

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



SKRIPSI

**DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
EFEKTIVITAS JADWAL PERGANTIAN *CREW* KAPAL
DI PT. SURF MARINE INDONESIA**

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

Oleh:

**PUTU AYU DAMAYANTI
NRP. 4 61 18 9786/K**

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2022

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

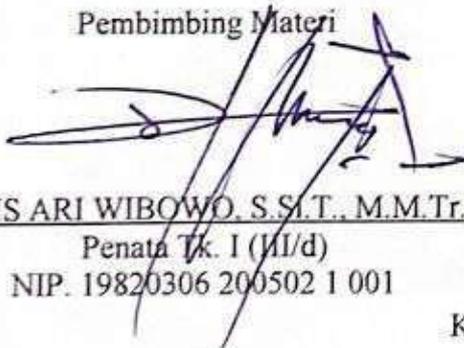


TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : PUTU AYU DAMAYANTI
Nrp : 4 61 18 9786/ K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
EFEKTIVITAS JADWAL PERGANTIAN
CREW KAPAL DI PT. SURF MARINE
INDONESIA

Jakarta, 7 Juli 2022

Pembimbing Materi


TITIS ARI WIBOWO, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

Pembimbing Penulisan


IRWANSYAH, SH., MH.
Dosen STIP

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. VIDYA SELASDINI, S. Si.T., M.M.Tr.
Penata TK. I (III.d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : PUTU AYU DAMAYANTI
NRP : 4 61 18 9786/K
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP
EFEKTIVITAS JADWAL PERGANTIAN *CREW*
KAPAL DI PT SURF MARINE INDONESIA

Jakarta, 18 Juli 2022

Ketua Penguji

M. Yusuf, S.E., MM.
Pembina (IV/a)

NIP.19591212 198403 1 007

Penguji II

Bambang Ruwadi, MM

Penguji/III

Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19820306 200502 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. VIDYA SELASDINI, S. Si.T., M.M.Tr.

Penata TK. I (III.d)

NIP. 19831227 200812 2 002

DAFTAR ISI

	Halaman
SAMPUL DALAM.....	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah.....	3
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah.....	4
E. Tujuan Dan Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	7
B. Kerangka Pemikiran.....	25
BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian.....	26
B. Metode Pendekatan dan Pendekatan Data	27
C. Subjek Penelitian	28
D. Teknik Analisis Data.....	29

BAB IV :	ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN	
	A. Deskripsi Data.....	30
	B. Analisis Data.....	39
	C. Alternatif Pemecahan Masalah	45
	D. Evaluasi Pemecahan Masalah	49
	E. Pemecahan Masalah.....	51
BAB V :	KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. KESIMPULAN.....	52
	B. SARAN.....	53

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

		Halaman
Gambar 4.1	Struktur Organisasi.....	32
Gambar 4.2	Form Pernyataan Pemahaman Induksi HSSE Lapangan.....	38
Gambar 4.3	<i>Email</i> hasil MCU.....	39
Gambar 4.4	HSE <i>Passport</i>	40

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 2.1	Tabel Daftar Sertifikat Pelatihan Yang Harus Dimiliki Seorang <i>Crew</i> Untuk Naik ke Atas Kapal.....	22
Tabel 2.2	Kerangka Pemikiran.....	25
Tabel 4.1	<i>Vessel Daily Report</i>	35
Tabel 4.2	<i>Vessel Daily Report</i>	36
Tabel 4.3	<i>Vessel Daily Report</i>	36
Tabel 4.4	Jadwal Pergantian <i>Crew</i> Sebelum Covid-19.....	37
Tabel 4.5	Jadwal Pergantian <i>Crew</i> Setelah Covid-19.....	38

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 *Vessel Daily Report*

Lampiran 2 Dokumentasi *Tea With Management* dan Kegiatan Pemaparan Mengenai *Safety* oleh HSE

Lampiran 3 *Agreement Crew*

Lampiran 4 SIUPAL

Lampiran 5 *Company Profile*

Lampiran 6 Data Spesifikasi Kapal

KATA PENGANTAR

Puja uji syukur Penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, Ida Sang Hyang Widhi Wasa karena atas rahmat dan berkahnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan penuh tanggung jawab.

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:

“DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP EFEKTIFITAS JADWAL PERGANTIAN *CREW* KAPAL DI PT. SURF MARINE INDONESIA”

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

1. Yth, Capt. Sudiyono, M. Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth, Ibu Dr.Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr. sebagai Ketua Jurusan KALK.
3. Yth, Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.,M.M.Tr. sebagai Dosen Pembimbing I Skripsi dan Kepada Yth, Bapak Irwansyah, SH., MH sebagai Dosen Pembimbing II Skripsi.
4. Kepada Kedua Orang Tua tersayang dan tercinta Bapak Wayan Silanaya dan Ibu Ida Ayu Ketut Citra Wati yang telah memberi dukungan kepada penulis baik berupa moralmaupun materi serta doa sehingga penulis dapat menyelesaikan Pendidikan dan skripsi ini tepat pada waktunya.
5. Kepada teman teman seperjuangan dosen Pembimbing 1.
6. Seluruh dosen, instruktur dan pembimbing taruna/i Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran yang telah bersedia mendidik, membimbing serta memberikan masukan-masukan dalam masa pendidikan.
7. PT. Surf Marine Indonesia yang sudah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan praktek kerja nyata (prada) sehingga penulis dapat menyusun skripsi ini

8. Kepada rekan KAMTAS (Cila, Dona, Deu, Santo, Memes, Alija, Tasya, Pigi, Ameng) terima kasih untuk kebersamaan dan menjadi pemacu semangat serta membuat hidup penulis lebih berwarna.
9. Kepada rekan kamar J 202 (Piriliani, Memes, Anin, Cia, Defia, Ratna, Siwi) terima kasih untuk pengalaman dan kenangan yang indah dan membosankan yang tak akan terlupakan, membuat hari-hari saya di kampus selalu menyenangkan.
10. Kepada rekan seperalatan Drumband Gita Sapta Bahari LXI, English Team LXI dan Team Band LXI terimakasih untuk pengalaman dan kenangan yang tak terlupakan sampai kapan pun.
11. Kepada Muhamad Maulana, terimakasih untuk semangat dan dukungan yang tiada hentinya diberikan selama pengerjaan skripsi ini berlangsung.
12. Dan kepada semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu Penulis untuk dapat menyelesaikan Praktek Kerja Nyata baik secara langsung maupun tidak langsung.

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, 18 Juli 2022
Penulis

PUTU AYU DAMAYANTI
NRP. 4.61.18.9786

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pada awal bulan maret tahun 2020 Indonesia mengalami wabah pandemi Covid-19. Tidak hanya di Indonesia pandemi Covid-19 adalah krisis kesehatan yang melanda di seluruh penjuru dunia. Pandemi ini berdampak pada berbagai bidang. Banyak negara memutuskan untuk sementara menutup sekolah, kampus selama masa pandemi Covid-19 berlangsung. Setiap negara membuat kebijakan-kebijakan untuk mengatasi permasalahan yang sedang terjadi. Semua negara menerapkan sebuah tindakan salah satunya dengan melakukan *social distancing* yaitu menjaga jarak yang dirancang untuk mengurangi interaksi orang-orang dalam komunitas yang lebih luas. Hal ini tentu demi kesehatan semua orang.

Kesehatan merupakan hal yang sangat penting bagi semua manusia, karena tanpa kesehatan yang baik maka akan sulit melakukan kegiatan sehari – hari. Menurut Undang-undang Kesehatan Nomor 36 Tahun 2009 Pasal 1 “Kesehatan adalah keadaan sehat, baik secara fisik, mental, spiritual maupun sosial yang memungkinkan setiap orang untuk hidup produktif secara sosial dan ekonomis”. Menurut Undang-undang Nomor 36 Tahun 2009 “Upaya Kesehatan adalah setiap kegiatan dan/atau serangkaian kegiatan yang dilakukan secara terpadu, terintegrasi dan berkesinambungan untuk memelihara dan meningkatkan derajat kesehatan masyarakat dalam bentuk pencegahan penyakit, peningkatan kesehatan, pengobatan penyakit, dan pemulihan kesehatan oleh pemerintah dan/atau masyarakat. Jadi kesehatan merupakan suatu gejala dimana kondisi tubuh maupun jiwa dalam kondisi yang produktif baik dari segi fisik, mental, sosial maupun ekonomi yang merupakan bagian sangat penting dalam menjalani aktifitas dalam kehidupan sehari-hari.

PT. Surf Marine Indonesia merupakan salah satu perusahaan *ship owner*, cabang dari Bourbon Offshore Asia Plt. Ltd. (BoA) yang berpusat di Singapura dan telah beroperasi sejak tahun 2008 dibidang jasa *marine-offshore*. Pada tahun 2020 PT. Surf Marine Indonesia memiliki 5 kapal *supply* dan 3 kapal *crewboat*. Perusahaan ini menyediakan jasa angkutan kapal kepada perusahaan minyak dan gas seluruh dunia untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak.

Adapun klien dari PT. Surf Marine Indonesia antara lain PT. Pertamina Hulu Mahakam (PHM), PT. Pertamina Hulu Energi (PHE), Total E&P, Petronas, Shell Petroleum, Medco Energy, Chevron, Exxon, dll. Para penyewa kapal biasanya memilih *time charter* sebagai tipe kontrak mereka dengan *ship owner*. Selain itu untuk menunjang kebutuhan *crew* kapal yang sesuai dengan bidang ini, PT. Surf Marine Indonesia memiliki tenaga kerja (*crew* kapal) sekitar 100 orang yang tentunya handal dan berkompeten, terutama dalam hal keselamatan agar kegiatan oprasional tetap lancar dan terhindar dari bahaya kecelakaan kerja.

Dalam dunia kerja, kesehatan merupakan salah satu hal utama yang harus dimiliki tenaga kerja untuk melakukan pekerjaannya. Termasuk di dalam dunia pelayaran baik itu di darat maupun di laut. Para pekerja di laut khususnya *crew* kapal dalam bekerja harus dalam keadaan sehat supaya dapat melakukan kegiatan diatas kapal semaksimal mungkin. Sebelum *crew* kapal naik ke kapal, *crew* kapal tersebut harus melakukan *medical check up* sebagai syarat wajib untuk naik ke kapal. Setiap tiga atau enam bulan *crew* kapal akan melakukan pergantian *crew* karena kontrak kerja sudah habis dan pihak kapal akan mencari *crew* pengganti untuk melakukan kerja di kapal tersebut.

Dalam masa pandemi Covid-19 untuk pergantian *crew* mengalami hambatan karena penyebarannya virus ini cukup cepat. Semua daerah di dunia sekarang sedang menerapkan protokol kesehatan yang ketat demi menanggulangi pandemi covid-19. Terkhusus untuk *crew* kapal juga menerapkan prokes ketat untuk menanggulangi Covid-19. Pada masa pandemi

ini tantangan yang dihadapi oleh divisi pengawakan sangatlah tinggi dimana proses pergantian *crew* kapal sangat sulit dilaksanakan, sedangkan *crew* yang berada diatas kapal masa kontraknya sudah habis. Tantangan lain yang dihadapi saat pergantian *crew* adalah belum adanya *crew* yang *standby* sehingga masa kerja *crew* di atas kapal tidak sesuai dengan Perjanjian Kerja Laut yang telah disepakati sebelumnya. Oleh karena itu saya tertarik meneliti tentang pergantian *crew* selama pandemi ini dengan judul:

**“ DAMPAK PANDEMI COVID-19 TERHADAP EFEKTIVITAS
JADWAL PERGANTIAN *CREW* KAPAL
DI PT SURF MARINE INDONESIA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat beberapa masalah pokok yang perlu dikaji dalam penelitian ini. Diantaranya dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Terhambatnya pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal saat pandemi Covid-19.
2. Tidak sesuainya kontrak perjanjian kerja laut *crew* di kapal PT Surf Marine Indonesia.
3. Terhambatnya mobilitas *crew* dalam melaksanakan persyaratan pergantian *crew* kapal.
4. Banyaknya biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan dalam proses pergantian *crew* kapal.
5. Sulitnya proses perekrutan *crew* kapal akibat *crew* yang terpapar covid-19.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan Identifikasi Masalah di atas maka penulis membatasi permasalahan ini hanya pada:

1. Terhambatnya pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal saat pandemi Covid-19.
2. Tidak sesuainya kontrak perjanjian kerja laut *crew* di kapal PT Surf Marine Indonesia.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan batasan masalah di atas penulis merumuskan suatu permasalahan pokok yang akan di bahas pada bab pembahasan, yaitu:

1. Mengapa pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal saat Covid-19 terhambat?
2. Mengapa kontrak perjanjian kerja laut kapal di PT Surf Marine Indonesia tidak sesuai?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN SKRIPSI

1. Tujuan penelitian

- a. Untuk jadwal pergantian *crew* kapal sesuai dengan yang direncanakan sehingga tidak menimbulkan keterlambatan pergantian *crew* dikawal PT. Surf Marine Indonesia.
- b. Agar *days on board crew* diatas kapal sesuai dengan kontrak perjanjian kerja laut (PKL).
- c. Mendapatkan Ijazah Diploma IV jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang dikeluarkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

2. Manfaat penelitian

- a. Secara teoritis:
 - 1) Penulis dapat memperdalam pengetahuan dibidang *Crewing Management*.
 - 2) Penulis dapat mengetahui hal-hal apa saja yang menyebabkan keterlambatan pergantian *crew* pada Divisi Pengawakan.
- b. Secara praktis:
 - 1) Sebagai kontribusi atau masukan yang bermanfaat kepada PT Surf Marine Indonesia dalam upaya menghindari keterlambatan pergantian *crew* pada Divisi Pengawakan.
 - 2) Menambah pengetahuan dan wawasan pembaca mengenai berbagai masalah yang di hadapi berkaitan dengan Divisi Pengawakan pada pandemi Covid-19.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi ini untuk memudahkan pembaca supaya dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas, dibagi dalam 5 bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab yang mana keseluruhan materi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan.

BAB I PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang masalah. Perumusan masalah yang meliputi pembatasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, hipotesis, metode penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II LANDASAN TEORI

Menguraikan teori yang berkaitan dengan judul skripsi secara deduktif dari teori yang berlingkup luas hingga ke teori yang akan digunakan untuk menganalisis permasalahan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan tentang kapan dan di mana (waktu dan tempat) penulis dalam mengamati dan melakukan penelitian melalui teknik pengumpulan data yang penulis pilih. Teknik tersebut dapat berupa populasi, sampel serta teknik analisis.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam 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 masalah dan melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka merupakan kajian terhadap teori-teori, aturan-aturan, manual maupun prosedur-prosedur serta penelitian terdahulu yang relevan dengan masalah yang diteliti. Untuk penelitian kualitatif kajian pustaka dibuat sesuai dengan variabel penelitian untuk menyusun kerangka pemikiran dan merumuskan hipotesis penelitian. Untuk penelitian pemecahan masalah kajian pustaka digunakan untuk merumuskan kerangka penulisan yang berguna untuk menganalisis penyebab timbulnya masalah dan menemukan pemecahan yang tepat.

Penulisan tinjauan pustaka dibuat secara singkat, padat, dan menggambarkan secara jelas variabel yang diamati sesuai dengan obyek penelitian. Selain itu dijelaskan konsep variabel yang terdapat di dalam hipotesis dengan dukungan teori yang relevan dengan hasil penelitian sebelumnya. Sebagai dasar untuk penelitian yang akan dilakukan, untuk itu literatur *review* dari setiap terbitan atau buku atau jurnal yang dianggap relevan dibahas secara kritis dan relevan.

Untuk memudahkan pemahaman pembaca yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini, maka penulis mengambil beberapa referensi para ahli tentang teori-teori yang berhubungan dengan skripsi ini. Adapun tinjauan pustaka atau teori-teori yang dapat dijadikan sebagai landasan dalam pembahasan materi antara lain:

1. Dampak

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dalam <https://kbbi.web.id/dampak> dampak diartikan sebagai benturan, pengaruh sesuatu yang menimbulkan akibat baik positif maupun negatif, benturan yang cukup hebat antara dua benda sehingga menyebabkan perubahan yang berarti dalam momentum (pusa) sistem yang mengalami benturan itu. Secara etimologis dampak berarti pelanggaran, tubrukan atau benturan (Soerjono Soekanto, 2005:429). Pada mulanya istilah dampak digunakan sebagai padanan istilah bahasa Inggris yakni *impact*. Makna *impact* dalam bahasa Inggris adalah tabrakan badan ; benturan.

Dampak adalah segala sesuatu yang timbul akibat adanya suatu kejadian dan menghasilkan perubahan yang berpengaruh positif ataupun negatif. Pengaruh positif berarti menunjukkan perubahan ke arah yang lebih baik, sedangkan pengaruh negatif berarti menunjukkan perubahan ke arah yang lebih buruk. Keberadaan virus Covid-19 banyak memberikan dampak bagi masyarakat di Indonesia. Terutama pada dunia Maritim Indonesia. Dalam sektor ekonomi pelayaran dimana kesehatan sebagai hal utama sebagai syarat untuk bekerja di industri pelayaran.

2. Pandemi Covid-19

Istilah pandemi menurut KBBI dimaknai sebagai wabah yang berjangkit serempak dimana-mana meliputi daerah geografis yang luas. Dalam pengertian yang paling klasik, ketika sebuah epidemi menyebar ke beberapa negara atau wilayah dunia. Wabah penyakit yang masuk dalam kategori pandemi adalah penyakit menular dan memiliki garis infeksi berkelanjutan. Maka, jika ada kasus terjadi di beberapa negara lainnya selain negara asal, akan tetap digolongkan sebagai pandemi. Pandemi mengacu pada epidemi yang telah menyebar di beberapa negara atau benua, serta memengaruhi sejumlah besar orang (*Centers for Disease Control and Prevention*, 2003; *National Center for Health Statistics*, 2005).

Gangguan sosial ekonomi global telah disebabkan oleh pandemi ini, penundaan atau pembatalan acara olahraga dan budaya dan kekhawatiran

luas tentang kekurangan persediaan barang. Industri pelayaran menjadi salah satu sektor yang terdampak Pandemi Covid-19. Sama halnya dengan sejumlah sektor ekonomi lainnya, industri pelayaran pun sempat terpuruk akibat hantaman Pandemi Covid-19 yang hingga kini belum usai. Pandemi Covid-19 merupakan suatu fenomena yang membawa dampak merugikan bagi pelaku bisnis, termasuk pelaku bisnis yang menggunakan transportasi laut. Hal ini dikarenakan situasi saat ini berpotensi menjadikan pelabuhan dalam kondisi tidak aman untuk berlabuh dan/atau bersandar (*unsafe ports*). Seluruh kegiatan operasional dan pelayanan terhadap pengguna jasa, terutama pelayanan kapal barang akan terus berjalan, karena mengingat kebutuhan pasar yang terus mengalami permintaan, permasalahan yang mungkin timbul adalah apakah pelabuhan di Indonesia tetap dapat dianggap sebagai pelabuhan yang aman untuk berlabuh dan/atau bersandar meskipun di tengah pandemi Covid-19 saat ini. Pandemi Covid-19 menyebabkan terhambatnya rantai pasokan global secara terus menerus sehingga mengakibatkan munculnya masalah dalam lingkup industri maritim.

Sepanjang sejarah manusia, munculnya penyakit menular merupakan suatu fase yang tidak lepas dari bagian kehidupan manusia munculnya penyakit menular merupakan suatu fase yang tidak lepas dari bagian kehidupan manusia. Penyakit menular sendiri telah cukup banyak menyebabkan terjadinya kekacauan dan ketakutan di kalangan masyarakat dunia. Menurut Organisasi Kesehatan Dunia (*WHO-World Health Organization*), dunia telah menyaksikan munculnya beberapa wabah penyakit dan epidemi yang disebabkan oleh lebih dari 20 agen infeksi selama dekade terakhir (Balkhair, 2020: 1).

Selama dua dekade terakhir, munculnya penyakit yang berhubungan dengan coronavirus (SARS dan MERS) menimbulkan tantangan global terhadap sistem kesehatan masyarakat. SARS-CoV-2 (*Severe acute respiratory syndrom coronavirus 2*) sebagai agen penyebab penyakit corona virus COVID-19 (*coronavirus disease-19*) adalah tambahan terbaru untuk daftar agen baru penyebab epidemik di tahun ini. WHO telah menyatakan COVID-19 sebagai darurat kesehatan masyarakat yang menjadi perhatian

internasional pada 30 Januari 2020 dan naik status menjadi pandemik pada 11 Maret 2020 (Balkhair, 2020: 1).

Kasus COVID-19 teridentifikasi pertama kali pada 30 Desember 2019, dimana pada waktu-waktu sebelumnya terdapat ulasan secara serentak mengenai gejala infeksi paru-paru (*pneumonia*) di Kota Wuhan, Tiongkok. Virus corona ini menular dengan cepat dan menyebar ke wilayah lain di Tiongkok, dan menggejala ke seluruh dunia, termasuk Indonesia saat ini. SARS-CoV-2 sebagai agen penyebab COVID-19 utamanya menyebar melalui tetesan (*droplet*) air liur, mudah ditularkan, dan dapat menyebar melalui individu tanpa gejala atau individu dengan gejala minimal (Balkhair, 2020: 1).

Corona virus jenis baru yang ditemukan pada manusia sejak kejadian luar biasa muncul di Wuhan China, pada Desember 2019, kemudian diberi nama *Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus 2* (SARS- COV2), dan menyebabkan penyakit COVID-19. COVID-19 termasuk dalam genus dengan flor elliptic dan sering berbentuk pleomorfik, dan berdiameter 60-140 nm. Virus ini secara genetik sangat berbeda dari virus SARS-CoV dan MERS-CoV. Homologi antara COVID-19 dan memiliki karakteristik DNA coronavirus pada kelelawar-SARS yaitu dengan kemiripan lebih dari 85%. Ketika dikultur pada vitro, COVID-19 dapat ditemukan dalam sel epitel pernafasan manusia setelah 96 jam. Sementara itu untuk mengisolasi dan mengkultur vero E6 dan Huh-7 garis sel dibutuhkan waktu sekitar 6 hari. Paru-paru adalah organ paling terpengaruh oleh COVID-19, karena virus mengakses sel inang melalui enzim ACE2, yang paling melimpah di sel alveolar tipe II paru-paru. Virus ini menggunakan glikoprotein permukaan khusus, yang disebut –spike, untuk terhubung ke ACE2 dan memasuki sel inang (Letko et al, 2020). Kepadatan ACE2 di setiap jaringan berkorelasi dengan tingkat keparahan penyakit di jaringan itu dan beberapa ahli berpendapat bahwa penurunan aktivitas ACE2 mungkin bersifat protektif. Dan seiring perkembangan penyakit alveolar, kegagalan pernafasan mungkin terjadi dan kematian mungkin terjadi (Xu et al, 2020).

Januari 2021 di Indonesia virus penyebab COVID-19, SARS-CoV2 terus mengalami mutasi membentuk varian baru. Varian terbaru yang telah terdeteksi, yaitu varian Omicron yang dikenal varian B.1.1.529. varian ini pertama kali dilaporkan di Afrika Selatan pada tanggal 24 November 2021 dan saat ini telah menyebar ke seluruh dunia. Varian Omicron memiliki kecepatan penularan yang tinggi mencapai 5 kali lipat dari varian sebelumnya termasuk varian Delta.

Menurut *Center for Disease Control and Prevention* (CDC), faktor risiko yang paling penting adalah kontak langsung dengan penderita Covid-19. Baik itu tinggal serumah, atau memiliki riwayat bepergian ke tempat pandemik. Tenaga medis adalah salah satu risiko paling tinggi tertular SARS-CoV-2 ini. Menurut buku diagnosis dan tatalaksana Covid-19 di Indonesia yang disusun oleh Perhimpunan Dokter Paru Indonesia (PDPI) tahun 2020, tatalaksana untuk pasien covid-19 dibagi menjadi tatalaksanaan orang tanpa gejala (OTG), orang dengan gejala ringan, sedang, dan berat, adapun penjelasan dari ketiganya sebagai berikut :

- a. Orang tanpa gejala (OTG) untuk orang tanpa gejala, isolasi mandiri di rumah selama 14 hari dan dipantau oleh Fasilitas Kesehatan Tingkat Primer (FKTP) melalui telepon.
- b. Orang dengan gejala ringan untuk pasien dengan gejala ringan, melakukan isolasi mandiri di rumah selama 14 hari dan ditangani serta dikontrol oleh FKTP (puskesmas) selama 14 hari sebagai pasien rawat jalan.
- c. Orang dengan gejala sedang harus dirujuk ke rumah sakit rujukan Covid-19 dan diisolasi selama 14 hari.
- d. Orang dengan gejala berat harus isolasi diri di rumah sakit rujukan serta dirawat secara kohorting (ruang isolasi).

