

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL
TERHADAP KEGIATAN PERGANTIAN *CREW*
PADA MASA COVID 19 PT. GEMALINDO
SHIPPING BATAM**

Oleh :

NUR JALILAH

NRP. 802200013

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL
TERHADAP KEGIATAN PERGANTIAN *CREW*
PADA MASA COVID 19 PT. GEMALINDO
SHIPPING BATAM**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

NUR JALILAH

NRP. 802200013

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**

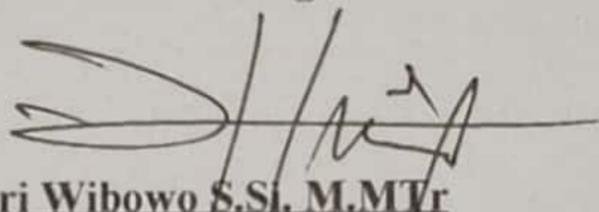


TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

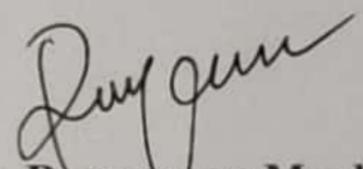
Nama : NUR JALILAH
NRP : 802200013
Program Pendidikan : KALK
Judul : PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL
TERHADAP KEGIATAN PERGANTIAN CREW
PADA MASA COVID-19 PT. GEMALINDO
SHIPPING BATAM

Jakarta, Juli 2022

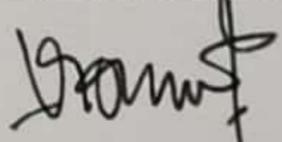
Pembimbing I


Titis Ari Wibowo S.Si. M.MTr
Penata (III/e)
NIP. 19820306 200502 1 00

Pembimbing II


Dr. Rosmayana M.pd

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**


Dr. Vidya Selasdini M.MTr
Penata Tk.I (III/d)
NIP:19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : NUR JALILAH
NRP : 802200013
Program Pendidikan : KALK
Judul : PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL
TERHADAP KEGIATAN PERGANTIAN CREW
PADA MASA COVID-19 PT. GEMALINDO
SHIPPING BATAM

Ketua Penguji

Anggota

Anggota

M. Yusuf SE. MM
Pembina (IV/a)

NIP. 19591212 198403 1 007

I Made Aditya W. SE. MM

Dr. Rosmayana M.pd

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasdini M.MTr

Penata Tk. I (III/d)
NIP: 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh pendidikan, sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2021.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di perusahaan pelayaran. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

“PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL TERHADAP KEGIATAN PERGANTIAN CREW PADA MASA COVID 19 PT. GEMALINDO SHIPPING BATAM”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Yth Capt. Sudiono M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth Ibu Vidya Selasdini selaku Ketua Jurusan KALK
3. Yth Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT, M.MTr selaku Dosen Pembimbing I yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
4. Yth Ibu Dr. Rosmayana, M.Pd selaku Dosen Pembimbing II yang telah bersedia memberikan pengarahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
5. Seluruh civitas akademik, staff dan dosen pengajar jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.
6. Seluruh Direksi dan karyawan PT. Gemalindo Shipping Batam,

terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika PRADA, khususnya Pak Jhonris, Pak Bram, Kak Saprin, Kak Jefri, yang telah banyak membantu dan memberikan masukan, arahan serta bimbingan untuk penulisan skripsi ini.

7. Untuk orang tua tercinta saya, H. Samsul Dongoran dan Hj. Nur Hamida Batu Bara yang telah mendidik dan membesarkan penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat serta inspirasi penulis, terima kasih atas dukungan baik doa dorongan, materi dan motivasi dalam menjalankan pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
8. Untuk Kakak dan Adik tercinta saya, Aman Tua D. M.Pd, Rosita D.S.Pd dan Rahmah Nur D. S.Pd yang telah mendidik dan menyayangi penulis dengan seluruh cinta, kasih sayang, dan selalu menjadi penyemangat penulis .
9. Teruntuk sahabat-sahabat penulis Nora Indriani, Muhammad Abdu Rahman Batu Bara, Muhammad Firli Rinaldi, Nanda Fadillah, Idris yang telah membantu penulis melewati masa- masa turun naiknya kehidupan.
10. Teruntuk teman – teman RPL Angkatan 03 khususnya RPL KALK C, terimakasih atas kebersamaan seperjuangan selama berada di kelas.
11. Teruntuk Lidya Anggreaini Batu Bara, terimakasih atas motivasi dan dukungannya selama penulisan skripsi ini.
12. Teman-teman se-angkatan taruna/i khususnya seluruh anggota kelas KALK, terimakasih atas kebersamaan seperjuangan dan kenangan-kenangan yang tidak mungkin terlupakan baik senang maupun susah yang membuat penulis termotivasi menyelesaikan skripsi ini.
13. Teruntuk senior saya Muhammad Candra Rambe terimakasih atas dukungan dan motivasi yang selalu diberikan sehingga penulis semangat dalam mengerjakan skripsi.
14. Pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu-persatu terima kasih atas bantuannya sehingga skripsi ini terselesaikan.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, Juli 2022

Penulis,

NUR JALILAH

NRP. 802200013

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR BAGAN	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Batasan Masalah.....	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penyusunan Skripsi	3
F. Sistematika Penulisan Skripsi	5

BAB II : LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	8
B. Teori	15
C. Kerangka Pemikiran.....	19

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	21
B. Metode Pendekatan.....	21
C. Jenis dan Sumber Data	22
D. Metode Pengumpulan Data	23
E. Teknik Analisis Data.....	25

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	27
--------------------------------	-----------

B. Analisis Data 31

C. Alternatif Pemecahan Masalah dan Evaluasi..... 41

D. Pemecahan Masalah..... 43

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan 45

B. Saran..... 46

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1	Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin32
Tabel 4.2	Perbedaan Pengurusan <i>Sign On</i> dan <i>Sign Off</i>.....41

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 4.1	
Struktur organisasi PT. Gemalindo <i>Shipping</i> Batam	29

DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1 : Surat Laut
2. Lampiran 2 : Surat Ukur
3. Lampiran 3 : Surat Pengawasan Keberangkatan Warga Negara Asing (WNA)
4. Lampiran 4 : Surat Permohonan dan Jaminan
5. Lampiran 5 : *Personal Insurance*
6. Lampiran 6 : *Medical Check up*
7. Lampiran 7 : Sertifikat Vaksin
8. Lampiran 8 : Persetujuan Visa
9. Lampiran 9 : *Passport*
10. Lampiran 10 : Tiket Penerbangan
11. Lampiran 11 : *Health Certificate*
12. Lampiran 12 : *Visa on Arrival*
13. Lampiran 13 : Pengawasan *EPO*
14. Lampiran 14 : Permohonan *EPO* Pengawasan Keberangkatan
15. Lampiran 15 : Stamp *EPO*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia (Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Kegiatan kapal asing tersebut di pelabuhan Indonesia yang terbuka untuk perdagangan luar negeri harus menunjuk agen umum (*General agent*) hal ini berarti perusahaan pelayaran asing tidak diperkenankan membuka cabangnya di pelabuhan-pelabuhan Indonesia khususnya untuk pelabuhan yang terbuka untuk perdagangan luar negeri (sesuai dengan SK Menhub No. KM 33 Tahun 2001 tentang Agen Umum). Kebijakan tersebut diambil adalah untuk melindungi perusahaan pelayaran nasional guna memberi peluang/kesempatan untuk memperoleh kelangsungan kegiatan perusahaan dan tambahan pendapatan dalam kegiatan pelayaran keagenan kapal asing.

Sehubungan dengan kegiatan perdagangan luar negeri/Internasional, (Ekspor dan Impor) pada umumnya di dominasi oleh kapal-kapal asing yang terbuka cukup luas. Untuk memanfaatkan peluang yang ada, PT. Gemalindo *Shipping* Batam ikut peran dalam penanganan keagenan kapal-kapal asing yang merupakan kegiatan-kegiatan angkutan laut dari Indonesia keluar negeri dan sebaliknya termasuk melanjutkan kunjungan antar pelabuhan di wilayah perairan Indonesia yang diselenggarakan perusahaan.

Sebagian besar kapal-kapal asing yang diageni oleh PT. Gemalindo *Shipping* Batam adalah kapal asing dengan *crew* kapal asing. Sebagaimana kita ketahui bahwa warga negara asing tidak dapat keluar, masuk dan tinggal di wilayah atau perairan Indonesia tanpa seizin pihak keimigrasian.

Imigrasi merupakan salah satu instansi pemerintah yang salah satu fungsi dan kegiatannya memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Pelayanan dalam hal ini memberikan segala perizinan keimigrasian berupa visa, izin masuk, izin masuk kembali *Multiple Exit RePermit* (MERP), izin keluar tidak kembali lagi / *Exit Permit Only* (EPO) , surat perjalanan Republik Indonesia (RI), tanda masuk dan

tanda keluar, surat keterangan dan perubahan keimigrasian. Tempat-tempat pelayanan keimigrasian, meliputi bidang atau sub bidang imigrasi pada perwakilan RI diluar negeri, diperjalanan dalam pesawat udara, maupun kapal laut, maupun tempat pemeriksaan imigrasi, bidang imigrasi pada kantor wilayah Kementerian Kehakiman dan Hak Asasi Manusia (HAM), serta Direktorat Jenderal Imigrasi. Terhadap orang asing, pelayanan dan pengawasan dibidang keimigrasian dilaksanakan berdasarkan prinsip selektif (*selective police*). Berdasarkan prinsip ini, maka orang asing yang dapat diberikan izin masuk ke Indonesia adalah:

1. Orang asing yang bermanfaat bagi kesejahteraan rakyat, bangsa dan Negara Republik Indonesia.
2. Tidak membahayakan keamanan dan ketertiban.
3. Tidak bermusuhan dengan rakyat maupun pemerintah Negara Republik Indonesia.

Untuk mewujudkan prinsip selektif, diperlukan kegiatan pengawasan terhadap orang asing masuk ke wilayah Indonesia, tetapi juga selama orang asing berada diwilayah Indonesia termasuk kegiatan – kegiatannya sebab terdapat orang asing yang keberadaannya diIndonesia merugikan kepentingan bangsa, seperti kasus – kasus penyalahgunaan izin tinggal, *over stay* imigran gelap dan lain sebagainya adalah salah satu pelanggaran keimigrasian yang bersifat transional. Pekerja asing sebagai *ship crew* (awak buah kapal atau anak buah kapal) banyak terdapat dalam kegiatan lalulintas transportasi laut Indonesia yang menambah kesibukan *ship agent* dalam mengurus keimigrasiannya.

Mengingat sangat pentingnya agen dalam pengurusan *crew* kapal asing yang masuk ataupun keluar perairan Indonesia, maka penulis membuat makalah Bagaimana Pelayanan Jasa Keagenan Dalam Proses *Sign On* Dan *Sign Off Crew* Oleh PT. Gemalindo Shipping Batam.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk menyajikan objek penulisan skripsi ini dengan judul :

**“ PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL TERHADAP KEGIATAN
PERGANTIAN *CREW* PADA MASA *COVID-19* PT. GEMALINDO
SHIPPING BATAM“.**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka dapat diidentifikasi permasalahan di PT. Gemalindo *Shipping* Batam, sebagai berikut :

1. *Crew* datang dengan visa yang tidak sesuai.
2. *Crew* datang tanpa sepengetahuan pihak agen.
3. Prosedur *crew sign on/off* belum terlaksana dengan baik.
4. Aturan proses *sign on/off* belum maksimal.
5. Sering terjadinya *misunderstanding* / kesalahpahaman antara *crew* dan agen disebabkan kendala dalam berbahasa.

C. Batasan Masalah

Dengan adanya 5 (lima) permasalahan maka dalam kesempatan ini penulis membatasi pembahasan masalah, yaitu :

1. Prosedur *crew sign on/off* belum terlaksana dengan baik.
2. Aturan proses *sign on/off* pada masa *covid-19* belum maksimal.

D. Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang dibahas adalah:

1. Mengapa prosedur *Crew Sign On* dan *Sign Off* belum terlaksana dengan baik oleh PT. Gemalindo *Shipping* Batam?
2. Mengapa aturan proses *Sign On* dan *Sign Off Crew* belum maksimal ?

E. Tujuan Dan Manfaat Penyusunan Skripsi

1. Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut :
 - a. Untuk mengetahui bagaimana prosedur penanganan *crew* kapal yang masuk ke perairan Indonesia pada PT. Gemalindo *Shipping* Batam.
 - b. Untuk mengetahui proses apa saja yang berlaku dalam proses *sign on* dan

sign off crew

- c. Untuk mengetahui kendala yang dihadapi dalam pengurusan *crew* kapal yang masuk ke perairan Indonesia.

2. Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini sebagai berikut :

a. Bagi Pembaca

- 1) Supaya pembaca mendapatkan informasi dan data serta sebagai masukan dan sumber inspirasi untuk mengevaluasi dalam menentukan kegiatan demi mencapai perubahan yang positif dan bermanfaat bagi pembaca.
- 2) Penulis berharap pembaca dapat memahami secara baik tentang proses betapa pentingnya jasa pelabuhan dalam kegiatan kapal.
- 3) Untuk menambah wawasan bagi para pembaca khususnya bagi taruna-taruni jurusan tentang jenis-jenis jasa pelabuhan serta wilayah khusus perdagangan bebas yang dimiliki Negara Indonesia.

b. Bagi Akademik

Dalam hal ini akademik akan memperoleh gambaran yang nyata tentang regulasi khusus yang di lakukan pada saat *Handover Crew* serta menambah referensi di akademik dan juga mendapatkan data tertulis yang lengkap mengenai perkembangan dunia pelayaran, perniagaan serta sebagai bahan informasi yang dapat diberikan taruna-taruni nantinya dan diharapkan Sebagai tambahan perbendaharaan pustaka dalam perpustakaan STIP Jakarta.

c. Bagi Penulis

- 1) Untuk menambah pengetahuan dan pengalaman sehingga bermanfaat dalam dunia kerja di masa depan.
- 2) Sebagai wadah bagi Taruna untuk menuangkan ide serta gagasan tentang hal yang telah dipelajari pada saat melaksanakan Prada.

- 3) Dengan menulis karya ilmiah, penulis akan merasakan kepuasan intelektual, yaitu satu kepuasan yang berkaitan dengan kemampuan untuk menyajikan satu pengetahuan dan diharapkan sebagai perluasan ilmu pengetahuan bagi Taruna dan Taruni STIP Jakarta.

F. Sistematika Penulisan Skripsi

Untuk memudahkan pemahaman mengikuti alur penyajian skripsi ini, maka penulis membaginya kedalam 5 (lima) bab, dimana sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan merupakan bab pertama dari karya tulis yang berisi jawaban apa dan mengapa penelitian itu perlu dilakukan. Bagian ini memberikan gambaran mengenai topik penelitian yang hendak disajikan. Oleh karena itu, pada bab pendahuluan memuat latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian dan sistematika penulisan.

Latar belakang adalah dasar atau titik tolak untuk memberikan pemahaman kepada pembaca atau pendengar mengenai apa yang ingin kita sampaikan.

Perumusan masalah merupakan salah satu tahap di antara sejumlah tahap penelitian yang memiliki kedudukan yang sangat penting dalam kegiatan penelitian. Tanpa perumusan masalah, suatu kegiatan penelitian akan menjadi sia-sia dan bahkan tidak akan membuahkan hasil apa-apa.

Tujuan terujung suatu penelitian adalah untuk merumuskan pertanyaan-pertanyaan dan menemukan jawaban-jawaban terhadap pertanyaan penelitian tersebut. Tujuan dapat beranak cabang yang mendorong penelitian lebih lanjut. Tidak satu orangpun mampu mengajukan semua pertanyaan, dan demikian pula tak seorangpun sanggup menemukan semua jawaban bahkan hanya untuk satu pertanyaan saja. Maka, kita perlu membatasi upaya penulis dengan cara membatasi tujuan penelitian.

