. Elisabeth Oldendroff Oleh PT. Sea Asih Lines (SAL) Cabang Belawan. *Jurnal Penelitian Samudra*, 1(April), 24–30.
- Wulandari, E. C., Sianturi, I., Asdiana, F., & Annas, R. (2024). Pengaruh Kinerja Crewing Department terhadap Pergantian Jadwal Awak Kapal pada PT Pelita Global Logistik Program Studi Transportasi Laut , Politeknik Pelayaran Surabaya , Indonesia Politeknik Pelayaran Surabaya , Indonesia Jakarta Pusat dan perusahaan ter. *Jurnal Riset Manajemen*, 2(3).
- Yuddin, N., Sri Widiarty, W., & Tehupeiori, A. (2023). Pertanggung Jawaban Perusahaan Pemilik Kapal terhadap Kasus Pencemaran Lingkungan sebagai Akibat Tumpahan Minyak Muatan Kapal Laut di Indonesia. *Jurnal Syntax Idea*, 5(12). <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2650>
1. *Chief Officer* MV. Queen Aliyah melakukan *jump ship* karena adanya ketidakselarasan antara kebutuhan pribadi, yaitu keinginan berlayar di perairan domestik untuk dekat dengan keluarga, dengan kebijakan perusahaan yang kurang fleksibel dalam proses sign off dan rotasi kapal.
 2. Kasus *jump ship Chief Officer* menyebabkan kerugian finansial besar bagi perusahaan dan menambah beban kerja tim *crewing* secara signifikan dalam proses penggantian *crew* dan pengelolaan operasional.
 3. PT. Transcoal Pacific mengatasi kasus *jump ship* dengan mengutamakan pengaturan rotasi *crew* yang baik dan melakukan *swap crew* dari kapal lain

yang berlokasi dekat, sehingga posisi penting seperti *Chief Officer* dapat segera terisi dan operasional kapal tidak terganggu.

B. Keterbatasan Penelitian

Penyusunan penelitian ini tidak luput dengan keterbatasan penelitian yang terjadi selama peneliti melaksanakan praktik darat di PT. Transcoal Pacific. Keterbatasan yang dimaksud oleh peneliti adalah:

1. Keterbatasan atau minimnya akses dokumen yang merupakan rahasia perusahaan pada saat proses penelitian.
2. Penelitian hanya dilakukan di lingkup kantor PT. Transcoal Pacific, sehingga seberapa jujur *informan* mengenai keadaan di luar perusahaan ketika proses wawancara menentukan keabsahan hasil penelitian.
3. Waktu optimal yang dapat digunakan untuk melakukan penelitian hanya sebatas pada saat peneliti melaksanakan praktik darat di PT. Transcoal Pacific.

C. Saran

1. PT Transcoal Pacific perlu menerapkan komunikasi transparan sejak tahap rekrutmen dengan mencantumkan secara tertulis kemungkinan perubahan rute pelayaran, agar *crew* memiliki pemahaman yang jelas dan risiko *jump ship* dapat diminimalkan.
2. PT. Transcoal Pacific perlu membangun sistem cadangan *crew* (*crew pool*) yang siap siaga untuk mempercepat proses penggantian *crew* dan meminimalkan biaya serta gangguan operasional akibat *jump ship*.

3. PT. Transcoal Pacific sebaiknya mengadakan pelatihan dan sosialisasi rutin bagi *crew* mengenai konsekuensi hukum dan finansial dari sebuah pelanggaran, misalnya *jump ship*. Sosialisasi juga berisi mengenai manfaat jangka panjang dari kepatuhan kontrak, sehingga *crew* lebih memahami risiko dan termotivasi untuk tetap bertanggung jawab selama masa kerja.



DAFTAR PUSTAKA

- Adil, A. (2023). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif: Teori dan Praktik* (Issue January).
- Alfansyur, A., & Mariyani. (2020). Seni Mengelola Data : Penerapan Triangulasi Teknik , Sumber Dan Waktu pada Penelitian Pendidikan Sosial. *Jurnal Historis*, 5(2), 146–150.
- Ardiansyah, Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Teknik Pengumpulan Data Dan Instrumen Penelitian Ilmiah Pendidikan Pada Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif. *Jurnal IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.57>
- Darlin, W., Putra, A. D., & Hendrastuty, N. (2023). Sistem Informasi Manajemen Perusahaan. *Jurnal Sistem Informasi*, 4(3), 240–249. <https://jim.teknokrat.ac.id/index.php/sisteminformasi/article/view/2701%0Ah>
<https://jim.teknokrat.ac.id/index.php/sisteminformasi/article/download/2701/923>
- Edi Julianto, Purwanto, & Nazariano Rahman Wahyudi. (2023). Analisis Prosedur Perawatan Tangki Muatan Sebagai Penunjang Kelancaran Loading Unloading Pada Kapal Mt. Sulfur Brave. *Jurnal Universal Technic*, 2(1), 33–41. <https://doi.org/10.58192/unitech.v2i1.500>
- Fabiola Bulimasena Luturmas, Rakhel Lia, M. T. (2023). Proses Penanganan Masalah *Crewing Department* Dalam Perekrutan Anak Buah Kapal (Abk) Pada Pt. Permata Bahari Shipping. *Jurnal Maritim*, Vol.13 No. 2 Desember 2023, 13(2), 12.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Jurnal Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Faiztri Susanto, K., & Wahyu Hermanto, A. (2020). Analisis *Jump Ship Crew On Board* pada PT Karya Sumber Energy. *Jurnal Ilmiah Gema Maritim*, 22(2), 75–83. <https://doi.org/10.37612/gema-maritim.v22i2.100>
- Ginting, D., Amroh, A., & Taruna, T. (2024). Cara *Human Resources Development* (HRD) Melakukan Perekrutan dan Seleksi *Crew Kapal Offshore* pada PT. Alfa Arafah Crewing Jakarta. *Journal on Education*, 06(03), 17993–18001. <https://www.jonedu.org/index.php/joe/article/view/5731>
- Ginting, D., Sahid, M., & Tarigan, E. B. (2021). Proses Pergantian *Crew* Pada Kapal MV. Elisabeth Oldendorf Oleh PT. Sea Asih Lines (Sal) Cabang Belawan. *National Seminar on Maritime and Interdisciplinary Studies*, 3(1), 213–224.
- Hartanto, C. F. B. (2022). Mekanisme Pergantian Awak Kapal untuk Memperlancar

- Manajemen Awak Kapal di PT. Berlian Khatulistiwa Line. *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara*, 2(1), 20–29. <https://ejournal.amc.ac>
- Hendriawan, A. (2021). Penerapan *Personal Protective Equipment* Pada Saat *Lifting* Di Platform Untuk Meminimalisir Kecelakaan Kerja Di Kapal SV. Fional 38. *Jurnal Patria Bahari*, 1(2), 53–57.
- Jabnabillah, F., Aswin, A., & Fahlevi, M. R. (2023). Efektivitas Situs Web Sebagai Sumber Data Sekunder Bahan Ajar Perkuliahan Statistika. *Sustainable Jurnal Kajian Mutu Pendidikan*, 6(1), 59–70. <https://doi.org/10.32923/kjimp.v6i1.3373>
- Kalangi, M. H. E. (2021). Administrasi Pelayaran Niaga. *Jurnal Scopindo*, 1(1).
- Khaeroman, K., & Putranto, W. A. (2021). Studi Kasus Analisis Kegagalan Baut *Connecting Rod* Mesin Diesel Generator Kapal. *Jurnal Inovtek Polbeng*, 11(1), 49–54. <http://ejournal.polbeng.ac.id/index.php/IP/article/view/1749>
- Mekarisce, A. A. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat: Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat*, 12(3), 145–151. <https://doi.org/10.52022/jikm.v12i3.102>
- Muanas, M., & Prakoso, R. W. J. (2022). Analisis Sistem Pengendalian Internal atas Prosedur Aktivitas Operasional Perusahaan. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Kesatuan*, 10(3), 467–490. <https://doi.org/10.37641/jiakes.v10i3.1446>
- Muslihin, H. Y., Loita, A., & Nurjanah, D. S. (2022). Instrumen Penelitian dan Metode Kualitatif. *Jurnal Paud Agapedia*, 6(1), 99–106. <https://doi.org/10.17509/jpa.v6i1.51341>
- Parwita, I. P. H., Budiarta, I. N. P., & Arini, D. G. D. (2022). Perlindungan Hukum bagi Anak Buah Kapal pada Perusahaan Kapal Ikan di Pelabuhan Benoa Denpasar. *Jurnal Konstruksi* ..., 3(3), 569–575. <https://doi.org/10.55637/jkh.3.3.5350.569-575>
- Pelayaran, P. T., Rejeki, S., Permai, B., Maharani, H., & Ginting, D. (2023). Rotasi Untuk Pergantian Awak Kapal Terhadap Perjanjian Kerja Laut (PKL) Milik. *Journal Of Social Science Research*, 3(1), 8591–8602.
- Prayogi, R. A. (2021). Aktivitas Kegiatan Unit Operasional Dan Logistik PT. Varia Usaha Bahari. *Jurnal Gresik*, 4(2), 58-60.
- Purnamasari, A., & Afriansyah, E. A. (2021). Kemampuan Komunikasi pada Topik Penyajian Data. *Jurnal Pesantren*, /10.31980/plusminus.v1i2.1257
- Rizky Fadilla, A., & Ayu Wulandari, P. (2023). Literature Review Analisis Data Kualitatif: Tahap Pengumpulan Data. *Mitita Jurnal Penelitian*, 1(No 3), 34.

