

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



SKRIPSI

**ANALISIS KELENGKAPAN DOKUMEN GUNA
KELANCARAN PROSES PERGANTIAN AWAK KAPAL
DI PT. MCS INTERNASIONAL**

Oleh:

AJRINA YULIA CAHYANTI

NRP: 4 63 20 0594

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



SKRIPSI

**ANALISIS KELENGKAPAN DOKUMEN GUNA
KELANCARAN PROSES PERGANTIAN AWAK KAPAL
DI PT. MCS INTERNASIONAL**

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

Oleh:

AJRINA YULIA CAHYANTI

NRP: 4 63 20 0594

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : AJRINA YULIA CAHYANTI
NRP : 4 63 20 0594
Program Pendidikan : Diploma IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : ANALISIS KELENGKAPAN DOKUMEN GUNA
KELANCARAN PROSES PERGANTIAN AWAK
KAPAL

Jakarta, 21 Juni 2024

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Drs. Purnomo, MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19590612 198003 1 002

Mudakir, S.Si.T., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19791116 200502 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidva Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk.1 (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : AJRINA YULIA CAHYANTI
NRP : 4 63 20 0594
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATA LAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : ANALISIS KELENGKAPAN DOKUMEN GUNA
KELANCARAN PROSES PERGANTIAN AWAK
KAPAL DI PT. INTERNASIONAL

Ketua Penguji

H. Kamarul Hidayat, S. PEL., M. M. TR.
Pembina (IV/a)
NIP. 19710919 199803 1 001

Anggota Penguji

Ir. Junaidi, M.M.
Pembina Utama (IV/d)
NIP. 19630814 199403 1 002

Anggota Penguji

Mudakir, S.Si.T., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19791116 200502 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk.I (III/d)
NIP: 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah Rabbil 'Alamin, Segala puji dan syukur Penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tidak terkira sehingga dengan izin-Nya Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, sebagai salah satu persyaratan kelulusan. Sholawat dan salam senantiasa tercurah kepada tauladan sepanjang masa, Nabi Muhammad Shalallahu Alaihi Wassalam, beserta keluarga serta sahabat dan pengikutnya, yang senantiasa berteduh pada sunnahnya hingga akhir zaman.

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 :

ANALISIS KELENGKAPAN DOKUMEN GUNA KELANCARAN PROSES PERGANTIAN AWAK KAPAL DI PT. MCS INTERNASIONAL

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis mencoba memaparkan fakta berupa data dari kenyataan yang memiliki kaitan dengan teori-teori yang ada dalam beberapa buku referensi dan berusaha menyumbangkan pemikiran penulis untuk memecahkan masalah yang dihadapi sesuai kemampuan dan pengetahuan yang ada, baik pada saat berlangsungnya pendidikan program Diploma IV, maupun pengalaman yang telah dialami penulis di perusahaan. Besar harapan penulis agar skripsi ini menjadi sumbangan ilmu pengetahuan yang berguna bagi civitas akademika STIP pada khususnya serta bagi dunia maritim pada umumnya.

Namun, penulis juga menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna baik dari segi materi maupun penulisannya. Oleh karena itu, penulis mengharapkan masukan dan kritik yang bersifat membangun dari semua pihak demi memperkaya dan menyempurnakan skripsi ini. Pada penulisan skripsi ini penulis juga tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Untuk itu sudah sewajarnya penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasдини, S.Si.T., M.M.Tr. selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.

3. Bapak Drs. Purnomo, MM. selaku dosen pembina utama yang telah meluangkan waktunya dalam membimbing dan mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini. Dalam hal ini, penulis banyak belajar dari beliau tentang keterampilan menulis.
4. Bapak Mudakir, S.Si.T., M.M. selaku Dosen Pendamping yang telah memberikan waktu untuk membimbing materi skripsi ini.
5. Ibu Sari Kusumaningrum, S.S., M.Hum selaku pembimbing akademik.
6. Seluruh civitas akademika, staf, dan dosen pengajar KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Kepada Kedua Orang Tua tercinta, Bapak Tjahyo Nugroho, S.T dan Ibu Wiyanti yang telah membesarkan, mendidik, dan memberi dukungan kepada penulis baik berupa moral maupun materi hingga doa.
8. Kepada kedua adik saya Naufal Sapto Nugroho, dan Muhammad Azka Nurhidayah, terimakasih sudah banyak memberi semangat dan dukungan dalam menyelesaikan tugas akhir skripsi ini.
9. Kepada pimpinan dan staf Perusahaan MCSI khususnya Kepada Direktur Capt. Johan Novitrian., MMar yang telah memberikan dukungan moral dan materil serta memberikan kesempatan bagi penulis untuk dapat belajar dan melakukan penelitian di perusahaannya.
10. Kepada Ibu Endah Nur Widhianingsih, Bapak Bambang Purwadi, Ibu Hera Tri Nuraini, Nior Chindy Maudika Gayatri Nikijuluw, S.Tr.Pel, Nior Dwi David Aprianto Rajagukguk, S.Tr.Pel, Mba Chaerunisa Asri Maharani, Mas Taufik Internasional terimakasih sudah mau menjadi mentor yang selalu sabar memberikan pengajaran kepada saya.
11. Kepada sahabat Praktek Darat Faradillah Trisa Mulyani Poltekpel Banten 11, Annisa Nursa'adah 19 ITL Trisakti, dan Claudia Yolandita STIP LXIII terima kasih atas kenangan-kenangan yang tidak mungkin terlupakan baik senang maupun susah yang membuat penulis termotivasi menyelesaikan skripsi ini.
12. Kepada saudara sepupu saya Adani Eka Febriana, S.T yang telah membantu dan sangat sabar menghadapi saya mengerjakan skripsi ini.
13. Kepada rekan Kamar J 102 (Nior Daini, Maria, Dora, Aryuni, Karina, Dewi, Aulia, April, Rani) terima kasih untuk kebersamaannya, menjadi pemacu semangat, membuat hidup penulis lebih terasa berwarna, terima kasih untuk pengalaman 24/7 mengerjakan aktivitas bersama yang membosankan, dan tak akan terlupakan.
14. Kepada rekan Teletubbies (Evita, Arumi, Zahra, dan Evelyn) terima kasih untuk selalu ada, bisa diandalkan dan selalu membantu tanpa pamrih, penulis ucapkan terimakasih sebesar – besarnya karena telah menjadi keluarga, teman dan sahabat yang sudah melalui

begitu banyak waktu semenjak catir hingga luh.