Cara atau sistem untuk menyelesaikan penelitian agar dapat memperoleh suatu penyusunan dan pembahasan karya tulis yang sistematis, terarah.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini diuraikan tentang pengertian dan dasar teori-teori yang berasal dari buku-buku panduan, serta hal-hal pokok yang terdapat kerangka pemikiran teori-teori yang relevan dengan masalah yang diteliti dan juga hipotesis yang berupa gambaran hubungan masalah yang diangkat.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini berisi tentang jenis dan sumber data serta metode pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Sebelum melakukan penelitian, seorang peneliti biasanya telah memiliki dugaan berdasarkan teori yang ia gunakan, dugaan tersebut disebut dengan hipotesis. Untuk membuktikan hipotesis secara empiris, seorang peneliti membutuhkan pengumpulan data untuk diteliti secara lebih mendalam. Proses pengumpulan data ditentukan oleh variabel - variabel yang ada dalam hipotesis. Pengumpulan data dilakukan terhadap sampel yang telah ditentukan sebelumnya. Data adalah sesuatu yang belum memiliki arti bagi penerimanya dan masih membutuhkan adanya suatu pengolahan. Data bisa memiliki berbagai wujud, mulai dari gambar, suara, huruf, angka, bahasa, simbol, bahkan keadaan. Semua hal tersebut dapat disebut sebagai data asalkan dapat kita gunakan sebagai bahan untuk melihat lingkungan, obyek, kejadian, ataupun suatu konsep.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab

timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini penulis akan menyimpulkan hasil bahasan skripsi ini, yang berisi tentang jawaban yang telah ditemukan berdasarkan hasil analisis dan pembahasan serta saran yang mungkin bermanfaat bagi pihak PT. Gemalindo *Shipping* Batam serta pembaca skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Pada bab ini penulis menyampaikan beberapa pengertian yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas oleh penulis yang dikutip dari buku – buku yang sudah disusun oleh para ahli sebelumnya. Sehingga penulis dapat memaparkan pendapat – pendapat tersebut sebagai berikut :

1. Pengertian Istilah

a. Pengertian Proses

Menurut Soewarno (2016) Proses adalah urutan pelaksanaan atau kejadian yang terjadi secara alami atau didesain mungkin menggunakan waktu, ruang, keahlian atau sumber daya lainnya yang menghasilkan suatu hasil. Suatu proses mungkin dikenali oleh perubahan yang diciptakan terhadap sifat – sifat dari satu atau lebih objek di bawah pengaruhnya.

Definisi lain dari proses adalah serangkaian kegiatan yang saling terkait atau berinteraksi yang mengubah *input* menjadi *output*. Kegiatan ini memerlukan alokasi sumber daya seperti orang dan materi. *Input* dan *output* yang dimaksudkan mungkin tangible (seperti peralatan, bahan atau komponen) atau tidak berwujud (seperti energi atau informasi). *Output* juga dapat tidak diinginkan seperti limbah atau polusi.

Menurut Soewarno (2016), proses adalah sesuatu tuntutan perubahan dari suatu peristiwa perkembangan sesuatu yang dilakukan secara terus-menerus. Setiap proses yang berjalan selalu menghasilkan sesuatu. Hasil yang diciptakan tersebut bisa berupa hasil yang memang diinginkan atau hasil yang tidak diinginkan.

b. Pengertian Prosedur

Prosedur merupakan suatu proses, langkah-langkah atau tahapan-tahapan dari serangkaian kegiatan yang saling berhubungan satu dengan yang lainnya, prosedur juga biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu departemen di dalam perusahaan. Menurut Mulyadi (2015) prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam suatu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang. Dapat disimpulkan bahwa prosedur merupakan suatu urutan kegiatan klerikal yang biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang disusun untuk menjamin penanganan secara seragam terhadap transaksi perusahaan yang terjadi berulang-ulang. Pada umumnya pekerjaan klerikal terdiri dari penulisan, pemberian kode, perbandingan, penggandaan, pemilihan, perhitungan, dan pembuatan daftar (Cahya Purnomo, 2017).

Berikut prosedur pergantian *crew* kapal agar dapat memperlancar *crewing management*, yaitu :

- 1) Permintaan *crew* kapal kepada *ship owner*. Tahapan ini merupakan tahapan pertama dari pergantian *crew* dimana kapten kapal mengirimkan e-mail permintaan *sign off* kepada *ship owner* serta kepada perusahaan sebelum masa kontrak *crew* kapal yang bersangkutan berakhir. Hal ini bertujuan agar perusahaan bisa mempersiapkan *crew* kapal pengganti dengan baik dan sesuai kriteria yang diminta oleh Kapten dan *ship owner*.
- 2) Persiapan *crew* kapal Tahapan ini akan berjalan setelah perusahaan menerima *e-mail* (yang sudah disetujui oleh *ship owner*) dari kapal untuk permintaan pergantian *crew*. Setelah menerima *e-mail*, pihak

perusahaan langsung mencari *crew* kapal pengganti yang sesuai dengan permintaan dari *ship owner*.

- 3) Tahap pengiriman *crew personal data* (CPD) ke *ship owner*. Tahap selanjutnya adalah pengiriman CPD ke *ship owner*. Sebelum pengiriman, CPD dari *crew* kapal calon pengganti diketik ulang oleh *staff* perusahaan yang bertanggung jawab untuk pengisian aplikasi CPD tersebut dan dilakukan pengecekan ulang mengenai kevalidan dokumen dari *crew* kapal tersebut. Setelah selesai pengetikan, CPD berupa *soft copy* dan *hard copy* diserahkan kembali ke *Manager* sebagai penanggung jawab. Setelah itu, *soft file* CPD dikirim ke *ship owner* melalui *e-mail* dengan menyebutkan keterangan yang jelas seperti nama kapal, rencana jadwal pergantian *crew* dan menyampaikan hambatan mengenai *crew* tersebut.
- 4) Persiapan dan pengarsipan dokumen. Persiapan dokumen dijalankan setelah *crew* kapal pengganti yang dicalonkan oleh *recruiting manager* mendapatkan *approval* dari *ship owner*. Dokumen yang harus dipersiapkan untuk *sign on* berbeda-beda sesuai dengan jabatan dari *crew* kapal tersebut
- 5) Tahap pergantian *crew* atau *replacement crew*. Tahap ini merupakan tahap terakhir pada proses *replacement crews*, yaitu proses *sign on crews* pengganti dan *sign off crews* yang akan digantikan. *Crews* yang akan *sign on* yang sudah diberitahukan jadwal keberangkatan beberapa hari sebelum jadwal keberangkatan, harus berada di perusahaan lima jam sebelum keberangkatan.

2. Pengertian *Sign On*

Menurut Fakhrian (2017), *Sign On* adalah Pelaut yang akan bekerja diatas kapal diwajibkan untuk melapor kepada pejabat yang berwenang, yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan tanggal serta tempat naik kapal yang akan dicatat dalam buku pelaut yang bersangkutan dengan melengkapi persyaratan *sign on* sebagai berikut:

- a. Surat pendukung dari perusahaan.
- b. Paspur yang masih berlaku.
- c. Buku pelaut yang masih berlaku.
- d. Visa yang masih berlaku untuk WNA.

Sebelum *crew* dapat melakukan *sign on* atau naik ke atas kapal, awak kapal yang akan bekerja diatas kapal harus melalui langkah langkah berikut:

- a. Mengurus pengumpulan dokumen (ijazah laut atau *certificate of competency* dan Sertifikat Keahlian Pelaut atau *certificate of proficiency*) sesuai dengan jabatan dan jenis kapal serta dokumen pribadi seperti *passport*, KTP dan lain sebagainya.
- b. Mengurus sertifikat pre sailing *health certificate* atau *medical check up* dari rumah sakit yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran dan diijinkan oleh pejabat yang berwenang.
- c. Mengumpulkan buku pelaut atau *seaman book* yang akan digunakan sebagai buku identitas pelaut yang berisi data pribadi, masa layar dan perijinan *sign on* maupun *sign off* kapal.
- d. Menandatangani surat kontrak pelaut atau Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang akan disyahkan oleh Syahbandar. Perjanjian Kerja Laut (PKL) adalah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dengan seorang *crew* kapal dipihak lain, untuk melaksanakan setiap kewajiban dan mendapatkan hak masing- masing dari yang tertera didalam Perjanjian Kerja Laut (PKL).
- e. *Standby*, adalah situasi yang dialami pelaut ketika sudah mengetahui tanggal *sign on* namun masih menunggu hari keberangkatan.

3. Pengertian *Sign Off*

Menurut Firmansyah (2021: 11), *Sign Off* adalah Pelaut yang akan dipindahkan ke kapal lain atau telah menyelesaikan masa kontrak yang ada pada PKL (Perjanjian Kerja Laut) dan hubungan kerja berakhir karena masa kontrak telah habis akan mendapatkan catatan Nahkoda mengenai *konduite* pelaut selama *on board*, diwajibkan untuk melapor kepada pejabat yang berwenang yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan. Berikut adalah persyaratan *sign off*:

- a. Surat pendukung dari perusahaan.
- b. Buku pelaut yang masih berlaku, yang telah diisi dan ditandatangani kapten atau master kapal pada halaman *sign off*.

Sign off adalah proses turunnya awak kapal yang disebabkan oleh berbagai hal. Sebelum *crew* melakukan *sign off* atau turun dari atas kapal, terlebih dahulu harus melalui sebuah proses sebagai berikut:

- a. Nahkoda dan *crew* di kapal berkoordinasi dengan kantor tentang rencana pergantian *crew* yang harus segera dilakukan sesuai *crew rolling plan*.
- b. Setelah turun dari kapal *crew* melapor kepada pejabat yang berwenang, yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan tanggal, tempat turun kapal, masa layar, dan perpanjangan atau pergantian buku pelaut jika buku pelaut sudah

expired, rusak dan halaman penuh. Semua hal tersebut akan dicatat dalam buku pelaut.

Penyebab terjadinya *sign off* dari atas kapal disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain adalah:

- a. Cuti. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Nomor 7, Tahun 2000, Bagian 4, Pasal 24 Ayat (1) disebutkan bahwa “setiap awak kapal berhak mendapatkan cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 tahun bekerja”. Ayat (2), awak kapal yang mendapatkan hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti tersebut.
- b. Atas Permintaan Sendiri. Banyak para karyawan mengambil cuti dengan jadwal yang berbeda-beda, pengajuan cuti harus disesuaikan dengan prosedur yang ada dalam perusahaan tersebut. Pelaut mengajukan permohonan *sign off* atas permintaan sendiri karena biasanya tidak nyaman, mempunyai masalah di atas kapal, ada kepentingan pribadi dan lain-lain.
- c. Menunggu penempatan dan *standby*. Dalam suatu perusahaan pelayaran pengaturan *crew* kapal harus 17 diperhatikan karena seringkali terjadi penyesuaian *crew* sesuai spesifikasi kapal. Dalam proses perpindahan *crew* dari kapal satu menuju kapal yang lain tentu harus melalui *sign of* dan *sign on* terlebih dahulu sesuai peraturan.
- d. Sakit. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000, Tentang Kelautan, Bagian 4, Pasal 28, Ayat (1), ”pengusaha angkutan di perairan wajib menanggung biaya perawatan dan pengobatan bagi awak kapal yang sakit atau cidera selama berada di atas kapal. ” Ayat (2), “awak kapal yang sakit atau cidera akibat kecelakaan sehingga tidak dapat bekerja atau harus dirawat, pengusaha angkutan di perairan selain wajib membiayai perawatan dan pengobatan juga wajib membayar gaji penuh jika awak kapal tetap berada atau dirawat di kapal. ” Ayat (4),” bila awak kapal diturunkan dan dirawat di luar negeri, biaya pemulangan kembali ke tempat domisilinya akan ditanggung penuh oleh perusahaan.” Jadi ketika pelaut mengalami gangguan kesehatan selama masa kontrak kerja di atas kapal, maka perusahaan wajib mengizinkan pelaut untuk *sign off* dan menanggung segala

biaya medis yang dikeluarkan sesuai klasifikasi penyebab dan jenis penyakitnya.

- e. Habis masa kontrak, dan sebagainya. Di dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL) terdapat kesepakatan antara perusahaan dan pelaut yang disahkan oleh pejabat yang berwenang yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. Salah satu kesepakatan yang ada didalamnya adalah tanggal *sign on* dan *sign off*. Ketika hari *sign off* tiba maka pelaut sudah memenuhi masa layar pada kontrak dan diperbolehkan turun dari kapal.
- f. Pemeriksaan kesehatan sampai mendapatkan surat sehat. Jika *crew* kapal mengalami sakit, kecelakaan kerja atau meninggal dunia maka *crew* kapal diperbolehkan *sign off* atau turun dari kapal untuk mendapatkan jaminan medis sebagai bentuk tanggung jawab dari perusahaan tersebut .
- g. Mengikuti pendidikan dan pelatihan. Seorang pelaut jika ingin memiliki jabatan yang lebih tinggi di atas kapal harus mengikuti pendidikan untuk mendapat ijazah yang lebih tinggi tingkatannya. Pelaut juga harus melakukan revalidasi atas semua sertifikat keterampilan pelaut yang dia miliki. Untuk melaksanakan semua hal tersebut dia harus *sign off* terlebih dahulu dari atas kapal.

4. Pengertian Pandemi Covid-19

Menurut Wahyu (2020: 3) Coronavirus adalah keluarga besra virus yang menyebabkan penyakit mulai dari gejala ringan sampai berat. Ada setidaknya dua jenis coronavirus yang diketahui menyebabkan penyakit yang dapat menimbulkan gejala berat seperti Middle East Respiratory Syndrome (MERS) dan Severe Acute Respiratory Syndrome (SARS). Coronavirus Diseases 2019 (Covid -19) adalah penyakit jenis baru yang belum pernah diidentifikasi sebelumnya pada manusia. Tanda dan gejala umum infeksi Covid – 19 antara lain gejala gangguan pernapasaan akut seperti demam, batuk, dan sesak nafas. Masa inkubasi rata – rata 5 – 6 hari dengan masa inkubasi terpanjang 14 hari. Menurut Yuzar (2020: 17) Penyakit Covid – 19 adalah penyakit menular yang disebabkan oleh SARS-CoV-2, salah satu jenis coronavirus. Penyakit ini mengakibatkan pandemi coronavirus 2019–2020.

Penderita Covid – 19 dapat mengalami demam, batuk kering, dan kesulitan bernapas. Sakit tenggorokan, pilek, atau bersin-bersin lebih jarang ditemukan. Pada penderita yang paling rentan, penyakit ini dapat berujung pada pneumonia dan kegagalan multiorgan. Menurut Ausrianti (2020: 69) Virus Corona atau severe acute respiratory syndrome coronavirus 2 (SARS-CoV-2) adalah virus yang menyerang sistem pernapasan. Penyakit karena infeksi virus ini disebut Covid – 19. Virus Corona bisa menyebabkan gangguan pada sistem pernapasan, pneumonia akut, sampai kematian. Severe acute respiratory syndrome coronavirus 2 (SARS-CoV-2) yang lebih dikenal dengan nama virus corona adalah jenis baru dari coronavirus yang menular ke manusia. Virus ini bisa menyerang siapa saja, baik bayi, anak – anak, orang dewasa, lansia, ibu hamil, maupun ibu menyusui. Dari sumber di atas, dapat disimpulkan bahwa virus Covid – 19 adalah penyakit menular yang disebabkan oleh jenis coronavirus yang baru ditemukan. Virus baru dan penyakit yang tidak dikenal ini sebelumnya merupakan wabah penyakit di Wuhan, Tiongkok pada bulan Desember 17 2019. Sedangkan sekarang ini Covid – 19 menjadi sebuah pandemi yang terjadi di berbagai negara di seluruh dunia.

