



**ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN AWAK KAPAL
GUNA KELANCARAN *CREW CHANGE*
DI PT DEWI SRI MARITIM**

SKRIPSI

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

Oleh

**DAMAR NIRWANA ABIYASA
NIT. 582111338255 K**

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

2025

HALAMAN PERSETUJUAN

**“ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN AWAK KAPAL
GUNA KELANCARAN *CREW CHANGE*
DI PT DEWI SRI MARITIM”**

DISUSUN OLEH:

DAMAR NIRWANA ABIYASA

NIT. 582111338255 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2025

Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.

Pembina (IV/a)

NIP. 19850731 200812 2 002

AGUS LEONARD TOGATOROP, S.SiT., M.Si

Penata (III/c)

NIP. 19840815 200712 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

FAJAR TRANSELASI, S.Tr., M.AP

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Keterlambatan Pengiriman Awak Kapal Guna Kelancaran *Crew Change* Di PT Dewi Sri Maritim” karya,

Nama : Damar Nirwana Abiyasa

NIT : 582111338255 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,

PENGUJI

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

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

Penguji III : **IRMA SHINTA DEWI, S.S., M.Pd.**
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19730713 199803 2 003

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 : Damar Nirwana Abiyasa

NIT : 582111338255 K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul “Analisis Ketelambatan Pengiriman Awak Kapal Guna Kelancaran *Crew Change* Di PT Dewi Sri Maritim”

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

Semarang,
Yang membuat pernyataan,



Damar Nirwana Abiyasa
NIT. 582111338255 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO:

1. "Karena sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan." (QS Al Insyirah:5)
2. "Bermimpilah setinggi langit. Jika engkau jatuh, engkau akan jatuh di antara bintang-bintang." (Ir. Soekarno)

PERSEMBAHAN:

1. Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia-Nya penulis diberikan nikmat sehat sehingga bisa melaksanakan penelitian hingga akhirnya skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik dan tepat waktu,
2. Kedua orang tua yang saya cintai, Bapak Sukoso Sally dan Ibu Aprillia Kartika Sari serta Adik Diandra Madina Andarwulan yang selalu mendoakan dan memberi dukungan yang tiada henti.
3. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. dan Bapak Agus Leonard Togatorop, S.Sit, M.Si selaku dosen pembimbing yang dengan sabar membimbing penulis dalam proses penyelesaian skripsi ini.
4. Meiliza Gustiani Suhita yang selalu menemani, membantu, dan mendukung dalam suka dan duka penulisan ini.
5. Seluruh rekan – rekan angkatan LVIII, K8D, dan Zona JABODETABEK yang selalu memberikan semangat setiap hari.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Keterlambatan Pengiriman Awak Kapal Guna Kelancaran Proses *Crew Change* Di PT. Dewi Sri Maritim”. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Skripsi ini dapat diselesaikan tidak lepas dari bantuan dan kerjasama dengan pihak lain. Oleh karena itu, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada :

1. Dr. Ir. Mafrisal, M.T., M.Mar.E., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di PIP Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang telah memberikan arahan, dorongan, dan semangat selama penyusunan skripsi.
3. Bapak Agus Leonard Togatorop, S.Sit., M.SI, selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan bimbingan, dukungan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi.
4. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.AP., selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah menyetujui dan membantu proses penyusunan skripsi.

5. Pimpinan beserta karyawan di PT. Dewi Sri Maritim yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian dan praktik di kantor.
6. Orang tua tercinta yang telah memberikan dukungan moral dan spiritual kepada penulis selama penyusunan skripsi.
7. Pemilik NRP 464211108 yang senantiasa menemani dalam suka dan duka penulisan ini.
8. Semua pihak dan rekan-rekan Angkatan LVIII yang telah memberikan masukan, arahan, dan kebersamaan selama proses penyusunan skripsi.

Teriring harapan dan doa semoga Allah SWT membalas amal kebaikan dari seluruh pihak tersebut. Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran membangun dalam menyempurnakannya. Semoga hasil penelitian ini bermanfaat bagi semua pihak terutama dalam rangka mengembangkan pengetahuan di dunia pelayaran.

Semarang, 30 Juli 2025
Penulis,



DAMAR NIRWANA ABIYASA
NIT. 582111338255 K

ABSTRAKSI

Abiyasa, Damar Nirwana. 2025. “*Analisis Keterlambatan Pengiriman Awak Kapal Guna Kelancaran Crew Change Di PT Dewi Sri Maritim*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd., Pembimbing II: Agus Leonard Togatorop, S.SiT., M.Si.

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh keterlambatan proses pergantian awak kapal (*crew change*) di PT. Dewi Sri Maritim yang berdampak pada kelancaran operasional kapal dan efisiensi perusahaan. *Crew change* merupakan kegiatan krusial yang harus dilakukan secara tepat waktu, namun dalam praktiknya mengalami berbagai hambatan administratif dan teknis. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja penyebab terjadinya keterlambatan *crew change* pada PT. Dewi Sri Maritim, dampak yang terjadi jika *crew change* mengalami keterlambatan dan bagaimana strategi yang dilakukan untuk mencegah keterlambatan kegiatan *crew change*.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif dengan metode pengumpulan data observasi, wawancara, serta studi dokumentasi. Pengujian keabsahan data dilakukan dengan teknik triangulasi sumber, yaitu membandingkan data yang diperoleh dari berbagai narasumber seperti manning department staff dan development department staff PT. Dewi Sri Maritim, serta hasil observasi langsung di lapangan. Teknik analisis data yang digunakan melibatkan tahapan reduksi data, penyajian data, dan verifikasi data, serta didukung dengan pemetaan menggunakan diagram fishbone.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keterlambatan *crew change* disebabkan oleh keterlambatan proses revalidasi sertifikat pelaut, pelaksanaan medical check-up yang terlalu dekat dengan waktu keberangkatan, serta kurangnya personel yang bertugas memantau dan memverifikasi dokumen. Keterlambatan dapat menyebabkan banyak kerugian yang akan berdampak pada perusahaan maupun awak kapal. Upaya yang dapat dilakukan dengan penerapan sistem manajemen awak kapal berbasis teknologi untuk meminimalkan keterlambatan di masa mendatang.

Kata Kunci: Analisis, keterlambatan, *crew change*, awak kapal

ABSTRACT

Abiyasa, Damar Nirwana. 2025. *“Analysis of Crew Deployment Delays for the Smooth Implementation of Crew Change at PT Dewi Sri Maritim”*. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Department, Semarang Merchant Marine Polytechnic. Advisor I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd., Advisor II: Agus Leonard Togatorop, S.SiT., M.Si.

This research is motivated by delays in the crew change process at PT. Dewi Sri Maritim, which affect the smooth operation of ships and the company's overall efficiency. Crew change is a crucial activity that must be carried out on time; however, in practice, it often faces various administrative and technical obstacles. This study aims to identify the factors contributing to delays in crew change operation at PT. Dewi Sri Maritim, to examine the impacts resulting from such delays, and to analyze the strategies implemented to prevent delays in crew change activities.

The research method used is descriptive qualitative, with data collection techniques including observation, interviews, and documentation studies. To ensure the validity of the data, source triangulation was applied by comparing information obtained from various informants, such as the manning department staff and development department staff of PT. Dewi Sri Maritim, as well as through direct field observations. The data analysis technique involved three main stages: data reduction, data presentation, and verification, and was supported by fishbone diagram mapping.

The results show that crew change delays are caused by late revalidation of seafarers' certificates, medical check-ups conducted too close to the departure date, and a lack of personnel responsible for monitoring and verifying documents. These delays can result in significant losses for both the company and crew members. The study recommends implementing a technology-based crew management system to minimize delays in the future.

Keywords: *analysis, delay, crew change, ship crew*

DAFTAR ISI

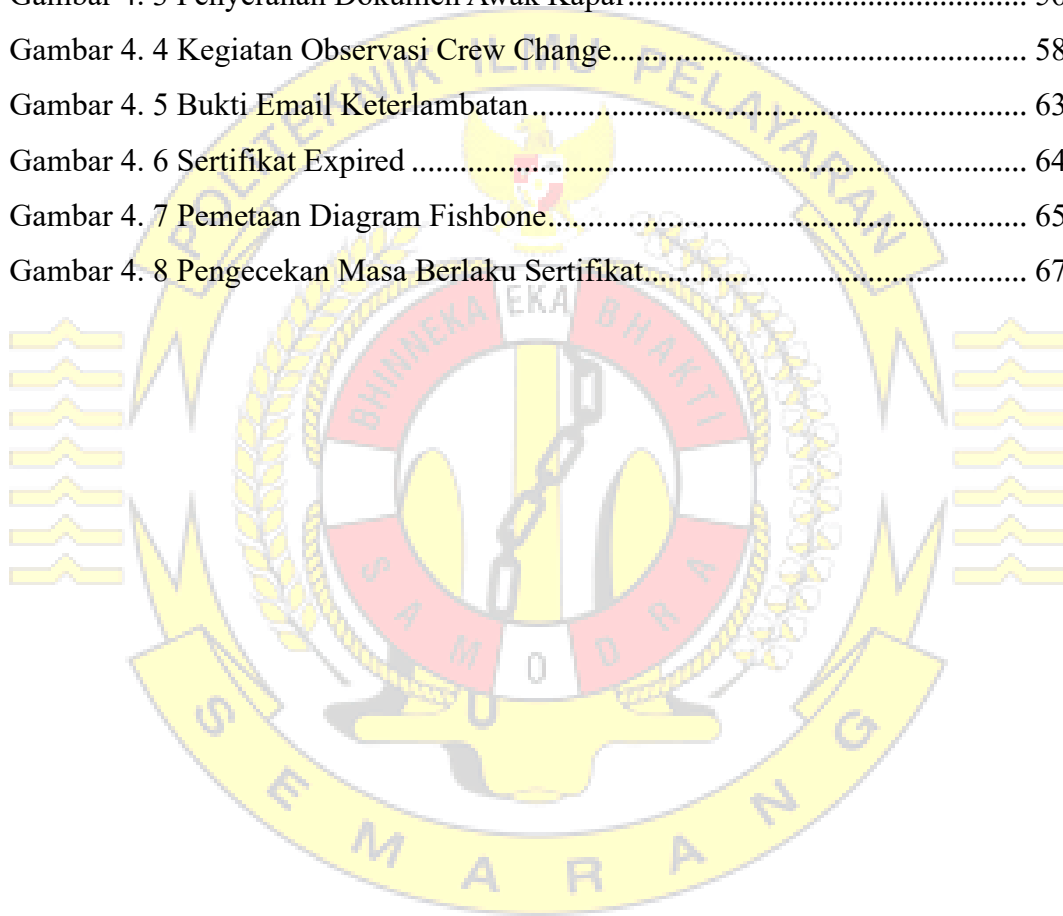
SKRIPSI.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	6
C. Rumusan Masalah.....	6
D. Tujuan Penelitian.....	6
E. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI.....	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Penelitian.....	25
BAB III METODE PENELITIAN.....	27
A. Metode Penelitian.....	27
B. Tempat Penelitian.....	28
C. Sampel Sumber Data Penelitian/ Informan.....	29
D. Teknik Pengumpulan Data.....	30
E. Instrumen Penelitian.....	35
F. Teknik Analisis Data.....	40
G. Pengujian Keabsahan Data.....	45
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	47
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	47

B. Deskripsi Data.....	49
C. Temuan.....	56
D. Pembahasan Hasil Penelitian	64
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	71
A. Simpulan	71
B. Keterbatasan Penelitian.....	72
C. Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA.....	74
LAMPIRAN.....	76



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian	26
Gambar 3. 1 Gambar Diagram Tulang Ikan (Fishbone)	43
Gambar 3. 2 Triangulasi Sumber	46
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT Dewi Sri Maritim.....	52
Gambar 4. 2 Seaferer Assignment Checklist.....	55
Gambar 4. 3 Penyerahan Dokumen Awak Kapal	56
Gambar 4. 4 Kegiatan Observasi Crew Change.....	58
Gambar 4. 5 Bukti Email Keterlambatan	63
Gambar 4. 6 Sertifikat Expired	64
Gambar 4. 7 Pemetaan Diagram Fishbone.....	65
Gambar 4. 8 Pengecekan Masa Berlaku Sertifikat.....	67



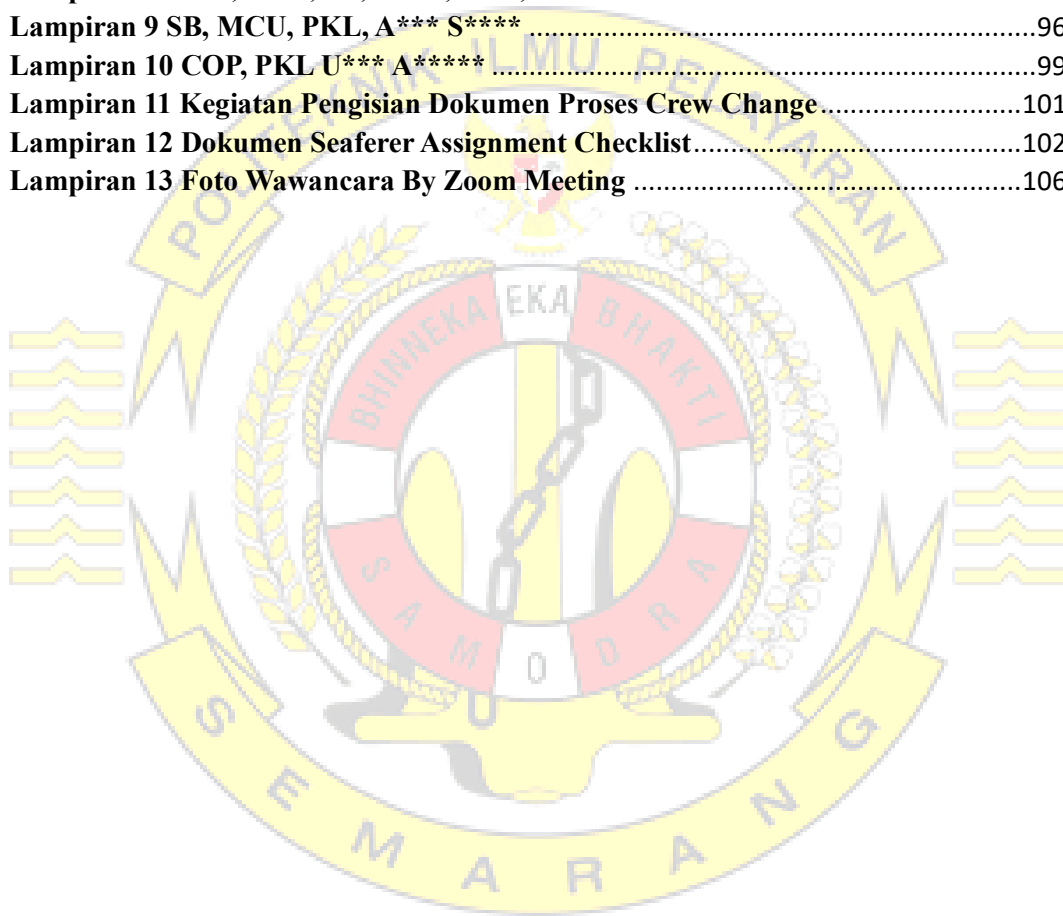
DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Pedoman Observasi	37
Tabel 3. 2 Pedoman Studi Dokumentasi	39
Tabel 4. 1 Penelitian Terdahulu.....	47
Tabel 4. 2 Daftar Kapal Yang Dilayani PT Dewi Sri Maritim	51
Tabel 4. 3 Data Crew Certificate Matrix PT Dewi Sri Maritim	57
Tabel 4. 4 Keterangan Data Keterlambatan Crew Sign On.....	62



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara	76
Lampiran 2 Hasil Wawancara	79
Lampiran 3 Hasil Wawancara	81
Lampiran 4 Hasil Wawancara	82
Lampiran 5 Surat Izin Usaha Keagenan Awak Kapal (SIUKAK)	84
Lampiran 6 Email Informasi Delay	85
Lampiran 7 COP, PKL R**** P***** B**** B****	89
Lampiran 8 COC, COE, SB, MCU, PKL, G**** S. S*****	92
Lampiran 9 SB, MCU, PKL, A*** S****	96
Lampiran 10 COP, PKL U*** A*****	99
Lampiran 11 Kegiatan Pengisian Dokumen Proses Crew Change.....	101
Lampiran 12 Dokumen Seaferer Assignment Checklist.....	102
Lampiran 13 Foto Wawancara By Zoom Meeting	106



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Karena kemampuannya dalam mengangkut massal, pelayaran atau transportasi laut merupakan aspek transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lainnya dalam rangka menyesuaikan diri dengan perkembangan dimasa depan. Angkutan laut dapat menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya dan berpotensi kuat untuk dikembangkan secara nasional maupun internasional untuk mendorong suatu perekonomian nasional (Hamzah,2022).

Indonesia adalah negara yang mayoritasnya wilayahnya adalah perairan dan kepulauan yang sangat bergantung pada transportasi laut untuk menjadi penghubung antara wilayah kepulauan yang tersebar diseluruh wilayah Indonesia. Penting bagi Indonesia memiliki transportasi laut yang baik dan memadai dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Dengan demikian, dapat terjamin pelayanan angkutan laut yang memenuhi standar tinggi, serta memfasilitasi konektivitas antar pulau, sehingga menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, mobilitas nasional, dan meningkatkan hubungan internasional (Demena & Nalurita, 2025). Kapal merupakan aset yang sangat penting untuk perusahaan pelayaran. Kapal adalah faktor utama yang dalam menghasilkan pendapatan, karena salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah mendapatkan keuntungan sebagai hasil dari jasa angkutan perusahaan.

