



**ANALISIS REKRUTMEN *CREW* KAPAL MT SANGGAU
PADA PT PERTAMINA *INTERNATIONAL SHIPPING***

SKRIPSI

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

Oleh:

IQBAL LATIF RAMADHAN

NIT. 582111338250 K

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

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS REKRUTMEN CREW KAPAL MT SANGGAU
PADA PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING**

DISUSUN OLEH :

IQBAL LATIF RAMADHAN
NIT. 582111338250 K

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

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang.....2025

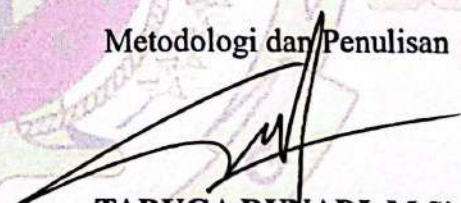
Dosen Pembimbing I

Materi


RETNO HARIYANTI, S.Pd, M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19741018 199803 2 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan


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

Mengetahui

Ketua Program Studi TALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


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

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Rekrutmen Crew Kapal MT Sanggau Pada PT Pertamina *International Shipping*” karya,

Nama : Iqbal Latif Ramadhan

NIT : 582111338250 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

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

Semarang,2025

PENGUJI

Penguji I : Dr. NUR ROHMAH, S. E., M. M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

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

Penguji III : IMAM SAFI'I, S.Si.T., M.Si.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771222 200502 1 001

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 di bawah ini:

Nama : Iqbal Latif Ramadhan

N I T : 582111338250

Program studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis Rekrutmen Crew Kapal MT Sanggau Pada PT Pertamina *International Shipping*”

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 dan temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,2025

Yang membuat pernyataan,



IQBAL LATIF RAMADHAN
NIT. 582111338250 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. “Dan janganlah kamu berputus asa dari Rahmat Allah. Sesungguhnya tiada berputus asa dari Rahmat Allah melainkan orang-orang yang kufur (terhadap karunia Allah).”- Q.S. Yusuf (ayat) 87
2. “Maka sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya bersama kesulitan itu ada kemudahan” Q.S. Al-Insyirah (ayat) 5-6
3. “Kesalahan yang sering kita lakukan, maka perbaikan harus dipertanggungjawabkan.”- *Iqbal Latif Ramadhan*

Persembahan :

1. Kedua orang tua tercinta Bapak dan Ibu.
2. Almamater saya, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. PT Pertamina *International Shipping* dan juga seluruh staff dan pegawai
4. Untuk diri saya sendiri karena telah berjuang melalui segala rintangan dari awal hingga akhir pendidikan ini

PRAKATA

Puji syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT, berkat limpahan rahmat, hidayah serta karunianya, peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini mengambil judul “Analisis Rekrutmen *crew* kapal MT Sanggau pada PT Pertamina *International Shipping*” dan penulisannya dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam usaha menyelesaikan penelitian ini, peneliti menyadari bahwa tanpa adanya pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, bantuan dan masukan kepada peneliti, skripsi ini tidak akan terwujud. Oleh karena itu peneliti menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Dr. Ir. Mafrisal. M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd, M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi yang memberikan arahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak Taruga Runadi, M.Si. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan penulisan yang memberikan arahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi.
5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu serta bimbingannya selama belajar di kampus tercinta.

6. Kepada Kedua orang tua tercinta, Bapak Juara dan Ibu Herni wati, yang senantiasa memberikan do'a, semangat serta dukungan yang tidak ada hentinya untuk dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. Kepada kakek dan nenek saya yang telah menjadi inspirasi saya bertahan sejauh ini untuk menjadi cucu yang terbaik bagi mereka.
8. Perusahaan PT Pertamina *International Shipping* yang telah memberikan wadah untuk melaksanakan praktik darat serta melakukan penelitian yang membantu dalam penulisan skripsi ini.
9. Kepada seluruh taruna-taruni PIP Semarang Angkatan 58.
10. Kepada seluruh keluarga Kendal Bahurekso yang banyak membantu dan mendukung pembuatan skripsi ini.

Teriring harapan dan doa semoga Allah SWT membalas amal kebaikan dari seluruh pihak tersebut. Peneliti menyadari masih banyak terdapat terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan Skripsi ini. Akhir kata peneliti berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....2025

Penulis



IQBAL LATIF RAMADHAN
NIT. 582111338250 K

ABSTRAKSI

Ramadhan, Iqbal Latif. 2025. “Analisis Rekrutmen *Crew* Kapal MT Sanggau Pada PT Pertamina *International Shipping*”, Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing 1: Retno Hariyanti, S. Pd., M. M., Pembimbing II: Taruga Runadi, M. Si.

Pada tanggal 10 Januari 2024, terjadi keterlambatan pengiriman *second officer* kapal MT Sanggau pada PT Pertamina *International Shipping*, sehingga berdampak pada penundaan pergantian *crew* dan jadwal operasional kapal, serta berpotensi memengaruhi reputasi perusahaan dan hubungan dengan pemangku kepentingan. Penelitian ini bertujuan untuk memaparkan proses rekrutmen *crew* kapal MT Sanggau pada PT Pertamina *International Shipping*, menganalisis kendala dalam proses rekrutmen *crew* kapal pada PT Pertamina *International Shipping*, dan memaparkan upaya yang dilakukan oleh PT Pertamina *International Shipping* agar proses rekrutmen *crew* kapal berjalan dengan baik.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Sumber data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Analisis dilakukan menggunakan pendekatan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Pengujian keabsahan data menggunakan metode triangulasi sumber data.

Hasil penelitian menjelaskan bahwa proses rekrutmen *crew* kapal MT Sanggau di PT Pertamina *International Shipping* dimulai dari seleksi CV, pemeriksaan dokumen pelaut yang masih aktif, lalu berlanjut dengan wawancara dan dua tes wajib yaitu CES dan *Marlins*. Kendala dalam proses rekrutmen *crew* kapal pada PT Pertamina *International Shipping* adalah keterlambatan sertifikat SSBT yang belum dicetak dari Lembaga sertifikasi IMarE Maritim Jakarta dan hasil tes CES dan *Marlins crew* yang belum memenuhi standar kelulusan. Upaya yang dilakukan oleh PT Pertamina *International Shipping* agar proses rekrutmen *crew* kapal berjalan dengan baik adalah dengan menjalin komunikasi langsung dengan lembaga penerbit sertifikasi agar mempercepat proses percetakan dan memberikan pelatihan tes CES dan *Marlins* kepada *crew* yang akan mengikuti tes rekrutmen.

Kata kunci: Kapal, *Crew* Kapal, Rekrutmen *Crew* Kapal

ABSTRACT

Ramadhan, Iqbal Latif. 2025. *“Analysis of Ship Crew Recruitment MT Sanggau at PT Pertamina International Shipping,”* Undergraduate Thesis. Diploma IV Program, Department of Maritime Transportation Management, Merchant Marine Polytechnic of Semarang. Supervisors: Retno Hariyanti, S. Pd., M. M., and Taruga Runadi, M. Si.

On January 10, 2024, a delivery delay occurred for the second officer of the MT Sanggau ship at PT Pertamina International Shipping. This delay had repercussions for the crew change process and the ship's operational schedule, with the potential to affect the company's reputation and relationships with stakeholders. The objective of this research is threefold: first, to describe the MT Sanggau crew recruitment process at PT Pertamina International Shipping; second, to analyze the obstacles in the crew recruitment process at PT Pertamina International Shipping; and third, to describe the efforts made by PT Pertamina International Shipping so that the crew recruitment process runs well.

The present research employs a qualitative descriptive method. The data sources were obtained from two primary data sets and one secondary data set. The data collection techniques employed in this study include observational studies, in-depth interviews, and archival documentation. The analysis was executed through the implementation of the data reduction approach, the utilization of data presentation techniques, and the formulation of conclusions. The data validity testing process employs the data source triangulation method.

The results of the study indicate that the MT Sanggau crew recruitment process at PT Pertamina International Shipping commences with the selection of CVs, followed by the review of active seafarer documents. This is then followed by interviews and two mandatory tests, namely CES and Marlins. The impediments encountered during the crew recruitment process at PT Pertamina International Shipping primarily stem from two sources. Firstly, delays have been observed in the issuance of SSBT certificates from the Jakarta IMarE Maritime Certification Institute. Secondly, the results of the CES and Marlins crew tests have not met the established passing standards. In an effort to address these challenges, PT Pertamina International Shipping has implemented several strategies to ensure the smooth functioning of the crew recruitment process. Primarily, the company has established direct communication with the certification issuing agency to expedite the printing process. Additionally, PT Pertamina International Shipping has provided CES and Marlins test training to the crew who will be participating in the recruitment tests.

Keyword: *Ship, Ship's Crew, Ship's Crew Recruitment*

DAFTAR ISI

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 Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Rumusan Masalah.....	7
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	8
BAB II KAJIAN TEORI.....	10
A. Deskripsi Teori.....	10
B. Kerangka Penelitian.....	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	27
A. Metode Penelitian.....	27
B. Tempat Penelitian.....	28

C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	29
D. Teknik Pengumpulan Data	31
E. Instrumen Penelitian.....	33
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	34
G. Pengujian Keabsahan Data	36
BAB IV HASIL PENELITIAN	38
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	38
B. Deskripsi Data.....	41
C. Temuan.....	44
D. Pembahasan Hasil Penelitian	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	59
A. Kesimpulan	59
B. Keterbatasan Penelitian.....	59
C. Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....	39
--------------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	26
Gambar 3. 1 PT Pertamina <i>International Shipping</i>	28
Gambar 4. 1 Alur Proses Pemberangkatan <i>Crew Sign On</i>	53



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Wawancara dengan PIC *Crewing Officer*
- Lampiran 2 Wawancara dengan *Junior Admin Crewing*
- Lampiran 3 Wawancara dengan *Crew Kapal*
- Lampiran 4 Sertifikat SSBT *crew* yang bersangkutan
- Lampiran 5 Buku Pelaut *Crew* Yang Bersangkutan
- Lampiran 6 Surat PKL *Crew* Yang Bersangkutan
- Lampiran 7 Email *Sign-on*
- Lampiran 8 *E-Ticket* Keberangkatan *Crew* Yang Bersangkutan
- Lampiran 9 *Crewlist*
- Lampiran 10 *Crew Matrix*
- Lampiran 11 *Crew Matrix*
- Lampiran 12 Wawancara dengan PIC *Crewing Officer*
- Lampiran 13 Wawancara dengan Jr. Administrasi *Crewing*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada tanggal 10 Januari 2024 terjadi keterlambatan pengiriman 1 (satu) orang *crew* kapal MT Sanggau oleh PT Pertamina *International Shipping* yang di kelola oleh Synergy Group dengan jabatan *Second Officer* (2O). Keterlambatan ini berdampak pada tertundanya proses pergantian *crew* serta penundaan jadwal operasional kapal yang telah direncanakan dan juga memiliki konsekuensi yang lebih luas termasuk dampak pada reputasi perusahaan dan hubungan dengan berbagai pemangku kepentingan. Keterlambatan tersebut disebabkan oleh belum selesainya proses pencetakan sertifikat *crew* dari Lembaga IMarE Maritim Jakarta dan penyijilan buku pelaut serta penerbitan perjanjian kerja laut (PKL). Rekrutmen *crew* kapal merupakan aspek krusial dalam operasional industri pelayaran. Proses ini melibatkan serangkaian tahapan yang harus dipenuhi guna memastikan kelancaran perjalanan kapal serta kepatuhan terhadap regulasi internasional. *Crew* kapal terdiri dari berbagai posisi, mulai dari perwira *deck*, perwira mesin, hingga awak yang bertanggung jawab terhadap berbagai aspek operasional dan keselamatan kapal (Tanjung et al., 2024). Setiap individu yang akan bergabung dalam pelayaran harus melalui proses seleksi, pelatihan, serta pemenuhan dokumen yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Seluruh prosedur ini bertujuan untuk menjamin bahwa *crew* kapal memiliki kompetensi yang diperlukan untuk menjalankan tugasnya selama perjalanan (Hanik et al., 2024).

Keberangkatan *crew* kapal pada saat *sign on* merupakan momen penting dalam proses rotasi awak kapal. Terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi kelancaran pengiriman *crew*, mulai dari kesiapan administrasi, transportasi, hingga koordinasi antara agen kapal, perusahaan pemilik kapal, dan otoritas pelabuhan. Setiap *crew* yang akan melakukan *sign on* harus memastikan bahwa seluruh dokumen telah lengkap, seperti paspor, visa, sertifikat kompetensi, serta buku pelaut. Keterlambatan atau kendala dalam pemenuhan dokumen ini dapat berakibat pada tertundanya keberangkatan *crew*, yang pada akhirnya dapat mempengaruhi jadwal pelayaran secara keseluruhan (Ihsan & Palapa, 2022).

Regulasi yang mengatur pengiriman *crew* kapal pada saat *sign on* telah ditetapkan oleh berbagai organisasi maritim internasional, termasuk *International Maritime Organization (IMO)* serta peraturan dari negara asal dan negara tujuan pelayaran. Setiap negara memiliki ketentuan khusus terkait persyaratan masuk bagi *crew* kapal asing, yang mencakup aturan imigrasi serta protokol kesehatan dan keselamatan. Perubahan regulasi yang terjadi akibat situasi global, seperti pandemi atau kebijakan baru dari pemerintah, juga dapat berdampak signifikan terhadap kelancaran proses *sign on*. Sehingga, pihak yang bertanggung jawab dalam pengiriman *crew* harus selalu memperbarui informasi terkait regulasi yang berlaku (Kesuma et al., 2022).

Tantangan yang muncul dalam proses rekrutmen *crew* kapal tidak hanya terbatas pada aspek administratif, tetapi juga mencakup faktor logistik dan koordinasi di lapangan. *Crew* kapal sering kali harus menempuh perjalanan

jauh sebelum tiba di pelabuhan keberangkatan, yang dapat melibatkan berbagai moda transportasi seperti pesawat, kapal *ferry*, dan kendaraan darat. Kondisi cuaca yang tidak menentu, keterlambatan penerbangan, serta kendala teknis lainnya dapat menjadi hambatan yang mempengaruhi waktu kedatangan *crew* di lokasi *sign on*. Manajemen waktu yang baik serta komunikasi yang efektif antara semua pihak terkait menjadi kunci utama dalam memastikan bahwa proses ini dapat berjalan sesuai rencana (Rolina Berutu et al., 2024).