- Saadah, M., Prasetyo, Y. C., & Rahmayati, G. T. (2022). Strategi Dalam Menjaga Keabsahan Data Pada Penelitian Kualitatif. *Al-'Adad: Jurnal Tadris Matematika*, 1(2), 54–64. <https://doi.org/10.24260/add.v1i2.1113>
- Sugari, M., Kridarso, E. R., & Handjanti, S. (2020). Identifikasi Kontainer dalam Konteks Pasar Sehat di Jakarta (Objek: Pasar Mayestik; Pasar Santa). *Jurnal Kocenin Serial Konferensi*, 1(1), 1–8.
- Syahputri, A. Z., Fallenia, F. Della, & Syafitri, R. (2023). Kerangka Berfikir Penelitian Kuantitatif. *Tarbiyah: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Pengajaran*, 2(1), 160–166.
- T Laila, J. S. (2023). Proses Pergantian crew Kapal Asing Mv. Elisabeth Oldendroff Oleh PT. Sea Asih Lines (SAL) Cabang Belawan. *Jurnal Penelitian Samudra*, 1(April), 24–30.
- Wulandari, E. C., Sianturi, I., Asdiana, F., & Annas, R. (2024). Pengaruh Kinerja Crewing Department terhadap Pergantian Jadwal Awak Kapal pada PT Pelita Global Logistik Program Studi Transportasi Laut , Politeknik Pelayaran Surabaya , Indonesia Politeknik Pelayaran Surabaya , Indonesia Jakarta Pusat dan perusahaan ter. *Jurnal Riset Manajemen*, 2(3).
- Yuddin, N., Sri Widiarty, W., & Tehupeiori, A. (2023). Pertanggung Jawaban Perusahaan Pemilik Kapal terhadap Kasus Pencemaran Lingkungan sebagai Akibat Tumpahaan Minyak Muatan Kapal Laut di Indonesia. *Jurnal Syntax Idea*, 5(12). <https://doi.org/10.46799/syntax-idea.v5i12.2650>

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1

Teks Wawancara

Teks Wawancara 1

Narasumber : Bapak Pristian Ginanjar Maulana

Jabatan : *Junior Manager Crewing*

Peneliti : Selamat pagi, Pak. Mohon izin bertanya mengenai kejadian *jump ship* di MV. Queen Aliyah, Pak. Bagaimana kejadian tersebut bisa terjadi, Pak?

Narasumber : Kasus tersebut terjadi ketika kapal berada di Pelabuhan Tanjung Buyut Palembang. Rencana awal untuk melakukan *clearance out* dari Pelabuhan adalah tanggal 08 Mei 2024, karena terdapat kasus *jump ship* pada tanggal 07 Mei 2024 oleh *Chief Officer* tersebut, maka rencana pelayaran tertunda.

Peneliti : Mengapa *jump ship* di MV. Queen Aliyah dapat terjadi, Pak?

Narasumber : Setelah yang bersangkutan kemarin datang ke perusahaan untuk mengambil dokumen yang tertinggal di kapal, beliau memberikan penjelasan bahwa alasan melakukan hal tersebut adalah tidak bersedia berlayar keluar negeri dan tidak sanggup jauh dari keluarga, karena pada saat itu kapal akan melakukan pelayaran menuju India. Dia mengatakan bahwa salah satu ketertarikan terhadap PT. Transcoal Pacific adalah rute

pelayarannya yang hanya di Indonesia. Dia tidak bersedia keluar negeri walaupun ada tambahan gaji.

Peneliti : Baik, Pak. Setelah kasus tersebut terjadi, apakah perusahaan mengalami kerugian yang besar? Apa saja dampak yang terjadi bagi perusahaan, Pak?

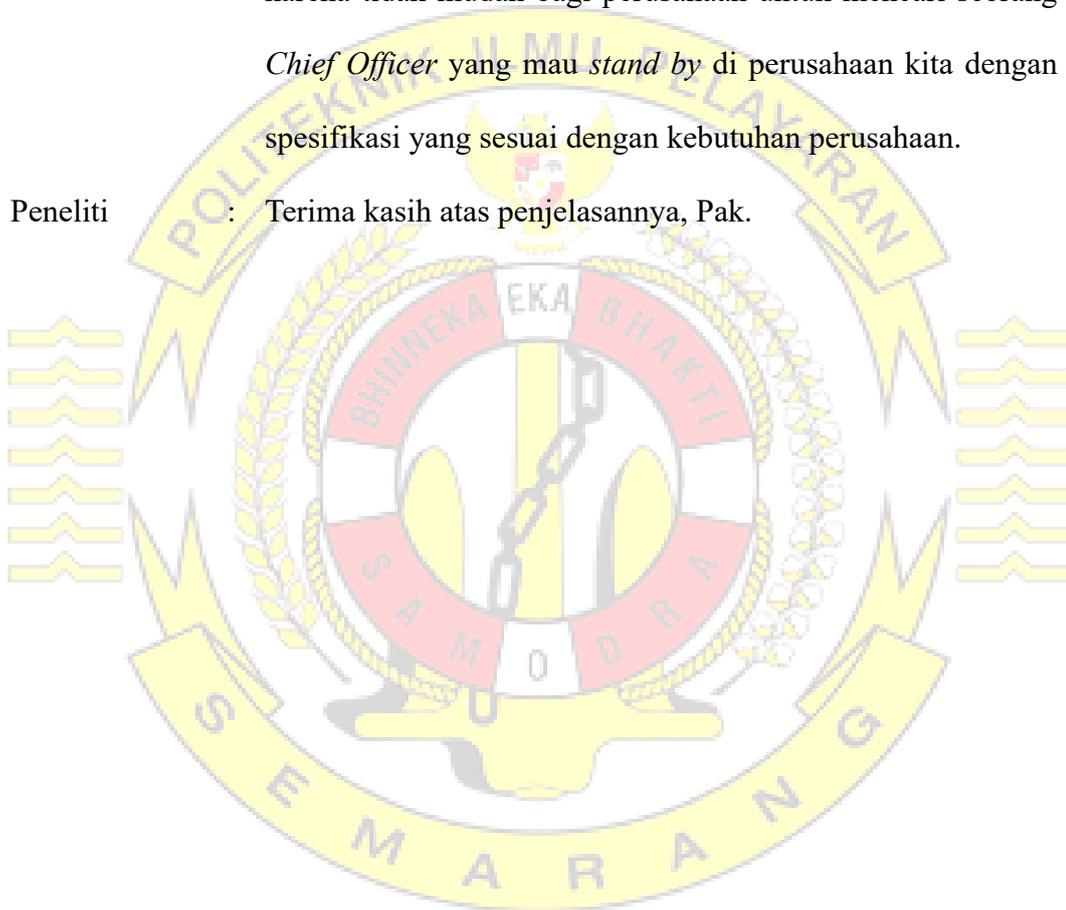
Narasumber : Tentu saja, kapal *delay* dan tidak dapat melakukan *clearance* karena kapal tidak memenuhi *minimum safe manning*, yaitu tidak memenuhi persyaratan awak kapal. Selain itu di bagian keuangan mengalami kerugian, karena biaya *crew change* memakan biaya yang sangat besar. Pekerjaan divisi *crewing* juga bertambah karena hal tersebut tidak termasuk dalam rencana yg sudah disiapkan sebelumnya atau diluar rencana yang menyebabkan terjadinya perubahan rencana secara dadakan. Alhasil pekerjaan divisi *crewing* yang berjalan normal menjadi agak terhambat banyak pekerjaan dadakan yang diluar rencana.