15. Kepada teman Sekolah Menengah Akhir Alifia Shafa' Hanafi yang telah menemani saya selama 8 tahun, yang selalu sabar menghadapi sifat dan sikap saya.
16. Kepada kakak-kakak saya angkatan 60, 61, dan 62 yaitu Nior Tati Kusmiati, Nior Syarifah Salsabila Al-attas, dan Nior Melvina Adelia Cipta Devi yang sudah seperti kakak kandung bagi penulis dan selalu memberi masukan, semangat, dan doa untuk keberhasilan penulis.
17. Kepada adik-adik angkatan 64, 65, dan 66 yaitu Salle, Fadiyah, dan Nayra yang selalu memberi semangat, dan doa untuk keberhasilan penulis.
18. Kepada Teman Kelas KALK 1-6 Alpha dan 8 Foxtrot terima kasih untuk kebersamaan yang tak terlupakan.
19. Teman-teman angkatan LXIII seperjuangan sebagai kawan dalam kawah candra dimuka di bumi marunda, selama menjalani pendidikan di STIP Jakarta.
20. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

Dengan kerendahan hati, 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, 21 Juni 2024

Penulis

AJRINA YULIA CAHYANTI

NRP : 4 63 20 0594

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR SINGKATAN	xi
DAFTAR BAGAN	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	3
C. BATASAN MASALAH	3
D. RUMUSAN MASALAH	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
F. SISTIMATIKA	4
BAB II LANDASAN TEORI	
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL	6
B. TEORI	8
C. KERANGKA PEMIKIRAN	33
BAB III METODE PENELITIAN	
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	36
B. METODE PENDEKATAN	36
C. SUMBER DATA	37
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	38
E. TEKNIK ANALISIS DATA	39
BAB IV ANALISI DAN PEMBAHASAN	
A. DESKRIPSI DATA	40
B. ANALISIS DATA	44
C. ALTERNATIF PEMECAH MASALAH	51
D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH	52
E. PEMECAHAN MASALAH	57

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN.....	58
B. SARAN.....	59

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 PKL kapal LNG Energy Frontier.....	16
Gambar 4. 1 Struktur Organisasi PT. MCS Internasional.....	41
Gambar 4. 2 struktur organisasi bagian Operasional	42
Gambar 4. 3 <i>Mutation Plan</i>	45
Gambar 4. 4 <i>Prepare Pre-On Board Crew Replacement</i>	46
Gambar 4. 5 <i>Sign On Mutation</i>	47
Gambar 4. 6 Surat Pengantar MCU	50

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 <i>Recruitment Criteria untuk Master dan Desk Officer</i>	22
Tabel 2. 2 <i>Recruitment Criteria untuk Engine Officer</i>	23
Tabel 2. 3 <i>Recruitment Criteria untuk Rating</i>	24
Tabel 4. 1 Perusahaan Kerjasama PT. MCS Internasional	44
Tabel 4. 2 Crew kapal yang terlambat.	48

DAFTAR SINGKATAN

ABK	Anak Buah Kapal
MOL	Mitsui O.S.K Lines
PKL	Perjanjian Kerja Laut
MCU	<i>Medical Check Up</i>
BST	<i>Basic Safety Training</i>
PSCRB	<i>Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats</i>
AFF	<i>Advance Fire Fighting</i>
MFA	<i>Medical First Aid</i>
MC	<i>Medical Care</i>
SAT	<i>Security Awareness Training</i>
SDSD	<i>Seafarer with Designated Security Duties</i>
GMDSS	<i>Global Maritime Distress Safety System</i>
BRM	<i>Bridge Resource Management</i>
ERM	<i>Engine Resource Management</i>
SSO	<i>Ship Security Officer</i>
BOCT	<i>Basic Oil and Gas Tanker</i>
BLGT	<i>Basic Liquefied Gas Tanker</i>
AOT	<i>Advance Oil Tanker</i>
ALGT	<i>Advance Liquefied Gas Tanker</i>
ACT	<i>Advance Chemical Tanker</i>

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2. 1 Bagan Kerangka Pikiran	35

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : TRANSKRIP WAWANCARA
- Lampiran 2 : Struktur organisasi PT. MCS Internasional
- Lampiran 3 : SIUPPAK PT. MCS Internasional
- Lampiran 4 : Visi, Misi, dan Kebijakan Mutu PT. MCS Internasional
- Lampiran 5 : *SEAFARER RECRUITMENT*
- Lampiran 6 : Perjanjian Kerja Laut (PKL)
- Lampiran 7 : *SEAMAN BOOK*
- Lampiran 8 : *PASSPORT* dan *SID*
- Lampiran 9 : *YELLOW FEVER*
- Lampiran 10 : *SERTIFICATE COP ANT 1*
- Lampiran 11 : *SERTIFICATE COC ANT 1*
- Lampiran 12 : *Medical Check Up*
- Lampiran 13 : *Prejoinning* Awak Kapalss

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan negara maritim yang berada di wilayah laut yang sangat luas, dikelilingi oleh wilayah laut dan memiliki banyak pulau. Lautan merupakan infrastruktur yang penting, terutama untuk transportasi baik untuk barang maupun penumpang. Oleh karena itu, transportasi laut merupakan bagian dari sarana transportasi yang sangat strategis bagi dunia maritim dan merupakan sarana yang sangat penting untuk mewujudkan cita-cita Indonesia sebagai poros maritim dunia dan menunjang sektor perekonomian Indonesia.

