



**ANALISIS PROSES PERGANTIAN AWAK KAPAL
(*CREW CHANGE*) PADA KAPAL NACC PANAREA
DI PT DIAN BAHARI SEJATI**

SKRIPSI

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

Oleh:

WIDYA YOGI ARYANI
NIT. 582111317924 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PROSES PERGANTIAN AWAK KAPAL (CREW CHANGE) PADA KAPAL NACC PANAREA DI PT DIAN BAHARI SEJATI

Disusun oleh:

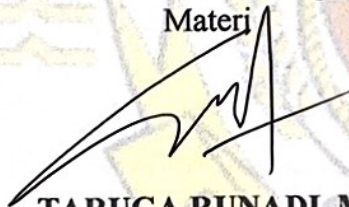
WIDYA YOGI ARYANI
NIT. 582111317924 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

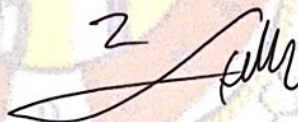
Semarang..... 2025

Dosen Pembimbing I
Materi



TARUGA RUNADI, M.Si.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19910601 202012 1 009

Dosen Pembimbing II
Penulisan



YOZAR FIRDAUS AMRULLAH, S.S., M.Hum
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19811007 200712 1 001

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Tatalaksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan



FAJAR TRANSELASI, S.TR., M.A.P.
Penata (III/d)
NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Proses Pergantian Awak Kapal (*Crew Change*)
pada Kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati” karya,

Nama : Widya Yogi Aryani

NIT : 582111317924

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana
Angkutan Laut dan Kepelabuhan. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari
..... tanggal 2025

Semarang, 2025

PENGUJI

Penguji I

: Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.
Pembina (IV/a)
NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji II

: TARUGA RUNADI, M.Si.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19910601 202012 1 009

Penguji III

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

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


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

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Widya Yogi Aryani

NIT : 582111317924 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul "Analisis Proses Pergantian Awak Kapal (*Crew Change*) pada Kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya Widya Yogi Aryani, 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 risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 18 Juni2025

Yang membuat pernyataan,



WIDYA YOGI ARYANI
NIT. 582111317924 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan.” (Q.S Al-Insyirah:5)
2. “Mustahil Allah membawamu sejauh ini hanya untuk gagal, Allah *plan is the better than our dream.*”

Persembahan:

1. Kedua orang tua saya tercinta, Bapak Giyono dan Ibu Anik Purwanti.
2. Almamater saya Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Taruga Runadi, M.Si. selaku pembimbing I.
4. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum. selaku pembimbing II.
5. Seluruh Staff dan karyawan di PT. Dian Bahari Sejati.

PRAKATA



Segala puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “**Analisis Proses Pergantian Awak Kapal (*Crew Change*) pada Kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati**” tepat waktu. Sholawat serta salam saya curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita kepada jalan yang lurus dan benar.

Skripsi ini disusun guna memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) dan syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam skripsi ini tidak terlepas dari adanya bimbingan, dukungan motivasi dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

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 Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Taruga Runadi, M.Si. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan waktu, dukungan, bimbingan, dan pengarahan.

4. Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan dukungan, bimbingan, serta pengarahan.
5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama empat tahun menjadi taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh Staff dan Civitas Akademika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, semua perwira dan seluruh Staff PT. Dian Bahari Sejati yang telah membantu dalam pengenalan dunia kerja dan membantu dalam melakukan observasi pada penulisan skripsi.
7. Kedua orang tua saya tercinta serta keluarga saya yang selalu mendoakan, mendukung, memberikan kasih sayang, dan setia menunggu di rumah.
8. Seluruh rekan dan sahabat saya yang telah memberikan motivasi dan semangat selama saya menjalani pendidikan di kampus tercinta ini.

Dengan segala kerendahan hati kami menyadari dalam menyusun skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca di kemudian hari.

Semarang, 20 Juni 2025
Penulis



WIDYA YOGI ARYANI
NIT. 582111317924 K

ABSTRAKSI

Aryani, Widya Yogi. 2025. “Analisis Proses Pergantian Awak Kapal (*Crew Change*) pada Kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Bapak Taruga Runadi, M.Si., Pembimbing II: Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

Proses pergantian awak kapal (*crew change*) merupakan aspek penting dalam mendukung kelancaran operasional perusahaan pelayaran. Dalam pelaksanaannya, PT Dian Bahari Sejati sebagai perusahaan pengangkut semen curah sering mengalami beberapa kendala yang menghambat proses *crew change*, khususnya pada kapal NACC Panarea. Permasalahan tersebut meliputi kesulitan mencari calon awak kapal yang kompeten dan memiliki pengalaman pada kapal jenis semen, crew yang berdomisili di luar daerah yang menyebabkan keterlambatan proses seleksi, serta pembatalan sepihak oleh calon awak kapal yang telah dijadwalkan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses pelaksanaan *crew change*, kendala yang dihadapi, serta upaya yang dilakukan oleh PT Dian Bahari Sejati dalam mengatasi permasalahan tersebut.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Peneliti juga menggunakan pendekatan *fishbone analysis* untuk mengidentifikasi akar penyebab dari permasalahan yang terjadi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa prosedur pelaksanaan *crew change* pada kapal NACC Panarea meliputi proses perekrutan, seleksi dokumen, wawancara, medical check-up, pemberian atribut kerja, hingga pemberangkatan ke kapal. Kendala yang dihadapi perusahaan antara lain minimnya pelaut berpengalaman, tidak sesuainya dokumen pelaut dengan standar perusahaan, serta lokasi calon crew yang jauh dari kantor pusat. Upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi permasalahan tersebut antara lain dengan melakukan promosi secara maksimal, memanfaatkan sistem rekrutmen online, serta memberikan sanksi kepada pelaut yang membatalkan secara sepihak.

Kata Kunci: Analisis, *Crew Chang* , Pergantian, Kapal NACC Panarea, PT Dian Bahari Sejati

ABSTRACT

Aryani, Widya Yogi. 2025. “Analysis of the Crew Change Process on the NACC Panarea Ship at PT Dian Bahari Sejati”. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Merchant Marine Polytecnic of Semarang, Advisor I: Bapak Taruga Runadi, M.Si., Advisor II: Bapak Yozar Firdaus Amrullah, S.S., M.Hum.

The crew change process is a crucial aspect in supporting the smooth operation of a shipping company. In its implementation, PT Dian Bahari Sejati, as a bulk cement shipping company, often faces several obstacles that hinder the crew change process, particularly on the NACC Panarea vessel. These problems include difficulties in finding qualified seafarers with experience on cement carrier vessels, candidates residing outside the region causing delays in the selection process, and sudden cancellations by crew members who were previously scheduled. This study aims to identify the procedures of the crew change process, the obstacles encountered, and the efforts made by PT Dian Bahari Sejati to overcome these issues.

This research employs a descriptive qualitative method. Data collection techniques include observation, interviews, documentation, and literature studies. The researcher also uses a fishbone analysis approach to identify the root causes of the problems.

The results of the study indicate that the crew change procedure on the NACC Panarea vessel involves recruitment, document screening, interviews, medical check-ups, distribution of work gear, and deployment to the vessel. The main obstacles faced by the company include the limited number of experienced seafarers, incomplete or non-compliant documents with company standards, and the distant locations of crew candidates. The company's efforts to overcome these challenges include maximizing promotion, utilizing online recruitment systems, and imposing sanctions on crew members who cancel unilaterally.

Keywords: Analysis, Crew Change, Replacement, NACC Panarea Ship, PT Dian Bahari Sejati

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Rumusan Masalah.....	7
D. Tujuan Penelitian.....	7
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	8
BAB II.....	11
KAJIAN TEORI.....	11
A. Deskripsi Teori.....	11
B. Kerangka Pikir.....	26
BAB III.....	27
METODOLOGI PENELITIAN.....	27
A. Metodologi Penelitian.....	27
B. Tempat dan Waktu Penelitian.....	28
C. Sampel Sumber Data Penelitian atau Informan.....	29
D. Teknik Pengumpulan Data.....	33
E. Instrumen Penelitian.....	37
F. Teknik Analisis Data.....	41
G. Pengujian Keabsahan Data.....	46
BAB IV.....	49

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	49
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	49
B. Deskripsi Data.....	54
C. Temuan.....	62
D. Pembahasan Hasil Penelitian	78
BAB V.....	109
SIMPULAN DAN SARAN	109
A. Simpulan	109
B. Keterbatasan Penelitian.....	110
C. Saran.....	111
DAFTAR PUSTAKA	113
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	145



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Pedoman Wawancara.....	38
Tabel 3.2 Pedoman Observasi.....	40
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu	52
Tabel 4.2 Tabel Daftar Kapal PT Dian Bahari Sejati.....	57
Tabel 4.3 Akar Permasalahan Diagram Fishbone.....	79



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	26
Gambar 3.1 Diagram Fishbone	46
Gambar 3.2 Triangulasi Sumber	47
Gambar 3.3 Triangulasi Teknik	48
Gambar 4.1 Lokasi Kantor PT Dian Bahari Sejati.....	56
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Dian Bahari Sejati	60
Gambar 4.3 Kapal NACC Panarea.....	61
Gambar 4.4 Fishbone Diagram	78
Gambar 4.5 Check List Dokumen Crew	88
Gambar 4.6 Pengisian Formulir oleh Calon Awak Kapal	90
Gambar 4.7 Wawancara Awak Kapal dengan Technical Superintendent	92
Gambar 4.8 Pembagian Wearpack dan Safety Shoes	95
Gambar 4.9 Proses Keberangkatan Awak Kapal dari.....	97

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara 1	116
Lampiran 2 Wawancara 2	119
Lampiran 3 Wawancara 3	122
Lampiran 4 Wawancara 4	125
Lampiran 5 QHSEA – 118 Applicant Interview	128
Lampiran 6 QHSEA – 119 Crew Selection Form Rev	129
Lampiran 7 QHSEA – 464 Application Form (Crew)	130
Lampiran 8 Mutasi On Juber Tamba	133
Lampiran 9 Surat Tugas Rizal Al-Haris	134
Lampiran 10 Mutasi Off Juber Tamba	135
Lampiran 11 MCU Teddy	136
Lampiran 12 Crew List NACC Panarea	137
Lampiran 13 Dokumentasi Wawancara	138
Lampiran 14 <i>Crew Induction</i>	140

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Proses pergantian awak kapal (*crew change*) di PT Dian Bahari Sejati merupakan aspek penting yang mendukung kelancaran operasional perusahaan. Dalam industri pelayaran, proses pergantian awak kapal tidak hanya sekedar mengganti tenaga kerja, tetapi juga memiliki dampak terhadap efektivitas operasional, keselamatan di kapal dan kesejahteraan para awak kapal. PT Dian Bahari Sejati adalah salah satu perusahaan pelayaran nasional yang tengah berkembang di Indonesia saat ini, sebagai perusahaan pelayaran nasional yang bergerak pada pengangkutan semen curah, PT Dian Bahari Sejati memiliki tanggung jawab besar untuk memastikan pergantian awak kapal dilaksanakan secara teratur, tepat waktu dan sesuai dengan prosedur yang ditentukan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan Dan Penempatan Awak Kapal Pasal 2 Ayat (3) yaitu Perusahaan angkutan laut nasional dapat melaksanakan kegiatan perekrutan dan penempatan awak kapal hanya untuk keperluan perusahaan angkutan laut itu sendiri. Dalam konteks ini, PT Dian Bahari Sejati, selaku pemilik kapal, memiliki kewenangan untuk melaksanakan proses rekrutmen awak kapal secara mandiri serta bertanggung jawab penuh atas pengelolaan seluruh tahapan pergantian awak kapal. Perusahaan juga berwenang menetapkan standar perekrutan guna memastikan mereka memperoleh awak kapal yang

ahli sesuai dengan keahliannya.

Sebagai perusahaan yang mengoperasikan kapal-kapal dengan spesifikasi khusus seperti *cement carrier*, PT Dian Bahari Sejati memerlukan awak kapal yang memiliki keahlian sesuai dengan *job description* dari masing-masing jabatan. Namun, dalam pelaksanaannya, perusahaan sering menghadapi berbagai kendala dalam proses perekrutan awak kapal. Dari hasil observasi peneliti selama kurang lebih 5 bulan, ditemukan sejumlah kendala yang menyebabkan ketidaksesuaian dalam proses pergantian awak kapal. Salah satu hambatannya adalah sulitnya mencari calon awak kapal yang memiliki pengalaman di bidang kapal semen dan tentunya dibuktikan dengan sertifikat dan *sea experience*. Di samping itu, ketidaksesuaian tingkat gaji yang ditawarkan dengan standar minimum yang ditetapkan dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 turut menjadi faktor yang mengurangi minat pelaut berpengalaman untuk bergabung.