Persiapan yang matang dalam rekrutmen *crew* kapal menjadi faktor yang menentukan keberhasilan operasional kapal secara keseluruhan. *Crew* yang telah melalui proses *sign on* dengan lancar dapat segera beradaptasi dengan lingkungan kerja dan menjalankan tugasnya tanpa kendala. Efisiensi dalam proses ini tidak hanya memberikan keuntungan bagi perusahaan pelayaran, tetapi juga berdampak pada kesejahteraan *crew* itu sendiri. Pengelolaan yang baik dalam pengiriman *crew* akan membantu menciptakan lingkungan kerja yang lebih kondusif, meningkatkan keselamatan kerja, serta menjaga kepatuhan terhadap standar industri pelayaran yang telah ditetapkan (Priyono & Samudro, 2021).

PT Pertamina *International Shipping* (PIS) merupakan anak perusahaan PT Pertamina (Persero) yang bergerak di bidang pengelolaan armada kapal untuk mendukung distribusi energi, baik di dalam negeri maupun internasional. Sebagai perusahaan pelayaran yang memiliki peran strategis, PIS mengelola ratusan armada kapal, termasuk kapal tanker, dan kapal gas. Operasional kapal-kapal ini bergantung pada kesiapan *crew* yang bertugas untuk memastikan

seluruh aktivitas pelayaran berjalan sesuai standar keselamatan dan efisiensi. Proses rekrutmen *crew* kapal, khususnya pada saat *sign on*, menjadi bagian penting dalam menjaga kelancaran operasional, sebab keterlambatan atau ketidaksesuaian dalam proses ini berpotensi memengaruhi jadwal pelayaran serta distribusi energi yang diangkut oleh kapal-kapal Pertamina.

Pengelolaan *crew* kapal di PIS melibatkan berbagai tahapan, mulai dari perekrutan, pelatihan, hingga proses administrasi yang berkaitan dengan *sign on*. PIS bekerja sama dengan berbagai pihak, seperti agen kapal, otoritas pelabuhan, dan instansi terkait, untuk memastikan bahwa setiap *crew* yang akan bertugas telah memenuhi semua persyaratan. Proses *sign on* melibatkan pengecekan dokumen seperti paspor, buku pelaut, visa, dan sertifikat kompetensi sesuai regulasi *International Maritime Organization (IMO)*. Kelancaran proses ini sangat bergantung pada ketepatan waktu dan koordinasi antarpihak, karena setiap keterlambatan dalam pengiriman *crew* berpotensi menunda keberangkatan kapal, yang berdampak pada rantai distribusi energi yang menjadi tanggung jawab PIS.

Berbagai tantangan muncul dalam proses rekrutmen *crew* kapal di Pertamina, terutama terkait kendala administrasi dan logistik. Salah satu masalah yang kerap terjadi adalah keterlambatan *crew* dalam melakukan *sign on* akibat proses verifikasi dokumen yang memakan waktu lebih lama dari yang diperkirakan. Beberapa *crew* menghadapi kesulitan terkait kelengkapan dokumen, seperti perpanjangan visa atau sertifikat kompetensi yang belum diperbarui. Kondisi ini menyebabkan pergantian awak kapal tertunda, sehingga

berdampak pada jadwal keberangkatan kapal Pertamina yang dikelola oleh Synergy Group. Masalah ini menjadi perhatian serius, mengingat keterlambatan dalam pelayaran tidak hanya memengaruhi operasional perusahaan, tetapi juga mengganggu distribusi energi yang memiliki dampak luas bagi berbagai sektor.

Koordinasi antara Pertamina, agen kapal, dan otoritas terkait memegang peranan penting dalam mengatasi hambatan yang muncul saat *sign on*. Perbaikan sistem administrasi dibutuhkan agar proses verifikasi dokumen berjalan lebih efisien. Komunikasi antarpihak juga perlu diperkuat untuk mengantisipasi potensi keterlambatan, misalnya memastikan *crew* mendapatkan informasi terkini mengenai persyaratan dokumen sebelum *sign on*. Setiap *crew* perlu memiliki waktu yang cukup untuk melengkapi dokumen mereka, sehingga risiko keterlambatan akibat kendala administratif bisa diminimalisir.

Efisiensi rekrutmen *crew* kapal di Pertamina yang di kelola oleh Synergy Group berpengaruh langsung pada kelancaran operasional perusahaan dan distribusi energi. Proses *sign on* yang berjalan lancar memberikan kontribusi signifikan terhadap kelancaran operasional kapal. Hal ini memungkinkan kapal dapat berangkat sesuai jadwal dan memastikan tugas distribusi energi tidak terganggu. Bagi Pertamina, memperbaiki sistem rekrutmen *crew* bukan hanya soal menjaga performa perusahaan, tetapi juga memastikan kelancaran distribusi bahan bakar dan energi nasional. Kajian lebih mendalam mengenai proses rekrutmen *crew* kapal pada Pertamina menjadi relevan untuk

mengidentifikasi kendala yang dihadapi serta merumuskan solusi agar proses ini semakin efektif dan efisien.

Berdasarkan penelitian terdahulu, Hanik et al. (2024) mengkaji proses *replacement crew* kapal di PT Horison Maritime Indonesia, dengan fokus pada hambatan yang muncul akibat kontrol *waiting list* dan minimnya minat warga Indonesia untuk bergabung dalam perusahaan. Solusi yang diterapkan meliputi pembaruan *waiting list*, pengarsipan dokumen, *medical check-up* terjadwal, dan upaya meyakinkan calon *crew* untuk bergabung. Sementara itu, Priyono & Samudro (2021) membahas keterlambatan *sign on/off crew* kapal yang disebabkan oleh ketergantungan perusahaan terhadap *ex-crew* sebagai pengganti. Ketika *ex-crew* batal kembali, divisi pengawakan kesulitan mencari pengganti, menyebabkan kurangnya *crew stand by* dan memperpanjang masa kontrak *crew* di atas kapal. Penelitian ini menyoroti pentingnya kesesuaian masa kontrak dengan Perjanjian Kerja Laut (PKL) untuk mencegah gangguan operasional.

Meski kedua penelitian tersebut membahas faktor-faktor penghambat pengiriman *crew* kapal, belum ada pemahaman spesifik mengenai proses rekrutmen *crew* kapal pada PT Pertamina *International Shipping* yang dikelola oleh Synergy Group. Belum sepenuhnya terungkap secara rinci bagaimana mekanisme dan tahapan proses rekrutmen *crew* kapal diterapkan oleh PT Pertamina *International Shipping*. Proses ini melibatkan berbagai unsur, mulai dari seleksi administrasi hingga pemenuhan sertifikasi dan tes kompetensi. Kendala administratif seperti lambatnya verifikasi dokumen serta kurangnya

koordinasi antarinstansi masih menjadi hambatan utama. *Research gap* ini menunjukkan perlunya penelitian lebih dalam terkait proses rekrutmen *crew* kapal MT Sanggau di PT Pertamina *International Shipping*, agar dapat mengidentifikasi faktor-faktor penghambat secara spesifik dan merumuskan solusi efektif demi menjaga kelancaran operasional pelayaran.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih dalam terkait **“Analisis Rekrutmen *Crew* Kapal MT Sanggau pada PT Pertamina *International Shipping*”** yang dikelola oleh Synergy Group.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan *crew* kapal MT Sanggau di PT Pertamina *International Shipping*, serta mengevaluasi strategi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efisiensi proses rekrutmen *crew* guna memastikan kelancaran operasional dan jadwal pelayaran kapal.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, masalah dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana proses rekrutmen *crew* kapal di PT Pertamina *International Shipping*?
2. Apa saja kendala dalam proses rekrutmen *crew* kapal MT Sanggau pada PT Pertamina *International Shipping*?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh PT Pertamina *International Shipping* agar proses rekrutmen berjalan dengan baik?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memaparkan proses rekrutmen *crew* kapal MT Sanggau pada PT Pertamina *International Shipping*.
2. Menganalisis kendala dalam proses rekrutmen *crew* kapal pada PT Pertamina *International Shipping*.
3. Memaparkan upaya yang dilakukan oleh PT Pertamina *International Shipping* agar proses rekrutmen *crew* kapal berjalan dengan baik.

E. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan teori manajemen sumber daya manusia di bidang pelayaran, khususnya terkait proses pengiriman *crew* kapal dan faktor-faktor yang memengaruhi efisiensi *sign on*, sehingga dapat menjadi referensi bagi studi-studi terkait transportasi laut dan manajemen operasional kapal.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi PT Pertamina *International Shipping*

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang berguna bagi PT Pertamina *International Shipping* untuk meningkatkan efektivitas prosedur rekrutmen *crew* kapal, mengidentifikasi kendala yang sering muncul, serta merumuskan

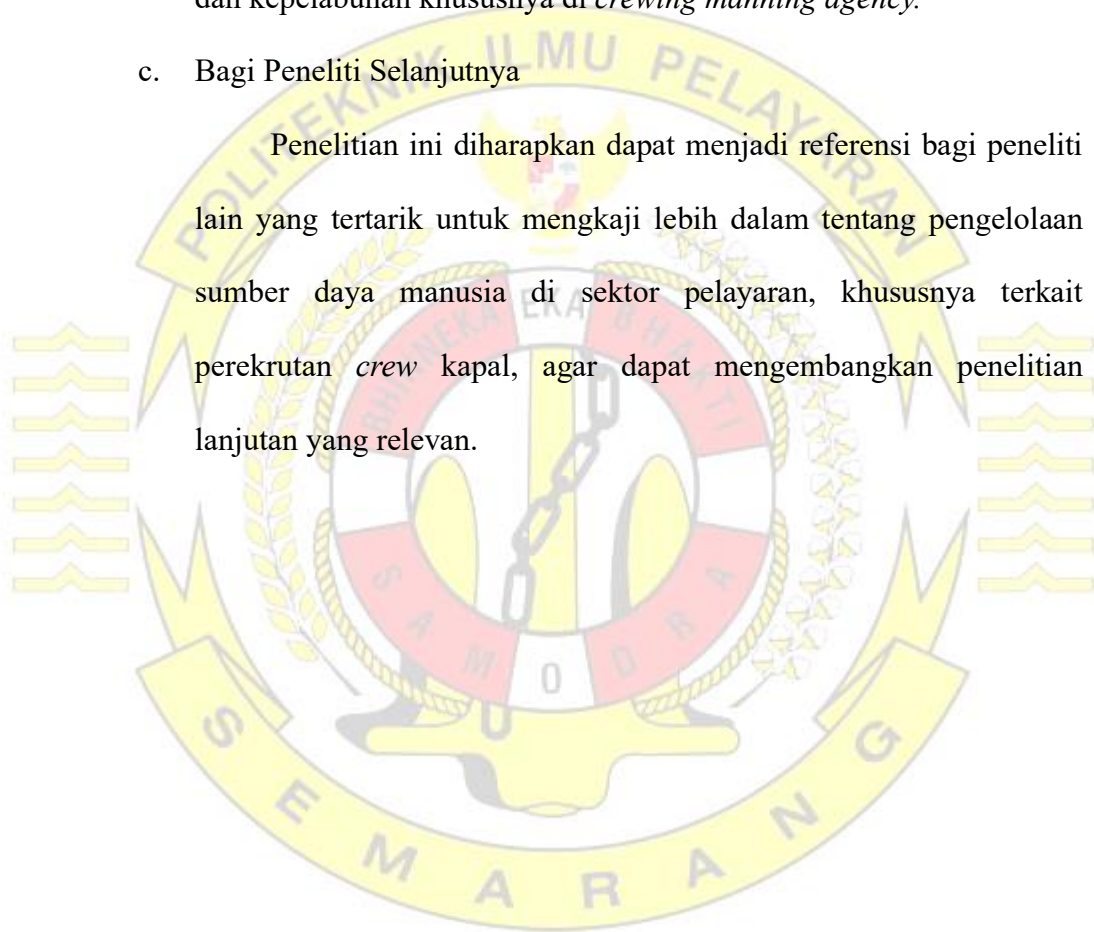
strategi yang lebih efisien guna mencegah keterlambatan proses *sign on*.

b. Bagi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi pada perkembangan ilmu pengetahuan di bidang tatalaksana angkatan laut dan kepelabuhan khususnya di *crewing manning agency*.

c. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi peneliti lain yang tertarik untuk mengkaji lebih dalam tentang pengelolaan sumber daya manusia di sektor pelayaran, khususnya terkait perekrutan *crew* kapal, agar dapat mengembangkan penelitian lanjutan yang relevan.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Analisis

Analisis merupakan proses memecah suatu konsep, gagasan, atau data menjadi bagian-bagian yang lebih kecil agar hubungan antarbagian tersebut dapat dipahami secara mendalam. Menurut Sugiyono (2021), analisis bertujuan untuk mengurai, mengkaji, dan menafsirkan data sehingga menghasilkan pemahaman yang lebih jelas terkait fenomena yang sedang diteliti. Proses ini penting dalam penelitian karena membantu peneliti menarik kesimpulan yang logis dan sistematis.

Analisis adalah proses memecah suatu objek atau konsep menjadi bagian-bagian yang lebih kecil untuk memahami struktur, hubungan, dan maknanya. Menurut Cresswell (2018), analisis melibatkan penguraian data menjadi tema atau kategori untuk mengidentifikasi pola dan hubungan yang signifikan. Pendekatan ini membantu peneliti dalam memahami fenomena yang kompleks melalui pemecahan komponen-komponennya.

Menurut Miles & Huberman Saldana (2018) menggambarkan analisis sebagai proses sistematis dalam menyeleksi, menyederhanakan, dan mentransformasikan data mentah menjadi temuan yang bermakna. Proses ini melibatkan pengelompokan data sedemikian rupa sehingga pola, tema, dan kategori yang relevan dapat diidentifikasi dan diinterpretasikan.

Secara keseluruhan, analisis merupakan langkah krusial dalam penelitian yang memungkinkan peneliti untuk menguraikan data menjadi komponen-komponen yang lebih kecil, mengidentifikasi pola dan hubungan, serta menyusun temuan yang bermakna. Proses ini tidak hanya membantu dalam memahami fenomena yang kompleks tetapi juga dalam menyusun kesimpulan yang valid dan dapat dipertanggungjawabkan.

2. Rekrutmen

Rekrutmen merupakan suatu proses yang dilakukan oleh organisasi untuk menarik individu-individu yang memiliki potensi dan kualifikasi yang sesuai guna mengisi posisi tertentu dalam struktur kerja. Proses ini tidak hanya sekadar mencari kandidat, tetapi juga mencakup upaya membangun citra organisasi yang menarik di mata para pencari kerja. Busro (2020) mendefinisikan rekrutmen sebagai serangkaian aktivitas yang bertujuan untuk mengidentifikasi dan menarik tenaga kerja yang memenuhi syarat untuk melamar posisi yang tersedia. Proses ini menjadi langkah awal dalam manajemen sumber daya manusia karena menentukan kualitas sumber daya manusia yang akan bergabung dalam organisasi.