Bagi perusahaan pelayaran, kapal merupakan penopang pendapatan karena sebuah perusahaan pasti memiliki tujuan dan ingin mencapai prestasi terbaik dalam apapun yang dikerjakan, hal ini dimaksudkan untuk kelangsungan hidup sebuah perusahaan dan salah satu tujuan perusahaan pelayaran adalah memperoleh keuntungan sebesar-besarnya sebagai hasil dari pelayanan jasa transportasi untuk kemajuan perusahaan. Setiap kapal yang berlayar memegang tanggung jawab yang besar baik terhadap awak kapal, penumpang maupun muatan barang yang dibawa. Pengoperasian kapal harus dilakukan oleh personil yang telah tersertifikasi sesuai dengan Perjanjian Kerja Kapal (PKL) karena awak kapal merupakan satu kesatuan sistem yang mendukung kelancaran dan keselamatan pengoperasian kapal mulai dari kapal berangkat dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan bongkar.

Di samping itu, medan lautan yang luas (bahkan ada pula kapal yang berlayar antar samudera), tantangan perubahan cuaca saat berlayar dan berbagai faktor ekstrim lainnya menjadikan profesi seorang pelaut sangat berisiko, oleh karena itu dalam pelaksanaan tugasnya tenaga kerja pelaut dihadapkan pada risiko persaingan dengan pelaut asing, mobilitas, dan ancaman keamanan terhadap keselamatan pelaut dan untuk melindungi tenaga kerja. Sebagai awak kapal harus mempunyai kompetensi yang dibutuhkan dengan sertifikat kompetensi dan profisiensi. Selain itu, sertifikat atau dokumen pribadi (*passport*

seaman's book, yellow fever) yang sudah habis masa berlakunya atau belum selesai direvalidasi atau pembaharuan. Sertifikat yang dipersyaratkan juga lebih banyak dibandingkan dengan kapal domestic. Untuk pelaut *officer* harus memiliki 22 sertifikat baik yang diterbitkan oleh Indonesia. Untuk sertifikat keluaran Indonesia seperti, *Certificate of competency* (COC) & *Certificate of Proficiency* (COP), BST, AFF, SCRB berlaku selama 5 tahun dan biasanya kurang lebih satu tahun sebelum masa berlaku habis pihak *manning agency* memberitahu kepada awak kapal tersebut agar segera direvalidasi atau diperbaharui.

Maritime Crewing Service Internasional (PT MCS Internasional) merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa usaha keagenan awak kapal (*Ship Manning Agency*). Menurut PM No 84 Tahun 2013, usaha keagenan awak kapal (*Ship Manning Agency*) adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang berbentuk badan hukum yang bergerak dibidang rekrutmen dan penempatan awak kapal di atas kapal sesuai kualifikasi. Menurut UU 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia. PT MCS Internasional bekerja sama dengan beberapa *ship owner* yang berasal dari negara Jepang, salah satunya Mitsui O.S.K Lines (MOL). Sampai saat ini terdapat 5 kapal yang dilayani, yaitu kapal Senshu Maru, LNG Malco, Energy Frontier, Energy Advance, dan LNG Pioneer.

Dalam menjalankan tugasnya, peran PT. MCS Internasional adalah merekrut, mengelola, dan memfasilitasi awak kapal yang handal dalam tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal sesuai dengan yang dibutuhkan oleh perusahaan pemilik kapal berdasarkan kualifikasi yang mereka inginkan. Hal ini tentu saja membutuhkan proses manajemen yang kompleks dalam mengatur dan mengelola awak kapal yang akan naik (*on board*), awak kapal yang akan turun dari kapal (*sign off*), serta awak kapal yang sedang, menjalankan masa istirahat setelah turun dari kapal (*crew stand by*).

Dalam pembahasan ini, penulis akan menjelaskan keterlambatan pergantian awak kapal di PT. MCS Internasional. Pengiriman awak kapal untuk melaksanakan tugas di atas kapal harus memenuhi persyaratan awak kapal bersangkutan yang akan *on board* sesuai dengan ketentuan prosedur yang ada. Sertifikat kompetensi (COC) dan keterampilan (COP) awak kapal harus valid semua sesuai dengan amandemen *STCW 2010* agar tidak menjadi masalah pada saat terjadinya inspeksi diatas kapal nantinya. Semua kapal yang sudah selesai bertugas diatas kapal harus melaporkan diri ke kantor menyerahkan dokumen untuk keperluan *sign off*, kemudian dokumen dan sertifikat yang

dimiliki awak kapal dicek validitasnya jika ada dokumen dan sertifikat yang sudah atau akan habis masa berlakunya agar dilakukannya revalidasi.

Namun pada kenyataannya, ketika sedang melaksanakan cuti para kru kapal tidak melaksanakan revalidasi sertifikat dan dokumen sesuai dengan yang sudah diperintahkan oleh pihak kantor. Padahal untuk melakukan revalidasi dokumen dan sertifikat butuh waktu beberapa hari. Namun kru kapal melakukan revalidasi dokumen dan sertifikat pada saat mereka sudah selesai cuti dan harus kembali naik ke atas kapal, sehingga menghambat proses rotasi pergantian awak kapal yang telah direncanakan. Begitu juga dengan *medical check up* kru kapal yang di daerah biasanya mau melaksanakan *medical* pada saat hari dekat dimana mereka akan *on board*. Padahal untuk menunggu hasilnya butuh waktu 2-3 hari kerja jika hasilnya fit untuk bekerja, dan jika kru tersebut ada catatan dan harus konsul ke dokter juga membutuhkan beberapa hari untuk hasilnya keluar. Berdasarkan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk menuangkannya dalam skripsi yang berjudul

“ANALISIS KELENGKAPAN DOKUMEN GUNA KELANCARAN PROSES PERGANTIAN AWAK KAPAL DI PT. MCS INTERNASIONAL”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut :

1. Belum lengkapnya dokumen awak kapal ketika proses pergantian awak kapal.
2. keterlambatan yang di sebabkan oleh dokumen yang belum lengkap ketika proses pergantian awak kapal.
3. Kurangnya kepedulian awak kapal terhadap dokumen yang diperlukan untuk melaksanakan *on board*.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan analisis masalah, penulis telah menetapkan beberapa poin penting dalam membatasi masalah, yaitu :