Peneliti : Upaya apa yang dilakukan perusahaan untuk menghadapi kasus tersebut, Pak?

Narasumber : Tentu saja saat itu langsung melakukan rapat untuk membahas langkah darurat, yaitu dengan melakukan *swap* MV. Aliyah Pratama yang sedang berada di daerah Lontar, karena Lontar merupakan daerah terdekat dari tempat kejadian *jump ship*. Divisi *crewing* juga melakukan pengaturan rotasi *crew* dengan

sangat baik serta membentuk *crew stand by* yang cukup. *Crew stand by* harus segera dihidupkan kembali, karena kita harus sebisa mungkin menekan kerugian yang terjadi apabila terdapat keadaan darurat seperti saat ini. Memang saat ini tidak ada *stock crew stand by* dengan jabatan *Chief Officer* karena tidak mudah bagi perusahaan untuk mencari seorang *Chief Officer* yang mau *stand by* di perusahaan kita dengan spesifikasi yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan.

Peneliti : Terima kasih atas penjelasannya, Pak.



Teks Wawancara 2

Narasumber : Ibu Indar Pramesti

Jabatan : *Crewing Admin*

Peneliti : Selamat sore, Bu. Izin bertanya mengenai kejadian *jump ship* yang baru saja terjadi di MV. Queen Aliyah pada tanggal 07 Mei 2024. Kasus tersebut terjadi karena apa ya, Bu?

Narasumber : Selamat sore, Tika. Berdasarkan informasi yang saya dapat, *Chief Officer* yang melakukan *jump ship* memang dari awal mengatakan bahwa dia tidak bersedia berlayar ke luar negeri, memang *basic* rute pelayaran di perusahaan kita itu domestik, calon *crew* juga tidak perlu melampirkan hasil dari *marlin test* dalam persyaratan dokumen. Tapi, perusahaan ini. sementara untuk bekerja disini diwajibkan untuk menandatangani PKL dan pakta integritas yang salah satunya berisi pernyataan bersedia mematuhi setiap perintah. Saya juga mendengar bahwa dia merupakan orang yang tidak bisa jauh dari keluarga atau *family man*.

Peneliti : Baik, Bu. Setelah kejadian tersebut bagaimana kondisi perusahaan kita?

Narasumber : Tentu saja perusahaan kita mengalami banyak kerugian, seperti biaya tiket yang harusnya hanya dikeluarkan untuk satu orang, malah mengeluarkan tambahan untuk dua orang lagi, yaitu

crew pengganti untuk *crew* yang melakukan *jump ship* dan untuk *crew* pengganti yang melakukan *swap*. Banyak juga biaya lain-lain yang harus dikerahkan untuk menanggapi kasus ini.

Peneliti : Bagaimana perusahaan menghadapi kejadian ini, Bu? Apa yang dilakukan perusahaan?

Narasumber : Berdasarkan hasil *meeting* dengan mempertimbangkan banyak hal, langkah yang paling tepat dan aman adalah dengan melakukan *swap crew* dari kapal lain yang berada paling dekat dengan lokasi kejadian. Keputusan untuk *swap* ini berdasarkan skala prioritas yang telah dibahas bersama, dimana MV. Queen Aliyah lebih membutuhkan jabatan *Chief Officer* mengingat waktu yang terus berjalan dan kapal harus segera meninggalkan pelabuhan. Mengingat perusahaan memang tidak ada *crew stand by* dengan jabatan *Chief Officer*, jadi langkah tersebut dianggap paling efektif dan efisien. Padahal sebenarnya saya lebih setuju untuk menghidupkan kembali *stock crew stand by*.

Peneliti : Siap Bu, terimakasih atas penjelasannya.

Teks Wawancara 3

Narasumber : Pak Jemi Hartono

Jabatan : *Crewing Payroll*

Peneliti : Selamat pagi, Pak. Mohon izin bertanya mengenai kasus *jump ship* yang terjadi di MV. Queen Aliyah 08 Mei 2024. Mengapa *jump ship* tersebut bisa terjadi, Pak?

Narasumber Pagi, dek. Berdasarkan informasi yang saya dapat, penyebab terjadinya *jump ship* tersebut adalah dia tidak bisa bahasa Inggris lancar, tapi saya juga kurang tau itu benar atau tidak. Jadi, dia merasa bimbang dan takut ketika mendapat informasi jika kapal akan berlayar ke luar negeri. Dia panik saat itu soalnya dia mengira bahwa kapal kita hanya berlayar di Indonesia. Tim *marketing* perusahaan memang terkadang menerima *job* untuk *project* di luar negeri seperti *job* dadakan ke India yang terjadi pada saat itu. Iya sudah dia langsung panik dan kabur meninggalkan semua dokumen di kapal. Lagian *Chief Officer* itu sebenarnya tidak ada pilihan lain, soalnya jika dia mengajukan untuk pindah ke kapal lain yang beroperasi di Indonesia butuh proses yang lama.

Peneliti Setelah kejadian tersebut apakah banyak dampak yang terjadi?

Narasumber Banyak, keterlambatan kapal melakukan *clearance out* dari pelabuhan membuat kerugian keuangan semakin banyak.

Kerugiannya antara lain untuk pengeluaran biaya transportasi menggunakan *speed boat* juga diperlukan, karena tempat terjadinya bongkar muat berada di tengah laut dengan sistem *transshipment ship to ship*. Kekurangan *crew* atau jumlah *crew* yang tidak lengkap juga berbahaya pada keselamatan dan efisiensi kerja. Selain itu, pekerjaan juga bertambah untuk mengurus gaji *crew*. Gaji *crew* yang melakukan *jump ship* tidak akan dibayarkan di bulan *jump ship* terjadi dan *crew* harus mengganti segala kerugian perusahaan akibat tindakan yang dilakukan sesuai perjanjian yang tercantum di pakta integritas.

Peneliti

Ternyata banyak sekali kerugiannya. Lalu bagaimana perusahaan menangani hal tersebut?

Narasumber

Untuk penanganan kasus *jump ship* itu sendiri dilakukan dengan mengadakan *meeting* yang dilakukan oleh tim *crewing* memiliki fokus utama untuk menentukan skala prioritas mengenai rotasi *crew*. Keputusan yang dihasilkan adalah dengan memindahkan *Chief Officer* dari kapal lain yang sedang berada di tempat terdekat dari MV. Queen Aliyah. Walaupun *swap* memerlukan biaya yang relatif besar, tapi keputusan ini dapat mencegah timbulnya potensi kerugian lainnya yang akan terjadi, misalnya rugi waktu untuk mencari dan merekrut *Chief Officer* baru dan segala kebutuhannya dari persiapan sampai naik ke kapal. Pembentukan *crew stand by* merupakan langkah

yang paling strategis menurut saya.

Peneliti Baik, Pak. Terimakasih atas waktu dan penjelasannya.

Narasumber Oke dek.



Teks Wawancara 3

Narasumber : Bapak Sayadi

Jabatan : Bosun MV. Queen Aliyah

Peneliti : Mohon izin bertanya pak, mengenai kasus *jump ship* di MV. Queen Aliyah itu faktor yang menyebabkan apa saja, Pak?