Menurut Fadhli & Khusnia (2021), rekrutmen merupakan kegiatan sistematis yang mencakup perencanaan kebutuhan tenaga kerja, strategi penarikan pelamar, dan pemrosesan lamaran kerja. Tujuan utamanya adalah mendapatkan sejumlah pelamar yang memenuhi syarat sehingga memungkinkan organisasi melakukan seleksi berdasarkan kompetensi yang dibutuhkan. Penarikan kandidat dapat dilakukan secara internal,

melalui promosi atau mutasi karyawan, maupun eksternal melalui iklan, media sosial, lembaga pendidikan, atau agen tenaga kerja. Fokusnya terletak pada kemampuan menarik minat calon karyawan yang berkualitas serta relevan terhadap kebutuhan organisasi saat ini dan masa depan.

Gunawan (2024) menjelaskan bahwa rekrutmen juga memiliki dimensi strategis, karena berdampak pada keberlanjutan organisasi. Proses rekrutmen yang efektif tidak hanya mengisi kekosongan jabatan, tetapi juga membantu membangun budaya kerja yang selaras dengan visi organisasi. Hal ini menuntut penyusunan kriteria yang jelas terhadap posisi yang dibutuhkan, serta pemahaman menyeluruh terhadap karakteristik kandidat yang ideal. Tidak jarang, proses rekrutmen juga melibatkan berbagai metode evaluasi awal, seperti tes kemampuan, psikotes, maupun asesmen berbasis perilaku, yang bertujuan menyaring pelamar sebelum masuk ke tahap seleksi lebih lanjut.

Rekrutmen bukan hanya persoalan administratif atau prosedural, melainkan bagian dari strategi organisasi untuk menjaring sumber daya manusia yang mampu berkontribusi optimal terhadap tujuan jangka panjang perusahaan. Setiap tahapan dalam proses ini harus dijalankan secara objektif dan transparan agar hasilnya memberikan nilai tambah bagi organisasi. Pemahaman terhadap teori dan praktik rekrutmen yang baik akan membantu organisasi menghadapi tantangan pasar tenaga kerja yang kompetitif, serta mendukung pencapaian keunggulan kompetitif melalui pengelolaan sumber daya manusia yang unggul.

a. Proses rekrutmen *Crew*

Proses rekrutmen *crew* kapal merupakan serangkaian langkah yang harus dilalui oleh setiap awak kapal sebelum resmi bergabung dan mulai bertugas di atas kapal. Menurut Rachman et al. (2023), prosedur ini meliputi beberapa tahap berikut:

1) Pemeriksaan Dokumen

Pada tahap awal, setiap *crew* diwajibkan untuk menyerahkan berbagai dokumen penting sebagai bukti kelayakan mereka untuk bertugas di kapal. Dokumen yang umumnya harus diserahkan meliputi paspor, buku pelaut, sertifikat keahlian sesuai jabatan, dan surat keterangan sehat dari institusi medis yang diakui. Pemeriksaan ini dilakukan oleh pihak perusahaan *crewing manning agency* atau agen pengawakan kapal dengan tujuan memverifikasi keabsahan dan kelengkapan dokumen. Proses ini bertujuan memastikan bahwa setiap *crew* memiliki legalitas dan kompetensi yang dibutuhkan selama masa pelayaran.

2) *Briefing* Awal

Sebelum memulai tugas, *crew* akan mengikuti sesi *briefing* awal yang diselenggarakan oleh pihak kapal atau *ship owner*. Dalam sesi ini, para *crew* akan diberikan informasi mengenai tugas pokok dan fungsi mereka sesuai dengan jabatan masing-masing, rute atau jalur pelayaran yang akan ditempuh, serta aturan keselamatan yang berlaku di kapal. *Briefing* juga meliputi

penjelasan tentang prosedur darurat, penggunaan alat-alat keselamatan, dan sistem komunikasi selama pelayaran. Tahap ini bertujuan memastikan setiap awak kapal memahami tanggung jawabnya dan siap menjalankan tugas dengan baik selama bertugas di kapal.

3) Pemeriksaan Kesehatan

Kesehatan fisik dan mental menjadi aspek krusial dalam menjaga keselamatan dan kelancaran pelayaran. Oleh karena itu, setiap *crew* diwajibkan menjalani pemeriksaan kesehatan sebelum naik kapal. Pemeriksaan ini mencakup pengecekan kondisi fisik umum, pengujian fungsi vital seperti tekanan darah dan penglihatan, serta evaluasi kesehatan mental. Proses ini bertujuan memastikan bahwa setiap *crew* berada dalam kondisi prima dan mampu menghadapi tantangan selama di laut, termasuk menghadapi situasi darurat yang memerlukan kesiapan fisik dan mental.

4) Penandatanganan Kontrak

Sebelum bergabung secara resmi, setiap *crew* akan menandatangani perjanjian kerja laut atau *Seafarer Employment Agreement (SEA)*. Kontrak ini memuat berbagai ketentuan terkait hak dan kewajiban *crew* selama bertugas, termasuk durasi kerja, sistem penggajian, tunjangan, serta aturan disiplin di kapal. Penandatanganan kontrak bertujuan memastikan adanya

kesepakatan yang sah secara hukum antara *crew* dan perusahaan pelayaran, sekaligus melindungi hak-hak *crew* selama masa penugasan.

5) Pelaporan ke Nakhoda

Setelah semua tahapan sebelumnya selesai, *crew* diwajibkan melapor langsung kepada Nakhoda kapal. Proses ini bertujuan untuk mendaftarkan nama mereka secara resmi ke dalam *crew list* atau daftar awak kapal yang bertugas. Nakhoda memiliki wewenang untuk memverifikasi kehadiran dan kelengkapan administrasi setiap *crew* sebelum mereka memulai masa tugasnya. Tahap akhir ini juga menjadi momen bagi Nakhoda untuk mengenalkan *crew* baru kepada tim dan memastikan setiap awak siap bekerja sesuai tugas masing-masing selama pelayaran berlangsung.

b. Dokumen Penting dalam Rekrutmen

Dokumen penting dalam proses rekrutmen *crew* adalah berbagai berkas administratif yang harus dipenuhi oleh setiap awak kapal sebelum resmi bertugas, tujuannya adalah untuk memastikan kelayakan kerja awak kapal baik dari aspek kompetensi, fisik, maupun psikologis dan kepatuhan terhadap aturan pelayaran dalam memastikan pemenuhan standar dari perusahaan dan sesuai dengan (*STCW*) *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for*

Seafarers. Menurut Iskandar (2019), Dokumen-dokumen tersebut meliputi:

1) Paspor

Paspor merupakan dokumen identitas resmi yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk membuktikan kewarganegaraan seseorang, memungkinkan *crew* untuk melakukan perjalanan internasional. Bagi awak kapal, paspor tidak hanya menjadi syarat utama untuk memasuki wilayah negara lain selama kapal berlabuh, tetapi juga menjadi alat pengenalan yang memuat informasi penting seperti nama lengkap, tanggal lahir, kewarganegaraan, dan masa berlaku dokumen. Paspor harus selalu dalam kondisi aktif, karena paspor yang kadaluarsa bisa menghambat proses administrasi di pelabuhan tujuan atau saat *crew* melakukan rotasi antarnegara.

2) Buku Pelaut (*Seaman book*)

Buku pelaut atau *Seaman book* adalah dokumen resmi yang mencatat seluruh riwayat kerja seorang pelaut. Dokumen ini berfungsi layaknya buku catatan karir, memuat informasi mengenai kapal yang pernah dinaiki, durasi tugas di setiap kapal, serta jabatan yang pernah diemban. Buku pelaut juga menjadi bukti legal bahwa seseorang memiliki pengalaman berlayar dan telah terlibat langsung dalam operasional kapal. Bagi otoritas pelayaran buku pelaut digunakan untuk melacak rekam jejak

profesional *crew*, sekaligus menjadi dasar pertimbangan saat melakukan evaluasi kompetensi atau promosi jabatan.

3) Sertifikat Keahlian (*Certificate of Competency*)

Sertifikat keahlian adalah dokumen resmi yang membuktikan kemampuan teknis dan profesionalitas *crew* sesuai dengan jabatan yang diemban di kapal. Dokumen ini biasanya diterbitkan setelah *crew* mengikuti pelatihan khusus dan lulus ujian sertifikasi. Contoh sertifikat keahlian meliputi *Basic Safety Training (BST)* yang wajib dimiliki oleh semua awak kapal, sertifikat keahlian mesin bagi *crew* di departemen teknik, serta sertifikat keselamatan navigasi bagi *crew* di departemen nautika. Sertifikat ini bertujuan menjamin bahwa setiap *crew* memiliki keterampilan dasar hingga lanjutan untuk menjalankan tugas mereka secara aman dan efektif selama pelayaran. Pihak perusahaan pelayaran akan memeriksa keabsahan dan masa berlaku sertifikat sebelum *crew* diperbolehkan menandatangani kontrak kerja.

4) Surat Keterangan Sehat

Surat keterangan sehat merupakan dokumen yang menyatakan bahwa *crew* berada dalam kondisi fisik dan mental yang baik, serta layak untuk bertugas di kapal. Surat ini biasanya diterbitkan oleh rumah sakit atau klinik yang telah mendapat pengakuan dari otoritas maritim. Pemeriksaan kesehatan meliputi

berbagai aspek, seperti tes darah, pemeriksaan penglihatan, pendengaran, tekanan darah, hingga evaluasi kesehatan mental. Dokumen ini penting untuk memastikan bahwa *crew* mampu menghadapi berbagai tantangan fisik dan psikologis selama pelayaran berlangsung, termasuk menghadapi situasi darurat yang membutuhkan reaksi cepat dan ketahanan tubuh. Surat keterangan sehat juga melindungi *crew* kapal dari risiko bekerja dalam kondisi medis yang tidak memungkinkan. Sekaligus memastikan keamanan dan kenyamanan bagi seluruh anggota *crew* lainnya yang bekerja dalam satu lingkungan kerja yang sama di atas kapal.

5) Perjanjian Kerja Laut (*Seafarer Employment Agreement*)

Perjanjian kerja laut atau *Seafarer Employment Agreement (SEA)* adalah kontrak resmi yang mengatur hubungan kerja antara *crew* dan perusahaan pelayaran. Dokumen ini memuat ketentuan penting seperti hak dan kewajiban *crew*, durasi kontrak kerja, sistem penggajian, tunjangan, jam kerja, serta aturan disiplin yang berlaku di kapal. Perjanjian ini bertujuan melindungi hak *crew* agar tidak terjadi eksploitasi, sekaligus memastikan *crew* memahami tanggung jawab yang harus dijalankan selama masa tugas. Penandatanganan *SEA* menjadi tahap akhir dalam proses administrasi *sign on*, di mana *crew* secara legal diakui sebagai

bagian dari tim kapal dan siap memulai tugas di bawah wewenang Nakhoda.

3. *Crew* Kapal

a. Pengertian *Crew* Kapal

Crew kapal merupakan sekelompok individu yang bertugas menjalankan, mengelola, dan memastikan operasional kapal berjalan dengan baik sesuai fungsinya. Menurut Bambang (2019), *crew* kapal terdiri dari berbagai posisi dengan tanggung jawab tertentu, mulai dari Kapten kapal, perwira, hingga awak kapal biasa, yang bekerja sama untuk menjaga keselamatan, kelancaran navigasi, serta pemeliharaan kapal. Pembagian tugas ini bertujuan agar setiap aspek operasional kapal berjalan efektif dan efisien.

Ahmad (2020), menjelaskan bahwa *crew* kapal tidak hanya bertanggung jawab terhadap pengoperasian teknis, tetapi juga memiliki peran dalam menjaga keamanan penumpang, muatan, dan peralatan di dalam kapal. *Crew* kapal harus memiliki keterampilan khusus yang relevan dengan tugas masing-masing, seperti kemampuan navigasi bagi perwira dek, keterampilan mesin bagi perwira mesin. Kesiapan mental dan fisik juga menjadi kunci utama bagi setiap anggota *crew* kapal.

Menurut Budi (2018), *crew* kapal dibagi menjadi dua bagian utama, yaitu *deck department* (departemen dek) dan *engine department* (departemen mesin). Departemen dek bertugas mengelola

navigasi dan keselamatan kapal, sementara departemen mesin bertanggung jawab terhadap perawatan serta pengoperasian mesin kapal. Terdapat juga *catering department* yang mengurus kebutuhan logistik dan konsumsi selama pelayaran berlangsung. Ketiga departemen ini saling berkaitan dalam mendukung kelancaran operasional kapal secara keseluruhan.

Dapat disimpulkan bahwa *crew* kapal adalah elemen penting dalam pengoperasian sebuah kapal, yang terdiri dari berbagai individu dengan tanggung jawab dan keterampilan khusus. Kolaborasi antara departemen dek, mesin, dan logistik menjadi kunci utama demi menjaga keselamatan, kelancaran, dan efisiensi pelayaran. Tanpa adanya kerja sama dan koordinasi yang baik antar *crew* kapal, maka operasional kapal tidak akan berjalan optimal.

b. Struktur Organisasi *Crew* Kapal

Struktur organisasi *crew* kapal merupakan susunan hierarki yang mengatur pembagian tugas dan tanggung jawab setiap awak kapal guna memastikan kelancaran operasional dan keselamatan pelayaran. Menurut Agus (2020), struktur organisasi *crew* kapal secara umum terbagi menjadi tiga departemen utama, yaitu:

1) *Deck Departement* (Nautika)

Tugas utama departemen ini adalah memastikan navigasi kapal berjalan dengan baik, menjaga keselamatan selama pelayaran, serta menangani proses bongkar muat barang. Selain

itu, awak kapal yang tergabung dalam departemen ini juga bertanggung jawab dalam pengawasan dan perlindungan terhadap seluruh *crew* serta penumpang yang berada di kapal. Jabatan yang termasuk dalam departemen ini meliputi Nakhoda atau Kapten kapal sebagai pemimpin tertinggi, Mualim atau *Chief Officer* yang membantu dalam pengawasan operasional, serta anak buah kapal (ABK) bagian *deck* yang memiliki peran teknis dalam menjalankan berbagai tugas di bagian luar kapal.

