KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

UPAYA PENINGKATAN KUALITAS *CREW* KAPAL MELALUI PROSES REKRUTMEN DI PT CIPTA WIRA TIRTA

Oleh:

MUHAMMAD VERRELL CHANDRAPRATOMO

NRP. 18.9663/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

UPAYA PENINGKATAN KUALITAS *CREW* KAPAL MELALUI PROSES REKRUTMEN DI PT CIPTA WIRA TIRTA

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh:

MUHAMMAD VERRELL CHANDRAPRATOMO

NRP. 18.9663/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

J A K A R T A

2022

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	:	**MUHAMMAD VERRELL CHANDRAPRATOMO**
NRP	:	**18.9663/K**
Program Pendidikan	:	**DIPLOMA IV**
Jurusan Pendidikan	:	**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN**
Judul	:	**UPAYA PENINGKATAN KUALITAS *CREW* KAPAL MELALUI PROSES REKRUTMEN DI PT CIPTA WIRA TIRTA**

Jakarta, Agustus 2022

Pembimbing Materi

Imam Fachrudin. SSi., MSc
Penata Muda (III/b)
NIP.19881120 201 503 1 001

Pembimbing Penulisan

Herwin Nasution. S.H., M.H.
Pembina Utama Muda (IV/C)
NIP. 19550807 198102 2 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Scanned with CamScanner

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama	:	**MUHAMMAD VERRELL CHANDRAPRATOMO**
NRP	:	**18.9663/K**
Program Pendidikan	:	**DIPLOMA IV**
Jurusan Pendidikan	:	**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN**
Judul	:	**UPAYA PENINGKATAN KUALITAS *CREW* KAPAL MELALUI PROSES REKRUTMEN DI PT CIPTA WIRA TIRTA**

Jakarta, Agustus 2022

KETUA PENGUJI	ANGGOTA PENGUJI I	ANGGOTA PENGUJI II
Dr. Capt. Marihot Simanjuntak. M.M	**Drs. Atta Bramantyo Setyadi, DEA**	**Imam Fachrudin. SSi., Msc**
Pembina Utama Muda (IV/c)		Penata Muda (III/b)
NIP. 196611101998031002		NIP. 19881120 201 503 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

Scanned with CamScanner

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur kepada Allah SWT, akhirnya skripsi dapat diselesaikan. Penulis menyadari bahwa dengan rahmat dan hidayah-NYA maka dapat di selesaikan penulisan skripsi yang diberi judul:

"UPAYA PENINGKATAN KUALITAS *CREW* KAPAL MELALUI PROSES REKRUTMEN DI PT CIPTA WIRA TIRTA "

Skripsi disusun untuk memenuhi persyaratan kurikulum program Diploma IV yang diselenggarakan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Penyusunan dan penulisan skripsi didasari oleh pengalaman-pengalaman penulis ketika melakukan praktek darat di PT Cipta Wira Tirta Jakarta

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi tidak lepas dari kesalahan dan kekurangan , disebabkan karena kemampuan dan keterbatasan pengetahuan yang dimiliki penulis. Pada kesempatan ini, penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih serta penghargaan yang tidak terhingga kepada semua pihak yang telah membantu hingga skripsi dapat di buat, terutama :

1. Yth. Capt. Sudiono, M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Vidya Selasdini. selaku Ketua Program Studi Teknika.
3. Yth. Bapak Imam Fachrudin. SSi., MSc selaku Dosen Pebimbing Materi.
4. Yth. Ibu Herwin Nasution, S. H., M.H. selaku Dosen Pebimbing Metodologi Penulisan.
5. Yth. Seluruh Dosen, Staf Pengajar, Perwira, Instruktur atas segala ilmu dan pengetahuan yang telah diberikan selama melaksanakan Pendidikan di STIP.
6. PT Cipta Wira Tirta yang sudah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan praktek kerja nyata (prada) sehingga penulis dapat Menyusun skripsi.
7. Yth. Ayahanda Jarry Rinaldy dan Ibunda Fitriana Sulistiorini yang telah memberikan kasih sayang serta doa sejak lahir hingga sekarang. Kepada adik terkasih Radjendra dan Reynaviezcha yang sudah memberikan semangat dan doa dalam membantu penyusun skripsi.

8. Kepada sang dambaan hati Ghina Tasya Rizkadania, yang setiap harinya telah banyak membantu, memberi dorongan, dan memberikan semangat dalam penyelesaian skripsi.
9. Kepada teman teman satu daerah team Priok yang selalu memberikan semangat penulis dalam penyelesaian skripsi.
10. Teman-teman satu bimbingan yang selalu memberikan semangat penulis dalam penyelesaian kripsi.
11. Anak kelas KALK 8 Echo yang selalu memberikan semangat kepada penulis.
12. Teman-teman Angkatan 61 Program Pendidikan Diploma IV yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan skripsi.

Akhir kata dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat ALLAH SWT penulis berharap semoga skripsi dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan manfaat sebagai tambahan yang berguna bagi perkembangan ilmu pengetahuan di dunia pelayaran.

Jakarta, Agustus 2022

Penulis

MUHAMMAD VERRELL CP

18.9663/K

DAFTAR ISI

		Halaman
SAMPUL DALAM		i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI		ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI		iii
KATA PENGANTAR		iv
DAFTAR ISI		vi
DAFTAR TABEL		viii
DAFTAR DIAGRAM		ix
DAFTAR LAMPIRAN		x
BAB I :	PENDAHULUAN	
	A. Latar Belakang Masalah	1
	B. Identifikasi Masalah	6
	C. Batasan Masalah	7
	D. Rumusan Masalah	7
	E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	7
	F. Sistematika Penulisan	8
BAB II :	LANDASAN TEORI	
	A. Tinjauan Pustaka	10
	B. Teori	11
	C. Kerangka Pemikiran	18
BAB III :	METODE PENELITIAN	
	A. Waktu Dan Tempat Penelitian	19
	B. Metode Pendekatan	20
	C. Sumber Data	20
	D. Teknik Pengumpulan Data	20
	E. Teknik Analisis Data	23

BAB IV : ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN
A. Deskripsi Data 24
B. Analisis Data..... 28
C. Alternatif Pemecahan Masalah..... 40
D. Evaluasi Pemecahan Masalah..... 41
E. Pemecahan Masalah 43

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN
A. KESIMPULAN 44
B. SARAN..... 44

DAFTAR PUSTAKA
DAFTAR TABEL
DAFTAR DIAGRAM
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1.1	Data Pendaftaran Awak Kapal Baru 2021……..	5
Tabel 4.1	Data Rekrutmen *Crew* Kapal Bulan Januari 2021 …..	31
Tabel 4.2	Data Rekrutmen *Crew* Kapal Bulan Maret 2021……	32
Tabel 4.3	Data Rekrutmen *Crew* Kapal Bulan Mei 2021……..	33
Tabel 4.4	Data Rekrutmen *Crew* Kapal Bulan Agustus 2021….	34
Tabel 4.5	Data Kontrak Kapal MT. Tangguh Batur Yang Diperpanjang ……..	36
Tabel 4.6	Data Peserta Di PT Cipta Wira Tirta……..	38

DAFTAR DIAGRAM

Halaman

Diagram 4.1 Data Pelamar Di PT Cipta Wira Tirta…… 39

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Form Interview
Lampiran 2 PKL (Perjanjian Kerja Laut)
Lampiran 3 *Ship Registry* dan Dokumen Pengesahan Perusahaan
Lampiran 4 Foto Kegiatan Harian
Lampiran 5 Data Nilai *Crew*
Lampiran 6 *Ship Particular*
Lampiran 7 Halaman *Login* CBT
Lampiran 8 Brosur Lowongan

BAB I
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Awak kapal (*crew*) merupakan salah satu sumber daya terpenting di atas kapal. Semua kegiatan di atas kapal dilakukan oleh awak kapal, begitu juga dengan PT Cipta Wira Tirta yang memerlukan awak kapal untuk melaksanakan kegiatan operasional di atas kapal milik perusahaan asing *Nippon Yusen Kaisa* (*NYK*).

PT Cipta Wira Tirta merupakan salah satu dari sekian banyak perusahaan pelayaran nasional yang berkembang di Indonesia saat ini. PT Cipta Wira Tirta menangani pengurusan pengawakan kapal *Nippon Yusen Kaisa* (*NYK*) yang memiliki armada kapal sebanyak lebih dari 10 (sepuluh) unit kapal yang dioperasikan oleh *NYK Ship Management PTE LTD*. Dalam hal pemenuhan pengawakan kapal, PT Cipta Wira Tirta mempunyai fungsi sebagai berikut :

1. Mengatur dan mengawasi naik turunnya (*Rotation Plan*) awak kapal.
2. Menyediakan awak kapal (*Crew Recruitment*) untuk memenuhi persyaratan sesuai ketentuan.
3. Perencanaan dan pembinaan awak kapal yang dilakukan untuk menempatkan awak kapal pada kapal yang sesuai oleh kualifikasi yang telah ditetapkan oleh manajemen kapal (*Ship Management).*

Cipta Wira Tirta telah memenuhi kebutuhan akan awak kapal tersebut, oleh karena itu perusahaan membuat kebijakan dalam standarisasi awak kapal yang baru. Kebijakan ini dibuat untuk memberikan kualitas bagi kedua belah pihak tentang tugas, hak dan kewajiban selama bekerja di atas kapal sehingga menguntungkan bagi perusahaan dan awak kapal. Meskipun perusahaan telah membuat kebijakan, akan tetapi masih terdapat kendala dalam kualitas kerja awak kapal yang baik yang dikarenakan sulitnya proses pihak recruitment dalam merekrut awak kapal baru.

Permasalahan yang sering terjadi pada PT Cipta Wira Tirta Proses perekrutan untuk awak kapal baru dirasakan terlalu rumit, dimana proses tersebut terdiri dari 3 (tiga) tahap, yang pertama *Computer Based Test* (CBT), calon awak kapal baru diharuskan untuk mendapatkan nilai test minimal yang telah ditentukan perusahaan yaitu untuk *general test* 70% dan untuk *english test* 80%, jika awak kapal berhasil lulus CBT, maka awak kapal tersebut langsung mengikuti tahap kedua yaitu wawancara dengan *crewing manager* menggunakan bahasa inggris, apabila telah melaksanakan wawancara maka *crewing manager* meng-*apply* hasil dari tes wawancara tersebut ke *NYK Ship Management PTE LTD* untuk menentukan apakah crew tersebut layak atau tidak untuk mengikuti kegiatan awak kapal di atas kapal milik *Nippon Yusen Kaisa* (*NYK*).

Sulitnya *recruitment* untuk awak kapal pengganti pada akhirnya akan berakibat pada tidak tepatnya kualitas crew yang telah direkrut dan mengakibatkan kualitas kerja awak kapal tidak sesuai seperti yang telah ditetapkan dalam standarisasi, sehingga banyak awak kapal yang terpaksa menambah masa kontrak kerja yang dikarenakan terlambatnya penempatan awak kapal pengganti. Permasalahan ini juga dapat mengakibatkan menurunnya motivasi kerja awak kapal yang dapat mengganggu kegiatan operasional di atas kapal.

Perusahaan pelayaran seharusnya menyiapkan atau menjalankan pengawakan kapal yang baik dan siap untuk memenuhi kebutuhan armada yang ada dalam perusahaan pelayaran itu sendiri. Namun pada kenyataannya untuk pemenuhan awak kapal sering tidak bisa memenuhi jumlah kebutuhan kapal yang dioperasikan oleh perusahaan.

Anak buah kapal (ABK) merupakan salah satu sumber daya terpenting di atas kapal. Awak kapal adalah bagian dari industri maritim internasional. Kata itu berasal dari kru bahasa Inggris. Ini juga berkaitan dengan set lengkap perintah. Tidak seperti profesional berketerampilan rendah yang dibutuhkan di berbagai negara, kru berurusan dengan profesional dalam profesi maritim. Mereka biasanya lulus dari prodi lembaga pendidikan tinggi, memiliki pengalaman panjang dalam mengoperasikan kapal, memahami bahasa Inggris, hukum internasional dalam tanggung jawab mereka, pengalaman dalam berkomunikasi dengan perwakilan dari berbagai bangsa. Pelaut biasanya memiliki pekerjaan tersendiri. Orang-orang yang berniat untuk meningkatkan pelayanan dan sebagian besar dari mereka belajar dan berlatih di kapal. Oleh karena itu, berjalan tidak seperti di perusahaan perekrutan, agen perekrutan. Memang tanggung jawab mereka tidak hanya mencakup pemilihan personel tetapi pengujian kepatuhan mereka. Semua kegiatan di atas kapal dilakukan oleh awak kapal, begitu juga dengan PT Cipta Wira Tirta yang memerlukan awak kapal untuk melaksanakan kegiatan operasional di atas kapal milik perusahaan asing *Nippon Yusen Kaisa* (*NYK*).

PT Cipta Wira Tirta merupakan salah satu dari sekian banyak perusahaan pelayaran nasional yang berkembang di Indonesia saat ini. PT Cipta Wira Tirta menangani pengurusan pengawakan kapal *Nippon Yusen Kaisa* (*NYK*) yang memiliki armada kapal sebanyak lebih dari 10 (sepuluh) unit kapal yang dioperasikan oleh *NYK Ship Management PTE LTD*. Dalam hal pemenuhan pengawakan kapal, PT Cipta Wira Tirta mempunyai

fungsi, yaitu (1) Mengatur dan mengawasi naik turunnya (*Rotation Plan*) awak kapal, (2) Menyediakan awak kapal (*Crew Recruitment*) untuk memenuhi persyaratan sesuai ketentuan, (3) Perencanaan dan pembinaan awak kapal yang dilakukan untuk menempatkan awak kapal pada kapal yang sesuai oleh kualifikasi yang telah ditetapkan oleh manajemen kapal (*Ship Management*).

PT Cipta Wira Tirta telah memenuhi kebutuhan akan awak kapal tersebut, oleh karena itu perusahaan membuat kebijakan dalam standarisasi awak kapal yang baru. Dalam peran perusahaan pelayaran, awak kapal merupakan hal terpenting yang dilakukan oleh setiap perusahaan pelayaran. Selain ketentuan yang telah dipersyaratkan oleh perusahaan, ABK karyawan/awak kapal harus mengikuti serangkaian proses rekrutmen, seleksi, sehingga penempatan di kapal sesuai dengan harapan/target perusahaan yang pada akhirnya akan mempengaruhi kinerja karyawan/awak kapal di atas kapal. Kebijakan ini dibuat untuk memberikan kualitas bagi kedua belah pihak tentang tugas, hak dan kewajiban selama bekerja di atas kapal sehingga menguntungkan bagi perusahaan dan awak kapal. Meskipun perusahaan telah membuat kebijakan, akan tetapi masih terdapat kendala dalam kualitas kerja awak kapal yang baik yang dikarenakan sulitnya proses divisi rekrutmen dalam merekrut awak kapal baru.

Pemilihan awak kapal adalah kegiatan profesional yang merupakan proses pengambilan keputusan atas pilihan pelamar tertentu untuk pekerjaan sesuai dengan kebutuhan staf yang ada dari organisasi pelanggan. Seleksi dilakukan dengan membandingkan hasil evaluasi calon perseorangan yang membentuk daftar nama *crew* kapal yang akan bersedia dipanggil dan direncanakan naik ke kapal. Hasil seleksi adalah satu atau lebih calon yang nantinya akan diwakili oleh organisasi pemilik kapal yang membutuhkan tenaga kerja . Jika pelaut berhasil dipekerjakan di kapal perusahaan pelanggan, agen kru menerima remunerasi dari

pemilik kapal atau penghuni posisi tersebut. Paling sering, ini adalah jumlah tertentu yang dibayarkan untuk setiap bulan (atau hari) pekerjaan pelaut di kapal, meskipun mungkin juga ada remunerasi tetap, yang besarnya tidak tergantung pada durasi pelaut tinggal di kapal. Diketahui bahwa kualitas pelayanan yang diberikan oleh perusahaan awak kapal tidak hanya tercermin dari kualitas kepuasan kebutuhan pemilik kapal dalam hal personel, tetapi juga secara tidak langsung.

Tabel 1.1

Data Pendaftaran Awak Kapal Baru 2021

No	Bulan	Pendaftar	Diterima	Ditolak
1	Januari	16	6	10
2	Maret	9	4	5
3	Mei	12	5	6
4	Agustus	11	3	8

Sumber : Divisi Rekrutmen PT. Cipta Wira Tirta

Standar yang ditetapkan oleh PT Cipta Wira Tirta pada proses perekrutan untuk awak kapal baru dirasakan terlalu rumit, dimana proses tersebut terdiri dari 3 (tiga) tahap, yang pertama *Computer Based Test* (CBT), calon awak kapal baru diharuskan untuk mendapatkan nilai test minimal yang telah ditentukan perusahaan yaitu untuk *general test* 70% dan untuk *english test* 80%, jika awak kapal berhasil lulus CBT, maka awak kapal tersebut langsung mengikuti tahap kedua yaitu wawancara dengan *crewing manager* menggunakan bahasa inggris, apabila telah melaksanakan wawancara maka *crewing manager* meng-*apply* hasil dari tes wawancara tersebut ke *NYK Ship Management PTE LTD* untuk menentukan apakah crew tersebut layak atau tidak untuk mengikuti kegiatan awak kapal di atas kapal milik *Nippon Yusen Kaisa* (*NYK*).

Sulitnya *recruitment* untuk awak kapal pengganti pada akhirnya akan berakibat pada tidak tepatnya kualitas crew yang telah direkrut dan mengakibatkan kualitas kerja awak kapal tidak sesuai seperti yang telah ditetapkan dalam standarisasi, sehingga banyak awak kapal yang terpaksa menambah masa kontrak kerja yang dikarenakan terlambatnya penempatan awak kapal pengganti. Permasalahan ini juga dapat mengakibatkan menurunnya motivasi kerja awak kapal yang dapat mengganggu kegiatan operasional di atas kapal.

Perusahaan pelayaran seharusnya menyiapkan atau menjalankan pengawakan kapal yang baik dan siap untuk memenuhi kebutuhan armada yang ada dalam perusahaan pelayaran itu sendiri. Namun pada kenyataannya untuk pemenuhan awak kapal sering tidak bisa memenuhi jumlah kebutuhan kapal yang dioperasikan oleh perusahaan.
Berdasarkan fenomena diatas, penulis tertarik mengambil judul.

"**Upaya Peningkatan Kualitas *Crew* Kapal Melalui Proses Rekrutmen Di PT. Cipta Wira Tirta"**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Adapun identifikasi masalah dalam skripsi ini meliputi :

1. Sistem perekrutan *crew* kapal yang diterapkan oleh perusahaan cukup memiliki standar kompetensi yang tinggi sehingga dituntut *crew* yang profesional.
2. Sedikitnya peserta *test* yang lulus rekrutmen calon *crew* kapal di PT Cipta Wira Tirta
3. Sering diperoleh hasil proses rekrutmen awak kapal dengan kualitas yang rendah.
4. Sering diperpanjangnya masa kontrak awak kapal melebihi perjanjian kerja laut (PKL) yang ditetapkan sebelumnya.