3. Pengertian Pergantian Crew (*Replacement*)

Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewodo (2014:131- 131), ada perusahaan pelayaran yang menganut sistem pengawakan sebagai laju 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 Nahkoda cadangan di darat yang jumlahnya kurang lebih 20-50 % aktif, tergantung besarnya perusahaan, sebagai cadangan untuk penggantian (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 Keterampilan Pelaut.
 2. Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dengan awak kapal yang disahkan oleh Syahbandar.
 3. Sijil Awak Kapal.
 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).

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

4. Awak Kapal (*Crew*)

Menurut Undang - undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai awak kapal sesuai pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Pengawakan Kapal, antara lain :

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

Persyaratan awak kapal agar dapat disijiil:

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

Kemudian ditinjau dari sudut hak dan kewajiban awak kapal dalam Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Pengawakan Kapal, maka awak kapal memiliki hak dan kewajiban sebagai berikut:

Hak Awak Kapal

- a. Hak atas upah/gaji
Upah awak kapal dapat berkurang bila :
 - 1) Didenda oleh Nahkoda karena pelanggaran
 - 2) Mengganti kerugian
 - 3) Sakit atau mendapat kecelakaan sebab unsur kesengajaan
- b. Hak atas tempat tinggal yang layak dan makanan
- c. Hak atas perawatan/pengobatan pada waktu sakit/kecelakaan
- d. Hak atas cuti

- e. Biaya pengangkutan untuk dipulangkan
- f. Saat diakhirinya pengerjaan, pertanggung jawaban untuk barang-barang milik pribadi yang dibawa serta kecelakaan pribadi serta perlengkapan untuk musim dingin untuk bekerja di wilayah yang bersuhu derajat *celcius* atau kurang yang berupa pakaian dan peralatan musim dingin.

Kewajiban Awak Kapal

- a. Taat kepada perintah atasan, terutama Nahkoda
- b. Melaksanakan tugas sesuai dengan jam kerja yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian
- c. Berperilaku sopan, serta tidak mabuk-mabukan di kapal dalam rangka turut menciptakan keamanan dan ketertiban di atas kapal
- d. Jika meninggalkan kapal (turun ke darat) harus dengan izin Nahkoda, tidak membawa barang dagangan, minum-minuman keras dan senjata (api) di atas kapal
- e. Mentaati perintah perusahaan dan bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian

Setiap *crew* kapal memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Tugas dan tanggung jawab *crew* kapal bagian *deck*, adalah :

- a. *Capatain* atau Nahkoda
 - 1) Melengkapi peralatan kapalnya.
 - 2) Mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur atau aturan.
 - 3) Membuat kapalnya layak laut (*seaworthy*).
 - 4) Bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran.
 - 5) Bertanggung jawab atas keselamatan para pelayaran yang ada di atas kapalnya.
 - 6) Mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang – undangan yang berlaku.
- b. *Chief Officer*
 - 1) Pemeliharaan seluruh kapal kecuali kamar mesin.
 - 2) Muat bongkar muatan di palka-palka dan lain-lain.

- 3) Pekerjaan administrasi yang berhubungan dengan pengangkutan muatan.
 - 4) Pengganti Nahkoda pada waktu Nahkoda berhalangan, maka *Chief Officer* memimpin kapal atas perintahnya.
 - 5) Mengatur muatan, persediaan air tawar, dan mengatur arah navigasi.
- c. *Second Officer*
- 1) Memelihara serta menyiapkan peta-peta laut dan buku-buku petunjuk pelayaran.
 - 2) Memelihara dan menyiapkan alat-alat pembantu navigasi non elektronik.
 - 3) Bertanggung jawab atas bekerjanya dengan baik pesawat pembantu navigasi elektronik (radar).
 - 4) Memelihara *gyro compas*, bertanggung jawab atas pemeliharaan *autopilot*.
 - 5) Memelihara *magnetic compas* serta bertanggung jawab pengisian kompas *error register book* oleh para mualim jaga.
- d. *Third Officer*
- 1) Pemeliharaan dan kelengkapan *life boats, liferafts, lifebuoys* serta *lifejackets*, serta administrasi.
 - 2) Bertanggung jawab pemeliharaan, kelengkapan dan bekerjanya dengan baik dari botol-botol pemadam kebakaran, alat-alat pelempar tali, alat-alat semboyan bahaya, alat-alat pernafasan.
 - 3) Membuat sijil-sijil kebakaran, sekoci dan orang jatuh kelaut, dan memasangnya ditempat-tempat yang telah ditentukan.
 - 4) Memelihara dan menjaga kelengkapan bendera-bendera (kebangsaan, bendera-bendera semboyan internasional, serta bendera perusahaan).
 - 5) Mengawasi pendugaan tanki-tanki air tawar atau *ballast* dan got-got palka serta mencatatnya dengan *journal*.
- e. Bosun
- 1) Sebagai kepla kerja ABK *deck*, memimpin atau mengarahkan ABK *deck*, mengambil inisiatif kerja.
 - 2) Membagi tugas-tugas kepada ABK dengan baik setelah menerima perintah dari *Chief Officer*.

- 3) Ronda dengan teratur, memelihara semua hal yang menjadi tanggung jawabnya dan melaporkannya pada Nahkoda.
 - 4) Memahami sungguh-sungguh pekerjaannya dan dapat bekerja sama dengan bagian-bagian lain.
 - 5) Memelihara alat kerja yang berada dibawah tanggung jawabnya.
- f. *Able Seaman (AB)*
- 1) Melaksanakan tugas jaga di anjungan, jaga tangga (*gangway*) pegang kemudi dan pengintai (*look-out*).
 - 2) Menyiapkan bendera-bendera, alat pemadam di *deck*.
 - 3) Kebersihan anjungan dan *gangway*, menunaikan perintah dari perwira *deck* yang bertugas sewaktu perawatan kapal atau penggunaan alat-alat navigasi, dan peralatan anjungan lainnya.
- g. *Ordinari Seaman (OS)*
- 1) Merawat lambung kapal.
 - 2) Membantu penanganan muatan.
 - 3) Dan melaksanakan pekerjaan-pekerjaan lain yang diperintahkan kepadanya.
- h. *Mess Boy*
- 1) Membantu semua kegiatan yang diperintahkan.
 - 2) Menjaga kebersihan di dapur.
 - 3) Menjaga kebersihan di area *deck* atau *Mess Room*.

Tugas dan tanggung jawab pada bagian *Engine*, adalah :

- a. *Chief Engineer*
- 1) Memastikan bahwa semua personil departemen mesin dibiasakan dengan prosedur yang relevan.
 - 2) Mengeluarkan perintah yang jelas dan ringkas untuk insinyur dan lain-lain di departemen mesin.
 - 3) Menyesuaikan jam tangan ruang mesin untuk memastikan bahwa semua menonton penjaga cukup beristirahat dan cocok untuk tugas.
 - 4) Pastikan bahwa anak departemen mesin menjaga disiplin, kebersihan dan mengikuti praktek kerja yang aman.
 - 5) Evaluasi junior dan laporan kinerja kepada Nahkoda.

- 6) Mengidentifikasi potensi bahaya sesuai untuk menghilangkan mereka.

b. *Second Engineer*

- 1) Menjaga tambahan mesin, generator air tawar, mesin kerek, peralatan tambat, sekoci motor, darurat kompresor, pompa kebakaran darurat.
- 2) Menganalisis air dan pengolahan kimia untuk pendingin mesin air utama.
- 3) Melakukan pemeliharaan preventif pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan dalam ruang mesin, dan menginformasikan *Chief Engineer* dari setiap kekurangan.
- 4) Menjaga catatan diperbarui pemeliharaan preventif rencana yang berkaitan dengan kompresor, generator.
- 5) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh *Chief Officer*.

c. *Third Engineer*

- 1) Membantu *Chief Engineer* selama manouver kapal.
- 2) Menjaga bahan bakar minyak dan pemurni minyak pelumas dan filter.
- 3) Menjaga sistem bahan bakar transfer dan pabrik limbah.
- 4) Menjaga peralatan lainnya atau mesin di ruang mesin seperti diperintahkan oleh *Chief Engineer*.
- 5) Melakukan tugas-tugas lainnya yang diberikan oleh *Chief Engineer*.

d. *Oiler*

- 1) Mencatat pemasukan atau pengeluaran bahan bakar dan minyak lumas.
- 2) Melaporkan kepada Masinis Jaga apabila ada kelainan pada pesawat-pesawat indikator minyak.

e. *Wiper*

Seorang *wiper* adalah awak yang paling junior di ruang mesin kapal. Peran *wiper* terdiri dari membersihkan ruang mesin dan membantu para masinis seperti yang diarahkan.

5. Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, perjanjian kerja laut adalah perjanjian kerja sebagai landasan utama bagi pekerja untuk mengadakan suatu hubungan kerja, serta merupakan dasar

bagi pekerja atau buruh untuk menuntut hak-haknya. Perjanjian kerja laut dengan perjanjian kerja yang berdasarkan undang-undang akan ditemui suatu perbedaan. Perjanjian kerja laut bersifat khusus, sedangkan perjanjian kerja yang didasarkan undang-undang bersifat umum. Perjanjian kerja laut harus dibuat dihadapan pejabat pemerintah yang berwenang yaitu syahbandar. Dalam pengoprasian kapal laut, ditegaskan bahwa kapal harus dalam keadaan laik laut dan diawaki oleh sejumlah awak kapal yang telah memenuhi persyaratan untuk berlayar. Awak kapal dan perusahaan kapal harus menyadari hak dan kewajiban masing-masing, sehingga tercipta hubungan kerja yang selaras diantara kedua belah pihak. Pengusaha kapal juga harus memerhatikan kesejahteraan hidup pekerjanya.

Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian yang dibuat antara seorang pengusaha kapal disatu pihak dengan seorang buruh dipihak lain, dengan mana pihak tersebut terahir menyanggupi untuk dibawah perintah pengusaha itu melakukan pekerjaan dengan mendapat upah baik sebagai nahkoda atau anak kapal (KUHD Pasal 395). Perjanjian Kerja Laut (PKL) adalah perjanjian kerja perorangan yang ditanda tangani oleh pelaut indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan (Peraturan Pemerintah 7 Tahun 2000). Bila PKL ingin diutuskan dengan alasan mendesak maka harus disampaikan secepat mungkin kepada pihak lain. Apabila tidak disampaikan secepat mungkin maka alasan mendesak berubah menjadi alasan penting. Untuk memutuskan dengan alasan penting harus diajukan melalui Pengadilan Negeri atau bila berada diluar Negeri melalui Perwakilan R.I. Setiap pelaut yang bekerja dikapal dengan ukuran dari GT 35 untuk kapal jenis tertentu (kapal mooring, kapal yang melayani pemboran lepas pantai), ukuran GT 35 atau lebih untuk yang digerakan dengan tenaga penggerakan mesin, harus disijil oleh pejabat Pemerintah yang ditunjuk oleh Menteri.

6. Analisa Jabatan

Untuk mendapatkan karyawan yang berkualitas baik, sehingga efektif mengerjakan tugas-tugasnya harus dilakukan dengan cara analisis jabatan (*job analysis*), uraian jabatan (*job description*) dan spesifikasi pekerjaan (*job specification*). Dengan analisis jabatan, uraian pekerjaan dan spesifikasi

pekerjaan maka dapatlah ditentukan kualitas dan kuantitas karyawan yang dibutuhkan. Menurut Hasibuan (2011:174) analisis jabatan adalah menganalisis pekerjaan-pekerjaan apa saja yang harus dilakukan pada suatu jabatan, mengapa pekerjaan itu dilakukan dan bagaimana melakukannya. Uraian pekerjaan adalah uraian mengenai tugas-tugas dan tanggung jawab seseorang pejabat pada suatu jabatan atau hak dan kewajibannya. Spesifikasi pekerjaan adalah uraian syarat-syarat orang yang dapat memangku suatu jabatan tertentu, agar ia dapat bekerja secara efektif. Misalnya pendidikan, jenis kelamin, usia dan lain-lainnya.

7. Kinerja

Dalam buku yang berjudul “Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan Dari Teori Praktik” karangan Prof. Dr. H. Veithzal Rivai, M.B.A., dan Eilla Jauvani Sagala, S.Psi., M.Sc., (2009:604) yang mengutip pendapat Helfert (1996) kinerja adalah suatu tampilan keadaan secara utuh atas perusahaan selama periode waktu tertentu, merupakan hasil atau prestasi yang dipengaruhi oleh kegiatan operasional perusahaan dalam memanfaatkan sumber-sumber daya yang dimiliki. Menurut Mulyadi Dalam buku yang berjudul “Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan Dalam Teori Ke Praktik” karangan Prof. Dr. H. Veithzal Rivai, M.B.A., dan Eilla Jauvani Sagala, S.Psi., M.Sc., (2009:604) bahwa kinerja adalah penentuan secara periodik efektivitas operasional organisasi, bagian organisasi dan karyawannya berdasarkan sasaran, standar dan kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) Kinerja dapat diartikan sebagai sesuatu yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan, kemampuan kerja. Dalam suatu organisasi apapun bentuknya, tentu akan berhadapan dengan kinerja atau *performance*. Berhasil atau gagalnya kegiatan sebuah organisasi akan tergambar dari tingkat pencapaian kinerja organisasi itu sendiri. Dengan demikian, apabila kinerja organisasi tersebut baik maka dapat berdampak baik pula pada pencapaian tujuan dibentuknya organisasi tersebut. Sedangkan apabila kinerja organisasi tersebut buruk maka akan berdampak buruk pada citra dan pencapaian tujuan organisasi

yang telah ditetapkan sebelumnya. Oleh sebab itu organisasi harus sungguh-sungguh memberikan perhatian pada hal-hal yang menyangkut kinerja, baik kinerja pegawai maupun kinerja organisasi secara keseluruhan.

Menurut Prawirosentono (1999 : 2), menyatakan bahwa kinerja adalah hasil kerja yang dicapai seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi, sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing, dalam rangka upaya pencapaian tujuan organisasi bersangkutan secara legal, tidak melanggar hukum dan sesuai dengan moral maupun etika. Istilah kinerja (*Performance*) terkadang disamakan juga dengan istilah prestasi kerja.

Menurut Mangkunegara (2001 : 67) mengaitkan ketiga pengertian itu sebagai berikut : Istilah kinerja berasal dari kata *job performance* atau *actual performance* (prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang dicapai seseorang). Pengertian kinerja (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya.

Menurut Armstrong dan Baron (1998 : 15) dalam buku yang berjudul “Manajemen Kinerja Edisi Keempat” karangan Prof. Dr. Wibowo, S.E., M.Phil. (2007 : 7) kinerja merupakan hasil pekerjaan yang mempunyai hubungan kuat dengan tujuan strategis organisasi, kepuasan konsumen, dan memberikan kontribusi pada ekonomi.

Dalam buku yang berjudul “Kepemimpinan” karangan Dr.. Wirawan, MSL., Sp,A., M.M., M.Si. (2013 : 731) kinerja merupakan salah satu variabel dependen yang berhubungan langsung dengan kepemimpinan atau melalui variable antara atau mediasi. Adapun “kinerja” yang dimaksud penulis dalam penelitian ini adalah kinerja karyawan di divisi pengawakan di PT. Surf Marine Indonesia.

8. Pengertian Kapal

Kapal menurut Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran (Bab I pasal 1 butir 36) adalah Kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

9. Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal pada BAB III Bagian Kesatu Tata Cara Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 13 Ayat 1 dan 2:

- a. Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut:
 1. Berusia minimum 18 (belas) tahun kecuali Praktek Laut (Prala);
 2. Yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal.
 3. Yang ditempatkan di bagian food and catering wajib memiliki *ship's cook certificate* yang dikeluarkan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi di bidang pendidikan pariwisata atau maritim.
 4. 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 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. Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa dalam perekrutan dan penempatan awak kapal harus sesuai peraturan dan ketentuan yang telah ditetapkan guna menjaga keamanan, keselamatan dan menjaga kualitas kerja crew kapal pada saat bekerja di atas kapal.

Tabel 2.1

Tabel Daftar Sertifikat Pelatihan yang Harus Dimiliki Seorang Crew untuk Naik ke Atas Kapal.

No.	Jabatan	Pelatihan
1	Master	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i> d. <i>Medical First Aid.</i> e. <i>Medical Care On board Ship.</i> f. <i>Global Maritime Distress and Safety System.</i> g. <i>Radar Simulator.</i> h. <i>Automatic Radar Plotting Aid.</i> i. <i>Ship Security Officer Training.</i>

2	Chief Officer	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i> d. <i>Medical First Aid.</i> e. <i>Medical Care On board Ship.</i> f. <i>Global Maritime Distress and Safety System.</i> g. <i>Radar Simulator.</i> h. <i>Automatic Radar Plotting Aid.</i> i. <i>Ship Security Officer Training.</i>
3	Second Officer	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i> d. <i>Medical First Aid</i> e. <i>Medical Care On board Ship.</i>
4	Third Officer	<ul style="list-style-type: none"> a. <i>Basic Safety Training.</i> b. <i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.</i> c. <i>Advanced Fire Fighting.</i> d. <i>Medical First Aid.</i> f. <i>Medical Care On board Ship.</i>

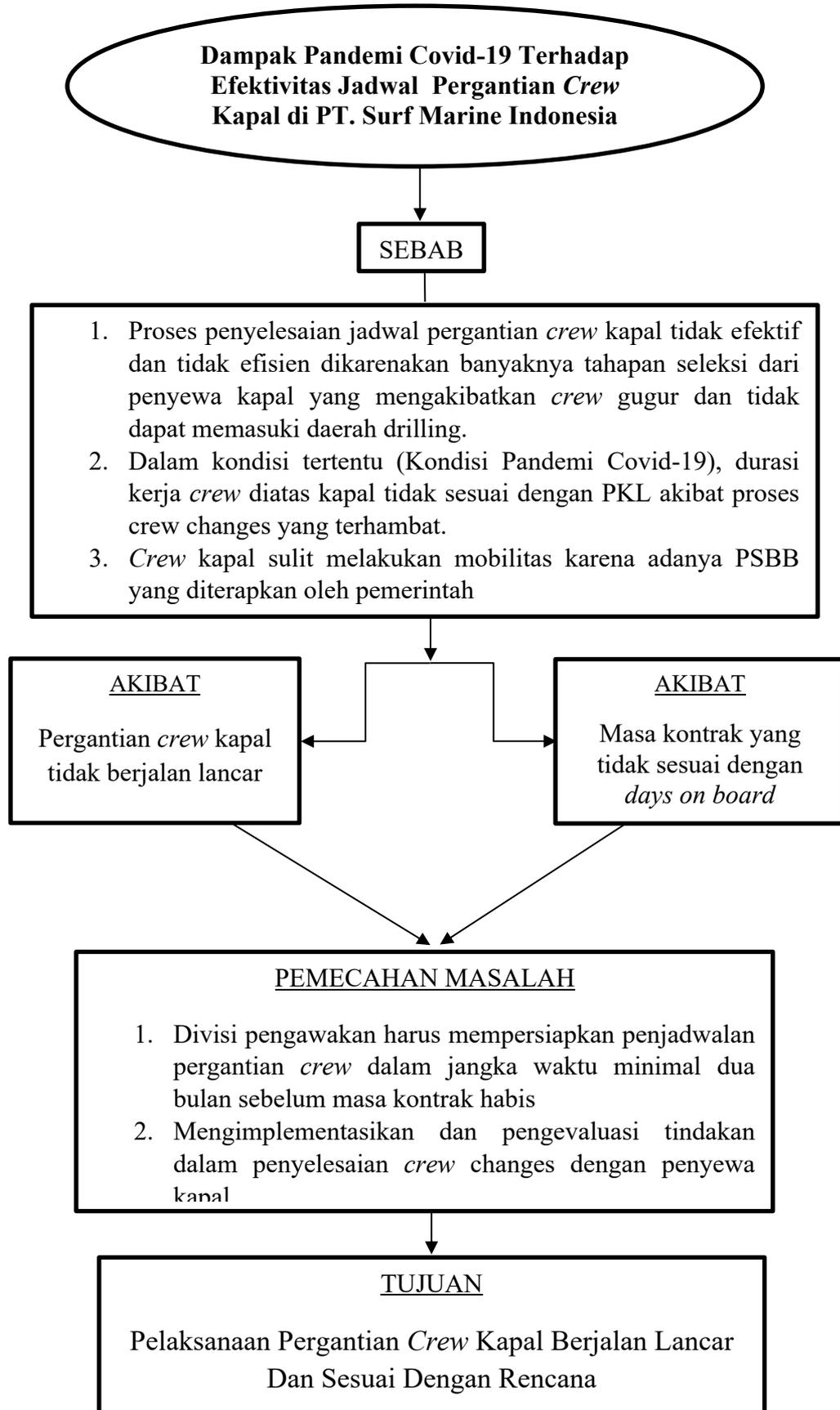
5	Chief Engineer	<ul style="list-style-type: none"> a. Basic Safety Training. b. Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats. c. Advanced Fire Fighting d. Medical First Aid. e. Medical Care On board Ship.
6	Second Engineer	<ul style="list-style-type: none"> a. Basic Safety Training. b. Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats. c. Advanced Fire Fighting. d. Medical First Aid. e. Medical Care On board Ship.
7	AB	<ul style="list-style-type: none"> a. Basic Safety Training. b. Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats. c. Advanced Fire Fighting.
8	Oiler	<ul style="list-style-type: none"> a. Basic Safety Training. b. Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats. d. Advanced Fire Fighting.
9	Cook	<ul style="list-style-type: none"> a. Basic Safety Training. e. Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats.

Sumber : PT. Surf Marine Indonesia, tahun 2020

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Tabel 2.2

Kerangka Pemikiran



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada saat peneliti melaksanakan Praktek Darat yang merupakan salah satu syarat dalam pemenuhan program D IV yaitu selama 11 bulan di Perusahaan Pelayaran PT Surf Marine Indonesia, terhitung mulai **tanggal 05 Agustus 2020 sampai dengan 11 Juli 2021**. Peneliti melakukan penelitian tentang dampak pandemi Covid-19 terhadap efektivitas jadwal pergantian *crew* kapal di PT Surf Marine Indonesia

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan penulis di Perusahaan Pelayaran PT Surf Marine Indonesia. Berikut data dari PT Surf Marine Indonesia:

a. Tempat Kedudukan Formal

Nama Perusahaan	: PT Surf Marine Indonesia
Alamat	: Gedung RPX Center Lt. 8 Suite 801
Telephone	: (021) 7591 8001
Fax	: (021) 7591 8006
E-mail	: smi-indonesia@bourbon-online.com
Website	: bourbon-online.com

B. METODOLOGI PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metodologi Pendekatan

Pendekatan penelitian yang penulis pilih adalah pendekatan empiris yaitu penulis melakukan pengamatan yang terjadi di lapangan dalam pelaksanaan rencana pergantian *crew* kapal di kapal milik PT Surf Marine Indonesia.

2. Teknik Pengumpulan Data

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

Penulis juga membutuhkan data dan informasi yang lengkap dan dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah. Data yang digunakan harus didukung dengan data yang sebenarnya, oleh karena itu dalam mengumpulkan data, penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

a. Observasi

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

Observasi dilakukan berupa observasi terhadap pelaksanaan pergantian *crew* kapal di PT Surf Marine Indonesia.

b. Dokumentasi

Teknik ini merupakan data-data yang diperoleh dari hasil dokumen-dokumen yang penulis dapatkan. Penulis mempelajari dokumen-dokumen yang berkaitan dengan masalah. Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi ini antara lain data rencana *crew* kapal, Perjanjian Kerja Laut (PKL), data awak kapal *on board* , dan *vessel daily report*.

c. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara mempelajari tulisan yang berasal dari berbagai buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebageian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung erat hubunganya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis

untuk membahas serta memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan di susun oleh penulis.

d. Teknik Wawancara

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

Adapun orang yang di wawancarai penulis, antara lain :

1. *Crew* di kapal milik PT Surf Marine Indonesia
2. *Staff* Divisi Pengawakan

Ada beberapa faktor yang mempunyai arus informasi dalam wawancara yaitu :

1. Pewawancara

Yaitu pengumpul informasi, dalam hal ini penulis bertindak sebagai pewawancara.

2. Responden

Yang merupakan sumber informasi antara narasumber yang diharapkan dapat memberikan jawaban dan informasi mengenai hal-hal yang dinyatakan dan dibutuhkan oleh pewawancara.

3. Pedoman wawancara

Adalah suatu cara yang digunakan untuk mendapatkan informasi yang pewawancara inginkan.

4. Situasi wawancara

Adalah berkaitan dengan waktu, tempat, kehadiran orang ketiga, kesibukan responden, dan sikap masyarakat sekeliling.

C. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian adalah pihak-pihak yang dijadikan sebagai sampel dalam sebuah penelitian. Subjek penelitian juga membahas karakteristik subjek yang digunakan dalam penelitian termasuk penjelasan mengenai populasi, sampel, dan teknik sampling yang digunakan. Peran subjek penelitian adalah memberikan tanggapan dan informasi terkait data yang dibutuhkan oleh peneliti serta memberikan masukan kepada peneliti baik secara langsung maupun tidak langsung.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis menggunakan teknik analisa **Deskriptif Kualitatif**, yaitu menganalisis data-data yang ada, mengapa bisa terjadi seperti ini dan apa akibatnya jika hal tersebut dibiarkan. Untuk itu penulis akan memberikan gambaran apa yang seharusnya dilakukan terhadap masalah yang terjadi yaitu terkait dengan pergantian *crew* diatas kapal.

Pada penelitian ini, penulis akan membahas mengenai bagaimana cara perusahaan mengatur mutasi atau pergantian *crew* kapal agar sesuai dengan jadwal yang direncanakan sebelumnya. Penulis menggunakan mutasi *crew* kapal dengan pendekatan deskripti kualitatif. Maka dari itu penulis mengambil dan menggunakan teknik analisis model interaktif, yang menurut Miles & Hubermen (1992:16) analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu:

1. Reduksi Data

Reduksi data diartikan 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 di peroleh selama proses penelitian berlangsung.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Sejarah Perusahaan

Sejarah berdirinya PT Surf Marine Indonesia yaitu diawali dari sejarah perusahaan pusat yang bernama Bourbon yang merupakan perusahaan yang menawarkan jasa pengiriman, yang berkantor pusat di Prancis. Mulai pada tahun 1984 hingga tahun 1989, Bourbon Group lahir dari gabungan beberapa perusahaan di *Reunion island* tujuan mereka menumbuhkan industri gula dan rum yang dijual di perancis metropolitan.

Borbon Group kemudian memulai diverifikasi komersial dan geografis menjadi industri perikanan, supermarket dan produk susu awalnya dan kemudian pada tahun 1992 memulai kegiatan maritim. Seiring berjalannya waktu, kegiatan maritim semakin jaya, pada tahun 1996 terjadi akuisi perusahaan Les Abeiles (*towing*) dan Setaf-Saget (*dry bulk shipping*).

Pada tahun 1998, setelah menjadi raja dalam produksi gula, dalam distribusi dan layanan maritim, Grup Bourbon *go public*, di Pasar Kedua Paris *Stock Exchange*. Pada tahun 2000 – 2006 dilakukan pemfokusan kritis kembali pada pergantian milenium baru, grup fokus pada aktivitas meritimnya, yang secara berturut-turut memisahkan aktivitas susu dan jus buah, aktivitas *agrifood* yang telah lama dirintis, dan aktivitas supermarket. Selanjutnya, Grup Bourbon mempercepat pemfokusan kembali layanan maritim, seperti yang diilustrasikan oleh

pengambilalihan Havila *Supploy AS* tahun 2002, berganti nama menjadi Bourbon *Offshore Norway*. Bourbon menjual aktivitas *port towage* laut untuk *oil offshore*. Pada tahun 2007 – 2012 mengkhususkan diri dalam layanan laut untu *oil offshore*. PT Surf Marine Indonesia merupakan salah satu perusahaan *ship owner*, cabang

dari Bourbon Offshore Asia Plt. Ltd. (BoA) yang berpusat di Singapura dan telah beroperasi sejak tahun 2008 dibidang jasa *marine-offshore*. Pada tahun 2020 PT Surf Marine Indonesia memiliki 5 kapal *supply* dan 3 kapal *crewboat*. Perusahaan ini menyediakan jasa angkutan kapal kepada perusahaan minyak dan gas seluruh dunia untuk mendukung kegiatan pengeboran minyak.

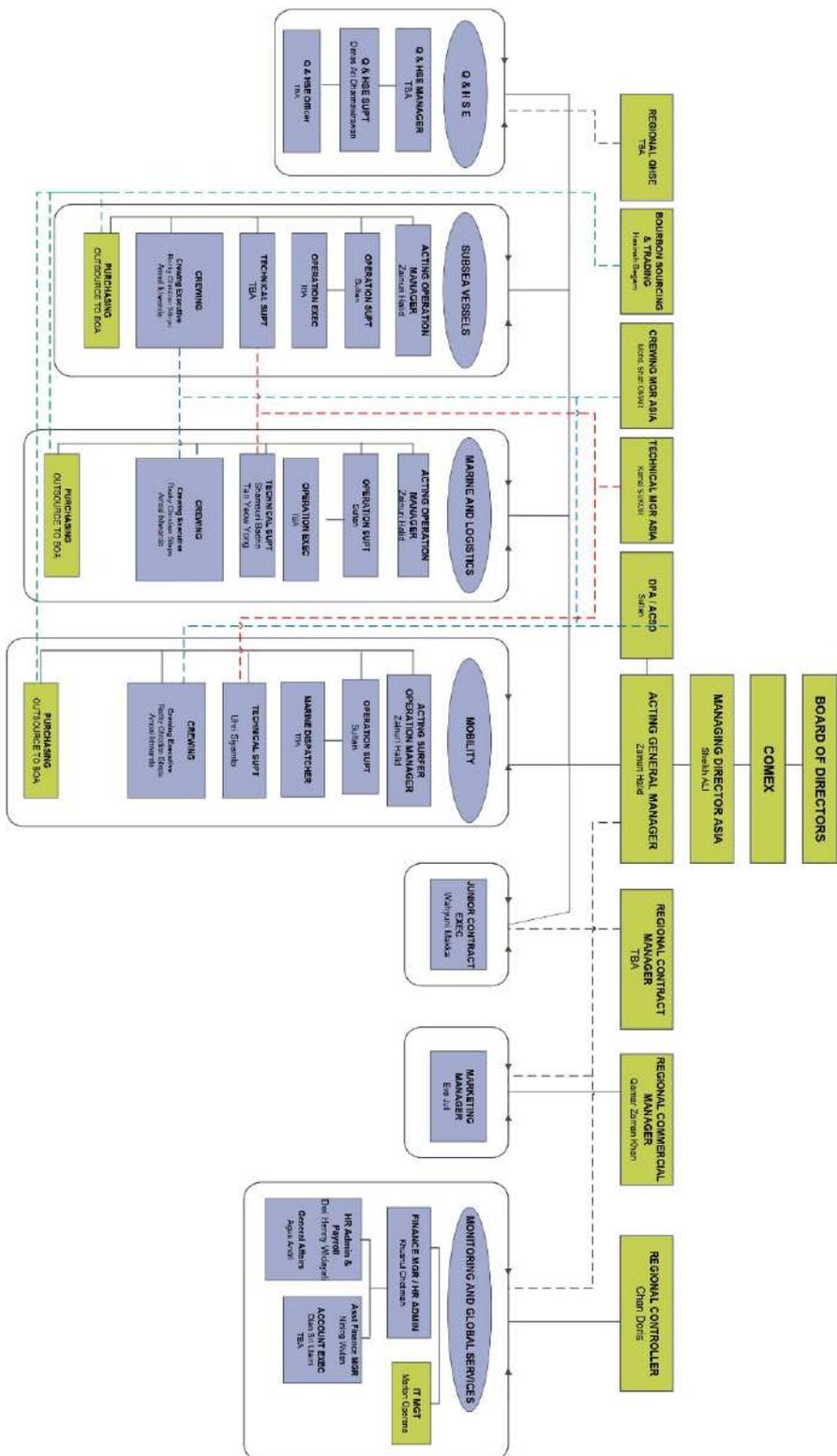
Adapun klien dari PT Surf Marine Indonesia antara lain PT Pertamina Hulu Mahakam (PHM), PT Pertamina Hulu Energi (PHE), Total E&P, Petronas, Shell Petroleum, Medco Energy, Chevron, Exxon, dll. *Charterer* biasanya memilih tipe *time charter* (yaitu kontrak penyewaan kapal dengan dengan kurun waktu tertentu). Selain itu untuk menunjang kebutuhan *crew* kapal yang sesuai dengan bidang ini, PT Surf Marine Indonesia memiliki tenaga kerja (*crew* kapal) sekitar 100 orang yang tentunya handal dan berkompeten, terutama dalam hal keselamatan agar kegiatan oprasional tetap lancar dan terhindar dari bahaya kecelakaan kerja.

a. Visi dan Misi Perusahaan

Visi :Menjadi perusahaan terpilih dalam jasa lepas pantai untuk menguntungkan klien, karyawan, dan semua pemangku kepentingan.

Misi :Membangun hubungan yang berkelanjutan dengan semua pemangku kepentingan kami berdasarkan kepercayaan dan kualitas kayanan kami.

b. Struktur Organisasi Perusahaan PT Surf Marine Indonesia



Gambar 4.1

Struktur Organisasi

Surf Marine Indonesia (PTSM) is a subsidiary of PTSM. PTSM is a public company listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) under the ticker symbol PTSM. PTSM is a public company listed on the Indonesia Stock Exchange (IDX) under the ticker symbol PTSM.

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

a) *Crewing Departement* (Divisi Pengawakan)

Divisi ini berfungsi sebagai penerima dan seleksi *crew* kapal yang diterima sesuai dengan kualifikasi yang telah ditetapkan oleh PT Surf Marine Indonesia. Bagian ini juga berfungsi sebagai pengkoordinasian perputaran *crew* kapal berkualitas, bersertifikat dan *medical fit*, memastikan pelaut dapat melaksanakan proses *sign on/off* mulai dari tempat keberangkatan, terima tugas di kapal sesuai dengan jabatan masing-masing sampai kepulannya, menjaga komunikasi, hubungan kerjasama yang baik dengan keluarga *crew* kapal dan juga membina hubungan baik.

Maka dalam divisi ini dibutuhkan perencanaan penempatan *crew* kapal atau perputaran *crew* kapal yang memenuhi kualifikasi jika pada saat keadaan darurat seperti *crew* kapal sakit, *jump ship*, dan juga *sign off* dapat digantikan dengan *crew* lain yang sudah dipersiapkan sebelumnya. Tantangan yang diangkat penulis pada penelitian ini adalah masalah dampak Covid-19 terhadap efektifitas pergantian *crew* di kapal milik PT Surf Marine Indonesia.

Struktur organisasi dan tata kerja penulis bahas hanya terbatas pada divisi pengawakan, yaitu unit atau bagian yang terkait dengan judul dan topik penulis bahas. Dimana tata kerja dipimpin *Ship Management* yang bertanggung jawab terhadap direktur utama, yakni untuk merencanakan, mengontrol, mengorganisasi dan mengevaluasi semua aktivitas pengawakan sesuai dengan, misi dan sasaran hasil.

Tanggung jawab *Ship Management* adalah :

1. Bertindak proaktif guna memastikan kesiapan dan kelaiklautan kapal dibawah pengawasan dan ketersediaan sumber daya awak kapal yang berkompeten dan cakap di masing- masing jabatannya.
2. Mengusulkan perubahan/penambahan dokumen prosedur berkaitan dengan manajemen keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan, manajemen operaional dan perawatan kapal.
3. Berkoordinasi denan unit DPA dalam mengimplementasikan kepatuhan perusahaan dalam menerapkan peraturan bidang keselamatan, keamanan dan perlindungan maratime.
4. Melaporkan analisis dan performance kapal kepada direksi pada saat rapat anggaran atau pada saat diminta.
5. Berkoordinasi dengan komite sumber daya awak kapal mengenai penempatan promosi dan demosi serta meningkatkan kesejahteraan ABK sesuai persyaratan yang berlaku.
6. Melaksanakan evaluasi kinerja staf *Ship Management* dan awak kapal serta mengembangkan kompetensi dengan melaksanakan kegiatan pelatihan, familirisasi serta melaksanakan motivasi guna meningkatkan eetos kerja dan loyalitas terhadap perusahaan.
7. Memonitor jadwal periodik *docking*, menyiapkan lokasi galangan dan mengkaji datar perbaikan yang diajukan oleh nahkoda beserta anggarannya, mengevaluasi pelaksanaan dan laporan progress pekerjaan *dock* untuk efektifitas biaya.

Dalam tugasnya *Ship Management* dibantu oleh staf pengawakan yaitu Divisi *Crewing* , dimana divisi ini bertanggung jawab kepada *Ship Management*, yang memiliki tugas memastikan pelaksanaan mutasi awak kapalselalu berjalan sesuai rencana.

Tanggung jawab dari Divisi *Crewing* adalah :

1. Bertanggung jawab kepada *ship management*
2. Memonitor kecukupan awak kapal sesuai dengan ketentuan *safe manning* kapal yang bersangkutan dan melaksanakan proses thapan rekrutment.
3. Mendokumentasikan semua dokumen *crew* kapal sehingga dokumen tersebut mudah diakses, aman dan menjamin kemampuan penelusurannya.
4. Melaksanakan proses penyijilan, mutasi *on/off* dan pengiriman/pemulangan *crew* kapal.
5. Melakukan evaluasi dan penilaian kinerja *crew* kapal, dalam rangka promosi, mutasi atau rotasi dan memprosesnya sesuai dengan prosedur.
6. Memonitor masa kontrak *on board crew* kapal dan menyampaikan waktu periode mutasi *on/off* serta mengajukan permintaan kebutuhan *crew* kapal.

2. Data Vessel Daily Report PT Surf Marine Indonesia

Tabel 4.1



Vessel Daily Report

Daily Report Form PTSMI-FRM-0701.0058

Vessel	SURF PERDANA	Port of Departure		Distance (24 hrs)	Hrs
Date / Time	01 November 2020 / 2400 LT	Port of Arrival		Total Distance Coverage	Nm
Location	WDA, Bintuni	Current Course		Distance To Go	Nm
Draft Fwd	5.00 m	Total Average Speed	Knot	Steaming Time	Hrs
Draft Aft	4.60 m	ETA (Date / Time)		Total Steaming Time	Hrs

No	Crew Name	Rank	Days On Board	No	Crew Name	Rank	Days On Board
1	Andy Hari Witaro	Master / DPO	82	12	Januaris Rettob	Bosun	56
2	Dhimas Windi Anggoro	Ch. Officer / DPO	83	13	Rusdi Saleh	AB	83
3	Ian Fahmi	2/O DPO	87	14	Very Afriyanto	AB	145
4	Andri Roma Lisco	2/O DPO	76	15	Bayu Pranatha	AB	92
5	Uttung H. Sinaga	2/O DPO	81	16	Bagus Ardiansyah	AB	92
6	Jumarfan Mochtar	Chief Engineer	82	17	Amos Meli Palipung	Oiler	145
7	Rahmat Halide	2/E	83	18	Arafat	Oiler	83
8	Didik Utomo	2/E	87	19	Baharuddin Mustamin	Cook	83
9	Riki Adistian Sugiaro	3/E	87	20			
10	Wawan Kurniawan	3/E	72	21			
11	Handra Wibowo	ETO	73	22			
Total Crew Onboard							19

Vessel	SURF MANDIRI	Port of Departure		Distance (24hrs)	
Date / Time	02 April 2021 / 24:00 LT	Port of Arrival		Total Distance	
Location	Rig Zhao Shanghai Long 6 "Fanny 2"	Current Course		Distance To Go	
Draft Fwd (m)	4.2 M	Average Speed (knot)		Steaming Time	
Draft Aft (m)	4.0 M	ETA (Date / Time)		Total Steaming Time	

No	Crew Name	Rank	Days On Board	No	Crew Name	Rank	Days On Board
1	Agus Mardi Santoso	Master	29				
2	Nurokhman	C/O	42				
3	Dian Febrianto	2/O	60				
4	Setyo Mardiatmoko	C/E	19				
5	Doni	2/E	87				
6	Adek Saputra	3/E	87				
7	Sudoyo	ETO	19				
8	Dudi Iskandar	Bosun	42				
9	Bayu Arifandi Putra	AB	29				
10	Rusdi Saleh	AB	47				
11	Yoke Prilian Indriansyah	AB	47				
12	Dahsyat Fawzi	OL	35				
13	Andriansyah	OL	148				
14	Zoel Haidir Machmur	Cook	148				
15	Mochamad B Try Siswanto	Cadet Engine	176				
16	Dhirres Chandra Nugroho	Cadet Deck	101				
17							
Total Persons Onboard							16

Tabel 4.2

Vessel Daily Report

Vessel	SURF MANDIRI	Port of Departure		Distance (24hrs)	Nm
Date / Time	02 March 2021 / 24:00 LT	Port of Arrival		Total Distance	Nm
Location	Vessel enroute to RIG Hallong 6	Current Course		Distance To Go	Nm
Draft Fwd (m)	4.3 M	Average Speed (knot)		Steaming Time	Hrs
Draft Aft (m)	3.9 M	ETA (Date / Time)		Total Steaming Time	Hrs

No	Crew Name	Rank	Days On Board	No	Crew Name	Rank	Days On Board
1	Supelda	Master	117				
2	Nurochman	C/O	12				
3	Dian Febrianto	2/O	29				
4	Ahmad Seile	C/E	154				
5	Doni	2/E	55				
6	Adek Saputra	3/E	55				
7	Erwan Suryanto	ETO	150				
8	Sabin	Bosun	117				
9	Dudi Iskandar	Bosun	12				
10	Rusdi Saleh	AB	16				
11	Yoke Prilian Indriansyah	AB	16				
12	Dahsyat Fawzi	OL	4				
13	Andriansyah	OL	117				
14	Zoel Haidir Machmur	Cook	117				
15	Mochamad B Try Siswanto	Cadet Engine	145				
16	Dhimes Chandra Nugroho	Cadet Deck	70				
17							
Total Persons Onboard							16

Tabel 4.3

Vessel Daily Report

Sesuai dengan data *vessel daily report* yang penulis dapatkan di PT Surf Marine Indonesia, PT Surf Marine Indonesia memberlakukan kontrak kerja di atas kapal selamat 3 bulan. Dari data diatas menggambarkan berapa lama *crew* tersebut sudah berada diatas kapal, terdapat juga nama *crew* yang berwarna merah. Nama *crew* yang berwarna merah menandakan bahwa *crew* tersebut sudah melewati masa Perjanjian Kerja Laut (PKL) mereka.

Charterer: PT Pertamina Hulu Energi

Due: 31 Maret 2019

No.	Kegiatan	Estimasi Jadwal	Lama Waktu
1	Proses perekrutan <i>crew</i> kapal	18 – 20 Maret 2019	3 hari
2	<i>Induction</i>	21 – 25 Maret 2019	5 hari
3	<i>Reviewing</i> MCU	26 – 27 Maret 2019	2 hari
4	Proses HSSE Passport	28 – 30 Maret 2019	3 hari
5	<i>Crew</i> naik ke atas kapal	31 Maret 2019	Total: 13 Hari

Tabel 4.4

Tabel Estimasi Jadwal Pergantian *Crew* Sebelum Pandemi Covid-19 di PT Surf Marine Indonesia

Tabel diatas merupakan tabel pergantian *crew* kapal sebelum adanya pandemi Covid-19. Dapat dilihat estimasi pelaksanaan pergantian *crew* kapal hanya memakan waktu selama 13 hari atau 2 minggu lamanya. Disini divisi pengawakan terlihat tidak mendapatkan kendala dalam proses pergantian *crew*.

No.	Kegiatan	Estimasi Jadwal	Lama Waktu
1	Proses perekrutan <i>crew</i> kapal	25 – 30 Mei 2021	5 hari
2	<i>Induction</i>	02 – 09 Juni 2021	9 hari
	<i>Second Induction</i>	12 – 16 Juni 2021	5 hari
3	<i>Reviewing</i> MCU	17 – 23 Juni 2021	7 hari
4	Proses HSSE Passport	24 – 28 Juni 2021	4 hari
5	Karantina	29 – 13 Juli 2021	14 Hari
6	<i>Crew</i> naik ke atas kapal	14 Juli 2021	Total: 46 Hari

Tabel 4.5

**Tabel Estimasi Jadwal Pergantian *Crew* Saat Pandemi Covid-19
di PT Surf Marine Indonesia**

Dapat dilihat dari tabel di atas perbedaan waktu yang diperlukan dalam pergantian *crew* kapal di PT Surf Marine Indonesia saat pandemi Covid-19 sangat signifikan perbedaannya. Adanya keterlambatan proses peragntian *crew* dimana *crew* yang seharusnya naik kapal 02 Juli 2021 menjdai 14 Juli 2021. Proses perekrutan *crew* hingga *crew* naik ke atas kapal membutuhkan waktu 46 hari. Banyaknya persyaratan tes dan lamanya proses tes yang harus dilakukan *crew* membuat pergantian *crew* kapal di PT Surf Marine Indonesia menjadi terhambat. Inilah yang menjadi kendala divisi pengawakan.

3. Peraturan Pemerintah Selama Pandemi Covid-19

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Mempercepat Penanganan Covid-19. Pembatasan berskala besar yang dimaksud adalah pembatasan kegiatan tertentu penduduk dalam suatu wilayah yang diduga terinfeksi *Corona Virus Disease 2019* (Covid-

19) yang meliputi peliburan sekolah, tempat kerja dan pembatasan kegiatan di tempat atau fasilitas umum.

B. ANALISIS DATA

Berdasarkan penelitian dan pengumpulan data-data yang ada selama di lapangan, maka pada bagian ini diuraikan mengenai penyebab dari masalah pergantian *crew* kapal milik PT Surf Marine Indonesia selama masa pandemi Covid-19.

1. Mengapa pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal saat Covid-19 terhambat ?

Berdasarkan wawancara langsung dengan divisi pengawakan setiap bulannya divisi ini membuat jadwal pergantian *crew* kapal untuk merencanakan siapa nantinya yang akan menggantikan *crew* kapal *on board*, dengan adanya jadwal ini, diharapkan dapat memenuhi pergantian *crew* kapal sesuai dengan masa kontrak PKL *crew* di atas kapal. Namun dari hasil observasi dilapangan jadwal pergantian *crew* kapal yang sudah direncanakan sebelumnya menjadi sulit untuk dilaksanakan akibat pandemi Covid-19. Masalah yang paling utama yang membuat disivisi pengawakan menjadi kesulitan untuk melakukan pergantian *crew* pada masa pandemi Covid-19 adalah:

a) Persyaratan Tes Dari Penyewa Kapal.

Banyaknya persyaratan penyewa kapal yang harus dilakukan oleh *crew* agar *crew* tersebut dapat memasuki area *drilling*. PT Pertamina Hulu Energi adalah salah satu *charterer* Kapal Surf Mandiri yaitu kapal milik PT Surf Marine Indonesia. PHE memiliki persyaratan tersendiri untuk *crew* kapal yang akan naik keatas kapal yang di *charter* oleh mereka. Persyaratan yang harus dilakukan *crew* adalah:

- 1) Induction : ini adalah tahap awal dimana calon *crew* mengikuti zoom mengenai pelatihan keselamatan kerja selama berada diatas kapal. Setelah itu pihak PHE akan memberika soal dengan jumlah 100 soal yang akan dikerjakan oleh *crew* dengan

passing grade 80% benar jika tidak artinya mereka gugur dan tidak bisa mengikuti tahap selanjutnya. Jika lolos maka *crew* akan mendapatkan pernyataan pemahaman HSSE induction berupa lembaran dibawah ini.

Lampiran 2 - Form pernyataan pemahaman induksi HSSE lapangan

PERTAMINA HULU ENERGI		Form Induksi HSSE Lapangan	
Tanggal Kedatangan / Arrival Date:		Lokasi Lapangan / Site Location: Kapal Surf Mandiri	Lokasi Inap / Place to Stay:
Nama / Name: Kurniawan		Tujuan Kedatangan / Purpose:	
Perusahaan / Company: PT. Bahtera Niaga International			
No	Uraian / Description	Ya / Tidak / Tidak ada Yes / No / NA	
1	Kebijakan QHSSE Pertamina / Pertamina Hulu Energi QHSSE Pertamina / Pertamina Hulu Energi Policy	Ya	
2	Pengenalan lapangan secara umum Site general introduction	Ya	
3	Potensi bahaya di lapangan Site potential hazard	Ya	
4	Jenis alarm dan tindakan yang diperlukan Alarm type and required actions	Ya	
5	Rencana tanggap darurat dan lokasi berkumpul Emergency response plan and muster point	Ya	
6	Aturan pokok Pertamina Pertamina rules (HSSE Golden Rule & Corporate Life Saving Rule)	Ya	
7	Aturan lokal seperti jadwal rutin, aturan makan dan lokasi klinik Local rules such as routine schedule, pantry rule and clinic location	Ya	
Saran / Suggestion:			
Saya telah menyadari semua poin pada pernyataan tertulis ini I have been aware of all the points on this affidavit			
Tandatangan Peserta / Attendee's Signature		Tandatangan Fasilitator / Facilitator's Signature	
Nama / name Tanggal / date		 Nama / name Pram Juniar Tanggal / date 19 Juni 21	

Gambar 4.2

Form Pernyataan Pemahaman induksi HSSE Lapangan

- 2) Pemeriksaan MCU Oleh Dokter Yang Terqualifikasi Dari PHE. Tahap ini dapat diselesaikan selama 4 hari sampai 1 minggu. Respon yang lambat dari dokter tersebut mengakibatkan keterlambatan proses pergantian *crew*, belum lagi jika hasil MCU *crew* yang diperiksa tidak sesuai dengan standar maka *crew* harus melakukan konsultasi kedokter mengenai penyakit *crew* tersebut, selanjutnya kami dari pihak divisi pengawakan mengirikan *e-mail* dengan melampirkan hasil konsul tersebut. Ini bisa memakan waktu 2 – 3 hari lamanya. Jika divisi pengawakan sudah menerima *approval e-mail* seperti gambar dibawah ini maka *crew* bisa mengikuti tahapan selanjutnya begitu pula jika dokter

nyatakan tidak laik bekerja maka *crew* tidak bisa mengikuti tahap selanjutnya

Dear Ms Dama.,

Review Annual MCU crew Surf Mandiri, atas nama :

- **Zoel Haidir Machnur / 2020-00533 / MCU tgl 11 April 2021 di Global Assistance Medical Centre / FIT FOR WORK by dr. Fuhul, per 13 April 2021 / MCU valid s.d 11 April 2022 / STATUS : P1 (Laik Bekerja)**

Regards,

dr. Fuhul Arbian Imran
QHSSE OPERATIONS – OH/1H Section
PHE OSE

Gambar 4.3
Email hasil MCU

- 3) Form HSSE Passport: pada tahap ini divisi pengawakan akan mengisi formulir agar *crew* bisa mendapatkan HSSE Passport yang merupakan tanda pengenalan dan juga *pass permit* bahwa *crew* tersebut bekerja di daerah drilling PHE OSES. Proses ini memakan waktu 3-5 hari.