2) *Engine Departement* (Teknika)

Pengelolaan dan pemeliharaan seluruh sistem mesin kapal menjadi tanggung jawab utama dari departemen ini. Kinerja mesin yang optimal sangat penting agar kapal dapat beroperasi secara aman dan efisien selama pelayaran. Posisi yang ada dalam departemen ini mencakup Kepala Kamar Mesin atau *Chief Engineer* yang bertanggung jawab atas seluruh sistem teknis kapal, Masinis yang mengoperasikan serta melakukan perawatan mesin, serta juru minyak yang membantu dalam pengelolaan bahan bakar dan pelumasan mesin agar tetap dalam kondisi terbaik.

3) Departemen Keuangan dan Logistik (*Catering*)

Kebutuhan logistik, manajemen keuangan serta penyediaan konsumsi bagi seluruh *crew* kapal menjadi tanggung jawab departemen ini. Keberadaan sistem pengelolaan yang baik dalam

departemen ini sangat penting agar kebutuhan *crew* selama perjalanan dapat terpenuhi dengan optimal. Jabatan yang termasuk dalam departemen ini mencakup Kepala Koki atau *Chief Cook* yang bertugas mengatur persediaan makanan dan minuman, serta staf dapur lainnya yang berperan dalam menyiapkan konsumsi harian bagi seluruh awak kapal.

c. Tanggung Jawab dan Tugas *Crew* Kapal

Setiap *crew* kapal memiliki peran dan tanggung jawab yang spesifik serta tidak dapat dipertukarkan, yang harus dijalankan secara profesional dan penuh tanggung jawab untuk memastikan operasional kapal berjalan lancar dan aman. Menurut Budi (2019), tugas dan tanggung jawab *crew* diatas kapal terbagi berdasarkan departemennya masing-masing sebagai berikut:

1) Nakhoda (Kapten Kapal)

Memegang tanggung jawab utama atas keselamatan kapal, *crew*, penumpang, dan muatan. Nakhoda juga bertugas mengatur jalannya operasional kapal, mengambil keputusan penting, serta menjaga kepatuhan terhadap hukum maritim. Memastikan semua peralatan kapal lengkap dan menjamin kapal laik laut.

2) *Deck Departement* (Nautika)

Bertanggung jawab atas navigasi kapal, pengawasan jalur pelayaran, bongkar muat barang, merawat kompas magnetik, dan keselamatan di atas kapal. Mualim pertama membantu Nakhoda,

sedangkan mualim kedua dan ketiga bertugas mengawasi dek dan alat keselamatan.

3) *Engine Departement* (Teknika)

Menjaga dan memperbaiki mesin kapal, memastikan semua peralatan mekanik bekerja optimal, serta melakukan pemeriksaan rutin. Kepala kamar mesin memimpin teknisi dan masinis dalam mengelola operasional teknis kapal.

4) *Catering Departement* (Logistik)

Manajemen kebutuhan logistik untuk *crew* di atas kapal, termasuk makanan, minuman, dan persediaan lainnya. Kepala koki bertanggung jawab penuh menyiapkan hidangan yang berkualitas dan mengelola stok bahan makanan selama pelayaran berlangsung.

4. Kapal

Kapal merupakan alat transportasi air yang dirancang untuk mengangkut orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain melalui jalur perairan seperti laut, sungai, dan danau. Secara umum, kapal memiliki struktur yang kompleks, terdiri atas badan kapal, mesin penggerak, sistem navigasi, serta perlengkapan keselamatan. Budi (2019) menyatakan bahwa kapal adalah kendaraan apung yang memiliki daya apung cukup untuk mengatasi berat sendiri dan muatannya sehingga mampu berlayar secara stabil di atas permukaan air. Kapal juga dapat

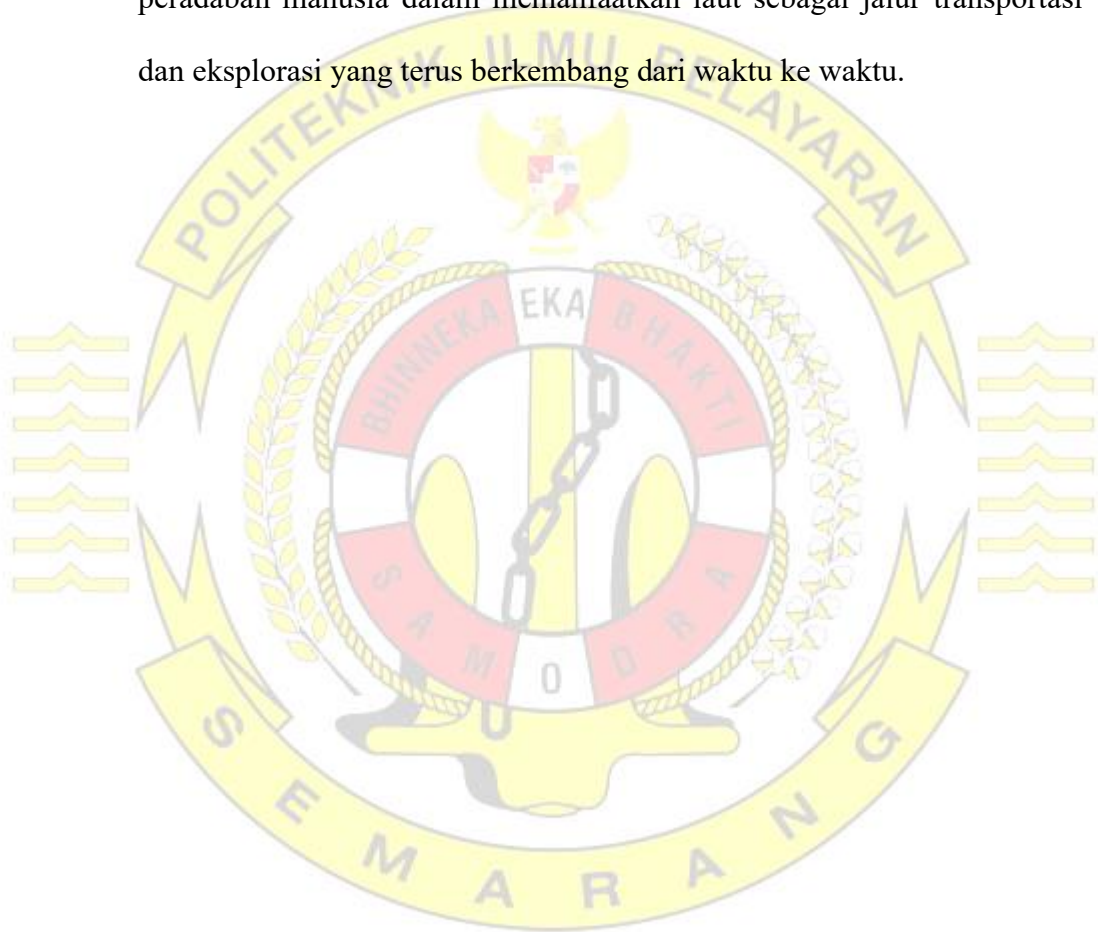
digunakan untuk berbagai keperluan, mulai dari keperluan niaga, militer, pariwisata, hingga riset kelautan.

Menurut Budiyanto (2024), kapal merupakan suatu struktur rekayasa yang dirancang berdasarkan prinsip-prinsip kelautan dan teknik perkapalan. Desain kapal melibatkan perhitungan matematis dan fisika untuk memastikan efisiensi, kestabilan, serta kemampuan manuver di berbagai kondisi laut. Ukuran, bentuk, dan jenis kapal disesuaikan dengan fungsi utamanya, misalnya kapal tanker untuk mengangkut cairan, kapal kargo untuk membawa barang, dan kapal penumpang untuk melayani perjalanan manusia. Keandalan struktur dan sistem kapal menjadi syarat utama agar dapat beroperasi dengan aman dalam jangka waktu yang lama.

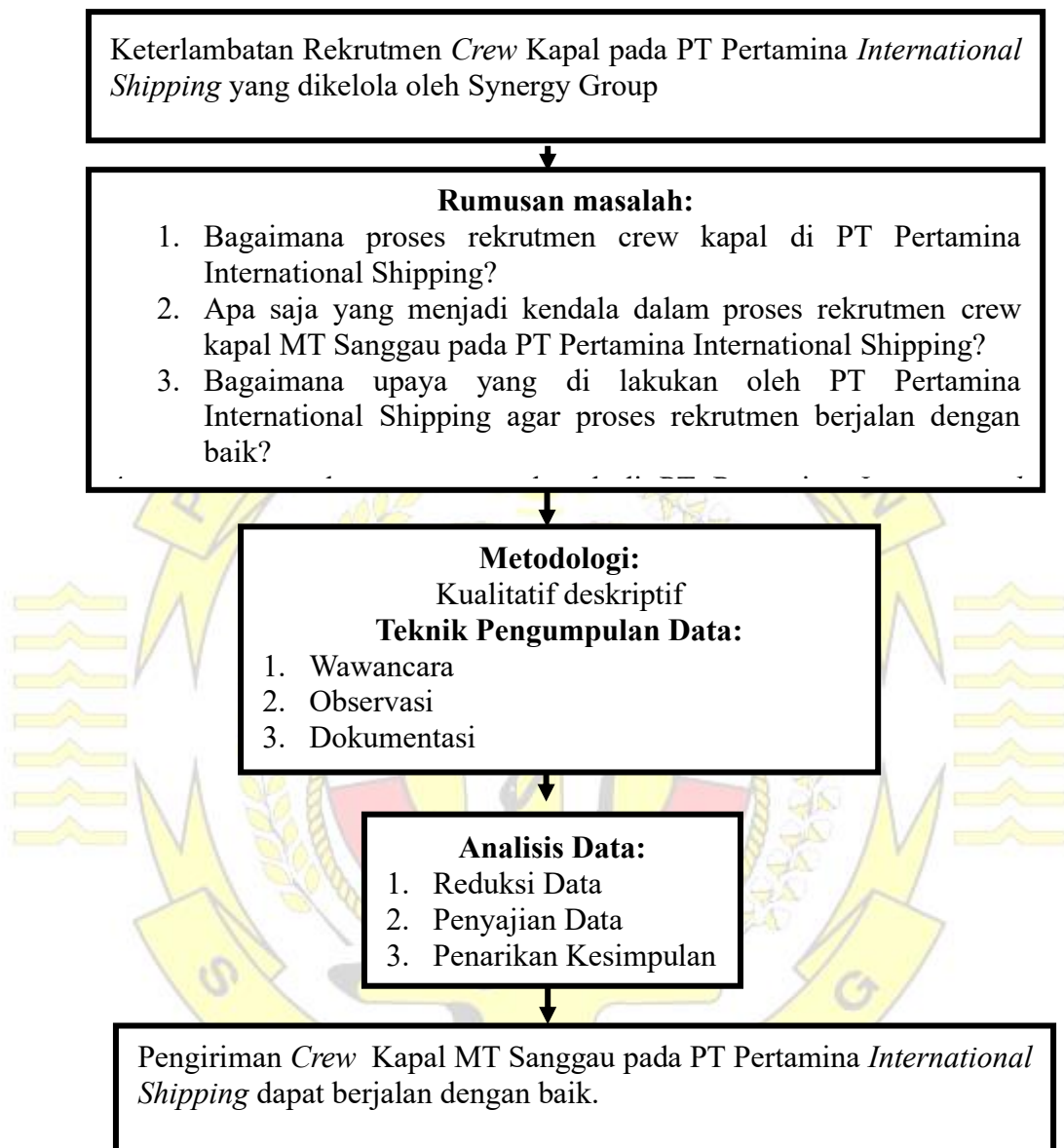
Agus (2020) menjelaskan bahwa kapal juga memiliki aspek hukum dan administrasi yang diatur dalam perundang-undangan maritim. Kapal harus didaftarkan dan memiliki identitas resmi seperti nama, nomor registrasi, serta bendera kebangsaan. Kapal juga tunduk pada aturan internasional yang mengatur keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, dan standar awak kapal. Legalitas ini menjadi dasar dalam pengoperasian kapal di jalur-jalur pelayaran internasional maupun domestik. Sertifikasi kelayakan laut dan dokumen-dokumen pelengkap menjadi bagian tak terpisahkan dari fungsi kapal sebagai sarana transportasi dan perdagangan global.

Kapal bukan sekadar sarana angkut di atas air, tetapi juga merupakan hasil rekayasa kompleks yang mencerminkan kemajuan ilmu pengetahuan

dan teknologi maritim. Peran kapal sangat sentral dalam menunjang aktivitas perekonomian, pertahanan, dan konektivitas antarpulau atau antarbenua. Pemahaman menyeluruh tentang aspek teknis, fungsional, dan legal kapal sangat dibutuhkan dalam pembangunan industri pelayaran yang modern dan berkelanjutan. Keberadaan kapal menjadi simbol peradaban manusia dalam memanfaatkan laut sebagai jalur transportasi dan eksplorasi yang terus berkembang dari waktu ke waktu.



B. Kerangka Penelitian



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Proses rekrutmen *crew* kapal MT Sanggau di PT Pertamina *International Shipping* dimulai dari seleksi CV, pemeriksaan dokumen pelaut yang masih aktif, lalu dilanjutkan dengan wawancara dan dua tes wajib, yaitu CES dan *Marlins*.
2. Kendala dalam proses rekrutmen *crew* kapal pada PT Pertamina *International Shipping* adalah keterlambatan penerbitan sertifikat SSBT yang belum dicetak dari lembaga sertifikasi IMarE Maritim Jakarta dan hasil tes CES dan *Marlins* yang belum memenuhi standar kelulusan.
3. Upaya yang dilakukan oleh PT Pertamina *International Shipping* agar proses rekrutmen *crew* kapal berjalan dengan baik adalah dengan menjalin komunikasi langsung dengan lembaga penerbit sertifikat agar mempercepat proses percetakan dan memberikan pelatihan tes CES dan *Marlins* kepada *crew* yang akan mengikuti tes rekrutmen.

B. Keterbatasan Penelitian

1. Penelitian ini hanya menggunakan data internal dari pihak administrasi dan manajemen PT Pertamina *International Shipping*, sehingga belum mencakup perspektif dari pihak eksternal seperti agen pengiriman *crew* kapal, pihak Synergy, maupun *crew* kapal secara langsung, keterbatasan penelitian dalam membawa perlengkapan tulis-menulis ketika melakukan

observasi dilapangan, yang berpotensi memengaruhi kelengkapan pencatatan data secara langsung.

