



**ANALISIS TINGKAT KESEJAHTERAAN *CREW*
KAPAL DI PT KARYA SUMBER ENERGY**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

M. GILANG PRATAMA PUTRA

NIT. 582111337975 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS TINGKAT KESEJAHTERAAN *CREW* KAPAL DI PT KSE

Disusun Oleh:

M. GILANG PRATAMA PUTRA

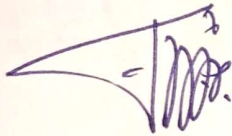
NIT. 582111337975 K

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

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Juli 2025

Dosen Pembimbing I
Materi



OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M

NIP. 19781024 200212 2 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



MOH. ZAENAL ARFIN, S.Si.T.,

M.M, M.Mar

NIP. 19760309 201012 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi TALK



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

NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Tingkat Kesejahteraan *crew* kapal di PT KSE” karya,

Nama : M. Gilang Pratama Putra

NIT : 582111337975 K

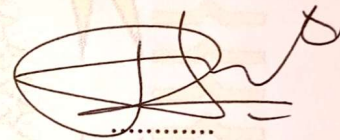
Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari
, tanggal

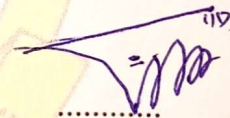
Semarang, Juli 2025

PENGUJI

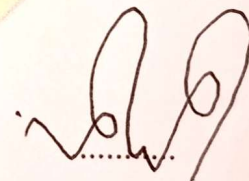
Penguji I : RETNO HARIYANTI, S.Pd., M.M
Penata Tk. I (IIIId)
NIP. 19741018 199803 2 001



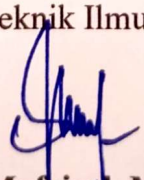
Penguji II : OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M
Penata Tk. (III/d)
NIP. 19781024 200212 2 002



Penguji III : RIYADINI UTARI, M.Si
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19950318 202012 2 015



Mengetahui :
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Ir. Mafrisa, M.T., M.Mar.E
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205199903 1 002

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Gilang Pratama Putra

NIT : 582111337975 K

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis Tingkat Kesejahteraan *crew* Kapal di PT KSE”.

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 terapat 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, Juli 2025
Yang menyatakan pernyataan



M. GILANG PRATAMA PUTRA
NIT. 582111337966 K

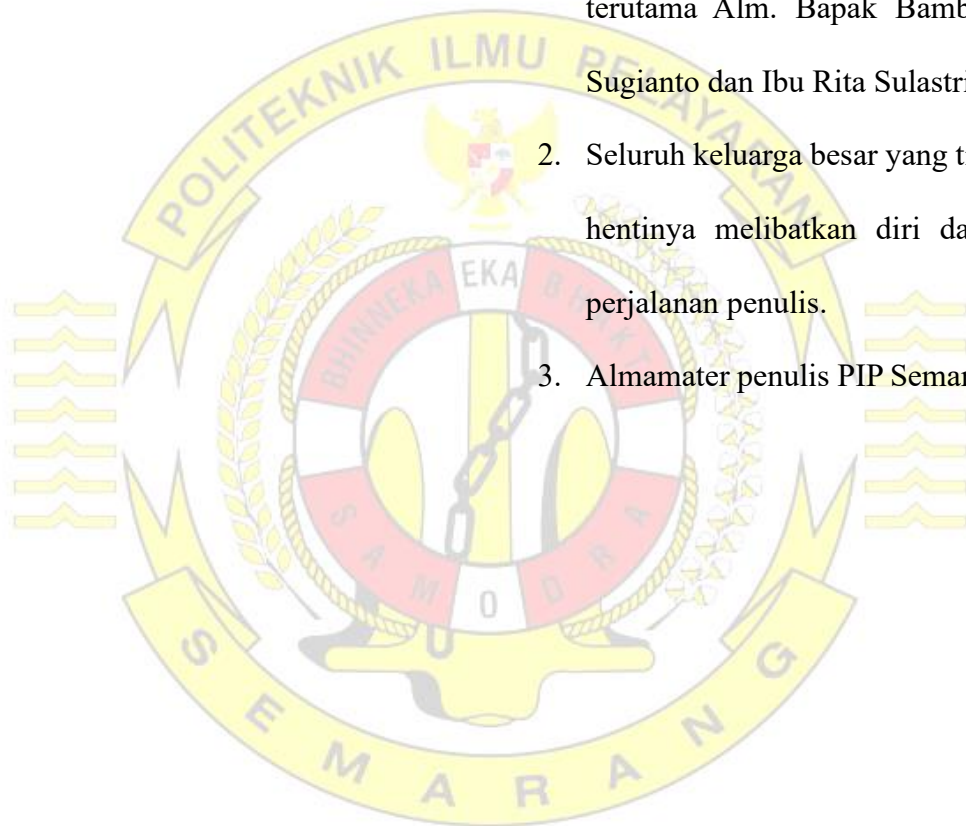
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto :

- Be teacher of the world

Persembahan :

1. Kedua orang tua Penulis,
terutama Alm. Bapak Bambang
Sugianto dan Ibu Rita Sulastri.
2. Seluruh keluarga besar yang tiada
hentinya melibatkan diri dalam
perjalanan penulis.
3. Almamater penulis PIP Semarang



PRAKATA



Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan rahmat dan hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi berjudul ”Analisis Tingkat Kesejahteraan *crew* Kapal di PT KSE”, guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran dan untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dengan rasa hormat, penulis sampaikan rasa terimakasih 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 Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Ibu Okvita Wahyuni, S.ST., M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Skripsi yang telah senantiasa sabar dan tanggung jawab dalam memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak Moh. Zaenal Arifin, S.Si.T., M.M, M.Mar selaku dosen Pembimbing metodologi dan Penulisan yang dengan sabar dan tanggungjawab memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi.

5. Seluruh dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat
6. Alm. Bapak Bambang Sugianto dan Ibu Rita Sulastri selaku orang tua peneliti yang telah memberikan doa dan dukungan penuh kepada peneliti.
7. Seluruh staff di PT Karya Sumber Energy yang telah memberikan ilmu serta bimbingan kepada peneliti selama melaksanakan penelitian
8. Seluruh teman-teman angkatan LVIII

Dengan segala kerendahan hati, demikian prakata yang peneliti sampaikan, peneliti menyadari masih banyak kekurangan dalam penelitian ini sehingga peneliti mengharapkan saran dan masukan yang sifatnya membangun guna kesempurnaan skripsi ini. Peneliti berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, Juli 2025

Peneliti

M. GILANG PRATAMA PUTRA
NIT. 582111337975

ABSTRAK

Pratama, M. Gilang Pratama. 2025. “Upaya Peningkatan Kesejahteraan *Crew* Kapal Di PT Karya Sumber Energy”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. Pembimbing II: Moh. Zaenal Arifin, S.Si.T., M.M, M.Mar.

PT Karya Sumber Energy sebagai perusahaan penyedia jasa pelayaran yang bergerak dibidang operator kapal yang juga menangani sumber daya manusia untuk *crew* kapal yang ditangani. Peraturan ketenagakerjaan yang berlaku di Indonesia sangat penting untuk menjelaskan kewajiban pekerja dan bertanggung jawab atas kesejahteraan *crew* kapal yang bekerja di atas kapal. Namun dalam penerapannya perusahaan masih belum maksimal. Yaitu dengan adanya komplain dari para *crew* karena belum mendapatkan *wearpack* dan *safety shoes* ketika akan *on board*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang menyebabkan kurangnya kesejahteraan *crew* kapal di PT Karya Sumber Energy dan untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh perusahaan dalam meningkatkan kesejahteraan.

Pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif penelitian kualitatif dengan menerapkan metode pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dokumentasi serta studi pustaka. Penulis melakukan wawancara kepada 3 informan yaitu staff crewing PT Karya Sumber Energy, CE, dan oiler. Penulis melakukan uji keabsahan data dengan menggunakan metode triangulasi sumber dengan membandingkan data yang diperoleh dari hasil wawancara dengan 3 informan

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa faktor yang membuat berkurangnya kesejahteraan *crew* di PT Karya Sumber Energy yaitu karena keterlambatan pemberian *wearpack* dan *safety shoes*, serta kurangnya pemberian pemahaman kepada *crew* mengenai isi dari Perjanjian Kerja Laut. Hal tersebut tidak sesuai dengan PM No. 151 tentang kesejahteraan *crew* kapal dan UU No. 17 Tahun 2008, dengan adanya permasalahan ini mengharuskan adanya tindakan dari pihak kantor, dengan melakukan restok *wearpack* dan *safety shoes*, serta membuat jadwal secara berkala mengenai pemberian pemahaman isi dari PKL.

Keywords: Alat Pelindung Diri, *Crew*, Kapal, Kesejahteraan

ABSTRACT

Pratama, M. Gilang Pratama. 2025. “Analysis Of Crew Wealfare Level At PT Karya Sumber Energy.”. Thesis, Diploma IV Program, Port and Shipping Study Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, Advisor I: Okvita Wahyuni, S.ST., M.M. advisor: Moh. Zaenal Arifin, S.Si.T., M.M, M.Mar.

PT Karya Sumber Energy is a shipping service provider engaged in ship operators and also handles human resources for the crew members it handles. Indonesian labor regulations are crucial for clarifying workers obligation and ensuring the well-being of crew members on board. However, the company's implementation of these regulations is still suboptimal. This is evident in complaints from crew members about not receiving appropriate wearpack and safety shoes upon boarding. This study aims to identify factors contributing to the lack of crew welfare at PT Karya Sumber Energy and to explore the company's efforts to improve it.

This study employed a qualitative descriptive method, applying data collection methods through observation, interviews, documentation, and literature review. The author conducted interviews with three informants: crewing staff at PT Karya Sumber Energy, a CE, and an oiler. The author tested the validity of the data using source triangulation by comparing the data obtained from the interviews with the three informants.