PERTAMINA
PHE OSES

Passport KILL ini dikeluarkan untuk Pegawai/Kontraktor PHE OSES
Untuk keperluan perjalanan minimum KILL yang diharapkan kelua bekerja di proyek proyek PHE OSES
Pemiliknya adalah sebagai Pegawai/Kontraktor PHE OSES

Comp :
BAHTERA NIAGA
INTERNASIONAL
Pers. No. :
91901327

Dept./Departemen:
Drilling & Well Service

B. Date/Tgl. Lahir :
02/10/1988

Nation./Kebangsaan:
ID

Gender/Jenis Kelamin:
Male

Phone No/No. Telepon :
0823 1012 2223

Religion:
Islam

Addr./Alamat:
JL. BANJAH GG. KATES II NO.114 RT.028
MANGGAR BARU BALIKPAPA

Emerg. Cont/Kontak Darurat
NOFRIYANTO

Emerg. Phone/Tip. Darurat
0811 959 7850

Name>Nama:
DIAN FEBRIANTO

2019-01327

Gambar 4.4

HSE Passport

- 4) Setelah mendapatkan HSSE Passport *crew* yang akan naik diharuskan untuk dikarantina selama 14 hari setekah itu *crew* diwajibkan untuk PCR test. Kendala yang dialami pada tahap ini adalah jika *crew* tersebut positif covid maka *crew* tidak bisa naik keatas kapal.

Maka divisi pengawakan harus mencari lagi kandidat *crew* untuk kapal Surf Mandiri dan tentunya memakan waktu yang lama, kandidat baru tersebut harus mengikuti tahapan sebagaimana penulis jelaskan sebelumnya. Inilah yang menyebabkan terhambatnya proses pergantian *crew* di atas kapal.

b) Adanya PSBB.

Akibat dari virus Covid-19 yang semakin lama berevolusi dan semakin berbahaya maka pemerintah membuat peraturan pembatasan sosial berskala besar untuk memperlambat penyebaran virus Covid-19 maka dari itu dilakukannya PSBB pada tanggal, pembatasan berskala besar ini hanya mengizinkan sektor-sektor esensial yang beroperasi sehari-harinya. Sektor tersebut adalah kesehatan, bahan pangan, energi, komunikasi, teknologi informasi, keuangan, logistik, konstruksi, pelayanan dasar (utilitas publik dan industri yang ditetapkan sebagai obyek vital nasional dan obyek tertentu) dan kebutuhan sehari-hari. Hal ini mengakibatkan dampak negatif yang besar bagi individu, komunitas dan masyarakat karena menghentikan hampir semua kegiatan ekonomi dan sosial terutama sulitnya mobilitas *crew* PT Surf Marine Indonesia yang akan ke Jakarta. Menurut Peraturan Gubernur DKI Jakarta nomor 47 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Kegiatan Berpergian dan/atau Masuk Provinsi DKI Jakarta Dalam Upaya Mencegah Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19) menerangkan bahwa pelaku usaha yang bergerak pada sektor yang disebutkan penulis di atas, dapat melakukan mobilitas dengan beberapa persyaratan yang telah ditentukan. Bagi yang melanggar ketentuan tersebut akan dikenakan sanksi berupa denda sebesar Rp 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah). Hal ini menjadi tugas besar bagi perusahaan terutama untuk divisi pengawakan agar *crew* dapat pergi ke Jakarta tanpa adanya hambatan.

c) *Crew* menolak untuk naik ke atas kapal.

Adanya *crew* kapal yang tidak bisa naik kapal dikarenakan kondisi pandemi yang banyak memakan korban dan menyebabkan kematian, yang mengakibatkan keluarga *crew* kapal khawatir dan melarang *crew* tersebut berlayar untuk sementara. Dari PT Surf Marine Indonesia ini sendiri mengenai *crew* yang menolak untuk naik ke atas kapal memaklumi dan memberikan dispensasi mengenai kekhawatiran keluarga *crew* atas ancaman covid-19. Akan tetapi bagi *crew* yang terus

menerus menolak untuk naik ke atas kapal dengan alasan pandemi covid-19 akan diberikan tenggat waktu berapa lama dia tidak menaiki kapal. Dan salah satu alasan lagi kenapa *crew* menolak naik ke atas kapal adalah karena salah satu keluarga *crew* terpapar covid-19 yang mengharuskan *crew* tersebut mengawasi dan mendukung proses pengobatan keluarganya sampai keluarganya sembuh. Menurut observasi penulis PT Surf Marine Indonesia merupakan perusahaan *ship owner* yang memiliki *crew* tetap yang secara *continued* di naikan ke atas kapal. Akibat dari *crew* yang terus menolak untuk naik ke atas kapal, divisi pengawakan kesulitan mencari *crew* baru yang memiliki salah satu syarat wajib yaitu pengalaman offshore yang tentunya dalam hal ini sulit dicari dalam keadaan pandemi covid-19. Oleh karena itu salah satu faktor *crew* yang menolak naik ini menjadi penghambat jadwal pergantian *crew*.

2. Mengapa kontrak perjanjian kerja laut *crew* kapal di PT Surf Marine Indonesia tidak sesuai ?

- a. Banyak *crew* yang tidak lolos seleksi dari penyewa kapal.

Masa kontrak Perjanjian Kerja Laut (PKL) yang telah tertulis dan disiapkan bagi *crew* kapal yang *on board* berbeda dengan yang terjadi di atas kapal, menurut wawancara yang dilakukan penulis hal ini terjadi karena belum adanya *crew* pengganti yang berkompeten yang bisa lolos tes yang di berikan oleh penyewa kapal. Seleksi dari penyewa kapal sangat berpengaruh pada proses pergantian *crew* di PT Surf Marine Indonesia karena pada tahap inilah yang memakan banyak waktu, sehingga *crew* yang masa kontraknya sudah habis otomatis diperpanjang sebelum *crew* penggantinya sudah ada. Sulitnya mencari pengganti *crew* disaat pandemi covid-19 ini kebanyakan bermasalah pada tahap *induction*, dimana pada tahap ini *crew* minimal mendapatkan nilai 80% dari soal sedangkan, *crew* yang diajukan dari pihak divisi pengawakan mendapatkan nilai dibawah 80%. Maka dari itu kontrak perjanjian *crew* diatas kapal tidak sesai dengan *days on board* mereka.

- b. Belum adanya *crew* yang *standby*.

PT Surf Marine Indonesia menambahkan masa kerja *crew* kapal yang awalnya 3 bulan menjadi 5 bulan, hal ini diakibatkan karena belum adanya *crew* yang *standby* dan beberapa *crew* yang masa berlaku sertifikatnya telah habis atau belum di revalidasi dimana persyaratan tersebut merupakan syarat utama bagi *crew* untuk naik ke atas kapal. Dengan belum adanya *crew* kapal yang *standby* sehingga menyebabkan penambahan masa kerja ini maka pada kontrak perjanjian kerja laut yang lama otomatis di perpanjang dan mengakibatkan kontrak perjanjian kerja laut *crew* tidak sesuai di PT Surf Marine Indonesia.

- c. Lambatnya respon dari pihak penyewa kapal.

Keterlabatan yang dimaksud adalah saat divisi pengawakan mengirimkan email mengenai *medical check up* (MCU) *crew* yang harus di *review* oleh dokter dari penyewa kapal tetapi dari pihak dokter tersebut merespon dalam waktu yang lumayan lama yang memakan waktu sekitar 3 (tiga) sampai 5 (lima) danterkadang bisa memakan waktu sampai satu minggu lebih. Divisi pengawakan selalu melakukan *reminding* kepada dokter dari pihak penyewa kapal agar *medical check up* (MCU dari *crew* PT Surf Marine Indonesia segera di *check*, karena lambatnya respon dari pihak penyewa kapal sehingga menyebabkan kontrak perjanjian kerja *crew* menjadi tidak sesuai serta. Dengan lambatnya respon penyewa yang sudah di reminder setiap hari maka keputusan dalam pergantian *crew* menjadi terlambat dan harus di sesuaikan dan direncanakan kembali lagi dari awal.

C. ALTERNATIVE PEMECAHAN MASALAH

Dalam menganalisis permasalahan yang telah dikemukakan, penulis mencoba memberikan suatu pemecahan yang terbaik dari beberapa alternatif yang diberikan. Berdasarkan penjelasan yang telah penulis paparkan, mulai dari permasalahan yang diberikan hingga pemecahannya yang dilandasi teori-teori yang digunakan, maka diberikan alternatif antara lain:

1. Terhambatnya pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal karena pandemi Covid-19.

Pada saat pandemic Covid-19 divisi pengawakan mengalami masalah terutama mengenai pergantian *crew* kapal. Seperti yang penulis uraikan dalam analisis data masalah yang terjadi sangat mempengaruhi regulasi pergantian *crew* di atas kapal. Maka usaha mengatasi yang perusahaan ambil adalah:

- a.** Perencanaan jadwal perencanaan pergantian *crew* minimal 2 bulan sebelum *crew* naik ke atas kapal.

Divisi pengawakan harus membuat rencana jadwal pergantian *crew* minimal 2 bulan sebelum *crew* naik ke atas kapal. hal ini dilakukan agar divisi pengawakan tidak kewalahan jika terjadinya sesuatu yang tidak diharapkan. Sebagaimana yang penulis telah uraikan pada bagian analisis data masalah yang timbul pada masa pandemi virus Covid-19 ini adalah pada tahapan seleksi dari penyewa kapal. Penyewa kapal di PT Surf Marine Indonesia memiliki prosedur tersendiri untuk *crew* yang akan naik di atas kapal yang disewa mereka. Pada setiap tahapannya menggunakan system gugur, yang berarti jika *crew* kapal PT Surf Marine Indonesia yang mengikuti tes tersebut gugur pada pertengahan tahapan tes, maka divisi pengawakan kesulitan untuk mencari *crew* pengganti dalam waktu singkat yang memenuhi kualifikasi dari penyewa kapal. Maka dari itu divisi pengawakan harus membuat jadwal perencanaan pergantian *crew* minimal 2 bulan.

- b.** Menyiapkan surat perjalanan dinas untuk *crew* kapal PT Surf Marine Indonesia.

Pada masa pandemi Covid-19 pada tahun 2020 banyaknya peraturan yang dibuat oleh pemerintah untuk memperlambat penyebaran virus Covid-19, salah satunya dengan membuat peraturan pembatasan berskala besar, yang kita kenal dengan istilah PSBB. Pembatasan berskala besar ini hanya mengizinkan sektor-sektor esensial yang beroperasi sehari-harinya. Sektor tersebut adalah kesehatan, bahan pangan, energi, komunikasi, teknologi informasi, keuangan, logistik, konstruksi, pelayanan dasar (utilitas publik dan industri yang ditetapkan sebagai obyek vital nasional dan obyek tertentu) dan kebutuhan sehari-hari. Sektor ini dapat bekerja sebagaimana mestinya

dengan syarat memiliki surat dinas yang di keluarkan oleh perusahaan tempat mereka bekerja yang berpedoman pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta nomor 47 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Kegiatan Berpergian dan/atau Masuk Provinsi DKI Jakarta Dalam Upaya Mencegah Penyebaran *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19) selain itu divisi pengawakan meritahukan kepada *crew* bahwa selain surat perjalanan dinas dari perusahaan *crew* juga harus mendapatkan surat perjalanan dari kelurahan setempat.

c. Melakukan Peningkatan Gaji.

Melakukan peningkatan gaji bagi *crew* kapal dikarenakan adanya persaingan dalam hal menawarkan gaji bagi awak kapal, inilah yang menyebabkan sulit mendapatkan awak kapal, terutama pada masa pandemic ini. *Crew* kapal sangat membutuhkan peningkatan gaji agar keluarga mereka dapat bertahan hidup dalam situasi pandemic Covid-19. Dengan adanya penambahan gaji maka *crew* akan berfikir dua kali untuk menolak tawaran dari divisi pengawakan untuk naik ke atas kapal PT Surf Marine Indonesia.

2. Tidak sesuainya kontrak perjanjian kerja laut crew di kapal PT Surf Marine Indonesia.

Lama bekerja *crew* diatas kapal berbeda dengan yang dicantumkan di perjanjian kerja laut. Hal ini dikarenakan belum adanya *crew* yang menggantikan diatas kapal pada saat Pandemi Covid-19 sehingga perusahaan menambah waktu kerja diatas kapal. *Crew* kapal yang harusnya hanya 3 (tiga) bulan kontrak kerja akhirnya bisa mencapai 4 (empat) sampai 5 (lima) bulan, maka alternatif dari pemecahan masalah ini adalah:

a. Melakukan Penambahan *Crew* Kapal Yang Mengikuti Seleksi Tes Dari Penyewa Kapal.

Dengan adanya penambah *crew* kapal yang akan mengikuti tahapan tes dari penyewa kapal, hal ini dilakukan agar adanya *backup* saat *crew* lain tidak lolos dalam tahapan tersebut. Pergantian awak kapal harus sesuai dengan rencana yang telah dijadwalkan agar ketepatan masa kontrak dapat tercapai, maka rencana pelaksanaan rotasi awak kapal pada perusahaan harus

terorganisasi. *Ex-crew* yang telah turun diberikan waktu untuk istirahat, kemudian pastikan *ex-crew* tersebut tetap bersedia untuk bekerja kembali dengan PT Surf Marine Indonesia maka divisi pengawakan segera mencari awak kapal baru sesuai dengan kebutuhan, agar rencana mutasi awak kapal tetap terorganisasi.

b. Disiplin *Crew* Kapal.

Disiplin merupakan perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya merupakan tanggung jawab. Disiplin yang dimaksud adalah dengan adanya pengawasan *crew* kapal PT Surf Marine yang ada di darat, divisi pengawakan diharapkan lebih ketat dalam mengawasi *crew* yang ada di darat untuk menggantikan *crew* yang masa kerjanya akan habis. Pengawasan meliputi pengecekan masa berlaku sertifikat *crew*, *crew* diharapkan segera melakukan perpanjangan masa berlaku untuk sertifikat yang sudah habis masa berlakunya, seperti yang kita ketahui untuk melakukan perpanjangan masa masa berlaku dari sertifikat tersebut memakan waktu yang cukup lama, sehingga dapat mempengaruhi proses pergantian *crew*. PT Surf Marine Indonesia memiliki sistem yang dinamakan OCS, sistem ini memiliki kemampuan untuk *controlling* semua sertifikat yang dimiliki *crew* kapal. Hanya dengan mencari nama *crew* tersebut, maka kita dapat mengetahui sertifikat apa saja yang dimiliki *crew* kapal yang pernah naik ke atas kapal milik PT Surf Marine Indonesia. Jika masih valid maka sertifikat akan berwarna hijau, jika sudah habis masa berlakunya maka sertifikat akan berwarna merah. Biasanya divisi pengawakanlah yang menginput data dari *crew* tersebut.

c. Mengadakan *Meeting* Evaluasi

Mengadakan evaluasi meeting dengan penyewa kapal, mengenai lambatnya respon dari pihak penyewa kapal pada tahapan pergantian *crew* yang dapat menghambat waktu proses pergantian *crew* diatas kapal. Sebagaimana yang penulis uraikan pada bagian analisis data, adanya keterlambatan dari respon penyewa kapal mengenai proses penyeleksian *crew* yang akan naik ke atas kapal penyelesaiannya dengan mengadakan *meeting* evaluasi, dengan *meeting* ini diharapkan *ship owner* bisa mengetahui mengapa proses tersebut

memakan waktu yang lama dan bisa mendapatkan pemecahan masalah dengan penyewa kapal agar agar proses pada tahapan seleksi *crew* kapal dapat berjalan dengan lancar tanpa adanya waktu yang terbuang sia-sia.

D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH

Setelah menganalisis masalah yang ada di perusahaan PT Surf Marine Indonesia. Ada beberapa alternative pemecahan masalah adalah yang telah di uraikan di atas.

Dari sekian banyak alternative pemecahan masalah yang telah dikemukakan tentunya dalam persoalan ini adalah untuk mencari pemecahan terbaik yang benar-benar cocok untuk diaplikasikan di lapangan dan diterima semua pihak dan tentunya diyakini dan efektif untuk menanggulangi permasalahan yang ada, maka dilakukan peninjauan ulang terhadap beberapa alternative pemecahan masalah yang telah di uraikan diatas sebagai pertimbangan bagi PT Surf Marine Indonesia dalam memaksimalkan proses pergantian *crew* di atas kapal. Berikut akan diuraikan beberapa evaluasi dai pemecahan masalah:

1. Terhambatnya pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal karena pandemi Covid-19.

a. Keuntungan

- 1) Jadwal pergantian *crew kapal* sudah ditetapkan sehingga pergantian *crew* kapal sudah terjadwal. Divisi pengawakan lebih leluasa untuk memilih dan menyeleksi kandidat *crew* yang lebih berkompeten untuk *crew* Kapal Surf Mandiri.
- 2) Dengan memberikan surat perjalanan dinas yang diperlukan, maka kegiatan mobilitas *crew* tidak akan terhambat dan juga tidak akan berpengaruh pada proses kegiatan pergantian *crew* di PT Surf Marine Indonesia.
- 3) Dengan adanya peningkatan gaji, maka akan semakin menambah motivasi kerja dari *crew* kapal terutama pada masa pandemi Covid-19 yang membuat buruk perekonomian di Indonesia.

b. Kerugian

- 1) *Crew* bisa saja pindah ke perusahaan lain karena lama menunggu naik kapal.
- 2) Pembuatan surat dinas memerlukan waktu yang lama, surat bukan hanya dibuat dari perusahaan tempat *crew* bekerja tetapi juga dari kelurahan tempat tinggal mereka. *Crew* harus mendapatkan surat keterangan yang menyatakan perjalanan dari kelurahan tempat tinggal *crew* tersebut.
- 3) Dengan adanya peningkatan gaji maka perusahaan harus mengeluarkan anggaran yang lebih dari sebelumnya.

2. Tidak sesuainya kontrak perjanjian kerja laut *crew* di kapal PT Surf Marine Indonesia.

a) Keuntungan

- 1) Dengan penambahan *crew* kapal yang mengikuti tahapan tes dari penyewa kapal, jika salah satu gugur maka divisi pengawakan tidak perlu mencari *crew* pengganti lagi dan tidak memakan waktu yang lama.
- 2) Dengan adanya pengawasan dari divisi pengawakan, maka *ex crew* yang ada di darat akan lebih disiplin memperhatikan masa berlaku sertifikat mereka. Selain itu divisi pengawakan tidak kebingungan mencari *crew* dikarenakan adanya *crew* yang sudah *stand by* dan bersedia untuk naik ke atas kapal pada saat pandemi Covid-19.
- 3) Dengan mengadakan evaluasi meeting dengan penyewa kapal diharapkan dapat mempercepat proses persyaratan yang diberikan penyewa kapal agar *crew* kapal dapat segera naik ke atas kapal. Dapat mengetahui solusi permasalahan antara penyewa kapal dengan *ship owner* mengenai tahapan pergantian *crew*.

b) Kerugian

- 1) *Ex-crew* yang sudah *stand by* belum ada kepastian kapan *sign on* di kapal PT Surf Marine Indonesia.
- 2) *Crew* akan menjadi tidak mandiri dikarena selalu diingatkan oleh divisi pengawakan.
- 3) Menyebabkan perselisihan antara penyewa kapal dengan *ship owner*.

E. PEMECAHAN MASALAH

Dari sekian banyak alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan dan telah dievaluasi dengan pertimbangan keuntungan dan kerugian maka pemecahan masalah yang terbaik untuk dapat mengatasi masalah-masalah di PT Surf Marine Indonesia yaitu:

1. Terhambatnya pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal karena pandemi Covid-19.

Pemecahan masalah yang paling sesuai bagi penulis untuk mengatasi masalah pergantian *crew* kapal di PT Surf Marine Indonesia adalah dengan membuat rencana jadwal pergantian *crew* minimal 2 bulan sebelum *crew* naik keatas kapal. Dengan hal ini Divisi Pengawakan akan lebih mudah untuk melakukan proses *crew changes* dan tidak akan kewalahan jika nantinya ada masalah pada *crew* yang akan naik keatas kapal. Dengan melakukan ini maka akan mempercepat proses pergantian *crew* diatas kapal.

2. Tidak sesuainya kontrak perjanjian kerja laut *crew* di kapal PT Surf Marine Indonesia.

Pemecahan masalah yang paling sesuai kontrak perjanjian kerja laut di PT Surf Marine Indonesia pada masa pandemi Covid-19 adalah divisi pengawakan memberikan pengertian kepada *crew* diatas kapal bahwa masa kerja mereka di tambah karena divisi pengawakan belum mendapatkan *crew* pengganti untuk naik keatas kapal, dengan demikian kegiatan oprasional diatas kapal masih dapat berjalan dengan lancar. Divisi pengawakan mengadakan evaluasi meeting dengan penyewa kapal, mengenai lambatnya respon dari pihak penyewa kapal pada tahapan pergantian *crew* agar proses pergantian *crew* kapal sesuai dengan rencana yang telah dijadwalkan dan ketepatan masa kontrak dapat tercapai, maka rencana pelaksanaan rotasi awak kapal pada perusahaan terorganisasi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Setelah melakukan analisis pada permasalahan-permasalahan yang dikemukakan dan evaluasi pemecahan masalah yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, peneliti menarik kesimpulan yang merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan dari skripsi ini, yaitu:

1. Terhambatnya pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal karena pandemi Covid-19.

Terhambatnya pengaturan jadwal pergantian *crew* kapal saat pandemi Covid-19 yang di akibatkan oleh banyaknya persyaratan yang diberikan penyewa kapal untuk *crew* yang akan naik ke atas kapal yang di sewa oleh penyewa kapal.

2. Tidak sesuainya kontrak perjanjian kerja laut *crew* di kapal PT. Surf Marine Indonesia.

Tidak sesuainya masa kontrak *crew* diatas kapal, dengan perjanjian yang tertulis pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) disebabkan oleh lambatnya proses pergantian *crew* pihak divisi pengawakan dalam mencari *crew* kapal pengganti untuk *crew* kapal yang akan *sign off*, lambatnya respon dari pihak penyewa kapal sehingga terjadi ketidak sesuaian masa kontrak kerja *crew* di atas kapal dengan perjanjian tertulis pada Perjanjian Kerja Laut (PKL).

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka penulis mencoba memberikan saran yang singkat dan dapat dijadikan masukan bagi PT Surf Marine Indonesia. Adapun saran bagi perusahaan dan para pembaca khususnya divisi pengawakan yang ada diperusahaan pelayaran atau perusahaan yang lain dengan harapan dapat menjadi referensi yang bisa dikembangkan mengenai dampak Covid-19 terhadap perencanaan pergantian *crew* diatas kapal, adalah sebagai berikut:

1. Diharapkan perusahaan PT Surf Marine Indonesia menjadwalkan pergantian *crew* kapal 2 bulan sebelum *crew* yang akan digantikan habis masa kerjanya, hal ini dilakukan agar pelaksanaan pergantian *crew* kapal dapat berjalan sesuai dengan jadwal yang sudah direncanakan.
2. Sebaiknya perusahaan melaksanakan *meeting* evaluasi dengan penyewa kapal agar perusahaan mengetahui mengapa proses tahapan pergantian *crew* memakan waktu yang lumayan lama. Dengan evaluasi ini diharapkan agar proses pergantian *crew* dapat berjalan sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan oleh divisi pengawakan.
3. Diharapkan perusahaan PT Surf Marine Indonesia melaksanakan perencanaan rotasi *crew* kapal sesuai dengan yang dijadwalkan. Jika terjadinya hambatan saat proses pergantian *crew* kapal, pihak divisi pengawakan sebaiknya memberikan pengertian kepada *crew* yang masih diatas kapal agar menunggu waktu untuk turun kapal selagi divisi pengawakan mendapatkan *crew* pengganti.
4. Penulis menyarankan adanya peningkatan gaji untuk *crew* kapal di PT Surf Marine Indonesia, hal ini bertujuan untuk meningkatkan motivasi kerja *crew* di PT Surf Marine Indonesia, selain itu dapat mencegah *crew* pindah ke perusahaan lain.
5. Penulis menyarankan *crew* kapal untuk memperpanjang masa kontrak perjanjian kerja laut, agar meminimalisir pengeluaran biaya dari perusahaan.
6. Diharapkan *crew* kapal lebih memperhatikan masa berlaku dari sertifikat yang dimiliki, agar pada saat divisi pengawakan memerlukan *crew* pengganti, *crew* tersebut siap dengan dokumen-dokumen mereka.