C. BATASAN MASALAH

Mengingat karena luasnya pembahasan masalah di atas, penulis menyadari keterbatasan ilmu serta pengetahuan yang dimiliki, maka penulis membatasi masalah pada :

a. Sistem perekrutan calon *crew* kapal yang diterapkan oleh perusahaan memiliki standar kompetensi yang tinggi sehingga dituntut *crew* yang profesional.
b. Sering diperpanjangnya masa kontrak awak kapal melebihi perjanjian kerja laut (PKL) yang ditetapkan sebelumnya.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan Batasan masalah di atas, maka penulis dapat membuat rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apa yang menyebabkan sulitnya calon *crew* kapal lulus seleksi di PT Cipta Wira Tirta?
2. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan diperpanjangnya kontrak *crew* kapal melebihi perjanjian kerja laut (PKL) yang ditetapkan sebelumnya?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. **Tujuan Penelitian**

   Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

   a. Untuk mengetahui proses perekrutan *crew* kapal yang diterapkan di PT. Cipta Wira Tirta.
   b. Untuk mengetahui faktor – faktor yang menyebabkan perpanjangan masa perjanjian kerja laut (PKL).
   c. Mendapatkan ijazah Diploma IV jurusan ketatalaksanaan angkutan laut dan kepelabuhan yang dikeluarkan oleh sekolah tinggi ilmu pelayaran Jakarta.

2. **Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Manfaat Teoretis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai sumbangan teoritis tentang Upaya Peningkatan Kualitas *Crew* Kapal Melalui Proses Rekrutmen dii PT. Cipta Wira Tirta.

b. Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat menambah wawasan peneliti khususnya mengenai Upaya Peningkatan Kualitas *Crew* Kapal Melalui Proses Rekrutmen di PT. Cipta Wira Tirta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan skripsi ini terdiri dari lima bab. Bab satu dengan bab yang lainnya saling berhubugan dan di lengkapi dengan daftar Pustaka yang secara teori dapa di jadikan referensi oleh penulis dan didukung dengan lampiran – lampiran. Selanjutnya, untuk memudahkan pemahaman secara sistematika penulisannya sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab pendahuluan ini berisikan, latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Di dalam bab ini mengemukakan tentang tinjauan pustaka atau menjelaskan teori – teori yang ada hubungan dengan masalah secara deduktif dari teori yang berlingkup luas untuk menganalisa perkembangan permasalahan skripsi serta kerangka pemikiran tentang masalah yang diteliti dan hipotesis.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan waktu dan tempat penelitian, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data dengan menguraikan tentang tinjauan pustaka, populasi dan sampel serta teknik analisis.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini penulis mengemukakan tentang deskripsi data yaitu mengenai hal – hal yang berkaitan dengan perusahaan, analisis data, dan alternatif pemecahan masalah serta evaluasi pemecahan masalah.

BAB V PENUTUP

Bab ini merupakan bab terakhir dari penulisan skripsi yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Dalam bab ini akan menjelaskan kesimpulan – kesimpulan yang dapat penulis ambil dari keseluruhan, sedangkan saran disesuaikan dengan pembahasan dari perumusan masalah dan hasil pemecahan/solusi pada analisis dan pembahasan.

BAB II
LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Adapun tinjauan Pustaka atau teori – teori yang dapat dijadikan landasan dalam pembahasan materi ini antara lain :

1. OPTIMALISASI

a. Definisi Optimalisasi

Ada beberapa pengertian optimal menurut beberapa pendapat ahli, sebagai berikut :

1) Optimal menurut Poerdwadarminta (Ali, 2014) adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan, jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.
2) Menurut Winardi (Ali, 2014) optimal adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan jika dipandang dari sudut usaha.

Optimalisasi berasal dari kata dasar optimal yang berarti terbaik, tertinggi dan paling menguntungkan. Jadi optimalisasi adalah proses pencapaian suatu pekerjaan dengan hasil dan keuntungan yang besar tanpa harus mengurangi mutu dan kualitas dari suatu pekerjaan.

Optimalisasi pelaksanaan rencana *crew changes* merupakan proses kerja yang bertujuan untuk mengoptimalkan perusahaan dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya terhadap rotasi awak kapal. Secara umum tujuan optimalisasi pelaksanaan rencana *crew changes* dimaksudkan untuk mengidentifikasi dan mengetahui sejauh mana kinerja serta persiapan yang dilakukan perusahaan untuk mengatur pelaksanaan *crew changes*.

Optimalisasi merupakan pencarian nilai terbaik dari beberapa fungsi yang diberikan pada suatu konteks dan memecahkan masalah untuk meminimalkan atau memaksimalkan fungsi dengan sistematis memilih *variable integer* dan *real* dari dalam set yang diperbolehkan, dengan kata lain, seseorang atau organisasi yang optimal adalah orang atau organisasi yang dapat memilih pekerjaan yang harus dilakukan atau cara yang tepat untuk mencapai tujuan.

2. REKRUTMEN

a. Definisi Rekrutmen

a. Rekrutmen

Rekrutmen adalah serangkaian kegiatan kegiatan yang dimulai ketika sebuah perusahaan atau organisasi memerlukan tenaga kerja dan membuka lowongan sampai dengan jabatan atau lowongan tersebut ada. Dengan demikian, tujuan rekrutmen adalah menerima pelamar sebanyak – banyaknya sesuai dengan kualifikasi kebutuhan perusahaan dari berbagai sumber, sehingga memungkinkan akan terjalin calon karyawan dengan kualitas tertinggi dari yang terbaik.

Di bawah ini merupakan prinsip – prinsip rekrutmen yang biasanya dilakukan dalam pelaksanaan rekrutmen dan seleksi :

a. Mutu karyawan yang akan direkrut harus sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan untuk mendapatkan mutu yang sesuai :
   1) Analisis pekerjaan.
   2) Deskripsi pekerjaan.
   3) Spesifikasi perusahaan.
b. Jumlah karyawan yang diperlukan harus sesuai dengan jabatan yang tersedia. Untuk mendapatkan hal tersebut perlu dilakukan :
   1) Peramalan kebutuhan tenaga kerja
   2) Analisis terhdap kebutuhan tenaga (*Work Force Analysis*)
   3) Biaya yang diperlukan diminimalkan

4) Perencanaan dan keputusan – keputusan strategi tentang perekrutan
5) Fleksibilitas
6) Pertimbangan – pertimbangan hukum.

b. Cara Rekrutmen

Rekrutmen adalah proses penjaringan calon tenaga kerja professional yang dilakukan untuk pengadaan SDM. Kegiatan tersebut diawali dengan penentuan kualitas calon pegawai yang nantinya akan berdampak dalam pemberian output perusahaan, kesejahteraan perusahaan, pegawai, dan masyarakat (Winarso, Arribe, 2017). Proses pencarian tenaga kerja baru dapat dilakukan secara daring atau yang sering disebut *e-recruitment* maupun luring. Martian (2019) menjelaskan bahwa rekruitmen dapat dilakukan melalui proses berikut:

1. Menyebarluaskan informasi dengan memanfaatkan media elektronik seperti televisi, radio, media sosial (Instagram, twitter, facebook, web, blog, dll),
2. Menyebarluaskan informasi dengan memanfaatkan media cetak seperti koran, brosur, majalah, reklame, dll,
3. Menyebarluaskan informasi dengan bekerja sama dengan perusahaan jasa siap pakai, Sekolah Menengah Atas atau Sekolah Menengah Kejuruan, perguruan tinggi, perkumpulan keprofesian,
4. Memanfaatkan pegawai untuk mengajak kenalannya bekerja dalam perusahaan tersebut, atau memilih melalui rekomendasi pegawai.
5. Mengadakan "*open house*",
6. Mengambil pegawai perusahaan lain.

c. Tujuan Rekrutmen

Sebuah perusahaan melakukan rekrutmen dengan tujuan agar perusahaannya berkembang baik dalam membangun kerja sama, melakuka promosi, menciptakan produk inovatif (Ayudia, dkk, 2022). Tujuan diadakan rekruitmen pegawai menurut Hasibuan (2005) adalah untuk:

1. Mendapat karyawan baru dengan kriteria yang sesuai visi-misi perusahaan demi tercapainya tujuan perusahaan.
2. Meningkatkan kualitas kinerja perusahaan melalui syarat-syarat yang ditentukan dalam kegiatan rekruitmen.
3. Menciptakan suasana kerja yang memiliki sikap persaingan, disiplin guna perkembangan perusahaan ke arah yang lebih baik,
4. Meningkatkan produktivitas perusahaan dengan bertambahnya pegawai yang terampil di bidang masing-masing.

3. CREW CHANGE

a. Definisi *Crew Change*

Ginting, dkk (2022), *crew change* adalah istilah yang berkaitan dengan perusahaan pelayaran untuk menggambarkan pergantian awak/*crew* kapal. Awak kapal adalah orang dengan pekerjaan di atas kapal dan memiliki tugas sesuai jabatan yang dimiliki. Awak kapal dibagi menjadi dua berdasarkan buku sijil yaitu perwira dan anak buah. Untuk dapat bekerja di kapal, awak kapal harus memiliki sertifikat keahlian pelaut, sertifikat kesehatan pra berlayar, memiliki buku pelaut, sijil awak kapal, serta Perjanjian Kerja Lau dengan perusahaan pelayaran (Kurniawan, 2017).

Kosasih & Soewodo (2014) menyatakan bahwa pergantian awak kapal biasa dilakukan oleh perusahaan swasta yang menganut siswa kerja awak secara kontrak. Pergantian awak kapal umumnya terjadi ketika salah satu awak kapal sedang cuti, awak kapal ingin melakukan pergantian atas niat pribadi, awak kapal sedang tidak bisa bekerja karena sakit, kontrak kerja awak kapal habis dan tidak diperbarui,

menunggu penempatan, awak kapal sedang melakukan diklat kepelatihan, awak kapal mengurus surat penting misalnya surat sehat, passport, buku pelaut, sertifikat keterampilan, dll.

b. Prosedur *Crew Change*

Terdapat langkah-langkah yang harus dilakukan sebelum melakukan pergantian awak kapal. Langkah pertama yang harus dilakukan adalah menyeleksi awak yang dibutuhkan dalam kapal, mengurus dokumen syarat pergantian awak kapal di bagian imigrasi hingga akomodasi, mengurus persyaratan tertentu yang diterapkan pada negara/daerah, memastikan keterjaminan biaya hidup selama pergantian awak, memastikan awak kapal tidak terlibat dalam masalah pidana, memeiliki visa (Ginting dkk, 2022).

Pergantian awak kapal tidak dapat dilakukan atas dasar kesepakatan pribadi dan mendadak karena terdapat beberapa aturan berbentuk pengumpulan dokumen sebagai syarat pergantian. Dokumen tersebut antara lain (Purnomo 2017):

1. Daftar perwira

   Susunan perwira kapal yang sedang bertugas dilengkapi surat permohonan, SK perwira lama, sertifikat keterampilan, sertifikat *on line,* buju sijil

2. Sijil awak kapal

   Kartu penyajian awak yang bertugas di dalam kapal dilengkapi surat permohonan dari agen

3. *Sign on/off passport*

   Pengesahan yang berisi pernyataan awak yang bersangkutan akan naik atau turun kapal oleh pejabat imigrasi dilengkapi surat permohonan dari agen untuk Kabid imigrasi

4. Perjanjian Kerja Laut

   Perjanjian antara awak dengan perusahaan disertai surat permohonan, ijazah, sertifikat *on line*, buku pelaut

5. *Sign on/off* buku pelaut

   Pengesahan yang berisi pernyataan pemberhentian atau memperkerjakan awak kapal oleh pejabat perusahaan dilengkapi surat permohonan.

c. Hambatan *Crew Change*

Dalam rangka mengurus beberapa dokumen persyaratan pergantian awak kapal, ditemui beberapa hambatan yang memperlanbat proses. Berikut hambatan yang sering terjadi menurut Rohmah dkk (2017).

1. Meminta secara mendadak

   Permintaan yang mendadak akan berpengaruh dalam persiapan dokumen sehingga menyebabkan kekeliruan yang tidak disengaja. Oleh karena itu, untuk menghindari hal ini, perusahaan membuat kebijakan terkait pengajuan pergantian awak dua bulan sebelumnya.

2. Banyaknya *waiting list crew change*

   Pemilihan kandidat pergantian awak kapal berdasarkan pada *control waiting list* yang berisi data-data *crew stand by* dan *ship owner*. Banyaknya nama dalam daftar tunggu dapat mengakibatkan pergantian awak kapal, oleh kerana itu petugas harus sering memperbarui, meng-*update*, maupun me-*refresh* data.

3. Pengarsipan secara manual

   Pengarsipan dokumen dalam bentuk sederhana yaitu berbentuk kertas yang disimpan pada sebuah kotak berkas mengakibatkan pergantian awak kapal menjadi lambar. Oleh karena itu perlu dilakukan perbaruan dengan pengumpulan dokumen dalam bentuk file atau *scan*.

4. AWAK KAPAL

a. Definisi Awak Kapal

1) Menurut undang – undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa 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 sijil.

   Adapun syarat – syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal sesuai pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 tahun 2000 tentang pengawakan kapal, antara lain :

   a) Harus memiliki sertifikat pelaut.
   b) Memiliki badan yang sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan berdasarkan pemeriksaan dari Rumah Sakit yang ditunjuk.
   c) Pengukuhan (*endorsement*) bagi yang akan memegang jabatan minimal sebagai *Officer on Watch* (*OOW*).
   d) Memiliki perjanjian kerja laut.
   e) Memiliki buku pelaut di sijil.

      Persyaratan awak kapal agar dapat disijil:

      (1) Telah membuat PKL dengan pengusaha kapal.
      (2) Memiliki surat mutasi.
      (3) Memiliki surat bukti : buku pelaut dan surat kesehatan.
   f) Umur telah mencapai 14 tahun dan 18 tahun bagi perwira.
   g) Memiliki buku kesehatan yang dikeluarkan oleh dinas kesehatan.

   Kemudian ditinjau dari sudut hak dan kewajiban awak kapal dalam Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2000 tentang pengawakan kapal, maka awak kapal memiliki hak dan kewajiban sebagai berikut :

   Hak Awak Kapal

   1) Hak atas upah/gaji

      Upah awak kapal dapat berkurang bila :

      a) Didenda oleh nahkoda karena pelanggaran.

b) Mengganti kerugian.
c) Sakit/mendapat kecelakaan sebab unsur kesengajaan.

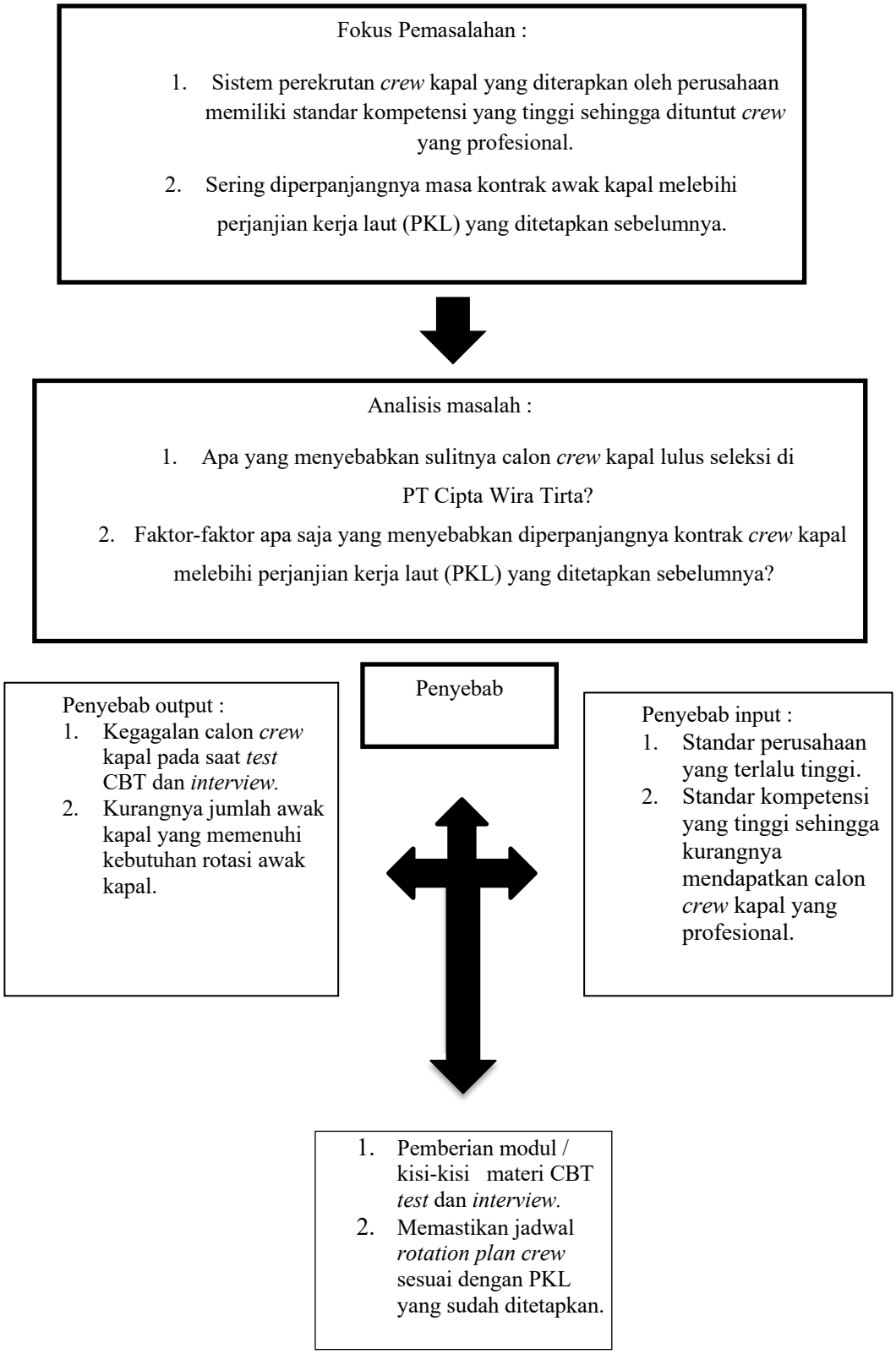
2) Hak atas tempat tinggal yang layak dan makanan.
3) Hak atas perawatan/pengobatan pada waktu sakit/kecelakaan.
4) Hak atas cuti.
5) Biaya pengangkutan untuk dipulangkan.
6) Saat diakhirinya pengerjaan, pertanggungan untuk barang – barang milik pribadi yang dibawa serta kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin untuk yang bekerja di wilayah yang suhunya derajat celcius atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.

Kewajiban Awak Kapal

1) Taat kepada perintah atasan, terutama kepada Nahkoda.
2) Melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian.
3) Berperilaku sopan, serta tidak mabuk – mabukan di kapal dalam rangka turut menciptakan keamanan dan ketertiban di atas kapal.
4) Jika meninggalkan kapal (turun ke darat) harus dengan ijin Nahkoda, tidak membawa barang dagangan, minum – minuman keras, dan senjata (api) ke atas kapal.
5) Menaati perintah perusahaan dan bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal – hal yang menjadi masalah serta solusi sebagai pemecahan masalah secara garis besar sebagai berikut



BAB III
METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. WAKTU PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (PRADA) terhitung mulai 18 Agustus 2019 sampai dengan 18 Agustus 2021. PT Cipta Wira Tirta itu sendiri merupakan perusahaan pelayaran yang bergerak dalam bidang jasa pengawakan.

