

## **Analisis Keterlambatan Pengiriman Crew Kapal Pada Saat Sign On di PT. PERTAMINA Perkapalan Jakarta**

**Jalu Lufti Hasan Ashari<sup>1)</sup> Jumriani<sup>2)</sup> Rosliawati A. Kosman<sup>3)</sup>**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhananan  
Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos 90172  
Email : jalu.lha26@gmail.com<sup>1)</sup>, tamajumriani@gmail.com<sup>2)</sup>,  
roskosman76@gmail.com<sup>3)</sup>

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian mengetahui hambatan dan upaya yang dilakukan oleh PT. Pertamina Perkapalan (Persero) dalam melakukan kegiatan penempatan awak kapal, baik dari pengaturan masa istirahat dan kegiatan sebelum awak kapal bertugas kembali di kapal. Penelitian ini dilaksanakan di PT. Pertamina Perkapalan (Persero) mulai Juli 2019 sampai Juli 2020. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode kualitatif deskriptif subjek penelitian yaitu awak kapal, bagian PKL, dan PIC *crew deck department*. Pengumpulan data menggunakan metode wawancara dengan teknik analisis data, teknik analisis reduksi data, penyajian dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan pengiriman awak kapal sesuai dengan penjadwalan sehingga tidak terjadi keterlambatan. Dari hasil analisis data, penyebab terjadinya keterlambatan pengiriman awak kapal dikarenakan beberapa faktor yaitu, keterlambatan revalidasi sertifikat, keterlambatan proses PKL, Pelaksanaan MCU tidak sesuai dengan jadwal. Upaya yang dapat dilakukan dalam mengatasi masalah keterlambatan ini antara lain : adanya pemberian surat pernyataan dan sanksi apabila tidak mengikuti prosedur yang ada.

***Kata kunci*** : Awak Kapal, Keterlambatan, Pengiriman.

### **1. PENDAHULUAN**

Lancarnya operasi kapal tentunya tidak lepas dari personil yang telah disijil untuk mengawaki sebuah kapal sesuai PKL (Perjanjian Kerja Laut) perusahaan pelayaran tersebut. Karena awak kapal merupakan satu kesatuan sistem yang menunjang kelancaran dan keselamatan operasi kapal mulai dari kapal berangkat dari pelabuhan muat sampai ke pelabuhan bongkar.

Sesuai dengan PKL antara pengusaha kapal dengan nakhoda cukup diadakan dengan perjanjian di bawah tangan, sedang antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal harus diadakan dihadapan pejabat yang berwenang selaku wakil dari perusahaan pelayaran. Untuk itu maka perlulah dibuat suatu akta otentik yang selain harus ditanda-tangani oleh pejabat yang berwenang dan juga harus ditanda-tangani oleh anak buah kapal. Awak kapal akan join di atas kapal ketika semua persyaratan administrasi telah dinyatakan lengkap oleh

pihak kantor perusahaan pelayaran (dalam hal ini khususnya bagian *crew manning*).

Dalam PKL, peraturan yang tegas sangatlah diperlukan dimana nakhoda atau anak buah kapal harus benar-benar yang cakap dan jujur serta bertanggung jawab baik kepada perusahaan ataupun anak buah kapalnya. Hal ini disebabkan karena menyangkut jiwa dan harta seseorang yang dibawanya dalam melakukan pelayaran di laut. Berdasarkan PKL yang telah diadakan antara anak buah kapal dengan perusahaan pelayaran menimbulkan adanya akibat hukum, masing-masing pihak akan melakukan hak dan kewajibannya. Perusahaan pelayaran adalah majikan yang kedudukannya sebagai akibat adanya perjanjian kerja laut dengan nakhoda atau anak buah kapal sebagai buruh, oleh sebab itu perusahaan pelayaran dituntut untuk bertanggung jawab atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan para buruhnya.

Secara garis besar Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) telah mengatur substansial dari perjanjian kerja laut. Perusahaan pelayaran bertanggung jawab atas tindakan perwira kapal dan anak buah kapal, nakhoda posisinya tidak lain adalah perpanjangan tangan dari perusahaan pelayaran tetapi kenyataannya antara nakhoda dan perusahaan pelayaran terikat oleh perjanjian-perjanjian meskipun perjanjian tersebut oleh KUHD tidak harus dilangsungkan dengan akta otentik.