Selain terbatasnya jumlah awak kapal yang memenuhi standar kualifikasi perusahaan, banyak di antara mereka yang berdomisili di luar daerah, sehingga proses seleksi menjadi lebih lama karena harus menyesuaikan dengan jadwal perjalanan dan ketersediaan mereka untuk mengikuti proses rekrutmen. Hal ini tentu menyebabkan masalah dalam penyesuaian waktu *sign on* dan *sign off* awak kapal yang terlibat, ini dapat mengganggu kelancaran operasional kapal. Durasi proses yang lebih lama ini juga memungkinkan terjadinya kekosongan awak kapal pada waktu tertentu, yang pada akhirnya dapat berdampak pada keselamatan serta kelancaran jalannya operasional kapal.

Selain faktor teknis dan administratif, terdapat juga masalah yang disebabkan karena terdapat banyak calon awak kapal yang tiba-tiba membatalkan kelanjutan proses seleksi tanpa ada pemberitahuan sebelumnya, sehingga perusahaan kesulitan untuk mengantisipasi atau mencari pengganti dengan cepat. Alasan pembatalan ini biasanya bersifat pribadi, seperti terdapat anggota keluarga yang meninggal/sakit, keinginan untuk mendampingi istri melahirkan, atau mengambil tawaran dari perusahaan lain yang memberikan gaji lebih besar. Semua hal ini memerlukan proses seleksi ulang, yang tentu saja memakan waktu dan sumber daya.

Akumulasi berbagai kendala tersebut menyebabkan proses pergantian awak kapal tidak berjalan sesuai dengan rencana. Banyak awak kapal yang seharusnya sudah selesai kontraknya namun terpaksa harus memperpanjang masa kerja karena pengganti belum tersedia. Di sisi lain, terdapat juga awak kapal yang melakukan *sign off* lebih awal karena tekanan pekerjaan atau kondisi pribadi yang mengakibatkan kekosongan posisi di atas kapal. Kondisi ini tidak hanya mengganggu rotasi yang telah direncanakan oleh perusahaan tetapi juga dapat menurunkan semangat kerja, meningkatkan resiko keselamatan dan berpotensi menghambat kelancaran kegiatan operasional di kapal.

Dengan mempertimbangkan berbagai kendala dan dampak yang ditimbulkan, PT Dian Bahari Sejati perlu melakukan evaluasi menyeluruh terhadap proses pergantian awak kapal. Untuk menyelesaikan masalah ini, diperlukan peningkatan dan pengembangan sistem yang lebih efektif serta

efisien. Perusahaan harus mempertimbangkan pendekatan yang menyeluruh, seperti pengoptimalan manajemen sumber daya manusia, mempererat kerjasama dengan tim perekrutan, serta penerapan teknologi untuk mempercepat proses seleksi dan pergantian awak kapal. Langkah-langkah ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi operasional, menjaga kualitas pelayanan, serta memastikan kesejahteraan awak kapal.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat (40) dijelaskan bahwa awak kapal adalah individu yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Awak kapal yang akan bekerja di atas kapal juga harus memiliki sertifikat kompetensi yang sesuai dengan posisi atau jabatannya. Macam-macam sertifikat antara lain:

1. Sertifikat Pengukuhan (*Certificate Of Endorsement/COE*),
2. Sertifikat Keahlian (*Certificate of Proficiency/COP*),
3. Sertifikat Keterampilan (*Certificate of Proficiency/COP*) yang terdiri dari BST, SCRB dan AFF.

Sertifikat kompetensi dan keterampilan awak kapal harus sudah memenuhi *Standart of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 2010 agar tidak menimbulkan masalah saat inspeksi dilakukan di atas kapal.

Kapal merupakan alat transportasi air yang berfungsi untuk mengangkut penumpang maupun barang di wilayah perairan seperti laut, sungai, dan

sejenisnya, dengan penggerak berupa tenaga manusia, mesin, atau angin (Sandy et al., 2021). PT Dian Bahari Sejati adalah salah satu perusahaan pelayaran yang memiliki, mengelola dan mengoperasikan kapal semen curah yang mengangkut semen yang beroperasi di Indonesia. Kapal pengangkut semen curah, atau dikenal sebagai *cement carrier*, adalah kapal yang telah disesuaikan secara khusus untuk mengangkut dan memindahkan semen dalam bentuk curah. PT Dian Bahari Sejati mempunyai 4 kapal semen untuk menunjang kegiatan operasional perusahaan, antara lain: Dian Prosperity, Dian Cordelia, NACC Cozumel & NACC Panarea.

Penelitian ini difokuskan pada salah satu kapal milik PT Dian Bahari Sejati, yaitu kapal NACC Panarea. Kapal ini merupakan kapal jenis *cement carrier* atau kapal pengangkut semen curah yang memiliki peranan penting dalam mendistribusikan semen ke berbagai wilayah Indonesia. Dengan kemampuan teknis yang memadai untuk mengangkut semen dalam jumlah besar, kapal ini turut mendukung kelancaran distribusi semen sebagai material utama dalam pembangunan konstruksi nasional.

Dalam konteks global, proses crew change atau pergantian awak kapal menjadi isu strategis yang semakin kompleks, terutama pasca pandemi COVID-19. Banyak pelayaran menghadapi tantangan logistik, administratif, hingga psikologis awak kapal akibat pembatasan perjalanan dan protokol kesehatan yang ketat. Ketidaksesuaian jadwal sign on dan sign off sering kali mengakibatkan penumpukan masa kerja di atas kapal yang tidak hanya melanggar peraturan ketenagakerjaan internasional, tetapi juga berpotensi

menurunkan keselamatan pelayaran secara umum (Sihombing et al., 2021). Oleh karena itu, manajemen crew change yang baik menjadi kunci keberhasilan dalam menjaga kesinambungan operasional kapal dan kesejahteraan pelaut (Supangat, 2024).

Selain faktor eksternal, tantangan internal dalam *crew change* juga mencakup keterbatasan SDM terampil, kurangnya sistem pelacakan digital awak kapal, hingga rendahnya efisiensi prosedur administratif. Banyak perusahaan pelayaran yang belum menerapkan sistem manajemen awak kapal berbasis digital, sehingga data rotasi dan jadwal pelaut sulit dipantau secara real-time (Amanto et al., 2024). Evaluasi menyeluruh terhadap sistem dan strategi manajemen SDM pelayaran menjadi penting agar *crew change* tidak menjadi hambatan operasional, melainkan bagian dari penguatan daya saing perusahaan di sektor maritim (Sinaga et al., 2025).

Peneliti memilih kapal ini karena terlibat langsung dalam proses perekrutan awak kapal di kapal tersebut, sehingga mampu memperoleh data dan pemahaman yang lebih mendalam terkait kendala dan dinamika yang terjadi dalam proses *crew change* di lingkungan PT Dian Bahari Sejati khususnya pada kapal NACC Panarea. Dengan fokus pada kapal ini, penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai tantangan operasional, kendala yang dihadapi serta upaya peningkatan efisiensi dalam proses pergantian awak kapal di sektor pelayaran nasional.

Berdasarkan latar belakang masalah yang peneliti sampaikan, peneliti berencana untuk melakukan penelitian dengan judul “ANALISIS PROSES

PERGANTIAN AWAK KAPAL (*CREW CHANGE*) PADA KAPAL NACC PANAREA DI PT DIAN BAHARI SEJATI”.

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, peneliti memfokuskan penelitian pada faktor-faktor utama berikut ini:

1. Pelaksanaan proses perekrutan awak kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati.
2. Kendala yang terdapat pada saat proses perekrutan awak kapal sehingga mengakibatkan keterlambatan pergantian awak kapal NACC Panarea.
3. Upaya yang dapat dilakukan PT Dian Bahari Sejati untuk mencegah terjadinya keterlambatan pergantian awak kapal pada saat proses perekrutan awak kapal.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana proses perekrutan awak kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati?
2. Apa saja kendala yang terdapat pada saat proses perekrutan awak kapal sehingga mengakibatkan keterlambatan pergantian awak kapal NACC Panarea?
3. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan PT Dian Bahari Sejati untuk mencegah terjadinya keterlambatan pergantian awak kapal pada saat proses perekrutan awak kapal?

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan agar hasil penelitiannya dapat memberikan manfaat. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui bagaimana proses perekrutan awak kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati.
2. Mengetahui apa saja kendala yang terdapat pada saat proses perekrutan awak kapal sehingga mengakibatkan keterlambatan pergantian awak kapal NACC Panarea.
3. Mengetahui upaya yang dilakukan PT Dian Bahari Sejati untuk mencegah terjadinya keterlambatan pergantian awak kapal pada saat proses perekrutan awak kapal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Hasil penelitian mengenai “Analisis Proses Pergantian Awak Kapal (*Crew Change*) Pada Kapal NACC PANAREA di PT Dian Bahari Sejati” diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pembaca serta memberikan dampak positif dalam pengembangan pengetahuan dan literasi. Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Aspek Teoretis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat teoretis dalam bidang sumber daya manusia, khususnya di bidang industri pelayaran. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi dasar pengembangan dalam proses perekrutan yang lebih efektif dan efisien, serta menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya terkait dengan proses pergantian awak kapal (*crew change*).

2. Aspek Praktis

a. Bagi peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pengetahuan serta meningkatkan pemahaman peneliti mengenai proses pergantian awak kapal (*crew change*) sehingga kedepannya diharapkan proses pergantian awak kapal tersebut diharapkan lebih efektif dan efisien. Selain itu, penelitian ini juga disusun sebagai salah satu syarat kelulusan pada program Diploma IV Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang tahun 2025.

b. Bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai acuan untuk mendukung pengembangan teori maupun praktik untuk taruna dan instansi, khususnya taruna yang akan melakukan penelitian mengenai proses pergantian awak kapal (*crew change*). Selain itu, penelitian ini juga dijadikan sebagai sumber tambahan dan referensi untuk berbagai kegiatan, yang datanya tersimpan di perpustakaan baik dalam bentuk dokumen ataupun digital.

c. Bagi Instansi Terkait

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan evaluasi serta referensi pemecahan masalah kepada PT Dian Bahari Sejati khususnya bagi pihak *crewing* agar kedepannya proses pergantian awak kapal (*crew change*) dapat dilaksanakan dengan

lebih efektif dan efisien sehingga kegiatan operasional di perusahaan dapat berjalan dengan lancar.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Kajian teori pada penelitian yang berjudul analisis proses pergantian awak kapal (*crew change*) pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati adalah sebagai berikut:

1. Analisis

Analisis menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yaitu kegiatan penyelidikan untuk memahami dan mengungkapkan kondisi sebenarnya dari suatu kejadian atau peristiwa. Menurut Maqfiro et al. (2021) analisis merupakan proses mengidentifikasi suatu hal dengan tujuan untuk menyelesaikan permasalahan atau menemukan kelemahan dalam suatu kondisi yang sebenarnya, sehingga dapat diperoleh solusi yang diharapkan. Menurut Kurniasih et al. (2021) analisis data adalah proses penyusunan dan pengelompokan data ke dalam bentuk yang lebih teratur, seperti pola, kategori atau deskripsi dasar. Tujuannya adalah untuk menemukan tema-tema penting yang muncul dari data dan merumuskan *hipotesis* yang didasarkan pada temuan tersebut.

Dari beberapa pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa analisis merupakan proses penyelidikan yang bertujuan untuk memahami serta mengungkap kondisi suatu peristiwa. Kegiatan ini dilakukan untuk mengidentifikasi permasalahan, menemukan kekurangan, dan mencari solusi yang tepat. Selain itu, analisis data mencakup pengorganisasian

serta pengelompokan data secara sistematis guna mengidentifikasi pola, kategori, serta tema utama yang muncul, sehingga dapat disusun *hipotesis* berdasarkan hasil yang diperoleh.

Dalam konteks perusahaann, analisis juga berperan penting dalam mengungkap berbagai permasalahan internal yang dapat menghambat kinerja operasional. Salah satu pendekatan yang digunakan dalam proses ini adalah metode *fishbone* atau diagram tulang ikan, yang berfungsi sebagai alat bantu untuk memetakan secara sistematis faktor-faktor penyebab suatu masalah. Metode ini memungkinkan identifikasi dari berbagai aspek seperti, seperti sumber daya manusia, prosedur dan lingkungan yang dapat mempengaruhi proses pergantian awak kapal.

Dalam penelitian ini, metode *fishbone* digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas proses pergantian awak kapal. Analisis ini membantu mengungkap berbagai hambatan, seperti ketidaklengkapan dokumen, hasil MCU yang belum memenuhi syarat, serta keterlambatan dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) (Amanto et al., 2024). Melalui pendekatan ini, perusahaan dapat merumuskan solusi yang tepat guna meningkatkan efisiensi proses *crew change*. Berdasarkan hal tersebut, proses pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati dipilih sebagai fokus utama dalam penelitian ini.