5. Pengertian Penanganan *Crew* Kapal Asing Yang Berada Di Wilayah Perairan Indonesia

Dalam menangani kegiatan penanganan *crew* kapal asing yang dilakukan oleh PT. Gemalindo *Shipping* Batam relatif banyak, maka dalam pembahasan kali ini penulis ingin memperjelas proses menangani *crew* kapal asing yang masuk dan keluar wilayah perairan Indonesia agar pembaca dapat lebih jelas memahami isi pembahasan dari karya tulis ini, maka penulis mencoba menjabarkan tentang pengertian *crew* asing yang bekerja di atas kapal yang berada di wilayah perairan Indonesia. *Crew* kapal asing adalah orang asing yang bekerja atau di pekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam *crew list*. Pada karya tulis ini penulis menjelaskan orang asing yang masuk ke wilayah perairan Indonesia dengan tujuan bekerja di atas kapal

yang berada di wilayah perairan Indonesia.

Yang dimaksud penanganan *crew* asing adalah memberikan pelayanan didalam mengurus dokumen ijin keimigrasian di instansi imigrasi, penyediaan fasilitas hotel, tiket kembali ke negara asal maupun fasilitas rumah sakit apabila ada *crew* yang sakit dan pelayanan akomodasi transportasi.

Adapun syarat – syarat ijin masuk ke wilayah Indonesia antara lain:

- a. Memiliki dokumen perjalanan yang valid dan sah (Masa berlaku yang tertera didalam paspor tidak boleh kurang dari 6 bulan).
- b. Tidak termasuk dalam daftar pencekalan untuk masuk di wilayah Perairan Indonesia (Buronan atau seseorang yang mempunyai masalah hukum di Negara asalnya dan tidak diperkenankan untuk keluar dari Negara tersebut).
- c. Keterangan jaminan tersedianya biaya hidup selama di Indonesia (Ijin tinggal maupun singgah).
- d. Memegang VISA yang sesuai dengan tujuan tinggal di Indonesia (Visa kunjungan sebagai wisatawan/turis selama di Indonesia tidak diperkenankan digunakan untuk bekerja di Indonesia).

6. Pengertian Awak Kapal

Menurut Undang - Undang RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40, “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari Kapten sampai Mess boy adalah awak kapal. Dalam ayat 41 disebutkan bahwa “Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan pada ayat 42 Nahkoda cukup diistimewakan oleh Undang-Undang Negara yang berbunyi, “Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nahkoda”. Jabatan diatas kapal dibagi dua yaitu Perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK) :

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

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *crew* atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua bagian kedudukannya itu perwira kapal dan Anak Buah Kapal (Kurniawan, 2017).

B. Teori

1. Pergantian

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2014), ada perusahaan pelayaran yang menganut sistem pengawakan sebagai laut tetap, seperti umumnya di Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Namun banyak perusahaan yang menganut sistem pengawakan secara kontrak seperti umumnya pada perusahaan swasta. Khusus untuk perusahaan swasta yang menganut pegawai tetap, perlu dipikirkan adanya ABK dan Nakhoda cadangan di darat yang jumlahnya kurang lebih 25-50% aktif, tergantung besarnya perusahaan, sebagai cadangan untuk pengganti (mutasi naik atau turun), ABK cuti, sakit, pendidikan, dan sebagainya.

- a. Syarat untuk dapat bekerja di kapal adalah memiliki:
 - 1) Sertifikat Keahlian Pelaut dan Sertifikat Ketrampilan Pelaut.
 - 2) Sijil Awak Kapal.
 - 3) Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dengan awak disahkan oleh syahbandar.
 - 4) Sertifikat Kesehatan Pra Berlayar
 - 5) Buku Pelaut.
- b. Terjadinya pergantian awak kapal di atas kapal (mutasi naik turun) disebabkan beberapa kemungkinan, yaitu :

- 1) Cuti.
- 2) Atas Permintaan Sendiri.
- 3) Menunggu penempatan dan *Standby*.
- 4) Sakit.
- 5) Habis masa kontrak, dan sebagainya.
- 6) Pemeriksaan kesehatan sampai mendapatkan surat sehat.
- 7) Mengikuti diklat kepelautan.
- 8) Mengurus surat-surat yang habis masa berlakunya atau revalidasi (*passport*, buku pelaut, sertifikat keterampilan, dan sebagainya).

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa *replacement* atau pergantian *crew* merupakan salah satu kegiatan paling penting pada perusahaan *crew manning agency* dikarenakan *crew* kapal memiliki batasan waktu dalam satu kontrak kerja di atas kapal. Kegiatan tersebut memerlukan perhatian khusus dalam perusahaan *crew manning agency* karena melibatkan banyak pihak, yaitu *ship owner*, Nahkoda (sebagai perwakilan dari kapal) dan *crew* kapal yang akan digantikan ataupun yang akan menggantikannya (Nur Rohmah, et all 2017).

2. Dokumen

Menurut Cahya Purnomo (2017), dalam proses pergantian *crew* kapal ada beberapa hal yang harus di perlakukan guna menunjang jalannya proses pergantian maka adanya beberapa hal yang harus diperlukan guna untuk menunjang jalanya proses pergantian *crew* maka perlu adanya beberapa dokumen-dokumen yang diperlukan.

Berikut ini adalah beberapa dokumen yang diperlukan dalam pergantian *crew* kapal :

a. *Sign on / off passport*

Yaitu pengesahan oleh pejabat imigrasi bahwa *crew* tersebut naik atau turun dari kapal. Persyaratan yang diperlukan adalah surat permohonan dari agen untuk Kabid Imigrasi dan *passport crew* yang akan di *on / off*.

b. *Sign on / off* buku pelaut

Adalah pengesahan yang dilakukan oleh pejabat syahbandar yang menyatakan bahwa *crew* tersebut bekerja atau berhenti di kapal. Persyaratan yang diperlukan yaitu surat permohonan dari agen untuk Syahbandar dan buku pelaut.

c. Perjanjian Kerja Laut (PKL) Adalah perjanjian kerja antara *crew* kapal dengan perusahaan pemilik kapal. Dokumen yang diperlukan dalam pembuatan PKL adalah : surat permohonan dari agen, ijazah & *endorsement*, sertifikat *online* (untuk mengecek keaslian ijazah), buku pelaut.

d. Sijil awak kapal Adalah buku yang digunakan untuk penyijilan semua *crew* yang ada di kapal. Persyaratan pengajuan penyijilan adalah : surat permohonan dari agen untuk Syahbandar dan buku sijil.

e. Daftar perwira kapal Adalah susunan perwira kapal mulai dari nakhoda sampai dengan Mualim IV. Dukumen yang diperlukan adalah :

- 1) Surat permohonan dari agen untuk Syahbandar,
- 2) SK Perwira lama,
- 3) *Certificate of competency & endorsement*,
- 4) Sertifikat online,
- 5) Buku sijil.

3. Aturan - Aturan pertukaran Awak kapal

a. Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan Pasal 80

- 1) Kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 meliputi:

- a) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan;
 - b) Keselamatan dan keamanan pelayaran; dan/atau
 - c) Kepabeanan;
 - d) Keimigrasian;
 - e) Kekarantinaan.
- 2) Selain kegiatan pemerintahan di pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdapat kegiatan pemerintahan lainnya yang keberadaannya bersifat tidak tetap.
 - 3) Pengaturan dan pembinaan, pengendalian, Dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan.
 - 4) Fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf b dilaksanakan oleh Syahbandar. kepabeanan, keimigrasian, dan kekarantinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, huruf d, dan huruf e dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 1200) ; Pasal 13

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

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

C. Kerangka Pemikiran

Sugiyono, (2014:128) mengatakan bahwa kerangka pemikiran merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah penting.

Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai masalah ini. Kerangka pemikiran sendiri merupakan suatu konsepsi yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran

terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai masalah skripsi ini yaitu :

“PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL TERHADAP KEGIATAN PERGANTIAN CREW PADA MASA COVID 19 PT. GEMALINDO SHIPPING BATAM”

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat di PT. Gemalindo *Shipping* Batam selama 3 bulan (01 Agustus 2021 sampai dengan 31 Oktober 2021).

2. Tempat Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian tersebut, adalah pada perusahaan pelayaran PT. Gemalindo *Shipping* Batam.

Tempat kedudukan Formal :

Nama : PT. Gemalindo Shipping Batam

Alamat : JL. Duyung Complex Orchid Cent Blok B-26 Batam

Telepon : 62-778-459491

Fax : 62-778-429440

Website : www.gemalindo.com

B. Metode Pendekatan

Pendekatan Penelitian Kualitatif

Menurut Sugiyono (2013 : 2) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Pada penelitian ini, pendekatan yang digunakan kualitatif deskriptif. Metode kualitatif adalah langkah-langkah penelitian sosial untuk mendapatkan data deskriptif berupa kata-kata dan gambar. Pendekatan kualitatif adalah penelitian yang menampilkan prosedur penilaian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau

lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Dalam hal ini, peneliti menafsirkan dan menjelaskan data-data yang didapat peneliti dari wawancara, observasi, dokumentasi, sehingga mendapatkan jawaban permasalahan dengan rinci dan jelas.

Menurut Sugiyono (2017:9), metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivisme* digunakan atau interpretif, digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai *instrument* kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, data yang diperoleh cenderung data kualitatif, analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif bersifat untuk memahami makna, memahami keunikan, mengkonstruksi fenomena, dan menemukan hipotesis.

Menurut Creswell (2016) penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah individu atau sekelompok orang yang berasal dari masalah sosial. Penelitian kualitatif secara umum dapat digunakan untuk penelitian tentang kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, konsep atau fenomena, masalah sosial, dan lain-lain. Salah satu alasan mengapa menggunakan pendekatan kualitatif adalah pengalaman peneliti dimana metode ini dapat menemukan dan memahami apa yang tersembunyi dibalik fenomena yang kadangkala merupakan suatu yang sulit untuk dipahami.

C. Jenis Dan Sumber Data

Proses penulisan merupakan usaha pendalaman ilmu pengetahuan. Kegiatan penulisan secara umum dilakukan bermula berangkat dari suatu Ilmu pengetahuan yang sudah ada. Didalam mendapatkan masalah penulisan, seorang penulisan dituntut melakukan kegiatan mencari dan menemukan masalah penelitian.

1. Jenis Data

a. Metode Kuantitatif

Adalah metode yang dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah disiapkan.

b. Metode Kualitatif

Adalah metode yang sering disebut metode penelitian naturalistik karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (*natural setting*) awalnya metode ini lebih banyak digunakan untuk penelitian bidang antropologi budaya atau biasa disebut metode kualitatif, karena data yang terkumpul dan analisisnya lebih bersifat kualitatif.

2. Sumber Data

Sumber data adalah subjek darimana asal data penelitian itu diperoleh, baik melalui wawancara terhadap responden untuk mengumpulkan datanya.

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari informan penulisan yang diperoleh melalui wawancara dengan menggunakan alat bantu seperti wawancara.

b. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang diambil secara tidak langsung dari sumber data. Data sekunder dalam penulisan ini yaitu data yang diperoleh melalui studi dokumentasi, buku-buku, surat kabar, makalah, arsip dan dokumen-dokumen lainnya yang berhubungan dengan pembinaan pegawai fungsional.

D. Metode Pengumpulan Data

Dalam penyusunan skripsi dalam hal ini, memperoleh informasi adalah satu hal yang sangat vital. Penulis melakukan upaya pengumpulan data dengan 2 (dua) cara, yaitu metode penulisan kepustakaan dan metode penelitian lapangan.

1. Metode Penulisan Kepustakaan (*Library Research*).

Penulisan Kepustakaan adalah upaya memperoleh informasi terkait suatu penulisan dengan cara mengumpulkan materi melalui literatur tertulis baik itu buku, majalah, jurnal, media cetak, dan lain sebagainya. Tujuannya adalah sebagai landasan bagi penulis untuk menentukan topik - topik yang relevan

dengan permasalahan yang diteliti sekaligus memperkaya perbendaharaan ilmu agar penelitian tetap berjalan sesuai koridornya.

2. Metode Penulisan Lapangan (*Field Research*).

Penulisan Lapangan dilakukan di PT. Gemalindo *Shipping* Batam. Penulisterjun ke lapangan langsung agar dapat memperoleh pengalaman belajar yang nyata dan menemukan hubungan-hubungan ilmu yang telah dipelajari di kampus dengan kenyataan sebenarnya. Adapun beberapa teknik pengumpulan data melalui penelitian lapangan ialah:

a. Tinjauan Langsung atau *Observasi*.

Observasi adalah kegiatan meninjau suatu kegiatan di tempat tertentu secara cermat dan teliti dengan tujuan untuk memperoleh pengetahuan dan bahan kajian. Penulis melakukan *observasi* di PT. Gemalindo *Shipping* Batam selaku Divisi Operasional pelabuhan Batu Ampar di PT. Gemalindo *Shipping* Batam yang di laksanakan pada tanggal 01 Agustus 2021 – 30 Oktober 2021. Selain mengumpulkan data secara mandiri, penulis juga memperoleh informasi melalui pihak-pihak yang terkait dengan kepengurusan Kapal di PT. Gemalindo *Shipping* Batam serta para agen dari perusahaan pelayaran di Batam. Hal ini penulis lakukan agar memperoleh transfer ilmu dari pakar-pakar yang sangat berpengalaman di bidangnya.

b. Wawancara (Interview)

Merupakan pengumpulan data melalui wawancara langsung dengan karyawan atau petugas yang bersangkutan. Wawancara dilakukan dengan pihak yang berhubungan dengan kegiatan *Crew Change*, diantaranya seperti staff keimigrasian, staff KKP beserta karyawan PT. Gemalindo *Shipping* Batam.

c. Survei

Survei merupakan suatu metode pengumpulan data yang lebih banyak digunakan untuk pemecahan-pemecahan masalah yang berkaitan dengan perumusan kebijakan dan bukan untuk pengembangan suatu permasalahan.

d. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu, dokumen bisa berbentuk tulisan atau gambar. Pengumpulan data oleh penulis dari

dokumen-dokumen yang ada dalam proses kepengurusan Agen Pelayaran milik PT. Gemalindo *Shipping* Batam.

E. Teknik Analisis Data

Penulis menggunakan Teknik analisis deskriptif kualitatif di dalam menganalisa, Menurut **Sugiono (2016:9)**, metode deskriptif kualitatif adalah metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat postpositivisme digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen)

dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci Teknik pengumpulan data dilakukan secara trigulasi (gabungan) analisis data bersifat innduktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi. Penelitian deskriptif kualitatif bertujuan untuk menggambarkan, menerangkan, menjelaskan dan menjawab secara lebih rinci permasalahan yang akan diteliti dengan mempelajari semaksimal mungkin seorang individu, suatu kelompok atau kejadian.

Dalam penelitian kualitatif manusia merupakan instrumen penelitian dan hasil penulisannya yang berupa kata-kata atau pernyataan yang sesuai dengan keadaan sebenarnya. Dimana penulis mencoba untuk menggambarkan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari proses Prosedur crew sign on/off dan aturan selama covid-19 seperti karantina *crew* sebelum join ke kapal, melakukan *test PCR* dan *health certificate* yang pengawasannya dilakukan oleh pihak karantina Kesehatan. Selain itu penulis mencoba memberikan pemecahan masalah untuk setiap factor penghambat serta memberikan saran-saran yang baik didasarkan atas teori yang ada maupun pengetahuan yang didapatkan penulis dari staff keimigrasian, staff KKP beserta karyawan PT. Gemalindo *Shipping* Batam. Dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan 3 macam metode analisi data yaitu :

1. Reduksi data

Reduksi data dapat didefinisikan sebagai proses pemilihan, pemusatan, perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis dilapangan.

2. Penyajian data

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya

penarikan kesimpulan dan mengambil suatu Tindakan.