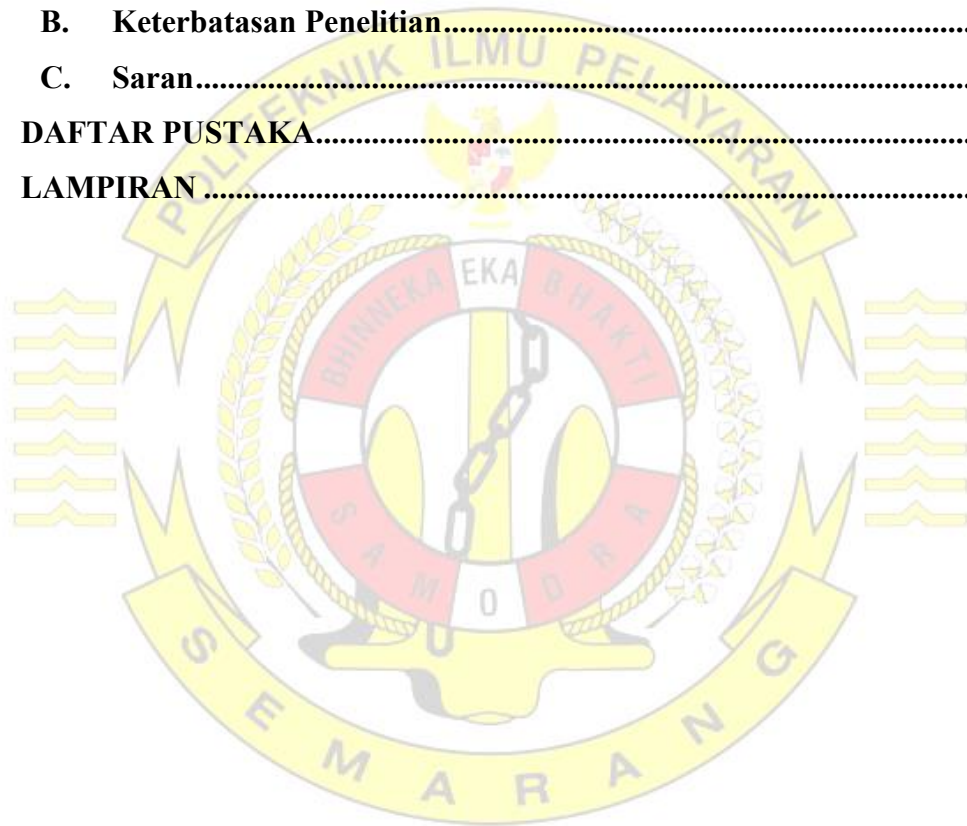
The results of this study indicate that the factors that reduce the welfare of the crew at PT Karya Sumber Energy are due to the delay in providing wearpacks and safety shoes, as well as the lack of providing understanding to the crew regarding the contents of the Sea Work Agreement. This is not in accordance with PM No. 151 concerning the welfare of ship crews and Law No. 17 of 2008, with this problem requiring action from the office, by restocking wearpacks and safety shoes, and making a regular schedule regarding providing an understanding of the contents of the PKL.

Keyword: APD, Crew, Vessel, Welfare

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Hasil Penelitian	5
BAB II KAJIAN TEORI.....	7
A. Deskripsi Teori	7
B. Kerangka Pikir	17
BAB III METODE PENELITIAN.....	19
A. Metode Penelitian	19
B. Tempat Penelitian	20
C. Sampel Sumber Data Penelitian	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	24
E. Instrumen Penelitian.....	27
F. Teknis Analisis Data Kualitatif.....	28

G. Pengujian Keabsahan Data	31
BAB IV HASIL PENELITIAN	34
A. Gambaran Konteks Penelitian	34
B. Deskripsi Data	35
C. Temuan.....	44
D. Pembahasan Hasil Penelitian	48
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	52
A. Simpulan	52
B. Keterbatasan Penelitian.....	53
C. Saran.....	54
DAFTAR PUSTAKA.....	55
LAMPIRAN	61



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Gambaran Penelitian Terdahulu	34
---	----

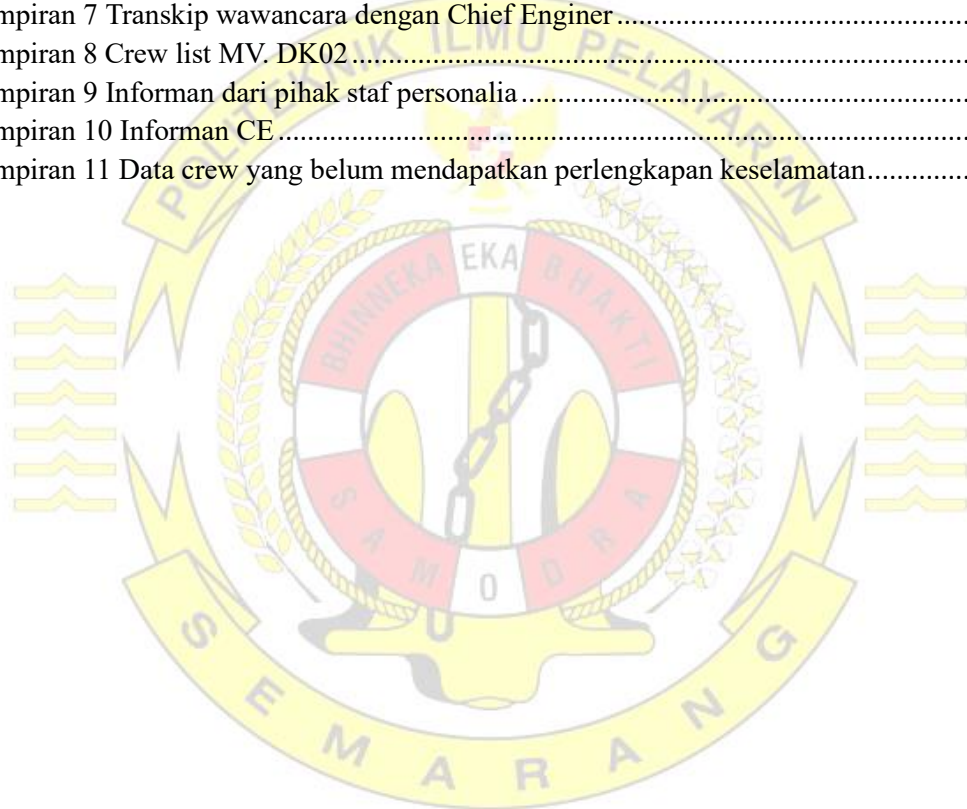


DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 wearpack	15
Gambar 2.2 Safety helmet.....	15
Gambar 2.3 safety shoes	16
Gambar 2.4 goggles	16
Gambar 2.5 Sarung tangan.....	17
Gambar 2.6 earplug	17
Gambar 2.7 Kerangka Pikir	18
Gambar 3.1 Kantor PT KSE	21
Gambar 3.2 Ruang Tunggu Kantor.....	21
Gambar 3.3 Triangulasi Sumber Data.....	32
Gambar 4.1 Proses perekrutan cadet di PIP Semarang	36
Gambar 4.2 Proses perekrutan crew.....	37
Gambar 4.3 Bagan struktur organisasi di PT Karya Sumber Energy.....	37
Gambar 4.4 MV. DK02	43
Gambar 4.5 MV. DK02	44
Gambar 4.6 Crew tidak menggunakan apd yang lengkap.....	46
Gambar 4.7 crew akan onboard yang belum diberikan APD.....	47
Gambar 4.8 Pendataan crew yang belum mendapatkan safety shoes	50
Gambar 4.9 Crew sedang diberikan sosialisasi mengenai isi dari lembar PKL.....	51

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembar Perjanjian Kerja Laut (Tampak Depan)	61
Lampiran 2 Lembar Perjanjian Kerja Laut (Tampak Belakang)	62
Lampiran 3 Ship Particular MV. DK02.....	63
Lampiran 4 Sedang Memberikan Pengarahan Mengenai isi dari PKL	64
Lampiran 5 Crew sedang melakukan pengecekan ulang lembar PKL dan Ship.....	65
Lampiran 6 Transkrip wawancara dengan bagian persoanalia	66
Lampiran 7 Transkrip wawancara dengan Chief Engineer	67
Lampiran 8 Crew list MV. DK02.....	70
Lampiran 9 Informan dari pihak staf personalia	71
Lampiran 10 Informan CE	72
Lampiran 11 Data crew yang belum mendapatkan perlengkapan keselamatan.....	73



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

PT Karya Sumber Energy(KSE) sebagai perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapal jenis *bulk carrier* memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa para *crew* yang bekerja di kapal mendapatkan hak-hak dasar mereka, termasuk pemenuhan kebutuhan keselamatan dan kenyamanan. Namun, dalam pelaksanaannya, masih ditemukan berbagai kendala yang mempengaruhi tingkat kesejahteraan *crew* tersebut, seperti keterlambatan pemberian alat keselamatan kerja serta kurangnya pemberian pemahaman mengenai isi dari lembar Perjanjian Kerja Laut (PKL). Dengan adanya komplain dari para *crew* mengenai keterlambatan pemberian alat keselamatan, hal tersebut mendasari inti dari masalah yang terjadi karena disebabkan oleh tidak tersedianya alat perlindungan diri pada saat *crew* akan melakukan *On Board*. Tingkat kesejahteraan sebuah *crew* merupakan suatu aspek yang sangat penting untuk menunjang kelancaran *crew* tersebut dalam melakukan sebuah pekerjaan. Dalam konteks kesejahteraan itu tidak selalu merujuk pada nominal gaji yang besar, namun kesejahteraan *crew* juga meliputi fasilitas yang diberikan dari perusahaan kepada *crew* tersebut, Misalnya fasilitas alat *safety* yang diberikan secara tepat waktu dan memberikan pemahaman mengenai hak setiap *crew* yang tercantum pada lembar Perjanjian Kerja Laut.

Salah satu cara untuk menunjukan penghargaan atas pekerjaan yang

berkaitan dengan faktor keselamatan adalah dengan memastikan kesejahteraan *crew* kapal. Agar menjaga kondisi tetap aman tidak ada kecelakaan ketika membawa barang atau penumpang dengan aman sampai di pelabuhan tujuan. Untuk itu sudah dilakukan upaya perlindungan hukum yang diterapkan agar *crew* kapal mendapatkan jaminan kesejahteraan dan keselamatan (Hadijah et al., 2021).

Dengan adanya perkembangan waktu dan kemajuan teknologi serta kebutuhan transportasi dunia yang semakin pesat, transportasi laut pada hakikatnya merupakan permintaan turunan yang mempunyai sifat terus menerus sehingga tidak mengenal batas. transportasi laut masih memegang peranan yang sangat penting dan signifikan sebagai moda transportasi bagi masyarakat yang tidak dapat digantikan oleh moda transportasi lain (Prasetiawan et al., 2021)

Bagi awak kapal dan sebagian masyarakat yang memanfaatkan jasa transportasi kapal, kapal dapat dianggap sebagai rumah bergerak yang dapat berpergian dan digunakan dalam kehidupan sehari-hari. di bawah arahan seorang kapten dan anggota awak kapal lainnya.(Wahyuni et al., 2020).

Dalam kondisi dan situasi seperti ini mereka akan mempunyai tujuan yang sama yaitu membawa penumpang atau mengangkut barang dengan aman sampai ketempat pelabuhan yang dituju. Sesuai dengan kegunaannya sebagai transportasi berskala besar, kapal dapat diartikan sebagai tempat tinggal *crew* untuk menjalankan sesuai tugasnya masing–masing (Fitri et al., 2023).

Baik awak kapal maupun perwira, mereka selalu bertemu langsung saat

menjalankan tugasnya yang berbedanya namun memiliki tujuan yang sama. Sebagai perwira yang berpengalaman di atas kapal, ia harus mampu memahami karakter dan perilaku *crew* serta bawahan lainnya.

Tidak diragukan lagi, sebagian orang memiliki minat yang kuat pada transportasi laut. oleh karena itu, transportasi laut harus memenuhi persyaratan yang dapat mendukung tiga unsur. Meliputi manusia, teknis, atau peralatan, dan regulasi. Faktor utama kelancaran adalah manusia, sedangkan aturan dan aspek teknologi hanya pelengkap.

Tidak diragukan lagi, setiap orang ingin merasakan senang dengan hasil kerja yang mereka capai. selain menciptakan lingkungan kerja yang sehat, kesejahteraan dapat meningkatkan moral serta etos kerja bagi perwira kapal dan awak kapal (Kuncowati & Mudiyanto, 2020).