2. Penelitian ini dilakukan dalam kurun waktu yang relative terbatas, sehingga temuan dan hasil yang diperoleh dari proses observasi belum dapat menggambarkan perubahan atau pembaruan prosedur yang terjadi setelah periode observasi berakhir, termasuk dampak jangka panjang dari berbagai upaya perbaikan dan peningkatan kinerja yang telah dilakukan oleh PT Pertamina *International Shipping* yang di bawah pengelolaan oleh Synergy Group baik dari sisi efektivitas maupun berkelanjutan dalam jangka waktu kedepan.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, terdapat beberapa langkah yang dapat diambil untuk memperbaiki proses pengiriman *crew* kapal di PT Pertamina *International Shipping*, baik dari sisi internal perusahaan maupun koordinasi dengan pihak eksternal:

1. PT Pertamina *International Shipping* hendaknya meningkatkan efektivitas proses rekrutmen *crew* kapal, mengidentifikasi kendala yang sering muncul, serta merumuskan strategi yang lebih efisien guna mencegah keterlambatan proses *sign on*.
2. Disarankan PT Pertamina *International Shipping* sebaiknya memperkuat komunikasi dan koordinasi dengan lembaga penerbit sertifikat SSBT untuk menghindari keterlambatan dalam penerbitan dokumen penting.

3. Disarankan perusahaan PT Pertamina *Internatonal Shipping* untuk mengembangkan sistem informasi yang lebih transparan dan terintegrasi untuk mempermudah pengelolaan dokumen dan jadwal keberangkatan *crew*. Selain itu, edukasi digital bagi *crew* yang baru harus dilakukan secara lebih intensif agar mereka dapat lebih memahami proses dan melengkapi dokumen secara tepat waktu, mengurangi kesalahan dalam pengiriman dokumen, dan mempercepat proses *sign on*.



DAFTAR PUSTAKA

- Agus, R. (2020). *Manajemen Operasional Kapal dan Keselamatan Pelayaran*. Bumi Aksara.
- Ahmad, S. (2020). *Profesionalisme Awak Kapal dan Tantangan Maritim*. Alfabeta.
- Ambarwati, R., & Supardi. (2021). *Manajemen Operasional dan Implementasi dalam Industri*. Penerbit Pustaka Rumah C1nta.
- Bambang, H. (2019). *Manajemen Transportasi Laut*. Raja Grafindo Persada.
- Budi, H. (2019). *Manajemen dan Operasional Kapal*. Raja Grafindo Persada.
- Budi, P. (2018). *Navigasi dan Keselamatan Pelayaran*. Deepublish.
- Budiyanto, M. A. (2024). *Fuel Monitoring System Pada Kapal*. Deepublish.
- Busro, M. (2020). *Teori-teori Manajemen Sumber Daya Manusia*. Prenada Media Group.
- Cresswell, J. W. (2018). *Research Design Qualitative, Quantitative and Mix Methode Aproaches*. SAGE Publications.
- Fadhli, K., & Khusnia, M. (2021). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Guepedia.
- Gunawan, A. (2024). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Penerbit K-Media.
- Hanik, K., Papuantya, S., & Maharani, A. (2024). Analisis Proses Replacement Crew Kapal Dan Ketidaksesuaian Jadwal Keberangkatan Pengiriman Crew Sign On. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 22(2).
- Hardani, Auliya, N. H., Andriani, H., Fardani, R. A., Ustiawaty, J., Utami, E. F., Sukmana, D. J., & Istiqomah, R. R. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. CV. Pustaka Ilmu.
- Ihsan, N. I., & Palapa, A. (2022). Pengaruh Karakteristik Individu Dan Komunikasi Interpersonal Terhadap Kinerja Crew Kapal Di Bawah *Management* PT.APOL. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 20(2).
- Iskandar, H. (2019). *Hukum Maritim dan Prosedur Kepegawaian Kapal*. Mitra Wacana Media.
- Kesuma, N., Hani Sabila, F., & Chrisnatalanta, C. (2022). Sistem Pengurusan Sign On Buku Pelaut Crew Kapal Di Kantor KSOP Khusus Batam Pada PT. Putra Anambas Shipping Batam. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 4(2).

- Miles, & Huberman. (2018). *Qualitative Data Analysis*. SAGE Publication.
- Moleong. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya.
- Nur Arifatus, S., Irwan, A., Octamaya, T. A., Dewi Suriyani, D., Rukun, S., Surni, Khoiruddin, Jemakmum, Mohammad, J. T., & Benget, T. S. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Selat Media.
- Priyono, B., & Samudro, D. F. A. (2021). Optimalisasi Pelaksanaan Pergantian Crew Kapal Terhadap Kesesuaian Kontrak Perjanjian Kerja Laut (PKL) Pada PT. Gerbang Samudra Sarana. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 12(1).
- Rachman, A. N., Hardiyono, Latiep, I. F., & Herison, R. (2023). *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengelolaan SDM Pada Pelayaran*. Nas Media Pustaka.
- Rolina Berutu, Dirhamsyah Dirhamsyah, & Fadiyah Hani Sabila. (2024). System for Management of Sign on Ship Crew Sealing Books at the Batam KSOP Office at PT. Putra Anambas Shipping Batam. *Jurnal Ilmiah Ekonomi, Akuntansi, Dan Pajak*, 1(2).
- Sahir, H., Ahmad, S. M., & Diah, P. D. (2020). *Manajemen Pengiriman Barang: Teori dan Aplikasi*. Penerbit Logistik Nusantara.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Tanjung, A. A., Lilis, L., & Sabila, F. H. (2024). Tata Cara Pelayanan Dan Penanganan Crew Sign On Dan Sign Off Pada Crew Kapal Asing Di Kantor Imigrasi Belawan Oleh PT. Karana Line Cabang Belawan. *Jurnal Adiguna Maritim Indonesia*, 1(1).

LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan PIC Crewing Officer

Pertanyaan	Jawaban
Apa saja kendala dalam proses rekrutmen <i>crew</i> ?	Salah satunya adalah sertifikat SSBT yang belum keluar dari IMarE. Padahal semua dokumen <i>crew</i> sudah siap, tapi tanpa sertifikat itu, <i>crew</i> belum bisa diberangkatkan.
Mengapa keterlambatan sertifikat SSBT menjadi masalah serius?	Karena itu salah satu dokumen yang diwajibkan oleh standar industri, terutama dalam inspeksi seperti SIRE. Tanpa itu, <i>crew</i> tidak memenuhi syarat untuk naik kapal.
Apa langkah yang dilakukan kantor untuk mengatasi keterlambatan sertifikat SSBT?	Kami langsung follow-up ke IMarE, minta agar proses pencetakannya dipercepat. Kami tidak bisa menunggu alur biasa karena <i>crew</i> harus segera diberangkatkan.
Apakah pendekatan ini cukup efektif?	Iya, cukup membantu mempercepat proses. Tanpa komunikasi langsung, bisa berisiko menunda rotasi kapal dan mengacaukan jadwal standby <i>crew</i> lainnya.

Lampiran 2 Wawancara dengan *Junior Admin Crewing*

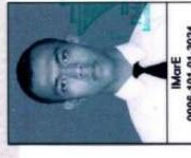
Pertanyaan	Jawaban
Apa saja kendala yang sering dihadapi saat proses penyijilan dokumen <i>crew</i> ?	Proses penyijilan PKL dan Buku Pelaut sering terlambat, terutama kalau dokumen dari <i>crew</i> kurang lengkap atau ada kesalahan teknis.
Apa yang memperburuk situasi tersebut?	Pengiriman tiket dari pihak Synergy seringkali mendadak, padahal dokumen <i>crew</i> belum siap. Ini membuat proses jadi terburu-buru dan berisiko <i>crew</i> tidak siap berangkat.
Bagaimana cara kantor mengatasi hal ini?	Kami sudah meminta pihak Synergy untuk tidak kirim tiket secara mendadak. Kami juga lebih aktif memastikan kelengkapan dokumen <i>crew</i> lebih awal sebelum proses sijil.
Apakah Synergy menanggapi permintaan tersebut?	Sejauh ini mereka mulai lebih kooperatif. Beberapa keberangkatan terakhir sudah diinformasikan lebih

	awal, jadi dokumen bisa diproses lebih tertib.
--	--

Lampiran 3 Wawancara dengan Crew Kapal

Pertanyaan	Jawaban
Apa dampak dari kendala dokumen terhadap persiapan keberangkatan Anda?	Kami jadi terburu-buru, kadang bolak-balik ke kantor, bahkan pernah harus tunda keberangkatan karena dokumen belum lengkap.
Pernahkah Anda diminta berangkat sebelum semua dokumen selesai?	Pernah, waktu itu PKL saya belum ditandatangani. Akhirnya saya harus balik ke kantor satu hari sebelum keberangkatan untuk menyelesaikan dokumen.
Apakah Anda melihat ada perbaikan dalam proses sign on belakangan ini?	Iya, sekarang informasi soal tiket dan dokumen disampaikan lebih awal. Saya juga pernah mengalami sertifikat SSBT telat, tapi kantor langsung bantu follow-up ke IMarE.
Apakah perbaikan ini membantu?	Sangat membantu. Kami jadi lebih tenang dan bisa siapkan keberangkatan dengan lebih matang. Tidak panik atau bingung seperti sebelumnya.

Lampiran 4 Sertifikat SSBT *crew* yang bersangkutan

 IMarE Maritim Jakarta SCN-00602024	 IMarE Maritim Jakarta Sertifikat Certificate	 ISO 9001 : 2015 CERTIFIED
Dengan ini menerangkan bahwa This is to certify that		
Nomor Sertifikat / Certificate Number 0006-101-01-2024		
Nama Name : BASUKI ADI WULAN		
Tempat dan tanggal lahir Place and date of birth : KLATEN . 25 March 1986		
telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi has completed approved training and passed the assessment of		
SHIP SIMULATOR and BRIDGE TEAMWORK TRAINING		
yang dilaksanakan oleh which has been held by	: IMarE MARITIM JAKARTA	di : JAKARTA pada : January 08, 2024 s/d January 10, 2024 at on
sesuai ketentuan in accordance with the provision of	: Section A-II/1-5 STCW Convention and Code 2017 Edition; Table A-II/1-5; IMO Model Course 1.22	
Valid Until January 10, 2029	JAKARTA, January 10, 2024	
Tandatangan Pemilik signature of the holder	 Capt. Agus Hartoyo, M.Si.	Direktur Director
Revision 3: May 17, 2023		 IMarE 0006-101-01-2024

Lampiran 5 Buku Pelaut Crew Yang Bersangkutan

3

REPUBLIK INDONESIA
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
REPUBLIC OF INDONESIA
MINISTRY OF TRANSPORTATION
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

**BUKU PELAUT
SEAMAN'S BOOK**

Buku pelaut ini isinya 42 halaman bernomor:
This Seaman's Book contains 42 numbered pages

4

NAMA LENGKAP PEMEGANG
FULL NAME OF BEARER

BASUKI ADI WULAN

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR KEMAHANDARAN
UTAMA TO: PIRAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

5

Keterangan Pemegang / Description of Bearer
KLATEN

Tempat & Tanggal lahir
Place & Date of Birth: 25 Mar 1986

Alamat tetap
Permanent Address: Jl. Sokorejo Rt. 002/008 Lumbungkerop monosari klaten Jawa tengah

Warna Rambut
Colour of hair: HITAM

Warna Mata
Colour of eyes: COKLAT

Warna Kulit
Colour of skin: KUNING LANGSAT

Tinggi Badan
Height: 166 CM

Golongan Darah
Blood Group: O

Jenis Kelamin
Sex: Pria / Wanita
Male / Female

6

Nomor Buku Pelaut
Number of Seaman's Book: F-189162
Kode Pelaut
Seafarer Code: 6200426318
No. Pendaftaran
Reg-Number: R201810290779



Tanda tangan pemegang
Signature of Holder or Leg

23

**PENYIJI L A N
M U S T E R I N G**

Nomor urut	Nama kapal, jenis, dan tonase kotor (GRT) atau kapasitas mesin induk, pemilik kapal	Jabatan	Daerah Pelayaran	Bendera	Ijazah	Tempat dan Tanggal siji naik	Tanda tangan Pejabat Pendaftaran siji	Tempat dan Tanggal siji turun	Alasan siji turun	Tanda tangan Nakhoda dan stempel kapal	Tanda tangan Pejabat Pendaftaran siji dan stempel kantor
1	PT. Lingsan G. 27-286 Rt. 0-10007 Rt. KEMAHANDARAN	2nd OFFICER	INDONESIA	INDONESIA	AM	Tg. 11/01/2018 11. Januari, 2018		19/10/2018	Reason of sign off		

24







Lampiran 6 Surat PKL Crew Yang Bersangkutan

PERJANJIAN KERJA LAUT
Antara
Perusahaan Pelayaran **SYNERGY MARINE PTE., LTD.**
Dengan seorang warga negara Indonesia

Pada hari ini **10 Januari 2024** telah datang kepada saya **Jusmin MM., M.Mar.E.** Pejabat Penyiji Awak Kapal atas Nama, **Ka. KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK** di Tanjung Priok, Saudara **Kosim** Jabatan **Crewing Manager** bertempat di **Patrajasa Office Tower 22nd Floor Jl. Gatot Subroto Kav 32 – 34 Jakarta Selatan 12950, Indonesia** yang menyatakan dalam hal ini bertindak atas nama Perusahaan Pelayaran **PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING** berkedudukan di **Patrajasa Office Tower 22nd Floor Jl. Gatot Subroto Kav 32 – 34 Jakarta Selatan 12950, Indonesia** selanjutnya disebut Pihak I dan seorang bernama **Basuki Adi Wulan** umur 37 tahun. Dilahirkan tanggal **25 Maret 1986** Domisili **Jl. Sokorejo RT.002 RW.008 Lumbungkerep Monosari Klaten Jawa Tengah** selanjutnya disebut Pihak II, menerangkan telah semaknat mengadakan perjanjian kerja laut sebagai berikut :

Nama Kapal : MT Sanggau
Bendera : Indonesia
Isi Kotar : 27286
Wilayah Pelayaran : Foreign Going
Kode Pelaut : 6200426318
No. Buku Pelaut : F 189162
No. Passport : C6977740

Pasal 1

Pihak I memberikan pekerjaan kepada Pihak II yang menerima pekerjaan itu selama waktu yang tersebut dalam pasal 3 dan berakhir setelah kembalinya kapal di Pelabuhan Indonesia, dimana ada Pejabat Penyiji Awak Kapal, jika masa perjanjian ini berakhir pada waktunya kapal belum kembali ke Pelabuhan Indonesia, maka perjanjian ini diperpanjang sampai saat tibanya kembali ke 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 sebagai **Second Officer** mulai tanggal **11 Januari 2024** Dan Pihak II bersedia dipekerjakan pada bagian administrasi dan/atau teknik didarat bilamana kehendak oleh Pihak I.
- Pihak II harus bersedia melalui masa percobaan paling lama 3 (tiga) bulan terhitung semenjak tanggal **11 Januari 2024** Dan selama masa percobaan, Pihak II maupun Pihak I boleh mengakhiri perjanjian kerja ini dimana Pihak II diterima dan Pihak I 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 selama 6 bulan. Terhitung mulai tanggal **11 Januari 2024** Dengan tenggang waktu (+/- 1 bulan) sebelum saat perjanjian kerja berakhir.