3. Menarik kesimpulan

Menarik kesimpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai temuan data yang diperoleh selama proses penelitian berlangsung.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

Dalam bab ini penulis akan membahas tentang permasalahan atau fakta yang terjadi dan menguraikan sebagian dari masalah yang penulis alami pada saat melaksanakan Praktek Darat. Adapun untuk memudahkan penelitian, penulis akan menyampaikan deskripsi data, antara lain:

1. Profil Perusahaan

PT. Gemalindo *Shipping* berdiri pada tahun 1993 yang dipimpin oleh bapak H. Zulkifli Amura yang beralamat di Jl. Duyung Complek Orchid Centre Block B-26 Batam.

PT. Gemalindo *Shipping* bergerak dalam bidang Angkutan Laut , keagenan Kapal, Stevedoring & Cargodoring, Exsport & Impor, Layanan Penyimpanan, Pemilik Kapal, Operator Kapal dan Keagenan Pesawat. Dimana PT. Gemalindo *Shipping* terdiri dari beberapa perusahaan yang merupakan cabang atau anak dari perusahaan PT. Gemalindo *Shipping* dan semua itu digabungkan menjadi grup yang bernama Amura Groub yang terdiri dari perusahaan dengan bidang yang lain:

- a. PT. Gemalindo *Shipping* yang bergerak dibidang angkutan laut, pemilik kapal dan operator kapal.
- b. PT. Aldino *Shipping Lines* yang bergerak dibidang keagenan kapal dan Export & Import.
- c. PT. Gemalindo Andalan Prima yang bergerak dibidang Stevedoring & Cargodoring atau Bongkar Muat Barang.
- d. PT. Gemalindo Airsuport yang bergerak dibidang keagenan pesawat dan semua keperluan pesawat dan barang.

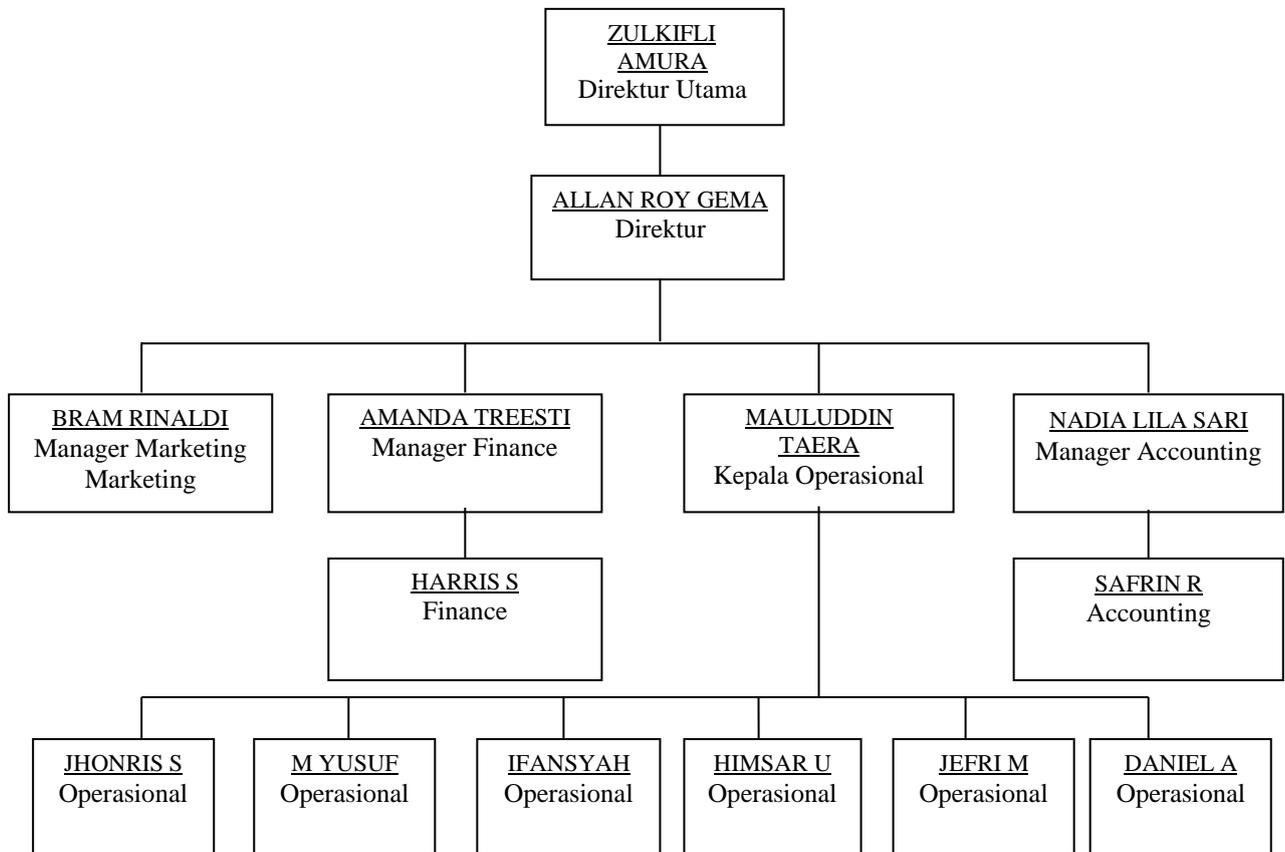
PT. Gemalindo *Shipping* dimana juga melayani kedatangan dan keberangkatan kapal baik kapal sandar maupun kapal labuh di perairan Batam dan bergerak dalam bidang jasa angkutan laut dimana juga menyediakan layanan jasa Assit Kapal (penundaan) dan PT. Gemalindo *Shipping* umumnya mengageni Kapal *Supply* yang dimana biasanya kapal supply sandar atau tambat di pelabuhan Batam untuk *stand by* atau *waiting order* yang jenis pelayarannya dalam negeri maupun luar negeri.

Adapun Jenis layanan yang dibutuhkan oleh Kapal *Supply* di Batam yaitu:

1. Penyediaan Barang Untuk Keperluan *Repair* (perawatan kapal)
2. *Supply* Makanan dan Air Bersih
3. Penyediaan Bunker kapal
4. *Crew change*
5. Perpanjangan Sertifikat Kapal
6. Bongkar Muat Barang

Semua Layanan tersebut atas permintaan *Owner* Kapal yang dibutuhkan oleh kapal maupun *Crew* kapal untuk kelancaran kegiatan diatas kapal,keperluan *Docking* dan keamanan dalam berlayar diperairan maka dengan itu PT.Gemalindo *Shipping* Batam harus dituntut untuk dapat melaksanakan semua keperluan atas permintaan pelayanan jasa keagenan kapal.

2. Struktur Organisasi PT. Gemalindo Shipping



Bagan 4.1

(Sumber: PT. Gemalindo Shipping)

3. Uraian Tugas dari Perusahaan

a. Direktur

Tugas wewenang dan tanggung jawab pimpinan perusahaan adalah sebagai berikut :

- 1) Memelihara dan mengawasi perusahaan.
- 2) Bertanggung jawab dalam memimpin dan membina perusahaan secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan.
- 3) Bertanggung jawab terhadap keuntungan dan kerugian perusahaan.
- 4) Memperhatikan karyawan untuk kesejahteraannya.

b. Direktur Marketing

- 1) Mencari pelanggan agar mau menggunakan jasa keagenan kapal.
- 2) Merencanakan strategi promosi.
- 3) Menetapkan harga yang bersaing.
- 4) Mengatur kerja sama antar perusahaan lain.

c. Kepala Operasional

- 1) Mengawasi pemasukkan dan pengeluaran operasional di perusahaan
- 2) Melakukan pengaturan administrasi keuangan untuk keperluan operasional.
- 3) Mengatur kinerja karyawan dibawahnya.
- 4) Menyelesaikan permasalahan yang terjadi jika tidak bisa diselesaikan oleh petugas operasional.
- 5) Mengawasi kegiatan operasional perusahaan.

d. Keuangan

- 1) Melakukan pembayaran gaji karyawan.
- 2) Menyusun dan membuat surat-surat yang berhubungan dengan perbankan.
- 3) Membuat *invoice* atau tagihan selama kapal ada di pelabuhan.
- 4) Menghitung pengeluaran dan pemasukan pada perusahaan
- 5) Membayar semua Iuran untuk karyawan dan jaminan keselamatan karyawan berupa BPJS

e. Operasional Lapangan

- 1) Melaksanakan kinerja lapangan.
- 2) Membina dan menjaga hubungan baik dengan pengguna jasa lainnya.
- 3) Meningkatkan pelayanan dan kegiatan usaha untuk menambah keagenan kapal.
- 4) Mengatur dan mengkoordinir setiap pergerakan kapal.

- 5) Memberitahu keperluan dan permintaan kapal demi kepuasan pelanggan.
- 6) Mempersiapkan semua yang berhubungan dengan kedatangan dan keberangkatan kapal.
- 7) Mengurus izin bunker kapal.
- 8) Mengurus perpanjangan sertifikat kapal.
- 9) Memonitor pergerakan kapal.
- 10) Mengurus *clearance in* dan *clearance out* kapal.
- 11) Mengurus dokumen yang diperlukan oleh kapal.
- 12) Membuat laporan bulanan kapal.

B. Analisis Data

1. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik- karakteristik dari pegawai dan customer yang terpilih menjadi responden berkaitan dengan objek penelitian. Penggolongan terhadap pegawai dan customer didasarkan pada jenis kelamin. Dari penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden. Penggolongan tersebut akan disajikan dalam tabel masing- masing berikut ini:

Tabel 4.1
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1	Laki-laki	10	76.9%
2	Perempuan	3	23.1%
Total		13	100 %

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

2. Prosedur *Sign On* Dan *Sign Off Crew* belum terlaksana dengan baik pada PT. Gemalindo Shipping Batam

Pengertian Penanganan *Crew* Kapal Asing Yang Berada Di Wilayah Perairan Indonesia Dalam menangani kegiatan penanganan *crew* kapal asing yang di lakukan oleh PT. Gemalindo *Shipping* Batam relatif banyak, maka dalam pembahasan kali ini penulis ingin memperjelas proses menangani *crew* kapal asing yang masuk dan keluar wilayah perairan Indonesia agar pembaca dapat lebih jelas memahami isi pembahasan dari karya tulis ini, maka penulis mencoba menjabarkan tentang pengertian *crew* asing yang bekerja di atas kapal yang berada di wilayah perairan Indonesia. *Crew* kapal asing adalah orang asing yang bekerja atau di pekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukantugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam *crew list*. Pada karya tulis ini penulis menjelaskan orang asing yang masuk ke wilayah perairan Indonesia dengan tujuan bekerja di atas kapal yang berada di wilayah perairan Indonesia.

Yang dimaksud penanganan *crew* asing adalah memberikan pelayanan didalam mengurus dokumen ijin keimigrasian di instansi imigrasi, penyediaan fasilitas hotel, tiket kembali ke negara asal maupun fasilitas rumah sakit apabila ada *crew* yang sakit dan pelayanan akomodasi transportasi.

Adapun syarat – syarat ijin masuk ke wilayah Indonesia antara lain:

- a. Memiliki dokumen perjalanan yang *valid* dan sah (Masa berlaku yang tertera didalam pasportidak boleh kurang dari 6 bulan).

- b. Tidak termasuk dalam daftar pencekalan untuk masuk di wilayah Perairan Indonesia (Buronan atau seseorang yang mempunyai masalah hukum di Negara asalnya dan tidak diperkenankan untuk keluar dari Negara tersebut).
- c. Keterangan jaminan tersedianya biaya hidup selama di Indonesia (Ijin tinggal maupun singgah).
- d. Memegang VISA yang sesuai dengan tujuan tinggal di Indonesia (Visa kunjungan sebagai wisatawan/turis selama di Indonesia tidak diperkenankan digunakan untuk bekerja di Indonesia).
- e. Terbebas dari paparan virus *covid-19* dan telah di uji menggunakan *Swab PCR-Test yang valid*.

Jika syarat-syarat di atas telah terpenuhi maka akan dilanjutkan prosesnya, antara lain :

a. Proses Kedatangan Crew Kapal (*Sign On*)

Proses penanganan kedatangan *crew* kapal yang akan bergabung atau yang akan *join* ke kapal antara lain :

- 1) Penjemputan *crew* kapal di bandara oleh agen.
- 2) Mengantar *crew* ke kapal untuk karantina selama 7 hari di hotel.
- 3) Selama 2 hari karantina di hotel *crew* akan melaksanakan untuk PCR ke-1.
- 4) Setelah hari ke 6 *crew* kapal akan melaksanakan PCR ke 2 yang diawasi oleh pihak karantina pelabuhan.
- 5) Hari ke 7 nya *crew* yang hasil PCR nya negatif dapat bergabung ke kapal dengan melaksanakan *Health Certificate* di Kantor Karantina Pelabuhan (KKP).
- 6) Setelah melaksanakan *Health Certificate* *crew* dapat bergabung di kapal.
- 7) Setelah *crew* bergabung paspor yang dipegang agen segera di bawa ke imigrasi untuk di cap *join vessel*.

b. Proses Keberangkatan *Crew* kapal (*Sign Off*)

Proses penanganan keberangkatan *crew* kapal yang akan pulang ke Negara nya masing-masing atau keberangkatan *crew* kapal yang sudah berakhir masa kerjanya di kapal :

- 1) Pengawasan PCR-1 bagi *crew* yang akan *sign off*.
- 2) PCR-2 dilaksanakan setelah *crew* kapal PCR-1 karantina selama 5 hari diatas kapal (jikalau *all crew sign off*), dihotel (jikalau beberapa *crew sign off*). Setelah karantina ke 5, hari ke 6 dilaksanakan PCR- 2 dengan diawasi oleh petugas karantina pelabuhan.
- 3) Pengurusan *EPO crew* bagi *crew* kapal yang belum memiliki Dahsuskim.
- 4) Setelah pengurusan dokumen *EPO, shore pas, sign off* dan waskat di Imigrasi. Hasil PCR-2 divalidasi di Kantor Karantina Pelabuhan (KKP).
- 5) Keesokan hari nya *crew* kapal diantar ke bandara sesuai jam ticket yang sudah di pesan.

3. Aturan aturan yang berhubungan dengan proses *Sign On* dan *Sign Off*

Prosedur Penanganan *Crew* Kapal Yang Masuk Ke Perairan Indonesia. Penanganan pengurusan *crew* asing yang masuk di Indonesia harus sesuai dengan ketentuan dan syarat yang berlaku oleh instansi terkait atau dalam hal ini adalah Imigrasi. Apabila didalam prakteknya dilapangan tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku maka akan menimbulkan kerugian dansanksi. Dengan resiko terbesar adalah dengan dipulangkannya kembali *crew* atau orang tersebut ke negara asalnya. Maka sebagai agen harus memberitahukan jenis visa apa yang harus di pakai untuk *crew* yang masuk dan bekerja di kapal yang berada diwilayah perairan Indonesia, jenis-jenis visa yang dapat digunakan oleh warga negara asing untuk bekerja sebagai *crew* kapal di wilayah perairan Indonesia :

a. Visa B-211

Visa B-211A adalah visa kunjungan dalam jangka 60 hari dan dapat digunakan bekerja diatas kapal berupa stiker yang tertempel didalam halaman paspor dan sebelum visa ini habis (*Expired*) pihak perusahaan atau cabang harus mengkonversi ke Dahsuskim. Sebelum visa ini diterbitkan terlebih dahulu pihak agen pelayaran membuat LOI (*Letter of Invitation*). *Letter of Invitation* adalah surat jaminan yang dibuat oleh agen pelayaran kepada KBRI (Kedutaan Republik Indonesia) yang berada di Negara masing-masing *crew* tersebut yang menyatakan bahwa pihak cabang atau perusahaan pelayaran akan bertanggung jawab atas *crew* tersebut pada saat kedatangannya dan akan menjemputnya dari terminal pelabuhan dimana *crew* tersebut datang dari negaranya.

b. Visa Singgah Satu Kunjungan (VSSK)

VSSK adalah Visa Singgah Satu Kunjungan berupa surat keterangan pemberian visa untuk *crew* kapal dari warga negara asing yang ingin bergabung ke kapal yang berlaku selama 14 hari, dan sebelum 14 hari harus di *sign on* dan di konversikan ke dahsuskim. VSSK diberikan oleh Kepala Kantor Imigrasi pada saat kedatangan di Indonesia, karena keadaan memaksa, diluar kemampuan orang asing yang bersangkutan. Permohonan VSSK diajukan kepada kepala kantor imigrasi yang membawahi tempat pemeriksaan imigrasi di pelabuhan laut di Indonesia. Pemberian visa oleh kepala kantor imigrasi dilakukan setelah diadakan penelitian dan memperoleh persetujuan Direktur Jenderal Imigrasi. Masa berlaku izin singgah 14 (empat belas) hari sejak tanggal diberikan izin masuk oleh pejabat imigrasi di Indonesia. Persyaratan untuk VSSK adalah sebagai berikut :

- 1) Identitas diri pemohon.
- 2) Memiliki paspor/dokumen perjalanan yang masih berlaku sekurang - kurangnya 6 (enam) bulan.