Narasumber : Setau saya *Chief Officer* tersebut *jump ship* karena MV. Queen Aliyah akan berlayar ke luar negeri, yaitu ke india. Jadi, kalau berlayar ke luar negeri itu membutuhkan waktu yang lama. Hal tersebut membuat kami para pelaut meninggalkan keluarga dalam jangka waktu yang lama. Setahu saya bahasa Inggris *Chief Officer* juga kurang begitu bagus, jadi mungkin beliau kurang percaya diri. Soalnya kalau berlayar di luar negeri itu harus berkomunikasi dengan agen dan banyak orang menggunakan bahasa Inggris, dek.

Peneliti : Apakah hal tersebut diungkapkan sendiri oleh *Chief Officer*, Pak?

Narasumber : Kami kan sering ngobrol sama ABK dan sharing kalau ada waktu luang, *Chief Officer* pernah menceritakan mengenai hal ingin bekerja di dalam negeri saja. Beliau bilang bahwa pengen dekat dengan rumah dan ini beliau juga *jump ship* di Palembang, rumahnya sendiri. Katanya tawaran gajinya juga ga seberapa dibandingkan dengan beban kerja yang banyak

mending *jump ship* sekalian dan pindah ke perusahaan lainnya, dek.

Peneliti : Jadi *jump ship* nya di daerah tempat tinggalnya sendiri ya, Pak?

Narasumber : Iya, daripada *jump ship* di luar negeri biayanya tiketnya mahal.

Peneliti : Siap, Pak. Terimakasih atas info yang diberikan, Pak.

Narasumber : Oke dek



Teks Wawancara 4

Jabatan : *Chief Officer*

Peneliti : Mohon izin bertanya pak, alasan bapak melakukan *jump ship* di MV. Queen Aliyah itu apa, Pak?

Narasumber : Alasan saya dari awal itu saya sudah menjelaskan jika saya pengennya di kapal dalam negeri, tim *crewing* juga menerima itu dan berkata bahwa pelayaran dari MV. Queen Aliyah ini *full* lokal. Saya juga sudah bilang berkali-kali bahwa tidak apa-apa *cancel* saja jika ada potensi berlayar ke perairan luar. Waktu kapal *dock* di Batam, diberitahukan bahwa kapal akan berlayar ke luar negeri, menurut saya tawaran gaji yang diumumkan juga kurang cocok di saya. ABK yang lain juga berpikir begitu tapi mereka tidak berani untuk membantah, kalau saya memang tidak suka dan saya pergi. Dari awal juga saya komitmen bekerja di dalam negeri dan itu sudah saya sampaikan

Peneliti : Apakah Bapak tidak mengajukan *notice off* atau *swap* ke kapal lokal waktu itu, Pak?

Narasumber : Saya sudah pernah bertanya mengenai prosedur *off* waktu Pak Pristian ke kapal, tapi waktunya tidak cukup. Saya udah coba tanggal 2 Mei 2024 ngajuin, tapi saya tunggu tidak ada respon, jadi saya terpaksa turun. Sertifikat saya ketinggalan semua di

kapal waktu itu. Saya harus ngambil di perusahaan, saya ditanya tanya juga alasan *jump ship*, yaudah saya jelaskan seperti ini.

Peneliti : Saya dengar bapak melakukan *jump ship* di Palembang yang merupakat tempat tinggal bapak sendiri ya, Pak?

Narasumber : Iya dek, di daerah saya sendiri. Memang kan saya dari awal pengennya deket keluarga, jadi kalau mau pulang deket, mau apa-apa deket, kalau ibu saya sakit, atau apapun saya gampang. Soalnya tim crewing bilang cuma line dalam, jadi saya mau.

Kalau dari awal bilang kapal ini mau keluar, saya jelas menolak untuk naik ke kapal ini. Saya tidak begitu peduli mengenai

Narasumber : denda atau lainnya, saya sebagai crew kapal juga ingin keputusan dan keinginan saya di dengar, bukan Cuma perusahaan saja yang memiliki kepentingan, kami juga.

Peneliti : Bagaimana konsekuensi yang bapak terima, Pak?

Saya dikenakan denda, tapi denda tersebut dibayar dengan gaji saya dari awal bulan. Pak Jemi juga sudah menjelaskan dan saya menerima itu, semua gaji saya tidak saya terima bulan itu untuk bayar denda. Saya juga terkena *blacklist* internal dan tidak bisa *join* lagi di PT. Transcoal Pacific.

Kurang lebih begitu, dek.

Peneliti : Baik, Pak. Terimakasih atas waktu dan informasinya, Pak.

Narasumber : Oke dek, sama-sama.

Lampiran 3

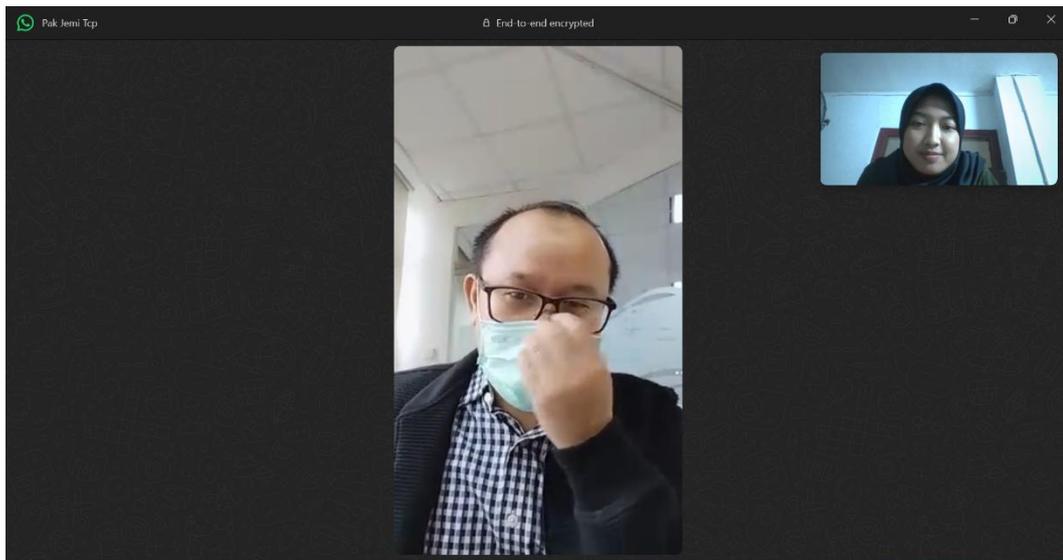
Foto Dokumentasi Wawancara



Wawancara dengan Narasumber 1
(Pak Pristian Ginanjar Maulana selaku *Junior Manager Crewing*)



Wawancara dengan Narasumber 2
(Ibu Indar Pramesti selaku *Crewing Admin*)



Wawancara dengan Narasumber 3
(Pak Jemi Hartoni selaku *Crewing Payroll*)