PT KSE adalah sebuah usaha pelayaran yang berkantor pusat di Jakarta Barat yang beroperasi di bawah pengawasan perusahaan induknya, yaitu PT Karya Teknik. Industri yang dijalankan oleh PT KSE adalah perusahaan manajemen pelayaran. Kapal-kapal yang dimiliki oleh PT Karya Teknik dirawat oleh PT KSE. Selain itu, perekrutan *crew* kapal berada di bawah kewenangan PT KSE. Pada saat ini, PT KSE bertanggung jawab atas kesejahteraan *crew* kapal dan mengelola dua kapal pengangkut batu bara. selain mengurus itu, PT KSE juga memenuhi kebutuhan perlengkapan *crew* kapal dan suku cadang kapal.

Penulis menekankan pentingnya peran orang sebagai pelaku dalam penelitian ini, karena tinggal di atas kapal jelas merupakan jenis organisasi kecil

dengan lingkungan terbatas. Peneliti meneliti bagaimana Undang-undang ketenagakerjaan terkait dengan peningkatan kesejahteraan awak kapal. Tujuan penelitian adalah agar dapat penelitian ini menjadi paduan untuk penelitian mendatang yang bisa dikembangkan lagi.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian dapat ditentukan berdasarkan masalah yang disarankan oleh subjek penelitian atau terkait dengan teori-teori yang sudah ada. Dalam penelitian kualitatif tidak hanya bergantung pada variabel penelitian saja, karena fenomena yang diteliti sangat luas, menyeluruh, dan saling berhubungan. Meskipun demikian semua keadaan sosial yang mencakup aspek individu, lokasi yang terlibat, dan aktivitas menjadi fokus studi (Handayani, 2020).

Oleh karena itu, penelitian ini memfokuskan pada pemahaman tentang **Analisis Tingkat Kesejahteraan *Crew* kapal di PT Karya Sumber Energy**.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan di atas, maka rumusan masalah yang dapat diteliti sebagai berikut:

1. Faktor apa yang menyebabkan kurangnya kesejahteraan *crew* kapal di PT KSE ?
2. Bagaimana upaya meningkatkan kesejahteraan *crew* kapal PT KSE ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah untuk menemukan rumusan penelitian sebagai penyelarasan antara tujuan, rumusan masalah, dan pertanyaan penelitian. Kali

ini penulis menggunakan metode kualitatif dan penelitian dilakukan melalui studi pustaka dengan pendekatan analisis isi. Hasil dan diskusi penelitian menunjukkan bahwa rumusan penelitian adalah penyelarasan antara tujuan, rumusan masalah, dan pertanyaan penelitian.(Erlina, n.d. 2020)

Berdasarkan penjelasan latar belakang dan rumusan masalah tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa tujuan penelitian skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui faktor yang menyebabkan kurangnya kesejahteraan *crew* kapal di PT KSE
2. Untuk merumuskan dan mengevaluasi upaya-upaya yang dapat dilakukan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan *crew*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Manfaat penelitian dapat diartikan sebagai serangkaian atau kumpulan hasil penelitian yang digunakan untuk pengembangan program maupun kepentingan ilmu pengetahuan yang dikemudian hari dapat dikembangkan jika dianggap penting(Adlini et al., 2022). Berikut beberapa teori yang digunakan :

1. Manfaat secara teoritis

Manfaat teoritis merupakan manfaat yang didapat dari pengumpulan data dan kajian teori yang dilandaskan untuk digunakan sebagai pengetahuan dan referensi dalam melakukan penelitian selanjutnya(Latifah et al., 2021)

- a. Bertujuan untuk menambah wawasan kepada pembaca bahwa tingkat kesejahteraan *crew* itu tidak selalu mengacu pada tingkat gaji yang besar. melainkan perlu diperhatikan melalui aspek lingkungan kerja dan

pemberian perlengkapan *safety equipment* yang sesuai dengan sop yang berlaku

- b. Bertujuan untuk menjadikan acuan bagi pihak-pihak atau instansi yang berhubungan dengan perekrutan *crew* dan pihak yang menangani tentang kesejahteraan *crew* di atas kapal.

2. Manfaat secara praktis

Manfaat secara praktis merupakan suatu manfaat yang didapatkan melalui studi kasus untuk ditunjukkan kepada perusahaan sebagai wawasan ataupun masukan mengenai masalah yang terjadi (Ass, 2020).

- a. Bertujuan sebagai acuan PT Karya Sumber Energ dalam mengatasi masalah terkait keterlambatan pemberian alat keselamatan kepada *crew*.
- b. Sebagai bahan masukan bagi PT Karya Sumber Energy dalam upaya membangun kesejahteraan *crew* untuk meminimalisir kecelakaan dalam bekerja.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Analisis

Analisis merupakan salah satu kegiatan yang digunakan untuk memperoleh suatu cara atau pola berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis untuk mendapatkan kebenaran dan pemahaman lebih mendetail dalam penelitian.(Febriana, 2020)

Dalam hal ini analisis melibatkan berbagai aktivitas seperti merinci, menjelaskan, memisahkan, membedakan, menghubungkan, mengatur, dan mengintegrasikan suatu materi, konsep, atau masalah ke dalam bagian-bagian yang lebih kecil sehingga dapat menghasilkan kesimpulan yang jelas dan menyeluruh. Oleh karena itu, proses analisis bertujuan untuk menyajikan kesimpulan yang mudah dipahami dan bersifat komprehensif. Selain itu, analisis bukanlah tugas yang mudah karena memerlukan keterampilan khusus. Hasil dari proses analisis harus dapat dipercaya dan bermanfaat, baik untuk diri sendiri maupun orang lain.

Analisis merupakan pekerjaan yang sulit dan membutuhkan usaha yang besar. Proses ini juga menuntut kreativitas tinggi serta kemampuan intelektual. Tidak ada metode baku dalam melakukan analisis, sehingga setiap peneliti harus menemukan pendekatan yang sesuai dengan karakteristik penelitiannya.

Selain itu analaisis juga berguna untuk mengkaji bagian – bagian yang

saling terikat, Sehingga memudahkan peneliti untuk mencari keputusan dan kebenaran informasi dengan cara diverifikasi, diidentifikasi, dan dicatat berdasarkan kategori tertentu.(Setiawan, 2021)

Dari beberapa penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa analisis merupakan suatu kegiatan penyelidikan atau penelusuran yang terencana sehingga menghasilkan kesimpulan dari suatu masalah.

2. Kesejahteraan

Kesejahteraan yaitu suatu sistem kehidupan sosial yang mencakup material dan spiritual yang bercirikan moralitas, keselamatan, dan kedamaian lahir dan batin. Sistem ini memungkinkan setiap warga negara dapat memenuhi kebutuhan fisik, spiritual, dan sosialnya sebaik – baiknya bagi dirinya, keluarganya, dan masyarakat secara keseluruhan dengan menghargai hak asasi manusia dan kewajiban yang berpedoman dengan pancasila.(Wikisource bahasa Indonesia, 2022)

Kesejahteraan mengacu pada keadaan aman atau makmur (terlepas dari berbagai gangguan dan hambatan). Komponen kesejahteraan yang dapat dikaitkan dengan alat ukur moneter dikenal sebagai kesejahteraan ekonomi dalam ekonomi kotemporer. Salah satu ketika sumber daya ekonomi didistribusikan secara optimal, sehingga kesejahteraan ekonomi dapat dimaksimalkan.

Selain sekadar memenuhi kewajiban finansial, manajemen (SDM) sangat penting untuk mencapai kesejahteraan karyawan. Pengembangan karier, pelatihan, dan pengakuan kontribusi karyawan hanyalah beberapa

komponen penting yang menjadi perhatian utama SDM yang efektif (Febrian, Geni, et al., 2023).

Dengan memberikan pertimbangan khusus terhadap faktor-faktor ini, bisnis menumbuhkan suasana yang menghargai setiap orang dan mendorong pengembangan profesional. Salah satu pilar utama SDM progresif adalah inisiatif pengembangan karier. Langkah-langkah yang dapat dilakukan termasuk menawarkan peluang untuk peningkatan keterampilan, menciptakan jalur pertumbuhan yang jelas, dan mendorong anggota staf untuk menetapkan dan mencapai tujuan profesional mereka. Karyawan memperoleh manfaat dari hal ini dalam hal pengembangan profesional dan pribadi mereka, dan juga menghasilkan tenaga kerja yang lebih siap untuk menghadapi tantangan.

Menurut badan pusat statistik dalam publikasi data dan informasi kemiskinan (2024). Kesejahteraan menjangkau berbagai aspek kebutuhan akan pangan, sandang, dan hak – hak yang wajib diperoleh setiap warga negara. Kesejahteraan memiliki empat tujuan utama, yaitu :

- a. Meningkatkan situasi kehidupan masyarakat dari waktu ke waktu
- b. Mengembangkan sumber daya manusia
- c. Memberikan fasilitas keselamatan, keamanan, dan kesehatan kepada setiap individu
- d. Memberikan hak asasi kepada setiap warga negara

Dari ke empat tujuan tersebut dapat diartikan bahwa kesejahteraan yaitu saat terpenuhinya semua kebutuhan dari individu tersebut, Baik secara

keselamatan, kesehatan, dan keamanan.(Wikisource bahasa Indonesia, 2022)

3. *Crew* Kapal

Crew kapal adalah orang-orang yang melakukan pekerjaan di laut, memandu kapal, dan membantu perawatan, pengoperasian, serta servis kapal. Semua orang yang bekerja di atas kapal termasuk di dalamnya. Berdasarkan Pasal 1 Ayat 12 Bab I Ketentuan Umum PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi, dan Dinas Jaga Pelaut, “Orang-orang yang dipekerjakan oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas-tugas di kapal sesuai dengan jabatan mereka sebagaimana tercantum dalam buku sertifikat, dikenal sebagai awak kapal .” *Crew* akan menempati setiap peran di atas kapal, mulai dari kapten hingga juru mudi. Sesuai dengan pasal 17.(Risqy, 2023)

Dalam beberapa konteks *crew* kapal adalah salah satu komponen penting yang diperlukan untuk memperlancar aktivitas di atas kapal. Baik untuk bagian mesin maupun bagian deck, berikut beberapa jabatan diatas kapal:

a. Nahkoda

Yaitu merupakan seseorang yang sudah ditunjuk dari pihak perusahaan untuk menjadi pemimpin diatas kapal. Tugas nahkoda yaitu menjamin kelancaran aktivitas pelayaran, kesehatan dan keselamatan seluruh *crew* yang bertugas diatas kapal.

b. Mualim I

Yaitu seseorang yang ditugaskan untuk menjadi wakil dari nahkoda, jika nahkoda ada kendala. Selain itu mualim I juga bertugas untuk menangani muatan diatas kapal

c. Mualim II

Yaitu seseorang yang bertugas untuk menyiapkan rute pada peta – peta laut, memelihara semua alat navigasi yang berada diatas kapal, bertanggung jawab atas penerimaan atau pengiriman barang dan mengisi serta melaporkan jurnal

d. Mualim III

Yaitu seseorang yang ditugaskan untuk memelihara peralatan keselamatan, seperti life boats, liferaft, lifebuoys, sekoci, dan alat pemadam kebakaran

e. Mualim IV

Yaitu seseorang yang bertugas menangani bagian administrasi muatan, memelihara inventaris, dan membantu nahkoda di anjungan

f. *Radio officer*

Yaitu seseorang yang bertugas sebagai operator radio atau komunikasi dan seseorang yang bertanggung jawab mengenai cuaca

g. *Rating*

Yaitu seseorang yang bertugas untuk membantu crew dibagian deck

h. *Chief engineer*

Yaitu orang yang ditunjuk dari perusahaan untuk menjadi

pemimpin dibagian mesin. Bertugas untuk melaporkan semua kegiatan yang ada dibagian mesin.

i. Masinis II

Yaitu seseorang yang bertugas untuk menjaga generator air tawar, kerek, peralatan tambat, sekoci, pemeliharaan peralatan kebakran diruangan mesin, dan malukan pengolahan kimia

j. Masinis III

Yaitu bertugas sebagai pemantau bahan bakar dan minyak pelumas pada mesin.