Berdasarkan UU NO. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, awak kapal adalah individu yang dipekerjakan atau ditugaskan untuk bekerja diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal, yang bertanggung jawab melaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan peran yang tercantum dalam buku siji. Untuk mengikuti perkembangan teknologi pelayaran dan transportasi laut, perusahaan pelayaran memerlukan sumber daya awak kapal yang unggul. Awak kapal wajib mematuhi ketentuan kualitas yang telah ditentukan oleh pihak perusahaan demi kelancaran pelaksanaan tugas yang disediakan sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku. Hal ini membentuk struktur yang terpadu memfasilitasi berfungsinya kapal secara aman dan efisien.

Karena faktor inilah awak kapal menjadi komponen utama yang mendukung pengoperasian kapal secara efektif. Faktor ini bereperan besar untuk kelancaran proses *crew change*. Namun, pelaksanaan *crew change* memiliki tahapan yang cukup panjang dan seringkali awak kapal tidak memenuhi langkah-langkah yang telah ditetapkan, sehingga menyebabkan keterlambatan dalam proses *crew change* di PT Dewi Sri Maritim.

Permasalahan keterlambatan *crew change* secara nyata ditemukan oleh peneliti saat melaksanakan magang di PT Dewi Sri Maritim pada tanggal 19 November 2023, 09 Januari 2024, 01 May 2024, dan 30 Mei 2024 terdapat crew yang dijadwalkan untuk *sign on* ke kapal, namun tidak dapat diberangkatkan tepat waktu karena proses revalidasi sertifikat maupun *Medical Check Up* belum selesai. Empat kejadian ini menyebabkan

perubahan jadwal crew change dan menimbulkan dampak terhadap kelancaran operasional kapal serta reputasi perusahaan di mata ship owner. Temuan ini menjadi dasar peneliti untuk mengangkat topik mengenai analisis keterlambatan pengiriman awak kapal.

Salah satu representasi perusahaan di bidang pelayaran adalah PT. Dewi Sri Maritim, yang bergerak di bidang jasa pengawakan kapal atau *Crew Manning Agency*. *Crew Manning Agency* merupakan agen perusahaan pelayaran yang bertanggung jawab dalam penyediaan awak kapal kapal sesuai kesepakatan dengan pemilik kapal/*ship owner*. PT. Dewi Sri Maritim adalah salah satu perusahaan yang menawarkan layanan ini, bekerja sama dengan berbagai *ship owner* yang berasal dari dalam maupun luar negeri seperti Indonesia, Singapura, dan Inggris.

PT Dewi Sri Maritim adalah perusahaan yang mengelola beragam aspek terkait dengan perencanaan penempatan awak kapal secara tepat, penyesuaian awak kapal, dan pengadaan awak kapal guna menunjang rotasi awak kapal. Perusahaan pelayaran perlu dipersiapkan untuk memenuhi permintaan armada dan menangani sistem transisi awak kapal secara efisien.

Kelancaran operasi kapal tentunya bergantung pada personel yang telah disertifikasi untuk mengoperasikan kapal sesuai dengan PKL (Perjanjian Kerja Laut) perusahaan pelayaran. Sejak kapal meninggalkan pelabuhan muat hingga tiba di pelabuhan bongkar, awak kapal memegang peranan penting dalam sistem yang menjamin kapal beroperasi dengan

aman dan lancar. Sesuai dengan PKL yang telah disepakati antara perusahaan pelayaran dan awak kapal, hal ini menimbulkan konsekuensi hukum di mana setiap pihak akan menjalankan hak dan kewajibannya. Perusahaan pelayaran berperan sebagai pemberi kerja, yang posisinya timbul karena adanya perjanjian kerja laut dengan nakhoda atau awak kapal sebagai tenaga kerja. Oleh karena itu, perusahaan pelayaran wajib bertanggung jawab atas tindakan-tindakan yang dilakukan oleh para buruhnya.

Secara umum, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) telah mengatur secara substansial mengenai perjanjian kerja laut. Tindakan yang dilakukan oleh perwira kapal dan anak buah kapal merupakan tanggung jawab perusahaan pelayaran. Nakhoda, dalam hal ini, berfungsi sebagai tangan kanan perusahaan pelayaran, meskipun pada sebenarnya, nakhoda dan perusahaan pelayaran memiliki kontrak. Kontrak ini tidak mengharuskan penerbitan akta asli, meskipun diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Dalam penelitian ini, peneliti akan menguraikan tentang keterlambatan dalam pengiriman awak kapal untuk menjalankan tugas *on board* di PT. Dewi Sri Maritim. Proses keberangkatan awak kapal untuk bertugas di atas kapal sesuai dengan peraturan dan pedoman yang berlaku. Untuk menjauhi masalah selama inspeksi di atas kapal, Sertifikat Kompetensi (COC) dan Sertifikat Keterampilan (COP) awak kapal harus berlaku sesuai dengan amandemen STCW 2010. Anggota awak kapal,

khususnya perwira dek, yang telah menyelesaikan pekerjaan dan menandatangani surat pernyataan, diharuskan datang ke kantor untuk menyerahkan dokumen yang diperlukan dan meminta agar kredensial mereka yang telah kedaluwarsa divalidasi ulang.

Mengacu pada temuan penelitian terdahulu (Putra, 2021) terkait Upaya Mengatasi Keterlambatan Pengiriman *Crew Kapal Terhadap Kelancaran Operasional Crew Changes*, dapat disimpulkan bahwa kecenderungan awak kapal untuk melakukan *Medical Check Up* (MCU) sebelum jadwal pemberangkatan tugas berikutnya dan tidak melakukan revalidasi sertifikat sesuai dengan jadwal perusahaan menjadi penyebab utama terjadinya keterlambatan pelaksanaan pergantian awak kapal.

Kurangnya personel karyawan mengakibatkan minimnya pemantauan terhadap dokumen dan sertifikat awak kapal yang sedang cuti. Persiapan awak kapal untuk bertugas di atas kapal memerlukan waktu 1 hingga 2 hari untuk melaksanakan administrasi di kantor. Namun, jika awak kapal tidak memperhatikan sertifikat dan dokumennya selama cuti maka awak kapal tersebut akan tertunda untuk melaksanakan *sign on*.

Didasarkan pada uraian sebelumnya, penulis memilih untuk menuangkan penelitian dalam sebuah skripsi dengan judul “ANALISIS KETERLAMBATAN PENGIRIMAN AWAK KAPAL GUNA KELANCARAN *CREW CHANGE* DI PT DEWI SRI MARITIM”

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ditujukan untuk memusatkan fokus pada sebuah penelitian yang dilakukan. Penelitian ini memiliki batasan agar berfokus pada analisa keterlambatan proses *crew change* yang terjadi dalam kurun waktu November 2023 sampai Mei 2024 di PT Dewi Sri Maritim.

C. Rumusan Masalah

Sesuai dengan topik yang diambil untuk penelitian, maka terdapat sebuah masalah yang diteliti :

1. Apa faktor penyebab keterlambatan *crew change* di PT Dewi Sri Maritim?
2. Apa dampak keterlambatan proses *crew change* di PT Dewi Sri Maritim?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan PT Dewi Sri Maritim dalam mengatasi keterlambatan proses *crew change*?

D. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan uraian masalah peneliti, berikut adalah tujuan penelitian :

1. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab keterlambatan proses kegiatan *crew change* pada PT Dewi Sri Maritim.
2. Untuk mengetahui dampak apa saja bagi PT Dewi Sri Maritim jika proses *crew change* mengalami keterlambatan.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh PT Dewi Sri Maritim guna mencegah keterlambatan proses *crew change*.

E. Manfaat Penelitian

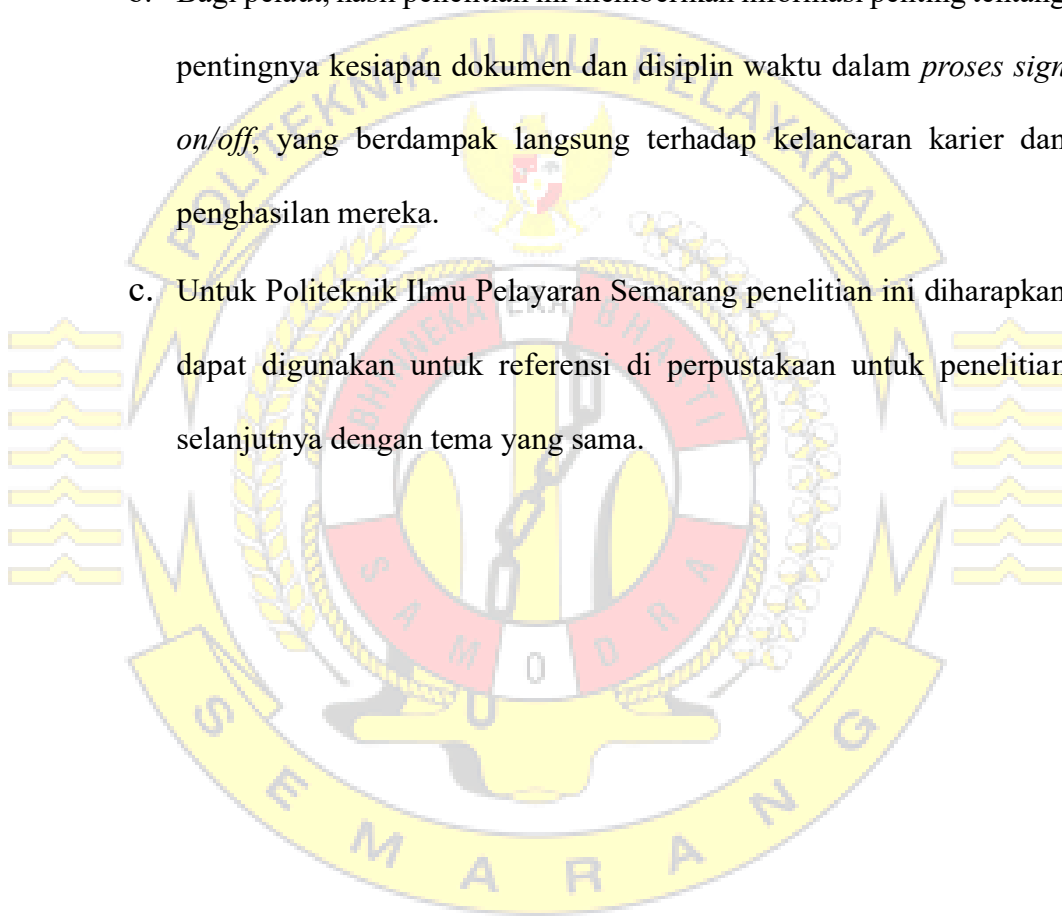
Dari penelitian ini penulis berharap memperoleh banyak manfaat baik bagi perusahaan, dunia pendidikan, masyarakat dan peneliti itu sendiri diantaranya ialah :

1. Manfaat Teoritis :

- a. Secara teoritis penelitian ini memperkaya kajian teoritis tentang pengelolaan administrasi kepelautan dan kesiapan dokumen awak kapal. Penelitian ini menunjukkan bahwa keterlambatan tidak hanya disebabkan oleh faktor teknis, tetapi juga berasal dari kurangnya koordinasi dalam sistem pendataan dan verifikasi internal yang belum sepenuhnya optimal.
- b. Penelitian ini mendukung pengembangan teori sistem kerja terpadu dalam perusahaan pelayaran, di mana kelancaran rotasi awak kapal sangat bergantung pada efisiensi proses internal dan kepatuhan terhadap standar regulasi. Keterlambatan yang terjadi menunjukkan pentingnya sinkronisasi antara fungsi manajemen awak kapal dan operasional kapal secara keseluruhan.
- c. Penelitian ini menambahkan wawasan dalam teori pengendalian mutu dan pemecahan masalah berbasis analisis sebab-akibat. Penerapan *Fishbone Diagram* dalam konteks ini membantu menjelaskan hubungan antar faktor penyebab dan memberikan kerangka evaluasi yang dapat digunakan dalam manajemen crew di berbagai perusahaan pelayaran.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi perusahaan, hasil penelitian ini dapat menjadi dasar pengambilan kebijakan strategis untuk mencegah keterlambatan crew change melalui perencanaan dokumen, pemantauan jadwal sertifikat, dan evaluasi personel manning.
- b. Bagi pelaut, hasil penelitian ini memberikan informasi penting tentang pentingnya kesiapan dokumen dan disiplin waktu dalam *proses sign on/off*, yang berdampak langsung terhadap kelancaran karier dan penghasilan mereka.
- c. Untuk Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk referensi di perpustakaan untuk penelitian selanjutnya dengan tema yang sama.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Analisis

Menurut Komaruddin dalam (Septiani et al., 2020) Pengertian analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda – tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing – masing dalam satu keseluruhan yang terpadu. Sugiyono (2020:131) mendefinisikan analisis data sebagai proses yang sistematis dalam menemukan dan mengklasifikasikan informasi yang didapat melalui catatan lapangan, wawancara, dan dokumentasi. Langkah ini dilaksanakan dengan cara mengelompokkan data, membaginya ke dalam unit-unit, mensintesis, menyusunnya ke dalam pola, menentukan hal-hal yang penting dan layak guna diteliti lebih lanjut, serta menarik kesimpulan, agar informasi tersebut mudah dipahami oleh peneliti dan orang lain.

Kata *analisis* berasal dari bahasa Yunani kuno *analusis*, yang tersusun dari dua kata, yaitu *ana* yang berarti "kembali" dan *luein* yang berarti "melonggarkan" atau "menguraikan." Jika digabungkan, kata tersebut memiliki arti "menguraikan" atau "memecah." Berdasarkan asal-usul ini, analisis dapat diartikan sebagai praktik memecah atau menguraikan sesuatu dengan menggunakan teknik tertentu. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa analisis adalah proses yang memiliki

tujuan untuk memecahkan permasalahan dan menyelidiki suatu fenomena atau peristiwa. Dalam skripsi ini, analisis berarti proses mengkaji faktor – faktor penyebab keterlambatan kegiatan *crew change*, memahami dampak yang ditimbulkan, serta mengevaluasi strategi yang diterapkan untuk mencegah keterlambatan tersebut.

2. Keterlambatan

Menurut Wibowo (2023) keterlambatan adalah kondisi dimana suatu pekerjaan atau aktivitas yang seharusnya diselesaikan pada waktu yang sudah ditentukan, mengalami penundaan yang tidak diinginkan. Mengutip dari Adi Dafa Putra Hiryana pengertian keterlambatan menurut (Yustino,2016) Keterlambatan terjadi ketika jadwal yang telah direncanakan tidak dapat dijalankan karena kondisi nyata berbeda dari yang diperkirakan pada saat penyusunan jadwal tersebut. Dalam penelitian ini, keterlambatan didefinisikan sebagai keadaan di mana pelaksanaan *crew change* mengalami penambahan waktu dengan rencana kegiatan yang menyebabkan kegiatan menjadi tertunda dan mengalami keterlambatan.

3. Crew atau Awak Kapal

Awak kapal menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 ayat 40, Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal yang ditugaskan untuk melaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan peran profesionalnya yang sebagaimana dimuat

dalam buku siji”. Seluruh crew yang berada di atas kapal dari *Captain* sampai *Messboy* adalah awak kapal. Syarat menjadi awak kapal, hak sebagai awak kapal, kewajiban sebagai awak kapal, Penjelasan pekerjaan awak kapal, jabatan-jabatan awak kapal, dijabarkan sebagai berikut :

a. Syarat Menjadi Awak Kapal:

- 1). Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun.
- 2). Memiliki jasmani dan rohani yang sehat berdasarkan hasil pemeriksaan yang dilakukan di rumah sakit yang ditunjuk oleh pemerintah.
- 3). Memiliki sertifikat keahlian pelaut.
- 4). Buku pelaut yang telah disahkan oleh KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan).

b. Hak sebagai Awak Kapal:

- 1). Hak atas upah.
- 2). Hak atas permakanaan dan tempat tinggal di kapal.
- 3). Hak atas cuti.
- 4). Hak atas perawatan jika sakit diatas kapal.
- 5). Hak atas angkutan bebas.
- 6). Hak atas asuransi kesehatan dan keselamatan kerja.

c. Kewajiban Sebagai Awak Kapal:

- 1). Mentaati peraturan perusahaan.
- 2). Bekerja dalam batas waktu yang ditetapkan dalam kontrak.