2. TEMPAT PENELITIAN

Penulis mengambil tempat penelitian di PT Cipta Wira Tirta

Berikut adalah data perusahaan :

Nama	: PT Cipta Wira Tirta
Alamat	: Kompleks Perkantoran Tanjung Mas Raya Blok B-1 No. 17 Tanjung Barat Jakarta Selatan 12530
Telepon	: (021) 22785990
E-mail	: crew.nyk@gmail.com
Akte Pendirian	: Nomor 24 tanggal 10 Juli 2000
Notaris	: Winanto Wiryomartani, SH

B. METODE PENDEKATAN

Menurut Prof. Dr. A. Muri Yusuf. M.pd. (2014:328) Dalam penelitian kualitatif peneliti mencari makna, pemahaman, pengertian tentang suatu fenomena kejadian, maupun kehidupan manusia secara langsung dan tidak langsung dalam *setting* yang diteliti, kontekstual, dan menyeluruh. Peneliti bukan mengumpulkan data sekali jadi atau sekaligus dan kemudian mengolahnya, melainkan dari awal sampai akhir kegiatan, bersifat naratif dan holistik.

Dengan demikian dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan pendekatan masalah dengan metode kualitatif**.**

C. SUMBER DATA

Data yang penulis gunakan adalah data kualitatif, jenis data kualitatif ada dua yaitu:

a. Data Primer

   Yaitu data yang diperoleh langsung dari obyek penelitian yang dikumpulkan dengan cara observasi.

b. Data Sekunder

   Yaitu data yang langsung diperoleh dengan cara mempelajari buku – buku yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini, sehingga diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman dilapangan.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Data adalah informasi yang digunakan dalam penelitian agar dapat memberikan gambaran bagi objek yang diteliti. Semua data dan informasi yang dibutuhkan dalam menyelesaikan skripsi dikumpulan secara lengkap dan objektif, yang mengacu pada permasalahan yang akan dibahas.

Penulis dan penyusun skripsi juga membutuhkan data dan informasi yang lengkap dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Data yang digunakan harus didukung dengan data yang sebenarnya dan tidak mengada-ada, oleh karena itu dalam pengumpulan data tersebut penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Observasi

Teknik observasi adalah pengumpulan data – data dan informasi yang dikumpulkan melalui metode pengamatan langsung dan pencatatan terhadap objek penelitian.

Observasi yang dilakukan berupa observasi terhadap pelaksanaan tes awak kapal dan observasi terhadap hasil nilai dari awak kapal pada masa kontrak Kerja Laut di atas kapal.

b. Dokumentasi

Teknik ini merupakan data – data yang peroleh dari hasil dokumen – dokumen yang penulis dapatkan. Penulis mempelajari dokumen – dokumen yang berkaitkan dengan masalah. Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi ini antara lain data rencana rotasi awak kapal, Perjanjian Kerja Laut, data awak kapal *on board* dan *stand by*, dan data pelaksanaan rotasi awak kapal.

Dokumen – dokumen yang penulis pelajari selama melaksanakan Praktek Darat (PRADA) ialah :

1) Daftar rekrutmen *crew* kapal
2) Daftar pendaftar calon *crew* kapal
3) Data kontrak Perjanjian Kerja Laut (PKL)
4) Data pelaksanaan rotasi awak kapal

c. Teknik Wawancara

Dalam menjalankan penelitian, penulis juga melakukan berbagai wawancara langsung. Mengadakan Tanya jawab dan diskusi dengan pihak perusahaan yang bersangkutan untuk dijadikan sumber yang dianggap mampu dalam menangani bidang – bidang pekerjaan yang diteliti.

Adapun orang yang diwawancarai penulis, antara lain :

1) Capt. Edy Sukandar selaku manager pengawakan.
2) Anto Sakti Manurung selaku staff Pengawakan.
3) Calvin Nathanael Lawalata selaku crew kapal PT Cipta Wira Tirta.

Ada beberapa faktor yang mempunyai arus informasi dalam wawancara yaitu:

1) Pewawancara

   Adalah pengumpul informasi, dalam hal ini penulis bertindak sebagai pewawancara
2) Responden

   Responden merupakan sumber informasi antar narasumber yang diharapkan dapat memberikan jawaban dan informasi mengenai hal – hal yang dinyatakan dna dibutuhkan oleh pewawancara
3) Pedoman wawancara

   Pedoman wawancara adalah suatu cara yang digunakan untuk mendapatkan informasi yang pewawancara inginkan
4) Situasi wawancara

   Situasi wawancara berkaitan dengan waktu, tempat, kehadiran orang ke tiga, kesibukan responden, dan sikap masyarakat sekeliling.

E. TEKNIS ANALIS DATA

Adapun metode pendekatan yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah menggunakan metode **deskriptif kualitatif**. Metode deskriptif kualitatif ini berfungsi untuk memahami konteks sosial secara lebih luas dan mendalam dan dengan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulis mencoba menggambarkan permasalahan yang ada di lapangan dan hal yang dapat dilakukan PT Cipta Wira Tirta dalam mengatur ketepatan awak kapal yang merupakan hal terpenting dalam kualitas pekerjaan. Karena dalam penempatan awak kapal sering terjadi keterlambatan yang mengakibatkan kontrak awak kapal yang berada di atas kapal melebihi batas waktu yang tertulis pada Perjanjian Kerja Laut.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi mengenai data yang berkaitan dengan masalah yang ditulis. Berikut ini adalah deskripsi data tersebut:

1. Tinjauan Umum Perusahaan

PT Cipta Wira Tirta merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengawakan. Perusahaan tersebut didirikan oleh Bapak Popeye Adhitiya Hanafi pada 2000. Berdasarkan Surat Izin Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPPAK) yang dikeluarkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan dengan nomor : 11.11 Tahun 2014 Perusahaan Cipta Wira Tirta bergerak dalam bidang Pengadaan awak kapal.

PT Cipta Wira Tirta merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang berdiri cukup lama di Indonesia dan telah banyak menyumbang tenaga kerja para pelaut di dunia pelayaran, oleh karena itu PT Cipta Wira Tirta merupakan perusahaan pelayaran yang dapat dipertimbangkan dalam pengelolaan/manajemen pelaut dan mempunyai nama yang cukup baik di dunia industri pelayaran.

Perusahaan mengawali bisnisnya dengan berkiprah di bidang Pengawakan awak kapal. Pada tahun 2000, untuk pertama kali PT Cipta Wira Tirta menjalin kerjasama dengan perusahaan asing yaitu *Norwegian Cruise Line* (NCL).

Perusahaan tersebut mempercyakan PT Cipta Wira Tirta sebagai pengurus segala kebutuhan pengawakan kapal untuk dinaikkan ke atas kapal milik *Norwegian Cruise Line* sesuai kebutuhan perusahaan asing itu. Namun awak kapal yang dibutuhkan hanya sebatas Anak Buah Kapal saja, tidak beserta perwiranya baik itu Mualim atau Masinis dan hal itu masih berlangsung hingga sekarang.

Selanjutnya pada tanggal 1 Agustus 2014 PT Cipta Wira Tirta menjali Kerjasama dengan NYK Line Indonesia. NYK Line Indonesia adalah perusahaan yang bergerak dibidang *Logistic International.* NYK Line Indonesia adalah perusahan yang berlokasi di Sahid Sudirman Centre lantai enam belas. NYK Line Indonesia merupakan perusahaan yang mayoritas sahamnya dipegang oleh orang asing. Hal ini mengakibatkan NYK Line Indonesia tidak akan bisa mengajukan SIUPPAK sebagai syarat mutlak untuk menjalankan bisnis pengawakan kapal. Oleh karena itu, NYK Line Indonesia menjalin kerja sama dengan PT Cipta Wira Tirta sebagai perusahaan pengawakan kapal untuk NYK.

Untuk lebih memudahkan penelitian dalam bab ini penulis akan menjelaskan data-data yang berkaitan yang telah disajikan pada bab-bab sebelumnya, data-data tersebut antara lain

a. Divisi Pengawakan

   Pada divisi ini berfungsi sebagai penerimaan dan seleksi awak kapal yang ingin bekerja di PT Cipta Wira Tirta dan memastikan awak kapal yang di terima sesuai dengan kualifikasi yang telah ditetapkan oleh PT Cipta Wira Tirta. Bagian ini juga berfungsi sebagai pihak koordinasi perputaran awak kapal yang berkualitas, bersertifikat, dan *medical fit*, memastikan pelaut dapat melaksanakan proses *sign in/sign off* mulai dari tempat keberangkatan, terima tugas di kapal sesuai dengan jabatan masing-masing sampai kepulanganya, menjaga komunikasi, hubungan, kerjasama yang baik dengan anggota keluarga awak kapal, dan juga

membina hubungan baik dengan instansi pemerintah dikarenakan berhubungan dengan pengurusan PKL (perjanjian kerja laut).

Maka dalam Divisi Pengawakan ini di butuhkan perencanaan penempatan awak kapal agar tersedianya awak kapal yang memenuhi kualifikasi dari *Ship Management* untuk memenuhi pergantian awak kapal kapan saja pada saat darurat seperti awak kapal yang sakit dan juga *sign off* oleh suatu sebab. Tantangan yang dihadapi di bagian Divisi Pengawakan adalah masalah awak kapal yang belum sesuai dengan standar oleh kualifikasi
PT Cipta Wira Tirta.

Struktur Organisasi dan tata kerja yang penulis bahas memiliki keterbatasan pada Divisi Pengawakan awak kapal NYK, yaitu unit atau bagian yangterkait dengan judul dan topik yang penulis bahas. Dimana tata kerja dipimpin oleh *Crewing Manager* yang bertanggung jawab terhadap direktur utama, yakni untuk merencanakan, mengorganisir, mengontrol, dan mengevaluasi semua aktivitas pengawakan sesuai dengan visi, misi, dan sasaran hasil.

Tanggung jawab *Crewing Manager* adalah :

1) Memastikan agar pekerjaan divisi pengawakan selalu berjalan dan terorganisir.
2) Memastikan Kesehatan awak kapal, melalui pemeriksaan Kesehatan sebelum bekerja di atas kapal.
3) Mengorganisir perekrtutan awak kapal dalam tahapan tes wawancara dan persetujuan penerimaan awak kapal baru.
4) Mengorganisir rencana keberangkatan awak kapal.
5) Mengorganisir kontrak kerja awak kapal melauli Perjanjian Kerja Laut (PKL)
6) Memastikan agar semua data dan dokumen awak kapal selalu diperbarui

7) Memastikan jadwal rotasi awak kapal selalu berjalan sesuai dengan rencana.
8) Mengorganisir permintaan awak kapal yang berada diatas kapal.
9) Dapat berkomunikasi dengan atasan, Nahkoda di atas kapal dan departemen terkait.

Dalam tugasnya *Crewing Manager* dibantu oleh divisi pengawakan, dimana divisi pengawakan itu sendiri bertanggung jawab kepada *Crewing Manager,* yang memiliki tugas utama yaitu memastikan pelaksanaan rotasi awak kapal selalu berjalan sesuai dengan rencana.

Tanggung jawab divisi pengawakan yaitu :

1) Membantu *Crewing Manager* dalam menyeleksi dan merekrut awak kapal.
2) Menyiapkan data tambahan untuk proposal perubahan awak kapal.
3) Mempersiapkan jadwal keberangkatan, surat jaminan, dan surat permohonan visa untuk awak kapal.
4) Mengontrol pembayaran gaji awak kapal.
5) Mengorganisir keberangkatan dan kepulangan awak kapal.
6) Memonitor penilaian awak kapal.
7) Berkomunikasi dengan atasan, Nahkoda, dan departemen terkait.
8) Menyiapkan segala kebutuhan awak kapal mulai dari pemeriksaan kesehatan sampai jadwal keberangkatan.
9) Menyiapkan dan memesan tiket keberangkatan dan kepulangan awak kapal.
10) Menyiapkan segala perlengkapan awak kapal sebelum keberangkatan.

b. Divisi Administrasi

Divisi aministrasi berperan sebagai departemen keuangan yang mendukung seluruh kegiatan administrasi awak kapal yang terdiri dari:

1) Membayar *salary* (gaji) awak kapal sesuai dengan PKL
2) Memberi kompensasi.
3) Membayar dan menggantikan ongkos dari proses *sign on/sign off* dari awak kapal yang bersangkutan.
4) Mengurus asuransi awak kapal apabila terjadi kecelakaan di atas kapal dan mengurus seluruh biaya administrasi rumah sakit apabila sakit dalam masa kerja di atas kapal.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan data yang telah diuraikan di atas adapun analisis data, yaitu sebagai berikut :

1. Sistem perekrutan calon *crew* kapal yang diterapkan oleh perusahaan memiliki standar kompetensi yang tinggi sehingga dituntut *crew* yang profesional.

Dalam proses perekrutan calon *crew* kapal di perusahaan PT Cipta Wira Tirta banyak peserta yang tidak lolos dalam proses tahap seleksi calon *crew* kapal, dan banyak calon *crew* kapal yang merasakan sulitnya proses perekrutan di perusahaan PT Cipta Wira Tirta, pada umumnya calon *crew* kapal di PT Cipta Wira Tirta wajib mempunyai pengalaman kerja di atas kapal minimal 2 tahun dan wajib memiliki paspor yang masih *valid*. Sehingga perusahaan akan dapat melaksanakan proses perekrutan pada calon *crew* kapal yang nantinya akan bekerja di atas kapal *NYK Line* dan menjadi perusahaan pengawakan kapal yang memiliki kualitas *crew* kapal yang berkualitas dan berkompeten.

a. Standar perusahaan yang tinggi.

Standar perekrutan *crew* kapal sudah di tentukan dengan SOP perusahaan yang telah ditetapkan pihak perusahaan dan *ship owner* dengan pesetujuan dari kedua belah pihak agar kualitas *crew* kapal akan sesuai dengan standar yang ditentukan, namun fakta yang terjadi di lapangan tidak sesuai dengan harapan perusahaan, nyatanya banyak calon *crew* kapal yang mengalami kesulitan dalam menjalani proses perekrutan di PT Cipta Wira Tirta, sehingga para

calon *crew* kapal harus bisa menyesuaikan dengan SOP yang ada di PT Cipta Wira Tirta, Berikut adalah SOP perekrutan calon *crew* kapal di PT Cipta Wira Tirta:

Dalam proses perekrutan *crew* adapun perusahaan memiliki aturan standar kriteria yang harus dipenuhi oleh calon *crew* kapal di PT. Cipta Wira Tirta, berikut adalah ketentua yang di tetapkan oleh perusahaan. :

a. Calon *crew* kapal wajib mengirimkan CV berupa *file* pdf yang dikirim melalui email perusahaan *jakartamarine@wiracrew.com*.

b. Setelah mengirim CV para calon *crew* kapal menunggu konfirmasi dari pihak divisi pengawakan perusahaan melalui email atau *whatsapp*

c. Kemudian divisi pengawakan akan menjadwalkan calon *crew* kapal untuk datang ke kantor untuk melanjutkan proses seleksi.

d. Calon *crew* kapal akan melakukan pemeriksaan dokumen terlebih dahulu oleh divisi pengawakan yaitu berupa, sertfikat, buku pelaut, paspor, dan sertifikat penunjang lainnya.

e. Kemudian calon *crew* kapal akan diarahkan menuju computer dimana tes CBT dilaksanakan.

f. Para calon *crew* akan diarahkan oleh divisi pengawakan karena diperlukan untuk memasukan *username* dan *password* di halaman CBT tersebut.

g. Calon *crew* kapal mempunyai waktu 30 menit untuk menjawab soal *General Test* yang terdiri dari 40 pertanyaan, dengan nilai minimal 70%

h. Setelah *general test,* calon *crew* kapal akan melanjutkan *English Test* di *web* yang sama, dengan waktu 30 menit terdiri dari 40 pertanyaan, dengan nilai minimal 80%

i. Jika nilai sudah memenuhi kriteria yang dibutuhkan, calon *crew* kapal akan melaksanakan interview dengan *crewing manager* dengan bahasa inggris.

j. Setelah itu *manager crewing* yang menentukan calon *crew* kapal di terima atau tidak sesuai dengan standar kriteria *crew* kapal yang di tetapkan.

Sesuai pada SOP di atas para calon *crew* kapal harus memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan. Namun fakta yang terjadi para calon *crew* kapal gagal dalam proses *test* CBT yang isinya *general test* yaitu materi yang diuji sesuai dengan posisi calon *crew* kapal, dan *English test* yang berisi kemampuan bahasa Inggris dalam pemahaman penulisan dan soal membahas bahasa Inggris.

b. Kegagalan calon *crew* kapal pada saat *test* CBT dan *interview* pada saat perekrutan.

Pada *test* CBT dan *Interview* banyak calon *crew* kapal yang tidak lulus, dari masalah di atas banyak calon *crew* kapal yang mengalami kegagalan dalam pengerjaaan *test* CBT yang terdiri dari *general test* dan *English test,* yang mempunyai nilai minimal masing-masing, untuk *general test* 70% dan *English test 80%,* banyak *crew* kapal yang tidak mencapai nilai minimal tersebut sehingga gagal dalam proses rekrutmen, dan adapula yang lolos seleksi CBT hingga melanjutkan ke tahap *interview,* namun banyak juga yang mengalami kegagalan dalam proses *interview*, dikarenakan proses *interview* menggunakan bahasa Inggris oleh *crewing manager* sendiri, sehingga banyak calon *crew* kapal yang gagal disebabkan kurangnya kemampuan berbicara bahasa Inggris. Berikut data yang penulis dapatkan calon *crew* kapal dari divisi perekrutan.

Menurut data rekrutmen yang penulis dapatkan, calon pendaftar rekrutmen di PT Cipta Wira Tirta, banyak yang gagal melaksanakan proses rekrutmen sehingga tidak dapat diterima oleh perusahaan. Berikut adalah data rekrutmen crew kapal PT Cipta Wira Tirta :

Tabel 4.1

Data Rekrutmen Crew Kapal Bulan Januari 2021

NO.	Nama Pendaftar	Posisi	Diterima	Ditolak	Keterangan
1.	**Tomi**	**OLR**	_	✓	**CBT GAGAL**
2.	**Fredy**	**AB**	✓	_	_
3.	**Rahman**	**AB**	_	✓	**CBT GAGAL**
4.	**Riady**	**OLR**	_	✓	**INTV GAGAL**
5.	**Akbar**	**FTR**	_	✓	**N/A**
6.	**Reski**	**OS**	_	✓	**CBT GAGAL**
7.	**Leonard**	**OS**	✓	_	_
8.	**Arifin**	**COOK**	✓	_	_
9.	**Basri**	**AB**	_	✓	**INTV GAGAL**
10.	**Tobing**	**ETO**	✓	_	_
11.	**Riady**	**WPR**	✓	_	_
12.	**David**	**AB**	_	✓	**CBT GAGAL**
13.	**Kafi**	**OLR**	_	✓	**CBT GAGAL**
14.	**Arthur**	**OS**	_	✓	**N/A**
15.	**Thomas**	**OS**	✓	_	_
16.	**Saifudin**	**AB**	_	_	_

Sumber : Divisi Rekrutmen PT. Cipta Wira Tirta

Dari Tabel 4.1 dibulan Januari diperoleh peserta rekrutmen yang berjumlah 16 calon *crew* kapal, dari jumlah perserta tersebut diterima 6 orang, ditolak 10 orang, penyebab ditolaknya calon *crew* kapal adalah disebabkan oleh *test* CBT 5 orang gagal, 2 orang *interview* gagal tidak datang 2 orang, menurut data di atas rata-rata calon *crew* gagal diproses *test* CBT yang berjumlah 5 orang.