2. Proses

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), proses adalah rangkaian perubahan atau kejadian yang terjadi secara bertahap dalam

perkembangan suatu hal. Proses ini mencakup berbagai langkah yang dilakukan secara berurutan untuk mencapai tujuan tertentu sehingga menghasilkan suatu hasil atau produk.

Di PT Dian Bahari Sejati, terdapat beberapa proses pergantian awak kapal. Mulai dari tahap perekrutan, tahap seleksi hingga tahap pemilihan awak kapal. Proses rekrutmen adalah proses penting untuk menemukan kandidat terbaik bagi perusahaan (Rayendra & Saputro, 2024).

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa proses terdiri dari beberapa tahapan yang saling berhubungan, terjadi dalam kurun waktu tertentu, dan memiliki tujuan untuk menciptakan perubahan atau mencapai hasil yang diinginkan.

3. Awak Kapal

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat (40) dijelaskan bahwa awak kapal adalah individu yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Semua posisi di kapal dari nahkoda hingga *messboy* adalah awak kapal. Menurut Rio dalam Hanik et al. (2024) Crew Kapal atau Awak Kapal adalah individu yang bertugas di atas kapal sebagai bagian dari awak, dan mereka dapat bekerja di berbagai bidang yang berkaitan dengan operasi dan perawatan kapal. Menurut Organisasi Maritim Internasional (IMO) (*INTERTANKO Crew Change Management Plan 20*, 2020), awak kapal adalah setiap

individu yang bekerja, terlibat, atau diperkerjakan dalam kapasitas apapun di atas kapal untuk mendukung kegiatan operasionalnya sesuai dengan ketentuan konvensi terkait.

Jabatan di atas kapal dibagi menjadi menjadi dua kelompok, yaitu Perwira Kapal dan Anak Buah Kapal (ABK). Terdapat sebagai berikut penjelasannya:

- a. Perwira kapal, terdiri dari *Deck Officer* yaitu *Master, Chief Officer, Second Officer, dan Third Officer*. Sedangkan untuk *Engine Officer* yaitu *Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Third Engineer, dan Fourth Engineer*.
- b. Anak Buah Kapal, terdiri dari *Deck Ratings* yaitu *Bosun, Able Bodied Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Chief Cook*. Sedangkan untuk bagian *Engine Ratings* adalah *Oiler*.

Berdasarkan *Application Form* (Formulir Pendaftaran) di PT Dian Bahari Sejati, terdapat sejumlah persyaratan sertifikat yang harus dipenuhi, yaitu:

- a. Untuk awak kapal yang bekerja di bagian *Deck* harus memiliki Ijazah Pelaut (ANT I-V) beserta *Endorsement, Basic Safety Training (BST), Survival Craft & Rescue Boat (SCRB), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical First Aid (MFA), Ship Security Officer (SSO), Global Marine Distress Signal (GMDSS), Medical Care (MC), ARPA Simulator, International Maritime Dangerous Code (IMDG), International Safety Management Code (ISM Code), Electronic Chart*

Display & Information System (ECDIS), Bridge Resource Management (BRM), Bridge Team Management (BTM), Crowd Management Human Behavior Training (CMHBT), Ship Handling & Maneuvering Course (SHMC) serta kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan masing-masing awak kapal.

- b. Untuk awak kapal yang bekerja di bagian *Engine* harus memiliki Ijazah Pelaut (ATT I-V) beserta *Endorsement, Basic Safety Training (BST), Survival Craft & Rescue Boat (SCRB), Advanced Fire Fighting (AFF), Medical First Aid (MFA), Ship Security Officer (SSO), Medical Care (MC), International Safety Management Code (ISM Code), Engine Resource Management (ERM)* serta kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan masing-masing awak kapal.

Berikut adalah persyaratan yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal, sesuai dengan Pasal 17 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan.

a. Syarat Menjadi Anak Buah Kapal (ABK):

- 1). Mempunyai Sertifikat Keahlian Pelaut dan/atau Sertifikat Keterampilan Pelaut,
- 2). Berusia minimal 18 tahun,
- 3). Dalam keadaan sehat secara fisik dan mental berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang dilakukan khusus untuk tujuan tersebut,
- 4). Terdaftar dalam sijjil.

Berikut adalah persyaratan yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal, sesuai dengan Pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000:

b. Hak Pelaut:

- 1). Mendapatkan gaji,
- 2). Mendapatkan upah lembur,
- 3). Memperoleh uang pengganti untuk hari-hari libur,
- 4). Mendapatkan uang delegasi,
- 5). Memperoleh biaya pengangkutan,
- 6). Mendapatkan upah saat pekerjaan berakhir,
- 7). Mendapatkan perlindungan untuk barang-barang pribadi yang dibawa,
- 8). Mendapatkan asuransi untuk kecelakaan pribadi,
- 9). Memperoleh perlengkapan musim dingin, termasuk pakaian dan perlengkapan khusus, bagi pekerja di daerah beriklim dingin atau wilayah dengan suhu 15 derajat celcius atau lebih rendah selama musim dingin.

c. Kewajiban Pelaut:

- 1). Menaati peraturan perusahaan
- 2). Bekerja sesuai dengan durasi yang tercantum dalam perjanjian.
- 3). Melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang telah ditetapkan.

4). Bekerja dengan maksimal dan wajib melaksanakan semua perintah Nahkoda.

d. Jabatan-jabatan awak kapal

1). *Deck Department*

Deck Department memiliki tanggung jawab utama dalam navigasi kapal, menangani perawatan kargo, serta mengawasi proses bongkar muat di Pelabuhan. Selain itu, departemen ini juga bertanggung jawab atas pemeliharaan kapal, operasional pelayaran, serta memastikan kepatuhan terhadap regulasi hukum dan perizinan perjalanan. Berikut adalah berbagai posisi dalam *Deck Department*:

a). Master/Nakhoda

Master adalah perwira tertinggi di kapal yang berperan sebagai perwakilan manajemen perusahaan dan memiliki otoritas tertinggi dalam struktur organisasi kapal. Nahkoda bertanggung jawab atas keselamatan seluruh awak kapal, perlindungan kapal, keamanan kargo, serta menjaga kelestarian lingkungan. Selain itu, ia juga memiliki kewajiban melaporkan dan mempertanggungjawabkan segala operasional kapal kepada perusahaan.

b). *Chief Officer*/Mualim I

Chief Officer merupakan perwira tinggi yang berada langsung di bawah Nahkoda. Tugas utamanya mencakup

pengelolaan muatan, pemantauan persediaan air tawar, serta pengaturan navigasi kapal. Selain itu, *Chief Officer* bertanggung jawab atas seluruh peralatan yang ada di *Deck Department* dan harus melapor kepada Nahkoda mengenai segala aspek operasional di departemen tersebut, termasuk perencanaan dan pelaksanaan aktivitas bongkar muat kargo.

c). *Second Officer*/Mualim II

Second Officer adalah perwira yang berada di bawah *Chief Officer* dan bertugas membantu dalam menjalankan tugas-tugasnya. Perwira ini bertanggung jawab atas peralatan navigasi di ruang kemudi, Menyusun jalur pelayaran, serta mengatur arah navigasi kapal untuk memastikan perjalanan yang aman dan efisien.

d). *Third Officer*/Mualim III

Third Officer merupakan perwira yang berada satu tingkat di bawah *Second Officer* dan bertugas membantu *Second Officer*. Tugas utamanya meliputi pengawasan, pemeriksaan, serta pemeliharaan seluruh peralatan keselamatan di kapal. Selain itu, *Third Officer* juga bertanggung jawab atas pengaturan navigasi serta menangani administrasi umum di kapal, termasuk pengelolaan Uang Jatah Bahan Makan (UJBM) untuk awak kapal.

e). Bosun

Bosun bertugas membimbing dan mengawasi AB/Juru Mudi, serta membantu dan melaporkan kepada Mualim I mengenai pekerjaan di *deck* dan pemeliharaannya. Bosun juga bertanggung jawab dalam penerimaan, pengelolaan, dan pengaturan penggunaan barang di penyimpanan kapal secara efektif dan efisien. Selain itu, bosun melaksanakan tugas yang diperlukan selama perbaikan kapal serta mencatat seluruh pekerjaan yang dilakukan oleh *Deck Department*.

f). AB (*Able Body*)/Juru Mudi

Juru mudi bertanggung jawab membantu Bosun dalam operasional kapal, termasuk menjaga navigasi, kebersihan anjungan, serta perawatan peralatan dan keselamatan. Juru mudi juga menangani pemeliharaan lambung kapal, penanganan muatan, pekerjaan tambat, dan tugas lain sesuai instruksi perwira *deck*.

2). *Engine Department*

Engine Department bertanggung jawab atas pengoperasian dan pemeliharaan seluruh peralatan mekanik serta system kelistrikan di kapal. Tugasnya mencakup perawatan mesin utama, *boiler*, pompa, generator Listrik, system refrigerasi, serta fasilitas penyimpanan air tawar. Berikut adalah berbagai posisi

yang terdapat dalam *Engine Department*:

a). *Chief Engineer*

Chief Engineer merupakan perwira tertinggi di *Engine Department* yang bertanggung jawab penuh atas operasional dan pemeliharaan seluruh mesin di kapal. Bertanggung jawab langsung kepada *Master/Nahkoda* terkait segala aspek teknis yang berkaitan dengan mesin. Tanggung jawabnya mencakup pengawasan dan pengelolaan mesin utama, mesin bantu, mesin pompa, mesin *crane*, mesin sekoci, mesin kemudi, mesin *freezer*, serta peralatan mekanis lainnya di kapal.

b). *First Engineer/Masinis I*

Masinis I adalah perwira di *Engine Department* yang bertugas mendukung *Chief Engineer* dalam kegiatan operasional harian. *First Engineer* bertanggung jawab sepenuhnya atas pengoperasian dan perawatan mesin induk (*main engine*) serta mengawasi dan memimpin awak kapal di bagian mesin

c). *Second Engineer/Masinis II*

Masinis II adalah perwira *Engine Department* yang berada di bawah Masinis I dan bertanggung jawab atas pemeliharaan serta kondisi operasional berbagai peralatan, termasuk generator, mesin bantu, pompa kargo serta pompa

bahan bakar minyak dan pelumas.

d). *Third Engineer/Masinis III*

Masinis III adalah perwira *Engine Department* yang berada di bawah Masinis II dan bertanggung jawab atas pemeliharaan serta kondisi kompresor udara, pemurni, generator air tawar, boiler, dan mesin sekoci. Selain itu, *Third Engineer* juga bekerja sama dengan *Third Officer* dalam menyiapkan peralatan pemadam kebakaran serta perlengkapan keselamatan di ruang mesin, serta turut membantu dalam proses pengisian bahan bakar.

e). *Fourth Engineer/Masinis IV*

Masinis IV bertanggung jawab atas perawatan motor dan system ventilasi kapal serta memastikan peralatan Listrik yang digunakan dalam proses bongkar muat berfungsi dengan optimal. Selain itu, siap memberikan bantuan di ruang control mesin saat *manuver* kapal.

f). *Electrician/Juru Listrik*

Electrician/Juru Listrik bertanggung jawab atas pemeliharaan dan pengoperasian semua peralatan yang menggunakan tenaga listrik, termasuk system daya cadangan di kapal.

g). *Foreman/Mandor Mesin*

Foreman/Mandor Mesin bertugas melaporkan segala

masalah mesin kepada Masinis Jaga dan melaksanakan tugas sesuai dengan arahan demi memastikan kelancaran operasional mesin. Bertanggung jawab atas pelumasan mesin, pengoperasian serta pemeliharaan sistem dan fasilitas mesin seperti saluran pembuangan, pencahayaan dan ventilasi. Juga berkontribusi dalam penyaluran bahan bakar serta membantu dalam pengoperasian kapal dan tugas *nautical* lainnya.

h). *Oiler/Juru Minyak*

Oiler/Juru Minyak bertugas mengawasi serta melakukan penggantian oli dan air tawar, menjalankan tugas harian di kamar mesin, serta membantu Masinis Jaga dalam operasional kapal. Selain itu, juga bertanggung jawab atas proses pembuangan oli kotor sesuai prosedur yang berlaku.

3). *Catering Department*

Catering Department bertanggung jawab atas seluruh aspek kuliner di kapal, termasuk pembelian bahan makanan dan menyiapkan makanan di atas kapal. Berikut adalah posisi-posisi dalam departemen ini:

a). *Cook/Koki*

Cook/Koki menerima instruksi dari Nahkoda serta membimbing dan mengawasi *Messboy*. Bertanggung jawab atas pengadaan bahan makanan, persiapan hidangan, serta

menjaga kebersihan dan keteraturan dapur, *messroom*, dan fasilitas *catering* di kapal. Selain itu, menentukan menu, memastikan penyajian makanan yang profesional, serta menjalankan tugas dalam tim tanggap darurat di *muster station* kapal.

b). *Messboy*

Messboy bertugas untuk membantu koki dalam menyiapkan dan mengolah makanan, serta bertanggung jawab atas kebersihan dapur, *messroom*, dan penyajian makanan termasuk mencuci peralatan makan. Selain itu, menjaga kerapian area di bawah tanggung jawabnya serta memastikan perlengkapan dan aksesori tetap tertata dengan baik. Juga melaksanakan tugas lain sesuai instruksi yang diberikan.