4. Perjanjian kontrak kerja laut (PKL)

PKL merupakan suatu kesepakatan antara pekerja dan pemilik kapal bahwa pekerja akan bekerja di bawah pimpinan pengusaha dengan imbalan penghasilan yang layak sebagai nakhoda atau anak buah kapal (KUHD pasal 395). Perjanjian kerja perorangan antara pelaut dengan pemilik usaha pelayaran disebut Perjanjian Kerja Laut. KUHD menyatakan bahwa PKL antara pengusaha kapal harus dibuat secara tertulis tetapi tidak di hadapan pejabat pemerintah, sedangkan perjanjian kerja laut untuk anak buah kapal harus dibuat secara tertulis di hadapan pejabat pemerintah. Namun demikian, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000. Bahwa semua lembar kerja laut harus diketahui oleh pejabat pemerintah yang ditunjuk oleh menteri.(Menteri kelautan dan perikanan RI, 2016)

Perjanjian kerja laut merupakan tanda bahwa seseorang telah melaksanakan suatu hubungan kerja dengan pihak lain, yaitu pemilik

perusahaan maupun pemilik kapal. Dalam lembar PKL terdapat beberapa perjanjian yang digunakan untuk menjamin kesejahteraan dan keselamatan *crew* kapal yang sudah dijelaskan dalam pasal 151 yang didasarkan pada undang – undang nomor 17 tahun 2008. Menyatakan bahwa setiap awak kapal berhak atas kesejahteraan yang meliputi, gaji, waktu kerja, keselamatan, dan pemberian alat keselamatan kerja (Hadijah et al., 2021)

Dari beberapa keterangan diatas dapat disimpulkan bahwa PKL sangat diperlukan untuk seseorang yang bekerja diatas kapal. Karena didalamnya sudah mencakup tentang aspek kesejahteraan, keselamatan, dan keamanan *crew* selama bekerja dia atas kapal.

5. Tenaga Kerja

Setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan untuk menghasilkan barang atau jasa guna memenuhi kebutuhan pribadi maupun masyarakat, menurut Undang-undang No 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan Bab I Pasal 1 ayat 2. Dengan kata lain, tenaga kerja adalah orang yang bekerja atau mampu melakukan kegiatan, yang mampu bekerja dengan baik di tempat kerja maupun di luar tempat kerja.

Menurut Kosasih (2021) tenaga kerja yaitu mereka yang dikelompokkan menurut usia antara 15 th sampai 64 th. seseorang yang disebut menjadi tenaga kerja dibedakan menjadi tiga jenis yang disesuaikan dari segi keahlian dan pendidikan, yaitu :

- a. Dalam konteks Tenaga kerja terampil yaitu orang yang memiliki keahlian tertentu dan pengalaman yang luas mengenai salah satu bidang

pekerjaan. seperti montir montor, tukang las, dan tukang bangunan.

- b. Tenaga kerja terdidik merupakan orang yang mempunyai gelar pendidikan yang tinggi dan pintar dalam bidang pekerjaan tertentu seperti dokter, insinyur, dan guru
- c. Tenaga kerja kasar yaitu tenaga kerja kasar yang berpendidikan rendah dan tidak mempunyai keahlian dalam suatu bidang pekerjaan.

6. Alat keselamatan

Adalah salah satu komponen penting dalam kelancaran suatu pekerjaan baik untuk individu, kelompok, maupun tempat kerja. Dalam konteks ini alat keselamat sangat diperlukan oleh crew kapal, karena dalam setiap kegiatan oprasionalnya memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi. Oleh karena itu alat keselamatan perlu disiapkan sebelum crew tersebut melakukan pekerjaan.(UMMAH, 2023)

Menurut Sitorus (2024) alat keselamatan untuk crew kapal memiliki keterkaitan yang sangat penting dalam menunjang kelancaran dalam bekerja di atas kapal dan wajib digunakan. Dalam hal ini perlengkapan keselamat yang diperlukan crew kapal antara lain, yaitu :

a. *Wearpack* (Pakaian Pelindung)

Yaitu memiliki fungsi untuk melindungi semua bagian tubuh dari zat berbahaya.



Gambar 2.1 wearpack

Sumber gambar : <https://id-test-11.slatic.net/p/ef8d2a170071cf3d9390f01c3b3b3b95.jpg>

b. *Helmet* (helm)

Berupa pelindung kepala yang digunakan untuk melindungi kepala dari berbagai benturan benda tajam. Helmet terbuat dari bahan yang ringan dan keras



Gambar 2.2 *Safety helmet*

Sumber Gambar : <https://www.generalhygiene.co.uk/wp-content/uploads/2020/10/Safety-Helmet.jpg>

c. *Safety shoes* (Sepatu)

Alat ini digunakan untuk melindungi kaki agar tidak licin karena terkena cairan atau zat-zat berbahaya.



Gambar 2.3 *safety shoes*
Sumber Gambar : Dokumentasi Pribadi (2023)

d. *Glasses* (Kaca Mata)

Merupakan alat keselamatan yang digunakan untuk melindungi mata agar tidak mengalami cedera yang disebabkan oleh percikan api las maupun zat berbahaya lainnya.



Gambar 2.4 *goggles*
Sumber gambar : Dokumentasi Pribadi (2023)

e. *Safety gloves* (Sarung tangan)

Yaitu melindungi tangan dari paparan zat kimia cair dan panas.
Memiliki bahan yang sedikit kaku.



Gambar 2.5 Sarung tangan
Sumber gambar : Dokumentasi Pribadi (2023)

f. *Earplug*

Yaitu pelindung telinga dari suara bising dengan intensitas suara 110 – 120 desibel.

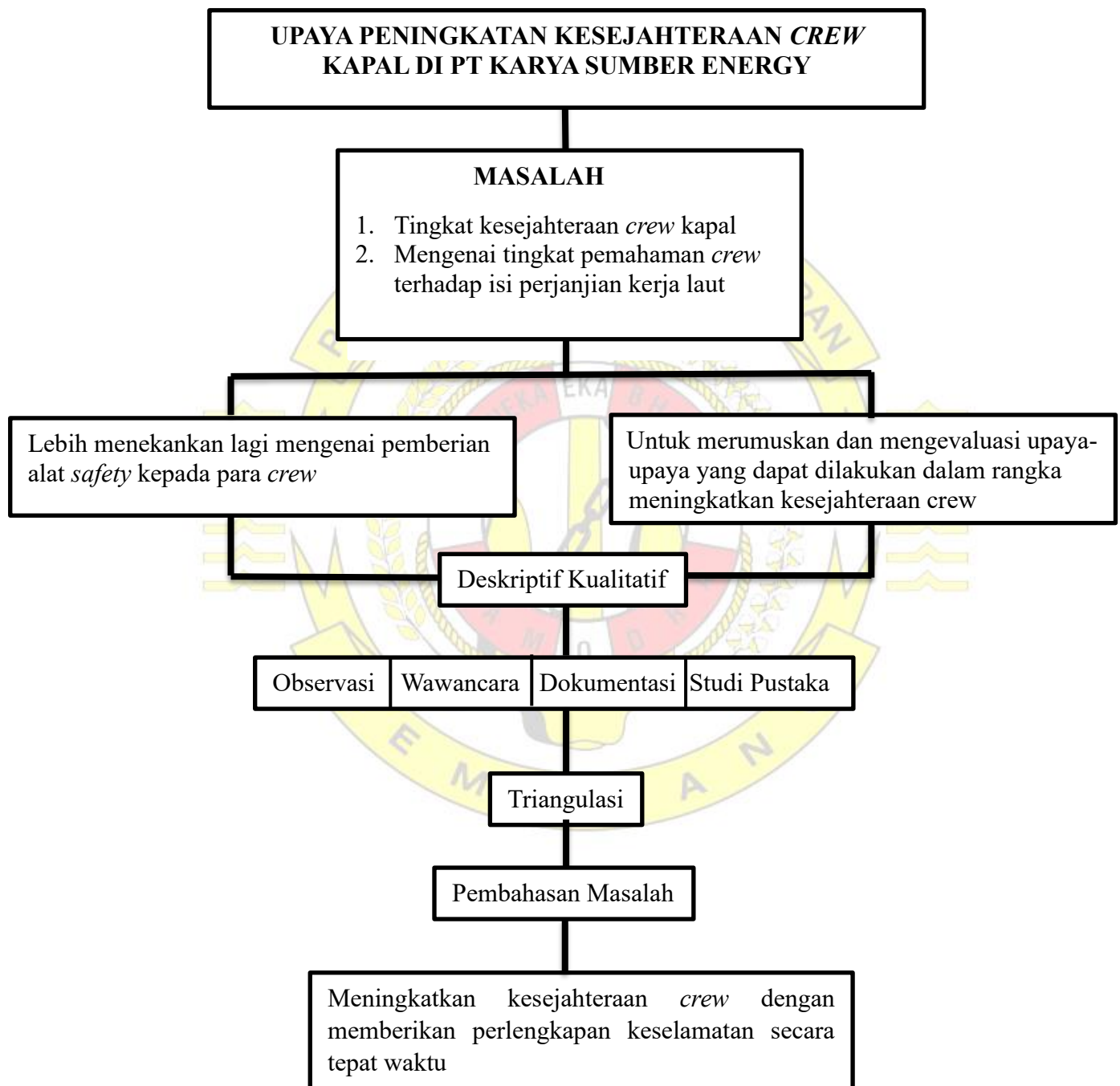


Gambar 2.6 *earplug*
Sumber gambar : Dokumentasi Pribadi (2023)

B. Kerangka Pikir

Menurut Syahputri et al (2023) Kerangka penelitian merupakan suatu alur rancangan penelitian yang tersusun lalu disampaikan dengan gambar yang berurutan dalam suatu penelitian yang sudah dirincikan sebagai pokok permasalahan yang penting. Pada penelitian ini PT KSE yaitu sebagai perusahaan manajemen pelayaran dan bertanggung jawab atas para *crew* dan kondisi

kapalnya. Dalam hal ini kesejahteraan *crew* kapal harus sangat diperhatikan. Karena pasti akan berdampak pada output yang dihasilkan dan lingkungan kerja, sehingga hasil pekerjaan semakin baik



Gambar 2.7 Kerangka Pikir

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

kesimpulan yang diambil dari penelitian di lapangan dapat diartikan bahwa faktor yang mempengaruhi kurangnya kesejahteraan *crew* kapal di PT Karya Sumber Energy adalah :

1. Faktor yang menyebabkan *crew* kapal kurang sejahtera adalah sebagai berikut :
 - a. Kurangnya ketersediaan sarana dan prasarana alat pendukung keselamatan. seperti *wearpack* dan *safety shoes* yang seharusnya diberikan kepada *crew* yang akan join untuk menjamin keselamatan awak kapal selama bekerja di atas kapal. namun kejadiannya tidak seperti itu. perlengkapan tersebut diberikan kepada *crew* setelah berada di atas kapal dengan kurun waktu 1 minggu sampai 1 bulan. Selain terlambatnya pemberian alat keselamatan, *crew* kapal seringkali hanya melihat dan membaca nominal penghasilan dan lamanya kontrak kerja, tanpa mempelajari pasal-pasal dan klausul yang tercantum dalam PKL (Perjanjian Kerja Laut) yang telah ditandatangani. Hal ini tentu akan mengganggu kesejahteraan *crew* kapal, karena mereka akan menyadari hak dan tanggung jawab selama bekerja di atas kapal. selain itu, *crew* kapal yang melakukan protes akan tertahan karena telah mendatangi namun tidak menyadari hak dan tanggung jawabnya.
2. Upaya yang harus dilakukan oleh PT Karya Sumber Energy untuk

meningkatkan kesejahteraan *crew* kapal yaitu sebagai berikut :

- a. Sebelum para *crew* akan *on board*, pihak kantor menyelenggarakan sosialisasi mengenai penandatanganan dan penyusunan PKL dengan tujuan agar para *crew* lebih memahami hak dan tanggung jawab yang akan mereka jalankan. selain itu, pihak dari PT Karya Sumber Energy juga memberikan sosialisasi mengenai isi lembar Perjanjian Kerja Laut kepada *crew* yang berada di atas kapal 1 bulan sekali.
- b. Untuk memastikan para *crew* yang akan berada di atas kapal mendapatkan kondisi kerja yang aman, pihak dari PT KSE harus melakukan pengadaan alat penunjang keselamatan yang lebih banyak lagi bagi para *crew*. Sehingga *crew* sudah mendapatkan alat keselamatan sebelum mereka *on board*.