Tabel 4.2

Data Rekrutmen *Crew* Kapal Maret 2021

NO.	Nama Pendaftar	Posisi	Diterima	Ditolak	Keterangan
1.	Angga	OLR	_	✓	CV GAGAL
2.	Hidayat	OLR	_	✓	INTV GAGAL
3.	Alfa	AB	_	✓	INTV GAGAL
4.	Januar	AB	_	✓	INTV GAGAL
5.	Jaka	OS	_	✓	CBT GAGAL
6.	Edi	OS	✓	_	_
7.	Prayoga	AB	✓	_	_
8.	Robbi	AB	✓	_	_
9.	Bagus	FTR	✓	_	_

Sumber : Divisi Rekrutmen PT. Cipta Wira Tirta

Dari Tabel 4.2 dibulan Maret diketahui jumlah peserta calon rekrutmen *crew* kapal 9 orang, dari jumlah tersebut diterima 4 orang, ditolak 5 orang, penyebab ditolaknya calon *crew* kapal adalah *interview* gagal 3 orang, *test* CBT 1 orang, administrasi 1 orang, pada data di atas kebanyakan calon *crew* kapal gagal di tahap *interview* dikarenakan kurangnya kemampuan calon *crew* kapal yang bisa berbahasa Inggris dengan lancar.

Tabel 4.3

Data Rekrutmen *Crew* Kapal Mei 2021

NO.	Nama Pendaftar	Posisi	Diterima	Ditolak	Keterangan
1.	**Ovan**	**AB**	✓	_	_
2.	**Aditya**	**AB**	_	_	_
3.	**Deden**	**AB**	_	✓	**CBT GAGAL**
4.	**M. Basri**	**OLR**	_	✓	**INTV GAGAL**
5.	**Hafiz**	**OLR**	✓	_	_
6.	**Putra**	**OLR**	_	✓	**CBT GAGAL**
7.	**Ali**	**OS**	✓	_	_
8.	**Sudirman**	**OS**	_	✓	**CBT GAGAL**
9.	**Abdul**	**OS**	_	✓	**INTV GAGAL**
10.	**Sampoerna**	**WPR**	✓	_	_
11.	**Pramono**	**WPR**	_	_	_
12.	**Adnan**	**FTR**	✓	_	_

Sumber : Divisi Rekrutmen PT. Cipta Wira Tirta

Dari Tabel 4.3 di bulan Mei jumlah peserta calon *crew* kapal berjumlah 12 orang, diterima 5 orang, ditolak 4 orang, disebabkan karena gagal menjalani proses rekrutmen yaitu gagal *test* CBT 3 orang, gagal *interview* 2 orang, rata-rata calon *crew* kapal gagal diproses *test* CBT dikarenakan nilai yang terlalu rendah, dan gagal *interview* 2 orang dikarenakan kemampuan bahasa Inggris yang tidak sesuai dengan standar perusahaan.

Tabel 4.4

Data Rekrutmen *Crew* Kapal Agustus 2021

NO.	Nama Pendaftar	Posisi	Diterima	Ditolak	Keterangan
1.	**Madya**	**OLR**	_	✓	**CBT GAGAL**
2.	**Supardi**	**AB**	_	✓	**INTV GAGAL**
3.	**Hafi**	**AB**	_	✓	**CBT GAGAL**
4.	**Sutrisno**	**FTR**	_	✓	**INTV GAGAL**
5.	**Karim**	**FTR**	_	✓	**CBT GAGAL**
6.	**Jasardi**	**WPR**	_	✓	**CBT GAGAL**
7.	**Juliato**	**OS**	✓	_	_
8.	**Sani**	**OS**	_	✓	**CBT GAGAL**
9.	**Agung**	**OS**	✓	_	_
10.	**Bayu**	**OS**	✓	_	_
11.	**Rustam**	**OS**	_	✓	**CBT GAGAL**

Sumber : Divisi Rekrutmen PT. Cipta Wira Tirta

Dalam Tabel 4.4 diperoleh jumlah peserta sebanyak 11 orang, diterima 3 orang, ditolak 8 orang, disebabkan oleh gagal *test* CBT 6 orang, gagal *interview* 2 orang, penyebab ditolaknya calon *crew* kapal dikarenakan nilai hasil CBT masih dibawah standar yang ditetapkan, dan kemampuan bahasa Inggris yang sangat minim, sehingga hanya 3 orang yang diterima oleh PT Cipta Wira Tirta sebagai *crew* kapal di perusahaan tersebut.

Berdasarkan uraian di atas, banyak calon *crew* kapal yang gagal dalam proses perekrutan di PT Cipta Wira Tirta dikarenakan hasil dari CBT dan *Interview* tidak sesuai dengan standar perusahaan, maka dari itu proses *crew changes* menjadi kurang optimal sehingga menyebabkan banyak *crew* kapal yang diperpanjang kontraknya.

2. Sering diperpanjangnya kontrak *crew* kapal melebihi PKL yang ditetapkan sebelumnya.

PT Cipta Wira Tirta selaku perusahaan *crewing* di Indonesia memiliki pasar internasional oleh sebab itu *crew* yang lolos seleksi diharuskan mampu bersaing di dunia pelayaran internasional. Dalam masalah ini terdapat faktor yang ditemukan dimana *ex-crew* yang kurang berminat untuk kembali bekerja di PT Cipta Wira Tirta, *ex-crew* adalah *crew* kapal yang sudah menjalani beberapa kontrak dengan perusahaan namun enggan untuk kembali bekerja. Maka dari itu perusahaan mencari jumlah awak kapal yang cukup besar dan nantinya bisa ditempatkan di kapal-kapal yang membutuhkan *crew* kapal yang sesuai dengan standar perusahaan itu sendiri. Maka dari itu perjanjian kerja laut (PKL) berperan penting dalam kinerja *crew* kapal itu sendiri, disebabkan fokus penantian *crew* kapal yang berpikir sesuai dengan kontrak.

a. *Ex-crew* kapal kurang berminat untuk kembali di PT Cipta Wira Tirta.

   Penyebab banyaknya *ex-crew* yang kurang berminat kembali bekerja di PT Cipta Wira Tirta dikarenakan perjanjian kerja laut (PKL) yang bisa di setiap menuju akhir dari kontrak akan diperpanjang oleh pihak perusahaan, menurut para *crew* kapal hal ini membuat motivasi bekerja mereka menurun saat berada dikapal karena pemikiran mereka sudah untuk persiapan turun ke darat dan akan bertemu dengan keluarga di rumah masing-masing, dan hal ini mempengaruhi kinerja mereka hingga kurang mampu bersaing di kancah internasional dikarenakan kemampuan dan kompetensi yang terbatas sehingga mengakibatkan mengalami penurunan kualitas *crew* kapal *NYK Line* yang berasal dari Indonesia dikancah persaingan internasional.

Tabel 4.5

Data Kontrak Kapal MT. Tangguh Batur Yang Diperpanjang

No.	Bulan	Nama	Kontrak Awal (Bulan)	Kontrak Realita (Bulan)	Selisih (Bulan	Keterangan
1.	Januari	Hira Widi	6	7	1	Menunggu *Crew Change* dari hasil perekrutan calon *crew* kapal dari perusahaan
		Nathanael Suranata	4	5	1	
		Muhammad Yusuf	6	7	1	
		Kiswanto	6	7	1	
		Dendi Agung	6	7	1	
		Erlis Thio	4	5	1	
2.	Februari	Dany Setiogati	4	6	2	Menunggu ex-crew yang akan naik ke kapal
		Fatahillah Fadloli	6	8	2	
		Igit Bayu	4	5	1	Menunggu *Crew Change* dari hasil perekrutan calon *crew* kapall dari perusahaan
		Asep Aepudin	6	7	1	
3.	September	Niko Cahyo	6	7	1	Pelabuhan di negara tersebut tidak bisa menerima *crew change*
		Wawan Setiawan	6	7	1	
4.	Desember	Adhitya Gegana	6	7	1	Menunggu *Crew Change* dari hasil perekrutan calon *crew* kapall dari perusahaan
		Yasir	4	5	1	
		Edwin Ferdinan	4	5	1	
		Awafi	6	7	1	

Sumber : Divisi Pengawakan PT Cipta Wira Tirta

Menurut data di Tabel 4.5 terlampir data *crew* yang diperpanjang akibat menunggu calon *crew* kapal yang sedang menjalani proses rekrutmen dan *ex-crew* yang akan join menunggu konfirmasi dari *crew* dan perusahaan tetap menjaga komunikasi kepada *ex-crew* tersebut, sehingga banyak yang membuat *ex-crew* kurang berminat dikarenakan seringnya terjadi perpanjangan kontrak yang terjadi di PT Cipta Wira Tirta.

b. Kurangnya jumlah awak kapal yang memenuhi kebutuhan rotasi awak kapal

PT Cipta Wira Tirta yang memiliki *market* di dunia pelayaran internasional diwajibkan mencetak *crew* kapal yang berkualitas dan berkompeten di bidang nya masing-masing. Hal ini menjadi tugas utama perusahaan untuk bersaing di dunia internasional. Kualitas jumlah *crew* kapal harus diimbangi dengan kuantitasnya. Karena ketersediaan *crew* kapal sangat penting untuk rotasi *crew* di kapal. PKL menjadi salah satu patokan untuk rotasi *crew* kapal ini, dengan adanya regulasi yang jelas, maka perusahaan bisa membuat *forecasting* untuk *crew change* selanjutnya sesuai dengan jadwal. Hal ini untuk menghindarnya paska trauma dari *crew* kapal dengan jaminan kinerja perusahaan yang professional dan bertanggung jawab. Kurangnya kuantitas *crew* kapal untuk rotasi disebabkan oleh 2 faktor, yaitu:

1. Banyaknya calon awak kapal yang tidak lulus seleksi.

   Sering terjadinya calon *crew* kapal yang melamar di perusahaan PT Cipta Wira Tirta tidak lulus dengan jumlah yang banyak, sehingga mempengaruhi proses rotasi *crew* kapal di perusahaan, sehingga dengan masalah tersebut akan sering terjadi perpanjangan perjanjian kerja laut (PKL) yang di alami oleh *crew* di atas kapal, berikut data pelamar yang tidak lulus *test* seleksi perekrutan calon *crew* kapal di PT Cipta Wira Tirta :

Tabel 4.6

Data Peserta Di PT Cipta Wira Tirta

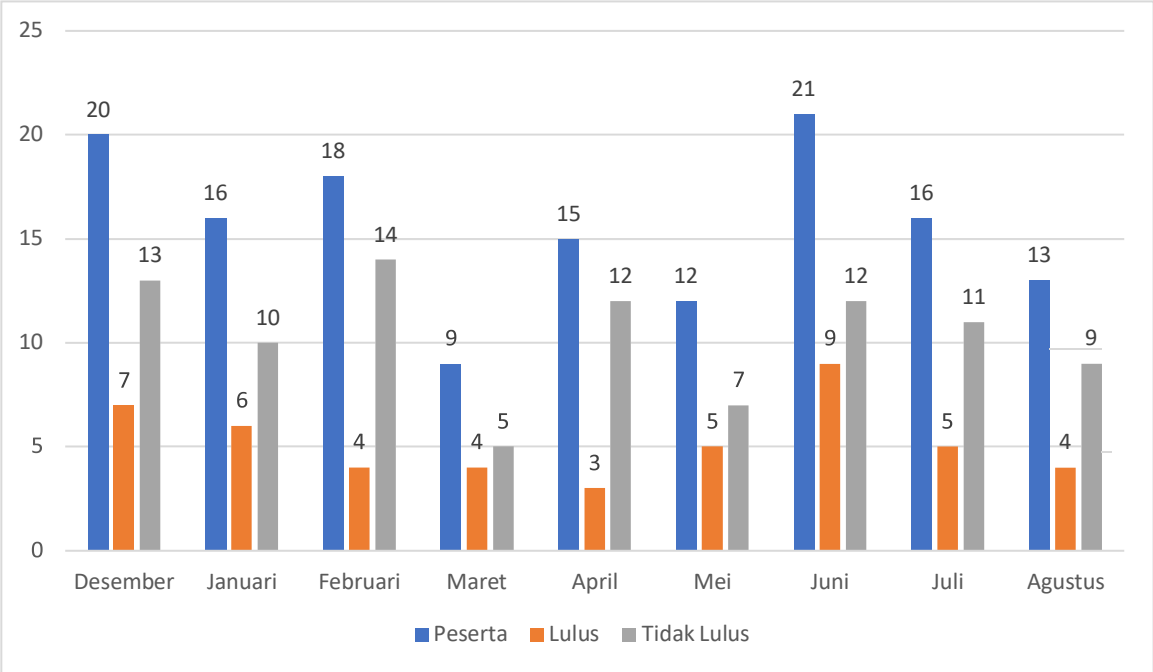
No.	Bulan	Jumlah Peserta	Lulus	Tidak Lulus
1.	Desember	20	7	13
2.	Januari	16	6	10
3.	Februari	18	4	14
4.	Maret	9	4	5
5.	April	15	3	12
6.	Mei	12	5	7
7.	Juni	21	9	12
8.	Juli	16	5	11
9.	Agustus	13	4	9

Sumber : Divisi Rekrutmen PT Cipta Wira Tirta

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa dari jumlah pendaftar calon *crew* kapal banyak yang tidak lulus dalam seleksi yang diadakan. Hal ini menjadi kan *crew* yang siap untuk *on board* tidak mencukupi dari target yang seharusnya. Rotasi *crew chance* menjadi terhambat atas kejadian ini, pihak *Crewing Manager* harus bisa memaksimalkan calon *crew* yang *ready* untuk melakukan rotasi *crew chance.* Berikut penulis gambarkan diagram dari data diatas :

Diagram 4.1

Data Pelamar Di PT Cipta Wira Tirta



Sumber : Divisi Rekrutmen PT Cipta Wira Tirta

Berdasarkan diagram 4.1 dapat diperoleh jumlah peserta kebanyakan tidak lulus dalam proses perekrutan di PT Cipta Wira Tirta, menurut divisi pengawakan jumlah ini tidak mencapai target yaitu kuota per bulan 15 orang calon *crew* baru yang akan bekerja di atas kapal, dan menyebabkan rotasi *crew change* menjadi terhambat, sehingga banyak *crew* kapal yang diperpanjang kontraknya.

2. Kurangnya marketing oleh PT Cipta Wira Tirta. Dalam permasalahan ini divisi marketing perusahaan cenderung hanya menunggu dan menjalankan pekerjaan yang sudah turun-temurun tanpa adanya inovasi maupun strategi marketing terbaru, mengingat kondisi kebutuhan akan *crew* kapal setiap tahunnya berbeda-beda, hal ini yang menyebabkan sulitnya divisi marketing perusahaan untuk bisa bersaing mempromosikan perusahaan terhadap calon-calon *crew* kapal.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Berbagai masalah yang penulis kemukakan pada skripsi ini merupakan fakta-fakta yang memang terjadi pada saat penulis melakukan praktek darat di PT Cipta Wira Tirta. Dari analisis data yang ada, maka alternatif pemecahan masalah yang di ambil adalah:

1. Sistem perekrutan calon *crew* kapal yang diterapkan oleh perusahaan memiliki standar kompetensi yang tinggi sehingga dituntut *crew* yang profesional.

a. Memberikan layanan *pre-test* CBT pada saat proses rekrutmen.

Memberikan layanan *pre-test* kepada calon *crew* kapal yang akan melaksanakan proses rekrutmen di PT Cipta Wira Tirta, sehingga para calon *crew* kapal dapat melakukan *test* CBT dengan baik dan benar, dengan adanya *pre-test* ini para calon *crew* kapal akan mendapatkan hasil yang maksimal pada saat proses rekrutmen calon *crew* kapal Maka dari itu para calon *crew* kapal akan dapat menjalani proses rekrutmen dengan peluang yang besar untuk lulu seleksi di PT Cipta Wira Tirta.

b. Pemberian modul / kisi-kisi materi CBT *test* dan *interview.*

Dengan pemberian modul diharapkan para calon *crew* kapal dapat cepat beradaptasi terhadap materi dan melaksanakan proses *interview* dengan lancar, sehingga didapatkan hasil yang memuaskan, sehingga para calon *crew* kapal mencapai standar yang ditetapkan oleh pihak perusahaan, Maka dari itu besarnya peluang para calon *crew* kapal dapat bisa bekerja di PT Cipta Wira Tirta.

2. **Sering diperpanjangnya masa kontrak kerja *crew* kapal melebihi PKL yang telah ditetapkan sebelumnya.**

   a. Menjaga komunikasi yang baik terhadap *ex-crew* dengan perusahaan.
      Dengan menjaganya komunikasi dengan *ex-crew* perusahaan akan mendapatkan jaminan *crew* kapal akan kembali bekerja di PT Cipta Wira Tirta, sehingga perpanjangan kontrak berkurang dan para *ex-crew* akan bersedia jika kembali lagi bekerja untuk perusahaan PT Cipta Wira Tirta, dengan memastikan keluarg para *ex-crew* dipastikan juga berkomunikasi dengan perusahaan, maka dari itu *ex-crew* kapal akan tetap menjalani kontrak yang sesuai yang ditetapkan sebelumnya.

   b. Memberikan informasi yang detail mengenai perencanaan rotasi dan mempertegas PKL.
      Memberikan informasi tentang perencanaan rotasi kepada *crew* kapal sehingga akan didapatkan kepastian jadwal yang sudah ditetapkan oleh perusahaan maka para *crew* meningkatkan kepercayaan mereka kepada perusahaan, maka dari itu mereka akan bekerja sesuai denga PKL yang ditetapkan sebelumnya. Dalam persetujuan penandatanganan PKL juga dapapt dilakukan perjanjian tertulis dengan peraturan yang jelas memastikan bahwa para *crew* tidak akan diperpanjang kontaraknya dalam syarat dan ketentuan yang berlaku.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

1. **Sistem perekrutan calon *crew* kapal yang diterapkan oleh perusahaan memiliki standar kompetensi yang tinggi sehingga dituntut *crew* yang profesional.**

   a. Memberikan layanan *pre-test* CBT pada saat proses rekrutmen.
      Keuntungan :
      1) Proses rekrutmen di PT Cipta Wira Tirta menjadi mudah dan tidak membebani calon *crew* kapal dalam menjalani proses rekrutmen di PT Cipta Wira Tirta.

2) Banyak calon *crew* kapal baru yang diterima oleh perusahaan dan menciptakan lapangan kerja yang luas bagi para pelaut yang ingin bekerja di PT Cipta Wira Tirta.

Kerugian :

1) Mendapatkan calon *crew* kapal yang tidak sesuai dengan kriteria perusahaan.
2) Banyaknya calon *crew* kapal yang tidak berkompeten.

b. Pembuatan modul dan kisi-kisi oleh pihak perusahaan agar para calon *crew* kapal cepat beradaptasi.

Keuntungan :

1) Memberikan kesempatan para calon *crew* kapal agar menyesuaikan dengan standar kompetensi di perusahaan.
2) Para calon *crew* kapal akan mendapatkan nilai yang sesuai dengan standar yang ditetapkan.