4. ***Crew Change***

Crew Change dalam Bahasa Indonesia diartikan sebagai perubahan atau pergantian awak kapal. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) kata pergantian berasal dari kata “ganti” dan memiliki makna sebagai sesuatu yang berkaitan dengan peralihan, perubahan, pertukaran, atau pergiliran. Dengan kata lain, pergantian dapat diartikan sebagai proses pergiliran atau perubahan yang terjadi secara bergantian, baik dalam bentuk peralihan posisi, tugas maupun kondisi tertentu.

Pergantian awak kapal atau *crew change* merupakan kegiatan rutin yang dilaksanakan sesuai jadwal yang telah ditetapkan oleh divisi *crewing*. Proses ini bertujuan untuk memastikan operasional kapal tetap berjalan lancar dengan menggantikan awak kapal yang telah menyelesaikan masa tugasnya. Pergantian ini dilakukan berdasarkan Perjanjian Kerja Laut (PKL), dimana awak kapal yang masa kontraknya telah berakhir perlu digantikan. Berikut beberapa faktor yang menyebabkan dilakukannya *crew change* di perusahaan pelayaran, antara lain:

- a. Pergantian awak kapal dilakukan ketika Perjanjian Kerja Laut (PKL) telah berakhir, menandakan bahwa masa kerja awak kapal telah selesai.
- b. Kejadian tak terduga yang berkaitan dengan keluarga atau kerabat awak kapal, sehingga mengharuskan awak kapal tersebut meninggalkan kapal, seperti:
 - 1). Meninggalnya anggota keluarga atau kerabat dekat
 - 2). Bencana alam yang berdampak pada keluarga atau kerabat awak kapal
 - 3). Kondisi kesehatan kritis yang dialami keluarga atau kerabat dekat, sehingga memerlukan kehadiran awak kapal dalam situasi darurat.
 - 4). Permintaan mendadak dari nahkoda untuk mengganti awak kapal karena adanya kejadian yang merugikan awak kapal lain

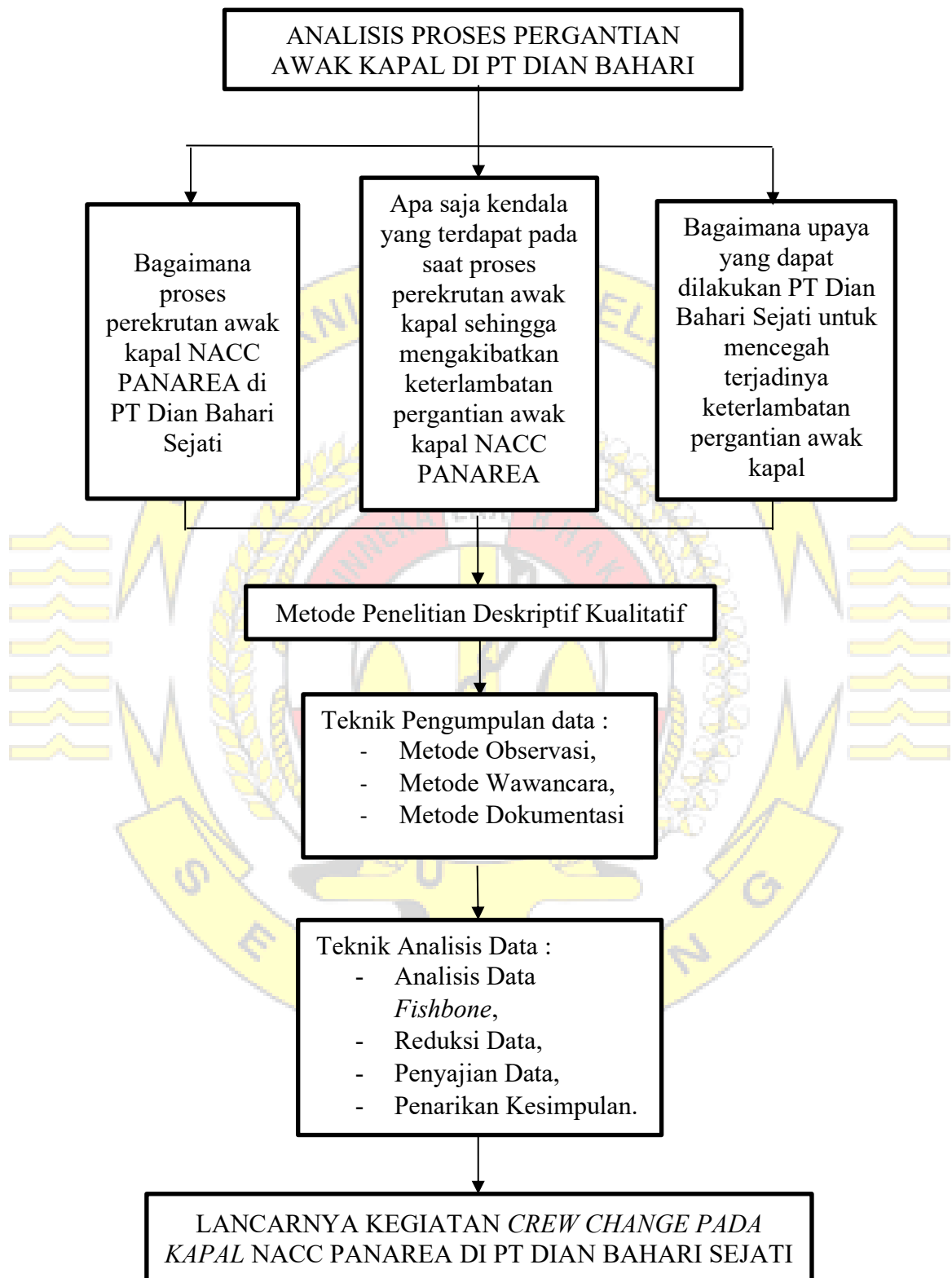
di atas kapal, sehingga diputuskan bahwa awak kapal terkait harus digantikan

5). Kecelakaan kerja yang menimpa salah satu awak kapal, menyebabkan cedera yang menghambat kemampuannya dalam menjalankan tugas di atas kapal. Akibatnya, nahkoda memutuskan untuk menurunkan awak kapal tersebut guna mendapatkan perawatan

6). Masa berlaku dokumen atau sertifikat awak kapal yang akan segera habis, sehingga awak kapal diwajibkan untuk memperbarui dokumen tersebut. Untuk mencegah awak kapal bekerja dengan dokumen yang sudah kadaluwarsa, nahkoda mengajukan pergantian awak kapal melalui email kepada divisi pergantian awak kapal (*crew change*).

Di PT Dian Bahari Sejati para awak kapal harus mematuhi dan melaksanakan kontrak kerja yang telah dibuat perusahaan. Kontrak kerja yaitu sebuah kesepakatan tertulis antara dua pihak atau lebih yang mengharuskan masing-masing pihak untuk melaksanakan kewajibannya (Ode et al., 2024).

B. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Pelaksanaan pergantian awak kapal (*crew change*) pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati dilakukan melalui beberapa tahapan yang dilakukan secara berurutan. Selain itu dalam pelaksanaannya ditemukan beberapa kendala serta terdapat beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut.

Berikut adalah simpulan dari hasil penelitian ini:

1. Proses pelaksanaan pergantian awak kapal (*crew change*) pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari sejati dilakukan melalui beberapa tahap: menentukan kebutuhan awak kapal; membuka lowongan; seleksi dokumen; wawancara oleh beberapa pihak; pemberian *wearpack & safety shoes*; tes kesehatan (*Medical Check-Up*); pemberangkatan ke kapal; dan pemantauan selama bertugas sejak 3 bulan pertama.
2. Terdapat beberapa kendala dalam proses pergantian awak kapal (*crew change*) pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati antara lain sulitnya mencari calon awak kapal yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan serta memiliki pengalaman di bidang kapal semen yang dibuktikan dengan sertifikat dan *sea experience* karena gaji tidak sesuai dengan MLC; banyak awak kapal yang berada di luar daerah; terdapat banyak calon awak kapal yang membatalkan kontrak tanpa konfirmasi.

3. PT Dian Bahari Sejati telah melakukan beberapa upaya untuk mengatasi kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan proses pergantian awak kapal (*crew change*) NACC Panarea antara lain melakukan promosi secara maksimal kepada awak kapal melalui grup pelaut atau media sosial lainnya; memanfaatkan sistem rekrutmen secara online melalui Zoom Meeting atau video call WhatsApp; serta memberikan sanksi kepada awak kapal yang membatalkan proses rekrutmen secara sepihak dengan cara dimasukkan ke daftar *blacklist*.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan dalam penelitian merupakan faktor-faktor yang menjadi kendala bagi peneliti dalam menyusun karya ilmiah ini. Beberapa keterbatasan tersebut secara langsung maupun tidak langsung berpengaruh terhadap hasil akhir dari penelitian.

Adapun kendala-kendala yang penulis alami selama proses penelitian ini antara lain sebagai berikut:

1. Penelitian ini hanya dapat dilakukan di satu tempat yaitu di PT Dian Bahari Sejati pada kapal NACC Panarea.
2. Waktu dalam penelitian yang terbatas yakni hanya pada periode 2023/2024
3. Penelitian ini hanya mencakup pelaksanaan pergantian awak kapal (*crew change*) kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati.

C. Saran

Proses pergantian awak kapal merupakan tahap penting yang menandai awal dan akhir masa tugas seorang awak kapal yang bekerja di atas kapal. Tahapan ini memerlukan penanganan yang tepat melalui pelayanan dan pengawasan yang baik agar terjalin hubungan kerja yang harmonis antara perusahaan dengan awak kapal. Dalam penulisan skripsi ini, penulis juga memberikan beberapa saran yang disusun berdasarkan hasil observasi serta pengalaman pribadi peneliti agar dapat memberikan masukan positif bagi perusahaan.

1. PT Dian Bahari Sejati sebaiknya melakukan evaluasi secara berkala terhadap proses pelaksanaan pergantian awak kapal (*crew change*), agar seluruh tahapan mulai dari perekrutan, seleksi, hingga penempatan awak kapal dapat berjalan lebih maksimal. Evaluasi ini tidak hanya mencakup aspek operasional dan administratif, tetapi juga perlu mencakup aspek kesejahteraan awak kapal, termasuk struktur pengupahan. Dengan melakukan evaluasi rutin, perusahaan diharapkan dapat mengidentifikasi dan segera melakukan perbaikan terhadap sistem atau prosedur yang belum berjalan optimal, termasuk meninjau kembali besaran gaji yang ditawarkan agar lebih sesuai dengan standar minimum yang ditetapkan dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. Langkah ini penting untuk meningkatkan daya tarik bagi calon awak kapal yang kompeten dan berpengalaman, sehingga proses pergantian awak kapal dapat berlangsung secara lebih efisien, tepat

waktu, dan sejalan dengan standar operasional perusahaan serta regulasi internasional yang berlaku.

2. PT Dian Bahari Sejati sebaiknya menjalin kerja sama dengan perusahaan pelayaran lain yang mengoperasikan kapal semen, khususnya dalam hal pertukaran atau referensi awak kapal. Melakukan koordinasi secara *online* kepada awak kapal yang berada di luar daerah dan penerapan surat komitmen pada awal proses seleksi guna meminimalisir dan mengantisipasi kendala-kendala yang terjadi.
3. PT Dian Bahari Sejati diharapkan terus mengembangkan promosi dan rekrutmen online dengan memperluas ke platform profesional seperti portal pelaut resmi. Evaluasi rutin metode promosi dan seleksi digital agar kualitas awak kapal yang direkrut tetap sesuai standar. Untuk pengelolaan sanksi, disarankan menerapkan sistem penilaian yang transparan sebelum memasukkan awak kapal ke dalam *blacklist* agar proses perekrutan tetap objektif dan profesional.