- 3). Melaksanakan tugas sesuai dengan jangka waktu perjanjian.
 - 4). Melaksanakan tugas secara maksimal serta melaksanakan seluruh perintah yang diberikan oleh nahkoda.
- d. Penjelasan tentang tugas awak kapal tertuang di dalam:
- 1). Perjanjian Kerja Laut.
 - 2). Sijil awak kapal.
 - 3). Peraturan dinas di kapal yang dibuat oleh seorang nahkoda.
 - 4). Taat kepada atasan teristimewa menjalankan perintah-perintah nahkoda.
 - 5). Tidak diperkenankan memiliki atau membawa minuman keras, senjata dan benda terlarang lainnya ke atas kapal tanpa izin tertulis dari nahkoda.
 - 6). Dengan persetujuan nahkoda, meninggalkan kapal dan kembali ke kapal tepat waktu.
 - 7). Wajib membantu dalam memberikan pertolongan penyelamatan kapal dengan muatan dengan menerima upah tambahan.
 - 8). Menyediakan waktu untuk nahkoda selama 3 hari setelah habis masa kontraknya untuk kepentingan membuat kisah kapal.
- e. Jabatan-jabatan Awak Kapal
- 1). *Deck Department/ Departemen Geladak.*

Bertanggung jawab atas pengendalian navigasi kapal, penanganan muatan(kargo), serta kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Selain itu, *Deck Department* juga memiliki peran

dalam pemeliharaan kapal, operasional pelayaran, dan memastikan kelancaran perjalanan sesuai dengan ketentuan hukum serta perizinan yang berlaku. Adapun bagian - bagian dalam *Deck Department*:

a). *Master/Nahkoda*

Master/Nahkoda adalah Pejabat tertinggi di kapal yang memegang otoritas dan tanggung jawab penuh atas keseluruhan pelayaran.

b). *Chief Officer/Mualim I*

Chief Officer/Mualim I adalah perwira di atas kapal di bawah nahkoda yang memiliki tugas dan wewenang atas mengatur kargo, persediaan air tawar, mengatur arah navigasi, dan semua peralatan *deck department*.

c). *Second Officer/Mualim II*

Second Officer/Mualim II adalah perwira di atas kapal di bawah Mualim I yang memiliki tugas dan wewenang membantu Mualim I, perangkat navigasi ruang kemudi, membuar peta dan rute pelayaran yang akan ditempuh, dan mengatur arah navigasi.

d). *Third Officer/Mualim III*

Third Officer/Mualim III adalah perwira di atas kapal di bawah Mualim II yang memiliki tugas dan wewenang

sebagai mengatur, memeriksa, memelihara semua alat keselamatan/*safety equipment* kapal.

e). *Boatswain*/Bosun (Kepala kerja bawahan)

Boatswain/Bosun bertanggung jawab membuat laporan kepada Mualim I, mengawasi atau mengelola Anak Buah Kapal (ABK) *deck*, membagi tugas atas instruksi dari Mualim I, mengawasi dan memimpin Juru Mudi dan Kelasi.

f). *Able Bodied Seaman* (AB)/Juru Mudi

Able Bodied Seaman/Juru Mudi bertugas membantu perwira geladak dalam semua pekerjaan di seluruh daerah geladak. Ruang kemudi, kargo, operasional pelayaran di dalam pengawasan Bosun.

g). *Ordinary Seaman* (OS)/Kelasi

Ordinary Seaman/Kelasi bertugas membantu perwira geladak dalam semua pekerjaan di seluruh daerah geladak. Ruang kemudi, kargo, operasional pelayaran, kesiapan peralatan, dan kebersihan geladak di dalam pengawasan Bosun.

2). *Engine Department*/Departemen Mesin.

Engine Department bertanggung jawab atas pengoperasian dan pemeliharaan seluruh peralatan mekanik dan sistem kelistrikan di atas kapal. Tugas ini mencakup pengelolaan mesin utama, boiler, pompa, generator listrik, sistem pendingin,

hingga penyimpanan air tawar. Adapun bagian-bagian yang termasuk dalam *Engine Department*:

a). *Chief Engineer*/Kepala Kamar Mesin(KKM)

Chief Engineer/Kepala Kamar Mesin merupakan perwira senior dengan tanggung jawab penuh terhadap operasional Departemen Mesin di kapal.

b). *First Engineer*/Masinis I

First Engineer/Masinis I adalah perwira Departemen Mesin dibawah Kepala Kamar Mesin (KKM) yang bertanggung jawab atas kegiatan kerja harian, Mesin utama/*Main Engine*, dan memimpin Anak Buah Kapal (ABK) Departemen Mesin.

c). *Second Engineer*/Masinis II

Second Engineer/Masinis II adalah perwira Departemen Mesin dibawah Masinis I yang bertanggung jawab atas pemeliharaan generator, mesin bantu, pompa kargo, tangki-tangki, dan pipa-pipa. Selain itu Masinis II mencatat dan melaporkan penggunaan bahan bakar dan minyak pelumas ke Kepala Kamar Mesin (KKM).

d). *Third Engineer*/Masinis III

Third Engineer/Masinis III adalah perwira Departemen Mesin dibawah Masinis II yang bertanggung jawab penuh atas kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, *boiler*,

generator air tawar, mesin sekoci. Serta bekerja sama dengan Muallim II untuk menyiapkan alat-alat pemadam kebakaran dan seluruh *safety equipment* khususnya di ruang mesin.

e). *Electrian*/Juru Listrik

Electrian/Juru Listrik bertanggung jawab atas seluruh mesin yang menggunakan tenaga listrik dan tenaga cadangan.

f). *Oiler No.1*/Mandor Mesin

Oiler No.1/Mandor Mesin bertugas membuat laporan kerja harian di ruang mesin ke Masinis I, memimpin dan mengawasi *Oiler* dan *Wiper*, mengerjakan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh Masinis I dan perwira mesin lainnya.

g). *Oiler*/Juru Minyak

Oiler/Juru Minyak bertugas membantu *Oiler No.1*/Mandor Mesin, membantu perwira mesin di semua aspek. Tugas menjaga mesin, pemeliharaan, dan perbaikan.

h). *Fitter*/Juru Las

Fitter/Juru Las bertugas membantu Mandor mesin dan bosun dalam pengelasan baik di ruang mesin maupun di geladak.

i). *Wiper*

Wiper bertugas di semua aspek dalam menjaga, memelihara, perbaikan mesin dan pembersihan. Serta bertugas di tanki kapal membantu Mandor Mesin, dan Juru Minyak.

3). *Catering Department*/Departemen Katering

Departemen katering bertanggung jawab atas seluruh penyediaan makanan di kapal, serta menjaga kebersihan kapal, terutama di area ruang makan. Berikut adalah bagian-bagian dari *Catering Department*:

a). Chief Cook/Kepala Koki

Chief Cook/Kepala Koki bertugas dan bertanggung jawab atas Departemen Katering yang ada di atas kapal, melaporkan kepada Nahkoda, mengawasi dan memimpin Anak Buah Kapal di Departemen Katering dalam semua aspek termasuk kebersihan dan disiplin. Kepala Koki mengatur anggaran dan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh Nahkoda, Merencanakan menu, dan bertanggung jawab atas nilai-nilai gizi serta memasak untuk Anak Buah Kapal (ABK).

b). *Second Cook*

Second Cook bertanggung jawab membantu *Chief Cook*, membuat laporan kepada *Chief Cook*, memasak dan menyiapkan makanan sehari-hari atas perintah *Chief Cook*, dan bekerja dengan *Messboy* dalam segala tugasnya.

c). *Messboy*

Messboy bertanggung jawab dan bertugas dalam menjaga kebersihan diruang makan, membantu seluruh departemen

katering, serta mempersiapkan peralatan dapur dan alat makan.

f. Standar Kompetensi Awak Kapal

Standar kompetensi awak kapal PT. Dewi Sri Maritim mengacu pada STCW 1978 Manila Amandemen 2010, meliputi pemenuhan sertifikasi kompetensi dan profesi awak kapal minimum yang dipersyaratkan.

1). *Certificate of Competency (COC)* / Sertifikat Kompetensi Ijazah Laut

a). *Officer Departemen Deck* :

- i). Ahli Nautika Tingkat I (ANT-I)
- ii). Ahli Nautika Tingkat II (ANT-II)
- iii). Ahli Nautika Tingkat III (ANT-III)

b). *Officer Departemen Mesin* :

- i). Ahli Teknik Tingkat I (ATT-I)
- ii). Ahli Teknik Tingkat II (ATT-II)
- iii). Ahli Teknik Tingkat III (ATT-III)
- iv). *Electro Technical Officer (ETO)*

2). Jenis-jenis *Certificate of Proficiency (COP)* untuk kapal tanker /

LPG , *Mandatory* STCW 1978 Manila Amandemen 2010 :

- a). BST (*Basic Safety Training*)
- b). SAT (*Security Awareness Training*)

- c). SATSDSD (*Security Training for Seafarers with Designated Security Duties*)
- d). BOCT (*Basic Oil and Chemical Tanker*)
- e). BLGT (*Basic Liquid Gas Tanker*)
- f). MFA (*Medical First Aid*)
- g). PSCRB (*Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat*)
- h). AFF (*Advanced Fire Fighting*)
- i). RFNW (*Rating Forming For Navigational Watchkeeping*)
- j). RFEW (*Rating Forming For Engine Room Watchkeeping*)
- k). Able Seafarer Deck
- l). Able Seafarer Engine
- m). AOT (*Advanced Oil Tanker*)
- n). ACT (*Advanced Training For Chemical Tanker Cargo Operations*)
- o). ALGT (*Advanced Training For Liquefied Gas Tanker Cargo Operations*)
- p). SSO (*Ship Security Officer*)
- q). GMDSS (*General Maritime Distress and Safety System*)
- r). MC (*Medical Certificate*)
- s). MFA (*Medical First Aid*)
- t). ARPA (*Automatic Radar Plotting Aid*)
- u). RADAR
- v). ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*)

- w). BRM (*Bridge Resource Management*)
- x). ERM (*Engine Resource Management*)
- y). IMDG Code (*Dangerous, Hazardous & Harmful Cargoes*)

Dengan diberlakukannya Amandemen Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Pengawasan untuk Pelaut (STCW) 1995 sebagai pembaruan dari STCW 1978, Menteri Perhubungan mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2022 pada 20 September 2022 mengenai Pengawasan Kapal Niaga. Dalam Bab II Pasal 3 ayat 1 dan 2, dijelaskan bahwa setiap kapal niaga yang berlayar harus diawaki oleh seorang Nakhoda, sejumlah perwira, dan sejumlah rating. Susunan awak kapal ditentukan berdasarkan wilayah pelayaran, tonase kotor kapal (Gross Tonnage / GT), dan kapasitas tenaga penggerak kapal (kilowatt / KW). Pada Pasal 8, ditetapkan bahwa awak kapal yang mengawaki kapal niaga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat 1 harus memenuhi persyaratan tertentu sebagai berikut :

- a). Bagi Nakhoda, Mualim, atau Masinis wajib memiliki sertifikat keahlian pelaut yang sah, dengan tingkat sertifikat yang sesuai dengan wilayah pelayaran, tonase kotor kapal, dan kapasitas tenaga penggerak kapal, serta harus memiliki sertifikat keterampilan laut.

- b). Bagi operator radio harus memiliki sertifikat keterampilan pelaut dan sertifikat kompetensi pelaut di bidang radio, dengan jenis dan jenjang sertifikasi yang disesuaikan dengan peralatan radio kapal.
- c). Bagi *rating* diperlukan sertifikat kompetensi dan keterampilan pelaut, dengan jenis sertifikasi yang disesuaikan dengan pekerjaan yang dilakukan, ukuran dan jenis kapal, serta tata letak kapal.

4. *Crew Change*

Menurut Suwarso (2023), *Crew Change* merupakan proses pergantian awak kapal mengacu pada rencana atau jadwal yang ditetapkan oleh perusahaan pelayaran, salah satu penyebab timbulnya pergantian awak kapal yaitu kontrak pelaut yang sudah berakhir sehingga harus berganti posisinya di atas kapal. Pergantian disini disini merujuk pada perubahan awak kapal, yaitu proses penggantian awak kapal. Ditinjau dari Kamus Besar Bahasa Indonesia, kata pergantian bersumber dari kata “ganti” dan pergantian memiliki arti sebagai perihal berganti (bergilir, beralih, berpindah, berubah, bertukar).

Proses *Crew Change* di atas kapal (mutasi naik/turun) terjadi karena beberapa kemungkinan, antara lain :

- a. Posisi *standby* dan sakit,
- b. Berakhirnya masa kontrak dalam Perjanjian Kerja Laut,
- c. Cuti dan atas permintaan sendiri,

- d. Pemeriksaan medis sampai dinyatakan sehat secara resmi,
- e. Mengikuti diklat kepelautan atau studi lanjutan,
- f. Pengurusan dokumen yang akan habis masa berlakunya atau revalidasi, *refreshing*, *renewal* (*passport*, *seaman book*, sertifikat keterampilan, MCU, dan sebagainya).

Agar proses penempatan awak kapal (*crew change*) dapat berjalan lancar dan sesuai jadwal, PT Dewi Sri Maritim memberlakukan sejumlah persyaratan kelengkapan dokumen yang wajib dipenuhi oleh setiap pelaut sebelum diberangkatkan ke kapal. Persyaratan ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap awak kapal yang dikirim telah memenuhi aspek legalitas, kompetensi, dan kesehatan sesuai ketentuan nasional maupun internasional. Berikut merupakan persyaratan kelengkapan dokumen yang harus dipenuhi oleh setiap awak kapal di PT Dewi Sri Maritim:

- a. Pemeriksaan dokumen pribadi, setiap awak kapal wajib menyerahkan dokumen identitas pribadi seperti *paspor*, *buku pelaut*, dan KTP. Dokumen ini digunakan sebagai dasar legalitas dalam proses administrasi dan keberangkatan internasional.
- b. Verifikasi sertifikasi pelaut, Sertifikat pelaut yang meliputi *Certificate of Competency (COC)*, *Certificate of Proficiency (COP)*, dan *Certificate of Endorsement (COE)* harus diverifikasi keabsahannya. Seluruh sertifikat tersebut wajib masih berlaku dan sesuai dengan jabatan pelaut yang bersangkutan.

- c. *Medical Check Up* (MCU), Setiap awak kapal wajib menjalani pemeriksaan kesehatan (MCU) di rumah sakit yang telah bekerja sama dengan perusahaan. Hasil MCU harus menunjukkan bahwa pelaut dalam kondisi sehat jasmani dan rohani serta layak bertugas di laut.
- d. Penandatanganan Perjanjian Kerja Laut (PKL), awak kapal harus menandatangani Perjanjian Kerja Laut sebagai bukti adanya hubungan kerja dengan perusahaan. PKL mencantumkan hak dan kewajiban masing-masing pihak, gaji, masa kontrak, serta jaminan sosial.
- e. Penginputan data ke sistem B-Path, Semua data dan dokumen yang telah diverifikasi akan diinput ke sistem B-Path, sebuah sistem manajemen internal milik PT Dewi Sri Maritim untuk pengarsipan dokumen pelaut secara digital.
- f. Verifikasi akhir, setelah seluruh proses administrasi selesai, dilakukan verifikasi akhir oleh tim manning untuk memastikan semua dokumen valid dan siap digunakan dalam proses *crew change*. Awak kapal hanya akan diberangkatkan apabila seluruh dokumen telah dinyatakan lengkap dan sah.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan pada Bab XIII bagian kesatu Kegiatan Keagenan Awak Kapal pasal 99:

a. Awak kapal yang dapat dipekerjakan dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut:

- 1). Berusia paling rendah 18 (delapan belas) tahun kecuali Praktek Laut (Prala).
- 2). Mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas Kapal.
- 3). Ditempatkan di bagian food and catering wajib memiliki ship's cook certificate yang dikeluarkan oleh lembaga sertifikasi profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim.
- 4). Memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas Kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam kondisi hamil.
- 5). Memiliki sertifikat atau dokumen kepelautan dan sertifikat kesehatan yang diterbitkan oleh Pemerintah Indonesia.

b. Perusahaan keagenan awak kapal yang melakukan perekrutan dan penempatan pelaut wajib:

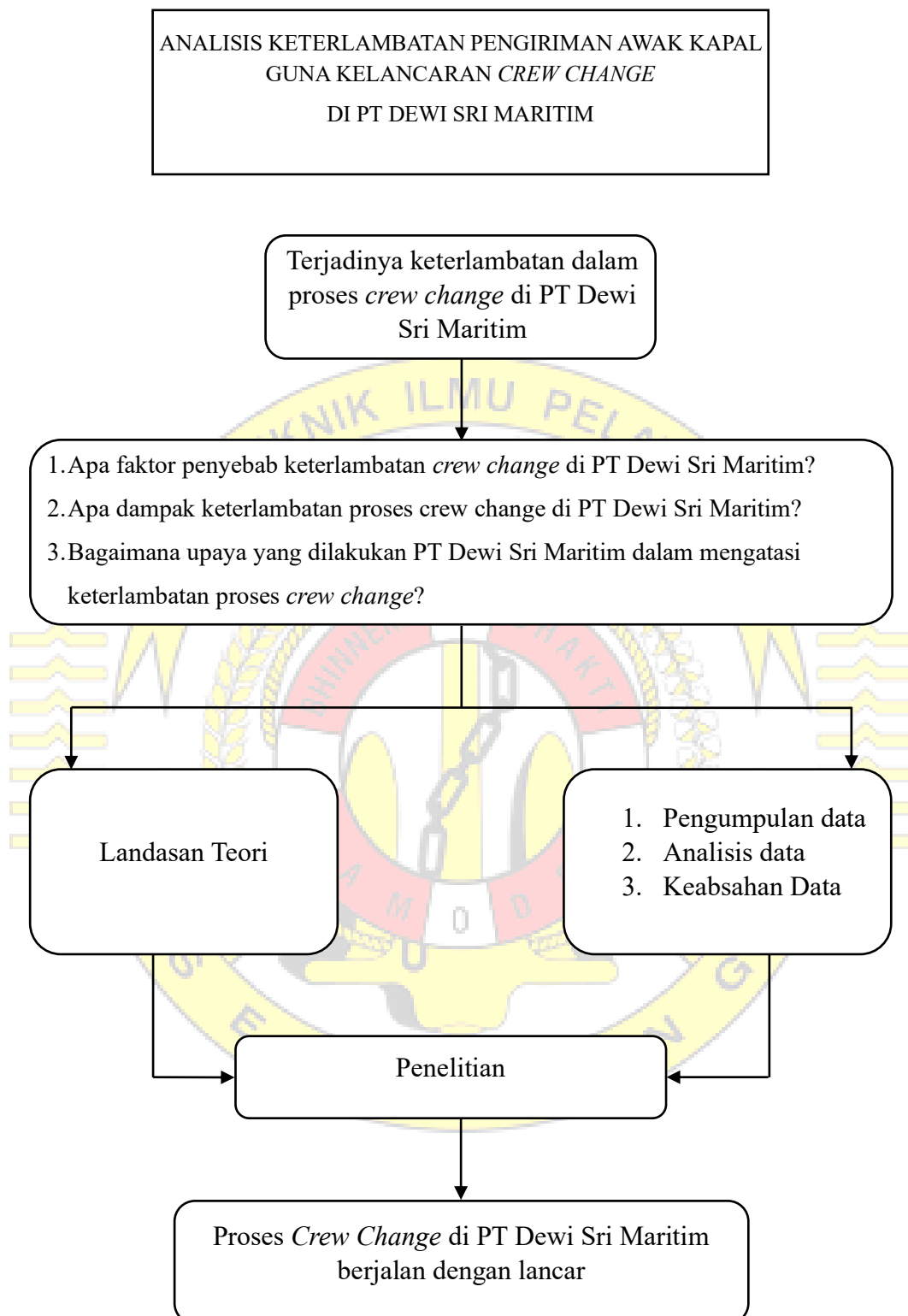
- 1). Mengurus semua dokumen yang diperlukan di negara tujuan atau tempat kapal bersandar.
- 2). Menjamin keamanan dokumen kepelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya terkait hubungan kerja kedua belah pihak.
- 3). Menciptakan peluang untuk mendapatkan pekerjaan sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki.