1. Belum lengkapnya dokumen awak kapal ketika proses pergantian awak kapal.
2. keterlambatan yang di sebabkan oleh dokumen yang belum lengkap ketika proses pergantian awak kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Seperti apa yang telah penulis uraikan pada latar belakang masalah, maka masalah-masalah tersebut secara umum dapat penulis rumuskan kedalam rumusan masalah pada penelitian ini sebagai berikut :

1. Apakah yang menyebabkan belum lengkapnya dokumen awak kapal ketika proses pergantian awak kapal di PT. MCS Internasional?
2. Bagaimana upaya pencegahan keterlambatan yang disebabkan oleh dokumen yang belum lengkap ketika proses pergantian awak kapal?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

- a. Untuk mengetahui apa yang menyebabkan kelengkapan dokumen awak kapal belum lengkap ketika proses pergantian awak kapal di PT. MCS Internasional.
- b. Mengetahui upaya PT. MCS Internasional dalam menangani kelengkapan dokumen yang belum lengkap ketika proses pergantian awak kapal.

2. Manfaat penelitian

a. Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini akan menambah pengetahuan dan informasi tentang dokumen yang harus disiapkan oleh awak kapal.

b. Praktis

Sebagai informasi dan bahan perbandingan penelitian yang relevan. Dan mungkin panduan untuk meningkatkan pemahaman dalam proses pergantian awak kapal.

F. SISTEMATIKA

Skripsi ini terdiri dari lima bab yang saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Untuk mempermudah dalam mengikuti seluruh uraian atas skripsi ini, maka penulisan skripsi dilakukan dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini yang merupakan bab pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah,

tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis menuliskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat, antara lain : tinjauan pustaka, kerangka berpikir.

BAB III METODE PENELITIAN

Dalam bab ini Penulis akan membahas metode penelitian yang digunakan penulis dalam penyelesaian penelitian yang terdiri dari : lokasi atau waktu tempat penelitian, jenis metode penelitian kualitatif , metode pengumpulan data dan Teknik analisis data.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Data-data yang dikumpulkan penulis selama praktek pertanian. Data terkait permasalahan yang diangkat penulis serta hasil pembahasan penelitian .

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil pemikiran deduktif dari hasil penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan dilakukan secara kronologi, jelas dan singkat. Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku-buku referensi, pendapat-pendapat para ahli untuk memudahkan dan memahami penulisan dalam skripsi.

1. Analisis

¹Menurut Harahap dalam Azwar (2019) pengertian analisis adalah memecahkan atau menguraikan sesuatu unit menjadi unit terkecil. Menurut Sugiono (2015: 335), Analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, serta hubungan dengan keseluruhan.

2. Kelengkapan Dokumen

a. Kelengkapan

²Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti kata kelengkapan adalah segala yang sudah dilengkapi (disediakan dan sebagainya) untuk berlayar (berperang dan sebagainya).

b. Dokumen

Dokumen ialah surat penting atau berharga yang sifatnya tertulis atau tercetak yang berfungsi atau dapat dipakai sebagai bukti ataupun keterangan. ³Menurut (Amin & Siahaan, 2016) dokumen merupakan sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan dari pada kesaksian lisan, artetak. Dokumen diperuntukan untuk surat-surat resmi dan surat-surat negara seperti surat perjanjian, undang-undang, hibah dan konsesi. Dokumen dalam arti luas

¹ Weniastuti, 'Analisis Keterlambatan Pengiriman Crew On Board Dalam Pergantian Crew Kapal Di Pt Awedhia Crew Management Pada Saat Pandemi Covid-19', 4.1 (2023), hlm. 8.

² <https://kbbi.web.id/pengaruh/>.

³ G J Pangestu, 'Kesalahan Dalam Pembuatan Document Loading Oleh Agent on Board Di Pt Indo Dharma Transport Cabang Satui', 2022, hlm. 10.

merupakan proses pembuktian yang didasarkan atas sumber jenis apapun, baik yang bersifat tulisan, lisan, gambaran atau arkeologis. Kelengkapan dokumen merujuk pada kondisi dimana sebuah dokumen memenuhi semua persyaratan dan elemen yang diperlukan agar dianggap sah, valid dan dapat di terima oleh pihak yang berwenang. Penting untuk memastikan bahwa dokumen memenuhi semua persyaratan yang diperlukan agar dapat diakui dan diterima dengan baik oleh pihak yang berwenang atau pemangku kepentingan yang terkait.

3. Guna

⁴Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *menunjang* adalah menopang (menahan dan sebagainya) supaya jangan rebah (condong dan sebagainya).

4. Kelancaran

⁵Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1994: 559) *lancar* adalah tidak tersendat-sendat atau tidak tersangkut sangkut. Kelancaran memiliki arti yang sangat penting dalam setiap pelaksanaan suatu tugas atau pekerjaan. Suatu tugas atau pekerjaan akan terlaksana apabila ada kelancaran pekerjaan tersebut. Kelancaran merupakan keadaan yang dapat menyebabkan pelaksanaan terlaksana dengan baik dan maksimal.

5. Proses

Menurut definisinya, proses adalah serangkaian langkah sistematis, atau tahapan yang jelas dan dapat ditempuh berulang kali, untuk mencapai hasil yang diinginkan. Jika ditempuh, setiap tahapan itu secara konsisten mengarah pada hasil yang diinginkan.

⁶Proses Menurut JS Badudu dan Sutan M Zain Proses adalah jalannya suatu peristiwa dari awal sampai akhir atau masih berjalan tentang suatu perbuatan, pekerjaan dan tindakan.

⁴ <http://kbbi.web.id/menunjang/>.

⁵ alfian Rahmat, 'Upaya Mengoptimalkan Kegiatan Bongkar Muat Crude Palm Oil (Cpo) Di Kapal Mt. Juneyao Maru Vi Guna Menunjang Kelancaran Operasional Kapal', 2019, Hlm. 9.