DAFTAR PUSTAKA

- (KBBI), K. B. B. I. (2016a). *Analisis*. Badan Pengembangan Dan Pembinaan Bahasa. <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/Analisis>
- (KBBI), K. B. B. I. (2016b). *Pergantian*. Badan Pengembangan Dan Pembinaan Bahasa. <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pergantian>
- (KBBI), K. B. B. I. (2016c). *Proses*. Badan Pengembangan Dan Pembinaan Bahasa. <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/proses>
- Amanto, A., Bintari, P. N., & Setyawan, Y. (2024). Analisis Keterlambatan Pergantian Awak Kapal di PT Samudera Daya Maritim. *Journal Marine Inside*, 6(1), 4–8.
- Bardah, D., Afriani, T., & Yatnikasari, A. (2021). Analisis Fishbone dalam Meningkatkan Efektifitas Pelaksanaan Handover. *Jurnal Kepemimpinan Dan Manajemen Keperawatan*, 4(1).
- Hanik, K., Saputra, W., & Dewi, R. (2024). Analisis Mekanisme Crew Change Dan Pre Joint Mandatory Training. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 22(1), 88–99.
- INTERTANKO Crew Change Management Plan 2 0. (2020).
- Khairansyah, M. D., Amrullah, H. N., & Qurratulaini, N. F. (2024). Penilaian Risiko Kegagalan Overhead Crane dengan Metode Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) dan Fishbone Diagram. *Jurnal Keselamatan Kesehatan Kerja Dan Lingkungan*, 5(2), 93–101. <https://doi.org/10.25077/jk31.5.2.93-101.2024>
- Kodak, G., & Dal, A. (2025). Investigating the Impact of Bridge Resource Management on Navigational Safety by Root Cause Analysis. *Research Article*, 226(2), 36–48. <https://doi.org/10.54926/jnamt.2024.243>
- Kurniasih, D., Rusfiana, Y., Subagyo, A., & Nuradhawati, R. (2021). *Teknik Analisa*. Alfabeta.
- M. Efendi Yusuf, Rio Zanitra Althaf, & Ah. Diki Firmansyah. (2023). Konstruksi Sosial Masyarakat Dalam Pelembagaan Tradisi Petik Laut : Studi Kasus Pelaku Tradisi Petik Laut Di Desa Kedungrejo, Kabupaten Banyuwangi. *Dharma Acariya Nusantara: Jurnal Pendidikan, Bahasa Dan*

- Budaya*, 1(1), 125–137. <https://doi.org/10.47861/jdan.v1i1.275>
- Maqfiro, S. N. A., Fajrin, I., & Sukmah, A. (2021). 3 1,2,3. *Jurnal Kreativitas Pengabdian Kepada Masyarakat (Pkm)*, 4(2), 307–316.
<http://ejournalmalahayati.ac.id/index.php/kreativitas/article/view/3511/pdf>
- Mekarisce, A. A. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat. *JURNAL ILMIAH KESEHATAN MASYARAKAT: Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat*, 12(3), 145–151. <https://doi.org/10.52022/jikm.v12i3.102>
- Nggode, M. R., & Ardan, M. (2024). Analisis Hambatan Dalam Implementasi Layanan E-Puskesmas Di Puskesmas Wonorejo Kota Samarinda Melalui Analisis Fishbone. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Nusantara (JPkMN)*, 5(2), 2825–2830.
- Noviani, E. F., Hilman, M., & Kurnia, E. (2023). Analisa Penyebab Kecacatan Produk Dengan Menggunakan Metode Fishbone Diagram Dan Failure Mode Effect Analysis (Fmea) Pada Perusahaan Cap Buaya Di Kecamatan Cipaku. *INTRIGA (Info Teknik Industri Galuh), Jurnal Mahasiswa Teknik Industri*, 1(1), 9–15. <https://doi.org/10.25157/intriga.v1i1.3594>
- Ode, L., Abdullah, D., Pratiwi, E. T., & Mela, A. S. (2024). Penguatan Kapasitas Kelembagaan Sanggar Budaya Desa Kolowa : Pendampingan Pendirian Badan Hukum dan Penyusunan Kontrak Kerja. *JAM (Jurnal Abdi Masyarakat)*, 4(1), 39–52.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan Dan Penempatan Awak Kapal (2013).
- Rayendra, A., & Saputro, E. Y. (2024). Analisis Proses Rekrutmen dan Seleksi Crew Kapal PT . Pulau Seroja Jaya Cabang Banjarmasin. *Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim Vol.8 No.1 Maret 2024*, 8(1), 103–109.
- Sandy, A. P., Satriyo, G., & Estiari, N. R. (2021). IMPLEMENTASI KEGIATAN CLAERANCE IN DAN CLEARANCE OUT KAPAL UV. ROYAL KING ALI PADA PT. BAHTERA ADHIGUNA CABANG BANYUWANGI. *Kemaritiman Dan Transportasi*, 3(2), 84–95.
<https://ejournal1.akaba-bwi.ac.id/ojs/index.php/discovery>

- Sihombing, D. W., Hamdani, M., Rosmayana, Simanjuntak, R., Nurhidayat, A. M., & Pekerti, T. B. B. (2021). Meteor Stip Marunda. *Jurnal Ilmiah Nasional Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta*, 14(2), 100–129.
- Sinaga, J. Y. P., Ginting, D., & Ginting, T. (2025). Penanganan Crew Change di Kapal Mt Ocean Rih Pt . Pelayaran Semesta Sejahtera Lestari Belawan. *Journal of Management and Social Sciences*, 1.
- Sudaryono. (2019a). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Mix Method* (Kedua). Rajawali Persada.
- Sudaryono. (2019b). *Metodologi Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Mix Method* (Kedua). Rajawali Pers.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi (Mixed Methods)* (Edisi 2: C). Bandung : CV Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif & RnD* (Kedua, Issue 2002). Bandung : CV Alfabeta.
- Supangat. (2024). Peran Manajemen Kapal dan Komunikasi dalam Meningkatkan Keselamatan dan Operasional di Pelabuhan. *Jurnal Ekonomi & Ekonomi Syariah Vol 7 No 1*, 7(1), 322–328.
- Undang-Undang Republik Indonesia Noomor 17 Tahin 2008 Tentang Pelayaran, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang P E L a Y a R a N 1 (2008).
- Uyang, I. T., & Ardan, M. (2023). Upaya Peningkatan Pemahaman Petugas Dalam Melaksanakan Ketepatan Waktu Pengembalian Rekam Medis Melalui Analisis Fishbone. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Nusantara (JPkMN)*, 4(1), 1613–1618.

Lampiran 1

Wawancara 1



LAMPIRAN 1

WAWANCARA 1

A. Identitas Informan

Nama : Dick Triandita Djongswoll
 Jabatan : Kepala Staf Crewing
 Tanggal Wawancara : 2 Maret 2025

B. Pertanyaan Penelitian

Penulis : Selamat Pagi Pak.
 Informan : Pagi, gimana ada yang bisa dibantu?
 Penulis : Izin pak terkait dengan proses pergantian awak kapal pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati, saya ingin mengajukan beberapa pertanyaan.
 Informan : Boleh, silahkan.
 Penulis : Bagaimana proses seleksi dan perekrutan awak kapal di PT Dian Bahari Sejati?
 Informan : Proses perekrutan diawali dengan identifikasi kebutuhan posisi awak kapal yang akan naik. Setelah itu, kami membuka lowongan dan mulai menerima lamaran. Pelaut yang melamar akan kami seleksi berdasarkan kelengkapan dokumen, pengalaman kerja, serta hasil wawancara dengan pihak Marine atau Technical Superintendent. Jika lulus, mereka akan menjalani Medical Check Up dan dipersiapkan untuk pemberangkatan ke kapal.
 Penulis : Untuk dokumennya, dokumen apa saja yang dibutuhkan pada saat proses perekrutan awak kapal pak?



- Informan : Dokumen wajib antara lain Curriculum Vitae, sertifikat kompetensi (COC/COE), Buku Pelaut, Paspor, KTP, KK, sertifikat vaksin, hasil MCU, dan dokumen lainnya seperti formulir aplikasi QHSEA 464 dan dokumen wawancara. Khusus officer juga perlu menyertakan Pakta Integritas.
- Penulis : Apakah proses pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati sudah sesuai dengan planning perusahaan, pak?
- Informan : Secara umum sudah sesuai dengan perencanaan, hanya saja kadang terjadi penyesuaian di lapangan, misalnya karena pelaut tiba-tiba membatalkan kontrak. Tapi kami selalu upayakan proses berjalan sesuai rencana.
- Penulis : Mengenai ketepatan waktu, apakah proses perekrutan dan pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati sudah tepat waktu atau belum ya pak?
- Informan : Kami berusaha tepat waktu, namun terkadang memang ada kendala yang membuat sedikit molor, seperti keterlambatan kelengkapan dokumen atau pelaut yang sulit dihubungi karena berada di luar daerah. Tapi secara keseluruhan, jadwal kami masih bisa dikendalikan.
- Penulis : Selama Bapak menjabat menjadi Kepala Staf Crewing apakah terdapat kesulitan pada saat mencari crew yang berkompeten di kapal semen, pak?
- Informan : Ya, itu memang salah satu tantangan kami. Pelaut yang benar-benar punya pengalaman di kapal semen tidak banyak. Owner kapal biasanya menginginkan yang sudah terbiasa dengan sistem di kapal semen, jadi



ini mempersempit pilihan kami. Ditambah lagi, beberapa pelaut yang punya pengalaman justru enggan bergabung karena mereka merasa gaji yang ditawarkan belum sesuai dengan standar MLC. Jadi, meskipun kami menemukan kandidat yang cocok, kadang mereka menolak karena faktor tersebut.

Penulis : Apakah terdapat kendala lain pada proses perekrutan dan pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati, pak?

Informan : Selain kesulitan mencari pelaut berpengalaman, kami juga kadang mengalami pembatalan mendadak dari pihak pelaut, serta hambatan lokasi karena banyak pelaut berada di luar pulau Jawa. Human error juga kadang terjadi.

Penulis : Untuk mengatasi hal tersebut, bagaimana upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi kendala tersebut sehingga ke depannya tidak terjadi lagi?

Informan : Kami lakukan beberapa hal, seperti promosi lowongan ke grup-grup pelaut, rekrutmen via online meeting agar bisa menjangkau pelaut dari luar daerah, serta memberikan sanksi bagi pelaut yang tidak komitmen. Selain itu, kami juga akan memperbaiki SOP pelayanan crew agar lebih efisien.

Penulis : Baik pak, terimakasih atas informasinya pak.

Informan : Oke, sama sama det.



Dick Triandita Djongswoll
Crewing Supervisor

Lampiran 2

Wawancara 2



LAMPIRAN 2

WAWANCARA 2

A. Identitas Informan

Nama : Resta

Jabatan : Operational Manager

Tanggal Wawancara : 14 Maret 2025

B. Pertanyaan Penelitian

Penulis : Selamat Siang Pak.

Informan : Siang det, gimana ada yang bisa dibantu?

Penulis : Izin pak terkait dengan proses pergantian awak kapal pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati, saya ingin mengajukan beberapa pertanyaan.

Informan : Boleh, silahkan.

Penulis : Bagaimana proses seleksi dan perekrutan awak kapal di PT Dian Bahari Sejati?

Informan : Proses perekrutan dimulai dari identifikasi kebutuhan crew dari kapal, baik yang akan sign off maupun posisi yang kosong. Setelah itu, tim crewing akan menghubungi pelaut yang sesuai dengan posisi tersebut. Calon pelaut harus menyerahkan dokumen lengkap sesuai checklist dan akan melewati proses seleksi administrasi, wawancara, serta pemeriksaan kesehatan. Proses ini dilakukan agar pelaut yang naik sudah siap secara administratif, teknis, dan kesehatan.

Penulis : Apakah terdapat kualifikasi khusus terhadap crew yang akan naik di bagian deck/engine, pak?



- Informan : Iya, kami sangat memperhatikan kualifikasi masing-masing pelaut. Untuk bagian deck, biasanya diwawancarai oleh Marine Superintendent, sedangkan untuk engine oleh Technical Superintendent. Kami juga melihat pengalaman kerja sebelumnya, terutama di kapal semen, dan memastikan mereka memiliki sertifikat sesuai standar STCW dan regulasi dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- Penulis : Apakah proses pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati sudah sesuai dengan planning perusahaan, pak?
- Informan : Umumnya proses pergantian sudah mengikuti perencanaan yang disusun oleh tim operasional dan crewing. Tapi memang di lapangan bisa terjadi beberapa penyesuaian, misalnya karena pelaut mendadak batal berangkat. Kami selalu berusaha mengantisipasi dengan menyiapkan kandidat cadangan.
- Penulis : Apakah proses perekrutan dan pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati sudah sesuai dengan waktu yang ditentukan, pak?
- Informan : Untuk waktu, kami berusaha agar tetap sesuai jadwal. Namun, keterlambatan kadang terjadi karena proses administrasi, pelaut yang sulit dihubungi, atau lokasi pelaut yang jauh. Kami terus memperbaiki sistem agar bisa lebih efisien dan cepat.
- Penulis : Apakah terdapat kendala lain pada proses perekrutan dan pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati?
- Informan : Selain kesulitan mencari pelaut berpengalaman di kapal semen, kami juga menghadapi kendala seperti pembatalan sepihak dari pelaut yang



sudah siap berangkat, atau adanya kekurangan dokumen. Kadang juga terjadi human error di internal, meskipun sekarang sudah mulai diminimalisir dengan sistem checklist dan verifikasi ganda. Di sisi lain, sebagian pelaut juga menolak bergabung karena merasa hak-hak dasar mereka, seperti gaji dan kondisi kerja, belum sepenuhnya sesuai dengan standar yang diatur dalam MLC. Ini jadi catatan penting bagi kami ke depannya.