- 4). Pembebasan pungutan biaya kepada pelaut kecuali untuk biaya dokumen perjalanan, biaya pembuatan dokumen pelaut, dan biaya pemeriksaan untuk penerbitan sertifikat kesehatan.
- 5). Menginformasikan hak dan kewajiban pelaut berdasarkan Perjanjian Kerja Laut dan memberi kesempatan untuk membaca dan memahami isi perjanjian kerja laut sebelum ditandatangani.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan perekrutan dan penempatan awak kapal wajib mengikuti ketentuan yang berlaku, karena hal ini diatur dalam persyaratan *safe manning* sesuai dengan jenis kapal masing-masing.

B. Kerangka Penelitian

Pergantian awak kapal merupakan aktivitas utama yang dilaksanakan oleh perusahaan agen perekrutan awak kapal. Baik perusahaan pelayaran maupun awak kapal dapat mengalami kerugian akibat adanya masalah atau kendala yang menghambat prosedur pergantian awak kapal, sehingga penting untuk melakukan optimasi guna mengurangi risiko yang mungkin terjadi. Guna memudahkan dalam pembahasan penelitian mengenai “Analisis Keterlambatan Pengiriman Awak Kapal Guna Kelancaran Proses *Crew Change* di PT. Dewi Sri Maritim”, Oleh karena itu, untuk memusatkan perhatian pada data-data terkait proses pelaksanaan *crew change*, guna memperoleh kesimpulan dan merumuskan strategi yang efisien untuk mendukung kelancaran proses rotasi awak kapal di PT. Dewi Sri Maritim.



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan data yang telah dilakukan selama magang di PT Dewi Sri Maritim, yang berlangsung dari tanggal 7 Agustus 2023 hingga 26 Juli 2024 dapat ditarik beberapa kesimpulan. Kesimpulan ini disusun berdasarkan analisis terhadap fenomena atau permasalahan yang ditemukan selama kegiatan berlangsung dan bertujuan sebagai pemecahan masalah, antara lain:

1. Berdasarkan hasil penelitian, keterlambatan proses *crew change* di PT Dewi Sri Maritim disebabkan oleh empat faktor utama, yaitu: material, metode, dan manusia. Faktor material berkaitan dengan dokumen dan sertifikat yang belum direvalidasi, faktor metode terkait tidak adanya prosedur pemantauan dokumen, dan faktor manusia disebabkan oleh kurangnya personel divisi *manning*.
2. Keterlambatan dalam proses *crew change* berdampak bagi perusahaan dan awak kapal. Bagi perusahaan, dampak yang ditimbulkan berupa kerugian finansial serta menurunnya tingkat kepercayaan dari pelanggan karena tidak terpenuhinya jadwal operasional kapal secara tepat waktu. Adapun bagi awak kapal, keterlambatan ini menyebabkan hilangnya kesempatan untuk bekerja sesuai jadwal, berkurangnya penghasilan, serta terganggunya rencana pribadi yang telah disusun

sebelumnya, yang secara tidak langsung berdampak pada kesejahteraan dan kondisi psikologis mereka.

3. Upaya yang dilakukan perusahaan untuk mengurangi adanya keterlambatan dalam proses *crew change* adalah dengan memaksimalkan kerjasama tim dan komunikasi yang efisien antara awak kapal dengan perusahaan. Selain itu, pengecekan sertifikat pelaut secara berkala dilakukan meskipun belum ada prosedur tertulis yang mengaturnya, guna memastikan kelancaran revalidasi maupun *updating*. Penjadwalan *Medical Check-Up* (MCU) juga dilakukan dengan rumah sakit yang sudah menjalin kerjasama dengan perusahaan.

B. Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan pengalaman peneliti selama melaksanakan magang di PT Dewi Sri Maritim, masih ditemukan beberapa permasalahan yang dihadapi oleh peneliti selama kegiatan tersebut berlangsung. Adapun kendala yang dialami antara lain adalah:

1. Objek yang diambil oleh peneliti hanya dilakukan di divisi *Crewing* PT Dewi Sri Maritim
2. Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam pengumpulan data karena narasumber yang terlibat langsung dalam penelitian memiliki jadwal kegiatan yang padat, sehingga diperlukan penyesuaian waktu yang tepat untuk pelaksanaan wawancara.
3. Dalam penelitian ini, peneliti berperan sebagai *cadet* yang bertugas membantu dalam pelaksanaan kegiatan *crew change*, sehingga akses

terhadap informasi secara menyeluruh yang sedang berlangsung menjadi terbatas.

C. Saran

1. Perusahaan perlu meningkatkan sistem pemantauan internal terhadap masa berlaku dokumen dan sertifikat pelaut, terutama selama masa cuti. Penggunaan sistem peringatan otomatis melalui aplikasi B-Path atau platform digital lainnya bisa membantu mengingatkan pelaut dan manning department untuk melakukan revalidasi sertifikat serta MCU secara tepat waktu.
2. Untuk meminimalkan dampak operasional akibat keterlambatan crew change, perusahaan perlu memiliki rencana cadangan penugasan (*backup crew list*) yang siap diberangkatkan dalam kondisi mendesak. Dengan adanya cadangan ini, operasional kapal tidak terganggu walaupun terdapat pelaut yang belum siap diberangkatkan sesuai jadwal. Selain itu, perlu dilakukan pencatatan dampak-dampak keterlambatan sebagai bahan evaluasi bulanan agar perusahaan dapat mengukur kerugian yang ditimbulkan dan meningkatkan pengawasan internal.
3. Perusahaan harus memperkuat koordinasi dan komunikasi antara tim manning dan awak kapal agar proses pengurusan dokumen lebih efektif. Selain itu, perlu mengembangkan sistem digital yang dapat membantu monitoring masa berlaku dokumen dan jadwal *Medical Check Up* secara otomatis agar revalidasi berjalan tepat waktu dan terencana

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Pnelitian Kualitatif* (P. Rapanna (ed.); Vol. 1). CV. syakir Media Press.
- Demena, T., & Nalurita, W. (2025). Peran Transportasi Laut dalam Mendukung Pemenuhan Barang Logistik Melalui Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Timika. In *Logistics and Supply Chain Insights* (Vol. 1, Issue 1).
- Hamzah, S. (2022). *Analisis Proses Pergantian Crew Kapal PT. Aweidhia Crew Management Jakarta*.
- Haryono, E. (2023). *Metodologi Penelitian Kualitatif Di Perguruan Tinggi Keagamaan Islam. cepu*.
- Helaluddin, H. W. (2019). *Analisis Data Kualitatif* (1st ed.). Puskata Pelajar.
- Herdiansya, H. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-Ilmu sosial perspektif konvensional dan kontemporer* (Edisi 2). Kencana Prenadamedia Group.
- HIRYANA, A. D. P. (2022). *Analisis Keterlambatan Pengiriman Crew Kapal Guna Kelancaran Crew Change di PT Logindo Samudra Makmur*.
- Husnullail, M., Risnita, Jailani, M. S., & Asbui. (2024). *Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data Dalam Riset Ilmiah. Jurnal STKIP Bina Bangsa Meulaboh, 15(1), 88-89*.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Pasal 400 Tahun 1847
- Nasution, A. F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif* (M. Albina (ed.)). Harfa Creative.
- Oktaviana, A. C., & Auliandri, T. A. (2023). *Analisis Pengendalian Kualitas Produksi Meja dan Kursi Menggunakan Diagram Pareto dan Fishbone Pada PK. SKM Jati. Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen, 12(1), 1-12*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan. Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- Rahman, J. H. (2021). *Informan Penelitian Kualitatif: Peran, Pemilihan, dan Teknik Wawancara*. Yogyakarta: Deepublish.

- Septiani, Y., Aribbe, E., & Diansyah, R. (2020). Analisis Kualitas Layanan Sistem Informasi Akademik Universitas Abdurrahman Terhadap Kepuasan Pengguna Menggunakan Metode *Sevqual* (Studi Kasus: Mahasiswa Universitas Abdurrahman Pekanbaru). *Jurnal Teknologi Dan Open Source*, 3(1), 131–143.
- Sudarmanto, E., Kurniullah, A. Z., Revida, E., & Ferinia Rolyana. (2021). *Desain Penelitian Bisnis Pendekatan Kuantitatif*. Yayasan Kita Menulis.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan Kombinasi (Mixed Methods)*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D* (M. Dr. Ir. Sutopo. S.Pd (ed.); 2nd ed., Vol. 3). Alfabeta.
- Susanto, D., Jailani, Ms., & Sulthan Thaha Saifuddin Jambi, U. (2023). *Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data Dalam Penelitian Ilmiah*.
- Suwarso, S., Janoko, J., & Pratama, L. S. (2023). Prosedur Pergantian Awak Kapal (Crew Change) melalui PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Paiton. *Discovery: Jurnal Kemaritiman Dan Transportasi*, 5(1), 26–35.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008. Tentang Pelayaran. Lembara Negara RI Tahun 2008. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- Vera Nurfajriani, W., Ilhami, M. W., Mahendra, A., Sirodj, R. A., Afgani, W., Negeri, U. I., & Fatah, R. (2024). Triangulasi Data Dalam Analisis Data Kualitatif. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(Universitas Islam Negero Raden Fatah Palembang).
- Waruwu, M. (2024). *Pendekatan Penelitian Kualitatif: Konsep, Prosedur, Kelebihan dan Peran di Bidang Pendidikan*. Salatiga.
- Waruwu, M. (2023). Pendekatan Penelitian Pendidikan: Metode Penelitian Kualitatif, Metode Penelitian Kuantitatif dan Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Method). 7.
- Zulfirman, R. (2022). Implementasi Metode Outdoor Learning Dalam. *Pendidikan Dan Pengajaran* |, 3.

LAMPIRAN

Lampiran 1 Hasil Wawancara

- Peneliti : Damar Nirwana Abiyasa
- Narasumber : M**** Y***** (*Manning department staff*)
- Peneliti : “Izin mas, bagaimana prosedur *crew change* yang diterapkan di PT. Dewi Sri Maritim?”
- Narasumber : “Proses *crew change* di sini dimulai dari perencanaan jadwal pergantian kru yang telah disusun dalam *rolling plan*, yang mengacu pada kontrak kerja masing – masing kru. Setelah itu, kami melakukan koordinasi dengan kapal, agen, serta melakukan persiapan dokumen sebelum kru tersebut bergabung (*join*).”
- Peneliti : “Apakah terdapat sistem atau teknologi yang digunakan untuk memantau kesiapan dan ketersediaan kru?”
- Narasumber : “Ada, kami menggunakan sistem B-path. Melalui sistem ini, kami dapat memantau riwayat kontrak kru, dokumen, sertifikat, dan data lainnya. Namun, untuk masa berlaku dokumen, kami tetap melakukan pengecekan secara manual di dalam sistem.”
- Peneliti : “Apa saja kendala yang sering terjadi selama proses *crew change* berlangsung?”

Narasumber : “Kendala yang paling sering terjadi terkait dengan dokumen dan sertifikat milik kru. Beberapa kru kurang memperhatikan kelengkapan dan masa berlaku dokumennya. Mereka cenderung mengandalkan kami untuk pengurusan sertifikat. Akibatnya, proses *crew change* bisa tertunda karena sertifikat yang belum diperpanjang atau dokumen yang belum lengkap. Selain itu, kendala juga sering muncul dari hasil *medical check-up*. Terkadang kru datang terlalu mepet dengan jadwal *join*, lalu ternyata hasil medisnya tidak fit. Akhirnya, kami harus menunggu hingga kru tersebut melakukan pemeriksaan ulang.”

Peneliti : “Apa saja dampak dari keterlambatan dalam proses *crew change*?”

Narasumber : “Dampaknya bisa dirasakan baik oleh kapal maupun oleh perusahaan. Bagi kapal, keterlambatan *crew change* dapat mengganggu operasional karena kru yang kelelahan atau tidak dalam kondisi prima dapat menurunkan kinerja kerja di atas kapal dan bahkan berisiko terhadap keselamatan. Sementara bagi perusahaan, hal ini bisa menimbulkan biaya tambahan seperti biaya akomodasi darurat, perubahan jadwal tiket keberangkatan, hingga potensi penalti dari klien apabila pengiriman atau pelayanan kapal terganggu. Selain itu, citra perusahaan juga dapat terdampak apabila dinilai tidak profesional dalam mengelola pergantian kru.”

Peneliti : “Apa saja upaya yang dilakukan oleh perusahaan agar proses *crew change* dapat berjalan sesuai rencana?”

Narasumber : “Kami melakukan pembaruan jadwal *crew change* secara mingguan dan memastikan pengecekan dokumen kru yang akan bergabung dilakukan lebih awal. Selain itu, kami juga menyiapkan kru cadangan untuk mengantisipasi jika ada perubahan atau kendala mendadak, sehingga proses tetap dapat berjalan tanpa hambatan.”

Lampiran 2 Hasil Wawancara

Peneliti : Damar Nirwana Abiyasa

Narasumber : N***** S***** (*Staff Crew and Development*)

Peneliti : “Mohon izin kak, bagaimana prosedur *crew change* yang diterapkan di PT. Dewi Sri Maritim?”

Narasumber : “Untuk *crew change* di PT. Dewi Sri Maritim, kami telah memiliki *rolling plan* yang disusun secara berkala.”

Peneliti : “Apakah ada sistem atau teknologi yang digunakan untuk memantau kesiapan dan ketersediaan kru?”

Narasumber : “Kami menggunakan sistem bernama B-Path. Melalui sistem ini, kami dapat melihat data kru dalam rentang waktu satu hingga enam bulan ke depan, termasuk informasi kru yang akan *sign off* dalam waktu dekat. Dengan informasi ini, kami dapat menyusun *rolling plan* secara lebih terstruktur.”

Peneliti : “Apa saja kendala yang sering terjadi saat proses *crew change* berlangsung?”

Narasumber : “Kendala yang paling sering terjadi berasal dari kelengkapan dokumen kru. Banyak kru yang kurang memperhatikan atau tidak *aware* terhadap masa berlaku dokumennya. Setelah kami arahkan untuk bergabung, saat dicek ternyata ada dokumen atau sertifikat

yang belum direvalidasi, bahkan ada yang sudah tidak berlaku, sehingga menghambat proses *crew change*.”

Peneliti : “Apa saja dampak yang ditimbulkan akibat keterlambatan dalam proses *crew change*?”

Narasumber : “Keterlambatan *crew change* dapat berdampak pada kru yang sedang berada di atas kapal. Misalnya, kru yang seharusnya *sign off* esok hari belum bisa digantikan karena belum ada pengganti atau belum tersusun dalam *rolling plan*. Hal ini dapat menyebabkan kru menjadi kurang fokus akibat kelelahan. Selain itu, ada juga kru yang sudah memiliki rencana pribadi di rumah, sehingga keterlambatan ini bisa mempengaruhi kondisi mental dan kesejahteraan mereka.”

Peneliti : “Upaya apa yang dilakukan agar proses *crew change* sesuai dengan rencana.”

Narasumber : “Untuk memastikan proses berjalan sesuai rencana, kami harus lebih disiplin dan *aware* terhadap *rolling plan* yang telah disusun. Di PT. Dewi Sri Maritim, kami mengadakan rapat mingguan untuk mengecek kesiapan *rolling plan* dua bulan ke depan. Selain itu, kami juga menyiapkan kru cadangan apabila terjadi kendala, seperti hasil *medical check-up* yang tidak fit. Dengan adanya kru yang *standby*, kami dapat segera melakukan *crew change* jika ada kondisi mendesak, seperti kru sakit di atas kapal.”

Lampiran 3 Hasil Wawancara

- Peneliti : Damar Nirwana Abiyasa
- Narasumber : R**** P***** B**** B**** (*Third Officer*)
- Peneliti : “Kapan Bapak dijadwalkan sign on dan kapan akhirnya benar-benar naik kapal?”
- Narasumber : “Jadwal awal saya seharusnya berangkat tanggal 19 November 2023, tapi baru bisa naik kapal tanggal 27 November 2023.”
- Peneliti : “Apa penyebab utama keterlambatan keberangkatan Bapak ke kapal saat itu?”
- Narasumber : “Karena saya belum menyelesaikan revalidasi sertifikat COP. Saya kira masih berlaku, ternyata sudah lewat masa aktifnya.”
- Peneliti : “Apa dampak yang Bapak rasakan secara pribadi akibat keterlambatan ini?”
- Narasumber : “Saya merasa rugi secara waktu. Saya sudah bersiap untuk *join* dan berharap bisa langsung bekerja tetapi malah tertunda.”
- Peneliti : “Apa upaya yang dilakukan perusahaan untuk membantu mengatasi keterlambatan Bapak?”
- Narasumber : “Pihak manning langsung arahkan saya ke revalidasi dan bantu administrasi supaya bisa selesai lebih cepat.”