B. Keterbatasan Penelitian

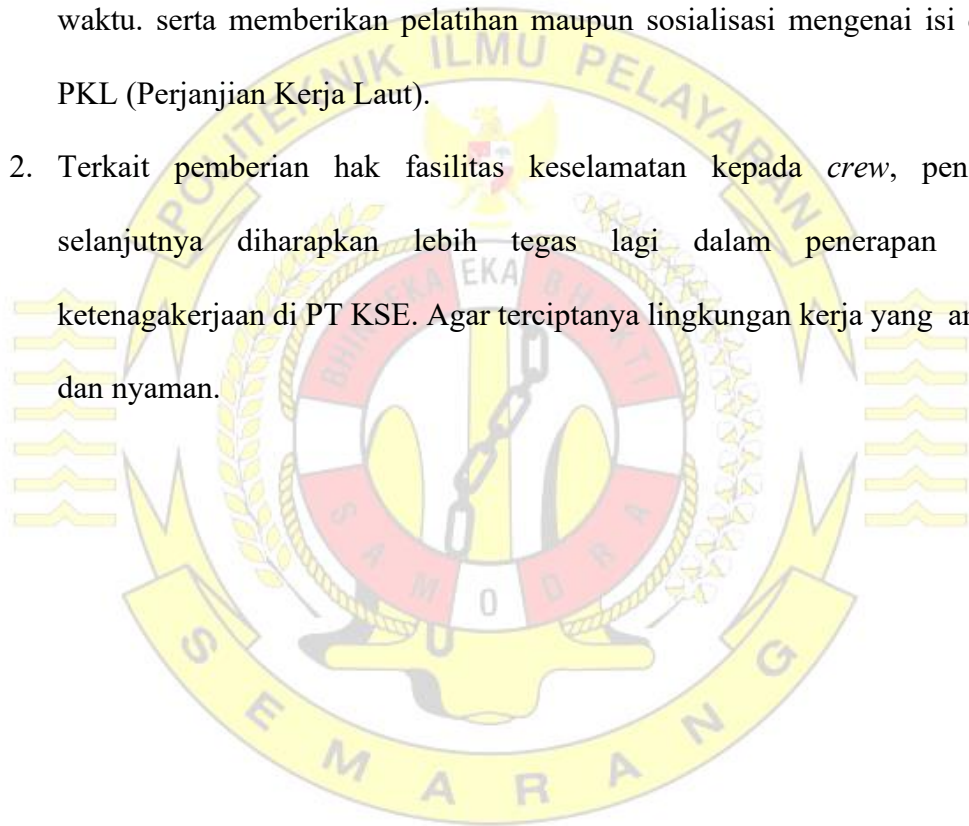
Pada penelitian ini memiliki keterbatasan obyek. Karena peneliti hanya berfokus pada bagian personalia dan kapal MV. DK02. Yang menurut peneliti sudah cukup digunakan sebagai bahan observasi. keterlambatan pemberian alat keselamatan sebagai salah satu indikator kesejahteraan *crew* kapal, karena menurut peneliti aspek kesejahteraan lainnya seperti gaji, tunjangan, dan waktu kerja sudah sesuai dengan prosedur yang tertera pada Undang-undang.

Selain itu keterbatasan yang dialami peneliti yaitu kurangnya akses terhadap *crew* kapal karena *crew* berada di laut dan peneliti pun Cuma bisa mendapatkan sedikit waktu saja ketika kapal sandar di pelabuhan.

C. Saran

Pada penelitian ini yang membahas tentang kurangnya kesejahteraan *crew* kapal di PT KSE. berikut beberapa saran yang akan disampaikan dari penulis kepada perusahaan agar bisa bermanfaat :

1. Untuk PT Karya Sumber Energy, khususnya di bagian *crewing* lebih meningkatkan lagi mengenai pemeberian alat keselamatan secara tepat waktu. serta memberikan pelatihan maupun sosialisasi mengenai isi dari PKL (Perjanjian Kerja Laut).
2. Terkait pemberian hak fasilitas keselamatan kepada *crew*, peneliti selanjutnya diharapkan lebih tegas lagi dalam penerapan UU ketenagakerjaan di PT KSE. Agar terciptanya lingkungan kerja yang aman dan nyaman.



DAFTAR PUSTAKA

- Adlini, M. N., Dinda, A. H., Yulinda, S., Chotimah, O., & Merliyana, S. J. (2022). Metode Penelitian Kualitatif Studi Pustaka. *Edumaspul: Jurnal Pendidikan*, 6(1), 974–980. <https://doi.org/10.33487/edumaspul.v6i1.3394>
- Alfansyur, A., & Mariyani, M. (2020). Seni mengelola data: Penerapan triangulasi teknik, sumber dan waktu pada penelitian pendidikan sosial. *Historis: Jurnal Kajian, Penelitian Dan* <https://journal.ummat.ac.id/index.php/historis/article/view/3432>
- Ass, S. B. (2020). ANALISIS RASIO PROFITABILITAS DAN SOLVABILITAS PADA PT. MAYORA INDAH Tbk. *BRAND Jurnal Ilmiah Manajemen Pemasaran*, 2(2), 195–206. <https://ejournals.umma.ac.id/index.php/brand>
- Erlina, Y. (n.d.). PERUMUSAN MASALAH DAN TUJUAN PENELITIAN. In *Penulis. researchgate.net*. https://www.researchgate.net/profile/Andreas-Tri-Panudju/publication/377847335_METODOLOGI_PENELITIAN/links/65baf7ee1e1ec12eff672f36/METODOLOGI-PENELITIAN.pdf#page=47
- Fadhallah, R. A. (2021). *Wawancara*. books.google.com. https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=rN4fEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA1&dq=pengertian+wawancara&ots=yyGFF3W6bS&sig=4eCVfas_nrWZVv6DomuyO33btkw
- Febriana, D. (2020). *Pengertian Metodologi Analisis*. 1–4.
- Febriani, E. S., Arobiah, D., Apriyani, A., & ... (2023). Analisis data dalam penelitian tindakan kelas. *Jurnal Kreativitas* <https://riset-iaid.net/index.php/jpm/article/view/1447>

- Fitri, A., Alfahira, N., & Hayati, F. (2023). Membangun Kerja Sama Tim dalam Perilaku Organisasi. *MUDABBIR Journal Reserch and Education Studies*.
<https://doi.org/10.56832/mudabbir.v2i2.252>
- Hadijah, H., Lieska, D., & Yusar, Y. (2021). Efektivitas Perjanjian Kerja Laut Sebagai Syarat Kelaiklautan Dan Kesejahteraan Anak Buah Kapal Indonesia. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 6(3), 239–250.
<https://doi.org/10.54324/j.mbt.v6i3.582>
- Hakim, L. (2021). Wawancara. In *Lombok Utara: Pordakwirs*.
[digilib.esaunggul.ac.id. https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-5543-LAMPIRAN.pdf](https://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Undergraduate-5543-LAMPIRAN.pdf)
- Handayani, R. (2020). Metode Penelitian Sosial. In *Bandung* (Issue September).
- Husnullail, M., & Jailani, M. S. (2024). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data dalam Riset Ilmiah. *Jurnal Genta Mulia*.
<https://ejournal.uncm.ac.id/index.php/gm/article/view/1148>
- Kogaya, I., Suradinata, E., & Thahir, B. (2023). Analisis Data Sekunder Implementasi Kebijakan Sistem Computer Assisted Test (CAT) Pada Penerimaan Pegawai Negeri Sipil (PNS) Di Provinsi Papua. *Jurnal Kajian Pemerintah* <https://journal.uir.ac.id/index.php/JKP/article/view/11963>
- Kosasih, M. M. (n.d.). TENAGA KERJA. *KONSEP DAN TEORI*.
<https://repository.penerbiteurka.com/media/publications/565178-ekonomi-sumber-daya-manusia-konsep-dan-t-d028fbec.pdf#page=15>
- Kuncowati, & Mudiyanto. (2017). Pengaruh Kelaiklautan Kapal dan Sistem Kompensasi Terhadap Kepuasan Kerja Crew Kapal di PT. Salam Pasifik

- Indonesia Lines. *JURNAL APLIKASI PELAYARAN DAN KEPELABUHANAN*. <https://doi.org/10.30649/japk.v8i1.55>
- Kurniasih, D., & Rusfiana, Y. (2021). *Teknik analisa*. eprints2.ipdn.ac.id. <http://eprints2.ipdn.ac.id/id/eprint/600/1/2>. Buku Teknik Analisa.pdf
- Kurniawan, A. (2021a). Pengertian Observasi. In ... ://www. gurupendidikan. co. id/pengert ian-observasi.
- Kurniawan, A. (2021b). Pengertian wawancara. In ... ://www. gurupendidikan. co. id/pengertian-wawancara.
- Latifah, A., Warisno, A., & Hidayah, N. (2021). Kepemimpinan Kepala Madrasah Dalam Meningkatkan Mutu Lulusan Di Ma Nurul Islam Jati Agung. *Jurnal Muftadiin*, 7(2), 72–81.
- Mahmudah, F. N. (2021). *Analisis Data Penelitian Kualitatif Manajemen Pendidikan Berbantuan Software Atlas. Ti Versi 8*. books.google.com. https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=ODY0EAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=teknik+analisis+data&ots=P5tBrzFVhs&sig=N_Gw4n5Ftf-Xc724TLFhMCRiCcY
- Makbul, M. (2021). *Metode pengumpulan data dan instrumen penelitian*. osf.io. <https://osf.io/preprints/svu73/>
- Maulida, M. (2020). Teknik pengumpulan data dalam metodologi penelitian. In *Darussalam*.
- Menteri kelautan dan perikanan RI. (2016). Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 42/Permen-Kp/2016 Tentang Perjanjian Kerja Laut Bagi Awak Kapal Perikanan. *Journal of Chemical Information and*

Modeling, 53(9), 1689–1699.