Kerugian :

1) Ada tambahan biaya operasional dalam pembuatan modul.
2) Membuat para calon *crew* kapal memudahkan perekrutan di PT Cipta Wira Tirta

2. Sering diperpanjangnya kontrak *crew* kapal melebihi PKL yang telah ditetapkan sebelumnya.

a. Menjaga komunikasi yang baik terhadap *ex-crew* dengan perusahaan.

Keuntungan :

1) Mendapatkan kepercayaan *ex-crew* terhadap kontrak yang ditetapkan di atas kapal.
2) Memastikan *ex-crew* akan kembali berminat bekerja di PT Cipta Wira Tirta.

Kerugian :

1) Menjadikan perusahaan menanggung tuntutan yang diminta oleh *ex-crew.*
2) Menimbulkan keresahan yang *ex-crew* kapal yang ada di darat.

b. Memberikan informasi yang detail mengenai perencanaan rotasi dan mempertegas PKL.

Keuntungan :

1) Menyerap banyak calon *crew* kapal yang akan melamar di perusahaan PT Cipta Wira Tirta
2) Menambah kepercayaan *crew* terhadap perusahaan.

Kerugian :

1) Penyebarluasan informasi perusahaan kepada calon *crew* kapal.
2) Pendesakan *crew* terhadap permintaan naik kapal.

E. PEMECAHAN MASALAH

Setelah dilakukan evaluasi terhadap setiap alternatif pemecahan masalah yang telah dilakukan sebelumnya, berdasarkan dari keutungan dan kerugian dari masing-masing alternatif pemecahan masalah maka diambil pemecahan masalah yang paling efektif dan efisien yaitu :

1. Sistem perekrutan calon *crew* kapal yang diterapkan oleh perusahaan memiliki standar kompetensi yang tinggi sehingga dituntut *crew* yang profesional.

   Pembuatan modul dari pihak perusahaan guna mempermudah proses perekrutan calon *crew* kapal di PT Cipta Wira Tirta. Tujuan ini diperuntukan kepada calon *crew* kapal agar bisa mencapai kualitas yang diinginkan oleh perusahaan PT Cipta Wira Tirta sesuai dengan SOP yang ditetapkan, agar para calon *crew* kapal mempelajari apa saja yang akan diuji kepada mereka pada saat *test* perekrutan berlangsung, sehingga memberikan kesempatan pada para calon *crew* kapal bekerja di kapal luar negeri, dan berupaya megurangi banyaknya calon *crew* kapal yang gagal dalam *test* CBT dan *interview,* maka dari itu para calon *crew* kapal akan mendapatkan nilai yang lebih baik dari nilai minimum yang telah ditetapkan oleh standar perusahaan di PT Cipta Wira Tirta, dengan adanya pembuatan modul dari pihak perusahaan membuat para calon *crew* kapal dapat beradaptasi dengan maksimal terhadap materi yang di*test.*

2. Sering diperpanjangnya kontrak kerja *crew* kapal melebihi PKL yang telah ditetapkan sebelumnya.

   Pemberian informasi detail dan penegasan PKL merupakan upaya yang dapat dilakukan oleh perusahaan, sehingga para calon *crew* kapal akan bersedia jika dirotasi kedalam kapal yang telah ditentukan oleh jadwal rotasi yang dibuat oleh pihak divisi pengawakan, sehingga tidak lagi adanya kontrak yang akan diperpanjang oleh perusahaan, dalam penegasan PKL juga berperan penting dalam proses rotasi *crew* kapal, dikarenakan PKL menetukan tanggal *sign on* dan *sign off* sehingga rotasi yang dilakukan dapat dilaksanakan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh pihak divisi pengawakan PT Cipta Wira Tirta, maka dari itu upaya ini akan memperlancar proses rotasi *crew* kapal dan mengurangi terjadinya perpanjangan perjanjian kerja laut (PKL).

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dijabarkan penulis menentukan kesimpulan yang terjadi dalam upaya peningkatan kualitas *crew* kapal melaui proses rekrutmen di PT Cipta Wira Tirta sebagai berikut:

1. Sulitnya calon *crew* kapal lulus seleksi perekrutan di PT Cipta Wira Tirta disebabkan oleh :
   a) Standar perusahaan yang terlalu tinggi.
   b) Kegagalan calon *crew* kapal pada saat *test* CBT dan *interview* pada saat proses perekrutan.
2. Faktor-faktor yang menyebabkan diperpanjangnya kontrak *crew* kapal melebihi PKL yang ditetapkan sebelumnya adalah :
   a) *Ex- crew* yang kurang berminat untuk kembali bekerja di PT Cipta Wira Tirta.
   b) Kurangnya jumlah awak kapal untuk memenuhi kebutuhan rencana rotasi *crew* kapal.

B. SARAN

Penulis memberikan saran untuk perbaikan yang dapat dilakukan oleh perusahaan terhadap masalah sebagai berikut :

1) Memberikan modul materi kepada calon *crew* kapal untuk *test* CBT dan *interview* sebelum melakukan proses rekrutmen.
2) Memberikan *tutorial* secara internal sebelum penempatan penugasan agar mereka siap bekerja sesuai spesifikasi yang diinginkan atau profesional.

3) Membuat jadwal *rotation plan* yang detail dan memastikan PKL sesuai dengan yang ditetapkan sebelumnya.

DAFTAR PUSTAKA

Ali, M.A., 2014, *Analisis Optimalisasi Pelayanan Konsumen Berdasarkan Teori Antrian pada Kaltimgps.Com.* Samarinda, Ejournal Ilmu Administrasi Bisnis.

Winardi, 2014, *Perencanaan dan Pengawasan dalam Bidang Manajemen*, Jakarta, Mandar Maju.

Winarso, D., Arribe, E., Diansyah, R., Informasi, P. S., Komputer, F. I., & Riau, U. M. (2017). *Pemanfaatan Internet Sehat Menuju Kehidupan Berkemajuan. Jurnal Untuk Mu Negri, 1(1), 19–23*.

Martian, Ryan. (2019). *Hrm 4.0* :. Malang, Literia Media Tama

Ayudia, dkk, 2022, https://online-journal.unja.ac.id/medic/article/view/17255

Hasibuan, S.P Malayu (2005). *Manajemen Sumber Daya Manusia. Edisi Revisi,* Jakarta : Bumi Aksara.

Ginting, R. (2022). *Perancangan Produk*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Kurniawan, Syamsul. 2017. *Pendidikan Karakter: Konsepsi & Implementasinya secara Terpadu di Lingkungan Keluarga, Sekolah, Perguruan Tinggi, dan Masyarakat.* Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.

Kosasih Engkos dan Soewodo Hananto, 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada.

Purnomo, Cahyo. (2017). *Membangun Keunggulan Bersaing Pelabuhan Indonesia Studi Kasus Pada PT. Pelindo III,* Yogyakarta, Universitas Islam Indonesia

Rohmah, Nur dkk. 2017. *Mekanisme Replacement Crew Kapal Guna Memperlancar Crewing Management Di PT. JASINDO DUTA SEGAR.* Semarang, PIP Semarang

Prof. Dr. A. Muri Yusuf, M.Pd. (2017), *METODE PENELITIAN: KUALITATIF, DAN PENELITIAN GABUNGAN,* Kencana, Jakarta

Lampiran 1
Form Interview

NYK SHIPMANAGEMENT

NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD

1 HarbourFront Place, #15-01 HarbourFront Tower One,
Singapore 098633
Tel: 65-6416-7500, Fax 65-6416-9922
Company Reg No: 200106006E

NYK GROUP

Ref. No.: WI/CRI/2012/002, ITM/REC/001/12 Date Revised: 21/02/2020 Revision No.: 11.3

ORAL INTERVIEW EVALUATION REPORT (Junior Deck Officer & Rating)

Rank/Name: JOHANIS PARRANG	**Age:** 25	**Position Applying for:** 3M **For Promotion to:**
NYK TEAMS: NEHA PASSED	Types of Vessels/Years in Service:	
Health Condition /Appearance: GOOD	Personality/Attitude: GOOD	English Skill: Spoken Accept Listening Accept
Family Background: SINGLE	Reason for Transferring to NYKSM: NEW HIRE	
Introduction of **NYKSM & the Manning Company**, corporate philosophy, structure & expectations from personnel. (✓ done ( ) not done	26 (months) Total Sea-time on rank he is applying for	
	Type of Ships: (1) Container Ship (2)	

Experience on Nationality of Crewmembers: ( ) Japanese ( ) Filipino ( ) Indian ( ) Croatian ( ) Romanian (✓) Others Ukraina, Rusia, Indonesia

NO.	SUBJECT	VG	Good	Below Ave	REMARKS
	Physical Health	✓			
	Habit of Drinking Alcohol (please tick✓) ☑Occasional/Social Drinker ☐Regular Drinker ☐Non- Drinker				
1.	Behavior/Personality/Attitude	✓			
	Ability of Self Learn / Self Motivate	✓			
	Age Corresponding to His Position	✓			
	Relative in USA		~~Yes~~ (NO)		
2.	Duties and Responsibilities	✓			
3.	Safety Management System		✓		
4.	Safe Operation				
	a) Watch keeping at Sea		✓		
	b) Watch keeping in Port	✓			
	c) Entering / Leaving Harbour		✓		
	e) Anchoring		✓		
	f) Pilot Embarkation / Disembarkation		✓		
	g) Cargo Operation	✓			
5.	Safe Navigation				
	a) COLREGS		✓		
	b) Sound Signal	✓			
	c) Restricted Visibility	✓			
	d) Confined Water /Heavy Traffic Passage		✓		
	e) Passage Planning		✓		
	f) Charts and Nautical Publications		✓		
	g) Navigational Information		✓		
	h) AMVER/JASREP/AUSREP			✓	No Experienced-
	i) Use of Navigational Equipment	✓			
6.	Safety Safety Awareness				
	Operation of Safety Equipment		✓		
	Emergency Drills		✓		
	Inter-Relationship (Mixed Manned Vessel)	✓	~~✓~~		
	Potential for Advancement	✓			

Overall Evaluation	– propose him to hire as 3M for Ace Diamond. – He has suitable experienced. for foreign going
EVALUATED BY: Capt Edy Sucandar	DATE: 3- JUN-22 TIME: 1245 ~ 1130
Background Check (Give Name & Tel Nos) by Manning Office; (2 Ref checks. If has completed 3 or more consecutive contracts in the last company, then only 1 ref check required).	
1. PT. BALTIC SEA MANAGEMENT	MR. NAUFAL ALKATIRI 0823-2022-5897 ✓OK
2. PT. MERATUS LINE	MR. HENDRY A. 0853-9999-7297 ✓OK
Background Checked By: Ms. Nichla	
FINAL INTERVIEW BY NYKSM-MHR Singapore [ ] personal [ ] phone/video link system	
REMARKS:	
EVALUATED BY:	DATE: TIME: ~
Background Check By NYKSM-MHR (Not required if initial processing & check done by NYKSM Local Office)	
1. Name of ref person:	Tel no:
Background Checked By:	
Final Result: Acceptable / Not Acceptable	

ORAL INTERVIEW EVALUATION REPORT (Junior Deck Officer & Rating)

Rank/Name:	**Age:**	**Position Applying for:**_____ **For Promotion to:**_____
NYK TEAMS:	Types of Vessels/Years in Service:	
Health Condition /Appearance:	Personality/Attitude:	English Skill: Spoken Listening
Family Background:	Reason for Transferring to NYKSM:	
Introduction of **NYKSM & the Manning Company**, corporate philosophy, structure & expectations from personnel. ( ) done ( ) not done	_____ (months) Total Sea-time on rank he is applying for Type of Ships: (1) _____ (2) _____	

Experience on Nationality of Crewmembers: ( ) Japanese ( ) Filipino ( ) Indian ( ) Croatian ( ) Romanian ( ) Others_____

NO.	SUBJECT	VG	Good	Below Ave	REMARKS
1.	Physical Health				
	Habit of Drinking Alcohol (please tick✓) ☐Occasional/Social Drinker ☐Regular Drinker ☐Non- Drinker				
	Behavior/Personality/Attitude				
	Ability of Self Learn / Self Motivate				
	Age Corresponding to His Position				
	Relative in USA		Yes / NO		
2.	Duties and Responsibilities				
3.	Safety Management System				
4.	Safe Operation				
	a) Watch keeping at Sea				
	b) Watch keeping in Port				
	c) Entering / Leaving Harbour				
	e) Anchoring				
	f) Pilot Embarkation / Disembarkation				
	g) Cargo Operation				
5.	Safe Navigation				
	a) COLREGS				
	b) Sound Signal				
	c) Restricted Visibility				
	d) Confined Water /Heavy Traffic Passage				
	e) Passage Planning				
	f) Charts and Nautical Publications				
	g) Navigational Information				
	h) AMVER/JASREP/AUSREP				
	i) Use of Navigational Equipment				
6.	Safety Safety Awareness				
	Operation of Safety Equipment				
	Emergency Drills				
	Inter-Relationship (Mixed Manned Vessel)				
	Potential for Advancement				

EVALUATED BY:	DATE:	TIME: ~
Background Check (Give Name & Tel Nos) by Manning Office; (2 Ref checks. If has completed 3 or more consecutive contracts in the last company, then only 1 ref check required).		
1.		
2.		
Background Checked By:		
FINAL INTERVIEW BY NYKSM-MHR Singapore [ ] personal [ ] phone/video link system		
REMARKS:		
EVALUATED BY:	DATE:	TIME: ~
Background Check By NYKSM-MHR (Not required if initial processing & check done by NYKSM Local Office)		
1. Name of ref person:	Tel no:	
Background Checked By:		
Final Result: Acceptable / Not Acceptable		

Lampiran 2
PKL (Perjanjian Kerja Laut)

No.AL 524/I/2701 XII /SYB.TPK.

INDIVIDUAL WORKING CONTRACT

PERJANJIAN KERJA PERORANGAN

This Individual Working Contract, being enclosure and part of the Agreement signed between: / Perjanjian Kerja Perorangan ini, yang merupakan lampiran serta bagian dari Perjanjian yang ditandatangani antara:

NYK SHIP MANAGEMENT PTE. LTD & KESATUAN PELAUT INDONESIA

on / pada tanggal
Jakarta, 01 April 2010

made by and between :
NYK SHIPMANAGEMENT PTE. LTD.(as Agents only for and on behalf of Owners/Bareboat Charterers),1 HarbourFront Place,#15-01 HarbourFront Tower One,SINGAPORE 098633
(hereinafter referred as the Company)
and

dibuat oleh dan antara :
(disebut sebagai Perusahaan)
dan

Name / Nama

ANGGA BUDIANTO

Date of Birth / Tanggal Lahir

July 24, 1989

Place of Birth / Tempat Lahir

JAKARTA

Nationality / Kebangsaan

Indonesian

Passport Number / Nomor Passport

C2475477

Seaman Book Number / Nomor Buku Pelaut

F107462

Seafarer Code / Kode Pelaut

6200465261

Home Address / Alamat

Kp Alastua RT 001 RW 004 Semanan Kalideres Jakarta Barat, DKI Jakarta

(hereinafter called the Seafarer)

(Dalam hal ini disebut Pelaut)

ARTICLE I: EFFECTIVE DATE AND DURATION OF AGREEMENT

a. Effective date : this contract and all its provision shall take effect on: / a. Tanggal berlakunya:Perjanjian ini dan semua ketentuan- ketentuannya akan mulai berlaku pada tanggal:

PASAL I: MULAI BERLAKUNYA DAN JANGKA WAKTU PERJANJIAN

December 25, 2020

b. Duration : This contract shall continue to be valid until: / b. Masa berlakunya:Perjanjian ini akan tetap berlaku sampai:

September 24, 2021

unless terminated by either party upon 30 (thirty) days written notice to the other party.
Any further extension of the contract shall be subject to mutual consent of both parties.

atau diakhiri oleh salah satu pihak dengan pemberitahuan tertulis 30 (tiga puluh) hari sebelumnya kepada pihak yang lain. Setiap perpanjangan kontrak harus pada kesepakatan bersama dari kedua belah pihak

both parties sign this contract this day: / kedua belah pihak menandatangani Perjanjian ini tanggal:

December 21, 2020

Whereby the following terms and condition of employment are mutually agreed upon.

Dalam hal mana, syarat – syarat serta kondisi pengerjaan berikut telah disepakati.

ARTICLE II: ENGAGEMENT

The Company will engage the Seafarer in accordance with the Agreement with the KESATUAN PELAUT INDONESIA, its enclosures and amendments (if any), and to be executed with utmost good faith.

PASAL II: PENGERJAAN

Perusahaan akan mempekerjakan Pelaut serta dengan Perjanjian dengan Kesatuan Pelaut Indonesia dengan lampiran-lampiran dan perubahan-perubahan (bila ada), dan akan dilaksanakan dengan itikad yang sebaik-baiknya.