Lampiran 4 Hasil Wawancara

Peneliti : Damar Nirwana Abiyasa

Narasumber : A*** S**** (*Oiler*)

Peneliti : “Kapan Bapak dijadwalkan sign on dan kapan akhirnya benar-benar naik kapal?”

Narasumber : “Ya, awalnya saya dijadwalkan sign on tanggal 1 Mei 2024, tapi akhirnya saya baru bisa berangkat tanggal 20 Mei 2024.”

Peneliti : “Apa penyebab utama keterlambatan keberangkatan Bapak ke kapal saat itu?”

Narasumber : “Penyebabnya karena hasil MCU baru keluar H-1 dan ternyata saya diminta mengulang beberapa pemeriksaan karena dianggap belum lengkap, selain itu buku pelaut saya belum buat baru karna masa berlaku sudah habis. Itu membuat saya tidak bisa langsung berangkat.”

Peneliti : “Apa dampak yang bapak rasakan secara pribadi akibat keterlambatan ini?”

Narasumber : “Saya jadi rugi waktu dan biaya. Saya sudah jauh – jauh berangkat dari rumah dengan harapan bisa langsung bekerja tapi ternyata malah diundur, saya jadi membuang uang dan waktu saya mas.”

Peneliti : “Apa upaya yang dilakukan perusahaan untuk membantu mengatasi keterlambatan Bapak?”

Narasumber : “Perusahaan membantu reschedule keberangkatan dan koordinasi dengan kapal supaya saya tetap bisa masuk rotasi. Perusahaan juga membantu pengurusan buku pelaut dan mempercepat proses MCU ulang di klinik kirana.”

Lampiran 5 Surat Izin Usaha Keagenan Awak Kapal (SIUKAK)



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

SURAT IZIN USAHA KEAGENAN AWAK KAPAL
Ship Manning Agency's License

No. : SIUKAK 102.102 - R TAHUN 2024

Diberikan Kepada <i>Issued to</i>	: PT. DEWI SRI MARITIM
Alamat Perusahaan <i>Company's address</i>	: Wisma BSG Lt.10, Jl. Abdul Muis No.40 Petojo Selatan, Gambir, Jakarta Pusat 10160
No. Telp / Fax / Alamat Email <i>Phone/Fax/Number/Email Address</i>	: 021-30060300/ 021-30060390 crew@dsmaritim.co.id
Nama Pemilik <i>Owner's name</i>	: SIANA ANGGRAENI SURYA
Alamat Pemilik Usaha <i>Owner's address</i>	: Jl. Patra Kuningan VII/17 RT.005 RW.004 Kel. Kuningan Timur Kec. Setiabudi, Jakarta Selatan
NPWP Perusahaan <i>Company Tax Identification Number</i>	: 84.831.626.1-028.000

Sertifikat standar ini diterbitkan setelah perusahaan memenuhi semua persyaratan yang telah ditentukan dalam Undang – Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan dan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006 beserta Amandemennya.

This Certificate of standard is issued after the company meets all of the requirements as stipulated, under Law Number 66 of 2024 concerning Third Amendment to Law Number 17 of 2008 concerning Shipping and Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 59 of 2021 concerning Implementation Of Service Businesses Related to Transportation in Waters and the Maritime Labour Convention (MLC), 2006 and its Amendments.

Diterbitkan di JAKARTA pada tanggal 16 Desember 2024
Issued in on



MENTERI PERHUBUNGAN
Minister of Transportation
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT,
General of Sea Transportation

[Signature]
Dr. Capt. ANTONI ARIF PRIADI, M.Sc.
NIP. 19730808 199903 1 003

Catatan / Note:
 Surat izin ini berlaku selama tidak dicabut oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
This license shall be valid unless suspended or revoked by the Directorate General of Sea Transportation.
 Surat izin ini akan tunduk pada verifikasi tahunan pada tanggal diterbitkan sesuai ketentuan yang berlaku.
This license is subject to annual verifications in accordance with the relevant laws and regulations.
 I : Nomenklatur Baru (*New Nomenclature*) ; R : Penyesuaian Nomenklatur (*Adjustment of Nomenclature*)

DIT. KAPPEL

Lampiran 6 Email Informasi Delay

11/18/23, 09:09 AM

Gmail - FW: NOLOWATI III-CREW ROLLING PLAN//BINTULU//19 NOVEMBER 2023



Damar Nirwana <damarnir123@gmail.com>

FW: NOLOWATI III-CREW ROLLING PLAN//BINTULU//19 NOV 2023

1 pesan

From: [REDACTED] re
Sent: Saturday, 18 November 2023 09:09
To: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]@dsmaritim.co.id;
Na: [REDACTED]
<te: [REDACTED]
Subject: RE: NOLOWATI III-CREW ROLLING PLAN//BINTULU//19 NOVEMBER 2023

Dear Sir,

Good Day.

We would like to inform you that crew member [REDACTED] (Third Officer), scheduled for sign on MV Nolowati III on 19 November 2023, is currently delayed due to pending certificate revalidation that is not yet ready.

We are following up the document process and will inform you once complete.

Thanks

Regards,

PT. Dewi Sri Maritim - Jakarta, Indonesia

DSM - Crew Management & Manning

Phone/Mobile : +62-21-30060338 / +62-87721166120

Email : [REDACTED]@dsmaritim.co.id



01/05/24, 10:25 AM

Gmail - FW: GANDAWATI I-CREW ROLLING PLAN//BALIKPAPAN//09 JANUARI 2024



Damar Nirwana <damarnir123@gmail.com>

FW: GANDAWATI I-CREW ROLLING PLAN//BALIKPAPAN//09 JAN 2024

1 pesan

From: [REDACTED]@dsmaritim.co.id
Sent: Friday, 05 January 2024 10:25
To: 'Tu [REDACTED]@dsmaritim.co.id';
Cc: Yo [REDACTED]@dsmaritim.co.id;
Subject: RE: GANDAWATI I-CREW ROLLING PLAN//BALIKPAPAN//09 JANUARI 2024

Dear Sir,

Good Day.

Please be informed that [REDACTED] (Third Engineer), planned for sign on MV Gandawati on 9 January 2024, is experiencing delay due to incomplete documentation. The following documents are still pending, COC&COE, SB, MCU.

We will notify once all requirements are fulfilled and sign on can proceed

Thanks

Regards,

PT. Dewi Sri Maritim - Jakarta, Indonesia

DSM - Crew Management & Manning

Phone/Mobile : +62-21-30060338 / +62-87721166120

Email : [REDACTED]@dsmaritim.co.id



04/29/24, 13:42 AM

Gmail - FW: GAS KALIMANTAN-CREW ROLLING PLAN//MERAK//01 MEI 2024



Damar Nirwana <damarnir123@gmail.com>

FW: GAS KALIMANTAN-CREW ROLLING PLAN//MERAK//01 MEI 2024

1 pesan

From: M [REDACTED]
Sent: Monday, 29 April 2024 13:42
To: 'BDN [REDACTED]'
Cc: 'Yohan [REDACTED]'; Natasya [REDACTED] <[REDACTED]@tim.co.id>;
Subject: RE: GAS KALIMANTAN-CREW ROLLING PLAN//MERAK//01 MEI 2024

Dear MR. Rh

Good Day.

Please be informed that [REDACTED] (Oiler), planned for sign on MT Gas Kalimantan on 1 May 2024, is delayed due to incomplete documentation. The following documents are still pending, SB,MCU.

We will notify once all requirements are fulfilled and sign on can proceed

Thanks

Regards,

[REDACTED]

PT. Dewi Sri Maritim - Jakarta, Indonesia

DSM - Crew Management & Manning

Phone/Mobile : +62-21-30060338 / +62-87721166120

Email : [REDACTED]@dsmaritim.co.id



05/28/24, 11:32 AM

Gmail - FW: HARSANADI-CREW ROLLING PLAN//GRESIK//30 MEI 2024



Damar Nirwana <damarnir123@gmail.com>

FW: HARSANADI-CREW ROLLING PLAN//MERAK//30 MEI 2024

1 pesan

From: Ma [REDACTED]
Sent: Tuesday, 28 May 2024 11:32
To: 'BD [REDACTED]
Cc: Yon [REDACTED]@dsmaritim.co.id;
Natas [REDACTED]
Subje [REDACTED]

Dear MR. [REDACTED]

Good Day,

Please be informed that [REDACTED] in (Oiler 1), planned for sign on MV Harsanadi on 30 May 2024, is delayed due to pending certificate revalidation.

We will notify once all requirements are fulfilled and sign on can proceed

Thanks

Regards,

PT. Dewi Sri Maritim - Jakarta, Indonesia

DSM - Crew Management & Manning

Phone/Mobile : +62-21-30060338 / +62-87721166120

Email : [REDACTED]@dsmaritim.co.id



Lampiran 7 COP, PKL R**** P***** B**** B****

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri/ Serial No. CP3 [REDACTED] Nomor Sertifikat / Certificate No. [REDACTED]

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : [REDACTED]
Tempat dan tanggal lahir : [REDACTED]
Place and date of birth :

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
has completed approved training and passed the assessment of

BASIC SAFETY TRAINING Revalidation

yang dilaksanakan oleh : STIP Jakarta di : Jakarta
which has held by at : 28 January 2014 to 05 February 2014

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : Section A -VI/1 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Section A -VI/1 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Jakarta , 08 November 2018

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
O.b. Director General of Sea Transportation
Ketua/Direktur/Kapala
Principal/Director/Head

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

Capt. Marikot Simanjuntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri/ Serial No. CP3 [REDACTED] Nomor Sertifikat / Certificate No. [REDACTED]

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : [REDACTED]
Tempat dan tanggal lahir : [REDACTED]
Place and date of birth :

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED TRAINING FOR OIL TANKER CARGO OPERATIONS

yang dilaksanakan oleh : STIP Jakarta di : Jakarta
which has held by at : 06 May 2019 to 14 May 2019

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : Chapter V, Section A-VI/1-1-2 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Chapter V, Section A-VI/1-1-2 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Jakarta , 15 May 2019

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
O.b. Director General of Sea Transportation
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPERAWATAN
Chief of Sub Directorate Of Seafarer

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

Capt. HENDRI GINTING, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri / Serial No
CP [REDACTED]

Nomor Sertifikat / Certificate No
[REDACTED]

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : [REDACTED] R
Name :
Tempat dan tanggal lahir : [REDACTED]
Place and date of birth :

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED TRAINING FOR CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS

yang dilaksanakan oleh : Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran - Jakarta di : Jakarta
which has held by at 15 November 2018 to 20 November 2018

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : Section A - VI/1.1.3 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Section A - VI/1.1.3 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

Jakarta, 28 November 2018

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
To. Kepala General of Sea Transportation
Kepala Direktur/Kepala
Principal Director/Head

STIP KARTASARI

CP. DEDTRI ANWAR, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkannya
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

No.AL.524/ 22-06/ 11 /SYB. TPK.- 23

PT. ASWATAMA SAMUDERA NUSANTARA
WISMA BSG LT.10 JL. ABDUL MUIS NO. 40, DESA/KELURAHAN PETOJO
SELATAN, KECAMATAN GAMBIR, JAKARTA PUSAT, DKI JAKARTA 10160

Seafarer Employment Agreement

This Individual Working Contract, being enclosure and part of the Agreement signed between GOLD BRIDGE SHIPPING LTD, China Insurance Group Bldg,141 Dex Voex Road Central, Hong Kong and KESATUAN PELAUT INDONESIA made in Jakarta on 27 November 2023 and between:

PT Dewi Sri Maritim, Wisma BSG 10th Fl Jl Abdul Muis No 40 Jakarta 10160 Jakarta Pusat Indonesia
Hereinafter referred as the COMPANY

and [REDACTED] TAR (hereafter called the seafarer)

Date of birth [REDACTED]
Place of birth [REDACTED]
Passport no. [REDACTED]
Nationality [REDACTED]
Seaman's Book no. [REDACTED]
Seafarer's Code No [REDACTED]
KPI Membership [REDACTED]
Home Address [REDACTED] AD [REDACTED] RW 003

It is agreed that the company shall employ the seafarer and the seafarer shall provide service to the company under the following terms and condition:-

1. Capacity [MLC, R 2.1.4(d)]

The seafarer shall serve the company as **3/OFF**
(Rank)
NOLOWATI III 9266229 INDONESIA
(Name of Vessel) (IMO No./Official No.) (Flag)

2. Period of service [MLC, R 2.1(e)]

The period of service shall be 8 ± 1 month duration (Company Option) commencing from the Date of this agreement, subject to a probationary period of (3) three months. The period of service may be extended/reduced if agreed by both parties.

The Master shall record the date of sign-on and sign-off in seafarer's seaman book. The quality of the seafarer's work and the wages shall not be record in Seafarer's Discharge Book (SB).

In case a seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts of piracy or armed robbery against ships, his/her wages and other entitlements in this contract shall continue as per amendments of 2018 to the code of MLC 2006 (MLC R2.1, R2.2, R2.5).

3. Hours of Work: [MLC R2.3]

Normal hours of work shall be for deck and engine departments, in port and at sea:

1. Watch keepers - 56 hours a week
2. Day workers - 8 hours a Day Monday to Friday, 4 hours on Saturday, 2 hours on Sunday or Holiday (limited as far as possible to routine and sanitary duties). The Master may amend such working hours but in any event not more than 56 hours per week. The Master shall issue **Shipboard Working Arrangements** as per STCW and display on Notice board.

3. Catering Department - in port and at sea 56 hours a week.

Note: Master has the right to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation

4. Trading Area

The service of the seafarers shall be in the trading area:

- *A Far East, which includes all ports in Japan, Korea, S.E. Coast of U.S.S.R., People's Republic of China, Vietnam, Thailand, Malaysia, Borneo, Indonesia, Philippines, West Irian, Cambodia, Taiwan, and Singapore,
- *B All ports between the limits of latitudes 75°N and 60°S
- *C Domestic Indonesia Water

*** Note: Delete which is not applicable.

GT : 7631
HP : 6650
FLAG : INDONESIA

Perjanjian Kerja Perorangan

Perjanjian Kerja Perorangan ini, yang merupakan lampiran serta bagian dari perjanjian yang ditandatangani antara GOLD BRIDGE SHIPPING LTD, China Insurance Group Bldg, 141 Des Voex Road Central, Hong Kong dan KESATUAN PELAUT INDONESIA dibuat di Jakarta pada 27 November 2023 oleh dan antara : PT Dewi Sri Maritim, Wisma BSG 10th Fl Jl Abdul Muis No 40 Jakarta 10160 Jakarta Pusat Indonesia
Selanjutnya disebut sebagai PERUSAHAAN,

dan [REDACTED] (dalam hal ini disebut sebagai Pelaut)

Tanggal lahir : 09 [REDACTED]
Tempat lahir : J [REDACTED]
Paspor no : E [REDACTED]
Kebangsaan : I [REDACTED]
Buku Pelaut no. : J [REDACTED]
Kode Pelaut : 6 [REDACTED]
No. Anggota KPI : N [REDACTED]
Alamat : S [REDACTED] B [REDACTED] 003

Hal ini disepakati bahwa perusahaan akan mempekerjakan pelaut dan pelaut harus memberikan layanan kepada perusahaan sesuai dengan persyaratan dan kondisi sebagai berikut:-

1. Kapasitas [MLC, R 2.1.4(d)]

Pelaut tersebut akan melayani perusahaan sebagai **3/OFF**
(Jabatan)
NOLOWATI III 9266229 INDONESIA
(Nama Kapal) (IMO No./Official No) (Bendera)

2. Jangka waktu pelayanan [MLC, R 2.1(e)]

Jangka waktu pelayanan adalah 8 ± 1 bulan lamanya (Opsi Perusahaan) terhitung sejak Tanggal perjanjian ini, tunduk kepada masa percobaan (3) tiga bulan. Masa layanan dapat diperpanjang / dikurangi jika disetujui oleh kedua belah pihak.

Kapten Kapal harus mencatat tanggal masuk dan tanggal keluar di buku pelaut. Kualitas pekerjaan sipelaut dan upah tidak akan dicatat dalam *Seafarer's Discharge Book (SB)*.

Jika seorang pelaut ditahan di dalam atau di luar kapal sebagai akibat dari tindakan pembajakan atau perampokan bersenjata terhadap kapal, gaji dan hak lainnya dalam kontrak ini akan dilanjutkan sesuai dengan amandemen 2018 terhadap kode MLC 2006 (MLC R2.1, R2.2, R2.5).

3. Jam Kerja: [MLC R2.3]

Jam kerja normal untuk dek dan departemen mesin, di pelabuhan dan di laut:

1. Tugas Pengawasan - 56 jam seminggu
2. Hari Kerja - 8 jam perhari dari hari Senin sampai Jumat; 4 jam pada hari Sabtu; 2 jam pada hari Minggu atau hari libur (terbatas apabila memungkinkan untuk tugas-tugas rutin dan sanitasi) Kapten Kapal dapat mengubah jam kerja tetapi dalam hal apapun tidak lebih dari 56 jam per minggu. Kapten Kapal harus membuat **Tata Kerja di atas Kapal** sesuai STCW dan ditampilkan di Papan Pembentahan.