- 3) Surat keterangan dari instansi berwenang tentang keadaan darurat atau sebab-sebab lain di luar kemampuan yang bersangkutan.

c. *Visa On Arrival (VOA)*

Adalah visa yang diberikan pada saat kedatangan untuk *crew* asing yang akan bekerja dan tinggal di Indonesia, masa berlaku *VOA* adalah 30 hari setelah visa diberikan, dalam prakteknya terutama di Batam, untuk *crew* asing yang menggunakan *VSSK* wajib membeli *VOA* terlebih dahulu di konter visa kedatangan.

Setelah *crew* asing sudah sampai di Indonesia, maka didalam paspor nya harus dicantumkan bahwa dia bekerja di atas kapal dimana dia bekerja. Sehingga harus di stempel/di cap *Sign on* oleh pejabat imigrasi setempat. Berikut penjelasan *Sign on* Paspor beserta prosedur pengajuannya :

Sign on adalah ketetapan pemerintah yang diselenggarakan oleh imigrasi untuk setiap *crew* yang bekerja di atas kapal yang berada diwilayah perairan Indonesia. *Sign on* diajukan kepada pihak imigrasi untuk di stempel/di cap guna menyatakan bahwa *crew* asing tersebut bekerja di atas kapal di perairan wilayah Indonesia. Prosedur pengajuan *Sign on* paspor ialah :

- 1) Surat permohonan *Sign on* dari perusahaan agen pelayaran.
- 2) Membawa paspor *crew* asing yang bersangkutan untuk di cap oleh pejabat imigrasi.

d. *Pengurusan Perpanjangan Visa Tinggal dan Crew Asing Keluar Wilayah Perairan Indonesia*

Sebagaimana tugas agen dalam mengurus warga negara asing yang tinggal di Indonesia apabila masa tinggal warga asing tersebut akan berakhir maka agen wajib mengurus perpanjang masa tinggal termasuk juga mengurus formalitas warga asing yang berhenti bekerja di atas kapal dan akan meninggalkan wilayah Indonesia. Berikut prosedur perpanjang

masa tinggal dan *crew* asing yang keluar wilayah perairan Indonesia yang biasa digunakan.

1) Penerapan Dahsuskim (Kemudahan Khusus Keimigrasian)

Dahsuskim adalah ketetapan pemerintah yang digunakan untuk setiap *crew* yang berada diatas kapal yaitu kemudahan khusus ke Imigrasian yang diberikan oleh pihak Imigrasi selama 90 hari kerja. Dahsuskim diajukan oleh pihak agen pelayaran dengan memberikan paspor kepada pihak imigrasi untuk di stamp dengan lampiran sebagai berikut:

- a) Fotokopi depan paspor dan fotokopi visa *crew* asing tersebut.
- b) SK (Surat Keputusan) dari pihak imigrasi.
- c) PKKA (Pemberitahuan Kedatangan Kapal Asing).
- d) Surat permohonan Dahsuskim dari perusahaan agen pelayaran.
- e) Formulir pendaftaran data orang asing yang disebut perdim 26.
- f) Fotokopi KTP Sponsor

2) *Multiple Exit Re-entry Permit* (MERP)

MERP adalah izin keluar wilayah Indonesia dan kembali lagi bergabung dengan kapal yang sama tanpa mengurus Visa lagi hanya dengan menunjukkan MERP tersebut kepada pihak imigrasi. MERP diajukan oleh pihak agen pelayaran dengan memberikan paspor kepada pihak imigrasi untuk di stempel/di tera. Saat ini lampiran MERP sudah di gabungkan dengan lampiran peneraan Dahsuskim.

3) *Exit Permit Only* (EPO Crew)

EPO Crew adalah izin meninggalkan wilayah perairan Indonesia dan tidak pernah kembali lagi, dan ini hanya untuk *crew* asing yang bekerja diatas kapal yang diberikan oleh pihak Imigrasi. *EPO Crew* diajukan oleh pihak agen pelayaran dengan memberikan paspor kepada pihak imigrasi untuk di stempel dengan lampiran

sebagai berikut :

- a) Fotokopi Paspor depan dan visa
- b) Surat permohonan *EPO Crew* dari perusahaan agen pelayaran.
- c) Perdim 27 (*EPO Crew*) yang sudah diisi biodata *crew* asing tersebut sesuai paspor.
- d) *Crew list clearance in kapal*.

4) *EPO Dahsuskim*

EPO Dahsuskim adalah izin meninggalkan wilayah perairan Indonesia dan tidak pernah kembali lagi, tetapi *crew* tersebut adalah pemegang dahsuskim dan masih memiliki sisa waktu dahsuskim maka dahsuskimnya harus di matikan karena akan meninggalkan wilayah Indonesia dan ini hanya untuk *crew* asing yang bekerja diatas kapal yang diberikan oleh pihak Imigrasi. *EPO Dahsuskim* diajukan oleh pihak agen pelayaran dengan memberikan paspor kepada pihak imigrasi untuk di stempel dengan lampiran sebagai berikut :

- a) Fotokopi depan paspor dan fotokopi stempel/tera Dahsuskim, MERP.
- b) Surat Permohonan *Epo Ex Dahsuskim*.
- c) SK Dahsuskim.
- d) Perdim 27.
- e) Fotokopi KTP Sponsor.

e. *Formality Crew*

Formality Crew artinya agen sebagai perwakilan dari *Ship owner* mengurus agar *crew* kapal bergabung ke kapal yang di tunjuk oleh *Ship owner* dan memfasilitasi segala kebutuhan dan keperluan *crew* tersebut. Di dalam *joining crew* terbagi atas dua kegiatan:

1) Crew Visit

Crew visit artinya *crew* asing kapal yang masuk kewilayah Indonesia bersama dengan alat angkut dalam hal ini kapal untuk melakukan kegiatan bongkar maupun muat ataupun hanya singgah sementara dan akan melakukan perjalanan kembali, Agen sebagai wakil *ship owner* yang bertanggung jawab mengurus segala keperluan - keperluan keimigrasiannya selama *crew* asing tersebut berada diwilayah Indonesia, ada beberapa hal yang harus dilakukan agen dalam mengurus keimigrasian *crew visit* kapal tersebut:

- a) Mengambil paspor *crew* asing tersebut keatas kapal.
- b) Menyerahkan paspor *crew* asing tersebut kekantor imigrasi untuk dicap kedatangan dengan melampirkan fotokopi *Port Clearance*, *crew list* imigrasi pelabuhan asal.

2) Crew Transit

Crew transit artinya *crew* asing kapal yang masuk kewilayah Indonesia dengan menggunakan dokumen perjalanan visa A 211, B 211 untuk bergabung dan bekerja diatas kapal yang memiliki waktu tinggal terbatas dan masa tinggal terbatas *crew* asing tersebut antara 14 hingga 60 hari. Sebelum datang ke Indonesia *crew* asing tersebut harus dilengkapi dengan Visa.

f. Aturan Karantina Pelabuhan yang berhubungan dengan Pelaksanaan Kegiatan *Crew Changes*

Berdasarkan Surat Edaran Nomor SE 43 Tahun 2020, yang telah ditandatangani oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut pada tanggal 6 November 2020 ini berisikan beberapa instruksi kepada Pemilik Kapal / Operator Kapal / Perusahaan Keagenan Kapal 38 (SIUPAL), Perusahaan Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPKK), Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Direkorat Jenderal Perhubungan Laut atau tenaga

penunjang lainnya untuk dapat meningkatkan layanan jasa di bidang kepelautan dan kepelabuhanan pada masa penanggulangan Covid – 19 guna memfasilitasi perjalanan dan pergantian Awak Kapal Berbendera Asing serta pelayanan jasa kepelabuhanan kepada Awak Kapal WNI yang akan bekerja keluar negeri. Kepada para Pemilik Kapal / Operator Kapal / Perusahaan Keagenan Kapal (SIUPAL/SIUPKK) / Perusahaan Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal (SIUPKK), Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut atau tenaga penunjang lainnya untuk dapat menerapkan Standar Operasional Prosedur Pergantian dan Pemulangan Awak Kapal sesuai yang tertuang dalam Surat Edaran Nomor SE 43 Tahun 2020. Dengan di berlakukannya Surat Edaran Nomor SE 43 Tahun 2020 ini, maka Surat Edaran Nomor SE 13 Tahun 2020 tentang Pembatasan Penumpang di Kapal, Angkutan Logistik dan Pelayanan Pelabuhan Selama Masa Darurat Penanggulangan Bencana Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) KSOP Khusus Batam, KSOP Kelas I, II, III dan IV, UPP Kelas I, II, dan III untuk dapat menyampaikan perubahan ini kepada seluruh pemangku kepentingan (stakeholder) di pelabuhan serta melakukan pengawasan terhadap pelaksanaannya.

Guna pertimbangan keselamatan dan keamanan terhadap layanan pergantian dan pemulangan bagi Awak Kapal Warga Negara Asing (WNA) atau Awak Kapal Warga Negara Indonesia (WNI) pada Kapal Berbendera Asing dapat dilakukan di 11 (sebelas) pelabuhan, yaitu Belawan, Tanjung Balai Karimun (Pulau Nipah dan Tg. Balai Karimun), Batam (Pulau Galang, Batu Ampar dan Kabil), Merak, Tanjung Priok, Tanjung Perak, Makassar, Benoa, 39 Sorong, Ambon dan Bitung dengan mematuhi protokol kesehatan penanganan Covid – 19 dan persetujuan dari otoritas setempat yang berwenang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan layanan pergantian dan pemulangan bagi Awak Kapal WNI pada Kapal Berbendera Indonesia selama pandemi Covid – 19, dapat dilakukan pada pelabuhan di seluruh Indonesia dengan mematuhi protokol kesehatan penanganan Covid – 19 dan mendapatkan persetujuan dari otoritas setempat yang berwenang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, yaitu:

1. Protokol pengoperasian transportasi laut terhadap Pelaku Perjalanan Internasional harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:
 - a. Pelaku perjalanan internasional yang berstatus Warga Negara Indonesia (WNI) dari luar negeri diijinkan memasuki Indonesia. Pelaku Perjalanan Internasional merupakan penumpang yang melakukan perjalanan orang dari luar negeri pada 14 (empat belas) hari terakhir.
 - b. Penumpang WNA dari luar negeri dilarang masuk ke Indonesia baik kedatangan secara langsung di pelabuhan domestik atau kelanjutan antarmoda menuju pelabuhan domestik, kecuali memenuhi kriteria sebagai berikut:
 - 1) Sesuai ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 26 Tahun 2020 Tentang Visa Dan Izin Tinggal Dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru;
 - 2) Sesuai skema perjanjian bilateral Travel Corridor Arrangement (TCA)
 - 3) Mendapatkan pertimbangan/izin khusus secara tertulis dari Kementerian/Lembaga
 - 4) Seluruh penumpang WM dan WNA dari luar negeri harus tetap mengikuti ketentuan protokol kesehatan yang ditetapkan oleh Pemerintah.
 - 5) Penumpang WNI dan WNA dari luar negeri sebagaimana dimaksud pada huruf c, harus menunjukkan hasil negatif melalui tes Reverse Transcriptase Polymerase Chain Reaction (RT-PCR Test) dari negara asal keberangkatan yang pengambilan sampelnya dilakukan dalam kurun waktu maksimal 3 x 24 jam sebelum keberangkatan dan dilampirkan pada saat pemeriksaan kesehatan atau e-HAC Internasional Indonesia.
2. Pada saat kedatangan di pelabuhan debarkasi dan/atau pelabuhan embarkasi, dilakukan tes ulang RT-PCR bagi penumpang WNI dan penumpang WNA dari luar negeri dan diwajibkan menjalani karantina terpusat selama 5 x 24 jam, dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. Bagi penumpang WNI, yang merupakan Pelaut Indonesia, yang kembali dari perjalanan dinas luar negeri dilakukan pemeriksaan ulang RT-PCR Test dan diwajibkan menjalani karantina terpusat selama 5 x 24 jam di Wisma Pademangan sesuai dengan Surat Keputusan Ketua Satuan Tugas Penanganan COVID-19 Nomor 9 Tahun 2021 dengan biaya ditanggung oleh Pemerintah.
- b. WNI di luar sebagaimana dimaksud pada huruf e.1), dan termasuk diplomat asing, di luar kepala perwakilan asing dan keluarga kepala perwakilan asing, wajib menjalani karantina terpusat selama 5 x 24 jam di tempat akomodasi karantina yang telah mendapatkan sertifikasi penyelenggaraan akomodasi karantina COVID-19 dari Kementerian Kesehatan dengan biaya mandiri.
- c. Dalam hal hasil pemeriksaan RT-PCR Test ulang sebagaimana dimaksud pada huruf e menunjukkan hasil positif, maka penumpang tidak dapat melanjutkan perjalanan dan dilakukan perawatan di rumah sakit bagi penumpang WNI dengan biaya ditanggung oleh Pemerintah, dan bagi penumpang WNA, dengan biaya mandiri.
- d. Setelah dilakukan karantina 5 x 24 jam terhitung sejak tanggal kedatangan, maka penumpang WNI dan WNA melakukan pemeriksaan ulang RT-PCR Test.
- e. Dalam hal hasil pemeriksaan RT-PCR Test sebagaimana dimaksud huruf g menunjukkan hasil negatif, maka penumpang WNI dan WNA diperkenankan untuk melanjutkan perjalanan dan dihibau untuk melakukan karantina mandiri selama 14 (empat belas) hari serta protokol kesehatan.
- f. Dalam hal hasil pemeriksaan RT-PCR Test sebagaimana dimaksud huruf g menunjukkan hasil positif, maka dilakukan perawatan di rumah sakit bagi penumpang WNI dengan biaya ditanggung oleh Pemerintah, dan penumpang WNA, dengan biaya mandiri.
- g. Dalam hal penumpang WNA tidak dapat membiayai karantina mandiri dan/atau perawatannya di Rumah Sakit, maka pihak sponsor, Kementerian/Lembaga/BUMN yang memberikan pertimbangan izin masuk bagi penumpang WNA tersebut dapat dimintakan pertanggungjawaban biaya dimaksud.

- h. Kewajiban karantina dikecualikan kepada penumpang WNA pemegang visa diplomatik dan visa dinas yang terkait dengan kunjungan pejabat asing setingkat menteri keatas dan penumpang WNA yang masuk ke Indonesia melalui skema Travel Corridor Arrangement, sesuai prinsip resiprositas dengan tetap menerapkan protokol kesehatan secara ketat.
- i. Pelaku perjalanan dari luar negeri sebagai awak kapal laut dalam pandemi COVID-19. Sebagaimana ditetapkan dalam Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 43 Tahun 2020 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Pergantian dan Pemulangan Awak Kapal serta Pelayanan Jasa Kepelabuhanan Selama Pandemi Corona Virus Disease (COVID-19), harus memenuhi ketentuan tambahan sebagai berikut:
 - a. Awak kapal dari kapal niaga baik WNI ataupun WNA yang memasuki wilayah pelabuhan di Indonesia dari luar negeri tidak diijinkan untuk turun dari kapal kecuali dalam keadaan kedaruratan dan mendesak serta awak kapal yang melakukan pergantian dan pemulangan awak kapal;
 - b. Awak kapal yang dalam keadaan kedaruratan dan perlu mendapatkan perawatan di darat dapat dilakukan dengan mengikuti protokol kesehatan seperti yang diterapkan untuk pelaku perjalanan dari luar negeri setelah berkoordinasi dengan Satuan Tugas Penanganan Covid 19 daerah;
 - c. Awak kapal WNA yang akan bergabung ke kapal (sign on) diwajibkan mengikuti protokol kesehatan seperti seperti protokol kesehatan yang diterapkan untuk pelaku perjalanan dari luar negeri sebagaimana dimaksud
 - d. Awak kapal WNI yang akan bergabung ke kapal (sign on) diwajibkan mengikuti RT-PCR Test dan menjalani karantina selama 5 (lima) hari di tempat karantina yang telah mendapatkan sertifikasi penyelenggaraan akomodasi karantina COVID-19 dari Kementerian Kesehatan atas biaya perusahaan pelayaran;

- e. Awak kapal baik WNI ataupun WNA yang akan meninggalkan kapal (sign off) diwajibkan mengikuti RT PCR Test dan menjalani karantina selama 5 (lima) hari di tempat karantina yang telah mendapatkan sertifikasi penyelenggaraan akomodasi karantina COVID-19 dari Kementerian Kesehatan atas biaya perusahaan pelayaran. Setelah masa karantina selama 5 (lima) hari berakhir, maka awak kapal baik WNI ataupun WNA diwajibkan mengikuti RT-PCR Test ulang
- f. Dalam hal hasil pemeriksaan RT-PCR Test menunjukkan hasil positif, maka awak kapal diwajibkan untuk menjalani perawatan sesuai protokol yang ditetapkan pemerintah atas biaya perusahaan pelayaran.
- g. Para Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Otoritas Pelabuhan Utama, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, dan Unit Penyelenggara Pelabuhan agar menyampaikan dan mensosialisasikan Surat Edaran ini kepada para pemangku kepentingan, instansi pemerintah daerah, Satuan Tugas Penanganan COVID-19 Daerah dan masyarakat transportasi laut di wilayah kerja masing-masing, melakukan koordinasi dan melaksanakan ketentuan serta pengawasan terhadap pelaksanaan Surat Edaran ini.
- h. Para Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama, Otoritas Pelabuhan Utama, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, dan Unit Penyelenggara Pelabuhan agar menyampaikan laporan mingguan kegiatan penumpang luar negeri dan pergantian awak kapal internasional (crew change) di wilayah kerjanya kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

Berikut adalah Mekanisme Pelaksanaan Kegiatan Crew Changes di saat Pandemi Covid-1:

- a. Untuk Crew yang akan sign on atau naik ke kapal

- b. Memiliki RT-PCR Test dari Negara asal
- c. Melaksanakan karantina mandiri selama 5 hari
- d. Setelah karantina mandiri 5 hari, crew akan melanjutkan RT-PCR Test kembali sebelum naik ke kapal
- e. Agen membawa crew yang telah melaksanakan PCR-Test ke Kantor Karantina Pelabuhan untuk penerbitan HC (Health Certificate) sebagai tanda bahwa crew telah di approve pihak Karantina Pelabuhan untuk naik ke atas kapal
- f. Crew bisa melanjutkan untuk naik ke atas kapal:
Untuk Crew yang akan sign off atau turun dari kapal
 - 1. Crew melaksanakan RT-PCR Test on board
 - 2. Setelah dinyatakan negative, crew bisa turun dari atas kapal dan akan menjalankan karantina mandiri selama 5 hari di hotel yang telah di tentukan oleh pihak instansi Kantor Kesehatan Pelabuhan
 - 3. Setelah menjalankan karantina mandiri, crew melanjutkan pelaksanaan RT-PCR Test sebagai syarat pemenuhan instansi Karantina Pelabuhan sebelum terbang ke negara asalnya
 - 4. Jika dinyatakan negative, crew bisa melanjutkan perjalanan ke negara asal.

g. Pihak – Pihak Yang Terkait Dalam Pengurusan Dokumen Crew Kapal Asing Yang Masuk dan Keluar Wilayah Perairan Indonesia

Dalam pengurusan kegiatan pergantian crew asing diatas kapal baik untuk *crew* kapal yang masuk dan keluar di perairan Indonesia banyak pihak maupun instansi terkait yakni sebagai berikut :

1) Pemilik Kapal (*Ship Owner*)

Pemilik kapal (*Ship Owner*) mempunyai tugas untuk menjamin bahwa *crew* kapal tersebut benar – benar bekerja diatas kapal yang dimiliki. Serta menunjuk agent untuk mengurus kapal tersebut beserta mengurus formalitas untuk pergantian *crew* diatas kapal.

2) Direktorat Jenderal Imigrasi

Merupakan instansi yang mempunyai peran penting didalam pemberian ijin masuk, singgah maupun tinggal untuk *crew* asing yang masuk dan bekerja diatas kapal yang berada di wilayah indonesia.

3) Kantor Perwakilan Duta Besar Negara Indonesia

Merupakan instansi yang terkait didalam pengeluaran visa di perwakilan negara asal *crew* asing tersebut. Kantor perwakilan diplomatik suatu negara yang di tempatkan secara permanen di ibu kota negara lain atau lembaga/organisasi Internasional (seperti PBB).

4) Sponsor (Agen Pelayaran)

Merupakan perusahaan yang mengageni segala aktivitas kapal dari mulai kapal tiba sampai kapal berangkat lagi apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan maka kapal tersebut memerlukan pelayanan dan mempunyai berbagai keperluan yang harus dipenuhi termasuk urusan *crew* kapal dengan keimigrasian untuk mendapat ijin masuk ataupun ijin tinggal sementara untuk bekerja di atas kapal di wilayah perairan Indonesia. Adapun Tabel perbedaan antara pengurusan *Crew Sign On* dan *Crew Sign Off*, sebagai berikut :

Tabel 4.2

Perbedaan Pengurusan Crew Sign On Dan Sign Off

Visa B-211A (90 days)		Visa B-211A (90 days)	
1	- Loi (<i>Letter Of Invitation</i>)	1	- Epo Ex Crew (Tidak Dahsuskim) (3 days)
	* Visit Visa 14 days		* Sign Off
2	- Sign On	2	- Epo Ex Crew (Tidak Dahsuskim) (3 days)
	- Shore Pass		* Tidak di Sign Off
3	- Dahsuskim		
VKSK (30 days)		VKSK (30 days)	
1	VOA (<i>Visa On Arrival</i>)	1	- Epo Ex Crew (Tidak Dahsuskim) (3 days)
	* SK VKSK		* Sign Off
	* Visit Visa 30 days		
2	- Sign On	2	- Epo Dahsuskim (3 days)
	- Shore Pass		* Tidak di Sign Off
3	- Dahsuskim		
Crew Visit		Crew Visit	
1	- Shore Pass	1	- Epo Ex Crew (Tidak Dahsuskim) (3 days)
			* Sign Off
2	- Dahsuskim (jika di butuhkan)	2	- Epo Dahsuskim (3 days)
			* Tidak di Sign Off

C. Alternatif Pemecahan Masalah dan Evaluasi

I. Masalah yang sering timbul pada proses Sign On dan Sign Off crew

Dalam menangani crew asing yang masuk ke wilayah Indonesia khususnya Kepulauan Batam terdapat hambatan yang sering terjadi yaitu :

- a. Crew datang dengan visa yang tidak sesuai dengan tujuannya masuk ke Indonesia maka crew tersebut tidak di perkenankan masuk ke Indonesia sehingga dipulangkan kembali ke negara asalnya. Cara ini dapat diselesaikan dengan cara border. Border itu sendiri yaitu menghilangkan status visa terakhir dengan cara mengeluarkan crew tersebut ke negara

yang berdekatan dengan indonesia setelah hal ini di lakukan visa di ganti lalu crew tersebut kembali lagi ke indonesia dengan visa yang terbaru.

- b. *Crew* yang datang tanpa sepengetahuan pihak agen, biasanya akan terjadi keterlambatan dalam penjemputan karena pihak agen tidak mendapat informasi sebelumnya. Tetapi hal ini jarang terjadi karena semua pergerakan crew sebelumnya pasti ada kordinasi dari pihak agen dengan *Ship Owner*. Hal ini bisa terjadi ketika pihak *Ship Owner* lupa memberikan pemberitahuan kepada agen sedangkan *crew* sudah melakukan pergerakan. Sebagai Agen harus selalu update jika pihak *Ship Owner* tidak memberikan informasi apapun, kita harus menanyakan ada informasi terbaru atau tidak.
- c. Prosedur crew *sign on/off* belum terlaksana dengan baik sehingga mengakibatkan *overstay* sering terjadi karena *owner* terlambat mengkonfirmasi untuk pengajuan perpanjangan ijin tinggal.
- d. Aturan proses *sign on/off* yang belum maksimal sehingga menyebabkan *Miss Comunication*, hal ini terjadi ketika sebuah *E-mail* yang masuk tidak terbaca semua dikarenakan terlalu banyaknya *E-mail* yang tidak ter *cover*. Hal ini dapat dihindari dengan setiap melakukan kegiatan agen wajib rutin memeriksa email yang masuk di hari itu juga dari email pertama sampai email terakhir
- e. Sering terjadinya *missunderstanding* / kesalahpahaman antara *crew* dan agen dikarenakan kendala dalam berbahasa.

Menurut Nur Rohmah, Adhi Pratistha, dan Yusuf Sutrisno (2017), hambatan yang dialami dalam pergantian crew kapal sebagai berikut :

- a. Permintaan *crew* kapal yang mendadak

Permintaan *crew* kapal yang mendadak membuat keterbatasan waktu perusahaan untuk menyiapkan segala sesuatunya. Tidak hanya dari segi perekrutan, permintaan *crew* kapal yang mendadak juga sangat mempengaruhi proses pada tahapan prepare document. Dengan waktu yang singkat rawan terjadi kekeliruan pada saat prepare document karena tidak sedikitnya dokumen yang harus dipersiapkan. Langkah yang diambil perusahaan adalah dengan membuat kebijakan kepada *ship owner*, bahwa

permintaan *crew* kapal harus dikirimkan dua bulan sebelum jadwal pergantian.

b. *Control waiting list* kapal yang belum rapi

Control waiting list merupakan data yang digunakan sebagai pedoman oleh *Deck/Engine Manager* untuk memilih kandidat yang akan dicalonkan ke *ship owner*. Data tersebut berbentuk *excel* yang secara dan pengolahannya dengan memisahkan *crew standby* dari masing-masing *ship owner*. Data tersebut jarang dilakukan *update* sehingga mengganggu *rolling crew plan*. Upaya yang dilakukan perusahaan adalah dengan mewajibkan *Deck/Engine Manager* untuk selalu mengupdate data tersebut.

c. Pengarsipan masih dengan *system filling cabinet* dan kardus

Pengarsipan dengan *system filling cabinet* membuat kegiatan pengarsipan menjadi pekerjaan yang melelahkan (memindahkan, menyortir, melubangi kertas, merapikan, menandai dan menyimpan). Saat dokumen dibutuhkan, mencari dokumen menjadi hal yang sangat sulit. Butuh waktu dan tenaga untuk mencarinya. Kardus arsip semakin memenuhi ruangan sehingga mengganggu kenyamanan bekerja. Upaya yang dilakukan perusahaan adalah dengan melakukan scan pada dokumen dan mengelompokkan kedalam folder berdasarkan jabatan dari *crew* tersebut.

D. Pemecahan Masalah

1. Dalam prosedur penanganan *Crew* kapal asing yang berada di wilayah perairan Indonesia yang dilakukan oleh PT. Gemalindo Shipping Batam diketahui bahwa masih banyak *Crew* kapal yang belum memahami prosedural yang harus digunakan apabila *Crew* tersebut ingin/akan melakukan *Sign Off* maupun *Sign On* sesuai dengan standar dari perusahaan. Namun, setelah dilakukannya sosialisasi oleh pihak perusahaan terhadap *Crew* kapal terkait, sebagian besar dari *Crew* memahami bagaimana prosedur yang harus dilakukan apabila ingin mengajukan *Sign On* maupun *Sign Off* sesuai dengan standar yang ditetapkan oleh PT. Gemalindo Shipping Batam.
2. Melalui sosialisasi yang dilakukan perusahaan kepada *Crew* kapal Asing mengenai Cara pemenuhan persyaratan *Crew* yang akan turun (*Sign Off*) dan

naik (*Sign On*) dari kapal yang berada di Wilayah Perairan Indonesia harus Sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan oleh kantor Imigrasi Wilayah Perairan Indonesia dan disertai syarat – syarat yang harus terpenuhi sebagai ijin untuk masuk kedalam wilayah perairan Indonesia.

3. Upaya Pencegahan Masalah yang sering timbul pada proses *Sign On* dan *Sign Off crews* dapat dilakukan dengan menjalin hubungan verbal dan non verbal diantaranya menjalin komunikasi langsung dan tidak langsung misalnya dengan grup chat atau grup bahasan yang bertujuan sebagai media informasi terhadap beberapa kebijakan perusahaan maupun permintaan dari kapal sendiri agar tidak terjadi kesalahan komunikasi yang akan mengakibatkan kesalahan pemahaman terhadap prosedural yang harus dipenuhi antara perusahaan dan *Owner* maupun *Crew* kapal. Selain hal diatas perusahaan juga bisa melakukan upaya pencegahan tersebut dengan melakukan sosialisasi secara langsung kepada seluruh *Crew* dan *Owner* kapal terkait procedural dan lain-lain.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Prosedur penanganan *Crew* asing kapal yang masuk ke perairan Indonesia antara lain:
 - a. Setiap Warga Negara Asing yang benar – benar menguntungkan kesejahteraan rakyat dan tidak membahayakan keselamatan bangsa dan Negara republik Indonesia diijinkan masuk maupun keluar wilayah Indonesia. PT. Gemalindo Shipping Batam telah melaksanakan penanganan *crew sign on* dan *sign off* sesuai prosedur dan ketentuan yang berlaku.
 - b. Setiap warga Negara asing yang ingin masuk ke wilayah Indonesia harus memiliki dokumen ijin masuk berupa visa.
 - c. *Crew visit* kapal tidak memiliki ijin masuk berupa visa sebab telah diatur dalam Undang – Undang Keimigrasian.
 - d. Pihak agen selaku perwakilan (sponsor) bagi *Crew* asing yang mengurus segala proses keimigrasian mulai dari *Crew* asing tersebut masuk ke wilayah Indonesia sampai keluar wilayah Indonesia.
 - e. Untuk Proses mendapatkan Visa Indonesia, pihak agen (sponsor) harus mengirimkan *Letter Of Invitation* (LOI) ke pihak kedutaan besar Republik Indonesia diluar negeri sebagai syarat khusus bagi *Crew* asing untuk membuat Visa Indonesia.
 - f. Setiap *Crew* Asing kapal baik *Crew visit* maupun *Crew transit* memiliki ijin tinggal yang terbatas, untuk menghindari masa *overstay* paspor *Crew* asing tersebut hendaknya di dahsuskim.
2. Penanganan *Crew* Kapal Asing Yang Berada Di Wilayah Perairan Indonesia beserta syarat – syarat izin masuk ke wilayah perairan Indonesia, dan aturan yang berhubungan dengan proses *sign on* dan *sign off* yang dimana menjelaskan tentang penanganan *crew* kapal. Penanganan awak kapal asing yangdi lakukan oleh PT. Gemalindo Shipping Batam relative banyak tetapi dapat dijelaskan bahwa orang asing yang masuk ke wilayah perairan Indonesia dengan tujuan untuk bekerja di atas kapal yang berada di wilayah perairan Indonesia.