ARTICLE III: WAGE AND OVERTIME

During the period of this Individual Working Contract, the Seafarer shall be employed by the Company in the capacity of:

PASAL III: GAJI DAN UPAH LEMBUR

Selama masa berlakunya Perjanjian Kerja Perorangan ini, Pelaut akan dipekerjakan oleh Perusahaan dalam kedudukan sebagai berikut :

Rank / Kedudukan

WIPER

Onboard the vessel / Diatas kapal

Ship's Name : **ONE STORK**
Flag of Registry : Japan
Gross Tonnage / KW : 145,251 GRT / 42,180KW
Ship Type : Container Ship
Navigation Area : Ocean Going

And be paid a monthly basic wage of US Dollars / Dan akan dibayarkan gaji dasar bulanan sebesar US Dollar

USD 481.00

And an overtime rate per hour of US Dollars / Dan upah lembur per jam sebesar US Dollars

USD 3.48

ARTICLE IV: Master's duty and authority

Master shall be always responsible for protecting Owner's interest, even if there is any dispute arising between Owner and Charterer except in case when the safety of the vessel and crew is compromised

PASAL IV: Tugas dan wewenang Kapten

Kapten harus selalu bertanggung jawab untuk melindungi kepentingan Pemilik kapal, meskipun ada sengkela yang timbul antara Pemilik kapal dan Penyewa kapal, kecuali dalam kasus ketika keselamatan kapal dan awak kapal dikompromikan

ARTICLE V: INSURANCE

1. The Company will be responsible against the following risks which may arise during the term of his employment contract: :

§ Loss of and damage of Crew's Effects by Marine Peril
§ Injury and Illness
§ Loss of life / death in service
§ Disability resulting from accident

PASAL V: PERTANGGUNGAN

1. Perusahaan wajib sebagai persyaratan pengerjaan mengatur pertanggungan bagi setiap Pelaut yang bekerja dibawah Perjanjian Kerja Perorangan seperti disebut dalam Pasal yang menyangkut :

§ Kehilangan dan kerusakan barang bawaan dan milik pribadi oleh Peril Kelautan
§ Cedera dan Penyakit
§ Kematian Alami / Kematian akibat kecelakaan kerja
§ Cacat akibat kecelakaan

2. For loss and/or damage of crew's effects, due to the ship accident, the maximum benefit as stated below. This benefit does not cover money and securities, negotiable instruments, precious or rare metals or stones, valuables or objects of a rare or precious nature. Benefit will be calculated according to the actual value of the object lost or damaged. Benefit shall not be paid if the loss or damage is caused by Seafarer himself. The maximum benefit amount US Dollars:

2. Untuk kehilangan dan/atau kerusakan barang bawaan milik pribadi,ganti kerugian maksimal sejumlah yang tercatat dibawah. Pertanggungan ini tidak mencakup uang dan surat berharga, instrumen yang bise dinegosiasikan, logam mulia atau logam langka atau batu langka, barang berharga atau benda yang bersifat langka atau berharga. Ganti kerugian akan dihitung sesuai dengan nilai nyata barang yang hilang atau rusak. Tidak dilakukan pembayaran ganti rugi bila kehilangan atau kerusakan disebabkan oleh kelalaian atau kecerobohan Pelaut yang dipertanggungkan. Ganti kerugian maksimal berjumlah US Dollars:

USD 3,300.00

3. Accident.
a. A Seafarer who suffered permanent 100% disability resulting of an accident during his contract period will be entitled to compensation of:

3. Kecelakaan
a. Pelaut yang mengalami kecelakaan kerja didalam tugasnya berhak menerima pembayaran pertanggungan bila kecelakaan berakibat cacat tetap yang menyebabkan hilangnya kemampuan kerja pada kedudukannya yang semula sejumlah:

for officer: US Dollars / untuk perwira: US Dollars

USD 136,410.00

for rating: US Dollars / untuk bawahan: US Dollars

USD 136,410.00

b. In case of permanent partial disability the amount of the compensation will be calculated according the following table:

One arm from shoulder down	40%
One arm from elbow down	35%
One hand	30%
One leg from hip down	35%
One foot	25%
One eye	30%
Impairment of hearing on both sides	40%
One thumb	15%
One fore finger	10%
Other finger	5%
One big toe	5%
Other toes	3%

As to any permanent partial disability not specified in this table the apropriate percentage shall be determined by the Company's Medical Director taking into account the seriousness of the disability related to the seriousness of the disabilities specified in this table.

b. Dalam hal cacat tetap sebagian jumlah pembayaran pertanggungan akan dihitung sesuai dengan tabla berikut :

Satu lengan dari pundak kebawah	40%
Satu lengan dari siku kebawah	35%
Satu telnpak tangan	30%
Satu kaki dari pinggul kebawah	35%
Satu telapak kaki	25%
Satu mata	30%
Kerusakan pindengaran kiri-kanan	40%
Satu ibu jari	15%
Satu telunjuk	10%
Jari yang lainnya	5%
Satu ibu jari kaki	5%
Jari kaki lainnya	3%

Dalam hal cacat terap sebagian yang tidak tercantum dalam daftar ini, Direktur Kesehatan Perusahaan wajib memberikan percentase yang tepat berdasarkan pertimbangan dari akibat cacat tetap sebagian dalam daftar secara spesifik.

c. In case of loss of several members/parts of the body, the amount of the compensation will be determined by adding the respective percentages, however the compensation shall not to exceed the amount as in paragraph 3a above.

c. Dalam hal kehilangan beberapa bagian anggata badan, jumlah pembayaran pertanggungan ditentukan dengan cara menjumlah percentase yang bersangkutan, namun demikian jumlah pertanggungan tidak akan melebihi jumlah sebagaimana yang tertera pada paragraph 3a diatas

4. Loss of life/death in service
a. In case an accident including accident occurring whilst traveling to and from the vessel, caused the death of a Seafarer his next of kin, i.e his lawful wife and children shall receive a compensation of US Dollars:

4. Kematian Alami/kematian akibat kecelakaan kerja
a. Dalam hal kecelakaan yang menyebabkan kematian Pelaut. ahli warisnya yang sah, dalam hal ini istri dan anak-anaknya akan menerima pertanggungan sebesar US Dollars:

USD 98,848.00

plus for each children under the age of 18 years but not exceeding three children: US Dollars / dilambah untuk setiap anak yang berusia dibawah 18 tahun tetapi tidak lebih dari tiga orang anak: US Dollars

USD 19,770.00

b. The Company will make arrangements to cover also the death of Seafarer by natural cause. Such arrangements should cover the amount US Dollar:

b. Perusahaan juga akan mengatur pertanggungan yang mincakup kematian Pelaut karena disebabkan alamiah. Pengaturan demikian harus mencakup jumlah sebesar US Dollar:

USD 98,848.00

From this amount the Company may deduct all relevant cost for returning the body of the deceased Seafarer, but not to exceed US Dollar3000-00(Three Thousand). Balance will be credited to the Bank account of The KPI Jakarta. The KPI will make final arrangement with the assigned of the deceased.

Dari jumlah ini Perusahaan akan memotong semua biaya yang terkait untuk pemulangan jenazah, akan tetapi tidak boleh lebih dari US Dollar3000-00 (Tiga Ribu). Sisanya akan dimasukkan kedalam rekening KPI di Jakarta. KPI akan melakukan pengaturan terakhir dengan ahli waris Pelaut yang meninggal.

5. A seafarer who committed misrepresentation, concealment of past medical history, misconduct, intentional damage, willful or criminal acts shall be disqualified from receiving any benefits.

5. Seorang pelaut yang melakukan misrepresentasi, penyembunyian sejarah medis masa lalu, kesalahan, kerusakan disengaja, disengaja atau tindakan kriminal akan didiskualifikasi dari menerima manfaat.

ARTICLE VI: LEAVE PAY

1. The Seafarer covered by and individual Working Contract shall receive at least six (6) days leave pay a month at the Seafarer's basic wage rate (without overtime) or as mentioned in the Agreement.

2. The leave entitlement will commence from the date of commencement of this contract. Leave wages will be paid on a monthly basis or pro rata. Full wages will be computed till the date of arrival / transit Jakarta international airport, or first international airport in home country. The arrival date shall be based on flight schedule message send by the company officially.

PASAL VI: UANG PENGGANTI HARI-HARI LIBUR

1. Pelaut yang bekerja berdasarkan Perjanjian Kerja Perorangan ini akan menerima uang pengganti hari-hari paling sedikit enam (6) hari perbulan atas dasar gaji pokok yang berlaku atau seperti dalam Perjanjian.
2. Hak liburan adalah dimulai dari tanggal dimulainya kontrak ini. Uang pengganti hari-hari libur akan dibayarkan secara bulanan atau pro rata. Gaji penuh akan dihitung sampai tanggal kedatangan / transit di bandara internasional Jakarta, atau bandara internasional pertama di negara asal. Tanggal kedatangan berdasarkan pesanan jadwal penerbangan resmi yang terkirim oleh perusahaan.

ARTICLE VII: ALLOTMENT NOTE

1. The Seafarer covered by this Individual Working Contract should file, either with the Company or Master of the vessel a signed allotment note to be applied against a minimum of 60% of the accrued basic wages.

2. The Company shall thereupon arrange to remit a monthly allotment payable in Rupiah or equivalent to the person named in the allotment note.

PASAL VII: UANG DELEGASI

1. Pelaut yang dilindungi oleh Perjanjian Kerja Perorangan ini harus mengajukan baik kepada Perusahaan atau kepada Nahkoda kapal,suatu nota delegasi sebesar USD. (yang ditandatangani yang akan diperhitungkan dengan upah sebesar paling sedikit 60% dari upah pokok sebulan).
2. Perusahaan akan mengatur pengiriman delegasi bulanan dalam mata uang Rupiah atau jumlah yang sama nilainya dalam mata uang setempat, kepada orang yang namanya disebut dalam nota delegasi. Pengiriman akan dikirimkan setiap akhir bulan.

ARTICLE VIII: WORKING HOURS

1. Day Worker
The hours of work for day worker shall be 8 (eight) hours per day Monday through Friday preferably between 8 AM to 5 PM, and 4 (four) hours per day on Saturday between 8 AM to 12 Noon.

2. Regular Watch
Deck Department and Engine Department
In port, crewmember of these departments shall stand their regular watches as required by Master of the vessel. Overtime rate shall apply for watches stood or work performed in port on Saturday afternoon, Sunday and Holidays. At sea, crewmember of these department shall stand their regular watches as required by Master of the vessel.

Catering Department
The working hours of Catering Department members shall be 8 (eight) hours each day in a spread preferably between 6 AM to 7 PM. When the crewmembers of the Catering Department are on day work, the hours of work shall preferably between 8 AM to 12 Noon and 1 PM to 5PM.

PASAL VIII: JAM KERJA

1. Pekerjaan Harian
Jam kerja bagi pekerja harian adalah 8 (delapan) jam sehari dimulai Senin sampai dengan Jumaat. Sebaiknya antara 8.00 pagi sampai jam 5.00 sore, and 4 (empat) jam sehari pada hari Sabtu yang sebaiknya antara jam 8.00 pagi sampai jam 12.00 tengah hari

2. Jaga Biasa
Bagian Deck dan Bagian Mesin
Dipelabuhan awak kapal wajib menjalankan tugas jaga biasa sesuai perintah Nakhoda kapal. Upah lember akan diberlakukan untuk jaga yang dilakukan atau pekerjaan yang dilaksanakan dipelabuhan pada hari Sabtu sesudah tengah hari, pada hari Minggu dan Hari Raya Resmi. Di laut awak kapal bagian ini waib menjalankan tugas jaga biasa sesuai perintah Nahkoda Kapal.

Bagian Pelayanan
Jam kerja awak kapal bagian pelayanan adalah 8 (delapan) jam sehari sebaiknya direntang antara jam 6.00 page sampai jam 7.00 sore. Bila awak kapal bagian pelayanan bekerja harian, jam kerja sebaiknya adalah jam 8.00 pagi sampai jam 12.00 tengah hari dan jam 1.00 siang sampai jam 5.00 sore.

ARTICLE IX: EXCESS BAGGAGE

While traveling to or from a vessel under this Individual Working Contract, the Seafarer shall be responsible for any expenses caused by excess baggage beyond the limitation imposed by the Transportation Company used for travel.

ARTICLE X: DISCIPLINE

a. The Seafarer, while employed on board a vessel of the Company, shall comply with all lawful orders of his superiors and division heads and will obey all Company's rules. Recognizing the necessity for discipline on board Company vessel and at the same time in order to protect a Seafarer against unfair treatments, the Company agrees to post on the bulletin board of each vessel a list of rules which shall constitute reason for which Seafarer may be discharged without further notice. Such rules shall be written in such a way to enable the Seafarer to understand.

b. For other offences not on the posted list, Seafarer shall not be discharged without first having been notified in writing that a repetition on the offence will make him liable to dismissal.

ARTICLE XI: TRANSPORATATION AND WAGES UPON TERMINATION

On termination of employment, the Seafarer shall be paid for or provided with transportation of kind the class, as determined by the Company, to return to the place where he has been employed/place of engagement (if immigration laws permitting), or to the airport or seaport nearest the Seafarer's home, to be determined by the Company in its sole discretion, and he shall be paid his wages (not to include overtime or travel time) up to and including his arrival in Jakarta.

ARTICLE XII: EQUIPMENT FOR COLD CLIMATE

In cold climates and winter times and in areas having temperature of 15 degrees centigrade or less, the Seafarer shall be provided with winter clothing and equipments. Such equipment and clothing shall remain the property of the Company. Such clothing and equipment shall at least consist of:

§ A winter overcoat or jacket
§ Scarf and head cover or the equivalent
§ Winter working shoes
§ Winter working gloves
§ Winter working clothes

ARTICLE XIII: DISPUTES

A disputes or grievance in connection with the terms and provisions of this contract shall be adjusted in accordance with the following procedures :

1. Any Seafarer who feels that he has been unjustly treated or been subjected to any unfair consideration shall endeavor to have said grievance adjusted by the designated representative of the Seafarer aboard the vessel in the following manner:
(i) Presentation of the complaint to his immediate superior.
(ii) Appeal to the head of the Department in which the employee involved as employed.
(iii) Appeal to the Master of the Vessel.

2. If the grievance cannot be solved under the provisions of paragraph 1, the decision of the Master shall govern at sea and in foreign ports. The disputes shall be referred to the representative of the Union, who, if he believes it has merit, shall attempt to solve it with the local representative of the Company.
The Company reserves the right, where necessary, to refer a dispute to its head office for final settlement. Similarly, the representative of the Union reserve the right, where necessary, to refer a dispute to his National Office for disposition with the head office of the Company. It is understood, however, that this right will be used sparingly and that both parties will make every effort to settle the disputes in the port where they arrive as amicably as possible.

3. During the process as mentioned in paragraph I and 2 above, the Seafarer shall perform his duties as usual.

In witness of the aforesaid terms and condition both parties sign this contract:

NEXT OF KIN: (As per Annex E of Procedure
(Please strike out if not applicable)
1. Name: ROMELIH
2. Address: Kp Alastua RT 001 RW 004
Semanan Kalideres Jakarta Barat,
DKI Jakarta

"I hereby confirm that I have read and fully understood the foregoing terms as well terms and conditions at the time of my appointment and further that I voluntarily agree to- those terms and will comply therewith in every respect.

I also declare that I am not an alcoholic or a habitual user of drugs. I further hereby confirm and agree that I will not, at any time, whilst employed under the foregoing terms, enter into any contracts or agreements, written or oral, which may be in conflict with, or contradict the foregoing terms in any way"

THE SEAFARER (Pelaut)

Name: Angga Budianto
Date: 21 Desember 2020
Place: Jakarta

PASAL IX: KELEBIHAN BARANG BAWAAN

Ketika dalam perjalanan ke atau dari kapal dibawah Perjanjian Kerja Perorangan ini. Pelaut harus bertanggung jawab atas biaya yang timbul karena kelebihan barang bawaan diatas batas ketentuan yang ditetapkan oleh Perusahaan pengangkutan yang dipergunakan untuk melakukan perjalanan.

PASAL X: DISIPLIN

a. Pelaut selama dipekerjakan diatas kapal milik Perusahaan, wajib mentaati setiap perintah yang sah dari atasannya dan kepala bagiannya serta akan mentaati peraturan Perusahaan. Mengakui pentingnya disiplin diatas kapal milik Perusahaan pada saat yang sama demi melindungi Pelaut terhadap tindakan yang tidak adil. Perusahaan setuju untuk menempelkan dikapal suatu daftar peraturan yang menetapkan pemberitahuan pendahuluan. Peraturan semacam ini harus ditulis sedemikian rupa sehingga memungkinkan bagi Pelaut untuk dapat dimengerti.
b. Untuk pelanggaran lain yang tidak dimuat didalam daftar, Pelaut tidak akan dipecat tanpa sebelumnya diberitahu secara tertulis bahwa pengulangan pelanggaran tersebut akan membuatnya dapat dipecat.

PASAL XI: PENGANGKUTAN DAN UPAH SAAT DIAKHIRINYA PENGERJAAN

Pada saat pengakhiran pengerjaan, Pelaut akan dibayarkan atau diberikan sarana angkutan sesuai jenis dan kelas yang ditentukan oleh Perusahaan, untuk kembali ketempat dimana dia diterima untuk dipekerjakan (bila peraturan keimmigrasian mengijinkan) atau Bandar udara atau pelabuhan laut terdekat dari tempat tinggal Pelaut sesuai yang ditentukan Perusahaan, dan kepadanya akan dibayarkan upahnya (tidak termasuk upah lembur atau waktu perjalanan), sampai dengan tanggal tiba dibandar udara atau pelabuhan terdekat.

PASAL XII: PERLENGKAPAN MUSIM DINGIN

Di tempat beriklim dingin, dan kawasan-kawasan yang bersuhu 15 derajat Celcius atau kurang, Perusahaan wajib menyediakn pakaian musim dingin dan perlengkapan-perlengkapan kepada Pelaut. Perlengkapan dan pakaian ini akan tetap menjadi milik Perusahaan. Pakaian dan perlengkapan sekurang-kurangnya terdiri dari:

§ Overcoat atau jaket musim dingin
§ Pelindung leher, penutup kepala atau yang senilai
§ Sepatu kerja musim dingin
§ Sarung tangan musim dingin
§ Pakaian kerja musim dingin

PASAL XIII: PERSEUSIHAN

Suatu perselisihan atau keluh kesah yang timbul sehubungan dengan syarat-syarat ketentuan Perjanjian ini harus diselesaikan sesual dengan tata cara berikut :

1. Setiap Pelaut yang merasa bahwa dirinya diperlakukan kurang adil atau menjadi sasaran pertimbangan yang tidak adil akan berusaha menyelesaikan keluh kesah tersebut melalui wakil Pelaut yang ditunjuk diatas kapal dengan cara sebagai berikut :
(i) Mengajukan masalahnya kepada atasannya langsung.
(ii) Mengajukan kepada Kepala Bagiannya dimana yang bersangkutan dipekerjakan.
(iii) Mengajukan kepada Nakoda Kapal.

2. Bila keluh kesah tak dapat dipecahkan berdasarkan ayat (1). Keputusan Nakhoda akan tetap berlaku di laut dan dipelabuhan asing. Perselisihan kemudian akan diajukan kepada wakil Serikat Buruh, yang bila memungkinkan akan berusaha untuk memecahkannya bersama wakil Perusahaan.
Perusahaan tetap memiliki hak, bila perlu untuk meneruskan perselisihan ini ke kantor pusatnya untuk mendapatkan penyelesaian terakhir. Demikian pula Serikat Buruh mempunyai hak, bila perlu untuk meneruskan perselisihan tersebut kepadskantor pusat Perusahaan. Harus dingat bahwa hal semacam ini bagaimanapun akan dipergunakan bila dianggap perlu, dan bahwa kedua belah pihak akan berusaha untuk menyelesaikan perselisihan, dipelabuhan dimana perselisihan timbul dengan cara yang sebaik-baiknya.

3. Selama proses seperti tersebut dalam paragraph 1 dan 2 diatas, Pelaut harus tetap melaksanakan tugasnya seperti biasa.

Sebagai kesaksian dari ketentuan dan syarat-syarat diatas,
kedua belah pihak menandatangani Perjanjian ini:
ONE STORK

As Manager of
For and behalf of Owners as Agent Only
As company Assuming Responsibility Under MLC 2006.
NYK Shipmanagement Pte Ltd.
1 HarbourFront Place, #15-01 HarbourFlont Tower one, Singapore, 098633
Bareboat Charterers : Wanda Ship Holding LLC
Care of Nippon Yusen KK (NYK Line) (Nippon Yusen Kaisha), Yusen Building, 3-2, Marunouchi 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo, 100-0005, Japan.

P. Aditia Hanafi
As Agent for NYK Shipmanagement Pte Ltd

WITNESS

Name: Anto Sahi Manurung

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TG. PRIOK
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
MENGETAHUI

An. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TG. PRIOK
KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR

Capt. DEDTRIANWAR, MM
Pembina TK. I (IV/b)
NIP. 196905241997091001

NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD
1 Harbour Front Place, #15-01 Harbour Front Tower One,
Singapore 098633
Tel: +65 – 6416 7500 Fax : +65 – 6416 9924

NYK SHIPMANAGEMENT

NYK GROUP

EMBARKATION ORDER

(ver 20160203)

Date : 29 MAY 2022

TO THE MASTER OF : TANGGUH TOWUTI
1. Name : DONY SYAHRIL PUTRA
2. Position : OILER
3. Employee Number : N888 **is ordered to report to your vessel for duty.**
4. His active service commences on : **29 MAY 22**
5. His services will terminate on : **28 NOV 22** + / - One month for operational convenience.