Nasution, A. F. (2023). *Metode penelitian kualitatif*. repository.uinsu.ac.id.

[http://repository.uinsu.ac.id/19091/1/buku metode penelitian kualitatif.Abdul Fattah.pdf](http://repository.uinsu.ac.id/19091/1/buku%20metode%20penelitian%20kualitatif.Abdul%20Fattah.pdf)

Noor, H. (2020). *Metodologi penelitian kualitatif dan kuantitatif: petunjuk praktis untuk penyusunan skripsi, tesis, dan disertasi: tahun 2015*. books.google.com.

[https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=v37LEAAQBAJ&oi=fnd
&pg=PA2&dq=pengertian+metode+penelitian+kualitatif&ots=JnnSRqvA8v
&sig=RUGpYjF0dipO4iGY10W6OIhdkgA](https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=v37LEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA2&dq=pengertian+metode+penelitian+kualitatif&ots=JnnSRqvA8v&sig=RUGpYjF0dipO4iGY10W6OIhdkgA)

Patton, M. Q. (n.d.). 6. *Bab 3 Penyajian Data*. 1–62.

Prasetiawan, A., Zainuri, M., Winarno, & Wijayanto, D. (2021). Safety and security management of traditional shipping in tanjung emas port of semarang. *AACL Bioflux*, 14(3), 1417–1430.

Pratikno, A. S. (2020). *Penyajian Data, Variasi Data, dan Jenis Data*. osf.io.

<https://osf.io/preprints/7w8xp/>

Priadana, M. S., & Sunarsi, D. (2021). *Metode penelitian kuantitatif*.

books.google.com.

[https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=9dZWEAAQBAJ&oi=fnd
&pg=PR2&dq=pengertian+metode+penelitian&ots=1fdLO88mHc&sig=oH](https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=9dZWEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR2&dq=pengertian+metode+penelitian&ots=1fdLO88mHc&sig=oHZW2PHVaJgb9Zn7mD7fMff3QxA)

[ZW2PHVaJgb9Zn7mD7fMff3QxA](https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=9dZWEAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR2&dq=pengertian+metode+penelitian&ots=1fdLO88mHc&sig=oHZW2PHVaJgb9Zn7mD7fMff3QxA)

Primer, D. (n.d.). A. Jenis dan Sumber Data. In ... (*STUDI KASUS: MAHASISWA*

SI REGULER FEB digilib.unila.ac.id.

[http://digilib.unila.ac.id/24791/2/SKRIPSI TANPA BAB](http://digilib.unila.ac.id/24791/2/SKRIPSI%20TANPA%20BAB)

PEMBAHASAN.pdf#page=60

Rahman, J. H. (2021). Informan Penelitian Kualitatif. *Research Gate, August*, 0–7.

Risqy, I. F. (2023). *Analisis Pergantian Crew Kapal terhadap Keterlambatan Kegiatan Operasional Kapal di PT. Citrabaru Adinusantara*. repository.polteknepel-sby.ac.id. <https://repository.polteknepel-sby.ac.id/id/eprint/52/>

Rosyidah, S. T. M., & Fijra, S. T. R. (2021). *Metode penelitian*. Deepublish.

Setiawan, S. (2021). Pengertian Analisis Data–Tujuan, Prosedur, Jenis, Kuantitatif, Kuantitatif, Para Ahli. In ... <https://www.gurupendidikan.co.id/pengertian-analisis>

Sitorus, R. B., Tamba, W., Setyobudi, D., & ... (2024). PERAN KESELAMATAN AWAK KAPAL MEMEDIASI PERAWATAN PERALATAN KESELAMATAN TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL SK OFFSHORE MARINE DI , *Ekonomi, & Akuntansi* <https://journal.stiemb.ac.id/index.php/mea/article/view/4071>

Sukendra, I. K., & Atmaja, I. (2020). *Instrumen penelitian*. Mahameru Press.

Sulung, U., & Muspawi, M. (2024). Memahami sumber data penelitian: Primer, sekunder, dan tersier. *Edu Research*. <http://www.iicls.org/index.php/jer/article/view/238>

Susanto, D., & Jailani, M. S. (2023). Teknik pemeriksaan keabsahan data dalam penelitian ilmiah. *QOSIM: Jurnal* <http://ejournal.yayasanpendidikandzurriyatulquran.id/index.php/qosim/article/view/60>

- Syahputri, A. Z., Fallenia, F. Della, & ... (2023). Kerangka berfikir penelitian kuantitatif. *Tarbiyah: Jurnal Ilmu*
<http://jurnal.diklinko.id/index.php/tarbiyah/article/view/25>
- Thabroni, G. (2021). Instrumen Penelitian: Pengertian, Kriteria & Jenis (Penjelasan Lengkap). In ... *from Serupa. id: https://serupa. id/instrumen-penelitian.*
- UMMAH, N. C. (2023). ... *ALAT KESELAMATAN KERJA KEPADA AWAK KAPAL GUNA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KERJA DI ATAS KAPAL KM. KENDHAGA NUSANTARA* repository.stipjakarta.ac.id.
<http://repository.stipjakarta.ac.id/bitstream/handle/123456789/3332/SKRIPSI>
 (2023) - Nadia Arum.pdf?sequence=1
- Wahab, A., Syahid, A., & Junaedi, J. (2021). Penyajian Data Dalam Tabel Distribusi Frekuensi Dan Aplikasinya Pada Ilmu Pendidikan. *Education and Learning Journal*, 2(1), 40. <https://doi.org/10.33096/eljour.v2i1.91>
- Wahyuni, T. I. E., Sunusi, S., Jaya, I., & B. N., S. (2020). ANALISIS PERKEMBANGAN TRANSPORTASI LAUT DALAM WILAYAH SULAWESI UNTUK Mendukung TOL LAUT. *JURNAL VENUS*.
<https://doi.org/10.48192/vns.v7i13.242>
- Wikisource bahasa Indonesia. (2022). *Diekspor dari Wikisource pada 24 Januari 2022* 1. 1989(April), 1–39. https://id.wikisource.org/wiki/Undang-Undang_Republik_Indonesia_Nomor_24_Tahun_2009

LAMPIRAN

Lampiran 1 Lembar Perjanjian Kerja Laut (Tampak Depan)

NO. AL. 524/59 / 09 / SYB.TPK/43

PERJANJIAN KERJA LAUT
AntaraPerusahaan PelayaranPT. KARYA SUMBER ENERGY.....
Dengan seorang warna negara Indonesia

UNTUK : PEJABAT
UNTUK : PIHAK I
UNTUK : PIHAK II
UNTUK : KAPAL

LUKY G. TAMPI ST.MM
NIP 196804281990111001

Pada hari ini08 SEP 2023..... telah datang kepada saya.....
Pejabat Penjiil Awak Kapal atas Nama, Ka. KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TG. PRIOK di Tanjung Priok
SaudaraSubafri M. Eng..... Jabatan Chief Executive Operations..... bertempat tinggal
diJakarta..... yang menyatakan dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama
Perusahaan Pelayaran.....PT. KARYA SUMBER ENERGY..... Berkedudukan di Jakarta.....
selanjutnya disebut pihak I dan seorang bernamaMUKDIN.....
nama kecil64..... Tahun. Dilahirkan tanggal 25 January 1959.....
diREMBANG..... selanjutnya disebut Pihak II, menerangkan telah semufakat mengadakan perjanjian kerja laut
sebagai berikut.

Pasal 1.

Pihak I memberikan pekerjaan kepada Pihak II dan Pihak II menerima pekerjaan itu selama waktu yang tersebut dalam pasal 3 dan berakhir setelah kembalinya kapal di Pelabuhan Indonesia, dimana ada Pejabat Penjiil Awak Kapal, jika masa perjanjian ini berakhir pada waktu kapal belum kembali ke Pelabuhan Indonesia, maka perjanjian ini diperpanjang sampai saat tibanya kembali kapal di Pelabuhan Indonesia.

Pasal 2.

- Pihak II mengadakan ikatan dinas dengan Pihak I untuk bekerja pada kapal-kapal yang ditunjuk oleh Pihak I termasuk kapal-kapal yang dipergunakan oleh Pihak I untuk berlayar dilaut dengan pangkat permulaan sebagaiCHIEF ENGINEER..... mulai tanggal08-Sep-23..... dan Pihak II bersedia dipekerjakan pada bagian administrasi dan atau teknik di darat bilamana dikehendaki Pihak I.
- Pihak II harus dapat melalui masa percobaan paling lama 3 (tiga) bulan terhitung sejak tanggal08-Sep-23..... dan selama masa percobaan, Pihak II maupun Pihak I boleh mengakhiri perjanjian ini dimana Pihak II diterima dan Pihak II dalam hal ini tidak mempunyai hak untuk mengadakan tuntutan-tuntutan dalam bidang keuangan.

Pasal 3.

Pihak I maupun Pihak II dapat mengakhiri perjanjian kerja atau hubungan kerja ini sesudah melalui masa kerja selama3 (TIGA) BULAN..... terhitung mulai tanggal08-Aug-23.....
Dengan tenggang waktu3 X 24 Jam..... sebelum saat perjanjian kerja ini berakhir.

Pasal 4.

Jika setelah masa berlakunya perjanjian ini berakhir Pihak II masih terus menjalankan jabatannya tanpa memperbaharui perjanjian ini, maka perjanjian kerja ini dengan sendirinya terus berlaku untuk waktu yang tidak ditentukan. Dan selanjutnya berlakulah pasal 450 Kitab Undang-undang Hukum Dagang dimana disebutkan, bahwa tiap-tiap pihak dapat mengakhiri hubungan kerja pada tiap-tiap pelabuhan Indonesia dimana kapal berlabuh dan dimana adapula Pejabat penjiil Awak Kapal, dengan tenggang waktu 3 X 24 jam.

Pasal 5.

- Pihak I membayar gaji Pihak II tiap akhir bulan dengan :
 - Gaji Pokok Rp.45.000.000.....
 - Lembur Rp.
 - Uang Pengganti Cuti Rp.
 - Tunjangan Rp.
 Ditambahkan dengan tunjangan atau jaminan sosial lainnya dan tambahan-tambahan atau kenaikan gaji berkala menurut peraturan yang ditetapkan Pihak I, untuk mana Pihak II sesuai dengan jabatan dikapal.
- Pihak I diharuskan menyediakan makanan dan tempat tidur yang layak bagi Pihak II sesuai jabatan dikapal

Pasal 6.

- Jika Pihak II tidak dapat bekerja lagi karena sakit atau kecelakaan kerja sebelum habis masa perjanjian atau jika karena salah satu sebab yang harus dipertanggung jawabkan Pihak I perjanjian ini diputuskan sebelum habis masanya maka ongkos-ongkos pemulangan Pihak II kembali ke tempat dimana Pihak II diterima, menjadi tanggungan Pihak I.
- Jika tidak ada alasan yang tepat, Pihak II secara sepihak memutuskan ikatan dinas sebelum habis masa perjanjian, maka ongkos - ongkos pemulangan yang dimaksud sub a diatas menjadi tanggungan Pihak II sendiri. Dalam hal ini seperti Pihak II harus memberi tenggang waktu kepada Pihak I untuk mendapat pengantiannya paling sedikit satu bulan.