Penelitian ini lebih lanjut akan berusaha menjelaskan terjadinya keterlambatan pengiriman anak buah kapal untuk melaksanakan *on board* di PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta. Pengiriman awak kapal untuk melaksanakan tugas di atas kapal harus memenuhi persyaratan awak kapal bersangkutan yang akan *on board* sesuai dengan ketentuan dan prosedur yang ada. Sertifikat kompetensi (COC) dan keterampilan (COP) awak kapal harus sudah memenuhi validitas sesuai dengan amandemen STCW 2010 agar tidak menjadi temuan ketika inspeksi terjadi di atas kapal. Untuk proses rotasi awak kapal yang telah direncanakan oleh pihak kantor menjadi terganggu akibat dari belum validnya sertifikat awak kapal yang telah selesai melaksanakan cuti, akibat dari hal tersebut terjadi sebuah keterlambatan pengiriman awak kapal yang telah selesai masa cutinya untuk menggantikan posisi awak kapal di atas kapal yang telah habis masa kontraknya.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah faktor apa saja yang menjadi penyebab

keterlambatan pengiriman *crew* kapal di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta serta upaya apa saja yang diperlukan dalam mengatasi keterlambatan pengiriman *crew* kapal.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji.

Keterlambatan adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi keterlambatan pengiriman awak kapal antara lain :

### a. Faktor internal

- 1) Berasal dari kapal yang belum sampai ke pelabuhan tujuan awak kapan akan melaksanakan *on board* serta kapal terjadi deviasi berdasarkan *master cable*.
- 2) Cuaca ekstrim yang terjadi di tengah laut sehingga menyebabkan kapal terlambat sandar.
- 3) Kapal yang berada di *anchorage station*, namun service boat sebagai koneksi menuju tempat tersebut tidak tersediakan.

### b. Faktor eksternal

- 1) Sertifikat profisiensi / keterampilan awak kapal yang belum di revalidasi.
- 2) Buku pelaut yang di siji *on* ketika awak kapal yang bersangkutan akan melaksanakan *on board*.
- 3) Awak kapal yang bersangkutan terlambat menandatangani Perjanjian Kerja Laut
- 4) Terlambatnya siji Perjanjian Kerja Laut di Syahbandar.
- 5) Awak kapal belum melaksanakan *medical check up*, atau sudah melaksanakan tetapi belum keluar hasil laboratoriumnya.

Menurut Lewis dan Atherley (1996), keterlambatan akan berdampak pada perencanaan semula serta pada masalah keuangan. Keterlambatan dalam pengiriman awak kapal pada saat *on board* meningkatkan biaya akomodasi

ataupun biaya lain yang menjadi tanggungan perusahaan. Sehingga akan mengurangi keuangan perusahaan pelayaran jika terjadi keterlambatan pengiriman awak kapal. Menurut Obrein JJ (1976), menyimpulkan bahwa dampak keterlambatan menimbulkan kerugian :

- a. Bagi perusahaan pelayaran, keterlambatan pengiriman-awak kapal dapat menyebabkan / mengakibatkan menurunnya tingkat penghasilan perusahaan pelayaran yang telah dikeluarkan untuk tiket pesawat, kereta api, kendaraan umum ataupun transportasi lainnya yang telah dipesankan dan tidak bisa dicairkan kembali.
- b. Bagi pekerja, keterlambatan pengiriman awak kapal yang disebabkan oleh kurang disiplinnya awak kapal itu sendiri dapat mendapatkan sanksi tertulis maupun berupa teguran.

### **3. METODE PENELITIAN**

Jenis dan desain penelitian ini merupakan penelitian lapangan pada studi kasus yang menggunakan desain deskriptif kualitatif. Metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti sekelompok manusia, suatu obyek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Subjek dalam penelitian ini adalah *crew* kapal yang akan *sign on* di PT. Pertamina Perkapalan dan dilaksanakan pada bulan Juli 2019 sampai dengan bulan Agustus 2020.

Di dalam penelitian ini, penulis menggunakan beberapa Teknik pengumpulan data yang penulis anggap tepat, antara lain :

#### **a. Metode Observasi (Pengamatan)**

Observasi adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku obyek sasaran. Orang yang melakukan observasi disebut pengobservasi (*observer*) dan pihak yang diobservasi disebut terobservasi.

