

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. *Cadet Scholarship*

*Cadet Scholarship* yaitu program beasiswa untuk taruna yang telah melaksanakan praktek laut atau menjadi *cadet* di atas kapal selama 10 bulan dan setelah selesai melaksanakannya bila memenuhi persyaratan untuk mendapatkan *scholarship* maka *cadet* tersebut berhak mendapatkan *scholarship* atau beasiswa berupa ikatan kerja dari perusahaan selama 5 tahun setelah lulus dari pendidikan dan mendapat bantuan biaya selama menyelesaikan pendidikan. Menurut Murniasih (2009) “beasiswa diartikan sebagai bentuk penghargaan yang diberikan kepada individu agar dapat melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi. Penghargaan itu dapat berupa akses tertentu pada suatu institusi atau penghargaan berupa bantuan keuangan”. Sedangkan menurut Agus Lahinta (2009) mengatakan pengertian “beasiswa adalah pemberian berupa bantuan keuangan yang diberikan kepada perorangan yang bertujuan untuk digunakan demi keberlangsungan pendidikan yang ditempuh”.

Berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) PT. Jasindo Duta Segara, persyaratan mendapat *scholarship*, yaitu:

- a. Lulus tes akademik tertulis.

- b. Lulus wawancara dengan *Recruiting Manager*
- c. Melaksanakan praktek laut (prala) di atas kapal sampai habis kontrak.
- d. Mendapat laporan evaluasi baik selama di atas kapal dari *Captain* atau *Chief Engineer*.

## 2. Mutasi

Mutasi adalah proses pemindahan karyawan dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari satu jabatan ke jabatan lainnya. Kegiatan Mutasi pelaut atau *crew* di perusahaan pengawakan kapal biasa disebut dengan istilah Mutasi *sign on* dan Mutasi *sign off*. Mutasi *sign on* adalah proses naiknya *crew* ke atas kapal untuk menggantikan *crew* yang akan turun dari kapal. Sedangkan mutasi *sign off* adalah proses bergantinya *crew* di atas kapal dengan *crew* yang akan *on board*. Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2014:131-133), ada perusahaan pelayaran yang menganut sistem pengawakan sebagai pegawai tetap, seperti umumnya di Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Namun banyak perusahaan yang menganut sistem pengawakan secara kontrak seperti umumnya pada perusahaan swasta. Khusus untuk perusahaan swasta yang menganut pegawai tetap, perlu dipikirkan adanya ABK dan Nakhoda cadangan di darat yang jumlahnya kurang lebih 25-50% aktif, tergantung besarnya perusahaan, sebagai cadangan untuk pengganti (mutasi naik atau turun), ABK cuti, sakit, pendidikan, dan sebagainya.

- a. Syarat untuk dapat bekerja di kapal adalah memiliki:
- 1) Sertifikat Keahlian Pelaut dan Sertifikat Ketrampilan Pelaut.
  - 2) Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dengan awak kapal yang disahkan oleh syahbandar.
  - 3) Sijil Awak Kapal.
  - 4) Sertifikat Kesehatan Pra Berlayar
  - 5) Buku Pelaut.
- b. Terjadinya pergantian awak kapal di atas kapal (mutasi naik turun) disebabkan beberapa kemungkinan, yaitu:
- 1) Cuti.
  - 2) Atas Permintaan Sendiri.
  - 3) Menunggu penempatan dan *Standby*.
  - 4) Sakit.
  - 5) Habis masa kontrak, dan sebagainya.
  - 6) Pemeriksaan kesehatan sampai mendapatkan surat sehat.
  - 7) Mengikuti diklat kepelautan.
  - 8) Mengurus surat-surat yang habis masa berlakunya atau revalidasi (*passport*, buku pelaut, sertifikat ketrampilan, dan sebagainya).