3. Kendala yang timbul dalam menangani *crew* asing kapal yang masuk ke perairan Indonesia yaitu : *crew* datang tanpa sepengetahuan pihak agen, *Crew* datang dengan visa yang tidak sesuai, dan adanya *overstay*.

B. Saran

1. Pihak Agen selaku wakil dari *ship owner* harus cepat dan tanggap terhadap setiap perubahan peraturan perundang-undangan dalam prosedur penanganan *crew* kapal yang masuk ke perairan Indonesia pada PT. Gemalindo Shipping Batam. Membuat kebijakan kepada *ship owner* agar permintaan pergantian *crew* kapal dikirimkan dua minggu sebelum masa keberangkatan *crew* pengganti. Proses persiapan pergantian *crew* kapal merupakan suatu kegiatan yang membutuhkan waktu relative lama dan diperlukan ketelitian mengenai persiapan dokumen. Berdasarkan beberapa kejadian yang berkaitan dengan mendadaknya waktu permintaan pergantian *crew* kapal dari *ship owner*, perusahaan membuat sebuah kebijakan kepada *ship owner* permintaan pergantian *crew* harus dikirimkan dua minggu sebelum masa keberangkatan *crew* kapal pengganti. Hal ini akan membuat proses mempersiapkan *crew* kapal menjadi maksimal dan mempengaruhi terhadap kualitas *crew* kapal yang didapatkan.
2. Mengupdate *waiting list crew* secara teratur. Memperbaharui data *control waiting list* harus dilakukan oleh *Deck/Engine Manager* selaku penanggungjawab agar *rolling plan crew* berjalan sebagaimana mestinya perlu dihimbau juga terhadap *crew* kapal yang sudah *sign off* untuk merlapor secepatnya ke kantor setelah sampai di darat sehingga proses mengupdate *waiting list crew* bisa berjalan dengan lancar dan akurat karena dalam proses tersebut membutuhkan data seperti berapa lama *crew* kapal tersebut siap untuk *onboard* kembali ke kapal berikutnya. Di updatenya *waiting list crew* secara teratur, akan mempermudah dalam memonitor *crew rolling plan* dan pelaksanaan mekanisme pergantian *crew* kapal bisa berjalan dengan baik.
3. Pihak agen harus memastikan kepada pihak *owner* bahwa *crew* yang akan melaksanakan *sign on / sign off* sudah memenuhi syarat sehingga tidak terjadi kekeliruan di kantor imigrasi, beberapa kejadian saat kapal baru selesai melaksanakan *clearance in* ada beberapa *crew* yang hendak di *sign on / sign off* tetapi tidak memenuhi syarat sedangkan kapal harus di *clearance out* kan pada hari itu juga

DAFTAR PUSTAKA

- Choirul Anas Muhammad. 2018. *Optimalisasi Perbandingan Kebutuhan Crew Kapal dengan Jumlah Awak Kapal yang Melamar di PT. Amas Samudra Jaya Jakarta*
- Dewi, Irra Chrisyanti. 2011. *Pengantar Ilmu Administrasi*. Jakarta: PT. Prestasi Pustakarya
- Fadhillah Nur Siti. 2019. *Mekanisme Pelayanan Jasa Keagenan Kapal MV. Adhiguna Tarahan Pada PT. Pelayaran Bahtera Adhiguna Cabang Merak Banten*
- Fakhrurrozi. 2017. *Penanganan, peraturan dan pengamanan Muatan Kapal*. Yogyakarta: CV. Budi Utama
- Fakhrian. 2017. *Optimalisasi Aplikasi B-Path Guna Menunjang Ketepatan Waktu Sign On dan Sign Off Crew Rolling Plan di PT. Laju Tanker Tbk*
- Haris Firmansyah Muhammad. 2021. *Proses Sign On dan Sign Off Crews Pada MV. Carnival Splendor oleh PT. Bahari Eka Nusantara Cabang Batam. Semarang*
- Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat (LPPM). 2011. *Manual Prosedur Penanganan Dokumen*. Malang: Universitas Brawijaya Malang
- Maulana Rahmat. 2019. *Peningkatan Keterampilan Crew Kapal dalam Penanganan Muatan guna Mencegah Kerusakan Muatan di Kapal MT. Bahari Satu*
- Mulyadi. 2010. *Sistem Akuntansi*, Edisi ke-3, cetakan ke-5. Jakarta: Salemba Empat
- Kwartama Agung. 2018. *Pengantar Manajemen Pelayaran Niaga*. Yogyakarta : Penerbit Buku Maritim
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- Yuzar. 2020. *Penyakit Menular dan Wabah Penyakit Covid – 19*. Medan. Available at <https://osf.io/5bqvw> (diakses di Internet pada 02 Juli 2021 jam 19.00)

KUESIONER

PELAYANAN JASA KEAGENAN KAPAL TERHADAP KEGIATAN PERGANTIAN CREW PADA MASA COVID-19 DI PT. GEMALINDO SHIPPING BATAM

PETUNJUK PENGISIAN

1. Saya adalah Mahasiswa Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang sedang menyusun skripsi. Saya meminta bantuan dan kesediaan anda untuk mengisi dan menjawab pertanyaan yang saya ajukan.
2. Ketersediaan anda untuk mengisi kuesioner ini merupakan suatu kehormatan dan sangat membantu saya dalam penyusunan skripsi ini. Karena itu, isilah dengan memberikan tanda silang pada kotak yang tersedia dijawab yang menurut anda benar. Jawaban anda akan terjaga kerahasiaannya.
3. Jawablah setiap pertanyaan dengan jujur karena hasil pilihan tidak akan mempengaruhi penilaian kinerja.

Tanggal pengisian kuesioner : _____ / _____ / _____

IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama /Inisial : _____
2. Umur : _____ Tahun
3. Jenis Kelamin : Laki-Laki Perempuan
4. Status : Menikah Belum menikah
5. Bagian / Unit : _____
6. Lama Bekerja : _____ Thn _____ Bln
7. Pendidikan terakhir : SPK Diploma Sarjana (S1)

1. VARIABEL PERAN AGEN KAPAL

Petunjuk Pengisian : Berilah Tanda Checklist (√) Pada kolom Pernyataan dibawah ini. Jawablah Pernyataan Ini Dengan Jujur Dan Jawaban Akan Terjaga Kerahasiaannya.

Ada lima (5) alternatif jawaban tingkat motivasi pada pegawai, yaitu:

1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

2 = Tidak Setuju (TS)

3 = Ragu-ragu (RG)

4 = Setuju (S)

5 = Sangat Setuju (SS)

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	R	TS	STS
1.	Agan tidak pernah melanggar janji yang telah diucapkan kepada pelanggan.					
2.	Agan yakin pelayanan yang disajikan akan sesuai ekspektasi.					
3.	Agan selalu berusaha memahami keluhan pelanggan.					
4.	Agan peduli dengan kebutuhan pelanggan.					
5.	Kemampuan agan dalam melayani secara cepat.					
6.	Agan tidak menunda dalam menanggapi pelanggan.					

TERIMA KASIH ATAS BANTUAN DAN PARTISIPASINYA

2. VARIABEL KUALITAS PELAYANAN

Petuniuk Pengisian : Berilah **Tanda Checklist** (√) Pada kolom Pernyataan dibawah ini. Jawablah Pernyataan Ini Dengan Jujur Dan Jawaban Akan Terjaga Kerahasiaannya.

Ada lima (5) alternatif jawaban tingkat kepuasan hidup pada pegawai, yaitu:

1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

2 = Tidak Setuju (TS)

3 = Ragu-ragu (RG)

4 = Setuju (S)

5 = Sangat Setuju (SS)

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	R	TS	STS
1.	Agen handal dalam memberikan pelayanan.					
2.	Agen selalu memberikan pelayanan secara tepat dan akurat.					
3.	Agen sangat telaten dalam melayani pelanggan.					
4.	Agen terampil dalam menyelesaikan masalah.					
5.	Agen sangat rapi dan bersih.					
6.	Pelayanan yang diberikan selalu tanggap dalam memenuhi kebutuhan pelanggan.					

TERIMA KASIH ATAS BANTUAN DAN PARTISIPASINYA

3. VARIABEL KEPUASAN PELANGGAN

Petunjuk Pengisian : Berilah Tanda Checklist (√) Pada kolom Pernyataan dibawah ini. Jawablah Pernyataan Ini Dengan Jujur Dan Jawaban Akan Terjaga Kerahasiaannya.

Ada lima (5) alternatif jawaban tingkat kepuasan hidup pada pegawai, yaitu:

1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

2 = Tidak Setuju (TS)

3 = Ragu-ragu (RG)

4 = Setuju (S)

5 = Sangat Setuju (SS)

No.	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	R	TS	STS
1.	Saya menerima pelayanan sesuai dengan yang diharapkan.					
2.	Saya sangat puas dengan pelayanan yang diberikan oleh agen.					
3.	Saya merasa lebih senang dengan adanya agen karena sangat membantu.					
4.	Saya puas dengan tanggapan dan solusi dari agen.					
5.	Saya akan mereferensikan agen kepada orang lain.					

TERIMA KASIH ATAS BANTUAN DAN PARTISIPASINYA

LAMPIRAN 1

Surat Laut



REPUBLIK INDONESIA

SURAT LAUT

NO. PK. 205/816/SL-PM/DK-16
Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal 58
Permenhub Nomor PM 13 Tahun 2012

Yang bertanda tangan di bawah ini Direktur Perkapalan dan Kepelautan
menyatakan bahwa : Kapal Supply

NAMA KAPAL	TANDA PANGGILAN	TEMPAT PENDAFTARAN	TANDA PENDAFTARAN
SURF ALLAMANDA eks BOURBON EVOLUTION 809	YBKL2	JAKARTA	2016 Pst No. 9208/L

UKURAN P X L X D (M)	TONASE KOTOR (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBANGUNAN	NOMOR IMO
92.16 x 21.00 x 8.00	6146	1844	2010	9639866

PENGERAK UTAMA	MEREK TK/KW	BAHAN UTAMA KAPAL	JUMLAH GELADAK	JUMLAH BALING-BALING
MESIN	CUMMINS 7 X 1290 KW	BAJA	SATU	TUJUH

Milik PT. SURF MARINE INDONESIA berkedudukan di JAKARTA SELATAN
memenuhi syarat sebagai Kapal Indonesia, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat-pejabat Republik Indonesia maupun mereka yang bersangkutan berkewajiban supaya memperlakukan nakhoda kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian-perjanjian dengan negara-negara lain.

Tanda Selar : GT. 6146 No. 4167/Ba

PUP.NO. 15637170

Diterbitkan di : Jakarta

Pada tanggal : 1 Agustus 2016

Didaftarkan dalam Register Surat Laut

No. Urut : 7695

No. Halaman : 461

Buku Register : XL

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
U. b.
KEPALA SUBDIT PENGUKURAN, PENDAFTARAN
DAN KEBANGSAAN KAPAL



Amumuat

LAMPIRAN 2

Surat Ukur



REPUBLIK INDONESIA
REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT UKUR INTERNASIONAL (1969)
INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

NO. : 4167/Ba

Dikeluarkan berdasarkan ketentuan-ketentuan Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal, 1969, oleh Pemerintah Republik Indonesia.
Issued under the provision of International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority of the Government of the Republic of Indonesia

Nama Kapal Name of Ship	Nomor atau Huruf Pengenal Distinctive Number or Letters	Tempat Pendaftaran Port of Registry	Tanggal *) * Date
SURF ALLAMANDA Ex. BOURBON EVOLUTION 809	YBKL2	JAKARTA	01/12/2010

* Tanggal peletakan lunas atau pada tahap pembangunan serupa itu (Pasal 2(6)), atau tanggal saat/dimana kapal mengalami perubahan atau perombakan besar (Pasal 3 (2) (b)).
Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2 (6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (Article 3 (2) (b)), as appropriate.

UKURAN-UKURAN POKOK
MAIN DIMENSIONS

Panjang (Pasal 2 (8)) Length (Article 2) (8))	Lebar (Peraturan 2 (3)) Breadth (Reg. 2 (3))	Ukuran Dalam Terbesar di tengah kapal hingga geladak teratas (Peraturan 2 (2)) Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2 (2))
92,16 Meter	21,00 Meter	8,00 Meter

TONASE KAPAL ADALAH :
THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

TONASE KOTOR **6146**
GROSS TONNAGE

TONASE BERSIH **1844**
NET TONNAGE

Dengan ini diterangkan bahwa tonase kapal ini telah ditentukan sesuai ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Internasional Tentang Pengukuran Kapal 1969.
This is to certify that the tonnage of this ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships 1969.

Nomor dan tanggal pengesahan : PK.202/20/9/DK-16, Tgl.20/6/2016
Number and date of approval

Dikeluarkan di : **TANJUNG PRIOK**
Issued at

Tanggal, **22 JUNI 2016**
date

An. MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KA. KTR. KESYAHBANDARAN UTAMA TG. PRIOK
U.b
KABID STATUS HUKUM DAN SERTIFIKASI KAPAL

[Signature]
Capri SUDIONO M. Mar

LAMPIRAN 3

Surat Pengawasan Keberangkatan Warga Negara Asing (WNA)



KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA
KANTOR WILAYAH KEPULAUAN RIAU
KANTOR IMIGRASI KELAS I KHUSUS TPI BATAM
Jalan Engku Putri No.3 Batam Centre, Batam
Telepon (0778) 462069 Faksimili (0778) 462004
Laman: kanimbatam.kemerkumham.go.id Surel: kanimbatam@yahoo.co.id

Nomor : W.32.IMI.IMI.1-GR.02.01-2363
Sifat : Penting
Lampiran : 1 (satu) Berkas
Hal : Pengawasan Keberangkatan Awak Alat Angkut WNA
a.n Carl Denis Stead

17 Mei 2021

Yth. Kepala Kantor Imigrasi Kelas I Khusus TPI Soekarno-Hatta
di Tangerang

Sehubungan dengan akan meninggalkan wilayah Indonesia crew/awak kapal Warga Negara Asing (WNA) dengan penerbangan udara melalui Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) Bandar Udara Soekarno Hatta, bersama ini dengan hormat dimintakan bantuannya untuk dapat memberangkatkan 1 (satu) crew/awak kapal WNA dengan data:

N a m a : Carl Denis Stead (Lk)
Tempat, tanggal lahir : Aberford, 25 September 1967
Kebangsaan : Inggris
Nomor Paapor : 551644947 diterbitkan di Inggris pada tanggal 19 Januari 2018
berlaku s.d. 19 Januari 2028

Demikian atas perhatian dan kerja samanya diucapkan terima kasih.



Kepala

I. Ismoyo
NIP. 19740804 199403 1 002

Tembusan:

1. Direktur Pengawasan dan Penindakan Keimigrasian;
2. Kepala Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan HAM Kepulauan Riau;
3. Kepala Divisi Keimigrasian Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan HAM Kepulauan Riau.

LAMPIRAN 4

Surat Permohonan dan Jaminan



AMURA GROUP
PT. GEMALINDO SHIPPING BATAM

PUSAT
JL. DGLYUNG COMPLEK GRC HD CFTURE BLOK B.26 BATAM
TELEP 62 778 455491 459478
FAX 62 778 455746
E-mail info@gemalindo.com
MEMBER OF INSA No.1223/INSA/VIII/2002

SURAT PERMOHONAN DAN JAMINAN

Batam, 17 Juli 2021

Nomor : 063/GS/OPS/BTM/VII/2021

Kepada Yth
Direktur Jenderal Imigrasi
Up. Direktur Lalu Lintas Keimigrasian

Perihal : Permohonan Visa dan Pernyataan Jaminan
Dengan Hormat

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **H . Z . A M U R A**
Tempat/Tgl Lahir : Padang, 05 November 1943
Pekerjaan : Wiraswata
Kewarganegaraan : WNI
No KTP : 2171090511439003
Alamat : Bengkong Indah I Blok E No.41 BATAM

Mengajukan permohonan visa kunjungan B211A untuk warga negara asing (WNA) kami dengan data sebagai berikut

Nama : **MUHAMMAD SHUKRI BIN MUAD**
Jenis Kelamin : Laki - Laki
Tempat/Tgl Lahir : KEDAH / 22.06.1982
No Pasport : A52856391
Masa Berlaku : 04.10.2024
Kewarganegaraan : MALAYSIA

Mohon untuk di kirimkan E-Visa ke perwakilan RI di KBRI (MALAYSIA) dan pemberitahuan di kirim alamat email kami di himsar@gemalindo.com

Sebagai Penjamin, Saya bertanggung jawab penuh atas segala :

1. Tingkah laku dari tenaga kerja Asing kami selama berada di Indonesia
2. Biaya yang timbul akibat keberadaan Tenaga kerja Asing kami di Indonesia
3. Orang asing tersebut tidak akan bekerja selama berada di Indonesia

Demikian disampaikan, Atas perkenannya, saya ucapkan terima kasih

Hormat kami,
PT. GEMALINDO SHIPPING


H.Z. ZULKIFLI AMURA
DIRECTOR

LAMPIRAN 5

Personal Insurance



17 July 2021

PT Gemalindo Shipping Batam,
Jalan Duyung Komplek Orchid Center Blok B No.26
Batam 29423 – Indonesia
Tel +62-778-459491
Fax +62-778-429440

PERSONAL INSURANCE

We hereby confirm that the following personnel are covered under the Protection & Indemnity Insurance policy (Insurance Policy Reference 2021 501162 38 1) attached with this letter.

No	Name	Position	Nationality	Passport #	Company
1	Muhammad Fadhli Bin Abd Malek	PC	Malaysian	A54309201	UTEK
2	Izwandy Bin Yusof	SS	Malaysian	A54809100	UTEK
3	Mohd Raz Razuddin Bin Haji Che Rasdi	DP	Malaysian	A51059613	UTEK
4	Radmanovich Milorad	ROV Supervisor	American	545R23835	DNT
5	Mackenzie Ian MacLennan	ROV Supervisor	British	550574851	DNT
6	Labbe Jean-Francois, Claude, Marie	ROV Supervisor	French	16CR37847	DNT
7	Borland Paul John	ROV Snr Pilot Tech	British	519951958	DNT
8	Pereira De Carvalho Tullio	ROV Snr Pilot Tech	Brazilian	FP686688	DNT
9	Ross Craig Robert	ROV Snr Pilot Tech	British	553227199	DNT
10	Santos Lemos Rafael	ROV Pilot Tech	Brazilian	FS956714	DNT
11	Alima Wendell Unabia	ROV Pilot Tech	Filipino	P2978725A	DNT
12	Moya Martinez Jose Abraham	ROV Pilot Tech	Mexican	G41529630	DNT
13	David Evans	Salvage Master	British	537315414	Waves
14	Mark John Lawrence	Lead Digital Services	British	123605093	Waves
15	Stuart William Leather	Lead Digital Services	British	530048647	Waves
16	Muhammad Wazir Bin Shamsuddin	SS/SE	Malaysian	A50677989	UTEK
17	Muhammad Shukri Bin Muad	SE	Malaysian	A52856391	UTEK

Yours faithfully,

Rajiv Ramachandran
Project Manager

Bumi Subsea Asia Pte. Ltd.

61 Ubi Avenue, UB Point, #04-01 Singapore 409561
Phone +65-6542 5070
Company's Reg. No., 201210644K

LAMPIRAN 6

Medical Check up



SURAT KETERANGAN *Letter of Statement*

No. 00708/027/IX/GSB/21

Yang bertanda tangan di bawah ini, Dokter Klinik Medilab menerangkan dengan sesungguhnya bahwa:
The undersigned, Klinik Medilab's Doctor, declare that:

Nama : MARK JOHN LAWRENCE
Name
NIK / No. Paspor : 123605093
I.C. Number / Passport No.
Tempat, Tanggal Lahir : 06 JANUARY 1966
Place, Date of Birth
Jenis Kelamin : LAKI-LAKI / ~~PEREMPUAN~~
Gender : MALE / ~~FEMALE~~
Kebangsaan : BRITISH CITIZEN
Nationality
Pekerjaan : OCM / CSR
Occupation
Alamat Lengkap : KAPAL SURF ALLAMANDA PT ASL, BATAM
Address
Bahan Pemeriksaan : SWAB NASOFARING & OROFARING
Test Material : NASOPHARYNX & OROPHARYNX SWAB
Metode : REAL TIME RT-PCR (REVERSE TRANSCRIPTASE - POLYMERASE CHAIN REACTION)
Method
Tanggal Pengambilan Sampel : 07 September 2021
(Date of Sampling)
Tanggal Pemeriksaan : 07 September 2021
(Date of Examination)

Telah kami lakukan pemeriksaan laboratorium Real Time RT-PCR (Reverse Transcriptase - Polymerase Chain Reaction) dengan hasil NEGATIF SARS-CoV-2.

We have performed Real Time RT-PCR (Reverse Transcriptase - Polymerase Chain Reaction) laboratory examination and the patient has tested NEGATIVE for SARS-CoV-2.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.
This letter of statement should be made of used accordingly and properly.

Tanggal: 07 September 2021

Date

Dokter Penanggung Jawab Laboratorium
Head of Clinical Laboratory



(DR. WILLY A. WULLUR, SP.PK, MMIN)
298.II/019-002/SIP.TM/DKK.III/2017

LAMPIRAN 7

Sertifikat Vaksin



COVID-19 Vaccination Digital Certificate

MUHAMMAD SHUKRI BIN MUAD
820622025733

KLINIK KESIHATAN TAMAN INTAN

Dose 1:

Date: 29-May-2021 02:29 PM
Manufacturer: CoronaVac
Suspension for Injection SARS-
CoV-2 Vaccine (Vero Cell),
Inactivated
Batch: 5018885

Dose 2:

Date: 19-Jun-2021 09:21 AM
Manufacturer: CoronaVac
Suspension for Injection SARS-
CoV-2 Vaccine (Vero Cell),
Inactivated
Batch: 5019384



LAMPIRAN 8

Persetujuan Visa



KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL IMIGRASI



B211A



Jakarta, 21/07/2021

Yth,
MUHAMMAD SHUKRI BIN MUAD
JL. DUYUNG KOMP ORCHID CENTRE

Bersama ini kami sampaikan bahwa permohonan visa anda telah disetujui dengan data sebagai berikut:

A. DATA VISA

ID/Nomor Permohonan	: 170436200210667
Tipe Visa	: KUNJUNGAN
Nomor Register Visa	: 2A12IM26718KV
Nomor e-Visa	: EVV0087495LN
Tanggal Terakhir Visa dapat digunakan	: 21/10/2021
Lama Tinggal di Indonesia	: 60 HARI

B. DATA ORANG ASING

Jenis Kelamin	: PRIA
Tempat Lahir	: KEDAH
Tanggal, Bulan & Tahun Lahir	: 22/06/1982
Kebangsaan	: MALAYSIA
Jenis Paspur	: PASPOR
Nomor Paspur	: A52856391
Paspur Diberikan Di	: UTC SUNGAI PETANI
Tanggal Berakhir Paspur	: 04/10/2024
Alamat di Indonesia	: JL. DUYUNG KOMP ORCHID CENTRE

INFORMASI:

1. Orang asing wajib menunjukkan dokumen perjalanan sesuai e-visa kepada petugas imigrasi pada saat pemeriksaan keimigrasian;
2. Orang asing wajib mematuhi seluruh peraturan dan protokol kesehatan yang berlaku di Indonesia;
3. Perpanjangan Izin Tinggal kunjungan diajukan pada kantor imigrasi meliputi tempat tinggal orang asing;
4. Orang Asing pemegang visa tinggal terbatas elektronik wajib melaporkan diri pada Kantor Imigrasi tanpa perlu meninggalkan wilayah Indonesia paling lambat dalam waktu 30 hari sejak visa ini diterbitkan;
5. Informasi lebih lanjut dapat mengunjungi www.imigrasi.go.id

Jalan H.R. Rasuna Said Blok X 6 Kav. 8, Kuningan, Jakarta Selatan . Call Centre 021-1500118

LAMPIRAN 10

Tiket Penerbangan



ATPI (Singapore) Pte Ltd
 10 Anson Road International Plaza #34-04
 Singapore 079903
 Tel +65 62949377
 Fax +65 62990068
<http://www.atpi.com>

Corporate	MR BIN MUAD MUHAMMAD SHUKRI	Date	Wed, 14 Jul 2021 07:04
Booked for		ATPI Booking Reference	1X1B3G

YOUR TRAVEL ITINERARY

Travellers

MUHAMMAD SHUKRI/BIN MUAD MR

Friday, 16 July 2021

Flight	SQ8503	Singapore Airlines OPERATED BY SCOOT	Airline reference	6YCPPG
	Confirmed	Economy	Stopover	Non-stop
Departs	11:00 HRS	Penang	Equipment	Airbus A320-100/200
Arrives	12:15 HRS	Singapore Changi	Flight time	01:15 HRS
Checkin	120 MINS			
Booked For	MUHAMMAD SHUKRI/BIN MUAD MR			

Friday, 16 July 2021

Flight	SQ 964	Singapore Airlines	Airline reference	6YCPPG
	Confirmed	Economy	Stopover	Non-stop
Departs	17:20 HRS	Singapore Changi	Equipment	Boeing 777-300ER
Arrives	18:05 HRS	Jakarta Soekarno-Hatta	Flight time	01:45 HRS
Checkin	120 MINS		Offered meal	Meal
Booked For	MUHAMMAD SHUKRI/BIN MUAD MR			

LAMPIRAN 11

Health Certificate



KEMENTERIAN KESEHATAN RI
DIREKTORAT JENDERAL
PENCEGAHAN DAN PENGENDALIAN PENYAKIT
KANTOR KESEHATAN PELABUHAN KELAS I BATAM
Jl. Lumba-lumba No. 5 Batu Ampar - Batam 29432
Telp : (0778) 412532 Fax. (0778) 412469, Email : kkp_btm@yahoo.co.id



HEALTH CERTIFICATE

NO. SR.05.02/4/ 3352 /2021

Date of Issue : Sept 07, 2021

This is to certify that this person :

Name : Mark John Lawrence
Nationality : British
Passport/ID : C5782538
Date of Birth : January 06, 1969
Current Address : SV. Surf Allamanda

Showed normal general physical examination, no respiratory symptoms (runny nose, cough/ dyspnea, sore throat, etc.) or signs of fever at the time of examination. It is fit to work without any health problems.

Type of COVID-19 Test : PCR
Result of the test : Negative

***This crew has been quarantined for 5 days.**

Physician


Ferry Irawan, MD
Port Health Officer

LAMPIRAN 12

VISA ON ARRIVAL



LAMPIRAN 13
PENGAWASA EPO



KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA
KANTOR WILAYAH KEPULAUAN RIAU
KANTOR IMIGRASI KELAS I KHUSUS TPI BATAM
Jalan Engku Puteri No.03 Batam Center, Batam
Telepon (0778) 462069 Faksimile (0778) 462004
Laman: kanibatam.kemenkumham.go.id, Surel: kanim.batam@kemenkumham.go.id

Nomor : W.32.IMI.IMI.1-GR.03.06-1937 20 Mei 2022
Sifat : Penting
Lampiran : 1 (satu) Lembar
Hal : Pengawasan Keberangkatan Awak Alat Angkut WNA
a.n. Slavov Svetoslav Antimov

Yth. Kepala Kantor Imigrasi Kelas I Khusus TPI Soekarno-Hatta
di Jakarta

Sehubungan dengan akan meninggalkan wilayah Indonesia *crew*/awak kapal Warga Negara Asing (WNA) dengan penerbangan udara melalui Tempat Pemeriksaan Imigrasi (TPI) Bandar Udara Soekarno Hatta, bersama ini dengan hormat dimohon perkenannya untuk dapat memberangkatkan 1 (satu) *crew*/awak kapal WNA dengan data:

N a m a : Slavov Svetoslav Antimov (Lk)
Tempat, tanggal lahir : Varna, 24 Maret 1961
Kebangsaan : Bulgaria
Nomor Paspor : 386317367 diterbitkan di Bulgaria pada tanggal 21 Agustus 2019 berlaku s.d. 21 Agustus 2024.

Demikian atas perkenan dan perhatiannya diucapkan terima kasih.



Kepala Kantor Imigrasi Kelas I Khusus
TPI Batam,



Dirandatangani secara elektronik oleh :
Subki Miuldi
NIP. 19710528 199903 1 001

Tembusan:

1. Direktur Lalu Lintas Keimigrasian;
2. Direktur Pengawasan dan Penindakan Keimigrasian;
3. Direktur Intelijen Keimigrasian;
4. Kepala Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan HAM Kepulauan Riau;
5. Kepala Divisi Keimigrasian Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan HAM Kepulauan Riau.

LAMPIRAN 14

Permohonan *EPO* Pengawasan Keberangkatan

Lampiran Surat

Nomor : W.32.IMI.IMI.1-GR.03.06-1937

Tanggal : 20 Mei 2022

	PT BALANCIA SHIPPING AGENSI Kemp Ruko Golden City Blok C No. 3A, Kec Bengkong, Batam, Kepulauan Riau, Indonesia, 29432 +62 778 4883769 port.agency@balancia.co.id www.balancia.co.id																
Nomor : 083/BSA/V/2022 Lampiran : 1 berkas Hal : <u>Permohonan EPO Pengawasan Keberangkatan</u> <u>Kru Kapal (MT. LINGYANG)</u>																	
Kepada Yth, Kepala Kantor Imigrasi Kelas I Khusus TPI Batam u.p Kepala Bidang Intelijen dan Penindakan Keimigrasian di Batam																	
Sehubungan dengan akan meninggalkan wilayah Indonesia tidak dengan alat angkutnya crew/awak kapal Negara Asing (WNA) dari keagenan kami, bersama ini dengan hormat dimohon perkenannya untuk dapat memberikan izin meninggalkan wilayah Indonesia dengan alat angkutnya (Exit Permit Only) serta pemantauan/pengawasan keberangkatan terhadap 1 (satu) crew/awak kapal WNA dengan data :																	
<table border="1"><thead><tr><th>No.</th><th>NAME</th><th>SEX</th><th>DATE OF BIRTH</th><th>NATIONALITY</th><th>PASSPORT NO</th><th>EXPIRY DATE OF PASSPORT</th><th>REMARKS</th></tr></thead><tbody><tr><td>1</td><td>SVETOSLAV ANTIMOV SLAVOV</td><td>M</td><td>24/03/1961</td><td>BULGARIA</td><td>386317367</td><td>21/08/2024</td><td>EPO</td></tr></tbody></table>	No.	NAME	SEX	DATE OF BIRTH	NATIONALITY	PASSPORT NO	EXPIRY DATE OF PASSPORT	REMARKS	1	SVETOSLAV ANTIMOV SLAVOV	M	24/03/1961	BULGARIA	386317367	21/08/2024	EPO	
No.	NAME	SEX	DATE OF BIRTH	NATIONALITY	PASSPORT NO	EXPIRY DATE OF PASSPORT	REMARKS										
1	SVETOSLAV ANTIMOV SLAVOV	M	24/03/1961	BULGARIA	386317367	21/08/2024	EPO										
Adapun PT. Balancia Shipping Agensi selaku Penjamin/Penanggung Jawab kru tersebut bersedia menanggung segala biaya yang timbul dan diakibatkan dari pemantauan/pengawasan kru tersebut hingga meninggalkan wilayah Indonesia.																	
Selama menunggu proses keberangkatan ke Negara asal, WNA tersebut berada di Kapal MT LINGYANG sejak 26 April – 19 Mei 2022.																	
Demikian permohonan ini disampaikan atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terimakasih.																	
Batam, 20 Mei 2022 Hormat kami, PT. Balancia Shipping Agensi																	
 Muhammad Candra Rambe Direktur																	