6.	Itemised Monthly Earnings	Value (USD)	As Applicable	Value	Remarks
a	Monthly Basic Wage	680.00			1. Payable from date of departure Jakarta to embark until date of arrival Jakarta after disembarked. 2. Written advice to be given when any of the item is revised. Master shall not pay anything onboard, to signing off Indonesian seafarer, on the month of his disembarkation
	Earnings other than Basic Wage				
b	Leave Pay	136.00	Enter # days ->	6	
c	Subsistence Allowance or Bonus Allowance	---			
d	Command Allow & Fixed O.T (If applicable)	---			
e	Fixed Supervisor Allowance (If applicable)	---			
f	Sup. Allowance & SMB	---			
g	Guaranteed Monthly O.T (If applicable)	379.00	Enter # hours ->	85	
h	Guarant'd Monthly Excess O.T(If applicable)	---	Enter # hours ->	---	
i	Retirement Pay (If applicable)	---			
j	Incentive (if applicable) **(See Note)**	219.00	Enter Level ->	---	
k	JISS Allowance (if applicable)	---			
m	Bonus Allowance (if applicable)	---			
n	Adjustment to benefit (if and as applicable)	---			
p	Provident Fund (If applicable)	60.00			
	Sub-Total	1,474.00			
q	Hourly Over Time Rates	4.46	Master to inform company if OT exceeds 160 hours		

7.	Itemised Monthly Deduction	Value (USD)	As Applicable	Union	Remarks
a	JSU / SMOU / SOS / Union Fee	20.00	Enter Union ->	SOS	Deduct ashore from H-Allot.

8. **Payment instruction**

a) Home Allotment may not be changed throughout the tenure of this contract.
b) Nothing to be paid by Master to disembarking seafarer on the month of disembarkation. The final balance of wages is verified at Manning Office and remitted from NYKSM.

Note: Changes if applicable w.e.f ---

Payment instruction & Home Allotment			First Payment --- Day	3 Days		Monthly Thereafter	
			Pay Onboard Traveling	POB	HA	Pay Onboard	Home Allotment
a	Monthly Basic Wage	Full or Pro-rated	---	---	68.00	---	680.00
b	Earnings other than Basic Wage		---	---	79.40	200.00	594.00
	Sub-TOTAL		---	---	147.40	200.00	1,274.00
c	One off Standby allowance	Full	N / A	N / A	136.00	N / A	N / A
	Grand-TOTAL		---	---	283.40	200.00	1,274.00

9. Hand carried by the subject Seaman are the following :

a	✓	Indonesian Seaman Book	
b	✓	Indonesian Certificate of Competency	
c	✓	Indonesian Passport	
d	✓	Flag State's Licenses/Certificates	
e	✓	STCW 95 Certificates	
f	✓	Quarantine Yellow Card	
g	✓	Health Certificate	
h	✓	Embarkation Order	
i	✓	Training and service Record Book	
j		Ship's Cook Certificate (Chief & 2nd Cook only)	

As agent for NYK SHIPMANAGEMENT
P. Aditia Hanafi / Director Manager
PT. Cipta Wira Tirta

DONY SYAHRIL PUTRA

Jakarta,

Date :	29 MAY 2022

ALLOTMENT NOTE

(AA)

Name of Seaman	:	**DONY SYAHRIL PUTRA**
Vessel	:	**TANGGUH TOWUTI**
Rank	:	**OILER**
Civil Status	:	**MARRIED**

Dear Sir,
Pursuant to Article VI - 1 & 2 of the Individual Working Contract, please arrange to remit a monthly allotment to the stated person/s and detail in (BB) below.

(BB)

Detail	Beneficiary 1 or enter NIL	Beneficiary 2 or enter NIL
Name of	**PUTRI WULANDARI**	**NIL**
Relationship to	MY WIFE	**NIL**
Amount (USD)	1,274.00	**NIL**
Bank (Full Name)	BANK CENTRAL ASIA (BCA)	**NIL**
Branch	WISMA ASIA, SLIPI	**NIL**
Bank Account No.	0840642861	**NIL**
Bank SWIFT Code	CENAIDJA	**NIL**
Address & Contact No.	KAMP. BUGIS RT.008/03 NO.4 CEMPAKA BARU KEMAYORAN JAKARTA PUSAT DKI JAKARTA PH : 81310613623 / 81517240122	**NIL**

I have agreed to accept the stipulated conditions of payment	• Home Allotment may not be changed throughout the tenure of this contract, unless stated in Embarkation Order. • Nothing to be paid by Master to disembarking seafarer on the month of disembarkation. The final balance of wages is verified at Manning Office and remitted from NYKSM. • The undersigned agrees and does hereby release from all liability and hold harmless NYKSM, its Agents and any of its employees representing or related to NYKSM and its Agents for arranging my request to remit monthly allotment. The undersigned does hereby further agree to abide by all the rules and regulations that are presented by NYKSM and its Agents. • NYKSM will arrange home allotment bearing bank charge (of remitter's bank), for one (1) remittance a month. On the second and succeeding requests, NYKSM will charge a service fee of US$30 per remittance, deductible from home allotment.

DONY SYAHRIL PUTRA

Lampiran 3
***Ship Regisatry* dan Dokumen Pengesahan Perusahaan**

SURAT IJIN USAHA PERKERJAAN DAN PENEMPATAN AWAK KAPAL

RINA

CERTIFICATE No. 38544/18/AN

PT. CIPTA WIRA TIRTA

ISO 9001:2015

IAF ANAB CISQ

ATTESTATION OF COMPLIANCE

No. [illegible]

This is to attest that

PT. CIPTA WIRA TIRTA
Perkantoran Tanjung Mas Blok B1/17 Tanjung Karar
[illegible]
INDONESIA

[quality Management System has been audited and that it complies with the requirements of]

- BUREAU VERITAS Publication Note 31 20/
  "Standard for Quality Management System of Seafarer Training Offices"
- Regulation I/4 of the Maritime Labour Convention, 2006

[expiration date of the month on which this certificate is based: 22 April 2]

The present certificate is valid until 24 April 2024 considering that no substantial changes have been made to the Maritime Office Quality Management System and subject to annual audits.

Issued in Jakarta ... on the 22 April 2019

[illegible]
[illegible]
As Senior Vice President

Our most updated Rules of the Bureau Veritas Marine & Offshore and the General Conditions thereto are applicable.

Company Policies

NYK SHIPMANAGEMENT

NYK GROUP

Vision Statement

NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD (Company) shall be recognized globally as the leader in state-of-the-art ship management, crewing and maritime training services.

Mission Statement

Company shall be an efficient organization with well-trained, innovative and motivated personnel serving customers without compromising on safety, security and environment protection.

Quality, Safety, Health and Environmental Protection Policy

Company shall always make every effort to ensure the following-

a) Safety of life at sea,
b) Safe operation of ships,
c) Environmental protection,
d) Customer Satisfaction, and
e) Employee Satisfaction

To achieve the above, the company's efforts shall be guided by the below Objectives.

a) Provide a safe and healthy working environment
b) Maintain an effective safety management system
c) Follow a concept of continual improvement
d) Achieve ZERO INCIDENTS & ZERO SPILLS
e) Comply with all international, local statutory and meet customer requirements
f) Prevent pollution and encourage environmental improvement measures
g) Disseminate necessary information and impart training to staff onboard and ashore
h) Encourage all staff to exercise their individual responsibility
i) Protect the assets by effective maintenance and repair resulting in "Zero Time Lost"
j) Perform our social responsibilities towards our employees and customers
k) The medical fitness of the employees to properly do their expected tasks
l) Evaluate and review health risks that may potentially affect, and take reasonable steps to reduce such risks
m) Encourage employees to live healthy lifestyles overall
n) Disseminate information to employees on health-related issues that may affect them
o) Encourage employees to make suggestions related to improvement of their health

Security Policy

Company shall provide safe and secure working environment, by establishing and maintaining the required security measures to prevent unlawful acts which endanger the safety and security of all personnel and property engaged in our business activities.

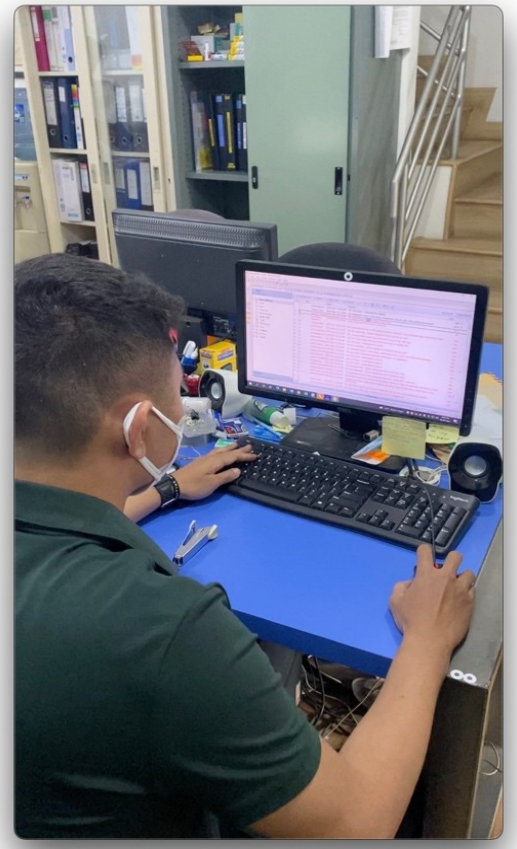
Drug and Alcohol Policy

a) ZERO carriage and consumption of unauthorized drugs and their derivatives.
b) ZERO BAC (Blood Alcohol Concentration) during duty.
c) NEVER to exceed permissible alcohol limit at all times.

Anubhav Garg
Managing Director & C.O.O.

01 April 2022

Lampiran 4
Foto Kegiatan Harian



PT. Cipta Wira Tirta

Lampiran 5
Data Nilai *Crew*

No.	Name	Rank	Code	Place	Date	Result
1	Boy Haqi	Incinerator Fireman	E719F9029242750C	CWT JAKARTA	24/11/21	60%
2	Boy Haqi	Incinerator Fireman	213CC1E072353D20	CWT JAKARTA	25/11/21	67%
3	Muh. Awaluddin Rahman	Jr. Engine Seafarer	47AB3583DEE21E1F	CWT JAKARTA	25/11/21	64%
4	Muhammad Fadel	Jr. Engine Seafarer	FD97D2B6A75B25A0	CWT JAKARTA	25/11/21	74%
5	Muh. Firman	Jr. Deck Seafarer	964BD79BDAEAA4C7	CWT JAKARTA	02/12/21	73%
6	Muhammad Taufiq	Jr. Engine Seafarer	BBC0938D641B740A	CWT JAKARTA	02/12/21	70%
7	Moh. Fadel Winanto	Jr. Engine Seafarer	14A8E881FC2213C5	CWT JAKARTA	02/12/21	79%
8	Abd. Malik Nur	Jr. Engine Seafarer	4E2FEF6CF310E43C	CWT JAKARTA	02/12/21	71%
9	Ariski Yudistya Bayu Aji	Jr. Engine Seafarer	848AE9A955575015	CWT YOGYAKARTA	02/12/21	65%
10	Rika Riyanto	Assistant Carpenter	F25A4985DA8F7B54	CWT JAKARTA	03/12/21	71%
11	Muhammad Ido Lakita Sembiring	Jr. Deck Seafarer	C317F665FB7D0612	CWT JAKARTA	07/12/21	88%
12	Ramli Romello Simaremare	Wiper	82958B4677CA93CB	CWT JAKARTA	06/12/21	76%
13	Wahyu Dwi Widiyantoro	Jr. Engine Seafarer	D857AC741E191413	CWT JAKARTA	07/12/21	57%
14	Akram Ilyas	Asst. Electro Technical	08729A0A81B89401	CWT JAKARTA	07/12/21	73%
15	Riza Ariansyah Hasibuan	Jr. Deck Seafarer	8700748F84BC8A22	CWT JAKARTA	07/12/21	77%
16	Muhamad Fahad Yasin	Oiler	5944270F7708588F	CWT JAKARTA	09/12/21	63%
17	Wahyu Dwi Widiyantoro	Jr. Engine Seafarer	3FEC389A0A71D4DB	CWT JAKARTA	09/12/21	81%
18	Wazir Sadri	Jr. Deck Seafarer	45026DD0F0571E7F	CWT JAKARTA	10/12/21	67%
19	Nagatua Sinaga	Oiler	3CBE34689FF0A47B	CWT JAKARTA	13/10/21	66%
20	FNU Ardiansyah	Oiler	10191FC6CABF58ED	CWT JAKARTA	13/12/21	71%
21	Tutut Aryono Budhi Legawa	Oiler	EAD0F6955DE25D7D	CWT JAKARTA	14/12/21	79%
22	Wazir Sadri	Jr. Deck Seafarer	13E8EBB9166322DC	CWT JAKARTA	14/12/21	86%
23	Aulia Ramadhan	Jr. Engine Seafarer	AA3F74C213ED5AF1	CWT JAKARTA	15/12/21	74%
24	Febri Ika Suseno	Asst. Carpenter	BF67755967F8610F	CWT JAKARTA	16/12/21	80%
25	Egi Candra Kusuma	Asst. Carpenter	0A0C207B60369C42	CWT JAKARTA	16/12/21	96%
26	Petra Haruma Syahril	Jr. Deck Seafarer	91B95E11F8A8D810	CWT JAKARTA	23/12/21	82%
27	Muhamad Fahad Yasin	Oiler	A5224E80A25DA23B	CWT JAKARTA	24/12/21	83%
28	Wahyu Ibrahim	Asst. Electrician	81EF81A2553FF85C	CWT JAKARTA	25/12/21	77%
29	Ivan Yusmardiansyah	Jr. Deck Seafarer	797C0FAC5C72C208	CWT JAKARTA	27/12/21	76%
30	Bambang Purwanto	Engine Repairman	495F31E73AEA4138	CWT JAKARTA	29/12/21	ERROR
31	Maleachi Sarbin Dekkun	Engine Repairman	148EAB666519C8D5	CWT JAKARTA	29/01/21	73%
32	Nagatua Sinaga	Oiler	78717C5EE5CC3D1B	CWT JAKARTA	30/12/21	82%
33	Muhammad Luthfie Naufal Ibrahim	Jr. Engine Seafarer	A0755EBAB29A03B7	CWT JAKARTA	30/12/21	72%
34	Hasan Sugiantoro	Oiler	07C5733C48F0F504	CWT JAKARTA	04/01/22	88%
35	Sapto Adi Setyawan	Motorman	D838A7470B58E844	CWT JAKARTA	06/01/22	90%
36	Nur Cacim	AB	9E5125D48224CCC4	CWT JAKARTA	11/01/22	60%
37	Ruslin Ismail	Electrical Engineer	404B2E7ACB02B994	CWT JAKARTA	12/01/22	24%
38	Ahmad Rizali Luthfi	Motorman	8DD1D8E487F1D3F5	CWT JAKARTA	13/01/22	76%
39	Muhammad Ansari	OS	D703CDFD7C0DF638	CWT JAKARTA	13/01/22	61%

40	Nur Cacim	AB	E9C001303F88851C	CWT JAKARTA	14/01/22	88%
41	Kholik Dava	Wiper	F0C0DFC6EDBEF5EB	CWT JAKARTA	14/01/22	60%
42	Marentha	AB	A96AE70E05CC9D5F	CWT JAKARTA	15/01/22	91%
43	Oky Widana Marno	OS	7FD4006B9B5CAFD6	CWT JAKARTA	17/01/22	54%
44	Baso Anugrah Cahyadi	OS	89483FF7ED0D2932	CWT JAKARTA	18/01/22	73%
45	Moh Choiril Aziz	Oiler	B034A1264BBFB3B4	CWT JAKARTA	18/01/22	58%
46	Juharbi	Motorman	C46F274F8D2D9220	CWT JAKARTA	19/01/22	67%
47	Kholik Dava	Wiper	1022463A96FDAFCE	CWT JAKARTA	19/01/22	87%
48	FNU Lukman	Wiper	7D9E1D634E4BD0D7	CWT JAKARTA	21/01/22	88%
49	Hamka Bahri	Fitter	72F0AC2AAED2E334	CWT JAKARTA	21/01/22	93%
50	Muhammad Hady Laksono	Motorman	657536C7E198E8EF	CWT JAKARTA	23/01/22	82%
51	Oktopianus	Jr. Deck Seafarer	D352865BE7D96CFB	CWT JAKARTA	24/01/22	79%
52	Kusuma Abi Negara	Jr. Engine Seafarer	C5889A3F3DAF4F09	CWT JAKARTA	26/01/22	79%
53	Bryan Arifin	Able Seaman	DDA7DE883E57197D	CWT JAKARTA	26/01/22	79%
54	Hans Somba Pagayang	Engine Repairman	685C750FEB7C6117	CWT JAKARTA	31/01/22	69%
55	Islamuddin	AB	3477D283A9211687	CWT JAKARTA	31/01/22	56%
56	Septian Andi Pamungkas	Motorman	70FEBF5F536DFFDC	CWT JAKARTA	09/02/22	93%
57	Zulkifli Yusuf	OS	9F2872673D3B17B1	CWT JAKARTA	09/02/22	52%
58	Robbi Suranta Ginting	Jr. Deck Seafarer	04D7EB0BC67A408C	CWT JAKARTA	10/02/22	57%
59	Anggit Prayoga	Motorman	0434E8E18BAC3A8E	CWT JAKARTA	10/02/22	64%
60	Budi Abdillah	AB	BF60F7625665B986	CWY JAKARTA	11/02/22	90%
61	Zulkifli Yusuf (2)	OS	1E79089E2BFEFB7A	CWY JAKARTA	11/02/22	79%
62	Agus Nandar	Motorman	2FBFF72410EB31BC	CWT JAKARTA	11/02/22	82%
63	Rico Aprias Dtjen Santoso	Ordinary Seaman	BD39451CDB31DDA7	CWT JAKARTA	12/02/22	92%
64	John Paul Pardede	Ordinary Seaman	1E1D56604D3E6AA0	CWT JAKARTA	13/02/22	80%
65	Aulia Septian Dwinanda	Jr. Deck Seafarer	73CB0150502AB7B9	CWT JAKARTA	14/02/22	90%
66	Raneza Elkayanta Sembiring	Ordinary Seaman	FB24178773EA6E45	CWT JAKARTA	14/02/22	64%
67	Robbi Suranta Ginting	Jr. Deck Seafarer	CA1AF09CE5B743F3	CWT JAKARTA	14/02/22	78%
68	Muhammad Ansari	Ordinary Seaman	F815AFB5F658DD27	CWT JAKARTA	15/02/22	79%
69	Rizkie Syah Alam	Jr. Deck Seafarer	9E3F8ACC4F97CC72	CWT JAKARTA	15/02/22	80%
70	Riyanto Sidik Jacob	Able Seaman	01663A309312EBF3	CWT JAKARTA	15/02/22	80%
71	Indra Rukmawijaya	Wiper	D966D0387B0DDF2B	CWT JAKARTA	15/02/22	86%
72	Arisandi Pratama Putra	Jr. Deck Seafarer	FE2C1D9A828CF749	CWT JAKARTA	16/02/22	91%
73	M. Deden Ginanjar	Able Seaman	F9961E08A0344848	CWT JAKARTA	16/02/22	64%
74	Muhammad Agnur	Ordinary Seaman	A1D51C3CCA885039	CWT JAKARTA	17/02/22	77%
75	I Made Wiantara	Jr. Deck Seafarer	7F0CD9C84A411BDF	CWT JAKARTA	17/02/22	82%
76	Aditya Prasetyo	Jr. Deck Seafarer	48371B471B0392B5	CWT JAKARTA	17/02/22	76%
77	Tukko Saur Simangunsong	Wiper	686C562396C090EB	CWT JAKARTA	17/02/22	71%
78	Akbar Kurniawan	Ordinary Seaman	00A9A60E7DDE675B	CWT JAKARTA	17/02/22	79%
79	Muhammad Raja Pratama Wijaya	Jr. Deck Seafarer	0A71F2A4FDDE8427	CWT JAKARTA	23/02/22	81%
80	FNU Sulkifli	Jr. Engine Seafarer	CEB4C55736564051	CWT JAKARTA	23/02/22	83%
81	Christian Ferdy Pratama	Wiper	8C1F7264A70B467C	CWT JAKARTA	23/02/22	77%