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa mutasi atau pergantian awak kapal merupakan salah satu kegiatan paling penting pada perusahaan *crew manning agency* dikarenakan *crew*

kapal memiliki batasan waktu dalam satu kontrak kerja di atas kapal. Kegiatan tersebut memerlukan perhatian khusus dalam perusahaan *crew manning agency* karena melibatkan banyak pihak, yaitu *ship owner*, Nahkoda (sebagai perwakilan dari kapal) dan *crew* kapal yang akan digantikan ataupun yang akan menggantikannya.

### 3. Awak Kapal

Awak kapal adalah seseorang yang pekerjaannya berlayar di laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain atau dapat pula berarti seseorang yang mengemudikan kapal atau membantu dalam operasi, perawatan atau pelayanan dari sebuah kapal. Hal ini mencakup seluruh orang yang bekerja di atas kapal. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 12, “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari Nahkoda sampai *Messboy* adalah awak kapal. Dalam ayat 16 disebutkan bahwa “Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Perwira Kapal adalah awak kapal yang berijazah pelayaran niaga Nautika atau Teknika yang kedudukanya di atas Rating. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut Bab 1 Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 18 disebutkan bahwa “Perwira Dek (*Deck Officer*) adalah perwira kapal bagian dek, dan pada ayat 22 disebutkan bahwa “Masinis (*Engineer Officer*) adalah perwira kapal bagian mesin, serta ayat 30 disebutkan bahwa “Rating adalah awak kapal selain Nahkoda dan Perwira”.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *crew* atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu Perwira Kapal dan Anak Buah Kapal (ABK) sebagai berikut :

- a. Perwira kapal, terdiri dari *Captain, Chief Officer, Second Officer*, dan *Third Officer* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Third Engineer*.
- b. Anak Buah Kapal, terdiri dari *Boatswain(Bosun), Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Oiler* dan *Wiper*.

Berdasarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) PT. Jasindo Duta Segara, persyaratan untuk menjadi seorang *crew*/awak kapal, yaitu:

- a. Untuk bagian *deck* harus memiliki *Seaman Book*, *Passpor*, *Operator Radio Umum (ORU)*, *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Resque Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Medical Care (MC)*, *RADAR*, *ARPA*, *Electronic Chart Display and Information System (ECDIS)*, *Global Maritime Distress dan Keselamatan Sistem (GMDSS)*, *Ship Security Officer (SSO)*, *Bridge Resource Management (BRM)*, *Security Awarness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* dan Ijazah Pelaut. Kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan.
- b. Untuk bagian *engine* harus memiliki *Seaman Book*, *Passpor*, *Yellow Book*, *Basic Safety Training (BST)*, *Survival Craft & Resque Boats (SCRB)*, *Advanced Fire Fighting (AFF)*, *Medical First Aid (MFA)*, *Medical Care (MC)*, *Engine Romm Management (ERM)*, *Security Awarness Training (SAT)*, *Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* dan Ijazah Pelaut. Kelengkapan sertifikat menyesuaikan tingkat jabatan.

Setiap perwira kapal memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Tugas dan tanggung jawab perwira kapal bagian *deck*, adalah:

a. *Captain* atau Nahkoda

- 1) Melengkapi peralatan kapalnya.
- 2) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur atau peraturan.
- 3) Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*).
- 4) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran dan para pelayar yang ada di atas kapalnya.
- 5) Mematuhi perintah Pemilik kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. *Chief Officer* atau Mualim I

- 1) Bertanggung jawab atas bongkar muat muatan di palka-palka dan lain-lain.
- 2) Pekerjaan administrasi yang berhubungan dengan pengangkutan muatan.
- 3) Pengganti Nahkoda pada waktu Nahkoda berhalangan, maka *Chief Officer* memimpin kapal atas perintahnya.
- 4) Mengatur muatan, persediaan air tawar, dan mengatur arah navigasi.

c. *Second Officer* atau Mualim II

- 1) Memelihara serta menyiapkan peta-peta dan buku-buku petunjuk pelayaran.
- 2) Memelihara dan menyimpan alat-alat pembantu navigasi non elektronik.
- 3) Bertanggung jawab atas bekerjanya dengan baik pesawat pembantu navigasi elektronik yaitu Radar dan ECDIS.
- 4) Memelihara *Gyro Compas*, bertanggung jawab atas pemeliharaan *Autopilot*.
- 5) Memelihara *Magnetic Compas* serta bertanggung jawab pengisian kompas *Error Register Book* oleh para mualim jaga.