Sedangkan menurut (Sugiyono, 2009:203) mengemukakan bahwa “observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua di antara yang terpenting adalah proses – proses pengamatan dan ingatan”.

Secara mudah observasi sering disebut juga sebagai metode pengamatan. Ringkasnya metode observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan secara cermat dan sistematis. Kegiatan mengamati itu tidak boleh dipandang suatu pekerjaan yang main-main oleh peneliti. Dalam hal ini penulis melaksanakan pengamatan di atas kapal KM. Kelimutu.

#### b. Metode Wawancara

Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data, apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti. Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat dikonstruksikan makna dalam suatu data tertentu (Beni Ahmad, 2008:190). Wawancara dapat digunakan untuk memberikan bukti dalam mencari pembahasan masalah. Dalam metode ini, penulis menanyakan langsung kepada Saudari Nita Nur Utami di divisi *crewing* bagian *Service Administration* di bagian PKL tentang penyebab keterlambatan pengiriman awak kapal, agar dapat memperoleh data yang akurat untuk bahan penelitian.

Adapun Tujuan pokok dari wawancara adalah :

- 1) Wawancara dapat digunakan untuk memperoleh keterangan-keterangan mengenai obyek yang diteliti.
- 2) Wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data secara langsung mengenai suatu objek.
- 3) Wawancara berguna untuk pengumpulan data-data dan jawaban-jawaban yang penulis belum ketahui dan mengerti mengenai obyek penelitian.

#### c. Metode kepustakaan

Kepustakaan juga merupakan metode pelengkap dalam teknik pengumpulan data. Metode kepustakaan digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data dengan jalan mempelajari data yang berkaitan dengan pokok masalah yang akan diteliti yaitu upaya mengurangi keterlambatan kru sign on di kapal milik PT. Pertamina Perkapalan Jakarta. Metode kepustakaan ini digunakan juga

sebagai pedoman dalam penelitian dengan mempelajari teori yang berhubungan dengan pokok permasalahan, sehingga pemecahan masalahnya pun tepat.

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data-data yang diperoleh dari hasil penelitian, berupa fakta-fakta yang terjadi di lingkungan, studi pustaka dan juga metode dokumentasi. Kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Setelah seluruh data diperoleh dari hasil wawancara, dan pengamatan lalu dipelajari, setelah itu mengadakan reduksi dan yaitu suatu usaha untuk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut. Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data, penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

#### **4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

##### **a. Hasil Penelitian**

Berikut ini akan dipaparkan fakta-fakta yang didapatkan selama melakukan penelitian dilapangan mengenai pengiriman awak kapal yang akan melaksanakan *on board* namun terjadi kendala sehingga tidak tepat waktu sesuai dengan yang dijadwalkan. Berikut ini dipaparkan secara rinci tentang hasil penelitian yang diperoleh pada saat pengamatan di lapangan.

##### **1) Faktor-faktor penyebab keterlambatan pengiriman *crew* kapal di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta.**

Pada setiap perusahaan pelayaran pasti ingin perusahaan tersebut dapat berkembang sesuai dengan yang diinginkan. Pada setiap perusahaan selalu memberikan pelayanan yang berbeda-beda untuk pengiriman anak buah kapalnya. Perusahaan pelayaran khususnya dibidang *crew manning* menginginkan pengiriman awak kapal tepat waktu sesuai dengan yang dijadwalkan untuk memangkas biaya akomodasi perusahaan. Pengiriman awak kapal tepat waktu juga akan memudahkan proses rotasi awak kapal baik yang sedang melaksanakan *on board* maupun awak kapal

kapal yang sedang melaksanakan cuti di darat. Jika pengiriman awak kapal tidak sesuai dengan yang diharapkan maka akan mengganggu proses rotasi awak kapal yang direncanakan dan membengkaknya biaya akomodasi perusahaan. Banyak penyebab atau faktor munculnya keterlambatan pengiriman awak kapal antara lain :

a) Revalidasi sertifikat yang terlambat.