⁶ citra Perkasa Satria, 'Proses Bongkar Muat Bahan Konstruksi Pitu Batang Di Mv. Ginto Oleh Pt. Arpeni Pratama Ocean Line, Tbk.', 2018, Hlm. 1.

6. Pergantian

⁷Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) pergantian adalah perihal berganti (bergilir, beralih, berubah, bertukar); pergiliran; peralihan; perubahan; pertukaran). Dalam konteks yang berbeda, pergantian dapat memiliki arti yang berbeda tergantung pada subjek atau disiplin ilmu yang digunakan. Namun secara umum, pergantian berarti perubahan atau transisi dari satu hal ke hal lain

7. Awak Kapal

⁸Menurut pasal 1 Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik kapal atau operator kapal yang melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum di dalam buku siji awak kapai mulai dari nahkoda sampai dengan pelayan.

B. TEORI

1. Kelengkapan Dokumen

Kelengkapan dokumen mengacu pada kondisi di mana semua informasi yang diperlukan atau diharapkan tersedia dan lengkap dalam suatu kumpulan data. Dalam konteks ini, "kelengkapan" berarti bahwa tidak ada elemen data yang hilang atau kurang dari yang diinginkan. Kelengkapan data adalah aspek penting dalam pemrosesan data dan analisis, karena keputusan yang diambil berdasarkan data yang tidak lengkap dapat menjadi kurang akurat atau bahkan menyesatkan. Dokumen yang lengkap harus memuat semua informasi yang diperlukan dan tidak terdapat kekurangan data atau informasi yang tidak relevan atau tidak dibutuhkan. Berdasarkan pelaksanaan manajemen operasi secara prosedural atau umumnya dikenal dengan istilah *Standar Operating Procedure* (SOP) yang diberlakukan dan diselenggarakan di perusahaan PT. MCS Internasional berkaitan dengan persyaratan-persyaratan kelengkapan dokumen dan sertifikat sebagai *crew on board* yaitu sebagai berikut:

a. Sertifikat Pelaut

Sertifikat pelaut adalah dokumen resmi yang diberikan kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan pelatihan dan keterampilan tertentu untuk bekerja di industri maritim. Sertifikat ini menunjukkan bahwa pemiliknya

⁷ <https://kbbi.lectur.id/pergantian/> .

⁸ UU No. 17, 2008

memiliki pengetahuan, keterampilan, dan kompetensi yang diperlukan untuk melaksanakan tugas-tugas tertentu di kapal atau di industri maritim secara umum. Sertifikat pelaut dikeluarkan oleh otoritas maritim yang berwenang di negara tertentu. Sertifikat pelaut harus direvalidasi karena kualifikasi dan keterampilan yang diperlukan untuk bekerja di kapal biasa berubah seiring waktu.

Sertifikat pelaut biasanya berlaku selama lima tahun. Setelah itu, seorang pelaut harus menjalani proses validasi kembali untuk memperbarui sertifikat mereka dan memastikan bahwa mereka tetap memenuhi standar keselamatan terbaru yang ditetapkan oleh badan pengawasan maritim.

Berdasarkan ⁹PP No. 7 tahun 2000 tentang Kepelautan, untuk bekerja di kapal sebagai awak kapal harus memiliki kualifikasi keahlian atau keterampilan. Keahlian atau keterampilan dinyatakan dalam sertifikat kepelautan.

Dokumen / sertifikat yang harus dimiliki untuk bekerja di atas kapal:

- 1) ¹⁰Sertifikat Keahlian Pelaut atau *Certificate of Competency* (COC) adalah ijazah atau surat ijin (*license*) yang menegaskan bahwa pemegangnya memiliki pengetahuan dan keahlian untuk berlayar. Sertifikat COC yang berhak mengeluarkannya hanya lembaga atau institusi pemerintahan saja.

Sertifikat Keahlian Pelaut terdiri atas:

- a) Sertifikat Keahlian Nautika
- b) Sertifikat Keahlian Teknik Permesinan
- c) Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika

Sertifikat keahlian pelaut terdiri dari berbagai macam level tingkatan. Mulai dari tingkat I, II, III, IV, V maupun tingkat dasar. Sertifikat Ahli Nautika Tingkat Dasar (ANTD) telah dirubah namanya menjadi sertifikat *Rating* (*Rating forming part of navigational watch = Rating deck*). Sedangkan untuk Sertifikat Ahli Teknik Tingkat Dasar (ATTD) telah dirubah namanya menjadi sertifikat *Rating* (*Rating forming part of engine room watch = Rating engine*).

- 2) ¹¹Sertifikat Keterampilan Pelaut atau *Certificate of Proficiency* (COP) adalah jenis sertifikat yang menunjukkan keterampilan tertentu yang

⁹ PP No. 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan

¹⁰ <https://www.kamuspelaut.com/2020/08/jenis-sertifikat-kepelautan.html>

¹¹ [Jadi Pelaut, Sertifikat Kepelautan Apa Saja yang Diperlukan \(kamuspelaut.com\)](https://www.kamuspelaut.com/2020/08/jenis-sertifikat-kepelautan.html)

diwajibkan untuk berlayar di atas kapal. *Certificate of proficiency* (COP), dapat dikeluarkan oleh lembaga kepelautan lain yang telah mendapatkan izin dari pemerintah. Sertifikat keterampilan pelaut seringkali harus diperbarui secara teratur untuk memastikan bahwa pelaut tetap memenuhi persyaratan dan standar keselamatan terbaru yang ditetapkan oleh badan pengawas maritim. Hal ini biasanya dilakukan melalui proses validasi sertifikat pelaut yang dilakukan setiap lima tahun.