Pasal 4

Jika setelah masa berlakunya perjanjian ini berakhir Pihak II masih terus menjalankan jabatannya tanpa memperbaharui perjanjian ini, maka perjanjian kerja 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 pelabuhan Indonesia dimana kapal berlabuh dan dimana adapula Pejabat Penyiji Awak Kapal, dengan tenggang waktu 3 X 24 jam. Adapun hak dan tanggung jawab masing-masing Pihak I dan Pihak II tetap berjalan sebagaimana sebelumnya tanpa ada perubahan.

Pasal 5

- Pihak I membayar gaji Pihak II tiap akhir bulan dengan :
 - Gaji Pokok : 1770 USD
 - Lembur : 1239 USD
 - Uang Pengganti Cuti : 413 USD
 - Tunjangan : 178 USD
 - Tunjangan Spesial : USD
 - Total Gaji : 3600 USD
 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 di kapal.
- Pihak I diharuskan menyediakan makanan dan tempat tidur yang layak bagi Pihak II sesuai jabatan di kapal.

Pasal 6

No.AL 524/ 533 / IKSOP.TPK. 24

SEA EMPLOYMENT AGREEMENT
Between
Shipping Company **SYNERGY MARINE PTE., LTD.**
And an Indonesian citizen

On this day **10 Januari 2024** has come to me **Jusmin MM., M.Mar.E.** Ship Crew Sealing Officer on behalf of, **Head of MAIN OFFICE OF HARBOUR MASTER OF TANJUNG PRIOK** in Tanjung Priok, Mr **Kosim** in His Capacity as **Crewing Manager** at **Patrajasa Office Tower 22nd Floor Jl. Gatot Subroto Kav 32 – 34 Jakarta Selatan 12950, Indonesia** stating in this matter acting on behalf of the Shipping Company **PT PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING** domiciled at **Patrajasa Office Tower 22nd Floor Jl. Gatot Subroto Kav 32 – 34 Jakarta Selatan 12950, Indonesia** hereinafter referred to as The First Party and a person named **Basuki Adi Wulan** age 37 years. Date of birth **25 Maret 1986** Domicile **Jl. Sokorejo RT.002 RW.008 Lumbungkerep Monosari Klaten Jawa Tengah** hereinafter referred to as The Second Party, explains have agreed to enter into sea work agreements as follows:

Vessel Name : MT Sanggau
Flag : Indonesia
Gross Tonnage : 27286
Shipping Area : Foreign Going
Seafarer's Code : 6200426318
Seaman Book No. : F 189162
Passport No. : C6977740

Article 1

The First Party hereby employs The Second Party who hereby accepts the employment for the period as specified in Article 3 and which shall ends after the return of at the Indonesia Port, where there is a ship Crew Sealing Officer, if the term of this agreement expires when the ship has not returned to the Indonesian Port, this agreement shall be extended until until the ship returned at an Indonesian Port.

Article 2

- The Second Party shall be employed by The First Party to work on ships designated by The First Party including vessel used by The First Party to sail the sea with initial rank as **Second Officer** commencing from **11 Januari 2024** and The Second Party agree to be assigned the administration and/or technical part onshore it deems fit by The First Party.
- The Second Party during contract apply must be able to go through a probationary period of no longer than 3 (three) months from the date of **11 Januari 2024** And during the probationary period, The Second Party and The First Party can terminate this employment agreement where The Second The First Party accepted and The Second The First Party in this case has no right to make demands in the financial sector.

Article 3

The First Party and The Second Party may terminate the employment agreement or employment relationship after a period of employment of 6 month commencing from **11 Januari 2024** with a deadline on (+/- 1 month) before when the employment agreement expires.

Article 4

If after the expiration of this agreement, The Second Party continues to be employment, his/her position without renewing this agreement, this employment agreement shall continue to be valid for an indefinite period. And the article 450 of the Commercial Code stated, that each party may terminate employment relationship at each Indonesian port where the ship is docked and where there the Ship Crew Sealing Officer are present, with a grace period of 3 X 24 hours. The rights and responsibilities of each Party I and Party II will continue as previous without any changes.

Article 5

- The First Party shall pay The Second Party salaries at the end of the month such as follow:

1. Basic Salary	: 1770	USD
2. Overtime	: 1239	USD
3. Leave pay	: 413	USD
4. Allowances	: 178	USD
5. Special Allowance	: USD	
6. Total Wages	: 3600	USD

 Plus other or social security and additions or periodic salary increases according to the regulations set by The First Party for The Second is in accordance with his/her position in the ship.
- The First Party is required to provide adequate food and beds for The Second Party according to their position on board.

Article 6

Pemerintah R.I keadaan tersebut diatas tidak boleh dijadikan alasan bagi Pihak II untuk memuatkan perjanjian atau hubungan kerja ini.

Pasal 14

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 menyetujui persetujuannya.

Pasal 15

Dengan menandatangani perjanjian kerja laut ini, maka semua perjanjian kerja laut yang sebelumnya di adakan oleh Pihak II dianggap tidak berlaku.

Pasal 16

- Perjanjian ini akan diatur dan tundak oleh Hukum Indonesia.
- Apabila terjadi suatu pertentangan antara versi bahasa Inggris dengan versi bahasa Indonesia dari Perjanjian ini, versi bahasa Indonesia yang akan berlaku sepanjang mengenai pertentangan tersebut.
- Para Pihak sepakat untuk menyelesaikan seluruh perselisihan, persolan, perbedaan penafsiran yang timbul dari Perjanjian ini dengan musyawarah. Dalam hal sengketa yang timbul berhubungan dengan Perjanjian ini yang tidak dapat diselesaikan secara musyawarah dalam waktu 60 (enam puluh) hari sejak salah satu Pihak menyampaikan kepada Pihak lainnya secara tertulis tentang sengketa tersebut, maka Para Pihak sepakat untuk menyelesaikan perselisihan melalui forum arbitrase pada Badan Arbitrase Nasional Indonesia (BANI) yang beralamat di Wahana Graha Lt. 1&2, Jl. Mampang Prapatan No. 2, Jakarta 12760, sesuai dengan aturan dan prosedur BANI yang berlaku. Dewan arbitrase terdiri dari tiga (3) arbiter yang diangkat berdasarkan prosedur BANI. Putusan arbitrase tersebut bersifat final dan mengikat Para Pihak.
- Tempat pelaksanaan arbitrase adalah di Jakarta, Indonesia dan bahasa yang digunakan selama proses arbitrase adalah Bahasa Indonesia.
- Seluruh hak dan kewajiban Para Pihak berdasarkan Perjanjian akan tetap berlaku selama proses penyelesaian sengketa.
- Putusan arbitrase bersifat final dan mengikat Para Pihak. Pertimbangan atas putusan yang diberikan dapat dimasukkan ke pengadilan mana pun yang memiliki yurisdiksi, atau permohonan dapat diajukan ke pengadilan tersebut untuk pengakuan yuridis atas putusan dan perintah penegakan hukum, jika kasusnya memungkinkan.
- Masing-masing Pihak akan membayar sendiri biaya dan pengeluarannya untuk arbitrase, kecuali jika diputuskan lain oleh arbitrase.

Pasal 17

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 Penyiil Awak Kapal setempat.

Demikian surat perjanjian lain ini dibuat pada hari dan tahun sebagaimana tersebut diatas dalam rangkap empat yang sama bunyinya yang asli diperuntukan penyiil Awak Kapal, tembusan lainnya untuk Pihak I, Pihak II dan Nakhoda Kapal.

Pihak I
The First Party


Kosim

 **PERTAMINA**
INTERNATIONAL SHIPPING

Pihak II
The Second Party


Basaki Adi Wulan

AN. KEPALA KANTOR KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DAN KELAYAKAN UTAMA TG. FRICK
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DAN KELAYAKAN UTAMA TG. FRICK



both onshore and onboard on the ship that is chartered or used by Government of the Republic of Indonesia or which is not chartered/leased used by the Government of the Republic of Indonesia, and such event or circumstances shall not operate as a reason for The Second Party to terminate the employment agreement or relationship.

Article 14

Other social security for The Second Party such as leave, health care etc. are regulated and determined by The First Party which shall refer to Government regulations of Republic of Indonesia and The Second Party hereby confirms its agreement.

Article 15

By signing this sea work agreement, all other term and condition on the previous agreement entered into by The Second Party shall not apply.

Article 16

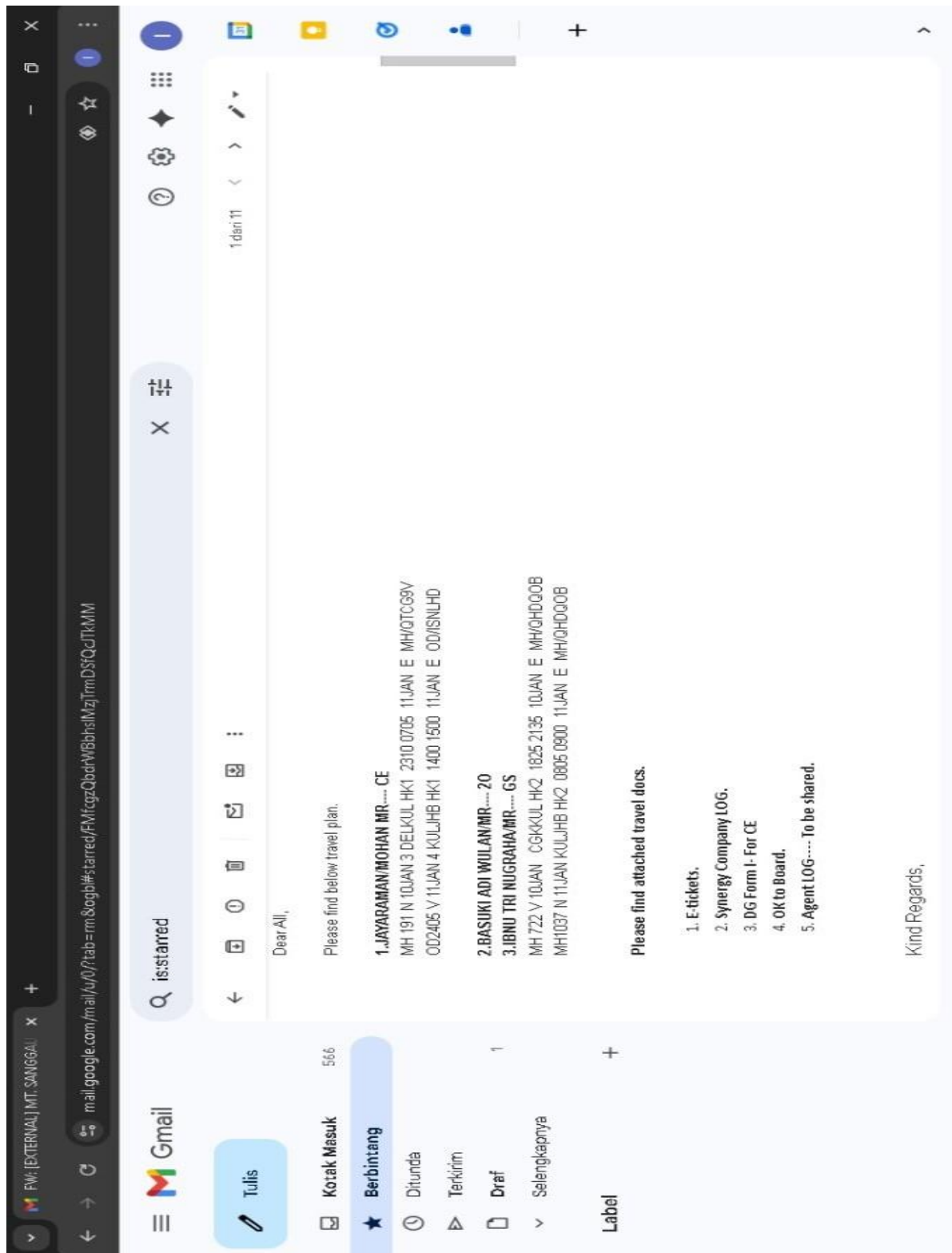
- This Agreement shall be governed by Indonesian Law.
- In case of a conflict exists between the English version and Indonesian version of this Agreement, the version in the Indonesian language prevails to the extent of the conflict.
- The Parties agree to resolve all disputes, issues, differences in interpretation arising from this Agreement by deliberation. In the event that a dispute arising in connection with this Agreement cannot be resolved by deliberation within 90 (ninety) days from the moment one of the Party submits to the other Party in writing about the dispute, the Parties agree to resolve the dispute through an arbitration forum at the Indonesian National Arbitration Board (BANI) located at Wahana Graha 1&2, Jl. Mampang Prapatan No. 2, Jakarta 12760, in accordance with BANI rules and procedures. The arbitral tribunal consists of three (3) arbitrators appointed under BANI procedures. The arbitral award is final and binding on the Parties.
- The venue for the arbitration is in Jakarta, Indonesia and the language used during the arbitration proceedings is Bahasa Indonesia.
- All rights and obligations of the Parties under the Agreement shall remain in force during the dispute resolution process.
- The arbitral award is final and binding on the Parties. Consideration of the award may be entered into any court of jurisdiction, or an application may be submitted to that court for juridical recognition of the award and order of law enforcement, if the case permits.
- Each Party shall pay its own costs and expenses for the arbitration, unless otherwise determined by the arbitration.

Article 17

If future, for some reason, it is deemed necessary to make amendments/additions to this sea employment agreement, it may be carried out at the direction of both parties before the local Crew Sealing Officer.

In witness whereof, this agreement is entered into on the day and year as mentioned above in four original duplicates in which one copy shall be kept by the Ship Crew Sealing Officer, and the other copies shall be kept by The First Party, The Second Party and Ship Captain.