DAFTAR PUSTAKA

Hasibuan, M. S. (2011). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Bumi Askara.

KBBI, 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Keempat*. Jakarta: Departemen Pendidikan Nasional.

Kosasih, Engkos dan Soewedo, Hananto. (2014). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*. Semarang: Raja Grafindo Persada.

Peraturan Gubernur No. 47 Tahun 2020 Tentang Pembatasan Kegiatan Berpergian Keluar Dan/Atau Masuk Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Dalam Upaya Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19). Jakarta.

Republik Indonesia. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah No.7 Tahun 2000 Tentang Pengawakan Kapal. Jakarta.

Republik Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal. Jakarta.

Veithzal, Rivai Zainal dan Jauvani Sagala, Ella (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Perusahaan Dari Teori Praktik*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Wibowo. (2007). *Manajemen Kinerja Edisi Ketiga*. Jakarta: Rajawali Pers.

Wirawan. (2013). *Kepemimpinan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Berikut adalah hasil wawancara penulis dengan sepuluh narasumber yang merupakan karyawan PT. Surf Marine Indonesia.

1) Pertanyaan : Menurut Bapak apakah virus Covid-19 merupakan virus yang menular dan berbahaya ?

Jawaban I : ya dek, virus ini sangat bahaya sekali

Jawaban II : iya, ini virus yang menular

Jawaban III : iya, benar

Jawaban IV : menurut saya iya det

Jawaban V : oh iya tentu det

Jawaban VI : iya dek

Jawaban VII : bahaya dan sangat menular

Jawaban VIII : iya dek benar

Jawaban IX : ya sangat berbahaya dan juga menular

Jawaban X : iya

2) Pertanyaan : Menurut bapak apakah divisi pengawakan mengalami kesulitan pada saat masa pandemi Covid-19?

Jawaban I : divisi kami mengalami kesulitan dalam proses pergantian *crew*

Jawaban II : iya, kami mengalami beberapa kesulitan

Jawaban III : sepengetahuan saya, iya mereka mengalami kesulitan

Jawaban IV : karena virus ini, sepertinya iya dek

Jawaban V : saya yakin sulit

Jawaban VI : kemungkinan banyak kesulitan yang mereka hadapi

Jawaban VII : saya kurang tau

Jawaban VIII : menurut saya iya

Jawaban IX : ya

Jawaban X : saya rasa iya, divisi ini mengalami kesulitan

3) Pertanyaan : Menurut bapak kesulitan apa saja yang menghambat proses pergantian *crew* di PT. Surf Marine Indonesia?

Jawaban I : Kesulitan yang kami alami terhambatnya proses pergantian *crew* akibat Covid-19 ini, banyaknya persyaratan yang harus dilakukan agar *crew* dapat naik ke atas kapal.

Jawaban II : Sulitnya mobilisasi *crew* dari daerah tempat tinggal mereka ke Jakarta yang diakibatkan oleh PPKM.

Jawaban III : kemarin saya H-2 naik kapal positive covid dek.

Jawaban IV : kalo menurut saya persyaratannya sangat banyak dan lumayan memakan waktu bagi kami yang menunggu didarat.

Jawaban V : test dari pencharter yang sulit

Jawaban VI : banyak *crew* yang positif covid

Jawaban VII : karantina yang lama membuat *crew* bosan

Jawaban VIII : adanya PPKM jadi untuk persyaratan keluar daerah sulit

Jawaban IX : persyaratan penyewa kapal yang banyak

Jawaban X : menurut saya, karna adanya peraturan dari pemerintah sih.

4) Pertanyaan : Menurut bapak apakah divisi pengawakan sudah memaksimalkan pergantian *crew* kapal?

Jawaban I : kami sudah memaksimal proses ini, agar kegiatan operasional kapal tetap berjalan dengan sebagai mana mestinya

Jawaban II : sudah dek, jika kami tidak memaksimalkan artinya kami tidak kompeten dalam bidang ini.

Jawaban III : ya, sudah

Jawaban IV : menurut saya sudah

Jawaban V : iya, sudah

Jawaban VI : sepertinya sudah

Jawaban VII : sudah, mereka sangat sabar dalam proses ini

Jawaban VIII : sudah , karena divisi pengawakan di PT. Surf Marine Indonesia sudah memaksimalkan agar proses ini terlaksana walaupun terlambat.

Jawaban IX : sudah

Jawaban X : menurut saya sudah

5) Pertanyaan : Menurut bapak apakah peraturan pemerintah terkait Covid-19 menghambat aktifitas keberangkatan *crew* keatas kapal?

Jawaban I : menurut saya iya, tapi ini guna menghambat penularan virus ini jadi kami harus menyesuaikan.

Jawaban II : iya, tetapi peraturan ini penting agar kita terhindar dari paparan Covid-19

Jawaban III : iya lumayan menghambat.

Jawaban IV : menghambat tapi mau bagaimana, namanya peraturan

Jawaban V : agak sedikit menghambat

Jawaban VI : lumayan

Jawaban VII : sedikit menghambat

Jawaban VIII : agak menghambat tapi tidak apa-apa

Jawaban IX : iya, persyaratan menjadi sangat banyak

Jawaban X : agak menghambat proses

6) Pertanyaan : Menurut bapak upaya yang harus dilakukan divisi pengawakan agar proses pergantian *crew* pada masa pandemic tidak terhamabat?

Jawaban I : Upaya yang bisa kami lakukan adalah dengan membuat perencanaan *crew* min dua bulan sebelum keberangkatan keatas kapal.

Jawaban II : Kami rencananya akan mengadakan *meeting review* dengan pihak penyewa kapal agar proses bisa cepat dilaksanakan.

Jawaban III : menurut saya dengan mengkontrol *crew* agar tetap mematuhi protocol kesehatan.

Jawaban IV : Dicoba untuk berdiskusi dengan penyewa kapal, baiknya bagaimana agar proses pergantian *crew* bisa terlaksana dengan cepat.

Jawaban V : saya kurang tau, tapi harus memiliki strategi yang berbeda dengan sebelumnya

Jawaban VI : sebenarnya dari *crew* sendiri jika tidak ingin terpapar virus, *crew* harus mematuhi protocol Kesehatan.

Jawaban VII : mencari *crew* tambahan untuk *stanby*

Jawaban VII : menurut saya dengan membiat *plan A, plan B*.

Jawaban IX : agar tetap berjalan sebaiknya menambah *crew* untuk mengikuti test dari penyewa kapal.

Jawaban X : saya kurang tau, itu urusan divisi pengawakan

Vessel	SURF MANDIRI	Port of Departure		Distance (24hrs)	
Date / Time	03 June 2021 / 24:00 LT	Port of Arrival		Total Distance	
Location	Rig Zhao Shanghai Long 6	Current Course		Distance To Go	
Draft Fwd (m)	4.2 M	Average Speed (knot)		Steaming Time	
Draft Aft (m)	4.1 M	ETA (Date / Time)		Total Steaming Time	

No	Crew Name	Rank	Days On Board	No	Crew Name	Rank	Days On Board
1	Supelda	Master	31				
2	Nurokhman	C/O	103				
3	Dian Febrianto	2/O	120				
4	Setyo Mardiatmoko	C/E	80				
5	Rommy Alfons Tingginehe	2/E	53				
6	Rifai Madagaskar	3/E	44				
7	Sudiyono	ETO	80				
8	Dudi Iskandar	Bosun	103				
9	Bayu Arifandi Putra	AB	89				
10	Rusdi Saleh	AB	107				
11	Yoke Prilian Irdiansyah	AB	107				
12	Dahsyat Fawzi	OL	96				
13	Aan Haryadi	OL	52				
14	Adhitya Dwi Prasetyo	Cook	43				
15	Mochamad B Try Siswanto	Cadet Engine	238				
16	Dhimas Chandra Nugroho	Cadet Deck	162				
17							
Total Persons Onboard							16

Item	Open @ 0001hrs	Received	Transferred	Consumption	ROB @ 2359hrs	Units	Remarks
FO	115,700			1,120	114,580	Liters	
Lubricating Oil	965			5	960	Liters	Added L.O Crankcase H/G
Hydraulic Oil	2,225			0	2,225	Liters	
Gear Oil	1,722			0	1,722	Liters	
FW	113			6	107	MT	

Running Hours:	Genset 1	Genset 2	Genset 3	Genset 4	Emergency Genset (Aux)	Bow Thruster 1	Bow Thruster 2	Port Azimuth Drive	Centre Drive	Starboard Azimuth Drive
	0.00	1.00	2.00	0.00	22.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00
Load in %	0%	20%	29%	0%	55%	30%	30%	35%	35%	35%
Total Cumulated Running Hours	21,300.00	23,448.00	3,235.00	N/A	11,613.00	9,258.00	9,426.00	30,221.00	30,211.00	30,494.00

Weather & Sea Conditions:	Sea Scale	Sky	Visibility	Air Temperature (°C)	Barometer	Wind		Swell		Current	
						Direction	Speed (knot)	Direction	Height (m)	Direction	Speed (knot)
	Calm	Cloudy	6	27	1018	N	10	N	0.5	S	0.4

Type	Safety / HSE Meeting	B-Safe	Drills / Training	Bourbon Inspection Visit	Client Inspection
Date Last Conducted	31 May 2021	-	27 May 2021	26 March 2021	04/03/2021 - PHE OSES

Watch Hours	Senior DPO Name	DPO Name	DP Operations Start	DP Operations Stop
0000hrs - 0600hrs	SUPELDA	NUROKHMAN		
0600hrs - 1200hrs	SUPELDA			
1200hrs - 1800hrs	SUPELDA	NUROKHMAN		
1800hrs - 0000hrs	SUPELDA			

Vessel	SURF MANDIRI	Port of Departure		Distance (24hrs)	
Date / Time	02 April 2021 / 24:00 LT	Port of Arrival		Total Distance	
Location	Rig Zhao Shanghai Long 6 "Fanny 2"	Current Course		Distance To Go	
Draft Fwd (m)	4.2 M	Average Speed (knot)		Steaming Time	
Draft Aft (m)	4.0 M	ETA (Date / Time)		Total Steaming Time	

No	Crew Name	Rank	Days On Board	No	Crew Name	Rank	Days On Board
1	Agus Mardi Santoso	Master	29				
2	Nurokhman	C/O	42				
3	Dian Febrianto	2/O	60				
4	Setyo Mardiatmoko	C/E	19				
5	Doni	2/E	87				
6	Adek Saputra	3/E	87				
7	Sudoyo	ETO	19				
8	Dudi Iskandar	Bosun	42				
9	Bayu Arifandi Putra	AB	29				
10	Rusdi Saleh	AB	47				
11	Yoke Prilian Irdiansyah	AB	47				
12	Dahsyat Fawzi	OL	35				
13	Andriansyah	OL	148				
14	Zoel Haidir Machnur	Cook	148				
15	Mochamad B Try Siswanto	Cadet Engine	176				
16	Dhimas Chandra Nugroho	Cadet Deck	101				
17							
Total Persons Onboard						16	

Item	Open @ 0001hrs	Received	Transferred	Consumption	ROB @ 2359hrs	Units	Remarks
FO	100,433			1,160	99,273	Liters	
Lubricating Oil	2,250			5	2,245	Liters	Used to H/G
Hydraulic Oil	2,575			0	2,575	Liters	
Gear Oil	1,731			0	1,731	Liters	
FW	54			5	49	MT	

Running Hours:	Genset 1	Genset 2	Genset 3	Genset 4	Emergency Genset (Aux)	Bow Thruster 1	Bow Thruster 2	Port Azimuth Drive	Centre Drive	Starboard Azimuth Drive
	0.00	1.00	2.00	0.00	22.00	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00
Load in %	0%	11%	12%	0%	55%	30%	30%	25%	25%	25%
Total Cumulated Running Hours	21,300.49	23,153.32	2,839.55	N/A	10,693.59	9,133.45	9,301.45	29,809.35	29,792.00	30,083.35

Weather & Sea Conditions:	Sea Scale	Sky	Visibility	Air Temperature (°C)	Barometer	Wind		Swell		Current	
						Direction	Speed (knot)	Direction	Height (m)	Direction	Speed (knot)
	Slight	Overcast	6	27	1020	N	15	NW	0.5	NW	0.5

Type	Safety / HSE Meeting	B-Safe	Drills / Training	Bourbon Inspection Visit	Client Inspection
Date Last Conducted	31 March 2021	-	25 March 2021	26 March 2021	04/03/2021 - PHE OSES

Watch Hours	Senior DPO Name	DPO Name	DP Operations Start	DP Operations Stop
0000hrs - 0600hrs	AGUS MARDI SANTOSO	NUROKHMAN		
0600hrs - 1200hrs	AGUS MARDI SANTOSO			
1200hrs - 1800hrs	AGUS MARDI SANTOSO	NUROKHMAN	16.09	16.43
1800hrs - 0000hrs	AGUS MARDI SANTOSO			

Vessel	SURF MANDIRI	Port of Departure		Distance (24hrs)	Nm
Date / Time	02 March 2021 / 24:00 LT	Port of Arrival		Total Distance	Nm
Location	Vessel enroute to RIG Hailong 6	Current Course		Distance To Go	Nm
Draft Fwd (m)	4.3 M	Average Speed (knot)		Steaming Time	Hrs
Draft Aft (m)	3.9 M	ETA (Date / Time)		Total Steaming Time	Hrs

No	Crew Name	Rank	Days On Board	No	Crew Name	Rank	Days On Board
1	Supelda	Master	117				
2	Nurochman	C/O	12				
3	Dian Febrianto	2/O	29				
4	Ahmad Selle	C/E	154				
5	Doni	2/E	55				
6	Adek Saputra	3/E	55				
7	Erwan Suryanto	ETO	150				
8	Sabri	Bosun	117				
9	Dudi Iskandar	Bosun	12				
10	Rusdi Saleh	AB	16				
11	Yoke Prilian Irdiansyah	AB	16				
12	Dahsyat Fawzi	OL	4				
13	Andriansyah	OL	117				
14	Zoel Haidir Machnur	Cook	117				
15	Mochamad B Try Siswanto	Cadet Engine	145				
16	Dhimas Chandra Nugroho	Cadet Deck	70				
17							
Total Persons Onboard						16	

Item	Open @ 0001hrs	Received	Transferred	Consumption	ROB @ 2359hrs	Units	Remarks
FO	89,886	129,820		4,163	215,543	Liters	Received at Pabelokan Jetty
Lubricating Oil	1,169			3	1,166	Liters	Used To H/G
Hydraulic Oil	2,575			0	2,575	Liters	
Gear Oil	1,731			0	1,731	Liters	
FW	119			6	113	MT	

Running Hours:	Genset 1	Genset 2	Genset 3	Genset 4	Emergency Genset (Aux)	Bow Thruster 1	Bow Thruster 2	Port Azimuth Drive	Centre Drive	Starboard Azimuth Drive
	0.00	16.00	15.00	0.00	8.00	5.00	5.00	16.00	16.00	16.00
Load in %	0%	22%	22%	0%	57%	30%	30%	57%	57%	57%
Total Cumulated Running Hours	21,299.49	22,832.32	2,506.55	N/A	10,411.59	8,911.45	9,078.45	29,379.35	29,362.00	29,653.35

Weather & Sea Conditions:	Sea Scale	Sky	Visibility	Air Temperature (°C)	Barometer	Wind		Swell		Current	
						Direction	Speed (knot)	Direction	Height (m)	Direction	Speed (knot)
	Slight	overcast	6	26	1020	N	17	NW	0.9	NE	1

Type	Safety / HSE Meeting	B-Safe	Drills / Training	Bourbon Inspection Visit	Client Inspection
Date Last Conducted	13 February 2021	-	13 February 2021	25 November 2020	25/11/2020 - PHE OSES

Watch Hours	Senior DPO Name	DPO Name	DP Operations Start	DP Operations Stop
0000hrs - 0600hrs	SUPELDA	NUROKHMANN	01.49	04.10
0600hrs - 1200hrs	SUPELDA		07.10	09.06
1200hrs - 1800hrs	SUPELDA	NUROKHMANN		
1800hrs - 0000hrs	SUPELDA			

Time	Activities	Time	Activities
0001	Vessel Enroute to Hailong 6 from Kalijapat		
0145	Vessel arrived at clear area Hailong 6		
0149	DP MODE ON, Tested all check list done		
0218	Vessel granted entering at Hailong 6		
0255	Vessel in position at S/Side Hailong 6		
0300	Start Deck Cargo oepration at Hailong 6		
0302	Temporary stop Cargo deck & Vessel shifting to Port Side Hailong 6		
0330	Vessel in position at P/Side Hailong 6		
0352	Transfer 1 Pax to Hailong 6 By Hailong 6		
0358	Completed Deck Cargo operation & Vessel pull out		
0410	Vessel clear 500m Zone, DP MODE OFF & Vessel standby out side		
0710	DP MODE ON, Tested all check list done		
0715	Vessel granted entering at Hailong 6		
0735	Vessel in position at P/Side Hailong 6 & Start Deck Cargo operation		
0855	Completed Deck Cargo operation & Vessel pull out		
	Vessel clear 500m Zone, DP MODE OFF & Vessel proceed to anchorage area		
0930	Vessel dropped achor		
0945	Vessel heavy up anchor & Proceed to pabelokan port		
1245	Vessel arrived at clear area Pabelokan port		
1304	Vessel dropped achor at clear area pabelokan		
1655	Vessel heavy up anchor & Proceed to A/Side at Pabelokan port		
1735	Vessel secured A/Side at Jetty crane patok Pabelokan Port		
1800	FO Hose connected		
1825	Start Loading FO		
2140	Completed Loading FO		
2147	FO Hose disconnected		
2240	V/L Cast Off from Pabelokan to Hailong 6		
2400	Vessel enroute to Hailong 6 from Pabelokan		

Item	Open @ 0001hrs	Loaded	Discharged	ROB @ 2359hrs	Units	Remarks
Barite	126			126	MT	
Base Oil	0			0	BBL	
Bentonite	0			0	MT	
Brine	0			0	BBL	
Cement	21.4			21.4	MT	
Drill Water	0			0	M³	
Oil Base Mud	0			0	BBL	
Saraline	0			0	M³	
Water Base Mud	0			0	M³	
Other Cargoes	0			0		
Other Cargoes	0			0		

Percentage of Cargoes on Deck (%)	30%
--	------------

Reported by Master:	Supelda
----------------------------	----------------

Vessel	SURF MANDIRI	Port of Departure		Distance (24hrs)	
Date / Time	02 June 2021 / 24:00 LT	Port of Arrival		Total Distance	
Location	Rig Zhao Shanghai Long 6	Current Course		Distance To Go	
Draft Fwd (m)	4.2 M	Average Speed (knot)		Steaming Time	
Draft Aft (m)	4.1 M	ETA (Date / Time)		Total Steaming Time	

No	Crew Name	Rank	Days On Board	No	Crew Name	Rank	Days On Board
1	Supelda	Master	30				
2	Nurokhman	C/O	102				
3	Dian Febrianto	2/O	119				
4	Setyo Mardiatmoko	C/E	79				
5	Rommy Alfons Tingginehe	2/E	52				
6	Rifai Madagaskar	3/E	43				
7	Sudiyono	ETO	79				
8	Dudi Iskandar	Bosun	102				
9	Bayu Arifandi Putra	AB	88				
10	Rusdi Saleh	AB	106				
11	Yoke Prilian Irdiansyah	AB	106				
12	Dahsyat Fawzi	OL	95				
13	Aan Haryadi	OL	51				
14	Adhitya Dwi Prasetyo	Cook	42				
15	Mochamad B Try Siswanto	Cadet Engine	237				
16	Dhimas Chandra Nugroho	Cadet Deck	161				
17							
Total Persons Onboard						16	

Item	Open @ 0001hrs	Received	Transferred	Consumption	ROB @ 2359hrs	Units	Remarks
FO	116,578			878	115,700	Liters	
Lubricating Oil	965			0	965	Liters	
Hydraulic Oil	2,225			0	2,225	Liters	
Gear Oil	1,722			0	1,722	Liters	
FW	119			6	113	MT	

Running Hours:	Genset 1	Genset 2	Genset 3	Genset 4	Emergency Genset (Aux)	Bow Thruster 1	Bow Thruster 2	Port Azimuth Drive	Centre Drive	Starboard Azimuth Drive
	0.00	0.00	0.00	0.00	24.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Load in %	0%	0%	0%	0%	56%	0%	0%	0%	0%	0%
Total Cumulated Running Hours	21,300.00	23,447.00	3,233.00	N/A	11,591.00	9,257.00	9,425.00	30,219.00	30,209.00	30,492.00

Weather & Sea Conditions:	Sea Scale	Sky	Visibility	Air Temperature (°C)	Barometer	Wind		Swell		Current	
						Direction	Speed (knot)	Direction	Height (m)	Direction	Speed (knot)
	Calm	Cloudy	6	27	1018	N	10	N	0.5	S	0.4

Type	Safety / HSE Meeting	B-Safe	Drills / Training	Bourbon Inspection Visit	Client Inspection
Date Last Conducted	31 May 2021	-	27 May 2021	26 March 2021	04/03/2021 - PHE OSES

Watch Hours	Senior DPO Name	DPO Name	DP Operations Start	DP Operations Stop
0000hrs - 0600hrs	SUPELDA	NUROKHMAN		
0600hrs - 1200hrs	SUPELDA			
1200hrs - 1800hrs	SUPELDA	NUROKHMAN		
1800hrs - 0000hrs	SUPELDA			

Lampiran 2



Keterangan : Kegiatan pemaparan mengenai K3 di lingkungan kantor dari divisi HSE



Keterangan : Kegiatan Pemaparan mengenai *Safety* oleh HSE

Employee No/ No Kepegawaian: 0302001403 :

Date & Place of Agreement / Tanggal & Tempat Perjanjian : **JAKARTA, 28 Mar 2021**

This Seafarer Employment Agreement is made by / Perjanjian Kerja Kelautan ini dibuat oleh dan antara:

Name of the Company / Nama Perusahaan : PT. Surf Marine Indonesia
Address of the Company / Alamat Perusahaan : RPX Centre, 8th Floor, Suite 801, Jl. Ciputat Raya No. 99, Pondok Pinang, Jakarta Selatan 12310

Herein referred to as "the Company". Dengan ini disebut sebagai "Perusahaan".

And between /dan dengan,

Name / Nama : **SUPRAPTO**
Date & Place of Birth / TTL : **Kudus, 17 May 1980**
Passport No / No Passport : **X 1121045**
Seamanbook No / No Buku Kepelautan : **F 241633**
Certificate of Competency / Sertifikat Kompetensi : **ANT – II**
Joining Port / Pelabuhan Sign ON : **Balikpapan**

Herein referred to as "Employee/Seafarer". Dengan ini disebut sebagai "Pegawai/Pelaut"

Both parties is mutually agreed as follows: Kedua pihak menyepakati hal-hal tersebut dibawah Ini:

Article 1 Placement of Employment

Pasal 1 Penempatan Kerja

Vessel Name / Nama Kapal : **SURF PERDANA**
Rank / Posisi : **CO**
Contract Duration / Durasi Kontrak : **2 (two) months (+/- 1 (one) month)**
Name of Ship Owner / Nama Pemilik Kapal : **PT. SURF MARINE INDONESIA**
Address of Ship Owner / Alamat Pemilik Kapal : **RPX Centre, 8th floor, Suite 801
Jl. Ciputat Raya No. 99, pondok Pinang
Jakarta Selatan -12310**

Article 2 General Terms of Employment

Pasal 2 Ketentuan Umum Kerja

1. Terms of Employment

1. Ketentuan Kerja

(1) Your period of employment shall commence from the date you depart port of engagement to join the Company's vessel as indicated in the Article 1 for a period of three months in conjunction with clause 1.2 of this agreement.

(1) Periode kerja dimulai sejak tanggal berangkat dari Pelabuhan naik ke Kapal Perusahaan yang tercantum dalam Pasal 1 selama periode 3 bulan yang berkaitan dengan Pasal 2 ayat 1 dari Perjanjian ini

(2) Every effort will be made by the company to ensure that you will be relieved at the termination of the contract but the company reserves the right to propone or postpone your signing off from the vessel by a maximum period of thirty days. If you request for an extension of the contract, above-mentioned period of thirty days will apply from the expiry date of the extended period.