3. Departemen Katering - di pelabuhan dan di laut 56 jam seminggu.

Catatan: Kapten Kapal memiliki hak untuk meminta pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan untuk keselamatan kapal, orang-orang atau kargo yang berada di kapal, atau untuk tujuan memberikan bantuan kepada kapal lain atau orang lain yang dalam kesulitan di laut. Oleh karena itu, Kapten Kapal dapat menanggulangi jadwal jam kerja atau jam istirahat dan membutuhkan pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan sampai situasi kembali normal. Sesegera mungkin setelah situasi kembali normal, Kapten Kapal harus memastikan bahwa setiap pelaut yang telah melakukan pekerjaan pada waktu istirahat akan disediakan waktu istirahat yang cukup.

4. Wilayah Perdagangan

Layanan dari para pelaut harus berada di wilayah perdagangan:

- *A Far East, yang mencakup semua pelabuhan di Jepang, Korea, S.E. Coast dari Uni Soviet, Republik Rakyat Cina, Vietnam, Thailand, Malaysia, Borneo, Indonesia, Filipina, Irian Barat, Kamboja, Taiwan, dan Singapura,
- *B Semua pelabuhan antara batas-batas lintang 75°N dan 60°S
- *C Perairan Indonesia

*** Catatan: Coret yang tidak perlu.

Date of issue: 11th December 2020

Revision No.: 05

01/07

Lampiran 8 COC, COE, SB, MCU, PKL, G** S. S*******

Serial No: [REDACTED] Endorsement No: [REDACTED]

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

PENGUKUHAN KEABSAHAN
PENERBITAN SERTIFIKAT MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL
TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI
PELAUT, 1978, BESERTA AMANDEMENNANYA
ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa :
Directorate General of Sea Transportation of Transportations Ministry certifies that :

Sertifikat Keahlian No.
Certificates of Competence No. 621 [REDACTED]

yang diterbitkan kepada
issued to [REDACTED]

Tempat dan Tanggal Lahir
Place and Date of Birth [REDACTED]

telah memenuhinya persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan 111/2, 111/3 STCW 2010
Who has been found duly qualified in accordance with the provision of regulation : 111/2, 111/3 STCW 2010

dari Konvensi tersebut diatas, beserta amandemennya dan telah memenuhinya kompetensi untuk
the above Convention, as amended, and has been found competent to

melaksanakan fungsi, tingkatan, uraian dan batasan sebagai berikut :
Of the following function, at the level specified, subject to any limitations as indicated :

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Marine Engineering	MANAGEMENT	
Electrical, Electronic and control engineering		
Controlling The Operation of the ship and care for person on board		
Maintenance and Repair		

Pemegang sah sertifikat ini dapat berdinasi dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut:
The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities:

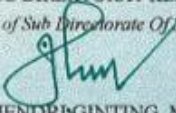
CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Second Engineer	Unlimited
Chief Engineer	Un Restricted - Below 3000 kW Propulsion Power *
Chief Engineer	Near Coastal Voyages - 3000 kW Propulsion Power or More *

* See note back page

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 29 January 2024
This Endorsement is valid until : 29 January 2024

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal : 29 January 2019
Issued at Jakarta on : 29 January 2019

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Head of Sub Directorate Of Seafarer.


Capt. HENDRI GINTING, M.M.

Signature of the holder

Sertifikat Pengukuhan yang asli harus berada di atas kapal sesuai Peraturan 1/2.
The original of this Certificate of Endorsement must be kept available in accordance with Regulation 1/2, ayat 11 dari Konvensi STCW, selama yang bersangkutan berdinasi di kapal,
paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DKP.IV.05

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA
BAGI PELAUT, 1978, BESERTA DENGAN AMANEMENNYA
Under the provision of the International Convention on Standards of training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Amended.

SERTIFIKAT AHLI TEHNIKA TINGKAT II
*Certificate of Competency
Engineer Officer Class II*

REPUBLIC INDONESIA
Republik of Indonesia

Certificate No. [REDACTED]

Dengan ini menyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : [REDACTED]
Name

Tempat dan Tanggal Lahir : [REDACTED]
Place and Date of Birth

telah menyelesaikan pendidikan dan pelatihan dan lulus ujian berdasarkan Konvensi STCW 1978 dan amandemennya, aturan : III/2, III/3 STCW 2010 serta
Has completed approved education and training, and passed the assessment under the provisions of STCW 1978, as amended, Regulation : III/2, III/3 STCW 2010 and

peraturan nasional untuk memiliki Sertifikat Kompetensi Perwira Kapal Niaga Ahli Teknika Tingkat II
National regulation to hold the Certificate of Engineer Officer Class II

Tanggal Penerbitan : 29 January 2019
Date of Issue

Tanda Tangan Pemilik : [REDACTED]
Signature of the Holder

Jakarta, 29 January 2019
A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety
Ketua/Direktur/Kepala
Principal/Director/Head
STIP Jakarta

Capt. Marhot Simanjuntak, M.M.

Serial No. [REDACTED]

[DKP.IV.04]

Keterangan Pemegang / Description of Bearer

Tempat & Tanggal lahir : [REDACTED]
Place & Date of Birth

Alamat tetap : [REDACTED]
Permanent Address

Warna Rambut : HITAM
Colour of hair

Warna Mata : COKLAT
Colour of eyes

Warna Kulit : SAWO MATANG
Colour of skin

Tinggi Badan : [REDACTED]
Height

Golongan Darah : O
Blood Group

Jenis Kelamin : Mia / Wanita
Sex Male / Female

Nomor Buku Pelaut : [REDACTED]
Number of Seaman's Book

Kode Pelaut : [REDACTED]
Seafarer Code

No. Pendaftaran : [REDACTED]
Reg. Number

Photo Pemegang / Photograph of holder : [REDACTED]

Tanda tangan pemegang atau sidik jari : [REDACTED]
Signature of Holder or Left Thumb Print

		Nomor Seri: BKK [REDACTED] Serial Number
REPUBLIK INDONESIA <i>Republic of Indonesia</i> KEMENTERIAN PERHUBUNGAN <i>Ministry of Transportation</i> DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT <i>Directorate General of Sea Transportation</i>		
SERTIFIKAT KESEHATAN PELAUT <i>Seafarer's Medical Certificate</i>		
Nomor Sertifikat <i>Certificate Number</i>	:	62 [REDACTED]
Nama Lengkap <i>Full Name</i>	:	[REDACTED]
Tempat/Tgl Lahir <i>Place/Date of Birth</i>	:	[REDACTED]
Jenis Kelamin <i>Gender</i>	:	MALE
Kewarganegaraan <i>Nationality</i>	:	INDONESIAN

Sertifikat ini diterbitkan oleh Administrator Maritim dan memenuhi persyaratan pemeriksaan kesehatan pelaut sesuai dengan ketentuan STCW 1978 beserta amandemennya dan MLC 2006, pelaut dinyatakan :

This certificate is issued by authority of Maritime Administrator and in compliance with the requirements of the medical examination for seafarers as the provision of International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 as amended and Maritime Labour Convention (MLC) 2006, the seafarer has been declared :

☒ SEHAT untuk bekerja di atas kapal
FIT to work on board

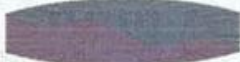
 ☐ SEHAT dengan pembatasan untuk bekerja di atas kapal
FIT with restriction to work on board

Untuk Jabatan <i>Position On Board</i>	:	THIRD ENGINEER	
Tempat Pemeriksaan <i>Approved Place of Examination by Authority</i>	:	KLINIK UTAMA KIRANA MEDIKA	
Tanggal Pemeriksaan <i>Date of Examination</i>	:	JUNE 28, 2022	
Masa Berlaku <i>Expiration of Validity</i>	:	JUNE 28, 2024	
Dokter Pemeriksa <i>Name of Physician</i>	:	dr. HERLINA ARFAN	
Alamat Praktik <i>Address of Physician</i>	:	JL. SUNGAI BAMBU NO.17 RT/RW 003/006 KEL. SUNGAI BAMBU KEC. T.J. PRIOK JAKARTA UTARA	


 Tanda Tangan Yang Diperiksa
Applicant Signature


 dr. HERLINA ARFAN
 19810607201810005
 Cap RS/Klinik & Tanda Tangan Dokter Pemeriksa
Stamp and Medical Practitioner Signature Approved

Sertifikat Kesehatan ini berlaku maksimal 24 bulan sejak tanggal periksa bagi pelaut berusia lebih dari 18 tahun dan maksimal 12 bulan bagi usia kurang dari 18 tahun.
The Medical Certificate shall be valid for no more than 24 months from the date of the Examination for those over 18 years of age and for no more than 12 months for those under 18 years of age.

No.AL.524/1335/01/SYB.TPK.- 24

PT BROTOJOYO MARITIME
WISMA BSG 10TH FLOOR, JALAN ABDUL MUIS NO. 40
JAKARTA 10160 – INDONESIA
PHONE: +62 21 30060300, FAX: +62 21 30060390

Nomor SIUPPAK / SIUPPAL : BXXV-100/AL.58

Nomor : 696/BLT-XI/2001

Seafarer Employment Agreement**Perjanjian Kerja Perorangan**

This Individual Working Contract, made in Jakarta on 19 January 2024 by and between
 PT Brotojoyo Maritime, Wisma BSG 10th Fl Jl Abdul Muis No 40 Jakarta 10160 Jakarta
 Hereinafter referred as the COMPANY
 and

_____ (here in after called the seafarer)
 Date of birth : 22 _____
 Place of birth : RI _____
 Passport no. : C _____
 Nationality : IN _____
 Seaman's Book no. : H _____
 Seafarer's Code No. : 62 _____
 Home Address : D _____ C.S. _____ NG RT.01 RW.03
 It is agreed that the company _____ seafarer and the seafarer shall provide
 service to the company under the following terms and condition -

1. Capacity [MLC, R.2.1.4(d)]

The seafarer shall serve the company as _____
 Onboard the vessel _____
 (Rank)

GANDAWATI 1 **9214044** **INDONESIA**
 (Name of Vessel) (IMO No./Official No.) (Flag)

2. Period of service [MLC, R.2.1(e)]

The period of service shall be _____ ± 1 month duration (Company Option)
 commencing from the Date of this agreement, subject to a probationary period of (3)
 three months. The period of service may be extended/reduced if agreed by both
 parties.

The Master shall record the date of sign-on and sign-off in seafarer's seaman book.
 The quality of the seafarer's work and the wages shall not be record in Seafarer's
 Discharge Book (SB).

In case a seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts of piracy or
 armed robbery against ships, his/her wages and other entitlements in this contract
 shall continue as per amendments of 2018 to the code of MLC 2006 (MLC R2.1,
 R2.2, R2.5).

3. Hours of Work: [MLC R2.3]

Normal hours of work shall be for deck and engine departments, in port and at sea.

1. As per STCW/MLC Work/ Rest in any 24 hours shall be maximum 14hrs of work
 or minimum 10hrs of rest. Work/ Rest in any 7 days shall be maximum 72hrs of
 work or Minimum 77hrs of rest. Number & length of rest periods shall not be more
 than 2 periods of rest, one of which must be at least 6hrs, interval between rest
 periods shall not to exceed 14hrs.

2. The requirement for rest periods laid down in above paragraph shall not be
 maintained in case of an emergency or in other overriding operational conditions.
 Mustering, firefighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and
 regulation and by international instrument, shall be conducted in a manner that
 minimize the disturbance of rest period and does not induce fatigue.

3. STCW A-VIII/1 paragraph 9 allow exceptions that the rest period is not less than
 70 hours in any 7-days period and exception from the weekly rest period shall not
 be allowed for more than two consecutive weeks. The intervals between two
 periods of exception on board shall not be less than twice the duration of the
 exception.

4. In exceptional condition the hours of rest period may be divided into no more than
 three periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and neither of the
 other two periods shall be less than one hour in length. Exceptions shall not extend
 beyond two periods in any 7-day period.

GT : 17000

HP : 9194

FLAG : INDONESIA

Date of issue: 11 December 2020

Revision No : 05

01/07

Perjanjian Kerja Perorangan ini, dibuat di Jakarta pada 19 Januari 2024 oleh dan antara :
 PT Brotojoyo Maritime, Wisma BSG 10th Fl Jl Abdul Muis No 40 Jakarta 10160 Jakarta
 Pusat Indonesia a
 Selanjutnya disebut sebagai PERUSAHAAN,
 dan

_____ (dalam hal ini disebut sebagai Pelaut)

Tanggal lahir : _____
 Tempat lahir : _____
 Passport no. : _____
 Kebangsaan : _____
 Buku Pelaut no. : _____
 Kode Pelaut : _____
 Alamat : _____
 Hal ini disepakati bahwa perusahaan akan mempekerjakan pelaut dan pelaut harus
 memberikan layanan kepada perusahaan sesuai dengan persyaratan dan kondisi sebagai
 berikut :-

1. Kapasitas [MLC R.2.1.4(d)]

Pelaut tersebut akan melayani perusahaan sebagai _____
 diatas kapal _____
 (Jabatan)

GANDAWATI 1 **9214044** **INDONESIA**
 (Nama Kapal) (IMO No./Official No.) (Bendera)

2. Jangka waktu pelayanan [MLC.R.2.1(e)]

Jangka waktu pelayanan adalah _____ ± 1 bulan lamanya (Opsir Perusahaan)
 terhitung sejak Tanggal perjanjian ini, tunduk kepada masa percobaan (3) tiga bulan.
 Masa layanan dapat diperpanjang / dikurangi jika disetujui oleh kedua belah pihak.

Kapten Kapal harus mencatat tanggal masuk dan tanggal keluar di buku pelaut.
 Kualitas pekerjaan suplai dan upah tidak akan dicatat dalam Seafarer's Discharge
 Book (SB).

Jika seorang pelaut ditahan di dalam atau di luar kapal sebagai akibat dari tindakan
 pembajakan atau perampokan bersenjata terhadap kapal, gaji dan hak lainnya dalam
 kontrak ini akan dilanjutkan sesuai dengan amandemen 2018 terhadap kode MLC
 2006 (MLC R2.1, R2.2, R2.5).

3. Jam Kerja: [MLC R2.3]

Jam kerja normal untuk dek dan departemen mesin, di pelabuhan dan di laut:

1. Sesuai STCW/MLC, Bekerja/Istirahat di dalam 24 jam harus maksimum 14 jam
 kerja atau minimal 10 jam istirahat. Bekerja/Istirahat dalam 7 hari harus
 maksimum 72 jam kerja atau minimum 77 jam istirahat. Jumlah & panjang
 periode istirahat tidak boleh lebih dari 2 periode istirahat, salah satunya harus
 setidaknya 6 jam, interval antara periode istirahat tidak boleh lebih dari 14 jam.

2. Persyaratan untuk waktu istirahat yang disebutkan dalam paragraf di atas tidak
 akan diterapkan dalam keadaan darurat atau dalam kondisi operasional utama
 lainnya. Latihan berkumpul, pemadam kebakaran dan sekoci, serta latihan yang
 ditentukan oleh hukum, peraturan nasional dan/atau oleh instrumen internasional,
 wajib dilakukan dengan cara yang meminimalisir gangguan waktu istirahat dan
 tidak menyebabkan kelelahan.

3. STCW A-VIII/1 paragraf 9 memungkinkan pengecualian bahwa periode istirahat
 tidak kurang dari 70 jam dalam periode 7 hari dan pengecualian dari periode
 istirahat mingguan tidak diperbolehkan selama lebih dari dua minggu berturut-
 turut. Interval antara dua periode pengecualian di kapal harus tidak kurang dari dua
 kali durasi pengecualian.

4. Dalam kondisi luar biasa, jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari tiga
 periode, yang salah satu di antaranya harus setidaknya 6 jam, dan tak satu pun dari
 dua periode lainnya akan kurang dari satu jam. Pengecualian tidak akan melampaui
 dua periode dalam periode 7 hari.