\

82	FNU Bahrumsyah	Jr. Engine Seafarer	97EA631AE989D1E6	CWT JAKARTA	23/02/22	78%
83	FNU Sulkifli	Jr. Engine Seafarer	CEB4C55736564051	CWT JAKARTA	23/02/22	83%
84	Ifan Yusri	Ordinary Seaman	D849ED9607AAE575	CWT JAKARTA	23/02/22	81%
85	Al Hady Yuanda	Jr. Deck Seafarer	E28180906824DBD2	CWT JAKARTA	24/02/22	88%
86	Fauzi Sriadi	Jr. Engine Seafarer	0642E9D9D0ED807E	CWT JAKARTA	23/02/22	76%
87	FNU Heriadi	Oiler	B448E9D2D10D2EE2	CWT JAKARTA	24/02/22	80%
88	Joel Putra Jaya	Jr. Engine Seafarer	DDFCBD7B24F55D65	CWT JAKARTA	24/02/22	96%
89	Sebastian Jou Dapot Halomoan	AB	1B2983B3427472FB	CWT JAKARTA	09/03/22	89%
90	Harris Septyawan	Jr. Deck Seafarer	02381369D6B78CD2	CWT JAKARTA	09/03/22	78%
91	Vincentius Reno Setyo Laksono	AB	6E5602C9BA802E97	CWT JAKARTA	10/03/22	71%
92	Johannes Wisnu Wardana Parapat	Jr. Engine Seafarer	99061E59ACA2CF62	CWT JAKARTA	14/03/22	82%
93	Fuji Ferdiansyah	Engine Repairman	2B0570ADE9CF4EA6	CWT JAKARTA	11/03/22	66%
94	Rahmat Ramadhan	Jr. Deck Seafarer	BCE48117AA320561	CWT JAKARTA	11/03/22	62%
95	Rahmat Ramadhan	Jr. Deck Seafarer	63B86B9341BC7A96	CWT JAKARTA	14/03/22	80%
96	Juohannes Wisnu Wardana Parapat	Jr. Engine Seafarer	99061E59ACA2CF62	CWT JAKARTA	14/03/22	82%
97	Firman Syahrul Hidayat	Jr. Engine Seafarer	DA3184D929FF93FE	CWT JAKARTA	15/03/22	81%
98	Slamet Hariyadi	AB	E24729EBBDB2941A	CWT JAKARTA	12/03/22	66%
99	Firman Ardianto	Oiler	27936CF18110C260	CWT JAKARTA	16/03/22	78%
100	Suheri Efendy Nababan	OS	B36BC3BC0FF49EC5	CWT JAKARTA	16/03/22	86%
101	Muhammad Fauzi	Jr. Deck Seafarer	089096F9410E7904	CWT JAKARTA	18/03/22	72%
102	Muh Rahul	AB	B69BF90545F8D645	CWT JAKARTA	21/03/22	69%
103	Mohammad Isnan Syadhitra Jayadi	OS	5F512034E2379582	CWT JAKARTA	21/03/22	77%
104	Gael Bricsky	AB	93416164CF5BAEDE	CWT JAKARTA	22/03/22	79%
105	Anton Yasmora	Motorman	7B2CC2597E83B2BC	CWT JAKARTA	22/03/22	91%
106	Omar Boy Wattimena	Motorman	0CBFE849F9B584E1	CWT JAKARTA	28/03/22	76%
107	Iwan Tompo	AB	694BABCD736AB744	CWT JAKARTA	29/03/22	87%
108	Hendra Asih	Wiper	6A94B2284BB18737	CWT JAKARTA	30/03/22	70%
109	Guntur Nasution	Oiler	0AC1C0E68F804B76	CWT JAKARTA	31/03/22	70%
110	Rosif Abdul Hamid Mudito	OS	21C5D7B6C2CB0DBA	CWT JAKARTA	31/03/22	83%
111	Heldi Rivaldo	AB	A93AE2717858DA92	CWT JAKARTA	01/04/22	77%
112	Riski Ramazan	Motorman	C337D754C9B607D2	CWT JAKARTA	01/04/22	98%
113	Chandra Purwanto	Oiler	5B9D0ADB589440C7	CWT JAKARTA	05/04/22	96%
114	Dolby Schwazzeneger	OS	8B4121989B828631	CWT JAKARTA	05/04/22	72%
115	FNU Ruben	OS	0321522C1D82E4E2	CWT JAKARTA	05/04/22	74%
116	Ikhsanur Hidayat	Motorman	764D9E62A3154B07	CWT JAKARTA	06/04/22	66%
117	Pikson Sihombing	OS	37344213EC6641B8	CWT JAKARTA	07/04/22	90%
118	Sufriadi Firdaus	Motorman	84B2330D852E05CE	CWT JAKARTA	11/04/22	70%
119	Ronny Jacob	AB	E672E0C024B76C9C	CWT JAKARTA	11/04/22	52%
120	Moh Sullfi	Jr. Deck Seafarer	51136E2003A351C5	CWT JAKARTA	13/04/22	46%
121	FNU Suprisno	Lifeguard	665809759A912D12	CWT JAKARTA	13/04/22	71%
122	Raja Feron Sihotang	Oiler	396DA40A94768BF5	CWT JAKARTA	18/04/22	80%
123	Ayep Kusnadi	Motorman	9D6449B376536363	CWT JAKARTA	19/04/22	81%

Lampiran 6
Ship Particular

Classification No. :	**030541**
IMO No. :	**9273002**
Official No. :	**9273002**
Signal Letters :	**9HXT8**
Flag :	**Malta**
Port of Registry :	**Valletta**
Ship's Name :	**SOSHANGANA**
Former Name 1 :	**--**
Registered Owner 1 :	**NYK BULKSHIP (ATLANTIC) NV**
Management Company 1 :	**NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD**
Classification Characters, Notations :	**NS*(TA & SCA II)(IWS)(IHM)**
	MNS*
Descriptive Notes :	**--**
Installation Characters :	**CHG, MPP, LSA, RCF, AFS, BWM**
Installation Descriptive Notes	
Special Description :	**--**
Other Classification :	**--**
Type of Ship -Purpose(intended service) :	**ASPHALT/CHEMICAL CARRIER**
- Certificates - SC/SE/SF :	**Oil tanker / Chemical tanker**
- OPP :	**Oil tanker**
- EE :	**Tanker**
- SMC/ISSC :	**Oil tanker / Chemical tanker**
Tonnage Gross (Registered) :	**5,991**
Tonnage Net (Registered) :	**1,798**
Tonnage Gross (Local) :	**--**
Tonnage Net (Local) :	**--**
Tonnage Gross (TM69) :	**5,991**
Tonnage Net (TM69) :	**1,798**
Deadweight :	**7,717**
Summer Freeboard (mm) :	**3,759**
Summer Draught (m) :	**7.269**
Lf (m) :	**104.400**
Continuous Max. Speed (kt) (Sea Trial) :	**16.2**
Equipment No. :	**1,173**
Overall Length (m) :	**109.030**
Moulded LxBxD (m) :	**104.000 x 19.400 x 11.000**
Registered LxBxD (m) :	**104.400 x 19.400 x 11.000**
Cargo Capacity (m3 / No. of Containers, etc.) :	**L 5,532.00**
No. of Passengers :	**--**
Capacity of Tanks (m3) :	**FO 1,277.00 FW 150.00**
Lifeboats Type, No. & Person :	**3 2x(21)**
Rescue Boats Type, No. & Person :	**1 1x(6) (at combined use for lifeboat)**
Liferafts Type, No. & Person :	**1 2x(25)**
Radio Installations :	**GMDSS A1+A2+A3**
Navigation Equipment :	**MC, GYRO, HCS, ECDIS, GPS, RDX, RDS, ARPA, AIS, LOG, ES,**

	ROT, STGTEL, DSL, LRIT, BNWAS, S-VDR
No. & Kind of Engines :	**1DE : 2 SA 8 CY**
Bore x Stroke (mm) :	**370.0 x 880.0**
Power (kW) :	**4,160**
Revolution (rpm) :	**210.0**
Manufacturer :	**Kobe Diesel Co., Ltd. Nagasaki Works**
No. & Kind of Boilers :	**1 AUX TOH**
Pressure (MPa) :	**--**
Evaporation :	**1,302.00 (kW)**
Manufacturer :	**Miura Co., Ltd.**
No. & Kind of Boiler 2 :	**1 AUX TOH**
Pressure (MPa) :	**--**
Evaporation :	**930.00 (kW)**
Manufacturer :	**Miura Co., Ltd.**
	***Evaporation rate: Thermal output (kW) to be filled up in case of TOH.**
No. & Capacity of Generators (kVA) :	**4 AC 1,265**
Kind of Propeller Shaft :	**1C**
No. & Shaft Diameter (mm) :	**1 x 360**
Shipbuilder :	**Shin Kochijyuko Co., Ltd.**
Hull No. :	**7158**
Date of Keel Lay :	**26 Jun 2002**
Date of Launch :	**20 Jan 2003**
Date of Build :	**24 Mar 2003**
Date of Conversion :	**--**

Equasis - Ship folder
TANGGUH BATUR

imo: 9334284

• Disclaimers

Neither Equasis nor its officers or employees shall be under any liability or responsibility whatsoever regarding the data displayed on this site, including hyperlinks or printing. Whist Equasis will make every effort to provide accurate information, it does not rule out the possibility of inadvertent omissions or inaccuracies.

Neither Equasis nor its officers or employees accept any responsibility and shall not be liable for any loss to any person caused by or arising from any information displayed on this site.

Only factual information is displayed in Equasis. Information does not undergo any changes by Equasis. Special attention has been paid to the accuracy of the data. Data is regularly updated in order to help ensure that information remains as reliable as possible. The frequency of updates varies from provider to provider.

No part of the information contained in or from the Equasis website may be stored in a retrieval system, or transmitted in any form, or by any means without prior permission in writing from Equasis.

The following actions are forbidden:

- Bulk-downloading of data contained on the site ;
- Use of downloaded data for financial gain ;
- Use of a robot or similar remote device to download large batches of data.

The above list is not exhaustive, and it should be noted that Equasis continually monitors the activity on its website and if misuse is detected, then the user's account can be locked without prior notice.

Ship informations

• Ship particulars

Information		Since
IMO number :	9334284	
Name of ship :	TANGGUH BATUR	(since 01/12/2008)
Call sign :	9V7631	
MMSI :	564090000	
Gross tonnage :	97432	(since 01/12/2008)
DWT :	84980	
Type of ship :	LNG Tanker	(since 01/12/2008)
Year of build :	2008	
Flag :	Singapore	(since 01/12/2008)
Status of ship :	In Service/Commission	(since 15/12/2008)
Last update :	02/07/2019	

• Management detail

IMO	Role	Name of company	Address	Date of effect
1968365	ISM Manager	NYK SHIPMANAGEMENT PTE LTD	15-01, HarbourFront Tower One, 1, Harbourfront Place, Singapore 098633	since 03/10/2014
0256062	Ship manager/ Commercial manager	NYK LINE	Yusen Building, 3-2, Marunouchi 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo, 100-0005, Japan.	since 15/12/2008
5415132	Registered owner	LNG NORTH-SOUTH SHIPPING CO	Care of Nippon Yusen KK (NYK Line) (Nippon Yusen Kaisha), Yusen Building, 3-2, Marunouchi 2-chome, Chiyoda-ku, Tokyo, 100-0005, Japan.	since 15/12/2008

• Classification status

Classification society	Date change status	Status	Reason
Lloyd's Register (IACS)	since 10/12/2013	Delivered	
DNV-GL (ex DNV) (IACS)	since 15/12/2008	Delivered	

• Classification surveys

Classification society	Date survey	Date next survey
Lloyd's Register (IACS)	17/12/2018	14/12/2023

• Safety management certificate

Classification society	Date survey	Date expiry	Date of status	Status	Reason	Type
Nippon Kaiji Kyokai (IACS)	28/02/2015	27/02/2020	28/02/2015	Delivered		Convention

• P&I information

Name of P&I insurer	Recorded on
UK P&I Club	15/12/2008

• Statement of condition assessment scheme

Does the vessel have a statement of compliance ?	Not applicable

Ship certification

• Association membership

• Intertanko

Ship inspections

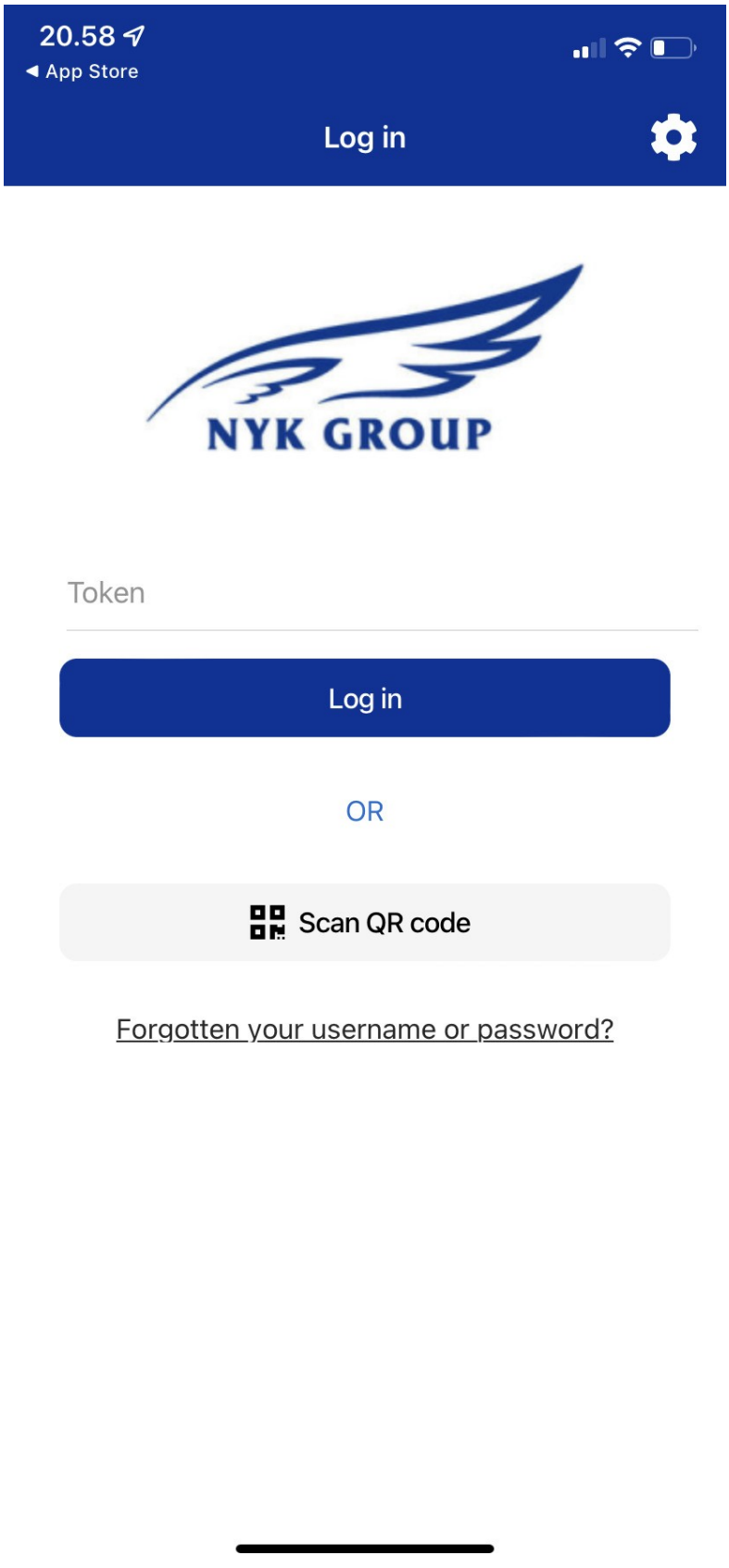
• List of port state control

Authority	Port of inspection	Date of report	Detention	PSC organisation	Type of inspection	Duration (days)	Number of deficiencies
Indonesia	Bitung	28/09/2016	N	Tokyo MoU	Initial inspection		
Australia	Dampier	09/10/2015	N	Indian Ocean MoU	Initial inspection	0	
				Tokyo MoU	Initial inspection		
Australia	Dampier	12/01/2015	N	Indian Ocean MoU	Initial inspection	0	
				Tokyo MoU	Initial inspection		1
Indonesia	Bitung	16/12/2014	N	Tokyo MoU	Initial inspection		
Indonesia	Bitung	28/05/2013	N	Tokyo MoU	Initial inspection		
		26/07/2012	N	Tokyo MoU			
		05/06/2012	N	Tokyo MoU			
		14/10/2011	N	Tokyo MoU			
		26/08/2011	N	Tokyo MoU			
		16/12/2010	N	Tokyo MoU			
		16/04/2010	N	Tokyo MoU			

• Privates inspections

• Oil Companies International Marine Forum

Lampiran 7
Halaman *Login CBT*



Lampiran 8
Brosur Lowongan

NYK SHIPMANAGEMENT

Wira Manning Services
PT. Cipta Wira Tirta

we are hiring for VLCC vessel

MESSMAN

Requirement:

1. **Holding valid certificate as per STCW 2010**
2. **Having experience min. 1 year in same rank**
3. **Good english communication**
4. **Having C1D Visa**
5. **Full dose Covid-19 Vaccination**

crewing.wira@gmail.com
Subject: NAMA-MESSMAN-NYK

JOIN END OF MAY

Wira Manning Services
PT. Cipta Wira Tirta

NYK SHIPMANAGEMENT

NYK SHIPMANAGEMENT

Is now hiring for crew

LNG VESSEL

Salary (in USD monthly)

- **MASTER**
- **Chief Officer**
- **2nd Officer**
- **3rd Officer**
- **Chief Engineer**
- **1st Asst. Engineer**
- **Gas Engineer**
- **2nd Asst. Engineer**
- **3rd Asst. Engineer**
- **ETO**

REQUIREMENTS:

1. Holding valid certificates as per STCW 2010
2. Certificates must valid min. 15 Months
3. Having experience min. 1 year in same rank in LNG Vessel
4. Good english communication
5. Full dose Covid-19 vaccination

Contract Duration for Senior Officer : 4 Month
Contract Duration for Junior Officer : 6 Month

PT. CIPTA WIRA TIRTA

Komplek Perkantoran Tj. Mas Raya Blok B-1 No 17, Tanjung Barat, Jagakarsa, Jakarta Selatan, 12530

(021) 22978400

crewing.wira@gmail.com
Subject : NYK - Rank