(2) Perusahaan akan melakukan upaya untuk memastikan bahwa Pelaut akan digantikan saat kontrak berakhir, walaupun Perusahaan berhak untuk menganjurkan atau menunda Pelaut turun dari Kapal dengan maksimum 30 hari. Apabila Pelaut meminta perpanjangan kontrak, periode 30 hari yang tersebut diatas akan berlaku sejak masa berakhirnya periode perpanjangan.

- (3) During the period of your employment, you may be required to sail on vessels of any type/size under any flag within normal trading limits and on wages and all other benefits shall remain as specified in this contract.
 - (4) During the period of your employment, you may be required to work on vessel/s belonging to any of our subsidiaries or associates or any other company whose vessel/s are being formally managed by the company. Under such circumstances your salary and all other benefits shall remain as specified in this contract.
 - (5) During the period of your employment, you may be required to attend to the inspections of new building/s under construction. In the event the accommodation is not available on board the vessel, the company will provide alternate accommodation. The company will either provide transportation to and from your place of work or reimburse you the actual costs incurred by you which will be reviewed on a case to case basis.
 - (6) In the event where the vessel which you are serving is sold/scrapped or the company has lost its management, your services may be transferred to any other vessels owned or managed by the company.
 - (7) This employment contract will be deemed to have terminated without any further liability on part of the company concurrent with the date of your arrival at the port of engagement, irrespective of the reasons for relief.
 - (8) All disputes and/or controversy related to the matter arising from this Agreement shall be resolved by consultation as much as possible. Should the seafarer and the manager fail to reach an amicable agreement, it shall then be referred to arbitration in Indonesia and in accordance with the Indonesia laws.
- (3) Selama masa kerja. Pelaut akan diminta untuk berlayar di aneka tipe kapal dan dibawah bendera manapun dalam limit perdagangan norma, upah, dan semua benefit akan tetap sama seperti tercantum dalam kontrak ini
 - (4) Selama periode kerja pelaut, saudara akan diminta untuk bekerja di Kapal-Kapal milik anak perusahaan kami atau asosiasi atau Perusahaan lain, dimana kapal-kapal tersebut secara formal di kelola oleh Perusahaan. Dengan keadaan, Gaji dan semua benefit saudara akan tetap sama seperti tercantum dalam kontrak ini.
 - (5) Selama periode kerja, saudara memungkinkan untuk diminta menghadiri konstruksi pembangunan baru. Apabila akomodasi tidak tersedia diatas Kapal, Perusahaan akan menyediakan alternative akomodasi. Perusahaan akan menyediakan transportasi dari dan menuju tempat kerja saudara atau saudara bisa mengajukan klaim untuk biaya yang dikeluarkan yang akan di review per kejadian.
 - (6) Apabila Kapal tempat saudara kerja dijual atau dihapus atau Perusahaan kehilangan manajemennya, maka jasa saudara bisa di pindahkan ke Kapal lain yang dimiliki atau dikelola oleh Perusahaan.
 - (7) Perjanjian Kerja ini berakhir tanpa tanggung jawab lebih lanjut dari Perusahaan bersamaan dengan kedatangan saudara Sign Off di Pelabuhan, terlepas dari alasan apapun.
 - (8) Seluruh perselisihan dan/atau kontroversi yang berhubungan dengan Perjanjian Kerja ini, akan diselesaikan dengan konsultasi sebanyak mungkin. Apabila Pelaut dan Manajer gagal untuk mencapai kesepakatan, maka akan dirujuk ke arbitrase Indonesia dan sesuai dengan Hukum Indonesia

2. Probation Period

- (1) The first one month of your service with the company shall be treated as probationary period. During this period, the company may by giving seven days notice in writing or by paying seven days basic salary in lieu thereof, cancel this contract without assigning any reasons. You will be repatriated to the port of engagement on company's account.
- (2) If you wish to be relieved during the probationary period, you are required to give seven days notice in writing to the company. The company will endeavor to relieve you

2. Masa Percobaan

- (1) Perusahaan akan menghitung satu bulan pertama dari jasa saudara sebagai masa percobaan. Selama periode ini, Perusahaan boleh memberikan 7 hari pemberitahuan tertulis atau dengan membayar tujuh hari upah pokok sebagai pengganti untuk membatalkan kontrak tanpa memberikan alasan apapun. Saudara akan dipulangkan ke Pelabuhan yang ditunjuk dan menjadi tanggungan Perusahaan
- (2) Apabila saudara ini dipulangkan dalam masa percobaan, saudara diijinkan untuk memberikan 7 hari pemberitahuan tertulis kepada Perusahaan. Perusahaan akan melepas-

within seven days after receipt of your notice or at a port of convenience. In such case you will be responsible for your repatriation expenses to the port of engagement as well as engagement and joining expenses for your relief.

(3) In the event you leave the company after having completed the probationary period but with less than one month's written notice, and without company's consent, you will be responsible to pay your repatriation expenses as well as the engagement and joining expenses for your relief.

(4) If you have finished at least one contract, the probation period is not applicable

3. Pre Employment Medical

Prior to engagement, you shall undergo medical examination by a doctor appointed either by the company or their liaison office/manning agents. The Company shall pay for all such medical examinations. At the time of your medical examination, you shall provide the doctor with true and complete information pertinent to your past medical history giving details of ailments, if any, you had suffered. You shall carry the current medical fitness certificate issued by the doctor and present to the master upon joining the vessel. If you are proven to be medically unfit for seagoing duties, you would not be permitted to join our vessels. However, you will be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner agreed by both parties, at your own costs.

4. Drugs and Alcohol Test

During the period of your employment, you shall be subjected to any drug and alcohol tests at any time and at the discretion of the Company, Charterer and Company's appointed agency. Failure of any of such test shall automatically allow the Company to early terminate this Agreement in accordance with article 6 of this agreement.

5. Entitlement to leave

You shall given paid annual leave under appropriate conditions. The annual leave with pay entitlement 2.5 calendar days per month of employment.

kan/memulangkan saudara ke Pelabuhan yang ditunjuk dalam waktu 7 hari setelah menerima surat pemberitahuan saudara. Dalam hal ini, seluruh biaya pelepasan atau pemulangan/repatriasi ke Pelabuhan yang ditunjuk akan menjadi tanggungan saudara.

(3) Apabila saudara meninggalkan perusahaan setelah menyelesaikan masa percobaan namun dengan memberikan pemberitahuan tertulis kurang dari satu bulan, dan tanpa persetujuan Perusahaan, saudara bertanggung jawab untuk membayar biaya repatriasi dan biaya bergabung.

(4) Apabila saudara menyelesaikan setidaknya minimal satu perjanjian kerja, Masa percobaan tidak lagi berlaku.

3. Pemeriksaan Medis – Pra Kerja

Sebelum bekerja. Saudara harus melakukan pemeriksaan medis yang dilakukan oleh Dokter yang ditunjuk oleh Perusahaan atau Agen Kantor Penghubung. Perusahaan akan membayar seluruh pemeriksaan medis tersebut. Selama masa pemeriksaan medis, saudara diharuskan untuk memberikan informasi yang lengkap dan benar mengenai riwayat medis saudara, memberikan rincian penyakit yang pernah diderita apabila ada. Saudara diharuskan untuk membawa Sertifikat Medis yang terkini yang dikeluarkan oleh Dokter dan diberikan ke Master sebelum naik ke Kapal. Apabila saudara terbukti tidak layak untuk tugas berlayar, maka saudara tidak diijinkan untuk naik ke Kapal. Bagaimanapun, kami memberikan kesempatan untuk melakukan pemeriksaan lebih lanjut oleh seorang praktisi medis yang disetujui oleh kedua belah pihak dan menjadi tanggungan biaya saudara.

4. Tes Narkoba dan Alkohol

Selama masa periode kerja, saudara diwajibkan untuk melakukan tes alcohol dan narkoba kapanpun dan sesuai kebijakan Perusahaan, Penyewa dan Agen yang ditunjuk Perusahaan. Kegagalan dari test ini akan secara otomatis memberikan otoritas ke Perusahaan untuk memutus perjanjian kerja ini sesuai dengan Pasal 6 pada perjanjian ini.

Cuti tahunan Saudara akan dibayarkan tergantung sesuai kondisi. Dengan perhitungan minimum 2.5 hari calendar Per bulan kerja

Article 3 Salary and Other Monetary Items

1. Detail of Wages:

Daily Wages in Indonesian Rupiah Payable

Basic Salary / Gaji Pokok	Overtime Lump- sum / Lembur Keseluruhan	Leave Pay / Upah Cuti
912.263	547.358	364.905

Note: Seafarer are entitled to a minimum annual Paid leave calculated on the basis of 2.5 calendar days per month of employment

Reimbursement (One Time Payment):

Others (Transport Allowance) / Lainnya (Tunjangan Transportasi) **Sign On & Off**
Others (Please Specify) / Lainnya (Mohon Dirinci)

Deductions per Month:

Fixed Allotment / Upah tetap	IDR	NA
Provident Fund / Dana Penghematan	IDR	NA
Union Contribution / Kontribusi Serikat	IDR	NA
Others (Jamsostek by Employee (JHT 2%)) / Lainnya (Mohon Dirinci)	IDR	NA

One time Deductions / Satu Kali Pengurangan:

Any additions or alterations to those elements on This article, required initials of the Seafarer and the Owner's.

- Your entitled gross salary will as per mentioned on the Article 3 Paragraph 1 which you will acknowledge and sign before joining assigned ships by the Company.
- The Company shall pay the Seafarer salary in accordance with Article 3 Paragraph 4 of this Agreement on the last day of every calendar month. Unless specified otherwise in this Agreement the Seafarer agreed that the Salary is inclusive of any overtime or additional service.
- In case you make monthly allotment from your wages earned on board, you have to fill up the Allotment Details (Article 3 Paragraph 5) of this Agreement. Under no circumstances shall the Company be responsible for any delay in remittance which may be caused due to transactions between the corresponding Banks. Confirmation of the remittance advised by the Bank should be sufficient proof that Company has remitted the funds. The Company will bear remittance fee for allotment for one bank account only. Remittance fee to multiply bank accounts will be borne by you. Bank charges at the corresponding Banks or beneficiary Banks will be at your own cost.

Pasal 3 Upah dan Moneter Lainnya

1. Rincian Upah:

Upah harian akan dibayarkan dalam Indonesia Rupiah

D/P Allowance / Tunjangan D/P	Seniority Allowance / Tunjangan Kesenioran	Other Allowance / Tunjangan Lainnya
NA	132.500	NA

Note: Pelaut berhak mendapatkan pembayaran cuti Dengan perhitungan minimum 2.5 hari calendar Per bulan kerja

Penggantian (Satu kali Pembayaran):

: IDR **1.200.000,-**
: IDR NA

Pengurangan Setiap Bulan:

(Initial)	IDR	NA	(Monthly)
(Initial)	IDR	NA	(Monthly)
(Initial)	IDR	NA	(Monthly)
(Initial)	IDR	NA	(Monthly)

- IDR NA
- IDR NA

Inisial dari Pelaut dan Pemilik diperlukan untuk Penambahan atau perubahan dari yang tersebut di Pasal ini

- Upah Kotor Pihak Kedua sesuai dengan Pasal 3 Ayat ke 1 yang akan diketahui dan ditanda tangani oleh Pelaut sebelum ditunjuk untuk naik ke Kapal oleh Perusahaan.
- Perusahaan harus membayar upah Pelaut sesuai dengan Pasal 3.ayat 4 dari Perjanjian ini di setiap hari terakhir per bulan kalender. Terkecuali ada perjanjian dengan Pelaut bahwa upahnya sudah termasuk Lembur, atau penambahan jasa lainnya
- Jika Pelaut akan membuat alokasi bulanan dari Upah yang didapatkan di Kapal, maka Pelaut harus mengisi rincian alokasi (Tercantum dalam Pasal 3 Ayat 5) dari Perjanjian ini. Dalam situasi apapun, Perusahaan bertanggung jawab atas keterlambatan dalam pengiriman upah yang disebabkan karena transaksi antara korespondensi Bank. Bank akan memberikan bukti penyetoran upah yang dilakukan oleh Perusahaan. Perusahaan hanya akan menanggung biaya pengiriman upah untuk satu rekening Bank saja. Kelebihan biaya pengiriman yang melebihi dari satu rekening akan menjadi tanggung jawab Pelaut. Biaya yang ada di Bank Koresponden atau Bank Penerima akan menjadi tanggung jawab Pelaut.

5. Allotment Details (* Fill only by the Seafarer in case of necessary) 5. Rincian Alokasi (* Diisi oleh Pelaut apabila dibutuhkan)

Vessel / Kapal : _____ Principal : _____

Name of Seafarer / Nama Pelaut : _____

Address / Alamat : _____

Sex / Jenis Kelamin : _____ Status : _____ DOB: _____

Wife / Istri : _____ Children : _____

Position / Posisi : _____ Basic Salary : _____ Contract Period: _____

Date of Departure / Tanggal Keberangkatan : _____

This will authorize the allottee/s whose name appears below, to claim and received my monthly allotments commencing from:

The authority is non-transferable and is valid unless otherwise revoked in writing by the undersigned.

Allottees:

(1) Name : _____ Relation : _____

Address : _____

Name of Bank & Branch : _____

Amount : _____ Account No : _____

(2) Name : _____ Relation : _____

Address : _____

Name of Bank & Branch : _____

Amount : _____ Account No : _____

(3) NPWP Number : _____

Total Amount of Allotment : _____

Please tick (x) the appropriate box.

I have attached copy of my Bank book

Copy of Bank book is not attached.

I would not hold the Company responsible in the event that the salary is wrongly credited to the wrong Account

Signature of Seafarer Member

6. Currency Exchange Rate

The salary will be paid on full amount in Indonesian Rupiah (IDR)

7. Full Final Settlement (FFS)

The Full and Final Settlement (hereinafter called "FFS") is the total gross payment payable to the Seafarer upon expiry of this Agreement or due to early termination in accordance with article 6 of this agreement. The FFS shall include total Leave Pay and cumulated unpaid Monthly Retention by the Company. The Company, at its sole discretion, is authorized to make arrangement to remit the FFS to the Seafarer in any of the payment modes

8. Bonus / Allowance

You will not be entitled to any bonus or allowance. However, the Company may at its sole discretion pay the Seafarer bonus or allowance for outstanding performance, possession of additional skill, endurance of certain work conditions, special maintenance etc. Such payment shall be explicitly agreed by the Company in other written form and shall NOT be part of this Agreement. The amount payable, the payment date, commencement and cessation; and all other details of such payments shall be at the Company's sole discretion.

9. Travel Expenses

- (1) The company agrees to bring you from the port of engagement to the vessel/shipyard, as applicable, at the commencement of your tenure and repatriate you to the port of engagement.
- (2) Where air travel is involved, you will be entitled to travel by economy class. Company will not make any refund in lieu of fare. When traveling by air, you shall limit the weight of your baggage as endorsed in the air ticket. Any excess baggage charges will be on your account.

10. Passport and Visa Expenses

The company will assist you to obtain certificates (other than national certificates), licenses etc. and other necessary documents such as visas (excluding passport renewal and extensions) for service on vessels of a particular flag.

11. Taxation

Company will be responsible for your personal income taxation arising from this Agreement

6. Kurs Mata Uang

Upah akan dibayarkan penuh dengan mata uang Rupiah – Indonesia

7. Penyelesaian akhir penuh

Full and Final Settlement / Penyelesaian akhir penuh (selanjutnya disebut "FFS") adalah total pembayaran bruto yang dibayarkan kepada pelaut pada saat berakhirnya Perjanjian ini atau karena pemutusan awal sesuai dengan pasal 6 dari perjanjian ini. FFS harus mencakup jumlah Upah Cuti dan akumulasi retensi bulanan yang belum dibayar oleh Perusahaan. Perusahaan dengan kebijakannya, berwenang untuk membuat pengaturan untuk mengirimkan FFS ke Seafarer melalui salah satu cara pembayaran

8. Bonus / Tunjangan

Saudara tidak berhak untuk mendapat bonus atau tunjangan. Namun, Perusahaan dapat atas kebijakannya sendiri membayar bonus Pelaut atau Tunjangan performa yang luar biasa, memiliki keterampilan tambahan, daya tahan kondisi kerja tertentu, perawatan khusus dll pembayaran tersebut harus secara eksplisit disetujui secara tertulis oleh Perusahaan dan harus TIDAK menjadi bagian dari Perjanjian ini. Jumlah yang dibayarkan, tanggal pembayaran, mulai dan akhir; dan semua rincian lain dari pembayaran tersebut harus atas kebijakan Perusahaan.

9. Biaya Perjalanan

- (1) Perusahaan setuju untuk membawa saudara dari Pelabuhan yang ditunjuk ke Kapal/Galangan Kapal pada saat pelaksanaan masa kerja dan repatriasi saudara ke Pelabuhan yang ditunjuk.
- (2) Apabila terjadi perjalanan udara, saudara diharapkan untuk melakukan perjalanan dengan kelas ekonomi. Perusahaan tidak akan melakukan pengembalian untuk penggantian biaya transportasi. Ketika melakukan perjalanan udara, saudara harus membatasi berat bagasi seperti tercantum dalam tiket. Setiap kelebihan bagasi menjadi tanggungan saudara.

10. Biaya Passport dan Visa

Perusahaan akan membantu saudara untuk mendapatkan Sertifikat (selain Sertifikat Nasional), Ijin-Ijin, dll. Dan dokumen yang dibutuhkan seperti Visa (kecuali pembaruan / perpanjangan passport) untuk tugas di Kapal dengan Bendera tertentu

11. Pajak

Perusahaan akan bertanggung jawab untuk pajak penghasilan saudara yang berasal dari Perjanjian ini.

Article 4**Working Hours, Duties and Responsibility****1. Working Hours**

(1) You shall be required to work onboard the vessel throughout the period of the Agreement. The working hours shall be decided at the discretion of the Master.

(2) You are liable under normal duties to execute at all times all work required of rank and capacity and as requested by your immediate superior or the Master, provided that such work is lawful, in accordance to Company's safety management policy and in the interest of the Company; vessel; the vessel's crew, safety and cargo.

(3) The MLC 2006 rest hour guidelines are as follows:

- Minimum 10 hours in any 24-hour period; and
- Minimum 77 hours in any seven-day period
- Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

2. Duties and Responsibility

(1) You shall conduct operation and maintenance of all equipment onboard the vessel under your charge as stipulated by the Master or the Chief Engineer of the vessel or the company. You understand that you may perform beyond the prescribed hours of work at any time and any day of the week

(i) In the event of any peril to the vessel relating to the safety of the vessel or the personnel or the cargo carried thereon, or the safety of the vessel from war dangers as well as cases of fire or abandon vessel drills and in case of rendering assistance to other ships or persons in danger. All these shall be at the discretion of the Master. The Master shall plan sufficient rest period hours as soon as possible.

(ii) In respect of work exigencies, because of absolute necessity and time urgency relating to operational requirement as stipulated by the Company.

Pasal 4**Jam Kerja, Tugas dan Tanggung Jawab****1. Jam Kerja**

(1) Saudara diharapkan bekerja diatas kapal selama periode perjanjian kerja. Jam kerja akan di tentukan sesuai dengan kebijakan Master

(2) Saudara bertanggung jawab untuk melaksanakan seluruh pekerjaan setiap saat sesuai dengan posisi dan kapasitas yang diminta oleh Atasan atau Master, Selama pekerjaan itu sesuai dengan hukum, kebijakan manajemen keamanan perusahaan dan untuk kepentingan perusahaan; kapal; kru kapal; keamanan; kargo.

(3) Pedoman waktu istirahat sesuai dengan MLC 2006 adalah sebagai berikut

- Minimal 10 jam dalam periode 24 jam
- Minimal 77 jam dalam periode 7 hari
- Jam istirahat dapat dibagi tidak lebih dari dua periode, satu diantaranya harus minimal 6 jam dan interval antara periode berturut-turut tidak melebihi 14 jam

3. Tugas dan Tanggung Jawab

(1) Saudara harus melakukan operasional dan pemeliharaan untuk semua peralatan di atas kapal yang berada di bawah saudara yang ditetapkan oleh Master atau Chief Engineer dari kapal atau perusahaan. Anda memahami bahwa Anda dapat melakukan pekerjaan di luar jam yang ditentukan kerja setiap saat dan setiap hari dalam seminggu

(i) Dalam hal terjadi bahaya terhadap kapal yang berkaitan dengan keselamatan kapal atau personil atau kargo yang diangkat atasnya, atau keselamatan kapal dari bahaya perang serta kasus kebakaran atau meninggalkan latihan kapal dan dalam kasus memberikan pertolongan kepada kapal atau orang lain dalam bahaya. Semua ini harus sesuai dengan kebijaksanaan Master. Master harus merencanakan periode waktu istirahat yang cukup secepatnya

(ii) Sehubungan dengan urgensi kerja, karena kebutuhan mutlak dan waktu urgensi yang berkaitan dengan kebutuhan operasional yang ditetapkan oleh Perusahaan.

- | | |
|---|---|
| <p>(2) You shall conduct watch keeping and security duties at any time as instructed by the Master or the Chief Engineer, or as directed by the Company within your capability and capacity. You shall be responsible for any loss of items onboard the ship under your care and responsibilities and shall be liable to provide your defense, evidences, and statement for any damage to the vessel caused by your negligence during your course of execution of your duties onboard the vessel.</p> <p>(3) You shall be required to participate in the upkeep of the vessel, including but not limited to cleaning of holds, tanks, bilges, accommodation, freezing chambers, etc. You shall also be required to assist in the loading, unloading, storing, trimming and securing of cargo; connection and disconnection of liquid and dry-bulk hoses; slinging and hooking on cargo; etc as instructed by the Master, the Company, and the Charterer.</p> <p>(4) Abide by the hiring Company's policies which includes but not limited to Drug & Alcohol Policy, Code of Ethics etc.</p> <p>(5) Work in secured areas monitored by closed circuit television (CCTV).</p> | <p>(2) Saudara harus melaksanakan waktu giliran jaga dan tugas keamanan setiap saat seperti diinstruksikan oleh Master atau Chief Engineer atau sesuai arahan Perusahaan dalam kemampuan dan kapasitas. Saudara harus bertanggung jawab atas kehilangan setiap barang dibawah perawatan dan tanggung jawab saudara dan harus dapat menyediakan jawaban, bukti dan pernyataan untuk setiap kerusakan kapal atas kelalaian saudara selama pelaksanaan kerja saudara diatas Kapal.</p> <p>(3) Anda wajib untuk berpartisipasi dalam pemeliharaan kapal, termasuk tetapi tidak terbatas pada memegang pembersihan, tank, bilges, akomodasi, pembekuan ruang, dll. Anda juga wajib untuk membantu dalam pemuatan, pembongkaran, menyimpan, pemangkasan dan mengamankan kargo; Penyambungan dan pemutusan selang cair dan dry-bulk; melempar dan mengaitkan pada kargo; dll seperti yang diinstruksikan oleh Master, Perusahaan, dan Penyewa.</p> <p>(4) Mematuhi kebijakan Perusahaan yang mencakup namun tidak terbatas pada Kebijakan Narkoba dan Alkohol, Kode Etik dll</p> <p>(5) Bekerja dilingkungan area aman yang di monitor oleh Televisi Sirkuit (CCTV) tertutup</p> |
|---|---|

You shall:

- (i) Not engage in any other business and shall not take part in politics.
- (ii) Not disclose to anyone any information that you might gain during your service; unless prior written approval is given by the Company.

The Seafarer shall be subject to disciplinary action which may include dismissal, following one or more of the following events:

- (iii) Tempering or causing damage to vessel's CCTV or its related equipment constitute destroying of evidence and is against the law.
- (iv) If employee is involved in sale of ship's property to external parties; example: selling of fuel.
- (v) The employee failed to inform the Designated Person Ashore (DPA) matters concerning illegal activities onboard; example: the employee did not inform the DPA that there are personnel selling ship's fuel.
- (vi) Breached the hiring Company's Code of Ethics
- (vii) Drunkenness or failure to behave in a sober manner

Saudara harus:

- (i) Dilarang untuk terlibat dalam bisnis lain dan dilarang untuk terlibat dalam politik
- (ii) Tidak mengungkapkan kepada siapa pun informasi yang mungkin Saudara peroleh selama kerja; kecuali dengan persetujuan tertulis terlebih dahulu diberikan oleh Perusahaan.