Lampiran 9 SB, MCU, PKL, A*** S****

5	6
Keterangan Pemegang / Description of Bearer Tempat & Tanggal lahir / Place & Date of Birth [REDACTED] Alamat tetap / Permanent Address [REDACTED] Warna Rambut / Colour of hair HITAM Warna Mata / Colour of eyes HITAM Warna Kulit / Colour of skin SAWO MATANG Tinggi Badan / Height [REDACTED] Golongan Darah / Blood Group O Jenis Kelamin / Sex Pria / Wanita Male / Female	Nomor Buku Pelaut / Number of Seaman's Book : [REDACTED] Kode Pelaut / Seafarer Code : [REDACTED] No. Pendaftaran / Reg. Number : [REDACTED] Photo Pemegang / Photograph of holder  Tanda Tangan pemegang atau Sidik Jari / Signature of Holder or Left Thumb Print 
7	8
Buku Pelaut ini berlaku untuk seluruh dunia / This Seaman's Book is valid for all parts of the world KECUALI / EXCEPT : BERLAKU SAMPAI / VALID UNTIL 26 Apr 2020 PENDAFETARAN DI / REGISTERED AT : Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok TGL. / ON : 26 Apr 2017 DIKELUARKAN OLEH / Pejabat Pendaftaran Sijil / ISSUED BY / Mustering Officer Jabatan / Position Kepala Seksi Kepelautan Tanda Tangan / Signature  Nama / Name Capt. MALTUS J. KAPISTRANO, SSIT, M. SI No PUP 18790313 200712 1 001	DIPERPANJANG SAMPAI / RENEWED UNTIL 26 Apr 2022 DI / AT : Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok TGL / ON : 26 Apr 2017 OLEH / BY : Pejabat Pendaftaran Sijil / Mustering Officer Jabatan / Position Kepala Seksi Kepelautan Tanda Tangan / Signature  Nama / Name Capt. HOTMA P. NALU, MM No PUP 19846513 103802 1 001 DIPERPANJANG SAMPAI / RENEWED UNTIL 26 Apr 2024 DI / AT : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Palembang TGL / ON : 26 Apr 2022 OLEH / BY : Pejabat Pendaftaran Sijil / Mustering Officer Jabatan / Position Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penyalahgunaan dan Patroli Tanda Tangan / Signature  Nama / Name FERLANTI SARAGIN, S.Si No PUP 19770512 200712 1 001

		Nomor Seri: BKKP [REDACTED] Serial Number
REPUBLIK INDONESIA <i>Republic of Indonesia</i> KEMENTERIAN PERHUBUNGAN <i>Ministry of Transportation</i> DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT <i>Directorate General of Sea Transportation</i>		
SERTIFIKAT KESEHATAN PELAUT <i>Seafarer's Medical Certificate</i>		
Nomor Sertifikat <i>Certificate Number</i>	:	[REDACTED]
Nama Lengkap <i>Full Name</i>	:	[REDACTED]
Tempat/Tgl Lahir <i>Place/Date of Birth</i>	:	[REDACTED]
Jenis Kelamin <i>Gender</i>	:	MALE
Kewarganegaraan <i>Nationality</i>	:	INDONESIAN
Sertifikat ini diterbitkan oleh Administrator Maritim dan memenuhi persyaratan pemeriksaan kesehatan pelaut sesuai dengan ketentuan STCW 1978 beserta amendemennya dan MLC 2006, pelaut dinyatakan : <i>This certificate is issued by authority of Maritime Administrator and in compliance with the requirements of the medical examination for seafarers as the provision of International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 as amended and Maritime Labour Convention (MLC) 2006, the seafarer has been declared :</i> ☒ SEHAT untuk bekerja di atas kapal <i>FIT to work on board</i> ☐ SEHAT dengan pembatasan untuk bekerja di atas kapal <i>FIT with restriction to work on board</i>		
Untuk Jabatan <i>Position On Board</i>	:	OILER
Tempat Pemeriksaan <i>Approved Place of Examination by Authority</i>	:	KLINIK UTAMA KIRANA MEDIKA
Tanggal Pemeriksaan <i>Date of Examination</i>	:	JULY 20, 2022
Masa Berlaku <i>Expiration of Validity</i>	:	JULY 20, 2024
Dokter Pemeriksa <i>Name of Physician</i>	:	dr. HERLINA ARFAN
Alamat Praktik <i>Address of Physician</i>	:	JL. SUNGAI BAMBU NO.17 RT/RW 003/006 KEL. SUNGAI BAMBU REC. TJ. PRIOK JAKARTA UTARA
		
Tanda tangan Yang Diperiksa <i>Applicant Signature</i>		
Sertifikat Kesehatan ini berlaku maksimal 24 bulan sejak tanggal pemeriksaan bagi pelaut berusia lebih dari 18 tahun dan maksimal 12 bulan bagi usia kurang dari 18 tahun. <i>The Medical Certificate shall be valid for no more than 24 months from the date of the Examination for those over 18 years of age and for no more than 12 months for those under 18 years of age.</i>		dr. HERLINA ARFAN 19810607201810005 Cap RS/Klinik & Tanda Tangan Dokter Pemeriksa <i>Stamp and Medical Practitioner Signature Approved</i>
		



PT BERLIAN LAJU TANKER, Tbk
WISMA BSG 10TH FLOOR, JALAN ABDUL MUIS NO. 40
JAKARTA 10160 – INDONESIA
PHONE: +62 21 30060300, FAX: +62 21 30060390

No.AL.524/1212/05/SYB.TPK.-29

Nomor SIUPPAK / SIUPPAL : BXXV-100/AL.58
Nomor : 696/BLT-XI/2001

Seafarer Employment Agreement

This Individual Working Contract, made in Jakarta on 20 May 2024 by and between :
PT Berlian Laju Tanker, Tbk, Wisma BSG 10th Fl Jl Abdul Muis No 40 Jakarta 10160
Jakarta Pusat Indonesia
Hereinafter referred as the COMPANY
and

_____ (hereinafter called the seafarer)
Date of birth : 19 _____
Place of birth : SE _____
Passport no : ES _____
Nationality : IN _____
Seaman's Book no : G0 _____
Seafarer's Code No : 62 _____
Home Address : JA _____ O 1 _____ SEGORO, KEC.
GUNUNGPATI

It is agreed that the company shall employ the seafarer and the seafarer shall provide service to the company under the following terms and condition :-

1. Capacity [MLC, R 2.1.4(d)]

The seafarer shall serve the company as **OILER**
(Rank)
GAS KALIMANTAN 9146235 **INDONESIA**
(Name of Vessel) (IMO No./Official No) (Flag)

2. Period of service [MLC, R 2.1(e)]

The period of service shall be 8 ± 1 month duration (Company Option) commencing from the Date of this agreement, subject to a probationary period of (3) three months. The period of service may be extended/reduced if agreed by both parties.

The Master shall record the date of sign-on and sign-off in seafarer's seaman book. The quality of the seafarer's work and the wages shall not be record in Seafarer's Discharge Book (SB).

In case a seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts of piracy or armed robbery, against ships, his/her wages and other entitlements in this contract shall continue as per amendments of 2018 to the code of MLC 2006 (MLC R 2.1, R 2.2, R 2.5)

3. Hours of Work: [MLC R 2.3]

Normal hours of work shall be for deck and engine departments, in port and at sea:
1. As per STCW/MLC Work/ Rest in any 24 hours shall be maximum 14hrs of work or minimum 10hrs of rest. Work/ Rest in any 7 days shall be maximum 72hrs of work or Minimum 77hrs of rest. Number & length of rest periods shall not be more than 2 periods of rest, one of which must be at least 6hrs, interval between rest periods shall not exceed 14hrs.

2. The requirement for rest periods laid down in above paragraph shall not be maintained in case of an emergency or in other overriding operational conditions. Mustering, firefighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulation and by international instrument, shall be conducted in a manner that minimize the disturbance of rest period and does not induce fatigue.

3. STCW A-VIII/1 paragraph 9 allow exceptions that the rest period is not less than 70 hours in any 7-days period and exception from the weekly rest period shall not be allowed for more than two consecutive weeks. The intervals between two periods of exception on board shall not be less than twice the duration of the exception.

4. In exceptional condition the hours of rest period may be divided into no more than three periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and neither of the other two periods shall be less than one hour in length. Exceptions shall not extend beyond two periods in any 7-day period.

GT : 3516
HP : 3780
FLAG : INDONESIA
ANT III

Date of issue: 11 December 2020

Revision No.: 05

01/07

Perjanjian Kerja Perorangan

Perjanjian Kerja Perorangan ini, dibuat di Jakarta pada 20 Mei 2024 oleh dan antara :
PT Berlian Laju Tanker, Tbk, Wisma BSG 10th Fl Jl Abdul Muis No 40 Jakarta 10160
Jakarta Pusat Indonesia
Selanjutnya disebut sebagai PERUSAHAAN,
dan

_____ (selanjutnya disebut sebagai Pelaut)
Tanggal lahir : 19 _____
Tempat lahir : SE _____
Paspor no : ES _____
Kebangsaan : IN _____
Buku Pelaut no : G0 _____
Kode Pelaut : 62 _____
Alamat : JA _____ O 1 _____ SEGORO, KEC.
GUNUNGPATI

Hal ini disepakati bahwa perusahaan akan mempekerjakan pelaut dan pelaut harus memberikan layanan kepada perusahaan sesuai dengan persyaratan dan kondisi sebagai berikut :-

1. Kapasitas [MLC, R 2.1.4(d)]

Pelaut tersebut akan melayani perusahaan sebagai **OILER**
(Jabatan)
GAS KALIMANTAN 9146235 **INDONESIA**
(Nama Kapal) (IMO No./Official No) (Bendera)

2. Jangka waktu pelayanan [MLC, R 2.1(e)]

Jangka waktu pelayanan adalah 8 ± 1 bulan lamanya (Opsir Perusahaan) terhitung sejak Tanggal perjanjian ini, tunduk kepada masa percobaan (3) tiga bulan. Masa layanan dapat diperpanjang / dikurangi jika disetujui oleh kedua belah pihak.

Kapten Kapal harus mencatat tanggal masuk dan tanggal keluar di buku pelaut. Kualitas pekerjaan spelaut dan upah tidak akan dicatat dalam Seafarer's Discharge Book (SB).

Jika seorang pelaut ditahan di dalam atau di luar kapal sebagai akibat dari tindakan pembajakan atau perampokan bersenjata terhadap kapal, gaji dan hak lainnya dalam kontrak ini akan dilanjutkan sesuai dengan amandemen 2018 terhadap kode MLC 2006 (MLC R 2.1, R 2.2, R 2.5)

3. Jam Kerja: [MLC R 2.3]

Jam kerja normal untuk dek dan departemen mesin, di pelabuhan dan di laut:

1. Sesuai STCW/MLC Bekerja/istirahat di dalam 24 jam harus maksimum 14 jam kerja atau minimal 10 jam istirahat Bekerja/istirahat dalam 7 hari harus maksimum 72 jam kerja atau minimum 77 jam istirahat. Jumlah & panjang periode istirahat tidak boleh lebih dari 2 periode istirahat, salah satunya harus setidaknya 6 jam, interval antara periode istirahat tidak boleh lebih dari 14 jam.

2. Persyaratan untuk waktu istirahat yang disebutkan dalam paragraf di atas tidak akan diterapkan dalam keadaan darurat atau dalam kondisi operasional utama lainnya. Latihan berkumpul, pemadaman kebakaran dan sekoci, serta latihan yang ditentukan oleh hukum, peraturan nasional dan/atau oleh instrumen internasional, wajib dilakukan dengan cara yang meminimalisir gangguan waktu istirahat dan tidak menyebabkan kelelahan.

3. STCW A-VIII/1 paragraf 9 memungkinkan pengecualian bahwa periode istirahat tidak kurang dari 70 jam dalam periode 7 hari dan pengecualian dari periode istirahat mingguan tidak diperbolehkan selama lebih dari dua minggu berturut-turut. Interval antara dua periode pengecualian di kapal harus tidak kurang dari dua kali durasi pengecualian.

4. Dalam kondisi luar biasa, jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari tiga periode, yang salah satu di antaranya harus setidaknya 6 jam, dan tak satu pun dari dua periode lainnya akan kurang dari satu jam. Pengecualian tidak akan melampaui dua periode dalam periode 7 hari.

Lampiran 10 COP, PKL U*** A*****

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri / Serial No. CP [REDACTED] Nomor Sertifikat / Certificate No. [REDACTED]

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : [REDACTED]
Name
Tempat dan tanggal lahir : [REDACTED]
Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED FIRE FIGHTING Revalidation

yang dilaksanakan oleh : STIP Jakarta di : Jakarta
which has held by at : 02 October 2001 to 05 October 2001

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : Section A-VI/3 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Section A-VI/3 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

Jakarta, 14 October 2019
An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Ketua/Direktur/Kepala
Principal/Director/Head
Capt. Marhot Simanjuntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

3

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri / Serial No. CP [REDACTED] Nomor Sertifikat / Certificate No. [REDACTED]

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : [REDACTED]
Name
Tempat dan tanggal lahir : [REDACTED]
Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi :
has completed approved training and passed the assessment of

BASIC SAFETY TRAINING Revalidation

yang dilaksanakan oleh : STIP Jakarta di : Jakarta
which has held by at : 18 September 2001 to 25 September 2001

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : Section A -VI/1 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Section A -VI/1 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

Jakarta, 14 October 2019
An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Ketua/Direktur/Kepala
Principal/Director/Head
Capt. Marhot Simanjuntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 5 (five) years commenced from the date of issuance

2

NO.AL.524/1606/06 /SYB. 29

PT. ASWATAMA SAMUDERA NUSANTARA
WISMA BSG LT.10 JL. ABDUL MUIS NO. 40, DESA/KELURAHAN PETOJO
SELATAN, KECAMATAN GAMBIR, JAKARTA PUSAT, DKI JAKARTA 10160
Tel : 852-28542318 Fax : 852-2854 4704, 21655828

Seafarer Employment Agreement

This Individual Working Contract, being enclosure and part of the Agreement signed between GOLD BRIDGE SHIPPING LTD, China Insurance Group Bldg.141 Dex Voex Road Central, Hong Kong and KESATUAN PELAUT INDONESIA made in Jakarta on 20 June 2024 and between :
PT Dewi Sri Maritim, Wisma BSG 10th Fl JI Abdul Muis No 40 Jakarta 10160 Jakarta Pusat Indonesia
Here in after referred as the COMPANY

Seafarer's Name (hereafter referred as Seafarer)
Date of birth : 06
Place of birth : D
Passport no. : E
Nationality : IN
Seaman's Book no. : I
Seafarer's Code No : 6
Home Address : JI
SUNTER JAYA : JI
TNA III NO 11 RT/RW 006/001 KEL.

It is agreed that the company shall employ the seafarer and the seafarer shall provide service to the company under the following terms and condition:-

1. Capacity [MLC, R 2.1.4(d)]

The seafarer shall serve the company as

OILER 1
(Rank)

HARSANADI **9220196** **INDONESIA**
(Name of Vessel) (IMO No./Official No.) (Flag)

2. Period of service [MLC, R 2.1(e)]

The period of service shall be 8 ± 1 month duration (Company Option) commencing from the Date of this agreement, subject to a probationary period of (3) three months. The period of service may be extended/reduced if agreed by both parties.

The Master shall record the date of sign-on and sign-off in seafarer's seaman book. The quality of the seafarer's work and the wages shall not be record in Seafarer's Discharge Book (SB).

In case a seafarer is held captive on or off the ship as a result of acts of piracy or armed robbery against ships, his/her wages and other entitlements in this contract shall continue as per amendments of 2018 to the code of MLC 2006 (MLC R2.1, R2.2, R2.5).

3. Hours of Work: [MLC R2.3]

Normal hours of work shall be for deck and engine departments, in port and at sea:
1. Watch keepers - 56 hours a week
2. Day workers - 8 hours a Day Monday to Friday; 4 hours on Saturday; 2 hours on Sunday or Holiday (limited as far as possible to routine and sanitary duties). The Master may amend such working hours but in any event not more than 56 hours per week. The Master shall issue **Shipboard Working Arrangements** as per STCW and display on Notice board.

3. Catering Department - in port and at sea 56 hours a week.

Note: Master has the right to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation

4. Trading Area

The service of the seafarers shall be in the trading area:

- *A Far East, which includes all ports in Japan, Korea, S.E. Coast of U.S.S.R., People's Republic of China, Vietnam, Thailand, Malaysia, Borneo, Indonesia, Philippines, West Iran, Cambodia, Taiwan, and Singapore,
- *B All ports between the limits of latitudes 75°N and 60°S
- *C Domestic Indonesia Water

** Note Delete which is not applicable

GT : 7098
HP : 4192
FLAG : INDONESIA

Date of issue: 11th December 2020

Revision No.: 05

01/07

Perjanjian Kerja Perorangan

Perjanjian Kerja Perorangan ini, yang merupakan lampiran serta bagian dari perjanjian yang ditandatangani antara GOLD BRIDGE SHIPPING LTD, China Insurance Group Bldg. 141 Dex Voex Road Central, Hong Kong dan KESATUAN PELAUT INDONESIA dibuat di Jakarta pada 20 Juni 2024 oleh dan antara
PT Dewi Sri Maritim, Wisma BSG 10th Fl JI Abdul Muis No 40 Jakarta 10160 Jakarta Pusat Indonesia
Selanjutnya disebut sebagai PERUSAHAAN,

Seafarer's Name (dalam hal ini sebagai Pelaut)
Tanggal lahir :
Tempat lahir :
Paspor no. :
Kebangsaan :
Buku Pelaut no. :
Kode Pelaut :
Alamat :
SUNTER JAYA :
TNA III NO 11 RT/RW 006/001 KEL.

Hal ini disepakati bahwa perusahaan akan mempekerjakan pelaut dan pelaut harus memberikan layanan kepada perusahaan sesuai dengan persyaratan dan kondisi sebagai berikut:-

1. Kapasitas [MLC R 2.1.4(d)]

Pelaut tersebut akan melayani perusahaan sebagai

OILER 1
(Jabatan)

HARSANADI **9220196** **INDONESIA**
(Nama Kapal) (IMO No./Official No.) (Bendera)

2. Jangka waktu pelayanan [MLC, R 2.1(e)]

Jangka waktu pelayanan adalah 8 ± 1 bulan lamanya (Opsi Perusahaan) terhitung sejak Tanggal perjanjian ini, tunduk kepada masa percobaan (3) tiga bulan. Masa layanan dapat diperpanjang / dikurangi jika disetujui oleh kedua belah pihak.

Kapten Kapal harus mencatat tanggal masuk dan tanggal keluar di buku pelaut. Kualitas pekerjaan sipelaut dan upah tidak akan dicatat dalam *Seafarer's Discharge Book (SB)*

Jika seorang pelaut ditahan di dalam atau di luar kapal sebagai akibat dari tindakan pembajakan atau perampokan bersenjata terhadap kapal, gaji dan hak lainnya dalam kontrak ini akan dilanjutkan sesuai dengan amandemen 2018 terhadap kode MLC 2006 (MLC R2.1, R2.2, R2.5).

3. Jam Kerja: [MLC R2.3]

Jam kerja normal untuk dek dan departemen mesin, di pelabuhan dan di laut:

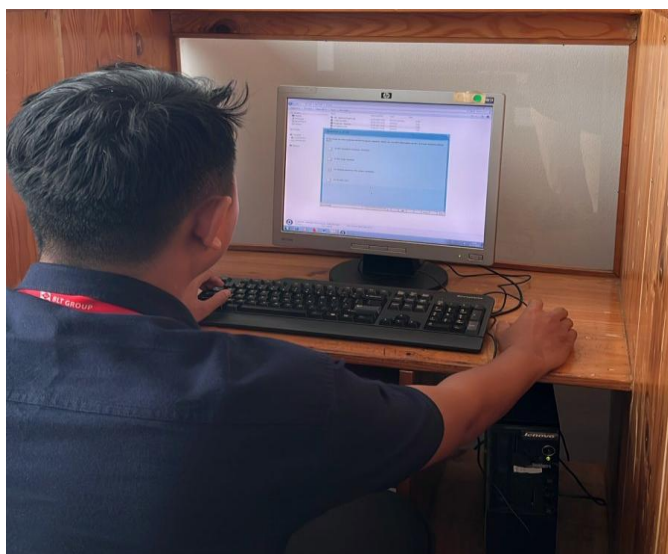
1. Tugas Pengawasan - 56 jam seminggu
2. Hari Kerja - 8 jam perhari dari hari Senin sampai Jumat, 4 jam pada hari Sabtu; 2 jam pada hari Minggu atau hari libur (terbatas apabila memungkinkan untuk tugas-tugas rutin dan sanitasi). Kapten Kapal dapat mengubah jam kerja tetapi dalam hal apapun tidak lebih dari 56 jam per minggu. Kapten Kapal harus membuat **Tata Kerja di atas Kapal** sesuai STCW dan ditampilkan di Papan Pembitahuan
3. Departemen Katering - di pelabuhan dan di laut 56 jam seminggu.
Catatan: Kapten Kapal memiliki hak untuk meminta pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan untuk keselamatan kapal, orang-orang atau kargo yang berada di kapal, atau untuk tujuan memberikan bantuan kepada kapal lain atau orang lain yang dalam kesulitan di laut. Oleh karena itu, Kapten Kapal dapat menangguhkan jadwal jam kerja atau jam istirahat dan membubuhkan pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan sampai situasi kembali normal. Segera mungkin setelah situasi kembali normal, Kapten Kapal harus memastikan bahwa setiap pelaut yang telah melakukan pekerjaan pada waktu istirahat akan disediakan waktu istirahat yang cukup.

4. Wilayah Perdagangan

Layanan dari para pelaut harus berada di wilayah perdagangan:

- *A Far East, yang mencakup semua pelabuhan di Jepang, Korea, S.E. Coast dari Uni Soviet, Republik Rakyat Cina, Vietnam, Thailand, Malaysia, Borneo, Indonesia, Filipina, Iran Barat, Kamboja, Taiwan, dan Singapura,
- *B Semua pelabuhan antara batas-batas lintang 75°N dan 60°S
- *C Perairan Indonesia

** Catatan: Coret yang tidak perlu.

Lampiran 11 Kegiatan Pengisian Dokumen Proses *Crew Change*

Lampiran 12 Dokumen *Seafarer Assignment Checklist*



DSM 254-01 / Rev 03

SEAFARERS ASSIGNMENT CHECK LIST

Ship :	Expected Joining Date:
Flag : INDONESIA	Expected joining Port:
Crew Name:	Ship's Management:
Rank :	GOLD BRIDGE

To tick the following for joining seafarers to acknowledge each condition:

☒ Passed a recent medical examination (minimum 6 months)
☒ Suitably documents and certificates refer to STCW 1978 as amended
☒ Approved by ship's management

To tick the following for joining seafarers to acknowledge given by Manning Staff and received by Crew

☒ Working gear and uniform ☒ Agent full style
☒ Transport allowance ☒ Pre joining briefing by relevant department
☒ Letter of Guarantee and supporting documents for clearances in the airport and destination port
☒ Ticket (if required): ☒ Air Ticket ☒ Land Transportation
☒ Contract of Employment and Standard Terms and Conditions Governing the Overseas Employment of Indonesian Seafarers.
☒ Seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreement prior to or in the process of engagement.
☒ Crew have read and given an opportunity to review and to seek advice on the Contract of Employment and Standard Terms and Conditions Governing the Overseas Employment of Indonesian Seafarers. Crew fully understood and agreed to the terms and conditions of employment as stated and enter into this agreement freely.
☒ Discussion the procedure and seafarer signed as and acknowledgement that she/he understood the Onboard Complain Procedure.
☒ Crew is aware about DSM as crew management and manning company.
☒ Crew is provided the DSM AOH (After Office Hour) Contact, in case any emergency.
☒ Crew understand about the principal company information, type of vessel, usual cargo, trading area and position.
☒ Crew understand about his/her job description, procedures applied and chain of command on board.
☒ Crew aware of general safety matter on board, permit on board and PPE (Personal Protective Equipment).

Remark :

Note

- To be completed for all crew priors their join onboard vessel.
- To be record at crew's personal file
- To be kept for: 5 years

Crew signature:	Acknowledge by :	Approved by :
Name:	Manning Staff:	Manager:



DSM 254-03 / Rev 00

CATATAN RIWAYAT KESEHATAN AWAK KAPAL
(*CREW MEDICAL HISTORY RECORDS*)

Saya yang bertanda-tangan dibawah ini menyatakan bahwa keterangan yang saya berikan mengenai riwayat kesehatan saya adalah benar adanya, dan menyetujui bahwa keterangan ini dibuat demi kepentingan kesehatan saya pribadi.

(I, the undersigned, certify that the information I have provided regarding my medical history is true, and agree my personal health. that this information is made for the benefit of)

01. Nama lengkap : _____
Full Name

02. NIK : _____
National ID no.

03. Tempat/tgl lahir : _____
Place/date of birth

04. Alamat lengkap : _____
Address

05. Jabatan : _____
Rank

Selubungan dengan Pre-Medical Check-up (*In connection with Medical Check-up*) ;

06. Riwayat Kesehatan Orang – tua calon awak kapal (*Health History of the prospective crew's parents*) :

a. Ayah (*Father*)

Nama : _____

Name

Tempat/tgl lahir : _____

Place/date of birth

b. Ibu (*Mother*)

Nama : _____

Name

Tempat/tgl lahir : _____

Place/date of birth

Prepared & Issued by : Designated Person

Issue Date : 4th January 2022

Approved By : Managing Director

Last Issue Date : 20th January 2016

Revision no. : 02

DRUG AND ALCOHOL DECLARATION

Applicable for all Company Vessels

1. I, 0
hereby declare that I have not been a habitual user of any drugs other than at times when they have been prescribed to me by a registered medical practitioner.
2. I undertake not to take drugs whilst serving on board unless prescribed by the ship's medical officer or a medical practitioner appointed by the Master or his agents.
3. I undertake to submit myself to testing for abuse of alcohol or drugs during routine medical examination and/or whenever ordered (unannounced) either by the master, owner, charterer or governmental Authority and under guaranteed sanitary conditions.
4. I agree that a blood alcohol content above **0 mg/100 ml** is to be considered an alcohol impairment
5. I have been made fully aware of the Company's policy on alcohol and drug abuse, no alcohol onboard and further give my solemn undertaking that I will not consume alcohol while on shore leave
6. I agree that my failure to comply with any of the above regulations can be grounds for immediate termination of my service on board the vessel, and all repatriation cost to be at my own expense.
7. The above declaration has been made by me without any duress, and of my own free will.

Signed : _____

Date : _____

Name : 0

Rank : 0

Co - Signed : _____

Witness (Yohanes Doni L/ Manager/ PT DSM)

Note :

1. The latest declaration signed by each crew – original kept by office, copy kept by Manning Agent.
2. This declaration has to be signed by the crew every time before joining.

GOLD BRIDGE SHIPPING LTD.

No	Condition	Crew Candidate		Father		Mother	
		Yes	No	Yes	No	Yes	No
1	High blood pressure / Tekanan darah tinggi						
2	Heart/vascular disease / Penyakit jantung / vaskular						
3	Cardiac Surgery / Bedah jantung						
4	Varicose veins/piles / Varises / tumpukan						
5	Asthma/bronchitis / Asma / bronkitis						
6	Blood disorder / Kelainan darah						
7	Diabetes / Diabetes						
8	Thyroid problem / Masalah tiroid						
9	Digestive disorder / Gangguan pencernaan						
10	Kidney Problem / Masalah Ginjal						
11	Allergies / Alergi						
12	Infectious/contagious diseases / Penyakit menular						
13	Operation /Surgery / Operasi / Bedah						
14	Epilepsy/seizures / Epilepsi / kejang						
15	Severe headaches / Sakit kepala parah						
16							
17							
18							
19							
20							

c. Keterangan lainnya (*Other Information*) /

Jika Anda menjawab "ya" untuk semua pertanyaan di atas, harap berikan detailnya
(If you answered "yes" to any of above questions, please give details) :

.....

.....

.....

.....

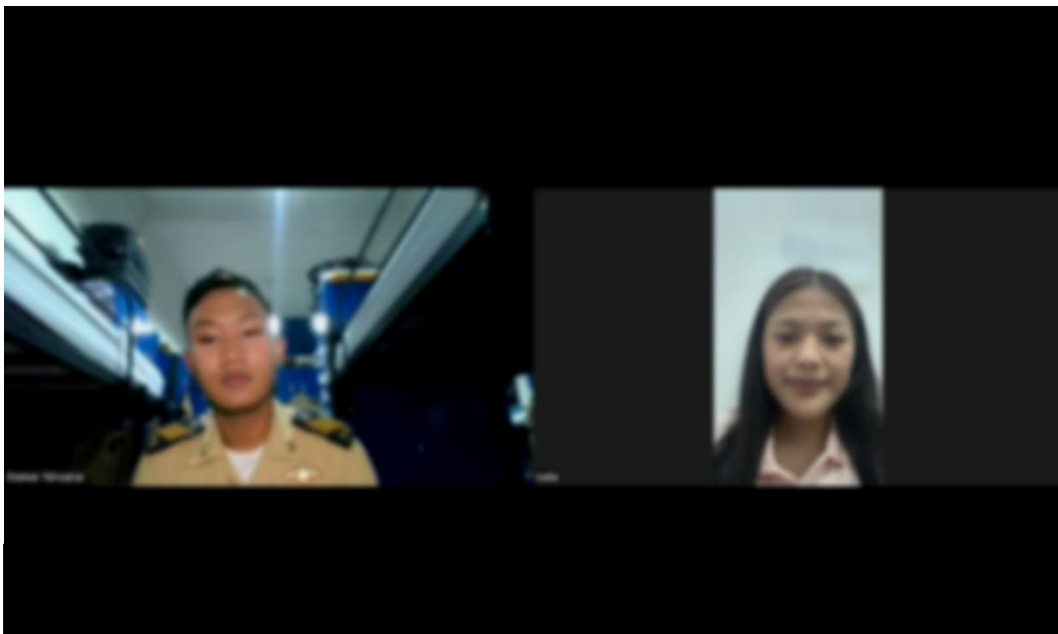
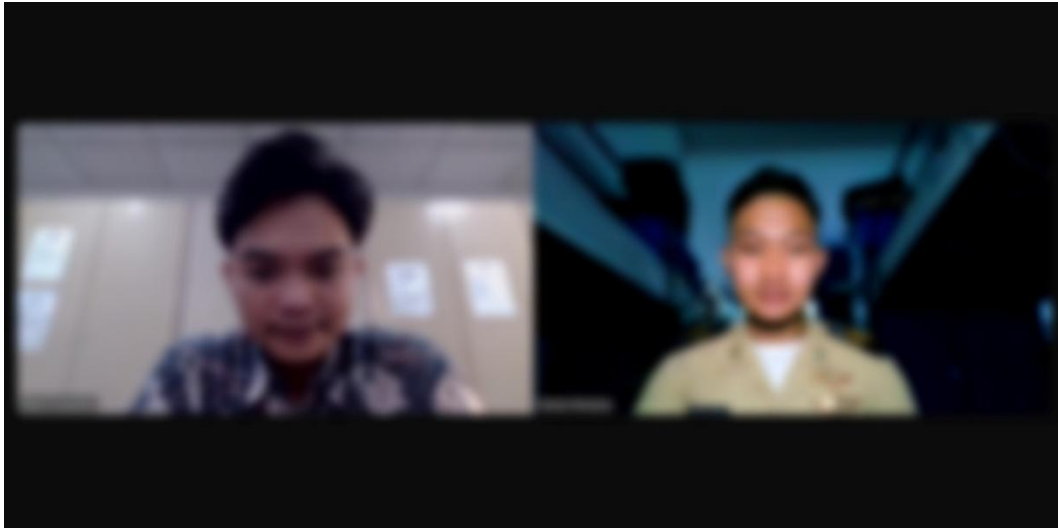
.....

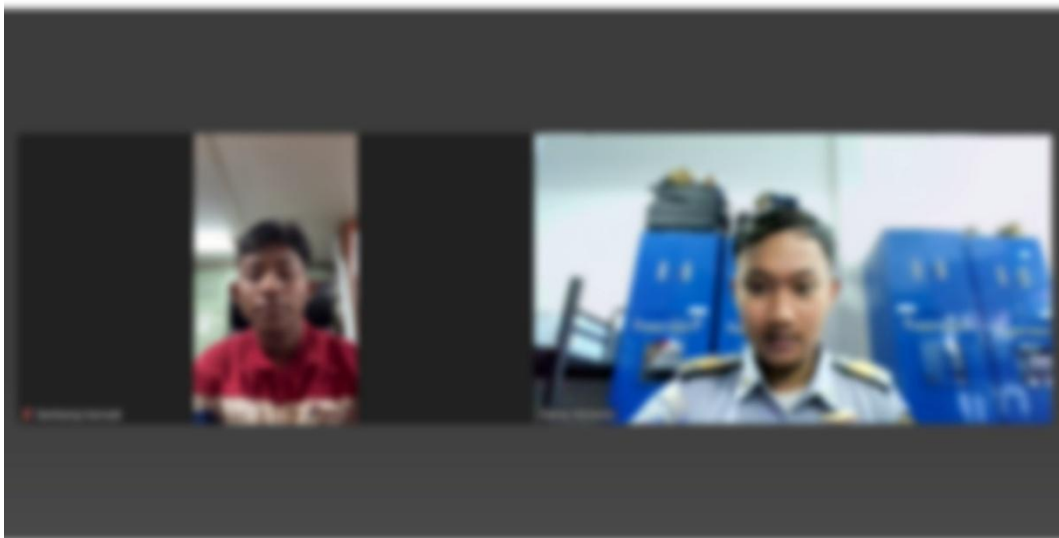
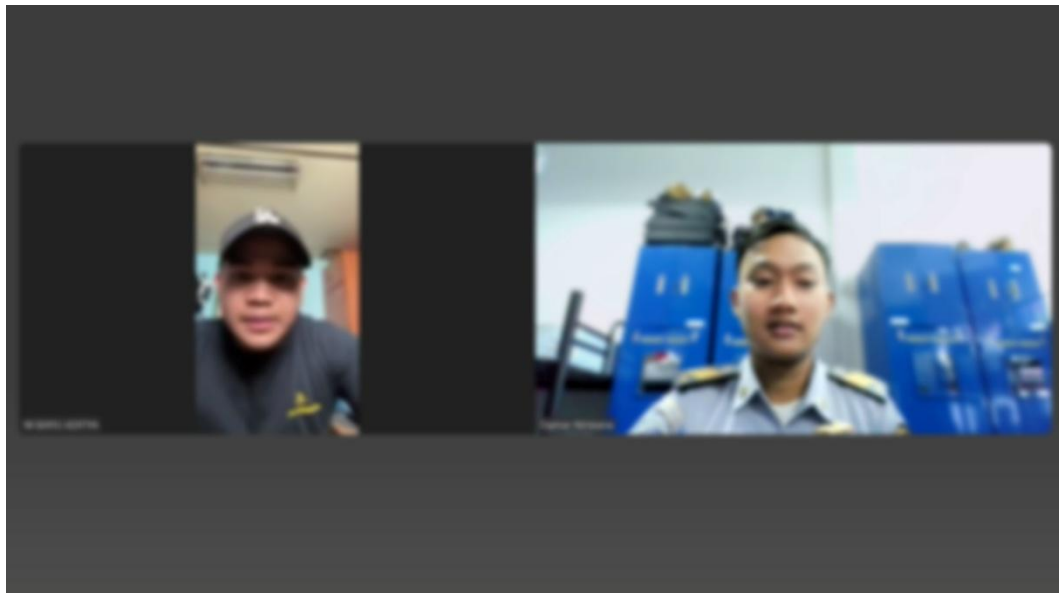
.....

Demikianlah catatan riwayat kesehatan ini dibuat dengan sebenar-benarnya demi kepentingan kesehatan dan keselamatan para awak kapal.
(Thus, this medical record is made properly in the interest of the health and safety of the crew.)

Jakarta,

Lampiran 13 Foto Wawancara By Zoom Meeting





DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Damar Nirwana Abiyasa
2. Tempat, Tanggal Lahir : Tangerang, 20 Oktober 2003
3. NIT : 582111338255 K
4. Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan
5. Alamat Asal : Jl. Cimone Permai IV, No.107, Kelurahan
Cimone, Kecamatan Karawaci, Kota
Tangerang
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Sukoso Sally
 - b. Ibu : Aprillia Kartika Sari
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Lulusan SD : SDIT GRANADA
 - b. Lulusan SMP : SMPN 9 TANGERANG
 - c. Lulusan SMA : SMAIT ASY-SYUKRIYYAH
8. Pengalaman Praktek
 - a. Nama perusahaan : PT Dewi Sri Maritim
 - b. Lokasi : Wisma BSG Lt.10, Jl. Abdul Muis No.40
Petojo Selatan, Gambir, Jakarta Pusat
10160