Kurang disiplinnya awak kapal ketika diperintah untuk melaksanakan revalidasi sertifikat kompetensi ataupun keterampilan, memperlambat proses rotasi awak kapal untuk *next ship* yang telah dijadwalkan. Hal ini mengakibatkan proses pengiriman awak kapal untuk *on board* menjadi terlambat.

b) Pelaksanaan MCU (*Medical Check Up*) yang terlambat.

Kesehatan awak kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. Namun, para awak kapal yang telah selesai bertugas di kapal/habis masa PKL nya dan melaporkan diri di kantor untuk *sign off*, seharusnya langsung melaksanakan MCU agar tidak menghambat rotasi awak kapal yang mengakibatkan proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat.

c) Proses PKL yang terlambat.

Bagian PKL yang hanya diisi oleh 2 orang kewalahan untuk memproses banyaknya PKL awak kapal yang akan melaksanakan *on board*, sehingga mengakibatkan proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat.

2) Upaya-upaya PT. Pertamina Perkapalan Jakarta dalam mengatasi keterlambatan pengiriman *crew* kapal.

Biasanya dalam kaitannya dengan keterlambatan pengiriman awak kapal, berdasarkan pengamatan penulis dilapangan ada masalah-masalah atau kendala seperti yang penulis paparkan diatas. Perlu adanya waktu dan proses agar terciptanya upaya-upaya atau langkah-langkah yang dilakukan dapat terwujud. Berikut ini usaha-usaha yang dapat dilakukan, diantaranya adalah:

a) Pemberlakuan surat pernyataan

Pemberlakuan surat pernyataan dilakukan kepada para awak kapal yang menjalankan cuti agar dapat melaksanakan

revalidasi sesuai dengan jadwal yang telah diberikan. Surat pernyataan ini biasanya diperkuat dengan materai 6000.

b) Pemberian sanksi

Pemberian sanksi kepada awak kapal yang melanggar aturan bertujuan untuk membuat efek jera. Sehingga para awak kapal menjadi lebih disiplin untuk mentaati segala peraturan yang telah ada dan tidak melanggar segala peraturan yang telah diberlakukan oleh suatu instansi/perusahaan.

c) Penambahan PIC dibagian PKL

Keterbatasan PIC (*Person In Charge*) bagian PKL mengakibatkan sering molornya proses PKL, PKL yang demikian banyaknya hanya dikerjakan oleh 2 orang membuat tercecernya PKL yang harus disahkan/disijil.

d) Adanya penjelasan dari perusahaan untuk abk kapal

Dikarenakan kurang disiplinnya abk kapal dalam melakukan *revalidasi* sertifikat ataupun juga *Medical Check Up* dikarenakan kurangnya pemahaman yang diberikan oleh perusahaan, maka perusahaan selalu mengingatkan setiap saat abk kapal melakukan laporan *sign off* ke kantor agar untuk sertifikat yang sudah *expired* dan juga *Medical Check Up* yang sudah *expired* untuk memperpanjang masa aktif sertifikat dan juga melaksanakan *Medical Check Up* agar proses *crew change* tidak terjadi keterlambatan.

b. Pembahasan

Pada penelitian ini, permasalahan yang akan diteliti adalah mengenai terlambatnya proses pengiriman *crew* kapal pada saat *sign on/on board*. Berikut adalah pembahasan permasalahan dalam penelitian ini :

1) Faktor-faktor penyebab keterlambatan pengiriman *crew* kapal di PT. Pertamina Perkapalan Jakarta

a) Revalidasi sertifikat yang terhambat

Para pelaut (perwira kapal) khususnya di PT. Pertamina (persero) Perkapalan banyak yang tidak mengindahkan pentingnya revalidasi sertifikat yang telah habis masa berlakunya.

Ketika telah selesai masa tugas di atas kapal dan lapor *sign off* di kantor, mereka akan mendapatkan jatah cuti dari perusahaan sesuai dengan ketentuan yang ada serta rencana rotasi untuk *next ship* ketika telah habis masa cutinya. Pada saat melaksanakan cuti, mereka diwajibkan merevalidasi sertifikat baik kompetensi maupun keterampilan yang telah habis masa berlakunya serta mendapatkan memo revalidasi dari perusahaan yang ditujukan kepada PMTC (*Pertamina Maritime Training Centre*) untuk melaksanakan revalidasi. Pada kenyataannya, saat melaksanakan cuti mereka tidak melaksanakan revalidasi sesuai dengan jadwal yang diberikan berdasarkan memo tersebut. Revalidasi dilaksanakan ketika jatah cuti telah selesai, sehingga jadwal yang seharusnya dilaksanakan untuk proses *on board* digunakan untuk melaksanakan revalidasi. Pengiriman awak kapal untuk mengganti yang telah habis masa PKL nya di atas kapal menjadi tertunda dan biaya operasional perusahaan membengkak dikarenakan untuk membayar *vessel allowance* awak kapal sampai dengan datangnya pengganti.

b) Pelaksanaan MCU yang terlambat

Para awak kapal yang telah selesai bertugas di kapal/habis masa PKL nya dan melaporkan diri di kantor untuk *sign off*, mereka akan mendapatkan memo yang diterbitkan oleh HR Service PT Pertamina (persero) Perkapalan untuk melaksanakan *Medical Check Up* di RSPJ. Dalam memo tersebut tercantum nama awak kapal beserta jadwal pelaksanaan *Medical Check Up*, jadwal untuk pelaksanaan biasanya 2-4 hari setelah para awak kapal mendapatkan jatah cuti dari perusahaan. Hal ini dikarenakan agar setelah habis masa cuti awak kapal tersebut, mereka telah siap untuk proses sign on dengan kelengkapan administrasi dan dokumen.

Namun dari jadwal yang telah diberikan oleh RSPJ tersebut, para awak kapal memilih melaksanakan *Medical Check Up* ketika masa cuti mereka telah selesai. Pada saat mereka melapor ke kantor bahwa cuti mereka telah habis, saat itu juga mereka baru melaksanakan *Medical Check Up*. Sehingga jadwal yang telah di

rencanakan untuk proses on board menjadi terhambat dikarenakan harus melaksanakan Medical Check Up terlebih dahulu. Proses rotasi untuk menggantikan awak kapal yang telah habis masa PKL nya menjadi terganggu karena masih menunggu awak kapal yang sudah direncanakan menggantikan posisi tersebut masih harus melaksanakan Medical Check Up terlebih dahulu. Sehingga proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat tidak sesuai dengan jadwal yang direncanakan.

c) Proses PKL yang terlambat

Perjanjian Kerja Laut merupakan perjanjian yang dibuat antara perusahaan pelayaran sebagai pihak pertama dengan awak kapal sebagai pihak kedua dimana pihak kedua menyanggupi untuk diperintah melakukan pekerjaan oleh pihak pertama dengan mendapat upah sesuai dengan perjanjian yang tertera dalam PKL (KUHD pasal 395). PT Pertamina (persero) Perkapalan juga memberlakukan PKL untuk para awak kapalnya agar ketika ada inspeksi dari BKI tidak ada temuan. Namun, proses pembuatan PKL di PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta sedikit terganggu dikarenakan PIC (*Person In Charge*) yang menangani bagian PKL hanya 2 orang saja. Sedangkan PKL yang harus dibuat dalam jangka waktu satu minggu kurang lebihnya sekitar 80 butir PKL. Sehingga jadwal yang seharusnya dilakukan untuk pengesahan/penyijilan PKL di Syahbandar masih digunakan untuk membuat PKL yang belum selesai. Dengan keterlambatan proses PKL tersebut, maka terlambat pula jadwal pengiriman awak kapal yang akan melaksanakan *on board*.

2) Upaya-upaya PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta dalam mengatasi keterlambatan pengiriman *crew* kapal

a) Pemberlakuan surat pernyataan

Kendala yang sering dialami awak kapal adalah menunggu proses pencetakan dokumen fisik, karena setelah melaksanakan diklat pencetakan sertifikat baru akan keluar 1-2 bulan. Hal ini menjadi kendala bagi para awak kapal yang harus segera melaksanakan *on board*, sehingga dapat menimbulkan keterlambatan proses sign on. Namun pihak crewing mensiasatinya

dengan memberikan surat keterangan sertifikat sesuai dengan yang direvalidasikan ketika akan melaksanakan on board.

Namun surat keterangan seringkali menjadi temuan ketika sedang dilaksanakan inspeksi di atas kapal, terutama untuk kapal-kapal trading area yang melewati perairan luar negeri. Hal ini menjadi pemicu keterlambatan bagi awak kapal yang akan on board di atas kapal trading area karena harus menunggu sampai sertifikat fisik diterbitkan oleh Badan Diklat. Sehingga untuk pengiriman awak kapal menjadi sedikit terlambat karena PT. Pertamina (persero) Perkapaln memiliki banyak kapal-kapal trading area.

#### b) Pemberian sanksi

Menurut Rudy T. Erwin (2000:152), sanksi adalah suatu alat pemaksa guna ditaatinya suatu kaidah, undang-undang misalnya sanksi terhadap pelanggaran suatu undang-undang. Suatu sanksi dibuat agar suatu individu/kelompok mematuhi sebuah aturan-aturan yang telah ditetapkan.

Untuk menegakkan aturan yang ada maka perlu komitmen Bersama dalam rangka mengkawal aturan tersebut agar tidak terjadi pelanggaran, tentunya membutuhkan kerja keras dari semua pihak dan unsur-unsur yang terkait.

PT Pertamina (persero) Perkapalan memberikan sanksi resmi kepada awak kapal yang melanggar sebuah aturan. Misalnya ketika awak kapal telah selesai tugas di atas kapal dan sudah melapor sign off ke kantor (crewing department), mereka akan mendapat surat pernyataan yang harus ditandatangani. Surat pernyataan tersebut berisi tentang pelaksanaan revalidasi sertifikat dan Medical Check Up ketika mereka sedang melaksanakan cuti di darat. Hal ini dilakukan agar ketepatan rotasi awak kapal yang telah dijadwalkan bisa berjalan sesuai prosedur, sehingga untuk pengiriman awak kapal ketika akan on board bisa berjalan sesuai rencana. Sanksi yang diberikan kepada awak kapal yang melanggar aturan yang telah ditetapkan antara lain :

- (1) Penurunan DWT kapal, misalnya kapal sebelumnya memiliki DWT 30.000 diturunkan ke kapal yang memiliki DWT 6.500 (diturunkan ke kapal yang lebih kecil).

- (2) Penundaaan proses promosi jabatan, misalnya dari jabatan Mualim 3 menjadi Mualim 2 akan terhambat apabila awak kapal melanggar peraturan yang telah ditetapkan, begitu juga berlaku untuk jabatan lainnya.
- (3) Melaporkan diri ke kantor ketika masa cuti, awak kapal yang melanggar aturan tetap akan diberikan cuti. Namun ketika cuti dilakukan awak kapal wajib melaporkan diri ke kantor 3 kali dalam kurun waktu satu minggu ketika jam dinas.
- (4) Penurunan golongan Pertamina Rate Level (PRL) awak kapal yang melanggar aturan.
- (5) Pemutusan Hubungan Kerja (PHK)

c) Penambahan PIC bagian PKL

Fungsi crewing PT Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta akan menambahkan jumlah personil untuk bagian PKL. Hal ini dikarenakan proses PKL yang hanya ditangani oleh 2 orang PIC mengalami kewalahan dalam mengerjakan proses PKL. Sedangkan PKL yang harus dikerjakan hampir mencapai 100 butir PKL dalam setiap minggunya. Setelah proses penambahan personil, proses PKL yang sering mengalami keterlambatan bisa berjalan dengan lancar dan memperlancar proses pengesahan/penyijilan di Syahbandar sampai dengan proses on board awak kapal. Dengan proses akan ditambahkannya personil di bagian PKL, pihak crewing department berharap agar proses pengerjaan PKL dapat berjalan dengan baik tanpa harus ada keterlambatan lagi. Penjelasan ini diperkuat oleh penjelesan dari Bapak Augustito selaku Crewing Manager “itu bagian PKL akan ditambahin 1 orang lagi, biar proses PKL nya gak terjadi keterlambatan lagi”.

d) Adanya penjelasan dari perusahaan untuk abk kapal

Dikarenakan kurang disiplinnya abk kapal dalam melakukan revalidasi sertifikat ataupun juga Medical Check Up dikarenakan kurangnya pemahaman yang diberikan oleh perusahaan, maka perusahaan selalu mengingatkan setiap saat abk kapal melakukan laporan sign off ke kantor agar untuk sertifikat yang sudah expired dan juga Medical Check Up yang sudah expired untuk memperpanjang masa aktif sertifikat dan juga melaksanakan

Medical Check Up agar proses crew change tidak terjadi keterlambatan.