Seafarer akan dikenakan tindakan disipliner yang dapat mencakup pemecatan, untuk kejadian-kejadian dibawah ini:

- (iii) Emosi atau menyebabkan kerusakan kepada Kapal CCTV atau peralatan yang berhubungan dengan menghancurkan bukti dan melawan hukum
- (iv) Apabila saudara terlibat dalam penjualan property kapal kepada pihak luar; contoh: Menjual Fuel
- (v) Pelaut gagal memberikan informasi kepada DPA mengenai aktivitas ilegal diatas kapal; contoh: Pelaut tidak menginformasikan DPA apabila ada personil yang menjual bahan bakar kapal
- (vi) Melanggar kode etik perusahaan
- (vii) Mabuk atau gagal berperilaku

- | | |
|---|--|
| (viii) Negligence or incompetence or acted in a way responsible for any losses to owners | (viii) Kelalaian atau tidak berkompeten atau bertindak dengan cara bertanggung jawab atas kerugian pemilik |
| (ix) If employee is found to have accepted unaccounted commission/gratuities/cash compensations from any ship's chandlers/ship repairers/ship yard/charterers | (ix) Apabila pelaut ditemukan menerima komisi/gratifikasi/kompensasi tunai dari kapal manapun / jasa perbaikan kapal / penyewa |
| (x) Disobedience and insubordination | (x) Ketidakpatuhan dan pembangkangan |
| (xi) Violation of regulations of company, local laws or international laws. | (xi) Pelanggaran dari peraturan perusahaan, peraturan local atau hukum internasional |

The company also reserves the right to recover from you all costs and/or losses incurred by the Company. The decision of the Company in this respect shall be final and binding on you. You shall pay repatriation expenses as well as all joining expenses and air fare of your relief

Perusahaan berhak untuk pulih dari semua biaya dan / atau kerugian yang ditanggung oleh Perusahaan. Keputusan Perusahaan dalam hal ini bersifat final dan mengikat Saudara. Saudara harus membayar biaya repatriasi serta semua biaya naik ke Kapal dan ticket pesawat dari pengganti saudara.

3. Overtime, Sunday and Public Holiday

3. Lembur, Minggu dan Libur Umum

The consolidated salary as referred in the Article 3 paragraph 1 is inclusive of any overtime or additional services.

Upah konsolidasi seperti tercantum dalam Pasal 3 ayat 1 termasuk lembur atau penambahan jasa lainnya

Article 5 Settlement of Grievance

Pasal 5 Penyelesaian Keluhan

1. The Company and the seafarer understand the necessity to establish and maintain good and harmonious relationship. The Company and seafarer shall agree to strictly adhere to the on-board complaint procedure, so that any complaint shall be promptly resolved by conciliation in good faith. Complaints shall be resolved at the lowest level possible. If the matter cannot be resolved to the satisfaction of both parties, it shall be escalated to the next level.
1. Perusahaan dan pelaut memahami kebutuhan untuk membangun dan mempertahankan hubungan yang baik dan harmonis. Perusahaan dan pelaut harus setuju untuk mengikuti prosedur pengaduan on-board, sehingga setiap pengaduan harus segera diselesaikan dengan konsiliasi dan itikad baik. Keluhan harus diselesaikan di level yang serendah mungkin. Jika masalah ini tidak dapat diselesaikan, maka untuk kepuasan semua pihak, masalah ini akan naik ke level berikutnya
2. The seafarer shall report to the Head of Department on any forms of complain as soon as possible after the alleged grievance. The seafarer shall have the right to be accompanied and represented by another seafarer of his choice on board the concerned vessel when presenting the complaint which may include attending to meetings or hearings. The Head of Department shall attempt to resolve the complaint within three days.
2. Pelaut harus melapor ke Kepala Departemen untuk setiap keluhan secepatnya setelah pengajuan keluhan. Pelaut berhak didampingi atau diwakili oleh pelaut lain termasuk ketika menghadiri rapat atau sidang. Kepala Departemen akan berusaha untuk menyelesaikan keluhan tersebut dalam waktu tiga hari.
3. If the complain is not resolved within two days, the complaint will be referred to the Master. If the Master is not able to resolve the complaint within seven days onboard, the crew shall report to the Crewing Manager within ten days. The Crewing Manager shall attempt to resolve the complaint in consultation with the seafarer concerned or any person whom the seafarer may appoint as their representative within twenty days. If necessary, the Crewing Manager shall approach the appropriate external authorities for settlement within twenty days.
3. Apabila keluhan tidak diselesaikan dalam waktu dua hari, maka keluhan akan ditujukan ke Master. Apabila Master tidak dapat menyelesaikan keluhan tersebut dalam waktu tujuh hari diatas kapal, Kru/Pelaut tersebut harus melapor ke Crewing Manager dalam waktu sepuluh hari. Crewing Manager harus berusaha untuk menyelesaikan keluhan dengan Pelaut tersebut atau dengan perwakilan yang ditunjuk oleh Pelaut tersebut dalam waktu dua puluh hari. Apabila diperlukan, Crewing Manager harus melakukan pendekatan dengan pihak luar yang berwenang untuk penyelesaian dalam waktu dua puluh hari

4. The seafarer shall have the right to complain directly to the Master, the Company and if necessary and appropriate, to external competent authorities
5. If the seafarer is in any doubt on presenting a complaint and has reservations that he will be victimized due to presenting the complaint, he shall have the right to contact the Crewing Manager directly. The term 'victimization' covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made. The Master shall ensure that the seafarer should not be victimized for filing the complaint. Any claims of victimization should be investigated by Master or Crewing Manager. If there is any occurrence of victimization, the matter will be dealt according to the Company's disciplinary procedure
4. Pelaut berhak untuk mengajukan keluhan langsung kepada Master, Perusahaan dan apabila diperlukan dan sesuai pihak luar yang berkompeten
5. Apabila Pelaut memiliki keraguan dalam mengajukan keluhan dimana ia diancam apabila ia mengajukan keluhan tersebut, maka ia mempunyai hak untuk menghubungi Crewing Manager secara langsung. Istilah 'korban' mencakup setiap tindakan yang merugikan pelaut untuk mengajukan pengaduan yang tidak nyata menjenjkelkan atau jahat dibuat. Master harus memastikan bahwa pelaut tidak harus menjadi korban untuk mengajukan keluhan. Setiap keluhan korban harus diselidiki oleh Master atau Crewing Manager. Jika ada terjadinya viktimisasi, masalah ini akan ditangani sesuai dengan prosedur disiplin Perusahaan

Article 6

Notice of Contract Termination and Dismissal

A. Termination of Employment

1. You may terminate the tenure at any time by giving 14 days notice in writing. This will be regarded as you are leaving the company.
2. The company will endeavor to relieve you within 14 days after receiving the notice or at the earliest opportunity thereafter. In such case you will be responsible for your repatriation expenses
3. If due to circumstances it becomes necessary to terminate your employment before the expiry of your tenure, you will be given fourteen days notice in writing or fourteen days basic wage in lieu. Also, the company will repatriate you at their cost to the port of engagement
4. You may terminate the tenure at a shorter notice than the minimum or without notice for valid compassionate or other urgent reasons. You will need to provide supporting letters such as death certificate or medical doctor report to substantiate your request. You will be notified in writing on the decision by the Company

Compassionate Case / Kasus Kepedulian

Death of Parents / Kematian Orang Tua

Death of Spouse or Children / Kematian pasangan atau anak

Urgent Case / Kasus Mendesak

Parents who are critically ill / Orang tua yang sakit parah

Spouse or children who are critically ill / Pasangan atau anak yang sakit parah

Pasal 6

Pemberitahuan Pemutusan Kontrak dan Pemberhentian

A. Pemutusan Kontrak

1. Saudara bisa memutuskan kontrak kapanpun dengan memberikan pemberitahuan secara tertulis 14 hari. Ini akan dianggap sebagai Saudara meninggalkan Perusahaan
2. Perusahaan akan mengganti Saudara dalam waktu 14 hari setelah menerima Surat Pemberitahuan atau pada saat ada kesempatan sesudah penerimaan tersebut
3. Apabila dalam suatu keadaan diperlukan untuk memutuskan kontrak kerja saudara sebelum masa berakhir, saudara akan diberikan pemberitahuan secara tertulis dalam waktu 14 hari kerja atau penggantian upah dasar selama 14 hari kerja. Perusahaan akan juga menanggung biaya repatriasi menuju Pelabuhan yang dituju
4. Saudara dapat mengakhiri masa jabatan pada pemberitahuan lebih pendek dari minimum atau tanpa pemberitahuan untuk alasan yang mendesak atau alasan penting lainnya. Saudara hanya perlu untuk menyediakan surat pendukung seperti Sertifikat Kematian, Surat Dokter sebagai pengganti permohonan saudara. Saudara akan di notifikasi secara tertulis atas keputusan Perusahaan

: Applies if you are unmarried / Berlaku jika Saudara belum menikah

: Applies if you are married / Berlaku jika Saudara sudah menikah

: Applies if you are unmarried / Berlaku jika Saudara belum menikah

: Applies if you are married / Berlaku jika Saudara sudah menikah

B. Dismissal

1. You shall be subject to dismissal, as a result of drunkenness, failure to behave in a sober manner, negligence or incompetence or acted in a way responsible for any losses to owners or if you are found to have accepted unaccounted commission/gratuities/cash compensations from any ship's chandlers/ship repairers/ship yard/charterers or if involved in sale of ship's property to external parties at any time during service. The company reserves the right to recover from you the amount, which is due to you. The decision of the company in this respect shall be final and binding on you
2. If at any time during the tenure of this agreement the company finds out that your Certificate of Competency and/or other relevant certificates are not authentic, the company reserves the right to dismiss you and recover from you all costs and/or losses incurred by the company
3. Violation of regulations of company, local laws, disobedience and insubordination will result in immediate dismissal without any compensation. You shall pay your repatriation expenses as well as all joining expenses and air fare of your relief

C. Termination of Shipwreck and Ship Foundering

In case of termination of your employment before the date indicated in the contract or before expiration of term of the contract due to shipwreck, actual or constructive loss or foundering of the ship, the Company shall transfer you to another vessel belonging to any of the Company's subsidiaries or associates or any other company whose vessel/s are being formally managed by the company.

D. Termination due to Sale of Ship, Lay – Up or Discontinue of Voyage

In the case of the vessel is sold, laid up or voyage discontinued, the Company reserves the right to transfer or arrange you to join another vessel belonging to any of the Company's subsidiaries or associates or any other company whose vessel/s are being formally managed by the company

E. Desertion

In case of desertion, the company can claim from you the losses which you had caused. Repatriation expenses and fines or cautions imposed by immigration office to the deserting employee shall be deducted from your earnings. If you do not present yourself in any office of the company or its agents office or on board vessel, prior to the departure of the vessel, you will be considered a deserter. Your contract will be considered as terminated

B. Pemberhentian

1. Saudara akan dikenakan pemecatan apabila mabuk, gagal untuk berperilaku baik, kelalaian, tidak berkompeten, atau berperilaku dengan cara bertanggung jawab atas kerugian terhadap pemilik atau jika saudara ditemukan telah menerima komisi, gratifikasi, atau kompensasi tunai dari setiap kapal jasa perbaikan chandler / kapal / galangan / penyewa atau jika terlibat dalam penjualan asset kapal kepada pihak eksternal setiap saat selama masa kerja. Perusahaan berhak untuk menuntut ganti rugi. Keputusan Perusahaan dalam hal ini bersifat final dan mengikat anda
2. Apabila pada saat masa perjanjian ini, Perusahaan menemukan bahwa Sertifikat Kompetensi saudara dan atau sertifikat yang berhubungan dengannya tidak otentik, maka Perusahaan berhak untuk memberhentikan saudara dari semua biaya dan/atau kehilangan akan ditanggung oleh Perusahaan
3. Pelanggaran terhadap Peraturan Perusahaan, Peraturan Lokal, ketidak patuhan dan pembangkangan akan langsung diberhentikan tanpa diberikan kompensasi. Saudara harus menanggung biaya repatriasi dan seluruh biaya yang dikeluarkan pada saat bergabung dan tiket pesawat dari pengganti saudara.

C. Pemutusan Karena Kecelakaan Kapal dan Kapal Tenggelam

Dalam hal pemutusan kontrak kerja saudara sebelum masa berakhirnya kontrak tersebut dikarenakan kecelakaan kapal, kerugian aktual atau konstruktif atau karena kapal tenggelam, maka Perusahaan akan memindahkan saudara ke kapal lain milik Perusahaan atau anak Perusahaan atau ke kapal Perusahaan lain yang di kelola oleh Perusahaan.

D. Pemutusan dikarenakan Penjualan Kapal, Masuk Dock atau Ketidaklanjutan Berlayar

Dalam hal kapal telah dijual, masuk dock atau pelayaran dihentikan, Perusahaan berhak untuk memindahkan atau mengatur saudara untuk naik ke kapal lain milik Perusahaan atau anak Perusahaan atau ke kapal Perusahaan lain yang di kelola oleh Perusahaan.

E. Pembelotan

Dalam hal pembelotan, Perusahaan bisa menuntut kerugian yang telah diakibatkan oleh Saudara. Biaya Repatriasi dan denda atau akibat peringatan dari Kantor Imigrasi karena pembelotan saudara akan dipotong dari pendapatan Saudara. Apabila saudara tidak menunjukkan diri di Kantor Perusahaan atau Agen Perusahaan, maka Saudara akan di anggap sebagai Pembelot. Kontrak saudara akan di putus.

F. Repatriation

Company shall arrange and pay for the Seafarer repatriation to Place of Hire by the most appropriate and expeditious means under the following circumstances:

1. Upon the expiry of the Agreement
2. In the event of illness or injury or other medical condition which requires his repatriation when found medically fit to travel
3. In the event of Shipwreck
4. In the event of the vessel being bound for a war zone, as defined by national laws or regulation to which the Seafarer does not consent to go
5. In the event of termination or interruption of this Agreement in accordance with an industrial award, or termination this Agreement for any other similar reason

Article 7 Social & Health Security

A. Food, Accommodation and Bedding

The Company shall provide you while you are serving onboard with:

1. Sufficient food of satisfactory quality (with the condition of crew religious requirements and cultural practices are considered during the preparation of meals).
2. Accommodation of adequate size and standard; and
3. One mattress, two pillows, two bed sheets, two pillow cases, one blanket and one towel which shall be of good quality and shall remain the Company's property. A change of bed sheets and pillow cases for you need not be made more than once a fortnight, the towel once a week

B. Personal Protective Provision

The Company shall provide with personal protection equipment

C. Medical Care

1. In case you suffer from illness or injury in the course of your employment on board, the company will provide medical treatment and hospitalization, if required, at cost to the company until such time as you are declared fit or the degree of your disability has been established by the doctor appointed by the company and provided that the illness and injury is not due to your own willful neglect, fault or misconduct.
2. The company shall not be responsible for any cost and benefits, which you would otherwise be entitled, arising from your suffering from chronic disease/s contracted before your employment on

F. Repatriasi

Perusahaan akan mengatur dan membayar pemu-langan Pelaut ke tempat diperkerjakan dengan cara yang sebaiknya dan cepat dalam situasi-situasi berikut ini:

1. Pada tanggal berakhirnya perjanjian ini
2. Dalam keadaan sakit atau cedera atau dalam kondisi medis yang membutuhkan repatriasi saat ditemukan kondisi fit secara medis untuk melakukan perjalanan
3. Dalam keadaan kecelakaan kapal
4. Dalam keadaan kapal terikat dalam zona perang seperti tertulis di hukum nasional atau peraturan dimana Pelaut tidak setuju untuk pergi
5. Dalam keadaan pemutusan atau interupsi dari perjanjian ini sehubungan dengan penghargaan industrial atau pemutusan dari perjanjian ini dikarenakan alasan yang serupa

Pasal 7 Keamanan Sosial dan Kesehatan

A. Makanan, Akomodasi dan Perlengkapan Tempat Tidur

Perusahaan akan menyediakan hal dibawah ini selama Saudara diKapal

1. Makanan yang cukup dengan kualitas yang memuaskan (dengan kondisi tertentu untuk spesifik agama dan kebudayaan akan dipertimbangkan saat persiapan).
2. Akomodasi dengan ukuran dan standard yang memadai
3. Satu matras, dua bantal, 2 seprai, dua sarung bantal, satu selimut, satu handuk, dengan kualitas yang baik dan menjadi property perusahaan. Penggantian spreii dan sarung bantal tidak lebih dari sekali dalam waktu dua minggu dan untuk handuk sekali seminggu

B. Provisi Perlindungan Personil

Perusahaan harus menyediakan perlengkapan perlindungan personil

C. Perawatan Medis

1. Seandainya saudara mengalami sakit atau cedera dalam periode kerja di Kapal, Perusahaan akan menyediakan perawatan medis dan rawat inap apabila diperlukan dan menjadi tanggungan perusahaan sampai waktunya dinyatakan sehat atau cacat oleh Dokter yang ditunjuk oleh Perusahaan dengan ketentuan bahwa penyakit dan cedera tersebut bukan dikarenakan kelalaian atau kesalahan sendiri yang disengaja
2. Perusahaan tidak bertanggung jawab atas semua biaya dan manfaat yang berhak anda dapatkan akibat dari penderitaan anda dari penyakit kronis sebelum penempatan kerja di kapal

present ship or from venereal disease/s or AIDS. All payments due on account of sickness shall be subjected to the following conditions:

- i. You shall comply with the instructions of the company's agent at the port at which you are landed and subject to the recommendations/approval of the attending medical practitioner
- ii. You shall report your arrival to the company's agent as soon as you return to your port of engagement.

3. Free dental service shall be limited to tooth extraction only. Unless it is associated as a result of accident or injury sustained not through your own fault, expenses for dental treatment shall be paid by yourself.

D. Sickness Benefit

If you are discharged for medical treatment because of illness or injury on board, your basic wages will continue until you have been repatriated to your port of engagement. Thereafter, you shall receive sick pay basis pro-rata of basic wage up to one hundred and twenty days (120 days) after submission of medical certificate issued by the doctor appointed by the company. You are required to submit yourself to a post-employment medical examination by a company doctor within three working days

E. Death Benefit

In case of death in the course of duty onboard but excluding death due to your willful act including suicide, the company will pay to your nominated next of kin compensation.

F. Invalidity Benefit

If you suffer an accident whilst in the employment of the company but excluding an accident caused by your own willful neglect or misbehavior and your ability to work is reduced as a result thereof, you shall receive from the company a Disability Compensation at a percentage prescribed by the medical practitioner appointed by the company on the basis of the degree of disability and that shall be binding upon you.

G. Funeral Expenses

The Company will pay reasonable funeral expenses actually incurred.

ini atau dari penyakit kelamin atau aids. Semua pembayaran penyakit ini dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- i. Saudara harus mengikuti instruksi Agen Perusahaan di Pelabuhan tempat anda turun dan sesuai dengan rekomendasi atau persetujuan untuk menemui praktisi medis
- ii. Saudara harus melapor saat tiba di Agen Perusahaan secepatnya sesudah saudara kembali ke Pelabuhan tempat Saudara bergabung

3. Perawatan gigi gratis terbatas pada ekstraksi gigi saja. Terkecuali dikarenakan kecelakaan atau cedera yang diderita tidak melalui kesalahan saudara sendiri maka biaya perawatan gigi tersebut harus dibayar sendiri

D. Manfaat Sakit

Apabila saudara dipulangkan untuk perawatan medis dikarenakan sakit atau cedera, maka upah dasar saudara akan tetap dibayarkan sampai saudara di repatriasi ke Pelabuhan tempat saudara naik. Setelah itu saudara akan menerima upah sakit pro rata dari upah dasar hingga seratus dua puluh hari (120 hari) setelah penyerahan sertifikat medis yang dikeluarkan oleh Dokter yang ditunjuk oleh Perusahaan. Saudara diminta untuk menyerahkan pemeriksaan kesehatan pasca kerja oleh Dokter Perusahaan dalam waktu 3 hari kerja

E. Manfaat Kematian

Dalam kasus kematian ketika tugas, tetapi tidak termasuk kematian yang disengaja (termasuk bunuh diri), Perusahaan akan membayar kompensasi kepada keluarga terdekat saudara.

F. Manfaat tidak Terbatas

Jika Saudara mengalami kecelakaan pada saat kerja, tetapi tidak termasuk kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian sendiri atau perilaku dan kemampuan anda untuk bekerja berkurang sebagai akibat daripadanya, Saudara berhak menerima Kompensasi Ketidakmampuan dari Perusahaan dengan presentase yang ditentukan oleh praktisi medis yang ditunjuk oleh Perusahaan atas dasar kecacatan dan yang akan mengikat anda.

H. Biaya Pemakaman

Perusahaan akan membayar biaya pemakaman yang sewajarnya.

**Article 8
Personal Accident Insurance**

Cover by the Company

**Pasal 8
Asuransi Kecelakaan Personil**

Ditanggung oleh Perusahaan

**Article 9
Contact Information of Flag State Authorities**

1. Maritime Port Authority Indonesia / Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
2. Maritime Port Authority of Singapore / Pihak Berwenang Pelabuhan Maritim Singapura
3. Directorate General of Sea Communication Indonesia / DirJen Perhubungan Laut
4. Australian Maritime Safety Authority / Pihak Berwenang Maritim Australia

**Pasal 9
Kontak Informasi dari Pihak Berwenang Negara Bendera**

Tel: +6221 3811308
Tel: +6563751600 or +6563756224
Tel: +62213507948
Tel: +61262795000

Name of Master On Board: _____

Note: The above list is to be provided to all joining Seafarers as part of the on-board complaint procedures provided / Daftar diatas disediakan untuk Semua Pelaut yang akan naik ke Kapal sebagai bagian dari Prosedur Pengaduan On-board.

**Article 10
Closure**

In the event of conflict of meaning or interpretation between the Bahasa Indonesia and the English Versions, the English versions shall prevail.

**Pasal 10
Penutup**

Jika terdapat konflik di dalam kata-kata dan interpretasi di antara kedua versi bahasa dalam Perjanjian Kerja ini, maka yang mengikat adalah versi dalam Bahasa Inggris.

Jakarta, 28 Mar 2021
First Party / Pihak Pertama,
The Company: PT. Surf Marine Indonesia,

Second Party,
Seafarer / Pelaut,



MUH AMSAL IKHWANDA
Crewing Executive

Name: **SUPRAPTO**
Rank: **CO**

SEAFARER EMPLOYMENT AGREEMENT

Employee No: 0302001642

Dear **Mr. Akhmad Dedi**

Date & Place of Agreement: 5/6/2021

Vessel: BOURBON SUMATRA
 Rank: 2nd Engineer
 Contract Duration: Two Months (+/- 1 month)
 Date of Commencement of wages: Saturday, 5 June 2021
 Name of Ship Owner: Bourbon Offshore Asia
 Address of Ship Owner: Saturn Offshore Pte. Ltd.
 61 Ubi Ave 1, Singapore 408941

Details of Seafarer

Full Name: Akhmad Dedi
 Date & Place of Birth: Pataro, 10 Oct 1978
 Passport No: C3971762
 Seamanbook No: P 08 9883
 Cert. of Competency: Engineer Officer Class I
 Joining Port: Batam

Next of Kin

Full Name: DAIROH
 Relationship: WIFE
 Telephone: +6281309731910

DAILY wages in USD Payable with reference to the Seafarer Employment Agreement ARI/CREWCON/jan2021/REV 12.0

Basic Salary	Overtime Lump Sum	Leave Pay	Trade Allowance	Seniority Allowance	Other Allowance
75.00	45.00	30.00	NA	NA	NA

Note:

1. Full salary shall commence at the commencement of work onboard the vessel and shall cease effectively on date of signing off from the vessel in the country of domicile.
2. Leave pay is only applicable for travel to country of domicile after signing off from the vessel.

Reimbursements (One time Payment):

Others (Transport Allowance)	USD	100
Others (please specify)	USD	NA

Deductions per month

Fixed Allotment	USD	N/A	(initial)	USD	N/A	(Monthly)
Provident Fund	USD	N/A	(initial)	USD	N/A	(Monthly)
Union Contribution	USD	N/A	(initial)	USD	N/A	(Monthly)
Others (please specify)	USD	N/A	(initial)	USD	N/A	(Monthly)

One-Time deductions:

1)	USD	NIL
2)	USD	NIL

The wages and allowance mentioned in the form are machine printed.

Any additions or alterations to those elements require initials of the seafarers and the Owners' authorised agents.

This Agreement is automatically rendered null and void should for any reason, the seafarer not travel to join the vessel.

Please Sign and return the copy of this letter as confirmation that you have read, understood and accepted the terms and conditions of the Seafarer Employment Contract Terms and Conditions reference ARI/CREWCON/jan2021/REV 12.0

The General Terms of Employment can be referred to and obtained from the office as well as onboard the vessel.

We take this opportunity to wish you pleasant and successful voyages

<p>Name & Signature of Seafarer</p> <p><i>Akhmad Dedi</i></p>	 Muh. Amsal Ikhwanda
<p>Date:</p>	



Lampiran 4

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8

JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440

PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540

FAX: 3811786, 3845430, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL.010/486/DA-2020

Tanggal : 12 Juni 2020

Pada hari ini Jumat tanggal 12 Juni tahun 2020 Petugas Evaluasi / Endorsement SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor B XXV-2423/AL.58 Tanggal 26 Agustus 2002 telah melaksanakan Evaluasi / Endorsement dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 bahwa:

Nama Perusahaan : PT. SURF MARINE INDONESIA
Domisili : Gedung Repex Center Lt.8, Jl. Ciputat Raya Kav.99, Kel. Pondok Pinang Kec. Kebayoran Lama,
Penanggungjawab Perusahaan : E. J. MARYANI
Alamat Penanggungjawab : Griya Telaga Permai Cluster Blok E3/19 RT 007 RW 019, Kelurahan Cilangkap, Kecamatan Tapos, Kota Depok, Provinsi Jawa Barat.