Lampiran 2 Lembar Perjanjian Kerja Laut (Tampak Belakang)

Pasal 7. *g*

Jika pihak II sakit atau mendapat kecelakaan dalam hubungan kerja atau meninggal dunia, maka baginya berlakulah PP. No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan atau peraturan-peraturan lain yang berlaku dalam Negara Republik Indonesia, atau menggunakan asuransi yang ditemukan Pihak I didalamnya :

- a. Untuk meninggal karena sakit besarnya santunan minimal Rp. 100.000.000,-
 b. Untuk meninggal karena kecelakaan kerja besarnya santunan minimal Rp. 150.000.000,-
 c. Cacat tetap yang mengakibatkan kemampuan kerja berkurang, besarnya santunan ditetapkan sebagai presentase sbb :
- | | | | | | |
|------------------------|------|------------------------|------|-----------------------------|-----|
| * Satu Lengan | 40% | * Kedua kaki dari paha | 100% | * Pendengaran satu telinga | 15% |
| * Kedua Lengan | 100% | * Satu telapak Kaki | 30% | * Pendengaran kedua telinga | 40% |
| * Satu Telapak Tangan | 30% | * Kedua telapak kaki | 80% | * Satu jari tangan | 10% |
| * Kedua Telapak Tangan | 80% | * Satu Mata | 30% | * Satu jari kaki | 5% |
| * Satu kaki dari paha | 80% | * Kedua Mata | 100% | | |

Pasal 8. *g*

Pihak II harus patuh pada peraturan-peraturan yang ditetapkan oleh Pihak I dan kepada perintah-perintah yang diberikan pihak atasan yang ditunjuk oleh Pihak I atau perintah-perintah langsung dari Pihak I. Demikian pula Pihak II harus menyetujui kesehatannya diuji oleh dokter yang ditunjuk oleh Pihak I bilamana dikhendaki oleh Pihak I.

Pasal 9. *g*

Pihak I berhak pada setiap waktu mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini, sekalipun tanpa pemberitahuan terlebih dahulu karena alasan-alasan yang mendesak umpamanya :

- a. Pihak II kurang cakap, berkelakuan buruk lengah atau lalai dalam kewajiban, tidak patuh perintah dimaksud pasal (8) atau melakukan perbuatan lain yang merugikan Pihak I.
 b. Bila Pihak II ternyata melakukan perbuatan-perbuatan yang bertentangan dengan hukum pihak atau melanggar peraturan peraturan Pemerintah Republik Indonesia, maka ia akan diturunkan ditempat/pelabuhan dimana peristiwa itu terjadi dan diserahkan kepada yang berwajib.

Pasal 10. *g*

Jika kapal dimana Pihak II dipekerjakan tenggelam atau hilang, dianggurkan atau dijual maka Pihak I berhak mengakhiri hubungan kerja atau perjanjian ini, maka Pihak II menerima uang pesangon ditambah dengan ongkos-ongkos pengangkutan kembali ketempat pelabuhan dimana Pihak II diterima/disijil dan uang pengganti atas barang-barang milik Pihak II sesuai dengan peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000 tentang Kepelautan atau peraturan-peraturan lain yang berlaku dalam Negara R.I.

Pasal 11. *g*

- a. Jam kerja bagi Pihak II ditetapkan 8 jam setiap hari dengan 1 hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi
 b. Jam istirahat Pihak II sekurang-kurangnya 10 jam dalam 24 jam atau 77 jam dalam 7 hari.

Pasal 12. *g*

Pihak II harus meninggalkan sebagian dari gaji pendapatan bersih tiap-tiap bulan, yang mana oleh Pihak I diatur pembayarannya kepada yang ditunjuk Pihak II sebagai tanggungannya, Pihak II dalam hal ini menyatakan persetujuannya.

Pasal 13. *g*

Dalam keadaan perang maupun biaya perang Pihak II harus tetap melakukan kewajibannya baik didarat maupun diatas kapal yang di charter/disewa atau digunakan oleh Pemerintah R.I maupun yang tidak di charter/disewa atau digunakan Pemerintah R.I keadaan tersebut diatas tidak boleh dijadikan alasan bagi Pihak II untuk memutuskan perjanjian atau hubungan kerja ini.

Pasal 14. *g*

Jaminan-jaminan sosial lainnya bagi Pihak II seperti cuti, perawatan kesehatan dsb diatur dan ditentukan oleh Pihak I yang berpedoman kepada peraturan-peraturan Pemerintah R.I dalam hal ini Pihak II menyatakan persetujuannya

Pasal 15. *g*

Dengan menandatangani perjanjian kerja laut ini yang sudah dibaca dan dimengerti, maka semua perjanjian kerja laut yang sebelumnya diadakan Pihak II tidak berlaku.

Pasal 16. *g*

Bilamana dikemudian hari karena sesuatu hal dipandang untuk mengadakan perubahan-perubahan / penambahan dalam perjanjian kerja laut ini, maka hal sedemikian dapat dilakukan atas kehendak persetujuan kedua belah pihak dihadapan Pejabat Penyijil Awak Kapal setempat. Demikian surat perjanjian kerja laut ini dibuat pada hari dan tahun sebagai tersebut diatas dalam rangkap empat yang sama bunyinya, yang asli diperuntukkan penyijil Awak Kapal, tembusan lainnya untuk Pihak I, Pihak II dan Nahkoda Kapal.

Pihak I

Suhartono, M. Eng
 Chief Executive Operations

NAMA KAPAL :	MV. DK 02
BENDERA :	INDONESIA
ISI KOTOR :	25.807 T GT
DAERAH PELAYARAN :	NCV
SERPEL/ABK :	ATT I
KODE PELAUT :	6200074624

Pihak II

MUKIDIN
 MUKIDIN
 CHIEF ENGINEER

MENGESAHUI :
 An. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TG. PRIOK
 KEPALA BIDANG KESEKELAHAN BERLAYAR



Lampiran 3 Ship Particular MV. DK02

KT **PT. KARYA SUMBER ENERGY**
SHIP'S PARTICULARS

SHIP NAME	MV DK 02	REG. NO.	58-850-07
CALL SIGN	Y B K H 2	LAUNCHED	01 JANUARI 1998
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	27 FEBRUARI 1998
PORT OF REGISTRY	TALLANG PRIOK	SHIPYARD	OSHIMA SHIPBUILDING COMPANY LTD NAGASAKI JEPANG
OFFICIAL NUMBER	9154555		
IMO NUMBER	8154555		
CLASS SOCIETY	BKI & DNV-GL		
CLASSIFICATION CHARACTER	SN		
P & I CLUB	RUETS MARINE MARINE INSURANCE BV		

OWNERS	KCN LINES
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY, JL. KALU BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA +62118610380, PC SURABAYA, MOBILE PHONE +628138198809, EMAIL: kshu@indonesiashipping.com, kpa.kswt@gmail.com

PRINCIPAL DIMENSIONS	SHIP CAPACITY (Tonnage)
LOA	185.73 M
LBP	177.00 M
BREADTH	30.95 M
DEPTH (moulded)	18.40 M
HEIGHT (maximum)	43.50 M
BRIDGE FRONT - BOW	180.05 M
BRIDGE FRONT - STERN	25.68 M

TONNAGE	CARGO HOLD CAPACITY
NET	18,061 MT
GROSS	25,807 MT
GROSS Tonnage (Rt 1346)	NA

LOAD INFORMATION	BLST TKS (100 %)
TROPICAL FRESH	NO 1 - 8,218 M3
FRESH	NO 2 - 18,515 M3
TROPICAL	NO 3 - 18,520 M3
SUMMER	NO 4 - 8,147 M3
WINTER	NO 5 - 18,443 M3
	NO 6 - 8,186 M3
	NO 7 - 8,147 M3
	NO 8 - 18,443 M3
	NO 9 - 8,147 M3
	NO 10 - 18,443 M3
	NO 11 - 8,147 M3
	NO 12 - 18,443 M3
	NO 13 - 8,147 M3
	NO 14 - 18,443 M3
	NO 15 - 8,147 M3
	NO 16 - 18,443 M3
	NO 17 - 8,147 M3
	NO 18 - 18,443 M3
	NO 19 - 8,147 M3
	NO 20 - 18,443 M3
	NO 21 - 8,147 M3
	NO 22 - 18,443 M3
	NO 23 - 8,147 M3
	NO 24 - 18,443 M3
	NO 25 - 8,147 M3
	NO 26 - 18,443 M3
	NO 27 - 8,147 M3
	NO 28 - 18,443 M3
	NO 29 - 8,147 M3
	NO 30 - 18,443 M3
	NO 31 - 8,147 M3
	NO 32 - 18,443 M3
	NO 33 - 8,147 M3
	NO 34 - 18,443 M3
	NO 35 - 8,147 M3
	NO 36 - 18,443 M3
	NO 37 - 8,147 M3
	NO 38 - 18,443 M3
	NO 39 - 8,147 M3
	NO 40 - 18,443 M3
	NO 41 - 8,147 M3
	NO 42 - 18,443 M3
	NO 43 - 8,147 M3
	NO 44 - 18,443 M3
	NO 45 - 8,147 M3
	NO 46 - 18,443 M3
	NO 47 - 8,147 M3
	NO 48 - 18,443 M3
	NO 49 - 8,147 M3
	NO 50 - 18,443 M3
	NO 51 - 8,147 M3
	NO 52 - 18,443 M3
	NO 53 - 8,147 M3
	NO 54 - 18,443 M3
	NO 55 - 8,147 M3
	NO 56 - 18,443 M3
	NO 57 - 8,147 M3
	NO 58 - 18,443 M3
	NO 59 - 8,147 M3
	NO 60 - 18,443 M3
	NO 61 - 8,147 M3
	NO 62 - 18,443 M3
	NO 63 - 8,147 M3
	NO 64 - 18,443 M3
	NO 65 - 8,147 M3
	NO 66 - 18,443 M3
	NO 67 - 8,147 M3
	NO 68 - 18,443 M3
	NO 69 - 8,147 M3
	NO 70 - 18,443 M3
	NO 71 - 8,147 M3
	NO 72 - 18,443 M3
	NO 73 - 8,147 M3
	NO 74 - 18,443 M3
	NO 75 - 8,147 M3
	NO 76 - 18,443 M3
	NO 77 - 8,147 M3
	NO 78 - 18,443 M3
	NO 79 - 8,147 M3
	NO 80 - 18,443 M3
	NO 81 - 8,147 M3
	NO 82 - 18,443 M3
	NO 83 - 8,147 M3
	NO 84 - 18,443 M3
	NO 85 - 8,147 M3
	NO 86 - 18,443 M3
	NO 87 - 8,147 M3
	NO 88 - 18,443 M3
	NO 89 - 8,147 M3
	NO 90 - 18,443 M3
	NO 91 - 8,147 M3
	NO 92 - 18,443 M3
	NO 93 - 8,147 M3
	NO 94 - 18,443 M3
	NO 95 - 8,147 M3
	NO 96 - 18,443 M3
	NO 97 - 8,147 M3
	NO 98 - 18,443 M3
	NO 99 - 8,147 M3
	NO 100 - 18,443 M3

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	WINCHES / WINDLASS / ROPE / EMERGENCY TOWING
MAIN ENGINE	WINCHES
M.C.O.	WINDLASS
NCR	ROPE
Consumption	EMERGENCY TOWING
MAX CRITICAL RANGE	
AUX. BOILER TYPE	
GENERATOR (3 sets)	
EMER. D.G.	
PROPELLER	
RUDDER	

BALLAST PUMPING SYSTEM	LIFE BOATS
MAIN PUMPS	2 x 28 Persons
BALLAST PUMP	MAKER
	Shag Co Ltd
	Totally enclosed

CRANES	PIPE FIGHTING SYSTEM
4 x 50 T SWL	ERW
	CARGO DK AREA

PIPE FIGHTING SYSTEM	PIPE FIGHTING SYSTEM
ERW	ERW
CARGO DK AREA	CARGO DK AREA

PIPE FIGHTING SYSTEM	PIPE FIGHTING SYSTEM
ERW	ERW
CARGO DK AREA	CARGO DK AREA

Lampiran 4 Sedang Memberikan Pengarahan Mengenai isi dari PKL



Lampiran 5 *Crew* sedang melakukan pengecekan ulang lembar PKL dan *Ship Particular*



Lampiran 6 Transkrip wawancara dengan bagian personalia

Narasumber 1

Nama : Bpk. Syaiful Ahmad

Jabatan : Supervisi departemen Personalia

Gilang : Selamat pagi bapak, mohon izin untuk meminta waktunya sebentar

Bpk. Syaiful : Selamat pagi dek Gilang, adakah yang bisa saya bantu?

Gilang : Mohon izin untuk bertanya pak, mengenai mekanisme pengisian PKL disini

Bpk. Syaiful : iya silahkan Gilang

Gilang : bagaimana peran personalia mengenai ketelitian para *crew* saat mengisi PKL ketika *crew* akan *on board* ?

Bpk. Syaiful : Untuk peran personalia yaitu meninjau ulang apa yang sudah ditandatangani oleh *crew*

Gilang : iya pak, tetapi mohon izin pak apakah untuk pengawasan hal tersebut sudah berjalan lancar dan sudah sesuai prosedur

Bpk. Syaiful : Untuk hal itu menurut saya sudah sesuai dengan prosedur, kita dari personalia sudah mengarahkan untuk membaca ulang naskah PKL yang sudah ditandatangani, bila ada yang keliru akan segera diperbaiki

Gilang : tapi pak, saya masih menemukan beberapa *crew* yang belum paham apa saja isi dari naskah PKL dan langsung saja

menandatangani, hal seperti ini pastinya membuat bingung apa hak dan kewajiban *crew*

Bpk. Syaiful : benarkah seperti itu? Baik dek gilang, untuk selanjutnya akan kami tinjau lebih lanjut lagi. Temuan seperti ini benar dapat mempengaruhi *crew* kapal, karena mereka juga harus mengetahui kewajiban dan hak yang harus mereka terima

Gilang : Baik pak, kemudian ada satu hal lagi yang saya mau tanyakan. Yaitu mengenai pemberian perlengkapan APD untuk *crew* yang akan *on board*, masih banyak yang belum mendapatkan barang tersebut yang seharusnya sudah diberikan ketika *crew* akan *on board*

Bpk. Syaiful : ok dek gilang, untuk menanggapi hal ini saya sudah berkoordinasi dengan pimpinan atas kurangnya stok barang tersebut, karena mungkin kurangnya pendataan dan cepatnya pergantian *crew* yang mendadak

Gilang : oh seperti ya pak, terima kasih informasinya pak

Bpk. Syaiful : baik dek Gilang. Jika masih ada yang kurang jelas, bisa ditanyakan lagi

Gilang : Siap bapak. Terima kasih

Narasumber 2

Nama : Bpk. Mukidin

Jabatan : CE

Gilang : "Selamat pagi bapak, mohon izin untuk meminta waktunya sebentar".

Bpk. Mukidin : "Pagi mas Gilang, apakah ada yang bisa saya bantu?"

Gilang : "Saya mau bertanya mengenai pengisian PKL disini pak, di perusahaan PT KSE"

Bpk. Mukidin : "Iya silahkan mas Gilang"

Gilang : "Apakah menurut bapak pengisian naskah PKL sudah sesuai prosedur?"

Bpk. Mukidin : "Jadi begini mas, menurut saya sudah sesuai. tapi terkadang pihak personalia lupa mengawasi dan mengingatkan kami untuk membaca ulang sebelum memberi tanda tangan"

Gilang : "Baik pak, berarti menurut bapak ada kekurangan dalam pengawasan pengisian naskah PKL"

Bpk. Mukidin : "Iya mas betul"

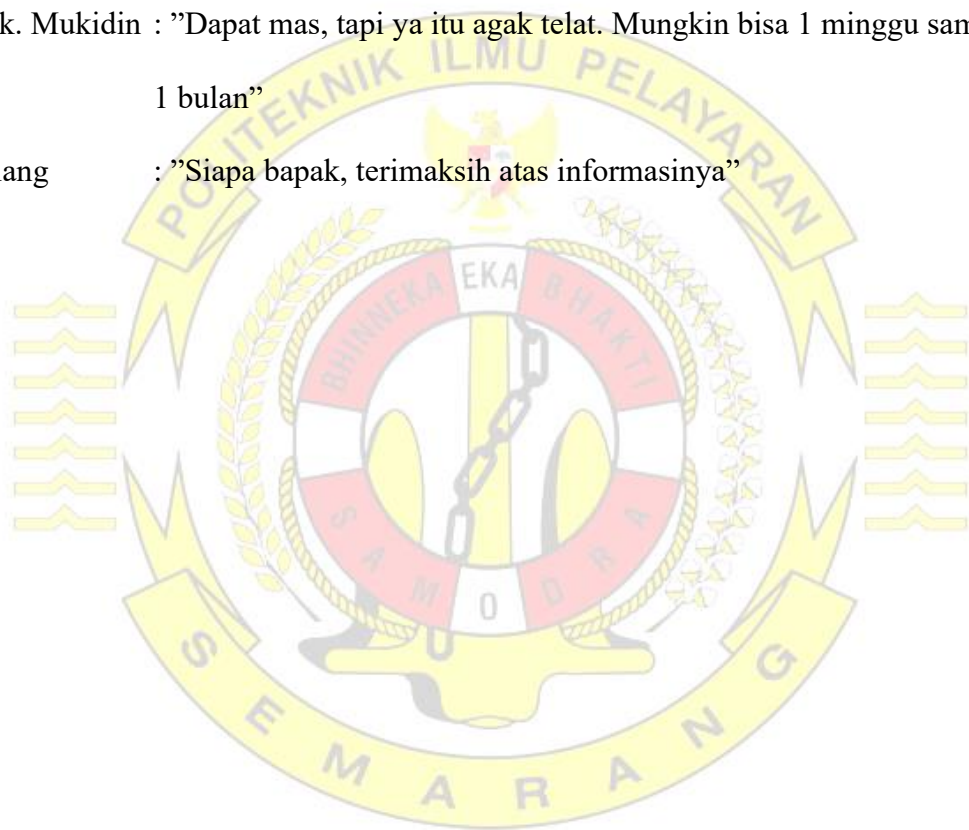
Gilang : "siap pak, kemudian satu lagi pak. Tentang pembagian *Wearpack* dan *Safety Shoes* untuk *crew* yang akan naik kapal masih banyak yang tidak mendapatkan barang-barang tersebut padahal di prosedur harusnya *crew* mendapatkannya sebelum *crew* itu akan join"

Bpk. Mukidin : "Untuk hal itu memang terjadi seperti itu mas. Saya sendiri juga mengalami hal itu ketika akan *on board*. Akibat hal seperti itu saya merasa tidak nyaman dan merasa kepikiran saat naik kapal dan belum mendapatkan perlengkapan keamanan kerja dasar seperti itu"

Gilang : "oh seperti itu pak, tapi setelah bapak di atas kapal apakah masih mendapatkan perlengkapannya?"

Bpk. Mukidin : "Dapat mas, tapi ya itu agak telat. Mungkin bisa 1 minggu sampai 1 bulan"

Gilang : "Siapa bapak, terimakasih atas informasinya"



Lampiran 8 *Crew list* MV. DK02

CREW LIST MV. DK 02

NO	NAMA	RANK	REMARK
1	CAPT. HARLAFI RASJID	MASTER	DONE
2	LG ANNGA HERI	CO	DONE
3	M FAHRUL ARFIN	2O	DONE
4	AMIRUL SAFIK	2O	DONE
5	LUTHFI DHIAULHAQ	3O	DONE
6	M. REZA SETIAWAN	4O	DONE
7	MUKIDIN	CE	DONE
8	ENTONIUS SRI WIDODO	2E	DONE
9	SRI PULUNG EDY WICAKSONO	3E	DONE
10	M. IRWANTO	JR 3E	DONE
11	FRIZT LEROY ADOLF BANTARAGA	4E	DONE
12	LUTHFI ASROR	5E	DONE
13	ISMAEIL DUNGGIO	BSN	DONE
14	MULYADI	BSN	DONE
15	ABIDLLAH RAHMAT	AB	DONE
16	RISKI RAMANDHAN	AB	DONE
17	TRI HARYANTO	FOREMAN ENG	DONE
18	HABIB TAKBIR	FOREMAN ENG	DONE
19	SLAMET HARYANTO	FOREMAN ENG	DONE
20	JOVAN INDRA PURWANTARA	OILER	DONE
21	RAHMAD RISKY	OILER	DONE
22	BLASIU	OILER	DONE
23	RIZQY AKMAL MAULANA	ABD ELECT	DONE
24	THORIQ ARRAHMAN	WELDER	DONE
25	ENDO GAZALI	WELDER	DONE
26	INDRA PRATAMA	ABD DECK	DONE
27	KHARISUL HASYIM	ABD DECK	DONE
28	RIFQI SYIHAMMUL	ABD ENG	DONE
29	KRISNANTO	MESS BOY	DONE
30	ATBAH MURBANI	COOK	DONE
31	PARLINDUNGAN	WELDER	DONE
32	YANDRI ADITYA	CADET DECK	DONE
33	ADITYA WIYOTRIVOL	CADET DECK	DONE
34	M. ASYRAAF	CADET ENG	DONE
35	M. RAIHAN HANIF	CADET ETO	DONE

Lampiran 9 Informan dari pihak staf personalia



Lampiran 10 Informan CE



Lampiran 11 Data crew yang belum mendapatkan perlengkapan keselamatan



KARYA TEKNIK GROUP
P.T. KARYA SUMBER ENERGY.
 JL . KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT 11230,INDONESIA. TEL. (021) 6910382
 (Hunting) FAX. (021) 6916286

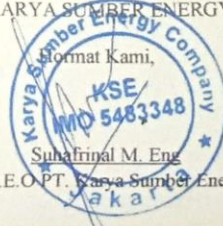


LIST WEARPACK DAN SEPATU CREW

NO	NAMA	RANK	WEARPACK	SEPATU	REMARK
1.	LUTHFI DHIAULHAQ	30	XL	42	DONE
2.	M. REZA SETIAWAN	40	L	40	DONE
3.	MUKIDIN	CE	XL	42	DONE
4.	LUTHFI ASROR	5E	L	41	DONE
5.	MULYADI	BOSUN	XXL	43	DONE
6.	ABDILLAH RAHMAT	AB	L	40	DONE
7.	RISKI RAMADHAN	AB	M	39	DONE
8.	RAHMAD RISKY	OILER	L	40	DONE

PT. KARYA SUMBER ENERGY

Format Kami,



Suhafinal M. Eng
 C.E.O PT. Karya Sumber Energy