Penulis : Untuk mengatasi hal tersebut, bagaimana upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi kendala tersebut sehingga ke depannya tidak terjadi lagi?

Informan : Kami melakukan pendekatan online, seperti promosi di grup pelaut dan seleksi via online. Kami juga menerapkan sanksi blacklist bagi pelaut yang tidak profesional. Selain itu, SOP di bagian crewing kami perbarui agar proses lebih rapi dan tidak memakan waktu lama.

Penulis : Baik pak, terimakasih atas informasinya pak.

Informan : Oke det, sama sama.



Dick Triandita Djongswoll
Crewing Supervisor

Lampiran 3

Wawancara 3



LAMPIRAN 3

WAWANCARA 3

A. Identitas Informan

Nama : Dwi Sugiyarto
Jabatan : Marine Superintendent
Tanggal Wawancara : 21 Maret 2025

B. Pertanyaan Penelitian

Penulis : Selamat Pagi Pak.

Informan : Pagi, gimana ada yang bisa dibantu, det?

Penulis : Izin pak terkait dengan proses pergantian awak kapal pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati, saya ingin mengajukan beberapa pertanyaan.

Informan : Boleh, apa yang ingin ditanyakan?

Penulis : Pertanyaan yang pertama yaitu bagaimana proses perekrutan dan interview pada saat proses perekrutan awak kapal, pak?

Informan : Proses perekrutan dimulai dari identifikasi kebutuhan posisi yang kosong, lalu tim crewing akan menyeleksi calon pelaut berdasarkan dokumen dan pengalaman mereka. Setelah seleksi dokumen selesai, calon awak kapal akan kami wawancarai, biasanya dilakukan oleh saya langsung sebagai Marine Superintendent untuk bagian deck, dan oleh Technical Superintendent untuk bagian mesin. Kami menilai dari segi pengetahuan teknis, pengalaman di kapal sebelumnya, hingga sikap dan kesiapan untuk bertugas.



Penulis : Apakah terdapat kualifikasi khusus terhadap awak kapal yang akan naik di bagian Deck, pak?

Informan : Tentu ada. Khususnya untuk kapal semen, kami sangat memprioritaskan pelaut yang sudah pernah bekerja di kapal jenis ini. Minimal mereka punya pengalaman, dan dibuktikan dengan sertifikat serta sea service yang sesuai. Selain itu, mereka juga harus memiliki sertifikat kompetensi yang masih berlaku sesuai STCW dan peraturan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Kami juga mulai memperhatikan agar pemenuhan hak-hak dasar pelaut, seperti kesejahteraan dan standar gaji, selaras dengan ketentuan yang diatur dalam Maritime Labour Convention (MLC), karena hal ini juga menjadi pertimbangan penting bagi para pelaut dalam menerima penugasan.

Penulis : Selama menjadi *marine*, apakah terdapat kesulitan dalam menentukan crew yang berkompeten untuk kapal semen, pak?

Informan : Ya, cukup sulit sebenarnya. Tidak semua pelaut punya pengalaman di kapal semen. Beberapa pelaut memiliki pengalaman umum di kapal kargo atau tanker, tapi untuk semen ini ada perlakuan teknis khusus. Itu sebabnya, kami harus benar-benar selektif dan seringkali perlu waktu lebih untuk mendapatkan kandidat yang tepat.

Penulis : Apakah terdapat kendala lain pada proses perekrutan dan pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati, pak?

Informan : Ada beberapa kendala lain juga, misalnya pelaut tiba-tiba membatalkan keberangkatan, atau lokasi pelaut yang jauh dari pelabuhan



keberangkatan. Kadang juga dari sisi dokumen ada yang belum lengkap atau tidak sesuai dengan posisi yang dilamar.

Penulis : Untuk mengatasi hal tersebut, bagaimana upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi kendala tersebut sehingga ke depannya tidak terjadi lagi?

Informan : Kami sudah mulai memperbaiki sistem dari hulu ke hilir. Promosi perekrutan sekarang dilakukan lewat grup pelaut secara online agar jangkauannya lebih luas. Bagi pelaut yang tidak profesional atau membatalkan keberangkatan secara sepihak, akan diberi sanksi berupa *blacklist*. Harapannya, ke depan proses perekrutan bisa lebih tertib dan efektif.

Penulis : Baik pak, terimakasih atas informasinya pak.

Informan : Sama sama, det.



Dick Triandita Djongswoll
Crewing Supervisor

Lampiran 4

Wawancara 4



LAMPIRAN 4

WAWANCARA 4

A. Identitas Informan

Nama : Sujianto
Jabatan : Technical Superintendent
Tanggal Wawancara : 21 Maret 2025

B. Pertanyaan Penelitian

Penulis : Selamat Siang Pak.

Informan : Siang, gimana ada yang bisa dibantu, det?

Penulis : Izin pak terkait dengan proses pergantian awak kapal pada kapal NACC Panarea di PT Dian Bahari Sejati, saya ingin mengajukan beberapa pertanyaan.

Informan : Boleh, silahkan det.

Penulis : Bagaimana proses perekrutan dan interview pada saat proses perekrutan awak kapal, pak?

Informan : Proses perekrutan di PT Dian Bahari Sejati dilakukan secara bertahap dan sistematis. Setelah data kebutuhan crew diterima dari pihak operasional atau langsung dari kapal, tim crewing akan membuka lowongan dan mulai menyeleksi dokumen pelaut yang masuk. Setelah itu, dilakukan tahap interview. Untuk bagian Engine, saya sendiri sebagai Technical Superintendent akan mewawancarai pelaut yang melamar, khususnya untuk posisi engine officer dan crew teknis lainnya. Dalam wawancara ini kami nilai aspek teknis, pengalaman



kerja sebelumnya, serta kesiapan kerja dan pemahaman terhadap sistem mesin kapal semen..

Penulis : Apakah terdapat kualifikasi khusus terhadap awak kapal yang akan naik di bagian Engine, pak?

Informan : Ya, tentu saja. Kami membutuhkan pelaut yang tidak hanya memiliki sertifikat dan dokumen lengkap, tapi juga pengalaman kerja yang relevan. Untuk kapal semen, ada karakteristik teknis tertentu, jadi crew mesin harus paham tentang sistem pneumatic, kompresor, dan mesin-mesin tambahan yang mendukung muatan curah. Kami juga mencari orang yang memiliki sea time yang jelas dan pernah bekerja di kapal sejenis.

Penulis : Selama menjadi *technical*, apakah terdapat kesulitan dalam menentukan crew yang berkompeten untuk kapal semen terutama untuk di bagian *engine*, pak?

Informan : Betul, cukup menantang. Banyak pelaut memiliki pengalaman di kapal general cargo atau tanker, tapi tidak semua pernah menangani sistem teknis di kapal semen. Jadi kami harus benar-benar selektif, dan kadang harus mencari lebih lama agar mendapatkan orang yang benar-benar sesuai. Di sisi lain, kami juga harus mempertimbangkan standar MLC, terutama terkait kesejahteraan dan kelayakan gaji, karena hal itu kini menjadi perhatian utama bagi pelaut yang berpengalaman.

Penulis : Apakah terdapat kendala lain pada proses perekrutan dan pergantian awak kapal di PT Dian Bahari Sejati, pak?



Informan : Selain keterbatasan pelaut berpengalaman di kapal semen, kami juga sering menghadapi masalah seperti pelaut yang dokumennya belum lengkap, dan bahkan ada yang membatalkan keberangkatan secara

mendadak. Hal-hal seperti ini tentu menghambat jadwal *crew change* dan mengganggu operasional kapal.

Penulis : Untuk mengatasi hal tersebut, bagaimana upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengatasi kendala tersebut sehingga ke depannya tidak terjadi lagi?

Informan : Kami sudah mulai memperketat SOP perekrutan, salah satunya dengan melakukan screening dokumen dan kesehatan lebih awal. Untuk pelaut yang tidak menunjukkan komitmen, akan kami beri sanksi atau blacklist. Kami juga menggunakan grup online dan rekrutmen online dengan menggunakan media seperti zoom, google meeting dan video call whatsapp tujuannya untuk memperluas jangkauan rekrutmen. Harapannya, dengan proses yang lebih tertib, kami bisa mendapatkan crew yang kompeten, siap kerja, dan sesuai dengan kebutuhan kapal

Penulis : Baik pak, terimakasih atas informasinya pak.

Informan : Sama sama, det.



Dick Triandita Djongswoll
Crewing Supervisor

Lampiran 5

QHSEA – 118 Applicant Interview

	APPLICANT INTERVIEW		Form No.	: QHSEA-118
			Edition No.	: 2
			Revision No.	: 0
			Rev. Date	: Jul/29/2024
			Page	: 1 of 1

Name :	Position Applied For :
Place / Date of Birth :	Vessel :
COC :	Type of Vessel :

	Poor	Fair	Satisfactory	Good	Excellent
Experience relevant to position	☐	☐	☐	☐	☐
Motivation	☐	☐	☐	☐	☐
Field of study relevant to position	☐	☐	☐	☐	☐
Successful academic history	☐	☐	☐	☐	☐
Involvement in various activities	☐	☐	☐	☐	☐
Self - confidence	☐	☐	☐	☐	☐
Communication/listening Skills	☐	☐	☐	☐	☐
Attitude	☐	☐	☐	☐	☐
Interest In Company /Position	☐	☐	☐	☐	☐
Ship Maintenance	☐	☐	☐	☐	☐
Ship Handling	☐	☐	☐	☐	☐
Anchor Handling Knowledge	☐	☐	☐	☐	☐
Cargo Handling	☐	☐	☐	☐	☐
Safety Management System	☐	☐	☐	☐	☐
Security management System	☐	☐	☐	☐	☐
Emergency Preparedness	☐	☐	☐	☐	☐

Strength:

Weaknesses:

Additional comments:

Hiring Recommendation		
☐ Failed		☐ Hire
Interview by,	Signature	Date

Lampiran 6

QHSEA – 119 Crew Selection Form Rev

	CREW SELECTION FORM		Form No.	: QHSEA-119
			Edition No.	: 2
			Revision No.	: 0
			Rev. Date	: Jul/29/2024
			Page	: 1 of 1

Applicant	
Post Applied	
COC	

INTERVIEW I

Date :		
Result	☐ Background Check ➢ Validity Doc Crew ➢ Sea Experience ➢ MCU	Crewing Remarks
	☐ Rights, Duties & Responsibility	
	☐ Salary & Agreement	
Interview by:	(.....) Crewing	

INTERVIEW II

Date :		
Result	☐ Fail ☐ Considered ☐ Approve	Remarks
Interview by:	(.....) (.....) (.....) (.....) Technical Marine Operation HSE	

INTERVIEW III

CONCLUSION

Result		Crewing Manager Remarks
	(.....) Crewing Manager	

Lampiran 7

QHSEA – 464 Application Form (Crew)

	APPLICATION FORM (CREW)	Form No. :	QHSEA-464
		Edition No. :	2
		Revision No. :	0
		Rev. Date :	Jul/29/2024
		Page :	1 of 3

A. CREW PERSONAL DATA

Name :	Rank:	Vessel:	Photo
Place & Date of Birth :	Height :	Cm	
Province :	Weight :	Kg	
Marital Status :	Blood Type :		
Sex :	Clothes Size :		
Religion :	Shoes Size :		
Address :			
Contact Person :	Emergency Contact :	Relation :	
Telp. / HP :	Telp. / HP :	Address :	

B. EDUCATION

No	Formal	Name Of Institute	Year	Remaks
1	Elementary School			
2	Junior High School			
3	Senior High School			

C. CERTIFICATE OF COMPETENCY

No	Formal	Institute	Year	Issued	Expire	Number Certificate
1	ANT I / ATT I					
	Certificate Of Endorsement					
2	ANT II / ATT II					
	Certificate Of Endorsement					
3	ANT III / ATT III					
	Certificate Of Endorsement					
4	ANT IV / ATT IV					
	Certificate Of Endorsement					
5	ANT V / ATT V					
	Certificate Of Endorsement					
6	Ratings Able/Engine					
7	Electro Technical					