Telah menginput data sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dan berlaku sampai dengan 12 Juni 2022

Berita Acara Evaluasi / Endorsement Siupal / Siopsus ini merupakan pengganti pengukuhan evaluasi pemegang izin per 2 (dua) tahun sekali.

Demikian Berita Acara Evaluasi / Endorsement SIUPAL ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.



Penanggung Jawab Evaluasi
AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

Dr. Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 197310311999031002



Pengukuhan SIUPAL PT. SURF
MARINE INDONESIA dikarenakan
SIUPAL Asli dilaminating.

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)

(Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan)

NOMOR : **BXXV-2423/AL.58**

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. **02/SK-SURF/VII/01** tanggal **29 Juli 2002**
diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada

Nama Perusahaan : **PT. SURF MARINE INDONESIA**
Alamat Kantor Perusahaan : **Jl. Dewi Sartika No. 9 RT.004 RW.07 Kel. Cililitan
Jakarta Timur - 13640**
Nama Direktur Utama / Penanggung Jawab : **SALEH UMAR (Direktur)**
Alamat Direktur Utama / Penanggung Jawab : **Kp. Kramat RT.009 RW.005 Kel.Cililitan Kec. Kramatjati
Jakarta Timur**
Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) : **02.110.585.3-005.000**

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan laut, kepelabuhanan, keselamatan maritim dan lingkungan hidup.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi/Komisaris, domisil perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau tramper melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan laut.
6. Menyampaikan laporan tahunan kegiatan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna/ calon-perwira yang akan melaksanakan praktek berlayar (Proyek laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.
8. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usahanya.

Dikeluarkan di : **JAKARTA**
Pada tanggal : **26 AGUSTUS 2002**



PENGUKUHAN
PT. SURF MARINE INDONESIA
SIUPAL NO. B.XXV-2423/AL.58 Tanggal 26 Agustus 2002
EVALUASI PEMEGANG IZIN SETIAP 2 (DUA) TAHUN

Dengan ini dinyatakan bahwa hasil evaluasi berkala telah sesuai dengan PERMENHUB No. PM. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, Bab IV pasal 69 butir (6) tentang tata cara pemberian Izin Usaha Angkutan Laut.

Evaluasi Dua Tahun Pertama	Evaluasi Dua Tahun Kedua
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: right;"> <p>Tempat :</p> <p>Tanggal : 23 Mei 2016</p> <p>Nama & TTD : DR. SM. REJEKI BUDI RAHAYU, MM</p> </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: right;"> <p>Tempat : JAKARTA</p> <p>Tanggal : 3 JULI 2018</p> <p>Nama & TTD : MUHAMAD SYAFUL, ST. M.MT.</p> </div> </div>
Evaluasi Dua Tahun Ketiga	Evaluasi Dua Tahun Keempat
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Kelima	Evaluasi Dua Tahun Keenam
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Ketujuh	Evaluasi Dua Tahun Kedelapan
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>
Evaluasi Dua Tahun Kesembilan	Evaluasi Dua Tahun Kesepuluh
<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>	<p>Tempat :</p> <p>Tanggal :</p> <p>Nama & TTD :</p>



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 s/d 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL. : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017
3842440
Fak. : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540

Fax : 3811786, 3845430, 3507576

SURAT KETERANGAN

No. 71549/2/17/2/12

1. Berdasarkan surat **PT. SURF MARINE INDONESIA** Nomor : 0056/SMI/SIUPAL/VIII/2012 tanggal 08 Agustus 2012, perihal Perubahan Domisili dan NPWP Perusahaan dan Surat Keterangan No. AT 549/14/17/293/09 tanggal 28 Oktober 2009 sesuai Surat Keterangan Domisili Perusahaan No : 476/1.824.1/12 tanggal 05 Juni 2012 yang dikeluarkan oleh Kantor Kelurahan Pondok Pinang – Jakarta Selatan dan Surat Keterangan Terdaftar Nomor : PEM-00931/WPJ.04/KP.1103/2012 tanggal 21 Juni 2012 yang dikeluarkan Kantor Pelayanan Pajak Madya Jakarta Selatan, dengan ini diadakan perubahan Domisili dan NPWP Perusahaan sebagai berikut :

Nama Perusahaan : PT. SURF MARINE INDONESIA
Nomor & Tgl. SIUPAL : B.XXV-2423/AL.58 tanggal 26/08/2002
Domisili Perusahaan Lama : Gedung Ventura Lantai 4, Suite 403, Jl. RA. Kartini No. 26 RT. 012 RW. 006 Kel. Cilandak Barat Kec. Cilandak, Jakarta Selatan.
Domisili Perusahaan Baru : Gedung Repex Center Lt. 8 Jl. Ciputat Raya Kav.99, Kel. Pondok Pinang Kec. Kebayoran Lama, Jakarta Selatan.
NPWP Lama : 02.110.585.3-005.000
NPWP Baru : 02.110.585.3-062.000

2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) **PT. SURF MARINE INDONESIA B.XXV - 2423/AL.58** tanggal 26/08/2002, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan dan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan sepenuhnya sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

15 AUG 2012

Jakarta,

**AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT**



MSB - 01/PUR/PERHUBUNGAN/2009/KR/AMAR/001/11/01



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL : 3811308, 3505006, 3813280, 3447017
3842440
PST : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540
FAX : 3811798, 3845430, 3507578

Nomor : *A1004/88/19/7/16*
Klasifikasi :
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Surat Keterangan Perubahan
Status Perusahaan

Jakarta, **22 JUL 2016**

Kepada

Yth. Direktur
PT. SURF MARINA INDONESIA
RPX Center Building, 8 Fl - 801 Suite, Jl.
Ciputat Raya No.99, Pondok Pinang,

di

JAKARTA SELATAN - 12310

1. Sehubungan dengan surat Saudara Nomor : 2016-350/SMI-JKT/VII/MS/OPS tanggal 14 Juli 2016, perihal tersebut pada pokok surat, bersama ini terlampir disampaikan Surat Keterangan tentang Perubahan Status Perusahaan pada SIUPAL PT. SURF MARINA INDONESIA.
2. Demikian untuk digunakan sebagaimana mestinya.

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ir. ADOLF R. TAMBUNAN, MSc
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19620427 198703 1 003

Tembusan,

1. Dirjen Hubla;
2. Sesditjen Hubla;
3. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tg. Priok.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017
3842440
PST : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540
FAX : 3811786, 3845430, 3507576

SURAT KETERANGAN

No. *PL004/30/19/8/16*

1. Berdasarkan surat **PT. SURF MARINE INDONESIA** Nomor : 2016 - 350/SMI-JKT/VII/MS/OPS tanggal 14 Juli 2016 perihal Permohonan Perubahan status perusahaan, sesuai Akta Pernyataan Keputusan Pemegang Saham di Luar Rapat No.58 tanggal 30 Nopember 2015, Notaris Silvy solivan, SH, MKn, di Tangerang, serta Surat Persetujuan Perubahan Status Perusahaan dari Perusahaan Dalam Negeri (PMDN) menjadi Perusahaan Penanaman Modal Asing (PMA) No.74/1/IP/1/PMA/2010 tanggal 18 Juni 2010, dengan ini diadakan Perubahan Status Perusahaan sebagai berikut :

Nama Perusahaan	:	PT. SURF MARINE INDONESIA
Nomor & Tgl. SIUPAL	:	B.XXV- 2423 / AT.58 tanggal 26 Agustus 2002
Domisili Perusahaan	:	RPX Center Building, 8 Fl-801 Silte, Jl.Ciputat Raya No.99, Pondok Pinang, Jakarta Selatan - 12310
Penanggung Jawab	:	FAHMI M ABDAT (Direktur)
Alamat Penanggung Jawab	:	Jl. Wijaya III No.15 RT.006 RW.001, Kel. Melawai, Kec. Kebayoran Baru, Jakarta Selatan
Status Perusahaan Lama	:	PMDN
Status Perusahaan Baru	:	PMA
2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) **PT. SURF MARINE INDONESIA** No. B.XXV- 2423/ AT.58 tanggal 26 Agustus 2002, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan No.PM.93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

22 JUL 2016

Jakarta,
AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT



I. ADOLF R. TAMBUNAN, MSc
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP.19620427 198703 1 003



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813288, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4208, 4135

TEL: 3844482, 3458540
FAX: 3811785, 3845430, 3507578

Nomor : AL.011/662/DA-2018
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Surat Keterangan Perubahan
Penanggung Jawab, Alamat
Penanggung Jawab,

Jakarta, 21 Agustus 2018

Kepsda

Yth. Direktur
PT. SURF MARINE INDONESIA
Gedung Repex Center Lt.8, Jl. Ciputat Raya
Kav.99, Kel. Pondok Pinang Kec. Kebayoran
Lama,

di

DKI JAKARTA

1. Sehubungan dengan surat Saudara Nomor 2018-416/SMI-JKT/VIII/MS/OPS tanggal 08 Agustus 2018, perihal tersebut pada pokok surat, bersama ini terlampir disampaikan Surat Keterangan tentang Perubahan Penanggung Jawab, Alamat Penanggung Jawab, pada Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) PT. SURF MARINE INDONESIA.
2. Demikian untuk digunakan sebagaimana mestinya.

AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
PELAKSANA TUGAS

Tembusan:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kepala UPT Ditjen Perhubungan Laut.



Ttd

Dr. Carl. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina (IV/A)
NIP. 197310311999031002



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

SURAT KETERANGAN

No.AL.011/662/DA-2018

1. Berdasarkan surat Saudara PT. SURF MARINE INDONESIA Nomor 2018-416/SMI-JKT/VIII/MS/OPS tanggal 08 Agustus 2018, perihal Perubahan Penanggung Jawab, Alamat Penanggung Jawab, Perusahaan sesuai dengan Akta Perubahan No. Nomor : 05 tanggal 01 Maret 2017 Notaris Silvy Solivan, S. H., M.Kn, di Gading Serpong - Kabupaten Tangerang, Identitas Penanggung Jawab 3173024907680001, yang dikeluarkan oleh Prov. DKI Jakarta, dengan ini diadakan perubahan Penanggung Jawab, Alamat Penanggung Jawab, perusahaan sebagai berikut :
 - a. Nama Perusahaan : PT. SURF MARINE INDONESIA
 - b. Nomor & Tgl. SIUPAL : B XXV-2423/AL.58 / 26
 - c. Penanggung Jawab Lama : FAHMI M. ABDAT (Direktur)
 - d. Penanggung Jawab Baru : E. J. MARYANI
 - e. Alamat Penanggung Jawab Lama : Jl. Wijaya III NO. 15 RT. 009 RW. 01 Kel. Melawai
Kec. Kebayoran Baru Kotamadya Jakarta Selatan
 - f. Alamat Penanggung Jawab Baru : Griya Telaga Permai Cluster Blok E3/19 RT 007 RW
019, Kelurahan Cilangkap, Kecamatan Tapos, Kota
Depok, Provinsi Jawa Barat.
2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) PT. SURF MARINE INDONESIA Nomor B XXV-2423/AL.58 tanggal 26 Agustus 2002, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Peraliran dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan sepenuhnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Jakarta, 21 Agustus 2018

AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
PELAKSANA TUGAS



Ttd

Dr. Capt. WISNU HANDOKO, M.Sc.
Pembina (IV/A)
NIP. 197310311999031002

Lampiran 5



Company Profile

OVERVIEW

PT. Surf Marine Indonesia is an offshore marine services provider to oil and gas industry in Indonesia. In the venture, PT. Surf Marine Indonesia is marketing and operating its own vessels to oil and gas related companies and on side track is marketing other principals' vessels in Indonesia in form of back to back charter to third party.

PT. Surf Marine Indonesia assists its customers to develop their operations all over Indonesia by offering them a broad range of services and next generation, powerful and multi-purpose vessels, adapted to the demands of both deepwater and continental offshore.

The professional excellence of our employees combined with a latest-generation fleet enables us to offer clients a comprehensive range of high-quality, standardized services in total safety.

HISTORY

Since 2002 PT. Surf Marine Indonesia has been providing marine support to the offshore drilling and production industry in Indonesia.

Our vested mission is to carry on every operation in every possible manner of safety at every level in regards to the personnel, environment and valuable assets involved. Our vision is to become major vessel contractor operating in Indonesia within the near future.

CONTACT

With offices located at;

RPX Center, 8th Floor, Suite 801,
Jl. Ciputat Raya No. 99, Pondok Pinang, Jakarta Selatan 12130
Email: smi-indonesia@bourbon-online.com

and operational office at;

Jl. Raya Handil, Senipah, Kutai Kartanegara
Phone: 0541-789 4477/78 Fax: 0541 789 4479

PT Surf Marine Indonesia

RPX Center, 8th Floor - Suite 801, Jl. Ciputat Raya no. 99, Pondok Pinang - Jakarta Selatan 12310 - Tel: +62 21 7591 8001 - Fax: +62 21 7591 8006
E-mail : smi-indonesia@bourbon-online.com website: www.bourbon-online.com

RESOURCES

Supported by a work force of over 100 human resources, most of them are stationed in our Balikpapan branch office. Having office in Balikpapan or in every contract location is very essential for our operations in regards to our best effort in contract execution.

The operational office is complemented with one workshop at Senipah, East Kalimantan, supported by:

- a. Skillful human resources; experienced Engineers, experienced Technicians, experienced Mechanics and helpers and Expatriate Technical & Operation Officers to perform all maintenance measures.
- b. 2 Storage rooms and containers for spare parts and consumable materials in stock.
- c. 3 new or reconditioned main engines, 2 new or reconditioned auxiliary engines.
- d. A Surfer simulator to train new pilots in more virtual condition.

SHORE BASE AND WORKSHOP



OPERATIONS



SIMULATORS



MAINTENANCE



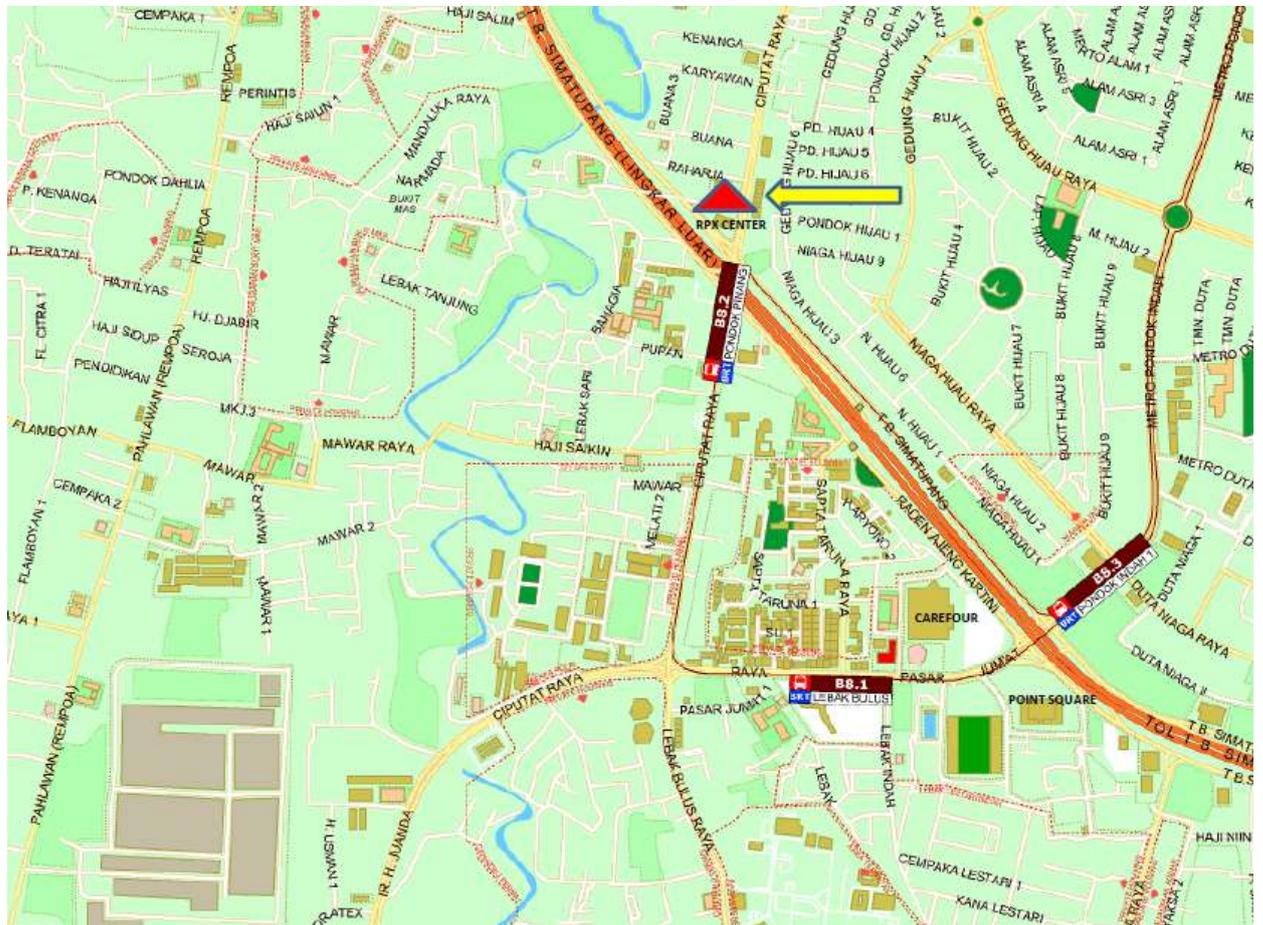
The same supporting resources will be available in other contract location to support its shore base operation.

Every now and then we are renewing our fleet. Until today we own and operate 15 vessels of crew boat ranging from 20 – 50 passenger, 2 AHTS of 80 T Bollard Pull DP2, 2 PSV DP-2 1500 DWT and 1 LCT. With new company ownership as of September 2009, we are projecting to own more 10-15 PSV or AHTS which most of them are new builds.

CLIENTS

1. TOTAL E&P INDONESIA
2. PT. SAKA INDONESIA ENERGY (prev. SAKA INDONESIA-PANGKAH) LTD.)
3. EASTCO EAST SEPANJANG
4. PGS ASIA PACIFIC PTE. LTD.
5. CNOOC SES LTD.
6. KANGEAN ENERGY INDONESIA
7. NISCONI
8. MEINDO ELANG INDAH
9. PT. GUNANUSA UTAMA FABRICATORS
9. CHEVRON INDONESIA COMPANY
10. SERICA ENERGY (now KRIS ENERGY)
11. HUSKY-CNOOC MADURA LTD.
12. PETRONAS CARIGALI
13. ROWAN DRILLING COMPANY
14. CONOCOPHILLIPS INDONESIA

LOCATION



PT. SURF MARINE INDONESIA's office location

RPX Center, 8th Floor, Suite 801,
Jl. Ciputat Raya No. 99, Pondok Pinang, Jakarta Selatan 12130



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017
3842440
PST : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540

FAX : 3811786, 3845430, 3507576

Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
Nomor : B XXV-2423/AL.58
Tanggal : 26 Agustus 2002

Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/3836/3745/16

**SPESIFIKASI KAPAL YANG DIMILIKI/DIOPERASIKAN OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT / KHUSUS
PT. SURF MARINE INDONESIA**

1. Nama Kapal : SURF MANDIRI Eks BOURBON LIBERTY 230
2. Nomor Pendaftaran : 2010 Pst No.6606/L
3. Grose Akte Nomor : 6606 Tanggal 14 Desember 2010
4. Dikeluarkan Oleh : Ditkappel Ditjen Hubla
5. Tanda Selar : GT.1758 No.2738/L
6. Pemilik Kapal : -
7. Nama Panggilan (Call Sign) : -
8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : CHINA / 2009
9. Bendera : Indonesia Kontruksi : BAJA
10. Dikelaskan Pada : - Kode Kelas : +A1, Towing Vessel
11. Type Kapal : Kapal Motor
12. Ukuran Pokok :
 - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 0 meter
 - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 55.68 meter
 - c. Lebar kapal : 15 meter
 - d. Dalam (h) : - meter
 - e. Draft kapal :
 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : 0.63 meter
 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : 0.73 meter
 3. Draft pada air tawar : 0.78 meter
 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
 - f. Isi Kotor (GT) : 1758 NT : 528
 - g. Bobot Mati (DWT) : 1457 ton Kapasitas Muat : -
 - h. Kapasitas Angkut :
 1. Penumpang : 0 orang
 2. Mobil / Truck : - unit
 3. Kontainer : - teus
 4. Grain Space : - ton
 5. Bale Space : -
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : 16 orang
14. Jumlah Palka : 0
15. Crane Kapal (Derrick) :
 - a. Jumlah : 0 unit
 - b. Kapasitas Angkat : 0 ton
16. Mesin Induk :
 - a. Merk : CUMMINS 3x1825KW
 - b. Tahun : 2009
 - c. Nomor : -
17. Kecepatan / Speed :
 - a. Maksimum : 18 knot
 - b. Normal : 10 knot
 - c. Ekonomis : 6 knot
18. Bahan Bakar :
 - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : HSD/SOLAR
 - b. Kebutuhan Bahan Bakar perhari (dalam perjalanan) : 7.1 ton



Mesin Bantu :
a. Merk : -
b. Tahun : -
c. Nomor : -

Jakarta, 23 Juni 2016
AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
J.b
KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN LAUT





**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D 17**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TEL. : 3811308, 3505006, 3813269, 3447017
3842440
Pst. : 4213, 4227, 4209, 4135

TLX : 3844492, 3458540

Fax : 3811786, 3845430, 3507576

Lampiran : Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut
Nomor : B XXV-2423/AL.58
Tanggal : 26 Agustus 2002

Nomor Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/3178/3141/16

**SPESIFIKASI KAPAL YANG DIMILIKI/DIOPERASIKAN OLEH PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT / KHUSUS
PT. SURF MARINE INDONESIA**

1. Nama Kapal : SURF PERDANA
2. Nomor Pendaftaran : 2014 Pst No.8506/L
3. Grose Akte Nomor : 8506 Tanggal 10 Juni 2014
4. Dikeluarkan Oleh : KEMENTERIAN PERHUBUNGAN LAUT
5. Tanda Selar : GT.3173 No.3854/Ba
6. Pemilik Kapal : -
7. Nama Panggilan (Call Sign) : JZYZ
8. Nama Galangan / Tahun Pembuatan : BOURBON SUPPLY ASIA PTE.LTD / 2014
9. Bendera : Indonesia Kontruksi : BAJA
10. Dikelaskan Pada : - Kode Kelas : I +HULL+MACH
11. Type Kapal : Kapal Suplay / Supply Vessel
12. Ukuran Pokok :
 - a. Panjang kapal seluruhnya (LOA) : 78.26 meter
 - b. Panjang antara garis tegak (LBP) : 71.62 meter
 - c. Lebar kapal : 17.2 meter
 - d. Dalam (h) : - meter
 - e. Draft kapal :
 1. Sarat musim panas (Summer Draft) : - meter
 2. Sarat musim dingin (Winter Draft) : - meter
 3. Draft pada air tawar : - meter
 4. Sarat Tropik (Tropical Draft) : - meter
 - f. Isi Kotor (GT) : 3173 NT :952
 - g. Bobot Mati (DWT) : 0 ton Kapasitas Muat : -
 - h. Kapasitas Angkut :
 1. Penumpang : 0 orang
 2. Mobil / Truck : - unit
 3. Kontainer : - teus
 4. Grain Space : 0 ton
 5. Bale Space : 0
13. Jumlah Awak Kapal (Crew) : 10 orang
14. Jumlah Palka : 0
15. Crane Kapal (Derrick) :
 - a. Jumlah : 0 unit
 - b. Kapasitas Angkat : 0 ton
16. Mesin Induk :
 - a. Merk : CATERPILLAR 3512C 4X1360KW
 - b. Tahun : -
 - c. Nomor : 2012
17. Kecepatan / Speed :
 - a. Maksimum : 20 knot
 - b. Normal : 14 knot
 - c. Ekonomis : 8 knot
18. Bahan Bakar :
 - a. Jenis Bahan Bakar yang digunakan : SOLAR
 - b. Kebutuhan Bahan Bakar perhari (dalam perjalanan) : 8.3 ton



Mesin Bantu :

- a. Merk : -
- b. Tahun : -
- c. Nomor : -

Jakarta, 08 Juni 2016

AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b

KASUBDIT PENGEMBANGAN USAHA DAN ANGKUTAN LAUT



SRI REJEKI BUDI RAHAYU, MM

Pembina (IV/a)

NIP : 19670127 198703 2 001