Sertifikat keterampilan antara lain:

- a) BST (*Basic Safety Training*)
- b) PSCRB (*Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats*)
- c) AFF (*Advance Fire Fighting*)
- d) MFA (*Medical First Aid*)
- e) MC (*Medical Care*)
- f) SAT (*Security Awareness Training*)
- g) SDS (*Seafarer with Designated Security Duties*)
- h) RADAR Simulator
- i) ARPA Simulator
- j) ECDIS Simulator
- k) GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*)
- l) BRM (*Bridge Resource Management*)
- m) ERM (*Engine Resource Management*)
- n) SSO (*Ship Security Officer*)
- o) BOCT (*Basic Oil and Gas Tanker*)
- p) BLGT (*Basic Liquefied Gas Tanker*)
- q) AOT (*Advance Oil Tanker*)
- r) ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*)
- s) ACT (*Advance Chemical Tanker*)

b. Revalidasi Sertifikat

- 1) ¹²Syarat revalidasi sertifikat Revalidasi sertifikat (revalidation of certificate) *standarts of training certification and watchkeeping for seafarers* (STCW) 1978 amandemen 2010 regulasi 1/2 menyatakan bahwa menunjukan bukti pelaut harus bahwa kompetensi dapat yang

¹² Shafira Sekar Ayu, "Pengaruh Kompetensi Dan Ketersediaan Awak Kapal Terhadap Mutasi Awak Kapal Pada Pt. Mcs Internasional", 2021, hlm 22-24.

terdapat dalam sertifikat yang akan direvalidasi tetap dapat dipertahankan dengan persyaratan:

- a) Masa layar sekurang-kurangnya 12 (dua belas) bulan dalam rentang waktu 5 (lima) tahun terakhir, sebelum sertifikat tersebut direvalidasi sesuai dengan kapasitas jabatan, jenis kapal, *gross tonnage*, kapasitas mesin dan area pelayaran yang tertera dalam sertifikatnya; atau
 - b) Mengikuti pendidikan dan pelatihan penyegaran pada lembaga pendidikan dan pelatihan kepelautan yang program pendidikan dan pelatihannya telah mendapatkan pengesahan (*approval*) Direktorat Jendral Perhubungan Laut; dari Lulus ujian (lisan dan atau tertulis) sesuai dengan jenis sertifikatnya.
- 2) Sertifikat yang diwajibkan setiap 5 (lima) tahun sekali harus direvalidasi adalah sebagai berikut:
- a) Sertifikat pengukuhan (*Certificate of Endorsment/COE*).
 - b) Sertifikat keahlian operator radio GMDSS (*Global maritime distress and safety system*) sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 amandemen 2010 regulasi IV/2.
 - c) Sertifikat keterampilan yang dimiliki oleh Nahkoda dan Perwira di kapal tanki sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 amandemen 2010 regulasi V/1-1 dan V/1-2 yaitu:
 - (1) *Basic Oil and Chemical Tanker* (BOCT);
 - (2) *Basic Liquefied Gas Tanker* (BLGT);
 - (3) *Advance Oil Tanker* (AOT);
 - (4) *Advance Chemical Tanker* (ACT); dan
 - (5) *Advance Liquefied Gas Tanker* (ALGT);
 - (6) Sertifikat keterampilan *Basic Safety Training* (BST) sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 beserta amandemennya regulasi VI/1.
 - (7) Sertifikat keterampilan *Survival Craft and Rescue Boat* (SCRB) dan sertifikat *Fast Rescue Boat* (FRB) *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 beserta amandemennya regulasi VI/2.

(8) Sertifikat *Fighting keterampilan Advance Fire (AFF)* sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1978 amandemennya regulasi VI/3.

3) Sertifikat yang tidak perlu direvalidasi

- a) Sertifikat *Crowd Management Training (CMT)*, *Crisis Management and Human Behavior Training (CMHBT)* dan *Passanger Safety, Cargo Safety, and Hull Integrity* sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1978 beserta amandemennya regulasi V/2.
- b) *Certificate of Proficiency – Medical First Aid (MFA) and Medical Care (MC)* sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1978 beserta amandemennya regulasi VI/4.
- c) *Certificate of Proficiency – Ship Security Officer (SSO)* sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1978 beserta amandemennya regulasi VI/5.
- d) *Certificate of Proficiency - Security Awareness Training (SAT) and Security Training for Seafarers with Designated Security Duties (SDSD)* sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)* 1978 beserta amandemennya regulasi V/6.

c. Dokumen syarat Revalidasi sertifikat

Dokumen tersebut memuat daftar persyaratan yang harus dipenuhi untuk mengikuti berbagai jenis diklat revalidasi yaitu BST, SCRB, MFA, AFF, RS, AS, MC, SSO, dan CCM. Persyaratan-persyaratan tersebut meliputi:

- 1) KTP
- 2) sertifikat diklat asli atau surat keabsahan
- 3) akte lahir
- 4) KK
- 5) surat kesehatan, dan
- 6) pas foto (Background sesuai warna jurusan) . Semua dokumen wajib di-scan.

d. Sertifikat Untuk Kapal Asing

¹³Untuk kapal asing terdapat beberapa sertifikat tambahan yang dikeluarkan oleh negara yang bersangkutan sebagai syarat untuk awak kapal tersebut agar bisa bekerja di atas kapal mereka. Mitsui O.S.K Lines (MOL) yang merupakan perusahaan asal negara Jepang juga memiliki ketentuan berupa sertifikat untuk awak kapal yang ingin bekerja di atas kapal miliknya, diantaranya:

1) *JISS License*

Merupakan sertifikat yang harus dimiliki oleh awak kapal *officer*, baik *deck officer* maupun *engine officer*. Untuk mendapatkan sertifikat ini, awak kapal tersebut harus melakukan ujian tertulis yang dilakukan di Manila. Sertifikat ini berlaku selama 3 tahun sejak tanggal diterbitkan. Sertifikat ini diterbitkan oleh *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism* (Japan) sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 regulasi I/10 beserta amandemennya.

2) *Japan Tanker*

Sertifikat ini diterbitkan oleh *Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism* (Japan) sesuai dengan *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 regulasi I/10 beserta amandemennya. Berlaku selama 2 tahun dan apabila sertifikat *Advance liquefied gas tanker* (ALGT) baru, maka Japan Tanker juga harus diperbarui.