D. CERTIFICATE OF PROFICIENCY (DECK OFFICER)

No	Type	Institute	Issued	Expire	Number Certificate
1	BST (Basic Safety Training)				
2	SCRB (Survival Craft & Rescue Boat)				
3	AFF (Advanced Fire Fighting)				
4	MFA (Medical First Aid)				
5	SSO (Ship Security Officer)				
6	GMDSS (Global Marine Distress Signal)				
7	GOC/ORU				
8	MC (Medical Care)				
9	ARPA Simulator				
10	Radar Simulator				
11	IMDG (International Maritime Dangerous Code)				
12	ISM Code (International Safety Management) code				
13	ECDIS (Electronic Chart Display & Information System)				
14	BRM (Bridge Resource Management)				
15	BTM (Bridge Team Management)				
16	CMHBT (Crowd Management Human Behavior Training)				
17	SHMC (Ship Handling & Maneuvering Course)				
18	BOSIET/T-BOSIET/HUET				
19	DPO/DPA/DPB (Dynamic Position)				
20	First Aider Level II				
21	IMO Level I				

	APPLICATION FORM (CREW)	Form No. :	QHSEA-464
		Edition No. :	2
		Revision No. :	0
		Rev. Date :	Jul/29/2024
		Page :	2 of 3

E. CERTIFICATE OF PROFICIENCY (ENGINE OFFICER)

No	Type	Institute	Issued	Expire	Number Certificate
1	BST (Basic Safety Training)				
2	SCRB (Survival Craft & Rescue Boat)				
3	AFF (Advanced Fire Fighting)				
4	MFA (Medical First Aid)				
5	SSO (Ship Security Officer)				
6	MC (Medical Care)				
7	ISM Code (International Safety Management) code				
8	ERM (Engine Resource Management)				
9	BOSIET/T-BOSIET/HUET				
10	DPM (Dynamic Position Maintenance)				
11					

F. CERTIFICATE OF PROFICIENCY (FOR DECK & ENGINE RATING)

No	Type	Institute	Issued	Expire	Number Certificate
1	BST (Basis Safety Training)				
2	SCRB (Survival Craft & Rescue Boat)				
3	AFF (Advanced Fire Fighting)				
4	MFA (Medical First Aid)				
5	SAT (Security Awareness Training)				
6	MC (Medical Care)				
7	SDSD (Seafarer With Designated Duties)				
8	Rigger Certificate				
9	Signalman Certificate				
10	Crane Operator Certificate				
11	Welder Certificate				
12	FRC/FRB Certificate				
13	BOSIET/T-BOSIET/HUET				
14	Ship's Cook Certificate				
15	Ship's Steward Certificate				
16	Food Handling Certificate				
17	Food Safety Certificate				

G. DOCUMENT

No	Type	Place Of Issued	Date Of Issued	Expire	Number Certificate
1	Passport				
2	Seaman Book				
3	KTP				
4	SIM				

H. VACCINATION

No	Type	Place Of Issued	Date Of Issued	Type	Expire
1	Covid 19				
2	Yellor Fever				
3	Hepatitis A, B				
4	Thypoid				

I. SEA SERVICE EXPERIENCE

Vessel	Rank	Route	GRT/HP	Ships Type Engine	Company	Sign On	Sign Off	Reason

NOTE FOR TYPE (*)

AHTS: Anchor Handling Tug Supply	AHT: Anchor Handling Tug	CB: Crew Boat	TB: Tug Boat
GENCAR: General Cargo	LOGGCAR: Log Carrier	BULK: Bulk Carrier	Cement Carrier

	APPLICATION FORM (CREW)	Form No.	: QHSEA-464
		Edition No.	: 2
		Revision No.	: 0
		Rev. Date	: Jul/29/2024
		Page	: 3 of 3

J. ENGLISH SKILL

Qualification	Good	Fair	Poor	Remark
Writing				
Speaking				
Reading				

K. MEDICAL STATUS

Place Of Clinic	Date Of Test	Expire	Result	Remark

L. SALARY STATUS

Last Salary	:	
Expected Salary	:	
Name	:	
Number Rekening	:	
Bank	:	

M. OTHERS

Total Experience	Rank :	Vessel:	Year:
------------------	--------	---------	-------

Acknowledgment:	Signature:
I, the seafarer declare that the above data are correct And true, and	()
I don't pay anything (money etc) for doing this process	
Checked By :	Signature
	()

Lampiran 8
Mutasi On Juber Tamba

	PERINTAH MUTASI (MUTATION ORDER)	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 10%;">Form No.</td><td style="width: 10%;">:</td><td style="width: 80%;">QHSEA-4.227</td></tr> <tr><td>Revision No.</td><td>:</td><td>0</td></tr> <tr><td>Revision Date</td><td>:</td><td>0</td></tr> <tr><td>File In</td><td>:</td><td>QHSEA-4.227</td></tr> <tr><td>Page</td><td>:</td><td>01 of 1</td></tr> </table>	Form No.	:	QHSEA-4.227	Revision No.	:	0	Revision Date	:	0	File In	:	QHSEA-4.227	Page	:	01 of 1
Form No.	:	QHSEA-4.227															
Revision No.	:	0															
Revision Date	:	0															
File In	:	QHSEA-4.227															
Page	:	01 of 1															

No. 128/DBS-JKT/X/2024

<u>Nama</u> : <i>Name</i>	JUBER TAMBA
<u>Tempat/Tanggal Lahir</u> : <i>Place Date Of Birth</i>	DELI SERDANG, 24 NOVEMBER 1966
<u>Certificate Of Competency</u> : <i>Ijazah Keahlian</i>	ATT - I
<u>Number Certificate Of Competency</u> : <i>Nomor Setifikat Keahlian</i>	6200020007T10215
<u>Seaman's Book Number</u> : <i>Nomor Buku Pelaut</i>	H 032574
<u>Dengan ini diberitahukan bahwa Mulai Tanggal</u> : <i>Hereby notify you that as from</i>	11 OKTOBER 2024
<u>Saudara ditetapkan / dimutasikan sebagai</u> : <i>You are appointed/transferred as</i>	CHIEF ENGINEER
<u>Dengan Gaji dan bonus bulanan sebesar</u> <i>All in monthly wages and bonus</i>	Rp. 25.000.000 / Bulan
<u>Dikapal</u> : <i>On board the vessel</i>	NACC COZUMEL
<u>Di pelabuhan</u> : <i>In port of</i>	LHOKGNA
<u>Harap melaporkan diri kepada nakhoda</u> : <i>You are kindly requested to report the master</i>	CAPT. MARXIS MANOSOH

Jakarta, 11 Oktober 2024




Dick Triandita Djongswoll

Equity Tower 43rd Floor, Suite F-G, SCBD Lot. 9,
Jl. Jend. Sudirman, Kav 52-53 Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12190
Telp : 021-15152330 Fax : 021-5152331

Lampiran 9

Surat Tugas Rizal Al-Haris

**SURAT TUGAS**

135/DBS-JKT/I/2025

Yang bertandatangan dibawah ini, menugaskan kepada yang tercantum di bawah ini :

Nama : RIZAL AL-HARIS
Jabatan : 4E
Perusahaan : PT. DIAN BAHARI SEJATI

Untuk bekerja di atas kapal DIAN PROSPERITY milik PT. Dian Bahari Sejati. .

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya. Atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Jakarta, 24 Januari 2024

Dick Triandita Djongswoll
Crewing supervisor

PT DIAN BAHARI SEJATI
Equity Tower 43rd Floor Suite F-G
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53
SCBD Lot 9 - Jakarta 12190
Tel. : +62 21 515 2330
Fax. : +62 21 515 2331

Lampiran 10
Mutasi Off Juber Tamba

	PERINTAH MUTASI (MUTATION ORDER)	Form No.	: QHSEA-4.227
		Revision No.	: 0
		Revision Date	: 0
		File In	: QHSEA-4.227
		Page	: 01 of 44

MUTATION ORDER
NO :118/DBS/JKT/CREW-XII/2024

KEPADA
TO

NAMA
NAME : JUBER TAMBA

IJAZAH
POSITION : ATT-I

POSISI
RANK : CHIEF ENGINEER

DENGAN INI DIBERITAHUKAN MULAI TANGGAL : 08 NOVEMBER 2024
WE IN FORM YOU THAT EFFECTIVE STARTING FROM

SAUDARA DITETAPKAN/DIMUTASIKAN : TURUN / SIGN OFF
YOU ARE APPOINTED/ TRANSFERRED AS

DIKAPAL/DARI PELABUHAN : NACC COZUMEL
ON BOARD THE VESSEL

HARAP MELAPORKAN DIRI KEPADA : CREWING PT.DBS

Mutasi Off ini merupakan Surat Keterangan Off untuk Crew setelah menyelesaikan kontrak kerjanya dengan baik, sekaligus sebagai keterangan yang menyatakan bahwa crew terhitung dari tanggal mutasi ini di terbitkan sudah tidak bekerja lagi di armada dan perusahaan kami. Terima kasih.

Jakarta, 08 November 2024




Dick Triandita Djongswoll

Gd. Equity Tower Lt. 43 Unit F dan G, SCBD LOT 9,
Jl. Jend. Sudirman Kav. 52-53 Kebayoran Baru
Jakarta Selatan 12190 Telp : 021-5152330; Fax :
021-5152331

Lampiran 11

MCU Teddy


OILIA MEDICAL CENTRE
 CLINIC & MEDICAL CHECK-UP



SEAFARER MEDICAL FITNESS CERTIFICATE
 No. K-240219-000457 / PG / PT DIAN BAHARI SEJATI / OLMC / II / 24

DETAILS OF SEAFARER

Full Name : Mr. TEDDY SAPUTRA

Place & date of birth : JAKARTA, October 14th 1969

Nationality : INDONESIA

Shipping Co /Manning Agency : PT DIAN BAHARI SEJATI

Job Position / Rank : NAKHODA

Vessel Name : *



BASIS

The medical examination which cover Medical fitness, Visual system and Auditory system has been performed and it was found that the result complies with the Medical standar of

☒ State Flag of INDONESIA
☐ Current ILO
☒ Principal

CONCLUSION

On the basis of the above examinee's personal declaration, medical examination and diagnostic test result recorder in the attachment; I, hereby certify that the above examinee is medically

.....NAKHODA..... **FIT TO BE DUTY ON BOARD SHIP**

DOCTOR INDICATION & SPECIAL ATTENTION ON AT WORK

CONSUL NUTRITIONIST & PROCONSUL DENTIST : PRO EXO

VALIDITY

Valid From : February 19, 2024

Valid Until : February 19, 2026

Area of validity : ☒ No Restrictions
☐ Restricted due to.....



Place of Issue, Jakarta, Indonesia



dr. Sarif Hidayat MS MKes, SpOK
 Seafarer Physician CLINIC
 KP 5012/2019/17221
 Medical Review Officer

Note: This certificate does not cover diseases that would require special procedures and examination for their detection Such as, Bronchiectasis, wch need bronchography ; Paptic ulcer/gall bladder diseases which need cholecystography, Endoscopy, etc, kidney problems which need IVP and also those which are asymptomatic at the time of examination including psychological test and other which not cover by the above mentioned standard.

Head Office Klinik : Jl. Enggano Raya Blok C No. 11 O Tg. Priok, Jakarta Utara 14310 Indonesia
 Telp. : (62-21) 43900564, 43900761 Fax : (62-21) 43900761 email : olmc_sb12@yahoo.co.id

Branch Office Klinik : ♦ Jl. Swasembada Barat XII No. 2 E (Bakti Raya) Tg. Priok 14320, Jakarta Telp. : (62-21) 260 6464 8
 ♦ Jl. Rorotan IV No. 46 A Cilincing, Jakarta Utara 14140 - Indonesia Telp. : (62-21) 22 44 8 111
 ♦ Jl. Perak Timur NO. 40 Surabaya Telp. : (62-31) 9909 2847 email : oiliasurabaya@gmail.com

