

IMPLEMENTASI DAILY JOINING CREW SCHEDULE (DJCS) TERHADAP CREW CHANGE PADA PT BJM GLOBAL INDONESIA

Made Vionica Sasmitha Wikananda¹⁾, Riman S Duyo²⁾, Nurul Hatifah³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Jln Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode POS. 90172
Email: vionicasasmitha@gmail.com¹⁾, rimsuld@gmail.com²⁾, nhatifah@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Penelitian ini dilaksanakan di PT BJM Global Indonesia saat taruni melaksanakan praktek darat selama 12 bulan, terhitung mulai dari Agustus 2023 sampai Agustus 2024. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Deskriptif Kualitatif, dimana data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun data tertulis. Adapun masalah dari penelitian ini antara lain; bagaimana implementasi Daily Joining Crew Schedule (DJCS) pada PT BJM Global Indonesia terhadap proses crew change dan apakah implementasi Daily Joining Crew Schedule (DJCS) memiliki dampak dan hambatan dalam penerapannya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi DJCS sangat bermanfaat terhadap proses crew change karena merupakan data acuan dan adapun dampaknya adalah jadwal crew menjadi teratur dan rapi, perputaran pool crew dan stand by crew menjadi seimbang, dan meminimalisir terjadinya keterlambatan crew change, tetapi terdapat pula beberapa hambatan dalam pelaksanaannya, yaitu jaringan internet yang tidak mendukung dan jadwal pengiriman DJCS yang kurang efisien serta ketergantungan terhadap sistem manual.

Kata Kunci: *Daily Joining Crew Schedule, Crew Change, Crewing, PT BJM Global Indonesia*

1. PENDAHULUAN

Transportasi laut memiliki peran yang sangat penting bagi negara kepulauan Indonesia bahkan di dunia Internasional. Pada 2022, Badan Pusat Statistik (BPS) telah mencatat bahwa jumlah pulau yang dimiliki Indonesia mencapai 17.001 pulau (BPS : 2022) dan disatukan dengan lautan yang sangat luas. Dari pernyataan di atas maka dapat disimpulkan bahwa dunia transportasi laut membutuhkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas. Sumber Daya Manusia (SDM) menjadi salah satu faktor kunci dalam keberhasilan perusahaan dalam persaingan global. Demikian juga di dalam bisnis pelayaran, awak kapal memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan perusahaan. Ketersediaan awak kapal yang profesional merupakan persyaratan mutlak yang harus dipenuhi untuk memenangkan persaingan. Pengelolaan crew kapal yang optimal di perusahaan pelayaran merupakan suatu hal yang penting. Perusahaan pelayaran harus memiliki kinerja yang baik dalam mengelola crew di perusahaan pelayaran. Oleh karena itu, inovasi diperlukan untuk mencapai pengelolaan crew yang optimal dan harus selalu dikembangkan dan berorientasi pada pencapaian tujuan yang telah ditetapkan perusahaan.

Berdasarkan perkembangan sejarah industri pelayaran dunia, pelayaran yang mulanya merupakan bisnis eksploitasi kemudian sekarang lebih mengarah pada bidang industri dan perdagangan yang dipelopori oleh negara maju. Seiring dengan berjalannya waktu terdapat pergeseran di negara-negara maju, dimana mereka tidak mau lagi menjadi seorang pelaut dan lebih memilih menjadi pelaku industri dengan gaji yang cenderung lebih terkontrol dibandingkan dengan pekerjaan di laut yang umumnya mengharuskan pelaut berjarauhan dari keluarga dalam waktu yang lama. Banyaknya permintaan SDM pelaut dari ship owner yang mayoritas dari negara maju mengakibatkan munculnya perusahaan crew manning agency sebagai perwakilan dari perusahaan pelayaran dari negara maju untuk mencari SDM pelaut dari negara berkembang contohnya Indonesia. Seperti halnya PT BJM Global Indonesia yang bergerak di bidang keagenan awak kapal dan merupakan anak dari perusahaan pelayaran yang terdapat di Korea, JSM International. Ltd. JSM International bekerja sama dengan beberapa ship owner yang berasal dari Korea.

Berdasarkan data tahun 2024, PT BJM Global Indonesia telah menempatkan sebanyak 300 crew kapal di atas kapal milik ship owner. Jumlah tersebut juga belum termasuk jumlah crew stand by menunggu jadwal on board dan jumlah crew semakin tahunnya akan semakin meningkat. PT BJM Global Indonesia mencari, merekrut, mengelola, serta memfasilitasi semua crew yang akan naik di atas kapal milik ship owner berdasarkan kualifikasi dan kemampuan yang dimiliki oleh crew. Hal ini tentunya membutuhkan suatu manajemen yang baik agar semua proses berjalan dengan baik dan tertata dengan baik. Hal tersebut membuat aktivitas pergantian crew kapal menjadi sangat padat dan sibuk. Maka dari itu JSM International membuat sebuah inovasi yaitu Daily Joining Crew Schedule (DJCS). DJCS ini berfungsi untuk mengetahui mutasi crew on/off dan juga untuk mengatur stand by crew yang ada di PT BJM Global Indonesia.

Berdasarkan pernyataan peneliti dari masalah yang telah dipaparkan, maka penulis merumuskan sebagai berikut :

- a. Bagaimana implementasi Daily Joining Crew Schedule (DJCS) pada PT BJM Global Indonesia terhadap proses crew change?
- b. Apakah implementasi Daily Joining Crew Schedule (DJCS) memiliki dampak dan hambatan dalam penerapannya?

2. KAJIAN PUSTAKA

Industri pelayaran merupakan salah satu sektor strategis dalam mendukung kegiatan perdagangan nasional maupun internasional. Peran awak kapal (*crew ship*) sangat vital dalam menjamin kelancaran operasional kapal, baik dari aspek keselamatan pelayaran (*safety*), efisiensi operasional (*efficiency*), maupun pemenuhan standar internasional yang berlaku. Ketersediaan sumber daya manusia yang kompeten di bidang pelayaran menjadi faktor penentu keberhasilan operasional kapal. Oleh karena itu, proses rekrutmen dan penempatan awak kapal harus dilakukan secara profesional, transparan, dan sesuai regulasi yang berlaku.

Dalam **Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013** tentang *Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal*, dijelaskan bahwa perusahaan angkutan laut dan usaha keagenan awak kapal wajib menjalankan proses rekrutmen sesuai kualifikasi yang dipersyaratkan, dengan memperhatikan aspek hukum, keselamatan, dan kesejahteraan awak kapal. Hal ini bertujuan untuk memastikan awak kapal memiliki kompetensi yang sesuai dengan bidang tugasnya serta dapat menjalankan operasi pelayaran secara aman dan efektif.

Kegiatan rekrutmen pada perusahaan pelayaran dapat dilakukan secara langsung oleh perusahaan (*in-house recruitment*) maupun melalui pihak ketiga seperti *Ship Manning Agency*. Proses ini mencakup tahapan mulai dari penerimaan lamaran, seleksi administrasi, tes kompetensi, hingga penempatan di kapal. Menurut Kasmir (2017), strategi rekrutmen yang efektif tidak hanya mengandalkan lowongan terbuka, tetapi juga memanfaatkan basis data lamaran yang sudah ada. Sementara itu, Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2007) membedakan sistem pengawakan menjadi dua, yaitu pengawakan pelaut tetap yang memerlukan cadangan awak 25–50%, dan sistem kontrak yang fleksibel sesuai kebutuhan operasional kapal.

Perkembangan teknologi informasi telah memengaruhi sistem pengelolaan awak kapal. Salah satu inovasi yang digunakan adalah **Daily Joining Crew Schedule (DJCS)**, sebuah sistem yang dirancang oleh JSM International LTD. untuk memantau mutasi *crew on/off* serta mengatur kru cadangan (*stand by*). Di PT BJM Global Indonesia, DJCS berfungsi memudahkan *Person In Charge* (PIC) atau *Responsible In Charge* (RIC) dalam mengatur pergantian kru (*crew change*), memantau keberangkatan dan kepulangan kru, serta mengelola informasi jadwal cuti (*vacation*). Penerapan DJCS memungkinkan proses pergantian kru berjalan lebih efisien, terjadwal, dan terdokumentasi dengan baik.

Meskipun demikian, dalam praktiknya, proses rekrutmen dan penempatan awak kapal masih menghadapi berbagai tantangan, seperti keterbatasan SDM cadangan, ketidaksesuaian kompetensi dengan jabatan, serta hambatan administratif dan teknis dalam pergantian kru. Tantangan-tantangan ini dapat berdampak pada kelancaran operasi kapal, terutama jika terjadi kekosongan posisi yang krusial.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses rekrutmen dan penempatan awak kapal di PT BJM Global Indonesia dengan fokus pada penerapan sistem DJCS. Analisis ini diharapkan dapat memberikan gambaran mendalam mengenai efektivitas sistem, kendala yang dihadapi, serta rekomendasi perbaikan untuk meningkatkan efisiensi dan akurasi dalam pengelolaan sumber daya manusia di bidang pelayaran.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Data diperoleh melalui observasi langsung, wawancara dengan staf perusahaan, dan teknik kepustakaan atau

dokumentasi. Penelitian dilakukan selama praktek darat di PT BJM Global Indonesia dari Agustus 2023 hingga Agustus 2024.

4. HASIL PENELITIAN

Daily Joining Crew Schedule (DJCS) merupakan program yang dibuat oleh JSM International LTD. yang bertujuan untuk memantau mutasi *crew on/off* serta untuk mengatur *crew stand by*. *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)* berfungsi untuk memantau keberangkatan dan juga kepulangan *crew*. Dalam artian DJCS sangat vital dalam memudahkan PIC/RIC dalam proses *crew change* atau pergantian *crew* di PT BJM Global Indonesia. Di dalam *daily joining crew schedule (DJCS)* terdapat beberapa informasi *crew* yang akan naik dan turun kapal. Informasi yang terdapat antara lain : nama kapal, nama serta jabatan *crew*, pelabuhan *crew* akan *on board*, perputaran *crew*, dan informasi mengenai lowongan/*vacation* kapal. Dari hasil di atas disebutkan bahwa *daily joining crew schedule (DJCS)* merupakan data yang vital dalam perekrutan *crew* karena memiliki beberapa manfaat, dan untuk membahas hasil penelitian ini penulis akan membahas proses *crew change* pada PT BJM Global Indonesia agar terlihat jelas manfaat data-data yang ada pada DJCS :

a. *Request Crew From Ship's Owner*

Tahap pertama dari pergantian *crew* di PT BJM Global Indonesia adalah, *Owner* mengirimkan *email* kepada JSM International LTD. yang berisi permintaan *crew* untuk kapalnya, kemudian JSM akan menginfokan ke PT BJM Global Indonesia jabatan apa yang di perlukan dan ketentuannya. Permintaan ini juga akan dituliskan dalam DJCS.

b. *Recap Permintaan Crew*

BJM akan merekap permintaan *crew* dari JSM dan mulai mencari *crew* yang diperlukan. Perusahaan akan mendahulukan *pool crew* atau *crew stand by* (data *pool crew* dan *stand by crew* terdapat pada DJCS), jika tidak maka dilakukan seleksi *crew* dengan menyebarkan pengumuman di media sosial.

Setelah itu, tim RIC (*Recruitment In Charge*) akan menseleksi kandidat yang melamar dan melakukan *interview/wawancara*. Hal-hal yang ditanya pada saat wawancara antara lain :

- 1) *Crew experience*/pengalaman *crew*
- 2) Lisensi sertifikat keahlian pelaut
- 3) Bagaimana cara dalam menangani situasi darurat di atas kapal
- 4) Kemampuan berbahasa inggris

Jika *crew* lolos wawancara dengan tim RIC maka *crew* lanjut wawancara dengan JSM International. Dan jika lolos kembali maka akan dilanjutkan dengan mengirim *Inicial CV crew* kepada JSM International.

c. Pembuatan PR Crew (*Personal Record Crew*) by PIC

PR atau *Personal Record Crew* merupakan dokumen yang berisi informasi penting crew. PR mencakup data yang berkaitan dengan data pribadi crew, pengalaman kerja, kualifikasi dan sertifikasi sertifikat keselamatan, pelatihan lainnya yang relevan, rekam medis crew, dan kontak keluarga yang dapat dihubungi oleh perusahaan. Di PT BJM Global Indonesia, pembuatan PR (*Personal Record*) dilakukan oleh tim PIC (*Personal In Charge*).

d. Menunggu Persetujuan *Ship's Owner*

Setelah mengirimkan PR, *ship's owner* akan memeriksanya terlebih dahulu dan menginfokan kepada perusahaan apakah crew yang di ajukan *APPROVE* atau tidak.

e. *Medical/PEME*

Tahap berikutnya jika crew disetujui oleh *ship's owner* adalah tahap *medical* atau pemeriksaan kesehatan crew. Hal ini merupakan suatu kewajiban yang harus dilakukan oleh crew sebelum naik di atas kapal. *Medical Check-Up* bertujuan untuk memastikan crew dalam kondisi yang baik dan sehat di atas kapal, dan memastikan bahwa crew tidak membawa penyakit menular ke kapal. Pada tahap ini, biasanya crew akan dipanggil untuk datang di kantor dan mengambil surat pengantar medical yang akan disiapkan oleh tim PIC. Untuk proses *Medical Check-Up crew*, PT BJM Global Indonesia bekerja sama dengan Klinik Indosehat yang berada di Warakas, Tanjung Priok, Jakarta Utara.

f. Pengecekan Sertifikat Pelaut

Pada saat crew datang ke kantor untuk mengambil surat pengantar *medical*, crew juga akan menyerahkan sertifikat-sertifikat (buku pelaut, *passpor*, ijazah, sertifikat keselamatan, sertifikat bendera, dll) kepada pihak PIC perusahaan. PIC akan mengecek satu persatu sertifikat crew di *website*, www.pelaut.dephub.go.id. *Website* ini merupakan *website* resmi yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Di *website* ini kita akan mengetahui apakah sertifikat crew tersebut masih aktif atau sudah tidak aktif.

g. Proses *Agreement* dan *Prejoining Crew Before On Board*

1) *Agreement* merupakan tahap persetujuan antara perusahaan dan crew yang akan bergabung di kapal. Pada tahap *agreement* di PT BJM Global Indonesia dilakukan oleh HRD Perusahaan. Pada tahap *agreement*, terdiri dari beberapa pernyataan yang harus diisi oleh crew. Beberapa pernyataan tersebut yaitu sebagai berikut :

- a) Statement Letter
- b) Oath Letter for No Drugs
- c) Ethical Oath Letter
- d) Discipline of Working Regulation
- e) Questioner for Crew Before Join

2) *Prejoining* merupakan proses sebelum *crew* naik di atas kapal. Tahap ini bertujuan untuk *me-refresh* kembali tugas dan tanggung jawab *crew* yang akan naik di atas kapal. Dan pada tahap ini ditekankan lagi mengenai faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan di atas kapal. Di PT BJM Global Indonesia, *prejoining* dilakukan oleh Tim RIC.

h. Penandatanganan PKL

Berdasarkan pasal 395 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian yang diadakan antara seorang pengusaha perkapalan pada satu pihak dengan seorang buruh di pihak lain, di mana yang terakhir ini mengikat dirinya untuk melakukan pekerjaan dalam dinas pada pengusaha perkapalan dengan mendapat upah sebagai nakhoda atau anak buah kapal. Menurut KUHD, Perjanjian Kerja Laut antara pengusaha harus dibuat tertulis dan dibuat dihadapan pejabat pemerintah yang berwenang dalam hal ini Syahbandar.

Berdasarkan UUP, Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja yang dibuat antara pemilik kapal atau pihak yang diberi kuasa olehnya dengan pelaut yang akan bekerja di atas kapal. Perjanjian ini mengatur hak dan kewajiban kedua belah pihak selama pelaut bekerja di atas kapal. Di PT BJM Global Indonesia, PKL dibuat dan bawa untuk disijil di Syahbandar oleh tim Operasional kantor,

i. Konfirmasi *Owner* Terkait *Port Crew Change*

Pada tahap ini, *Owner* akan menginformasikan di pelabuhan mana akan dilakukan pergantian *crew*. Dalam DJCS akan ditulis, "*crew change at any convenience port*".

j. Bekerja Sama dengan *Local Agent*

Pada saat proses *Crew Change*, perusahaan bekerja sama dengan *local agent* di pelabuhan setempat. Tugas *local agent* disini adalah untuk membantu dan memfasilitasi *crew* yang akan naik di atas kapal dan yang turun nantinya dalam pengawasan, karena *crew change* dilakukan di kawasan yang asing.

Tim PIC akan menghubungi *local agent* melalui *e-mail* untuk meminta petunjuk yang harus dilakukan atau disiapkan. Biasanya *local agent* akan mengirimkan *guide*

lines (terdapat pada lampiran). Tugas dari PIC adalah membaca dan memahami petunjuk yang diberikan oleh *local agent*.

Jika semua ketentuan yang diberikan oleh *local agent* telah dilakukan, maka *local agent* akan memberikan surat *OK TO BOARD* (terdapat pada lampiran). Pada DJCS akan dituliskan *flight schedule crew* yang akan berangkat, dan yang akan turun.

k. *Crew On Board*

Jika semua proses sudah *clear*, maka proses *crew change* dapat berlanjut. *Crew* akan diantar ke Bandara oleh Tim Operasional kantor, dan dibantu dalam pengurusan dokumennya di bandara oleh Tim Operasional.

Dampak Implementasi *Daily Joining Crew Schedule* (DJCS)

a. Jadwal *Crew On Board* Menjadi Rapi dan Teratur

Dampak yang paling signifikan dari adanya *Daily Joining Crew Schedule* (DJCS) ini adalah jadwal *crew on/off board* menjadi teratur. Data ini didukung oleh hasil wawancara antara penulis dan RIC (*Recruitment In Charge*) dan PIC (*Personal In Charge*) yang mana menyatakan bahwa “DJCS ini sangat membantu kita tim RIC dalam mencari *crew* karena jadwal *crew* naik dan turun yang teratur, bayangkan jika tidak ada DJCS, pasti jadwal *crew* akan berhamburan dan tidak beratur, kita dari tim RIC juga akan kebingungan”.

b. Perputaran *Pool Crew* dan *Crew Stand By Crew*

Dampak kedua dari adanya sistem *Daily Joining Crew Schedule* (DJCS) adalah tersusunnya jadwal perputaran *crew* dalam satu file yang sangat membantu tim RIC (*Recruitment In Charge*) dalam mencari kandidat yang akan di *purpose* untuk kapal berikutnya. Data ini juga didukung oleh hasil wawancara penulis dengan RIC yang mana menyatakan bahwa “Di dalam DJCS juga terdapat data *pool crew* dan *stand by crew*. Dengan adanya data ini juga tentunya akan memudahkan RIC (*Recruitment In Charge*) dalam mengatur *crew* yang akan *on board* dengan memprioritaskan *pool crew* dan *stand by crew*.”

c. Meminimalisir Terjadinya Keterlambatan *Crew Change*

Salah satu faktor terjadinya keterlambatan *crew change* adalah jadwal perputaran *crew* yang tidak teratur, maka dengan adanya *Daily Joining Crew Schedule* (DJCS) ini dapat membantu dalam meminimalisir terjadinya keterlambatan *crew change* di PT BJM Global Indonesia. Data ini juga didukung oleh hasil wawancara penulis dengan PIC (*Personal In Charge*) yang mana

menyatakan bahwa “dengan adanya DJCS juga dapat mencegah kemungkinan terjadinya keterlambatan *crew change*. Ini karena jadwal *crew change* yang teratur dan perputaran *crew* yang teratur dalam DJCS memudahkan RIC dalam merekrut *crew*. Bayangkan jika keterlambatan *crew* terjadi, tidak menutup kemungkinan terjadinya keterlambatan pada perjalanan kapal, dan menyebabkan terjadinya *demurrage* pada kapal”.

Hambatan Implementasi *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)*

a. Jaringan Internet yang Tidak Mendukung

Berdasarkan yang penulis amati selama praktek, yang menjadi hambatan dalam pengiriman *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)* adalah adanya kendala pada jaringan internet. Jaringan internet yang tidak mendukung dapat mengganggu pengiriman *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)*. Jika pengiriman data terlambat maka dapat mengganggu kelancaran pada proses *crew change* di perusahaan.

Upaya atas hambatan ini adalah melakukan pengecekan secara berkala *WIFI* di kantor guna memastikan jaringan yang digunakan selalu dalam keadaan baik.

b. Sistem Pengiriman *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)*

Hambatan selanjutnya disebabkan karena sistem yang diterapkan untuk pengiriman DJCS ini adalah *daily continuously*, dimana PT. BJM Global Indonesia yang paling terakhir menerima *e-mail* DJCS dan seringkali *e-mail* DJCS dari Myanmar terlambat. Hal ini berpengaruh pada keterlambatan proses *crew change*. Jika terjadi keterlambatan maka ini berpotensi menyebabkan terjadinya *demurrage*.

Upaya atas hambatan ini adalah mengubah waktu pengiriman *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)* dan melakukan koordinasi dengan pihak JSM International Korea dan juga JSM International Myanmar agar pengiriman dapat dilakukan secara lebih cepat, tepat waktu atau lebih awal.

5. PENUTUP

a. Simpulan

- 1) Secara umum implementasi *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)* telah berjalan dengan baik dan mendukung proses *crew change*. Dampak dari penggunaan sistem *Daily Joining Crew Schedule (DJCS)* juga sangat baik untuk mengatur keberangkatan dan kepulangan *crew* (rotasi perputaran *crew*).
- 2) Terdapat hambatan dalam proses implementasi *Daily Joining Crew Schedule DJCS* yakni jaringan internet yang tidak mendukung dan juga terlambatnya pengiriman data dari Myanmar yang menyebabkan terlambatnya proses *crew change*

b. Saran

- 1) PT BJM Global Indonesia melakukan upaya melakukan koordinasi dengan pihak kantor di Korea dan Myanmar untuk percepatan pengiriman data.
- 2) PT BJM GLOBAL Indonesia tetap menjaga hubungan baik dengan *Ship's Owner* dan memperluas jaringan lagi dengan *Ship's Owner* lainnya.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Pusat Statistik. (n.d.). *Jumlah Pulau di Indonesia*. Diakses pada 9 Oktober 2024, dari <https://www.bps.go.id/>
- [2]. Emzir. (2012). *Analisis Data: Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rajawali Press.
- [3]. Hany, Machicha Aulia (2023), *Analisis Proses Crew Change Di PT Triton Global Maritim Jakarta*, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- [4]. Hasibuan, M. S. P. (2011). *Manajemen: Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- [5]. Hasyim, Farida. *Hukum dagang*. Sinar Grafika, 2023.
- [6]. Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (tahun). *Pelayaran*. Diakses pada 8 Oktober 2024 dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id>
- [7]. Kasmir. (2017). *Manajemen Sumber Daya Manusia (Teori dan Praktik)*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- [8]. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2012, Februari 14). *Transportasi Laut, Urat Nadi Perekonomian Nasional*.
- [9]. Kosasih, E., & Soewedo, H. (2007). *Pengantar Manajemen*. Bumi Aksara.
- [10]. Peraturan Menteri Perhubungan (2013). *Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal*. Nomor 84 Tahun 2013.
- [11]. Peraturan Menteri Perhubungan (2013). *Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut*. Nomor 70 Tahun 2013.
- [12]. Peraturan Menteri Perhubungan (2021). *Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan Di Perairan*. Nomor 59 Tahun 2021.
- [13]. Peraturan Menteri Ketenagakerjaan (2014). *Tata Cara Pembuatan dan Pengesahan Peraturan Perusahaan Serta Pembuatan dan Pendaftaran Perjanjian Kerja Bersama*. Nomor 28 Tahun 2014.

- [14]. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (2002). *Perkapalan*. Nomor 51 Tahun 2002
- [15]. Simbolon, P. (2018). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- [16]. Sudjatmiko, F. D. C. (1995). *Pokok-pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Gunung Agung.
- [17]. Susantono, B. (2024, November 11). *Transportasi laut merupakan urat nadi perekonomian Indonesia*. Kompas. <https://www.kompas.com/transportasi-laut-urat-nadi-ekonomi>
- [18]. Undang-Undang Hukum Dagang 395/ tentang *Perjanjian Kerja Laut (PKL)*.
- [19]. Undang-Undang Republik Indonesia (2008). *Pelayaran*, Nomor 17 Tahun 2008.
- [20]. Wikipedia. (n.d.). *Nakhoda*. Diakses pada 11 Oktober 2024, dari <https://id.wikipedia.org/wiki/Nakhoda>