d. *Third Officer* atau Mualim III

- 1) Pemeliharaan dan kelengkapan *Life Boats*, *Life Rafts*, *Life Buoys* serta *Life Jackets*, serta administrasi.
- 2) Bertanggung jawab pemeliharaan, kelengkapan dan bekerjanya dengan baik dari botol-botol pemadam kebakaran, alat-alat pelempar tali, alat-alat semboyan bahaya, alat-alat pernafasan.
- 3) Membuat sijiil-sijiil kebakaran, sekoci dan orang jatuh kelaut, dan memasangnya ditempat-tempat yang telah ditentukan.

- 4) Memelihara dan menjaga kelengkapan bendera-bendera (kebangsaan, bendera-bendera semboyan internasional, serta bendera perusahaan).
- 5) Mengawasi pendugaan tanki-tanki air tawar atau *ballast* dan got-got palka serta mencatatnya di dalam buku jaga.

Tugas dan tanggung jawab perwira kapal pada bagian mesin , adalah:

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

- 1) Memastikan bahwa semua personil departemen mesin dibiasakan dengan prosedur yang relevan.
- 2) Mengeluarkan perintah yang jelas dan ringkas untuk Perwira Kapal dan *Rating* di departemen mesin.
- 3) Menyesuaikan jam kerja ruang mesin dan memastikan bahwa bawahan bekerja sesuai prosedur atau aturan.
- 4) Pastikan bahwa awak departemen mesin menjaga kedisiplinan, kebersihan dan mengikuti praktek kerja yang aman.
- 5) Evaluasi dan laporan kinerja kepada Nahkoda.
- 6) Mengidentifikasi potensi bahaya yang berhubungan dengan operasi mesin dan bertindak sesuai prosedur untuk menghilangkan potensi bahaya.

b. *First Engineer* atau Masinis I

- 1) Mengatur kegiatan pemeliharaan dan berkonsultasi dengan *Chief Engineer*.

- 2) Mengalokasikan pemeliharaan dan perbaikan untuk mesin kapal dan mengawasinya.
- 3) Menjaga buku catatan ruang mesin.
- 4) Memantau jadwal pemeliharaan untuk mesin utama, mesin bantu, kompresor, pembersih, pompa dan peralatan lainnya.
- 5) Membantu *Chief Engineer* dalam mengelola persediaan suku cadang.

c. *Second Engineer* atau Masinis II

- 1) Menjaga mesin bantu , generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, motor sekoci, kompresor darurat, pompa kebakaran darurat.
- 2) Menganalisis air dan pengolahan kimia untuk pendingin mesin sistem air utama.
- 3) Melakukan pemeliharaan alat pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan dalam ruang mesin, dan menginformasikan kepada *Chief Engineer* dari setiap permasalahan dan kekurangan.
- 4) Menjaga dan memelihara yang berkaitan dengan kompresor dan generator.
- 5) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh *Chief Engineer*.

d. *Third Engineer* atau Masinis III

- 1) Membantu *Chief Engineer* selama olah gerak kapal.
- 2) Menjaga bahan bakar minyak dan pemurni minyak pelumas dan filter.
- 3) Menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah.
- 4) Menjaga peralatan lainnya atau mesin di ruang mesin seperti yang diperintahkan oleh *Chief Engineer*.
- 5) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh *Chief Engineer*.