Lampiran 7 Email Sign-on



FW: [EXTERNAL] MT. SANGGAU

mail.google.com/mail/u/0/?tab=rm&ogbi#starred/FMtcgQbdrWBbhsIMzjTmDSfQcITkMM

Tulis

Kotak Masuk566

Berbintang

Ditunda

Terkirim

Draf1

Selengkapnya

Label

is:starred

1 dan 11

FW: [EXTERNAL] MT. SANGGAU- TRAVEL PLAN- CREW CHANGE AT TANJUNG PELEPAS MALAYSIA

Kotak Masuk x

Maximus Aditya Kilmas<mk.maximus.kilmas@mitrakerja.pertamina.com>
kepada saya

13:59 (32 menit yang lalu)

From: Vaishakh Subash <vaishakh.s@synergymanning.com>
Sent: 10 January 2024 0:01
To: kathy@pwwms.sg; Tegar Anggriyanto <mk.tegar.anggriyanto@mitrakerja.pertamina.com>; Maximus Aditya Kilmas <mk.maximus.kilmas@mitrakerja.pertamina.com>; Subburayalu G <subbu.g@synergymanning.com>; Monika Stephen <monika.s@synergymanning.com>; Baminitha M <baminitha.m@synergymanning.com>; Sheetal Karunakaran <sheetal.k@synergymanning.com>; Sujith Giridharan <sujith.g@synergymanning.com>
Cc: Pertamina Synergy Crew <ptmsynccrew@synergymanning.com>; Dhruv Singh <dhrub.s@synergymanning.com>; Vaishakh Subash <vaishakh.s@synergymanning.com>
Subject: [EXTERNAL] MT. SANGGAU- TRAVEL PLAN- CREW CHANGE AT TANJUNG PELEPAS MALAYSIA

CAUTION: This email originated from outside of the organization. Do not click links or open attachments unless you recognize the sender and know the content is safe.

Dear All,

Please find below travel plan.

Lampiran 8 E-Ticket Keberangkatan Crew Yang Bersangkutan

Electronic Ticket Receipt		Booking ref:	QHDQOB	CheckMyTrip App
		Issue date:	09 JANUARY 24	Baggage
		Issuing Airline:	MALAYSIA AIRLINES	
		Ticket:	232-6072504400	
Traveler	Basuki Adi Wulan Mr (ADT)		Agency	JALHANSA TOURS AND TRAVELS LLC
				OFFICE 1808, LAKE CENTRAL TOWER
				P.O.BOX123874, BUSINESS BAY DUBAI
			Telephone	+971 4 5803271
			Fax	
			IATA	86217331
			Agent	1815

Itinerary

From	To	Flight	Class	Date	Departure	Arrival	Resa (1)	NVB(2)	NVA(3)	Last check-in	Baggage (4)	Seat
Wednesday 10 January 2024												
JAKARTA INTL	KUALA LUMPUR	MH0722	V	10Jan	18:25	21:35	Ok				40K	
Terminal 3	Terminal 1											
Operated by		MALAYSIA AIRLINES				Fare Basis			VFLOWID/SEA			
Equipment		Boeing 737-800 (Winglets)				Marketed by			MALAYSIA AIRLINES			
Flight Meal		Meal							Duration		02:10 (Non Stop)	
Thursday 11 January 2024												
KUALA LUMPUR	JOHOR BAHRU	MH1037	N	11Jan	08:05	09:00	Ok				40K	
Terminal 1												
Operated by		MALAYSIA AIRLINES				Fare Basis			NFLOWMY/SEA			
Equipment		Boeing 737-800 (Winglets)				Marketed by			MALAYSIA AIRLINES			
Flight Meal		Meal							Duration		00:55 (Non Stop)	

(1) Ok = confirmed (2)NVB= Not valid before (3)NVA= Not valid after(4) Each passenger can check in a specific amount of baggage at no extra cost as indicated above in the column baggage.

At check-in, you must show a photo ID.

Receipt

Name : Basuki Adi Wulan Mr (ADT)
Ticket number : 232 6072504400
Issuing Airline and date : MALAYSIA AIRLINES 09Jan24
Restriction(s)/Endorsements : NONEND-SUBJ TO PENALTY

The fare that applies on the date of purchase is only valid for the entire itinerary and the specific travel dates mentioned on the ticket.

FLIGHT(S) CALCULATED AVERAGE CO2 EMISSIONS IS 133.11 KG/PERSON
SOURCE: ICAO CARBON EMISSIONS CALCULATOR
<http://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx>

Our company wishes you a very pleasant trip.
This document establishes the creation of your electronic ticket(s) in our computer systems.
For further information, please contact us.

Carriage and other services provided by the carrier are subject to conditions of carriage, which are hereby incorporated by reference. These conditions may be obtained from the issuing carrier. The itinerary/receipt constitutes the passenger ticket for the purposes of article 3 of the Warsaw convention, except where the carrier delivers to the passenger another document complying with the requirements of article 3. Passengers on a journey involving an ultimate destination or a stop in a country other than the country of departure are advised that international treaties known as the Montreal convention, or its predecessor, the Warsaw convention, including its amendments (the Warsaw convention system), may apply to the entire journey, including any portion thereof within a country. For such passengers, the applicable treaty, including special contracts of carriage embodied in any applicable tariffs, governs and may limit the liability of the carrier. These conventions govern and may limit the liability of air carriers for death or bodily injury or loss of or damage to baggage, and for delay.

The carriage of certain hazardous materials, like aerosols, fireworks, and flammable liquids, aboard the aircraft is forbidden. If you do not understand these restrictions, further information may be obtained from your airline.

Data Protection Notice: Your personal data will be processed in accordance with the applicable carrier's privacy policy and, if your booking is made via a reservation system provider (GDS), with its privacy policy. These are available at <http://www.iatatravelcenter.com/privacy> or from the carrier or GDS directly. You should read this documentation, which applies to your booking and specifies, for example, how your personal data is collected, stored, used, disclosed and transferred.(applicable for interline carriage)

Electronic Ticket Receipt			
Booking ref:		TJIALV	CheckMyTrip.App
Issue date:		10 JANUARY 24	Baggage
Airline booking ref:		OD/NAQOCL	
Issuing Airline:		BATIK AIR MALAYSIA	
Ticket:		816-6072504606	
Traveler	Basuki Adi Wulan Mr (ADT)		Agency
			JALHANSA TOURS AND TRAVELS LLC OFFICE 1808, LAKE CENTRAL TOWER P.O.BOX123874, BUSINESS BAY DUBAI Telephone +971 4 5803271 Fax IATA 86217331 Agent 0003

Itinerary

From	To	Flight	Class	Date	Departure	Arrival	Resa (1)	NVB(2)	NVA(3)	Last check-in	Baggage (4)	Seat
Wednesday 10 January 2024												
JAKARTA INTL	KUALA LUMPUR	OD0317	X	10Jan	23:59	03:30	Ok	10Jan	10Jan		20K	
Terminal 2	Terminal 1					Fare Basis			XOWID			
Operated by		BATIK AIR MALAYSIA				Marketed by			BATIK AIR MALAYSIA			
Equipment		Boeing 737-800				Arrival Day+1			Duration		02:31 (Non Stop)	
Flight Meal		Food for purchase										

(1) Ok = confirmed (2) NVB = Not valid before (3) NVA = Not valid after (4) Each passenger can check in a specific amount of baggage at no extra cost as indicated above in the column baggage.

At check-in, you must show a photo ID.

Receipt

Name : Basuki Adi Wulan Mr (ADT)
Ticket number : 816 6072504606
Issuing Airline and date : BATIK AIR MALAYSIA 10Jan24
Restriction(s)/Endorsements : FOOD FOR PURCHASE

The fare that applies on the date of purchase is only valid for the entire itinerary and the specific travel dates mentioned on the ticket.

FLIGHT(S) CALCULATED AVERAGE CO2 EMISSIONS IS 95.77 KG/PERSON
SOURCE: ICAO CARBON EMISSIONS CALCULATOR
<http://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx>

Our company wishes you a very pleasant trip.
This document establishes the creation of your electronic ticket(s) in our computer systems.
For further information, please contact us.

Carriage and other services provided by the carrier are subject to conditions of carriage, which are hereby incorporated by reference. These conditions may be obtained from the issuing carrier. The itinerary/receipt constitutes the passenger ticket for the purposes of article 3 of the Warsaw convention, except where the carrier delivers to the passenger another document complying with the requirements of article 3. Passengers on a journey involving an ultimate destination or a stop in a country other than the country of departure are advised that international treaties known as the Montreal convention, or its predecessor, the Warsaw convention, including its amendments (the Warsaw convention system), may apply to the entire journey, including any portion thereof within a country. For such passengers, the applicable treaty, including special contracts of carriage embodied in any applicable tariffs, governs and may limit the liability of the carrier. These conventions govern and may limit the liability of air carriers for death or bodily injury or loss of or damage to baggage, and for delay.

The carriage of certain hazardous materials, like aerosols, fireworks, and flammable liquids, aboard the aircraft is forbidden. If you do not understand these restrictions, further information may be obtained from your airline.

Data Protection Notice: Your personal data will be processed in accordance with the applicable carrier's privacy policy and, if your booking is made via a reservation system provider (GDS), with its privacy policy. These are available at <http://www.iatatravelcenter.com/privacy> or from the carrier or GDS directly. You should read this documentation, which applies to your booking and specifies, for example, how your personal data is collected, stored, used, disclosed and transferred. (applicable for interline carriage)

Powered by

AMADEUS

Electronic Ticket Receipt			
Booking ref:		TJIALV	CheckMyTrip App
Issue date:		10 JANUARY 24	Baggage
Issuing Airline:		MALAYSIA AIRLINES	
Ticket:		232-6072504607	
Traveler	Basuki Adi Wulan Mr (ADT)	Agency	JALHANSA TOURS AND TRAVELS LLC OFFICE 1808, LAKE CENTRAL TOWER P.O.BOX123874, BUSINESS BAY DUBAI
		Telephone	+971 4 5803271
		Fax	
		IATA	86217331
		Agent	0003

Itinerary

From	To	Flight	Class	Date	Departure	Arrival	Resa (1)	NVB(2)	NVA(3)	Last check-in	Baggage (4)	Seat
Thursday 11 January 2024												
KUALA LUMPUR	JOHOR BAHRU	MH1037	V	11Jan	08:05	09:00	Ok					40K
Terminal 1						Fare Basis		VFLOWMY/SEA				
Operated by		MALAYSIA AIRLINES				Marketed by		MALAYSIA AIRLINES				
Equipment		Boeing 737-800 (Winglets)						Duration		00:55 (Non Stop)		
Flight Meal		Meal										

(1) Ok = confirmed (2) NVB = Not valid before (3) NVA = Not valid after (4) Each passenger can check in a specific amount of baggage at no extra cost as indicated above in the column baggage.

At check-in, you must show a photo ID.

Receipt

Name : Basuki Adi Wulan Mr (ADT)
Ticket number : 232 6072504607
Issuing Airline and date : MALAYSIA AIRLINES 10 Jan 24
Restriction(s)/Endorsements : NONEND-SUBJ TO PENALTY

The fare that applies on the date of purchase is only valid for the entire itinerary and the specific travel dates mentioned on the ticket.

FLIGHT(S) CALCULATED AVERAGE CO2 EMISSIONS IS 37.33 KG/PERSON
SOURCE: ICAO CARBON EMISSIONS CALCULATOR
<http://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx>

Our company wishes you a very pleasant trip.
This document establishes the creation of your electronic ticket(s) in our computer systems.
For further information, please contact us.

Carriage and other services provided by the carrier are subject to conditions of carriage, which are hereby incorporated by reference. These conditions may be obtained from the issuing carrier. The itinerary/receipt constitutes the passenger ticket for the purposes of article 3 of the Warsaw convention, except where the carrier delivers to the passenger another document complying with the requirements of article 3. Passengers on a journey involving an ultimate destination or a stop in a country other than the country of departure are advised that international treaties known as the Montreal Convention, or its predecessor, the Warsaw Convention, including its amendments (the Warsaw Convention system), may apply to the entire journey, including any portion thereof within a country. For such passengers, the applicable treaty, including special contracts of carriage embodied in any applicable tariffs, governs and may limit the liability of the carrier. These conventions govern and may limit the liability of air carriers for death or bodily injury or loss of or damage to baggage, and for delay.

The carriage of certain hazardous materials, like aerosols, fireworks, and flammable liquids, aboard the aircraft is forbidden. If you do not understand these restrictions, further information may be obtained from your airline.

Data Protection Notice: Your personal data will be processed in accordance with the applicable carrier's privacy policy and, if your booking is made via a reservation system provider (GDS), with its privacy policy. These are available at <http://www.iatatravelcenter.com/privacy> or from the carrier or GDS directly. You should read this documentation, which applies to your booking and specifies, for example, how your personal data is collected, stored, used, disclosed and transferred. (applicable for interline carriage)

Powered by
AMADEUS



10TH JANUARY 2024

TO WHOM IT MAY CONCERN

Dear Sir/Madam,

REF: LETTER OF GUARANTEE AND OK TO BOARD

We wished to inform you that the following gentlemen will be travelling to Malaysia on 10-January-24 from Indonesia to sign on to the vessel **SANGGAU**.

No	Name	Rank	Nationality	D.O.B	No. passport	Exp Passport	No. seaman book
1	BASUKI ADI WULAN	2 ND OFFICER	INDONESIA	25-MAR-1986	C6977740	27-AUG-2025	F189162

Flight Details

CGK / KUL OD 317 10-JAN-2024 – 23:59HRS - 11-JAN-2024- 03:3HRS.

We undertake to arrange the arrival formalities on arrival at KLIA, Kuala Lumpur, Malaysia on behalf of our principal and to bear all the expenses incurred to join the vessel at Tg Pelepas, Malaysia.

We highly appreciate your assistance on this matter.

Your faithfully



MOHAMAD FARID ABDUL NAIM

SOUTH POINT MARSERV

25.03A, Level 25, Johor Bahru City Square Office Tower, 106-108 Jalan Wong Ah Fook, 80000 Johor Bahru, Malaysia
T: +6 03 3310 0000 | E: agency@southpointgroup.com



OUR REF:
SMRSP/56/111
09th JANUARY 2024
CHENNAI, INDIA

TO WHOM EVER IT MAY CONCERN

DEAR SIR/MADAM

ON INSTRUCTION FROM OUR PRINCIPLES, SYNERGY MARITIME RECRUITMENT SERVICE PVT LTD, WE ARE SENDING THE FOLLOWING SEAFARER TO JOIN OUR MANAGED VESSEL **MT. SANGGAU AT TANJUNG PELEPAS MALAYSIA ON 11TH JANUARY 24.**

RANK	NAME OF SEAFARER	PASSPORT NO	NATIONALITY
SECOND OFFICER	BASUKI ADI WULAN	C6977740	INDONESIA

THE SEAFARER IS TRAVELLING AS PER THE FOLLOWING FLIGHT SCHEDULE:

1.BASUKI ADI WULAN/MR

OD 317 X 10JAN CGKKUL HK1 2359 0330 11JAN E OD/NAQOCL
MH1037 V 11JAN KULJHB HK1 0805 0900 11JAN E MH/TJIALV

THEY WILL BE RECEIVED BY THE SHIP'S AGENT ON ARRIVAL PORT, WHO WILL ASSIST THEM TO JOIN THE SAID VESSEL.THE AGENT'S FULL STYLE IS AS FOLLOWS:



Sharmila Chandra
M: +60167651390
25.03A, Level 25, Johor Bahru City Square Office Tower, 106-108, Jalan Wong Ah Fock, 80000 Johor Bahru,
Johor, Malaysia
[Email Disclaimer](#)

YOURS SINCERELY

FOR AND BEHALF OF SYNERGY MARITIME RECRUITMENT PRIVATE LIMITED

M. JAMES ANAND

FLEET MANAGER – MANNING. LANDLINE: +91-44-4050777

Lampiran 9 *Crewlist*CREW LIST
(IMO Form 5)

Arrival				Departure			
1.1 Name of Ship MT. Saugau				1.3 Call Sign YBIFZ			
2. Port of Arrival Cilacap, Indonesia				4. Flag State of Ship Indonesia			
1.2 IMO Number 9746059				5. Last Port of Call Basamuk, Papua New Guinea			
3. Date of Arrival 25-Jul-2024				6. Nature & No. of Identity Document (Passport)			
11. Nationality				Nature & No. of Identity Document (Seaman's Book)			
12. Date & Place of Birth				Seaman's Book Expiry Date			
10. Sex				Date of Joining			
9. Rank or Rating				Place of Joining			
8. Given Name							
8. Family Name							
7. SNo	8. Family Name	8. Given Name	9. Rank or Rating	10. Sex	11. Nationality	12. Date & Place of Birth	13. Date of Birth
1.	Nataraj	Kumaresan	Master	Male	India	03-Jan-88	Erode Tamil Nadu, India
2.	Singh	Surinder Pal	Chief Officer	Male	India	31-Mar-83	Jammu and Kashmir, India
3.	Basuki	Adi Wulan	2nd Officer	Male	Indonesia	25-Mar-86	Klaten, Indonesia
4.	Muhammad	Rifky	3rd Officer	Male	Indonesia	26-Jun-90	Semarang, Indonesia
5.	Patnalk	Sambit Kumar	Chief Engineer	Male	India	16-Jun-73	Cuttack Odisha, India
6.	Andi	Perdana Putra	2nd Engineer	Male	Indonesia	30-Oct-82	Palembang, Indonesia
7.	Rudolf	Valentino	3rd Engineer	Male	Indonesia	21-Jul-84	Cirebon, Indonesia
8.	Yasy	Kurniawan	4th Engineer	Male	Indonesia	02-Nov-94	Sragen, Indonesia
9.	Rizki	Amalia	Electrician	Male	Indonesia	18-Sep-82	Jakarta, Indonesia
10.	Abdul	Majid	Boatswain	Male	Indonesia	09-Apr-83	Bangkalam, Indonesia
11.	Janri	Sipayung	Pumpman	Male	Indonesia	27-Jan-88	Sinar Baru, Indonesia
12.	Nana	Priatna Setady	Able Seaman - A	Male	Indonesia	30-Dec-83	Cirebon, Indonesia
13.	Darmendra	Sitepu	Able Seaman - B	Male	Indonesia	05-Jun-80	Medan, Indonesia
14.	Koes	Wienarso	Able Seaman - C	Male	Indonesia	30-Jul-72	Ambon, Indonesia
15.	Achmad	Afada Silmi	Ordinary Seaman	Male	Indonesia	20-Dec-96	Rembang, Indonesia
16.	Ponco	Agus Wantoro	Fitter	Male	Indonesia	13-Aug-78	Surabaya, Indonesia
17.	Soleman	Tatengkeng	Oiler - A	Male	Indonesia	25-Sep-75	Tahuna, Indonesia
18.	Deny	Christianto Rumingding	Oiler - B	Male	Indonesia	11-Jun-92	Seriti, Indonesia
19.	Arifin	Syahruddin	Oiler - C	Male	Indonesia	02-Dec-81	Balabatu, Indonesia
20.	Arief	Resli	Cook	Male	Indonesia	01-Apr-86	Saga, Indonesia
21.	Ibnu	Tri Nugraha	Measman	Male	Indonesia	23-Jun-03	Cilacap, Indonesia
22.	Muhammad	Fahmi Pratama	Deck Cadet	Male	Indonesia	27-Aug-03	Bandung, Indonesia



29-Jul-2024

12. Date & Signature by Master,
Authorized Agent or OfficerCapt. Kumaresan Nataraj
Master

Lampiran 10 Crew Matrix

PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING CREW COC AND COP MATRIX														
PT. PERTAMINA INTERNATIONAL SHIPPING CREW COC AND COP MATRIX			Regulation		Rank	Master	Chief Engineer	Chief Officer	Second Engineer	Second Officer	Third Officer	Trainee Officer	Gas Engineer	Th Engi
	Name of Certificate/ Document	STCW 2010, as amended	Min Validity	Revalidation	ANT-I/II*	ATT-I/II*	ANT-II	ATTII	ANTII/III	ANTII/III	ANTII/III	ATTII/III	ATT	
HEALTH	Pre Joining Medical Test	MLC 2006	12 Month	2 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Drug and Alcohol Test	MLC 2006	Each Contract	Each Cont	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Yellow Fever	Int Health	12 Month	Lifetimes	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
TRAVEL	Seamen's Book (SIRB/CDC)	ILO 108	12 Month	3 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Passport	Immigration art.24	12 Month	5 - 10 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
STCW MANDATORY	Certificate of Competency (ANT/ATT + ENDORSEMENT)	II / III	12 Month	5 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Able Seafarer Deck/Engine Program	I/II	12 Month	5 Yr										
	Ratings Forming Navigation /Engineering Watch	I/II	12 Month	5 Yr										
	Basic Safety Training (BST)	A-VI/1	12 Month	5 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat (PSCRB)	A-VI/2(1-4)	12 Month	5 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Advanced Fire Fighting (AFF)	A-VI/3	12 Month	5 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Medical First Aid (MEFA)	A-VI/4(1-3)	12 Month	5 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Medical Care (MC)	A-VI/4.4-6	12 Month	5 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Ship Security Officer (SSO)	A-VI/5	12 Month	5 Yr	C	C	C	P	C	C	C	C	P	C
	Security Awareness Training (SAT)	A-VI/6(1-4)	12 Month	5 Yr	P	P	P	P	P	P	P	C	P	C
	Seafarers With Designated Security Duties (SDSD)	A-VI/6(1-4) & (6-8)	12 Month	5 Yr	P	P	P	P	P	P	P	C	P	C
	GMDSS	A-IV/2	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	GMDSS Endorsement	IV/2	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	ARPA Simulator	A-II/1.5, A-IV/2.2 & IMO-1.08	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	RADAR Simulator	A-II/1.5, A-IV/2.2 & IMO-1.08	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	GOC/ORU	IV/2	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	Operational Use of Ecdia Training Programme (General ECDIS)	A-II/1.5, A-IV/2.2 & IMO 1.27	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	Bridge Resource Management (BRM)	A-VIII, B-VIII, B-I/12	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	Engine Room Resources Management (ERRM)	A-III/1-2-3, A-VIII/2, B-VIII/2	12 Month	5 Yr		C		C					C	C
	Electro Technical Officer (COC-ETO)	Reg. III/6	12 Month	5 Yr										
	Marine High Voltage (MHV)		12 Month	5 Yr										
	Dangerous, Hazardous & Harmful Cargoes Training Programme (IMDG Code)	A-II/2 & B-V/b, B-V/c	12 Month	5 Yr	C	P	C	P	C	C	C	C		
STCW NON-MANDATORY	BTDC	A-V/1-1(2)	12 Month	NA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Advanced Training For Oil Tanker Cargo Operations (AOT)	A-V/1-1-2	12 Month	NA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	Liquid Cargo Handling Simulator (O)	V/1-1-2	12 Month	NA	P		P		P	P	P	P		
	Advanced Training For Chemical Tanker Cargo Operations (ACT)	A-V/1-1-3(6)	12 Month	NA	C	C	C	C	C	C	C	C	C*	C
	Liquid Cargo Handling Simulator (C)	V/1-1-3	12 Month	NA	P		P		P	P	P	P		
	Basic Liquid Gas Tanker Training (BLGT)	V/1-2 (2)	12 Month	NA	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C
	Advanced Liquified Gas Tanker C Endorsement	V/1-2 (4)	12 Month	NA	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C*	C
	Liquid Cargo Handling Simulator (LPG)	V/1-2-2	12 Month	NA	P		P		P	P	P	P		
	Specific ECDIS	I/14	12 Month	5 Yr	C		C		C	C	C	C		
	Ship Simulator and Bridge Team work	IMO 1.22	12 Month	3 Yr	C (M)		C (M)		C (O)	C (O)	C (O)	C (O)		
STCW NON-MANDATORY	Engine Room Simulator (ERS)	IMO 2.07	12 Month	3 Yr	C		C		C	C	C	P		C
	Chemical Tanker Cargo and Ballast Handling Simulator	IMO 1.37	12 Month	3 Yr	C		C		C	C	C	P		
	Oil Tanker Cargo and Ballast Handling Simulator	IMO 2.06	12 Month	3 Yr	C		C		C	C	C	P		
	Ship Safety Officer Training (SSOT)	-II/2 & A/III/2, IMO Res. A 74	12 Month	3 Yr	C		C		P	P	P	P		
	Ship Handling And Maneuvering Training (SHMT)	-II/2 & A/III/2, IMO Res. A 74	12 Month	3 Yr	C		C		P	P	P	P		
	International Safety Management Code (ISM Code)	ISM CODE	12 Month	3 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	CODK Certificate	MLC 2006 Reg 3.2 Std A3.2 Guid B3.2	12 Month	3 Yr										
	Welding Certificate	Company Req. & BNSP	12 Month	3 Yr										
	Marine Accident Incident & Investigation (MAII)	Company Mandatory	12 Month	3 Yr	C	C	C	C	P	P	P	P		
	Basic Maritime English	Company Mandatory	12 Month	3 Yr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
STCW NON-MANDATORY	Basic International Code of Safety for Ship Using Gases or other Low-flashpoint Fuel IGF Code Training*	A-V/3-1	12 Month	3 Yr	C	C	C	C	P	P	P	P	P	P
	Advanced International Code of Safety for Ship Using Gases or other Low-flashpoint Fuel IGF Code Training*	A-V/3-2	12 Month	3 Yr	C	C	C	C	P	P	P	P	P	P
	Before Joining Ship Training	-	Each Contr	Each Contr	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C

Note :

C Compulsory

P Preferable

* Is Compulsory for Ship Using Gases or other Low-Flashpoint Fuel LNG Vessel

C* According to Ship Specific exp (Gas Tanker)

Other Non-Mandatory Training Are Available on board Ocean Learning Platform Matrix

M

O

Management level

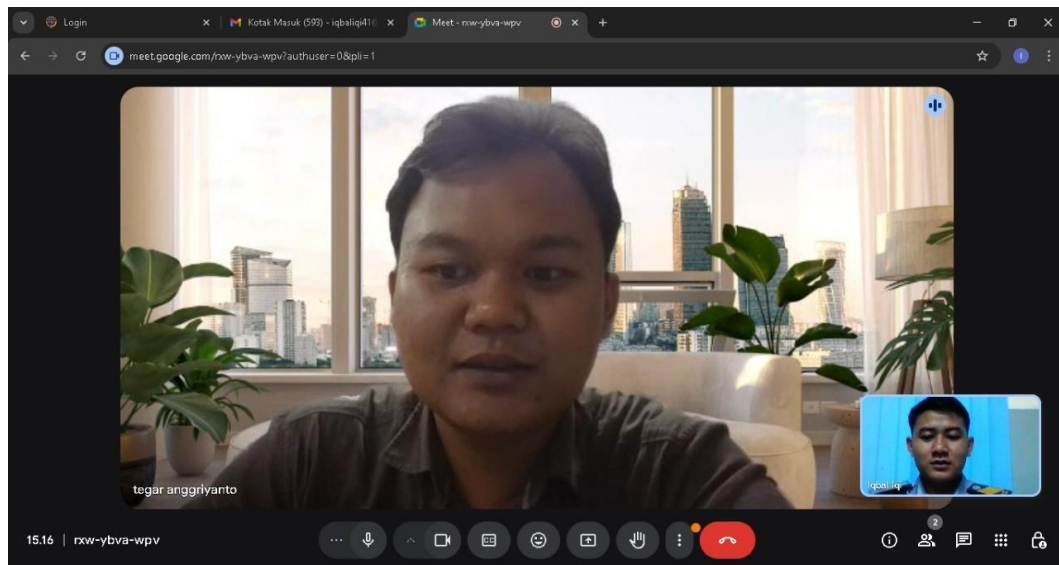
Operational level

ASDP : Able Seafarer Deck Proficiency

ASEP : Able Seafarer Engine Proficiency

management level (applies to senior officers); operational level (applies to junior officers); and support level (applies to ratings forming part of a navigational or engine watch)

Lampiran 12 Wawancara dengan PIC *Crewing Officer*



Lampiran 13 Wawancara dengan jr. administrasi *Crewing*



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Iqbal Latif Ramadhan
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kendal, 2 Desember 2002
3. NIT : 582111338250 K
4. Kewarganegaraan : WNI
5. Agama : Islam
6. Jenis Kelamin : Laki-laki
7. Golongan Darah : -
8. Alamat : PRM Montongsari Indah No.38 Rt.002,
Rw.006, Kec. Weleri, Kab. Kendal.
9. Nama Orang tua :
Ayah : Juara
Ibu : Herni Wati
10. Riwayat Pendidikan :
SD : SDIT ULUL ALBAAB Weleri
SMP : MTs Darul Amanah
SMK : MA Darul Amanah
Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
11. Praktik Darat :
Perusahaan : PT Pertamina *International Shipping*
Posisi : *Crewing*
Masa Praktik : 1 Agustus 2023 – 1 Juli 2024