Website : www.oiliamedicalcentre-olmc.com

 Dipindai dengan CamScanner

Lampiran 12
Crew List NACC Panarea

1. Name of ship			2. Port of arrival / departure		3. Date of arrival / departure		
MV. NACC PANAREA / CALL SIGN: YDMB3			LAPUKO		29/12.2024		
4. Nationality of ship			5. Port arrived from / next port		6. Mature and No of identity document		
INDONESIA / IMO NO: 9397494			BIRINGKASSI				
NO	NAMA	JABATAN	NATIONALITY	DATE AND PLACE OF BIRTH		Seaman's Book	EXP DATE
1	MUH. BAKRI	MASTER	INDONESIA	19/09.1964	PERANG	1 123682	12/11.2026
2	BOY RIKO HENDRIK	CH. DATE	INDONESIA	29/01.1969	BITUNG	G 018018	16/10.2025
3	NARDISON P. LUMBAN TOBING	2ND MATE	INDONESIA	17/03.1988	SIBOLGA	F 219477	07/02.2026
4	ASRIAN ADHITA	3RD MATE	INDONESIA	14/01.1990	B. LAMPUNG	J 030797	10/06.2027
5	JAJANG NURJAMAN	CH. ENG.	INDONESIA	30/11.1981	CIAMIS	F 249430	05/07.2026
6	SAJAM	2ND ENG.	INDONESIA	13/07.1979	CIREBON	G 085187	29/07.2026
7	RIZAL	3RD ENG.	INDONESIA	22/08.1989	JAMPUE	F 005935	17/04.2027
8	RIO ANDIKA	4TH ENG.	INDONESIA	19/04.1999	MALAMPAR	E 144875	27/12.2026
9	SEMUEL SALHUTERU	ELECTRICIAN	INDONESIA	05/06.1967	AMBON	H 084076	14/03.2026
10	RUSDI	BOSUN	INDONESIA	26/03.1979	JAKARTA	F 315723	10/08.2025
11	YACOB LERAH	AB-1	INDONESIA	13/05.1990	JAKARTA	H 031492	18/05.2025
12	PAIHAN SABRI ZAINAL	AB-2	INDONESIA	2.309.1995	JAKARTA	1 001843	15/12.2025
13	ACHMAD RIDWAN	AB-3	INDONESIA	25.02.1981	PALEMBANG	F 153247	30.04.2026
14	WAPMAN	MANDOR	INDONESIA	06/09.1980	JAKARTA	H 064837	02/08.2025
15	FRANKY EKO SAPUTRO	OILER 1	INDONESIA	05/04.1996	NCAVI	G 077639	15/12.2026
16	YANES PASKAH	OILER-2	INDONESIA	05/09.1969	JAKARTA	1 116026	17/06.2026
17	SYAIFUL ROHMAN	OILER-3	INDONESIA	06/03.2000	BANGKALAN	G 124661	20/12.2026
18	MH.O. RIZKY FADILLA	COOK	INDONESIA	10.10.1995	BELAWAN	G 009165	17/11.2025
19	ANDIKA SETIAWAN	MESS BOY	INDONESIA	29.07.2004	BANDUNG	J 103075	10/11.2027
20	DWI IRAYAN	ENG CADET	INDONESIA	26/01.2003	REMBANG	J 053176	25/06.2027

Lampiran 13
Dokumentasi Wawancara

1. Narasumber 1 : Pak Dick Triandita Djongswoll



2. Narasumber 2 : Pak Resta



3. Narasumber 3 : Capt Dwi Sugiyarto



4. Wawancara 4 : Pak Sujianto



Lampiran 14

Crew Induction

The presentation is divided into two main sections. The top section, titled 'CREW INDUCTION', features the DBS offshore marine services logo on the left and a night-time photograph of a modern skyscraper on the right. The bottom section, titled 'KONTRAK KERJA', lists five terms of employment in white text on a dark blue background. To the right of this list is a photograph of a ship's control room. The entire slide is framed by a decorative border of yellow and white wavy lines.

CREW INDUCTION

 **DBS**
offshore marine services

KONTRAK KERJA

1. SEMUA CREW DI KONTRAK DENGAN MASA KERJA 6 BULAN DAN BERKELANJUTAN
2. SEMUA CREW WAJIB MENYELESAIKAN KONTRAK KERJANYA SELAMA 6 BULAN
3. SEMUA CREW APABILA TELAH SELESAI DENGAN KONTRAKNYA SELAMA 6 BULAN DI PERBOLEHKAN MELANJUTKAN KONTRAKNYA, TANPA MEMPERBAHARUI PKL
4. SEMUA CREW YANG AKAN CUTI ATAU OFF DARI KAPAL WAJIB MENGONFIRMASI 1 BULAN SEBELUM TANGGAL OFF/ TURUN DARI KAPAL
5. KONSEKUENSI CREW TIDAK MENYELESAIKAN KONTRAKNYA ADALAH MENGEMBALIKAN SEMUA BIAYA YANG TIMBUL SELAMA PROSES CREW ON BOARD, (TICKET,MCU,TRANSPORT DARAT,PKL,SIJIL ,ON SEAMANBOOK,WERPACK DAN SAFETY SHOES)

KONTRAK KERJA

7. KONTRAK KERJA SIFATNYA MENGIKAT DAN WAJIB DI JALANKAN CREW KAPAL

8. UNTUK CADET KONTRAK 12 BULAN SEBAGAI STANDARTSEATIME UNTUK UJIAN NEGARA

9. MANAGEMENT BERHAK MEMBERHENTIKAN CREW KAPAL APABILA CREW DIANGGAP

- LALAI DAN TIDAK MAMPU DALAM TUGAS DAN TANGGUNG JAWABNYA SAAT BEKERJA
- MELAKUKAN TINDAKAN KRIMINAL, ASUSILA , PENCURIAN ATAU APAPUN ITU YANG AKAN MENIMBULKAN KERUGIAN PADA MANAGEMENT KONSEKUENSI CREW TIDAK MENYELESAIKAN KONTRAKNYA

10. MASA PERCOBAAN UNTUK PENILAIAN SEMUA CREW 3 BULAN, TIDAK MENUTUP KEMUNGKINAN SEBELUM 3 BULAN APABILA DIANGGAP DAPAT MEMBERIKAN DAMPAK TIDAK BAIK MAKA AKAN ADA PERTIMBANGAN LAIN BISA BERUPA PEMECATAN SEPIHAK OLEH MANAGEMENT



RUTE KAPAL

DIAN PROSPERITY

LAMPUNG, TUBAN,
BATAM, DUMAI DAN
TJ PRIOK

DIAN CORDELIA

PONTIANAK,
TUBAN, TJ PRIOK,
DAN LAMPUNG

NACC COZUMEL

BELAWAN, LHOKNGA,
LHOKSEUMAWE



NACC PANAREA

BIRINGKASI, OBI,
SORONG , PALU ,
KENDARI



DIAN BAHARI SEJATI

KETENTUAN ON DAN OFF

01

SEMUA CREW WAJIB DI ON KAN, PKL, SEAMANBOOK DAN SIJIL SAAT AKAN ON BOARD DAN DI OFF APABILA SUDAH SAAT NYA TURUN ATAU OFF

02

SEMUA BIAYA ON DAN OFF AKAN DI TANGGUNG OLEH MANAGEMENT YANG PROSESNYA DI LAKUKAN OLEH AGENT TEMPAT CREW ON BOARD

03

TICKET SAAT ON AKAN DI TANGGUNG MANAGEMENT SEMENTARA SAAT OFF TIDAK ADA TICKET NAMUN ADA CASH 1 JUTA UNTUK MASTER DAN KKM DAN RP. 750.000 UNTUK CREW LAINYA SEBAGAI PERGANTIAN BIAYA KEPULANGAN

04

SEMUA CREW YANG APABILA ON BOARD TRANSPORTNYA BAYAR SENDIRI DI LUAR TRANSPORT DARAT MAKA AKAN REMBURST BERLAKU

05

ADA TRANSPORT DARAT SEBESAR RP. 350.000 YANG AKAN MASUK SECARA OTOMATIS DI TAMBAHKAN DI GAJI BULAN PERTAMA, UNTUK BIAYA TRANSPORT DARI RUMAH KE BANDARA ATAU STASIUN DI JAKARTA DAN DARI BANDARA ATAU STASIUN TUJUAN SAMPAI KE KAPAL

06

CREW ON BOARD DI BERIKAN SURAT TUGAS DAN MUTASI ON SERTA AKAN ADANYA PENANDA TANGANAN PKL.

08

CREW ON BOARD AKAN DI LENGKAPI DENGAN WERPACK 2 DAN SAFETY SHOES 1

07

POINT HIRE CREW ON BOARD DARI JAKARTA

09

SEMUA CREW ONBOARD AKAN DI BEKALI BRIEFING SAFETY INDUCTION

KETENTUAN PENGAJIAN

- MENDAPATKAN GAJI SESUAI SESUAI KESEPAKATAN
- GAJI SETIAP AKHIR BULAN
- SEMUA CREW DI PERBOLEHKAN MENGGUNAKAN BANK MANAPUN DAN ATAS NAMA SIAPAPUN
- TIDAK ADA POTONGAN PAJAK
- TIDAK ADA POTONGAN LEAVPAY
- PERHITUNGAN GAJI DI MULAI SAAT HARI TICKET KEBERANGKATAN DAN STOP DI SAAT HARI CREW TURUN DARI KAPAL
- KANTOR TIDAK BERTANGGUNG JAWAB ATAS PERSELISIHAN DI KELUARGA ATAS PENGAJIAN CREW

- PERHITUNGAN GAJI DILAKUKAN BERDASARKAN PRO RATA DARI TOTAL GAJI DI BAGI JUMLAH HARI DALAM BULAN TERSEBUT LALU DI KALI KAN DENGAN JUMLAH TOTAL HARI CREW BEKERJA
- CREW YANG NAIK/ ON BOARD DI ATAS TANGGAL 23 AKAN DI BERLAKUKAN RAPEL GAJI DI BULAN DEPAN, DENGAN MENAMBAHKAN TOTAL GAJI DI BULAN SEBELUMNYA
- CREW YANG JUMP SHIP / TURUN DARI KAPAL TIDAK SESUAI PROSEDUR, MAKA STATUS GAJINYA AKAN DI TANGGUHKAN SAMPAI DENGAN URUSAN ADMINSTRASI SUDAH DI SELESAIKAN
- KANTOR TIDAK BERTANGGUNG JAWAB ATAS KESALAHAN DALAM PEMBERIAN NO REKENING UNTUK GAJI

PREMI

PREMI MERUPAKAN BONUS ATAU KEBIJAKAN DARI MANAGEMENT YANG DI BERIKAN KEPADA CREW KAPAL KARENA SUDAH MENJALANKAN TUGAS DAN TANGGUNG JAWABNYA DENGAN BAIK SEHINGGA OPERATIONAL KAPAL DAN APA YANG MENJADI KETENTUAN DI JALANKAN DENGAN BAIK DAN SESUIA DENGAN KOMITMENT

1

PREMI DI BAYARKAN PER VOYAGE (DARI KAPAL LOADING SAMPAI KAPAL LOADING KEMBALI)

2

JUMLAH PREMI YANG DI DAPAT (+ -) RP. 20.000.00

3

PREMI DI KIRIMKAN KE REKENING CAPT

4

PERMBAGIAN PREMI SUDAH TENTUKAN OLEH PERHITUNGAN PRESENTASE DARI KANTOR CAPT HANYA TINGGAL DISTRIBUSIKAN SAJA

KETENTUAN DAN SYARAT CREW MENDAPATKAN PREMI



PEMAKAIAN FUEL SESUAI DENGAN APA YANG SUDAH DI TENTUKAN

KAPAL TIDAK BOLEH MENGALAMI INSIDEN / ACCIDENT ATAU HAL2 YANG DAPAT MERUGIKAN PERUSAHAAN TERMASUK DOWNTIME YANG DI AKIBATKAN KELALAIAN CREW



(PLAN MAINTENANCE SYSTEM)

REPORT ATAU LAPORAN PERWATAN KAPAL ENGINE DAN DI DECK DEPARTEMEN JALANKAN SESUAI DENGAN KETENTUAN

REPORT ON TIME

PENILAIAN DARI TEAM FUEL, TECHNICAL, OPERSIONAL DAN HSE DARI TOTAL 100 % CREW BISA MENCAPAI 70 % PREMI DIANGGAP CREW DAPAT

M A R A

APA SAJA HAL - HAL YANG MEMPENGARUHI PREMI?

HAL YANG DAPAT MENAMBAHKAN PREMI

KENAIKAN HARGA BAHAN
BAKAR MINYAK

HAL YANG DAPAT MENGURANGI PREMI

- HARGA BAHAN BAKAR MINYAK TURUN
- KETERLAMBATAN REPOT
- KEBERSIHAN DAN PERAWATAN KAPAL YANG KURANG BAIK

HAL YANG DAPAT MEMBATALKAN PREMI

- PEMAKAIAN FUEL MELEBIHI BATAS YANG SUDAH DI TENTUKAN
- TERJADINYA INCIDENT ATAU ACCIDENT
- TINDAKAN KRIMINAL, PENCURIAN, PENYELUNDUPAN
- PENILAIAN PERHITUNGAN PREMI DI BAWAH 40 %

THANK YOU



+6221-515 2331



admin.crewing@dianbaharisejati.com



<https://www.dianbaharisejati.com/>



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Widya Yogi Aryani
2. Tempat, Tanggal Lahir : Sragen, 31 Januari 2003
3. NIT : 582111317924 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : A
7. Alamat : Ngadirejo Rt 15, Bendungan, Kedawung, Sragen
8. Nama Orang Tua
Ayah : Giyono
Ibu : Anik Purwanti
9. Alamat : Ngadirejo Rt 15, Bendungan, Kedawung, Sragen
10. Riwayat Pendidikan
SD : SD Negeri Mojorejo II
SMP : SMP Negeri 2 Kedawung
SMA : SMK Negeri 1 Sragen
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat
Instansi : Direktorat Perkapalan dan Kepelautan
Perusahaan Pelayaran : PT Dian Bahari Sejati