4. *Crew Manning Agency*

Perusahaan *crew manning agency* adalah perusahaan yang telah ditunjuk oleh *ship owner* sebagai penyedia awak kapal yang akan dipekerjakan diatas kapal milik *ship owner*. Maka dari itu, perusahaan *crew manning agency* harus benar-benar bisa memberikan awak kapal sesuai dengan harapan dan kebutuhan dari *ship owner*. Menurut Undang-Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab III Bagian Pengawakan Kapal Pasal 135 yang berbunyi, “Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional”.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di perairan Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 sebagai berikut:

- a. Ayat 23: “Usaha Pengelolaan Kapal (*Ship Management*) adalah kegiatan jasa pengelolaan kapal di bidang teknis kapal meliputi perawatan, persiapan *docking*, penyediaan suku cadang, perbekalan, pengawakan, asuransi, dan sertifikasi kelaiklautan kapal”.
- b. Ayat 24: “Usaha Keagenan Awak Kapal (*Ship Manning Agency*) adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang meliputi rekrutmen dan penempatan di kapal sesuai kualifikasi”.

#### 5. Rekrutmen

Rekrutmen adalah proses mencari, menemukan, mengajak dan menetapkan sejumlah sumber daya manusia yang berkualitas untuk menduduki suatu jabatan atau pekerjaan dalam suatu perusahaan. Proses rekrutmen merupakan tahapan yang sangat penting dalam meregenerasi dan mempertahankan kualitas sumber daya manusia di suatu perusahaan. Perusahaan sering kali melakukan proses rekrutmen secara berkelanjutan, baik secara regular maupun program tersendiri yang disesuaikan dengan kebijakan setiap perusahaan. Rekrutmen juga dijelaskan oleh Henry Simamora (2006:170) bahwa “rekrutmen (*recruitment*) adalah serangkaian aktivitas mencari dan memikat pelamar kerja dengan motivasi, kemampuan, keahlian dan pengetahuan yang diperlukan guna menutupi kekurangan yang diidentifikasi dalam perencanaan kepegawaian”. Sedangkan menurut Mardianto (2014:8) “rekrutmen diartikan sebagai suatu

proses untuk mendapatkan calon karyawan yang memiliki kemampuan yang sesuai dengan kualifikasi dan kebutuhan suatu organisasi atau perusahaan”. Rekrutmen menjadi titik awal perusahaan untuk meningkatkan kualitas kerja karyawannya yaitu melalui perekrutan pelamar pelamar baru yang berkualitas, sehingga kedepannya dapat mencapai tujuan perusahaan. Setiap perusahaan memiliki strategi yang berbeda, visi, misi dan acuan dalam menentukan arah kebijakan untuk mencapai target.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal pada BAB III Bagian Kesatu Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 13 Ayat 1 dan 2:

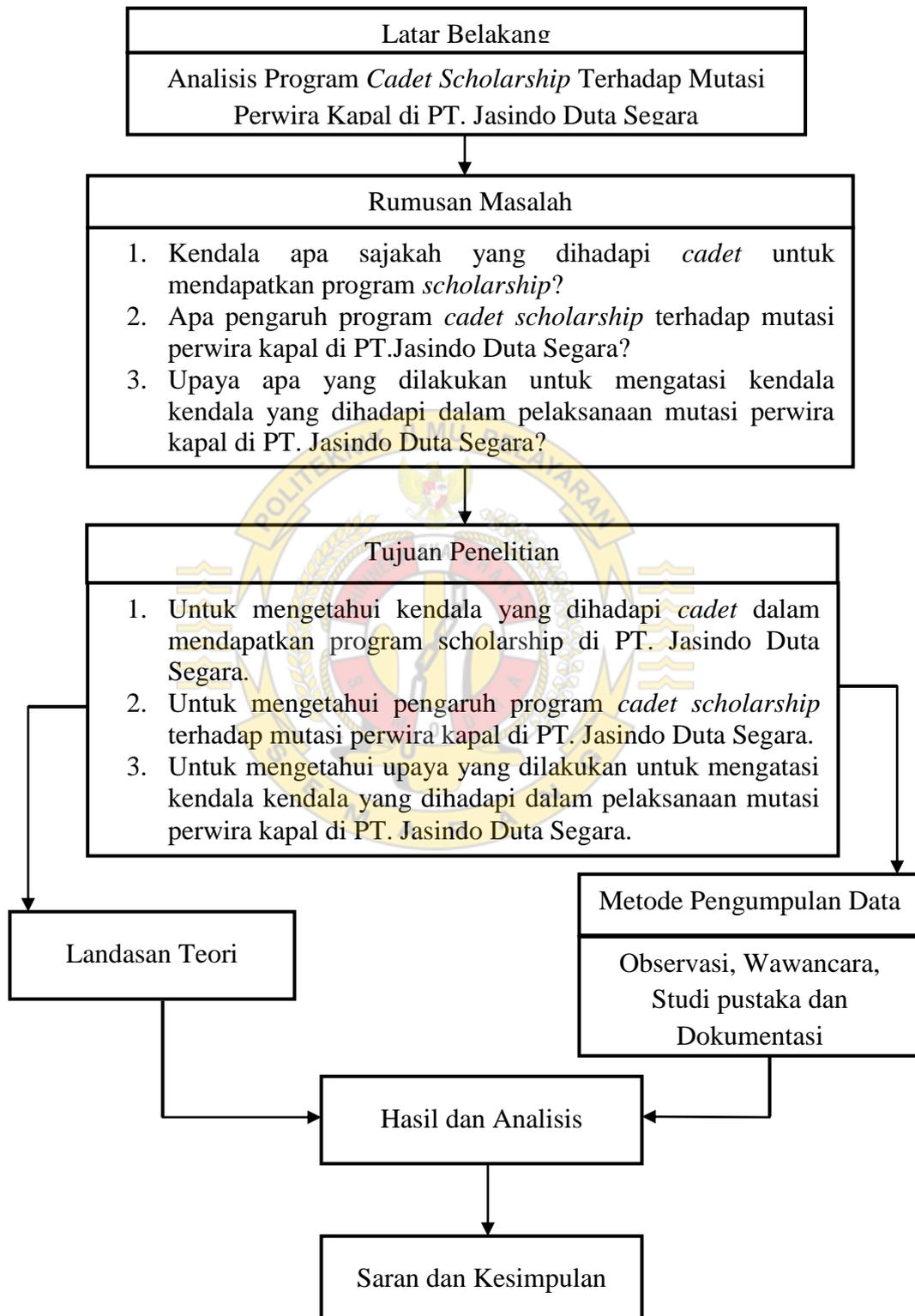
- a. Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut:
  - 1) Berusia minimum 18 (belas) tahun kecuali Praktek Laut (Prala);
  - 2) Yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal;
  - 3) Yang ditempatkan di bagian *food and catering* wajib memiliki *ship's cook certificate* yang dikeluarkan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim;

- 4) Yang memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil;
  - 5) Yang memiliki buku pelaut dan dokumen kepelautan yang dipersyaratkan untuk bekerja di atas kapal.
- b. Perusahaan keagenan awak kapal yang melakukan perekrutan dan penempatan pelaut wajib:
- 1) Mengurus seluruh dokumen yang diperlukan di negara tujuan atau tempat kapal bersandar;
  - 2) Menjamin keamanan dokumen kepelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak;
  - 3) Memberikan kesempatan memperoleh pekerjaan sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki;
  - 4) Membebaskan atas pungutan biaya kepada pelaut kecuali untuk biaya dokumen perjalanan, biaya pembuatan dokumen pelaut, dan biaya pemeriksaan untuk penerbitan sertifikat kesehatan;
  - 5) Menginformasikan hak-hak dan kewajiban pelaut berdasarkan Perjanjian Kerja Laut dan memberi kesempatan untuk membaca dan memahami isi perjanjian kerja laut sebelum ditandatangani.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa untuk mendapatkan sumber daya yang berkualitas, maka proses pembinaannya tidak bisa hanya sebatas selama masa kerja, melainkan harus dimulai sejak proses rekrutmen. Rekrutmen awak kapal yang sesuai peraturan dan ketentuan akan memudahkan proses penempatan dan pada akhirnya akan melancarkan proses pencapaian tujuan organisasi atau perusahaan serta menjaga keamanan, keselamatan dan menjaga kualitas kerja *crew* kapal pada saat bekerja di atas kapal.



## B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir