

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah sebagai anggota International Maritime Organisation (IMO) tentu saja wajib menyesuaikan diri memenuhi kualifikasi IMO *Whitelist* saat menerapkan STCW 1995. Seiring perkembangan kualifikasi pelaut yang diatur dalam STCW hasil amandemen 2010, RI menargetkan diri dapat menerapkannya secara penuh pada 2014.

Memberlakukan aturan STCW terbaru bukan perkara sederhana. Saat menerapkan STCW 1995 saja butuh upaya serius demi memperjuangkan sekitar 120 ribu pelaut, agar memiliki kualifikasi Pelaut Berstandar Internasional pada 1998. Namun, sebagai anggota IMO tentunya harus mengikuti aturan yang diberlakukan merata untuk negara-negara anggotanya. Harus ikut standart ketentuan IMO. Maka harus siapkan pelaut yang bekerja di luar negeri sesuai standar IMO tersebut.

Salah satu perusahaan yang rentan dengan kecelakaan adalah perusahaan pelayaran, khususnya karyawan yang ada di kapal (Anak Buah Kapal), karena mereka langsung berhadapan dengan alam setiap mereka kerja (sedang berlayar). Oleh sebab itu setiap karyawan yang ada dikapal harus ada sertifikat keselamatan. Perusahaan pelayaran dalam hal ini lebih berhati-hati dalam memilih orang atau karyawan yang akan ditempatkan pada bagian kapal, hal ini salah satu cara untuk menghindari terjadinya kecelakaan di laut. Sebab karyawan yang handal, berkualitas dan mempunyai ketrampilan yang sesuai dengan SOLAS dan STCW 95 bagian dek dan mesin. (Mudiyanto, 2015)

Dinamika di lapangan dan tuntutan dunia usaha sudah berkembang pesat baik bisnis jasa pelayaran di dalam atau luar negeri. Apalagi, pascekeluarnya aturan baru dari IMO, yaitu STCW-2010 Amandemen Manila. “Sesuai STCW-2010, aturan pengawakan kapal niaga jauh lebih berat syarat dan ketentuannya.

Apalagi jika mereka akan berlayar di kapal-kapal niaga asing, mutlak harus *comply* STCW- 2010 Amandemen Manila.

Pemutakhiran bagi pelaut yang tidak memiliki masa layar dalam rangka sertifikasi Internasional *Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* STCW 1978 Amandemen 2010 di dalam Peraturan Direktorat Perhubungan Laut No. HK. 103-1-2-DJPL-2016, perlu penyesuaian terhadap sertifikat keahlian pelaut melalui pelaksanaan pendidikan dan latihan serta ujian pemutakhiran sertifikat keahlian pelaut yang tidak memiliki masa layar Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Laut tentang pemutakhiran bagi pelaut yang tidak memiliki masa layar dalam rangka sertifikasi *international convention of standard of. Training certification and watchkeeping for seafarers* STCW 95 Amandemen 2010. (Ade Candra Kusuma, 2018)

Pasal 1 (1) Pelaut yang tidak memiliki masa layar adalah pelaut yang memiliki masa layar dengan sertifikat kompetensi atau yang tidak bekerja di atas kapal lebih dari 5 tahun pada kapal niaga dengan sertifikat berdasarkan *International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW 1978 amandemen 2010 dan digunakan untuk melaksanakan tugas dan fungsi dibidang perkapalan dan kepelautan. Bukti pengakuan pelaut tidak bekerja di atas kapal lebih dari 5 (lima) tahun dibuktikan dengan surat keterangan dari instansi atau lembaga atau perusahaan yang memperkerjakannya.

Pelaut atau sering disebut awak kapal yang berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No 7/ 2000 tentang Kepelautan mengamanatkan bahwa pelaut itu adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian atau ketrampilan sebagai awak kapal, warga negara Indonesia (WNI) yang bekerja di sektor kemaritiman (kelautan) baik di perusahaan berbendera Indonesia maupun perusahaan resmi bendera asing. Perusahaan-perusahaan pelayaran tersebut melayani angkutan manusia, angkutan barang (*cargo*) maupun penangkap ikan untuk diolah menjadi produk jadi.

Penegasan status awak kapal pun dikuatkan di dalam UU No.17/ 2008 tentang Pelayaran yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai jabatannya. Jadi, anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda. Dan mereka yang bekerja sesuai keahlian dan jabatan di atas kapal adalah masuk ke dalam tenaga kerja Indonesia. (Andre Candra Kusuma, 2018)

Berdasarkan latar belakang tersebut penulis tertarik membuat penelitian dengan judul : “*Crewing Management* Pada PT. Ship Management Indonesia”

1.2 Rumusan Masalah

Dalam suatu penelitian, perumusan masalah sangatlah penting. Perumusan masalah akan mempermudah penulis dalam melakukan penelitian dalam mencari jawaban yang tepat atau sesuai. Berikut adalah rumusan masalah dalam penelitian ini :

1. Bagaimana proses dan prosedur *crewing management* di PT. Ship Management Indonesia ?
2. Dokumen apa saja yang di perlukan pada saat melakukan perekrutan *crew* di PT.Ship Management Indonesia ?
3. Kendala apa saja yang sering terjadi pada saat pelaksanaan perekrutan oleh *crewing management* di PT. Ship Management Indonesia?
4. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala yang dihadapi oleh *crewing management* di PT. Ship Management Indonesia?

1.3 Tujuan dan kegunaan penulisan

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mengetahui proses dan prosedur *crewing management* yang di pakai oleh PT. Ship Management Indonesia.
- b. Untuk mengetahui dokumen yang dipakai oleh *crewing management* di PT. Ship Management Indonesia
- c. Untuk mengetahui kendala-kendala pada saat perekrutan oleh *crewing management* di PT. Ship Management Indonesia.

- d. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh *Crewing Management* Indonesia di PT. Ship Management Indonesia.

2. Kegunaan Penulisan

Hasil penelitian mengenai “*Crewing Management* di PT. Ship Management Indonesia” ini diharapkan dapat bermanfaat bukan hanya bagi penulis tetapi juga bagi para pembaca. Manfaat dari penelitian ini adalah:

a. Bagi Akademisi

Memberikan tambahan referensi bacaan dan informasi umumnya bagi mahasiswa Universitas Maritim AMNI Semarang dan khususnya bagi mahasiswa Program DIII Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga dan Kepelabuhan.

b. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi sumbangan pemikiran yang baik bagi PT. Ship Management Indonesia dan pengembangan usaha dalam menentukan kebijakan yang berhubungan dengan proses perekrutan.

c. Bagi Pemerintah

Dapat dijadikan pertimbangan dalam menentukan kebijakan perekrutan awak kapal selanjutnya dengan menciptakan suatu kebijakan tentang masalah terkait.

1.4 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan penulis dalam Tugas Akhir, penulisan membuat sistematika dalam 5 Bab yaitu:

BAB 1 : PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, identifikasi dan perumusan masalah, batasan/ruang lingkup masalah, maksud dan tujuan, metode penulisan dan sistematika penulisan

BAB 2 : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang teori-teori pendukung penganalisaan dan prosedur pengurusan awak kapal yang meliputi : prosedur pengawakan, sertifikat, susunan jabatan.

BAB 3 : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisikan tentang gambaran umum bagaimana penulis mengumpulkan sumber data dengan cara pengumpulan data primer dan sekunder. Data juga untuk menjaring informasi kualitatif dari responden sesuai lingkup penelitian menggunakan cara Tes, Wawancara, Observasi, Kuesioner, Survey, Analisis Dokumen.

BAB 4 : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini merupakan penjabaran diskripsi objek penelitian dan pembahasan penulis dari hasil melakukan penelitian mengenai proses perekrutan awak kapal

BAB 5 : PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan hasil analisa dan rancangan system dalam rangka menjawab tujuan penelitian yang diajukan, serta saran-saran yang penulis berikan untuk lebih memaksimalkan kinerja pengurusan dokumen.