3) *Orange Book*

Merupakan buku pelaut Jepang. Selain buku pelaut (*seaman's book*) yang disijil oleh syahbandar, terdapat juga buku pelaut yang dikeluarkan oleh perusahaan yaitu oleh negara Jepang. Syarat untuk mendapatkan *Orange Book* ini yaitu:

- a) Untuk awak kapal officer: foto 4 x 6 background berwarna biru.
- b) Untuk awak kapal engineer: foto 4 x 6 background berwarna merah.
- c) Foto kopi passport, buku pelaut.
- d) Tanda tangan form untuk *Orange book*.

¹³ Shafira Sekar Ayu, 'Pengaruh Kompetensi Dan Ketersediaan Awak Kapal Terhadap Mutasi Awak Kapal Pada Pt. Mcs Internasional', 2021, hlm 25-26.

- c) Untuk awak kapal *officer* dan *engineer*: foto kopi *Certificate of Competency* (COC), *Certificate of Endorsment* (COE), *Basic Training Safety* (BST).
- f) Untuk awak kapal *rating*: foto kopi *Certificate Proficiency* atau *Rating as Able*.

Setelah semua syarat terkumpul, selanjutnya semua dokumen yang diperlukan dikirim via ekspedisi ke Jepang untuk kemudian diterima lalu baru bisa diterbitkan *Orange book*. Masa berlaku *Orange book* yaitu 5 tahun.

- 4) *Japan Seafarers With Designate Security Duties* (Japan SDSD) Selain yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut (Indonesia), ada juga yang dikeluarkan oleh Jepang. Sertifikat ini hanya satu kali diterbitkan dan berlaku selama awak kapal tersebut masih bekerja di atas kapal miliknya. Serta wajib dimiliki oleh seluruh jabatan mulai dari *officer*, *engineer* sampai *rating*.
- 5) *LNG Carrier Familiarization* Merupakan sertifikat yang didapatkan dengan mengikuti training yang dilakukan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) yang ditunjuk oleh Mitsui O.S.K Lines (MOL) sebagai pusat pelatihan di Indonesia. Sertifikat ini hanya satu kali diterbitkan dan berlaku selama awak kapal tersebut masih bekerja di atas kapal miliknya. Serta, wajib dimiliki oleh semua jabatan mulai dari *officer*, *engineer* sampai *rating*.

c. SID

¹⁴Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 2008 tentang Pengesahan ILO Convention No. 185 concerning Revising The Seafarers' Identity Documents Convention, 1958 (Konvensi ILO No. 185 mengenai Konvensi Perubahan Dokumen Identitas Pelaut, 1958).

Kompetensi dan tugas dari *International Labour Organization* (ILO) adalah membuat, mengembangkan dan mengadopsi standar-standar ketenagakerjaan internasional. Salah satu standar tersebut adalah Konvensi ILO No. 108 mengenai *The Seafarers Identity Documents* (SID) yang diadopsi oleh ILO pada tanggal 13 Mei 1958 dan mulai berlaku secara internasional pada

¹⁴ UU 1 Tahun 2008

tanggal 19 Februari 1961. SID ini berbentuk buku sehingga kemudian disebut *Seaman Book* yang kelemahan utamanya adalah tidak dilengkapi dengan standar biometrik.

f. Buku Pelaut

Buku pelaut adalah dokumen resmi negara yang dikeluarkan oleh pemerintah yang berisi identitas fisik pelaut yang tidak berdasarkan standar biometrik¹⁵(KM. 30 Tahun 2008 Tentang Dokumen Identitas Pelaut). Buku pelaut diberikan kepada pelaut yang memiliki sertifikat keahlian pelaut atau sertifikat keterampilan pelaut serta taruna yang akan melaksanakan praktik berlayar di kapal.

Sebelum seorang pelaut bertugas di atas kapal (*on board*), Buku pelaut yang dimilikinya harus terlebih dahulu diverifikasi dan divalidasi oleh pihak yang berwenang. Pengukuhan Sijil naik dilakukan oleh setiap awak kapal yang sedang memulai bekerja di atas kapal dengan tanggal bergabung di atas kapal yang telah diketahui dengan pasti.

Apabila karena sesuatu hal tidak dapat dilakukan sesaat setelah naik kapal, maka Pengukuhan Sijil Naik Kapal dilakukan paling lambat setelah turun kapal bersamaan dengan Pengukuhan Sijil Turun Kapal, sebelum memiliki kontrak kerja baru.

g. Paspor

Menurut KBBI tentang pengertian paspor adalah surat keterangan yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk seorang warga negara yang akan mengadakan perjalanan ke luar negeri.

h. Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggara Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan "Perjanjian Kerja Laut (*Seafarers Employment Agreement*) yang selanjutnya disingkat PKL adalah perjanjian kerja perseorangan yang dibuat oleh perusahaan angkutan laut atau badan Usaha Keagenan Awak Kapal dengan pelaut yang akan dipekerjakan sebagai awak kapal.". Perjanjian Kerja Laut kapal LNG Energy Frontier dapat dilihat pada gambar 2.1.

¹⁵ KM 30 Tahun 2008

- 1) Sertifikat Keahlian Pelaut dan Sertifikat Ketrampilan Pelaut.
 - 2) Sijil Awak Kapal.
 - 3) Perjanjian Kerja Laut (PKL) antara perusahaan pelayaran dengan awak kapal yang disahkan oleh syahbandar.
 - 4) Sertifikat Kesehatan Pra Berlayar.
 - 5) Buku Pelaut
- b. Terjadinya pergantian awak kapal di atas kapal (mutasi naik turun) disebabkan beberapa kemungkinan, yaitu :
- 1) Cuti
 - 2) Atas Permintaan Sendiri.
 - 3) Menunggu penempatan dan Standby.
 - 4) Sakit
 - 5) Habis masa kontrak, dan sebagainya.
 - 6) Pemeriksaan kesehatan sampai mendapatkan surat sehat.
 - 7) Mengikuti diklat kepelautan.
 - 8) Mengurus surat-surat yang habis masa berlakunya atau revalidasi (*passport*, buku pelaut, sertifikat ketrampilan, dan sebagainya)

3. Awak Kapal

Awak Kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal, oleh Pemilik atau Operator Kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam Buku Sijil yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu Nakhoda dan Awak Kapal lainnya. Sedangkan Anak buah kapal (ABK) adalah Awak Kapal selain Nakhoda. Berdasarkan ¹⁸Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan pada BAB XIII Bagian Keempat Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 99:

Awak kapal yang dapat direkrut dan ditempatkan oleh perusahaan keagenan awak kapal adalah pelaut :

- a. Berusia minimum 18 (belas) tahun kecuali Praktek Laut (Prala)
- b. Yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan jabatan di atas kapal

Management Di Pt. Jasindo Duta Segara', 2017, hlm. 10.