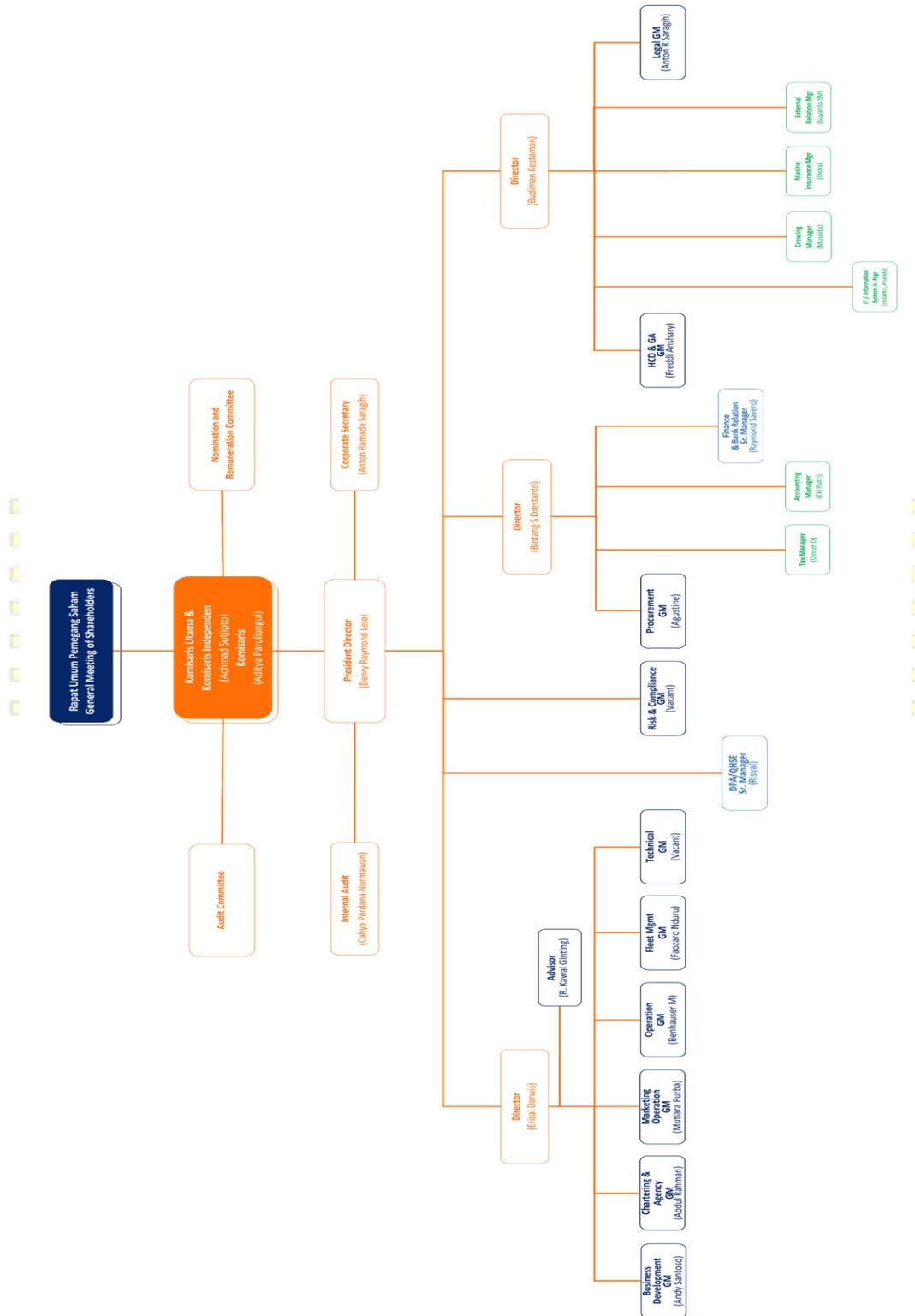
Wawancara dengan Narasumber 4
(Pak Sayadi selaku Bosun MV. Queen Aliyah)



Wawancara dengan Narasumber 4
(*Chief Officer yang melakukan jump ship*)

Lampiran 4

Struktur Organisasi PT. Transcoal Pacific



Lampiran 5

Curriculum Vitae (CV) Chief Officer

CURRICULUMVITAE					
PERSONALITY					
Full Name	: BROWN L. PRASNO	Blood	: AB		
DateofBirth	: February, 19 th 1983	Mobile	: +62 812 2222 2222		
Place	: Palembang	Telephone	: -		
Gender	: Male	E-mail	: d.prasno@pt.palindo.com		
Marital Status	: Married				
Nationality	: Indonesia	High	: 175cm	Shoessize:	42
Religion	: Moslem.	Weight	: 75kg		
PRESENTADDRESS					
Grojogan001/-BanguntapanTamananBantulYogyakarta-Indonesia					
CERTIFICATEOFCOMPETENCY					
Details		Number	Place	Issued Date	
1. DeckOfficerClass1		6201016444N10317	Jakarta	08-08-2017	
2. CertificateofEndorsement		6201016444NA0322	Jakarta	02-08-2027	
CERTIFICATEOFPROFICIENCY					
Details		Number	Place	Issued Date	
1. BasicSafetyTraining		6201016444010320	Semarang	11-09-2020 (revalidasi)	
2. ArpaSimulator		6201016444020316	Semarang	15-02-2016	
3. RadarSimulator		6201016444030316	Semarang	15-02-2016	
4. ProficiencySurvivalCraftAndRescueBoats		6201016444040320	Semarang	11-09-2020 (revalidasi)	
5. AdvancedFireFighting		6201016444060320	Semarang	11-09-2020 (revalidasi)	
6. MedicalFirstAid		6201016444070316	Semarang	15-02-2016	
7. MedicalCareOnBoardShip		6201016444080316	Semarang	15-02-2016	
8. AdvancedTrainingforOilTankerCargoOperations		620101644410320	Jakarta	11-09-2020 (revalidasi)	
9. GeneralOperatorCertificate		28101/SOT/T/VII/2012	Jakarta	12-08-2017	
10. BridgeResource Management		6201016444230316	Semarang	15-02-2016	
11. ShipSecurityOfficer		6201016444240315	Semarang	26-10-2015	
12. ISMCode		17.325/ISM/PIP-SMG/V/03	Semarang	26-05-2003	
13. GMDSSRadioOperator		6201016444GA0319	Jakarta	12-12-2019	
14. OperationalUseOfEcdisTrainingProgramme		6201016444280316	Semarang	15-02-2016	
15. BasicTrainingLGT		6201015444370316	Semarang	24-03-2016	
16. IMDGCODE		6201016444290317	Semarang	23-01-2017	
17. BasicTrainingForOilandChemicalTanker		6201016444390315	Semarang	26-10-2015	
18. AdvancedTrainingForLGT		6201016444380324	Semarang	16-02-2024	
19. SecurityAwarenessTraining		6201016444310715	Jakarta	30-04-2015	
20. BridgeResourceManagement		6201016444230316	Semarang	15-02-2016	
FURTHERDETAIL					
Details		Number	Place	Issued Date-DateOfExpiry	
1. Passport		G016233	Jakarta	05-08-2020-05-08-2027	
2. SeamanBook		6201016444MC3123	Semarang	20-02-2025-19-02-2027	
3. MedicalCertificate					
SEASERVICES					
NameOf Vessel	Kindof Vessel	Rank	GT	Periode	Company
M.V. Abusamah	BulkCarrier	DeckCadet	7497GT	25-09-03/23-04-04	PT. Pusri Palembang
M.T. SultanMBII	GasTanker	DeckCadet	7305GT	23-04-04/03-11-04	PT. Pusri Palembang
M.V. SoemantriB	BulkCarrier	3 rd Officer	7404GT	18-07-06/04-01-07	PT. Pusri Palembang
M.V. PusriIndonesia	BulkCarrier	3 rd Officer	7339GT	04-01-07/02-10-07	PT. Pusri Palembang
M.T. SultanMBII	GasTanker	3 rd Officer	7305GT	02-10-07/02-06-08	PT. Pusri Palembang
M.V. Abusamah	BulkCarrier	3 rd Officer	7497GT	17-06-08/26-08-08	PT. Pusri Palembang
M.V. Mustikawati	BulkCarrier	3 rd Officer	39.345GT	16-01-09/07-04-09	PT. ArpeniPratamaOceanLine
M.V. Zamrud	BulkCarrier	3 rd Officer	24609GT	27-06-09/11-08-09	PT. PP. Equinox
M.V. Zamrud	BulkCarrier	2 nd Officer	24609GT	25-08-09/27-03-10	PT. PP. Equinox
M.T. SultanMBII	GasTanker	2 nd Officer	7305GT	27-03-10/16-07-10	PT. Pusri Palembang
M.V. OcongKosasih	BulkCarrier	2 nd Officer	7404GT	21-09-10/17-05-11	PT. Pusri Palembang
M.V. MochtarPrabu	BulkCarrier	2 nd Officer	7497GT	27-06-11/20-11-11	PT. Pusri Palembang
M.V. Julianto	BulkCarrier	1 st Officer	7497GT	06-12-11/09-07-12	PT. Pusri Palembang
M.V. Julianto	BulkCarrier	1 st Officer	7497GT	31-08-12/02-03-13	PT. Pusri Palembang
M.V. MochtarPrabu	BulkCarrier	1 st Officer	7497GT	27-03-13/25-08-13	PT. Pusri Palembang
LPG/CParnaBerlian2	GasTanker	2 nd Officer	7591GT	09-09-13/05-03-14	PT. ArthamandiriS
M.V. Julianto	BulkCarrier	1 st Officer	7497GT	26-03-14/30-05-14	PT. Pusri Palembang
M.V. PusriIndonesia1	BulkCarrier	1 st Officer	12206GT	30-05-14/06-10-14	PT. Pusri Palembang
M.V. Julianto	BulkCarrier	1 st Officer	7497GT	07-10-14/08-04-16	PT. Pusri Palembang
M.T. SultanMBII	GasTanker	1 st Officer	7305GT	27-04-16/28-03-17	PT. PILOG
M.V. KT.05	BulkCarrier	2 nd Officer	25.943GT	24-10-17/20-01-18	PT. KSE
M.V. Julianto	BulkCarrier	1 st Officer	7497GT	29-01-18/29-08-18	PT. PILOG
M.V. SoemantriB	BulkCarrier	1 st Officer	7404GT	30-09-18/31-08-18	PT. PILOG
M.V. AliyahPratama	BulkCarrier	2 nd Officer	30.303GT	30-12-19/25-06-20	PT. TCP
M.V. MiniJakarta	GeneralCargo	Master	3027GT	11-12-20/23-12-21	PT. KMI
M.T. DayaArmada01	OilTanker	1 st Officer	3174GT	02-01-21/13-02-22	PT. DAB
M.T. DayaArmada01	OilTanker	Master	3174GT	13-02-22/27-12-22	PT. DAB
M.T. GiatArmada01	OilTanker	Master	2664GT	28-03-23/20-07-23	PT. GAB
M.V. Queen Aliyah	BulkCarrier	1 st Officer	30.654 GT	16-02-24/16-05-24	PT. PTC
M.V. SoemantriB	BulkCarrier	1 st Officer	7404GT	07-06-24/04-09-24	PT. PILOG
M.V. Ibrahim Zahier	BulkCarrier	Master	7451GT	04-09-24/22-04-25	PT. PILOG