## 5. PENUTUP

### a. Kesimpulan

- 1) Adanya beberapa hambatan yang dihadapi oleh PT. Pertamina Perkapalan dalam keterlambatan crew change seperti :
  - a) Pelaksanaan revalidasi sertifikat baik Certificate Of Competence (COC) atau Certificate Of Proficiency (COP) yang terlambat.
  - b) Pelaksanaan Medical Check Up (MCU) yang terlambat mengakibatkan terlambatnya penerbitan sertifikat kesehatan oleh Balai Kesehatan Pelabuhan.
  - c) Proses pengerjaan PKL yang terlambat dikarenakan proses pembuatan PKL hanya dikerjakan oleh dua SDM yang menangani bagian tersebut.
- 2) Upaya-upaya yang dilakukan oleh PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta untuk mengatasi masalah keterlambatan tersebut antara lain :
  - a) Pemberlakuan surat pernyataan bagi awak kapal yang melanggar aturan agar lebih disiplin dalam mengerjakan apa yang telah diperintahkan oleh kantor.
  - b) Pemberlakuan surat pernyataan bagi awak kapal yang melanggar aturan agar menimbulkan efek jera, sehingga diharapkan awak kapal akan lebih mematuhi aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan.
  - c) Menambahkan Sumber Daya Manusia (SDM) untuk ditempatkan di bagian PKL, agar pengerjaan PKL lebih cepat dan tidak mengalami keterlambatan.
  - d) Adanya penjelasan dari perusahaan untuk awak kapal tentang pentingnya kedisiplinan dalam bekerja, agar pekerjaan tidak terjadi hambatan.

### b. Saran

- 1) Pihak perusahaan diharapkan dapat memberikan motivasi dan pengertian tentang pentingnya disiplin dalam menjalankan setiap

kegiatan agar para crew kapal dapat menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan perusahaan seperti melakukan revalidasi sesuai dengan jadwalnya, pelaksanaan Medical Check Up sesuai dengan tanggal berdasar memo dari HR Service.

- 2) Pihak perusahaan agar bisa memberikan reward dan punishment kepada awak kapal. Sehingga awak kapal akan lebih giat dalam bekerja dan meminimalisir melakukan kesalahan-kesalahan agar tidak mendapatkan punishment dari perusahaan.
- 3) Penambahan jatah cuti kepada awak kapal yang telah selesai melaksanakan tugas diatas kapal. Sehingga ada jeda waktu dirumah untuk awak kapal baik untuk melaksanakan revalidasi ataupun administrasi lainnya yang dibutuhkan ketika akan melaksanakan on board selanjutnya.

#### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Ahmad Saebani, Beni. (2008) *Metode Penelitian*. Bandung : Pustaka Setia.
- [2] Barrie, Donald S. (1984) *Professional Construction Management*. New York : McGraw-Hill, Inc. From [https://www.academia.edu/12297821/Project\\_Management\\_for\\_Engineering\\_and\\_Construction\\_by\\_Garold\\_Oberlender?show\\_app\\_store\\_popup=true](https://www.academia.edu/12297821/Project_Management_for_Engineering_and_Construction_by_Garold_Oberlender?show_app_store_popup=true). Diakses pada 09 November 2020
- [3] Callahan. (1992) *Construction Delays Claim*. John Wiley & Sons.
- [4] Ervianto. (1998) *Manajemen Proyek Konstruksi*. Yogyakarta : Andi Offset.
- [5] Latief, M., Arfah, M., Syahrizal, S., & Lande, C. (2018). Implementasi MARPOL (Marine Pollution) dan SOLAS (Safety of Life at Sea) Terhadap Penerapan Penataan Limbah di Kapal. *VENUS*, 6(12), 01-19.
- [6] Lewis dan Atherley. (1996) *Delay Construction*, Langford.
- [7] Obrein, J.J. (1976) *Managing Method and Management*, the Dryden Press.
- [8] Salim, Peter dan Yenny Salim. (2002) *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Jakarta : Modern English Press.
- [9] Sugiyono. (2009, 2010) *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : CV Alfabeta.
- [10] Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran*.