I hope you will consider to my application and I would be please to call for an interview at anytime convenient to you. believe that you give me opportunity to join with your fleet company. Thank for your attention.

BestRegard,
DennieFrasta

Lampiran 8

Berita Acara *Jump Ship*



BERITA ACARA KAPAL

Nama Kapal : MV. QUEEN ALIYAH
 Perihal : BA HAND OVER CREW
 No. : 07 / DECK / AP4 / 2024
 Lampiran : -

PADA HARI RABU TANGGAL 08 MAY 2024 DI AREA TANJUNG KAMPEH ANCHORAGE KAMI MEMBERITAHUKAN BAHWASANYA TELAH NAIK CREW DIATAS KAPAL SEBAGAI BERIKUT :

CREW ON :

NAMA : ██████████
 JABATAN : CHIEF OFFICER
 NAMA KAPAL : MV QUEEN ALIYAH

CREW OFF :

NAMA : ~~██████████~~ (JUMPSHIP) 07 MAY 2024
 JABATAN : CHIEF OFFICER
 NAMA KAPAL : MV QUEEN ALIYAH

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenar-benarnya agar dapat digunakan sebagaimana mestinya Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

TANJUNG KAMPEH, 08 MAY 2024

Mengetahui,



CAPT. JOHANES SONNY HARDONO
 MASTER OF MV QUEEN ALIYAH

Lampiran 9

Crew List MV. Queen Aliyah

IMO CREW LIST

(Name of shipping company, agents, etc.)
PT. TRANSCOAL PACIFIC

01. Name of ship MV. QUEEN ALIYAH		02. Port of Call PALEMBANG, INDONESIA		03. Date of : 18 MEI 2024		Page No 01					
04. Nationality of ship INDONESIA		05. Next Port of Call MUMBAI PORT, INDIA		06. Date & Place Of Signed		07. SEAMAN BOOK		08. PASSPORT			
09. No.	10. Name	11. Rank	12. Nationality	13. Sex	14. Date and place of birth	Place	Sign On	Seaman Book No	Expired	Passport Number	Expired
1	RIVAN	MASTER	IDN	MALE	28 AUG 1970	TUBAN, INDONESIA	2-Jul-24	F 28027	11 SEP 2026	X 110676	22 JAN 2026
2		CHIEF OFFICER	IDN	MALE	08 AUG 1971	TANJUNG KAMPEH, INDONESIA	8-May-24	H 028884	19 APR 2027	C 696030	08 APR 2026
3		SECOND OFFICER	IDN	MALE	26 JUN 2000	NORTH LAMIA, HONGKONG	20-Feb-24	H 013842	23 SEP 2025	E 0380309	08 FEB 2024
4		THIRD OFFICER	IDN	MALE	25 JUN 1997	NORTH LAMIA, HONGKONG	20-Feb-24	I 05631	05 FEB 2027	C 7186337	28 APR 2026
5		JUNIOR OFFICER	IDN	FEMALE	13 MAY 2002	BATAM, INDONESIA	15-Mar-24	H 034357	15 JUL 2025	E 000814	22 JUL 2027
6		CHIEF ENGINEER	IDN	MALE	16 APRIL 1975	TUBAN, INDONESIA	2-Jul-24	I 125657	11 JAN 2027	E 1805103	27 JUN 2024
7		SECOND ENGINEER	IDN	MALE	10 MAY 1969	NORTH LAMIA, HONGKONG	20-Feb-24	J 034003	03 JUL 2027	E 5237971	19 OCT 2033
8		THIRD ENGINEER	IDN	MALE	19 SEPT 1993	NORTH LAMIA, HONGKONG	20-Feb-24	F 153874	10 APR 2028	E 5237968	19 OCT 2033
9		FOURTH ENGINEER	IDN	MALE	11 APR 1997	NORTH LAMIA, HONGKONG	20-Feb-24	F 196958	20 JUN 2028	E 5557339	07 FEB 2034
10		ELECTRICIAN	IDN	MALE	05 MEI 1973	NORTH LAMIA, HONGKONG	20-Feb-24	F 349359	08 MAY 2025	E 5237975	19 OCT 2033
11		BOSUN	IDN	MALE	28 AUG 1973	NORTH LAMIA, HONGKONG	20-Feb-24	F 250379	11 JUL 2026	E 6113345	17 JAN 2034
12		AB	IDN	MALE	24 JAN 1997	BOGOR	30-Apr-24	F 188073	01 NOV 2025	E 6284199	19 JAN 2024
13		AB	IDN	MALE	23 DEC 2000	PEKANBARU	20-Feb-24	G 100078	15 SEPT 2026	C 8254471	17 NOV 2026
14		AB	IDN	MALE	04 MAR 2000	MALANG	20-Feb-24	H 089845	20 FEB 2026	E 8017723	04 JULY 2034
15		FITTER	IDN	MALE	21 APR 1998	MEDAN	12-Nov-24	J 033871	10 JUN 2027	X 3073489	14 JUN 2034
16		FOREMAN	IDN	MALE	29 APR 1977	BANYUAS	20-Feb-24	H 066710	08 SEPT 2025	E 6304337	23 JAN 2024
17		OILER	IDN	MALE	24 JUN 1981	PURWOREJO	12-Nov-24	J 067974	24 JUL 2027	E 8370886	30 JUL 2034
18		OILER	IDN	MALE	28 JAN 1992	SUMEDANG	20-Feb-24	F 318928	29 JAN 2027	E 5595361	02 FEB 2024
19		OILER	IDN	MALE	05 SEPT 2001	TRENGGALEK	28-Mar-24	F 340684	03 MAR 2026	E 6752843	27 FEB 2024
20		COOK	IDN	MALE	22 FEB 1978	GRESIK	12-Nov-24	H 031898	30 MAY 2025	C 8977457	17 MAY 2027
21		MESS BOY	IDN	MALE	06 JUN 2003	BUTAR	2-Apr-24	I 083156	12 OCT 2026	E 7237067	04 APR 2034
22		DECK/CADET	IDN	MALE	06 NOV 2003	SIDHARJO	5-JUN-24	J 006615	23 JAN 2027	E 7126631	13 MAR 2034
23		ENGCADET	IDN	MALE	20 OCT 2002	MEDAN	5-JUN-24	G 126721	26 APR 2027	E 7826832	25 JUN 2034

Date and signature by master, authorized agent or officer:



CAPT. RICKY SPIRO MONINGKA
MASTER OF MV QUEEN ALIYAH

Lampiran 10

Tiket Pesawat



ELECTRONIC TICKET
PASSENGER ITINERARY/RECEIPT

PREPARED FOR
F [REDACTED] IR

TICKET NUMBER
1266612958704

RESERVATION CODE : OJJZNH

Opening Hrs : -
Consultant :
Office Hours Contact :
After Office Hours Contact :
Facsimile :
Email :

FREQUENT FLYER :
ISSUING AIRLINE : GARUDA INDONESIA
ISSUING AGENT :
ISSUING LOCATION : JAKARTA, ID
ISSUED DATE : 17FEB24

IATA NUMBER : 15307692
CUSTOMER NO :
TOUR CODE :
FOID :
NAME REF :

Tuesday 20 Feb - Please verify flight times prior to departure

FLIGHT/CLASS	TIME	CITY/COUNTRY/AIRPORT NAME/TERMINAL	AIRLINE RES CODE : 5RZPPG STATUS / DURATION / MILEAGE MEALS/EQUIPMENT/STOPS
GARUDA INDONESIA GA 860/ECONOMY/K	07:25	JAKARTA SOEKARNO TERMINAL 3	CONFIRMED / 4HR50MIN / 2014MILES / HOT MEAL / AIRBUS 330-300
	13:15	HONG KONG INTL TERMINAL 1	

FARE BASIS CODE : KOXID
NOT VALID BEFORE :
NOT VALID AFTER : 20FEB25

BAGGAGE : 30K
NOTES :
SEAT :

GA GARUDA INDONESIA Contact (JAKARTA SOEKARNO)--080-41-807807

FORM OF PAYMENT : AGTINV

ENDORSEMENT / RESTRICTIONS : NO ENDORSE/CONDITIONS APPLY/POS ID - EXCH RATE REF TO/DATE OF T
RANSACTION

POSITIVE IDENTIFICATION REQUIRED FOR AIRPORT CHECK-IN/NOTICE

THE CARRIAGE OF CERTAIN HAZARDOUS MATERIALS, LIKE AEROSOLS, FIREWORKS, AND FLAMMABLE LIQUIDS, ABOARD THE AIRCRAFT IS FORBIDDEN. IF YOU DO NOT UNDERSTAND THESE RESTRICTIONS, FURTHER INFORMATION MAY BE OBTAINED FROM YOUR AIRLINE.

DATA PROTECTION NOTICE: YOUR PERSONAL DATA WILL BE PROCESSED IN ACCORDANCE WITH THE APPLICABLE CARRIERS PRIVACY POLICY AND, IF YOUR BOOKING IS MADE VIA A RESERVATION SYSTEM PROVIDER (GDS), WITH ITS PRIVACY POLICY. THESE ARE AVAILABLE AT [HTTP://WWW.IATATRAVELCENTER.COM/PRIVACY](http://www.iatatravelcenter.com/privacy) OR FROM THE CARRIER OR GDS DIRECTLY. YOU SHOULD READ THIS DOCUMENTATION, WHICH APPLIES TO YOUR BOOKING AND SPECIFIES, FOR EXAMPLE, HOW YOUR PERSONAL DATA IS COLLECTED, STORED, USED, DISCLOSED AND TRANSFERRED.

NOTICE

CARRIAGE AND OTHER SERVICES PROVIDED BY THE CARRIER ARE SUBJECT TO CONDITIONS OF CARRIAGE, WHICH ARE HEREBY INCORPORATED BY REFERENCE. THESE CONDITIONS CAN BE OBTAINED FROM THE ISSUING CARRIER OR THROUGH ITS WEBSITE. PASSENGERS ON A JOURNEY INVOLVING AN ULTIMATE DESTINATION OR A STOP IN A COUNTRY OTHER THAN THE COUNTRY OF DEPARTURE ARE ADVISED THAT INTERNATIONAL TREATIES KNOWN AS THE MONTREAL CONVENTION, OF ITS PREDECESSOR, THE WARSAW CONVENTION, INCLUDING ITS AMENDMENTS (THE WARSAW CONVENTION SYSTEM), MAY APPLY TO THE ENTIRE JOURNEY, INCLUDING ANY PORTION THERE OF WITHIN A COUNTRY. FOR SUCH PASSENGERS, THE APPLICABLE TREATY, INCLUDING SPECIAL CONTRACTS OF CARRIAGE EMBODIED IN ANY APPLICABLE TARIFFS, GOVERNS AND MAY LIMIT THE LIABILITY OF THE CARRIER. CHECK WITH YOUR CARRIER FOR MORE INFORMATION.

IATA TICKET NOTICE : <http://www.iatatravelcentre.com/e-ticket-notice/General/English/>
(Subject to change without prior notice)

PRINTED ON 02:48PM 17FEB24



Lampiran 11

Perjanjian Kerja Laut

(CARGO AND TANKER VESSEL)

INDIVIDUAL WORKING CONTRACT

This Individual Working Contract, being enclosure and part of the Agreement signed between **PT. KARYA SAMUDERA INSANI** on **JAKARTA** made by and between : **PT. KARYA SAMUDERA INSANI** of Jakarta, **Jl. HR. Rasuna Said, Bakrie Tower 9th Floor, Jakarta Indonesia** hereinafter referred as the **COMPANY** and [REDACTED] hereinafter called the seafarer)

Date of Birth : [REDACTED]
 Place of Birth : [REDACTED]
 Seafarer Code : [REDACTED]
 Nationality : [REDACTED]
 Passport No : [REDACTED]
 Seaman Book No : [REDACTED]
 Name Vessel : MV QUEEN ALIYAH
 Vessel Flag : INDONESIA
 Gross Tonnage : 30.764
 Trade Area : INDONESIA
 Home Address : JAKARTA

Whereby the following terms, and condition, of employment are mutually agreed upon.

ARTICLE I : ENGAGEMENT

- The Company will engage the Seafarer in accordance with the Agreement, its enclosure and amendments (if any), and to be executed with utmost good faith.

ARTICLE II : WAGES AND OVERTIME

- During the period this Individual Working Contract, the Seafarer shall be employed by the Company in the capacity of on board the CHIEF OFFICER and be paid a monthly basic wages of **IDR-**
- Tanker Allowance of **IDR** : [REDACTED] -
- Special Allowance of **IDR-**
- Fixed Overtime of **IDR-**
- Leave Pay of **IDR-**
- Contract Bonus of **IDR-**

In accordance with Article IV of the Agreement mentioned in Article I above.

ARTICLE III : LEAVEPAY

1. The Seafarer covered by an Individual Working Contract shall receive at least six (6) days leave pay a month at the Seafarer's basic wage rate (without overtime) or a mentioned the Agreement.
2. Such leave pay shall be accumulated during the validity of the contract and paid to the Seafarer at the time of signing off.

ARTICLE IV: ALLOTMENT

1. The Seafarer covered by this Individual Working Contract should file, either with the Company or the Master of the vessel a signed allotment not to be applied against a minimum of 80 % of the accrued base wages.
2. The Company shall thereupon arrange to remit a monthly allotment payable inIDR..... or its equivalent in local currency to the person named in the allotment note.

(KAPAL BARANG DAN TANKER)

PERJANJIAN KERJA PERORANGAN

Perjanjian Kerja Perorangan ini , yang merupakan lampiran serta bagian dari perjanjian : yang ditandatangani antara **PT. KARYA SAMUDERA INSANI** pada tanggal 19 APRIL 2024. Dibuat oleh dan antara : **PT. KARYA SAMUDERA INSANI** beralamat di **Jl. HR. Rasuna Said, Bakrie Tower 9th Floor, Jakarta Indonesia** selanjutnya di sebut sebagai Perusahaan dan [REDACTED] F. (dalam hal ini di sebut Pelaut).

Tanggal Lahir : [REDACTED]
 Tempat Lahir : [REDACTED]
 Kode Pelaut : [REDACTED]
 Kebangsaan : [REDACTED]
 Paspor No : [REDACTED]
 Buku Pelaut No : [REDACTED]
 Nama Kapal : MV QUEEN ALIYAH
 Bendera Kapal : INDONESIA
 Isi Kotor : 30.764
 Daerah Pelayaran : INDONESIA
 Alamat : JAKARTA
 Dalam hal mana, syarat-syarat serta kondisi pengerjaan berikut telah disepakati.

PASAL I : Pengerjaan

Perusahaan akan memperkerjakan Pelaut sesuai dengan perjanjian dengan lampiran – lampiran (bila ada), dan akan dilaksanakan dengan itikad yang sebaik- baiknya.

PASAL II : GAJI DAN UPAH LEMBUR

Selama masa berlakunya Perjanjian Kerja Perorangan ini, Pelaut akan diperkerjakan oleh Perusahaan dalam kedudukan diatas kapal sebagai CHIEF OFFICER dan akan dibayarkan gaji dasar bulanan sebesar :

- Upah Kapal **Rp.** [REDACTED] ;
- Upah Special-**IDR**
- Upah Lembur-**IDR**
- Upah Cuti-**IDR**
- Upah Bonus-**IDR**

sesuai dengan Pasal IV Perjanjian yang disebut dalam Pasal I diatas.

PASAL III : UANG PENGGANTI HARI-HARI LIBUR

1. Pelaut yang bekerja berdasarkan Perjanjian Kerja Perorangan Ini akan menerima uang pengganti hari-hari libur paling sedikit enam (6) hari perbulan atas dasar gaji pokok yang berlaku atau seperti dalam perjanjian.
2. Uang pengganti hari-hari libur demikian akan dikumpulkan selama masam berlakunya perjanjian dan akan dibayarkan kepada pelaut pada saat turun kapal.

PASAL IV: UANG DELEGASI

1. Pelaut yang dilindungi oleh Perjanjian Perorangan ini harus mengajukan baik kepada Perusahaan atau Nahkoda kapal, sesuai nota delegasi yang ditandatangani yang akan diperhitungkan dengan upah sebesar paling sedikit 80% dari upah pokok sebulan.
2. Perusahaan akan mengatur pengiriman delegasi bulanan dalam mata uang (**Rp**.....) atau sejumlah yang sama nilanya dalam mata uang setempat, kepada orang yang namanya disebut dalam nota delegasi. Pengiriman semacam ini akan dikirimkan kepada .orang yang namanya disebut dalam nota delegasi pada setiap akhir bulan.

Lampiran 12

Pakta Integritas



SURAT PERNYATAAN KRU/AWAK KAPAL(PAKTA INTEGRITAS)

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Lengkap : L ■■■■■ ■■■
 Tempat Tanggal Lahir : ■■■ ■■■ ■■■
 Kode Pelaut (Seafarer Code) : ■■■ ■■■ ■■■

Saya berjanji dan menyatakan sesuai di bawah ini :

1. Bekerja dengan baik/rajin
2. Berkomitmen untuk melaksanakan perawatan segala jenis perlengkapan kapal sesuai dengan sistem perawatan terencana (PMS) yang ditetapkan oleh perusahaan, serta secara berkala melaporkan kondisi setiap perlengkapan di atas kapal sesuai dengan kondisi yang sebenarnya diimplementasikan dengan baik dan sebagaimana yang tercantum dalam ISM Code.
3. Patuh pada perintah atasan dan Karyawan Darat.
4. Sewaktu-waktu bersedia di mutasi jika di minta dengan atau tanpa pemberitahuan sebelumnya.
5. Saya tidak meminum-minuman keras dan mabok-mabokkan termasuk narkoba dan siap di pidanakan jika saya di temukan melakukan tindak pidana.
6. Tidak mau menjual BBM/inventaris kapal atau inventaris kantor
7. Tidak mencuri milik orang lain / Perusahaan
8. Saya dapat menjaga rahasia dan kepercayaan yang telah diberikan oleh perusahaan
9. Tidak membawa wanita ke lingkungan kerja.
10. Tidak memberikan sesuatu apapun baik dalam bentuk barang maupun materi kepada karyawan TEL GROUP (PT ETI, PT. SML, PT. TCP, PT RMT) untukdapat diterima menjadi crew kapal.
11. Tidak akan berkelahi atau melakukan sesuatu yang dapat menimbulkan suasana tidak aman, tidak nyaman dan tidak tenang diatas kapal.
12. Jika saya tidak finish contract dan menyelesaikan kontrak kerja PKWT saya, saya bersedia membayar biaya-biaya yang sudah di keluarkan oleh TEL GROUP (PT. ETI, PT. SML, PT. TCP, PT RMT) termasuk sanksi-sanksi lainnya yang di tetapkan oleh perusahaan.
13. Apabila terjadi kehilangan barang dan kerusakan barang apapun di atas kapal akan menjadi tanggung jawab saya dan crew kapal lain tanpa terkecuali.
14. Menyerahkan dua sertifikat COP asli untuk disimpan di kantor pusat.
15. Mengikuti semua peraturan perusahaan yang telah di tetapkan oleh pihak perusahaan.

Jika salah satu atau sebagian pernyataan dari No. 1-15 saya langgar, maka saya bersedia **DIBERHENTIKAN/OFF** tanpa ada melakukan tuntutan apapun pada Perusahaan Perusahan di bawah manajemen TEL Group (PT. ETI, PT. SML, PT. TCP, PT. RMT), menjamin untuk mengganti semua kerugian perusahaan yang disebabkan k arena tindakan saya tersebut, dan saya siap tidak menerima Sisa Gaji, Pesangon, Kompensasi, Premi, Uang Transport dan Tiket Pemulangan saya dan saya tidak akan melakukan tuntutan apapun ke pihak Perusahaan di bawah manajemen TEL Group (PT. ETI, PT. SML, P.TTCP, PT. RMT) di salah satu perusahaan TEL Group di mana saya di pekerjakan. Demikian Surat pernyataan ini saya tanda tangani dalam keadaan sadar, sehat jasmani dan rohani,dan mengakui bahwa surat pernyataan saya ini adalah bagian yang tidak dapat dipisahkan dari Perjanjian Kerja Laut saya yang di keluarkan olehPihak Kesyahbandaran.

Demikian surat perjanjian ini saya buat agar dapat dimaklumi, tanpa ada paksaan dari orang lain.

Jakarta, 26 Februari 2024

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Kartika Oktavia Rohmah
2. Tempat, Tanggal Lahir : Blora, 07 Oktober 2003
3. N I T : 582111317914 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan
Kepelabuhan
5. Agama : Islam
6. Alamat : Dk. Ngelobener Rt.01/Rw.08, Jepon, Blora
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Junaedi
 - b. Ibu : Sunartik
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 5 Jepon (2009 – 2015)
 - b. SMP Negeri 1 Jepon (2015 – 2018)
 - c. SMK Negeri 2 Blora (2018 – 2021)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2021 – 2025)
9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)

Perusahaan I	: Direktorat Perkapalan dan Kelautan
Alamat	: Gedung Karya Lantai 19, Jalan Merdeka Barat Nomor 8, Jakarta Pusat - 10110
Periode Praktik Darat	: 01 Agustus 2023 – 19 Januari 2024
Perusahaan II	: PT. Transcoal Pacific
Alamat	: Bakrie Tower, 9th Floor, Jalan HR. Rasuna Said, Kuningan, Kompleks Rasuna Epicentrum, RT.11/RW.7, Kuningan, Karet Kuningan, Kecamatan Setiabudi, Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12940
Periode Praktik Darat	: 22 Januari 2024 - 12 Juli 2024