¹⁸ PM 59 Tahun 2021

- c. Yang ditempatkan di bagian *food and catering* wajib memiliki *ship's cook certificate* yang dikeluarkan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi dibidang Pendidikan pariwisata atau maritim
- d. Yang memenuhi standar kesehatan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal dan khusus wanita tidak diperkenankan dalam keadaan hamil
- e. Memiliki sertifikat atau dokumen kepelautan dan sertifikat kesehatan yang diterbitkan oleh pemerintah Indonesia.

Berdasarkan ¹⁹Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran Setiap Awak Kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi:

- a. gaji;
- b. jam kerja dan jam istirahat;
- c. jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal;
- d. kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan;
- e. kesempatan mengembangkan karier;
- f. pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman; dan
- g. pemeliharaan dan perawatan pemberian asuransi kecelakaan kerja.

Pekerjaan Awak Kapal dijelaskan di dalam:

- a. Perjanjian Kerja Laut (PKL)
- b. Sijil awak kapal
- c. Peraturan dinas di kapal yang dibuat oleh Nahkoda
- d. Taat kepada atasan terlebih menjalankan perintah-perintah Nahkoda
- e. Tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, tidak membawa barang-barang terlarang, senjata dan sebagainya di kapal tanpa seizin Nahkoda
- f. Keluar dari kapal dengan izin Nahkoda dan pulang kembali ke kapal dengan tidak terlamabat
- g. Wajib membantu memberikan pertolongan dan penyelamatan kapal dengan muatan dan menerima upah tambahan
- h. Menyediakan diri untuk nahkoda selama 3 hari setelah habis kontraknya untuk kepentingan kisah kapal

¹⁹ UU No.17 Tahun 2008

Jabatan-jabatan awak kapal dapat bervariasi tergantung pada jenis dan ukuran kapal. Undang-Undang Internasional yang menjabarkan awak kapal adalah STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping Convention*) atau Konvensi STCW yang disahkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) pada tahun 1978 dan direvisi pada tahun 1995. Konvensi STCW yang disahkan oleh *International Maritime Organization* (IMO) pada tahun 1978 dan direvisi pada tahun 1995. Konvensi STCW memuat standar internasional mengenai pelatihan, sertifikasi, dan tugas jaga awak kapal, yang bertujuan untuk memastikan keselamatan navigasi, keselamatan manusia, dan perlindungan lingkungan laut. Konvensi STCW menjelaskan tentang berbagai jenis jabatan awak kapal, termasuk perwira dek, perwira mesin, awak bantu, dan personel lain yang terlibat dalam operasi kapal. Masing-masing jabatan memiliki persyaratan pelatihan dan sertifikasi yang berbeda sesuai dengan tanggung jawab dan tugas yang harus dilakukan. Jabatan-jabatan tersebut mencakup:

a. Departement Deck

1) Master

Master adalah jabatan tertinggi di atas kapal. Nahkoda memiliki peran sangat vital di atas kapal. Nahkoda memiliki tugas dan tanggung jawab sepenuhnya ke perusahaan. Nahkoda juga sebagai penanggung jawab sepenuhnya atas kapal beserta isinya. Sebagai nahkoda di kapal diwajibkan juga dapat melakukan olah gerak kapal. Memiliki pengetahuan yang luas di dunia kelautan karena selain diwajibkan bisa melakukan olah gerak kapal nahkoda juga harus bisa berkomunikasi ke pihak luar seperti kepanduan, *Coast Guard*, *Ship To Ship*. Sebagai Nahkoda di atas kapal tidak memiliki jadwal dinas jaga tetapi harus *Standby* 24 jam demi kelancaran kapal.

2) Chief Officer

Chief Officer memiliki tugas dan tanggung jawab sebagai kepala kerja di *Deck Departement*. *Chief Officer* bertanggung jawab atas kerja harian, bongkar muat kapal serta bertanggung jawab atas stabilitas kapal.

3) Second Officer

Second Officer memiliki tugas membuat lintasan ketika kapal akan berlayar atau biasanya di sebut dengan *Plot Map/* baringan *Map*, membuat Jalur/*Route* peta pelayaran yang akan dilakukan dan Pengatur

Arah Navigasi. *Second Officer* memiliki tanggung jawab atas Alat Navigasi, Peralatan Medis termasuk obat-obatan yang ada di atas Kapal.

4) *Third Officer*

Third Officer memiliki tugas atas Dokumen/Administrasi Umum di Deck Departement serta bertanggung jawab atas Keselamatan Kapal seperti *Life Jacket*, *Skoci*, *Life Boy*.

5) *Boatswain*

Memiliki Tugas Harian/Perawatan harian di atas kapal sesuai order dari *Chief Officer* dan dibantu dengan *Able Seaman* dan *Ordinary Seaman*. *Boatswain* memiliki tanggung jawab atas kebersihan kapal, peralatan kerja dan Inventaris *Deck* yang berkaitan dengan peralatan kerja seperti cat, gerindra, kuas.

6) *Able Seaman*

Able Seaman Juru Mudi memiliki tugas untuk mengemudikan kapal ketika sedang berlayar dan membantu *Boatswain* kerja harian. *Able Seaman* memiliki tanggung jawab atas kebersihan di *Deck* Kapal.

7) *Ordinary Seaman*

Ordinary Seaman memiliki tugas untuk membantu *Boatswain* dalam melaksanakan tugas harian seperti mengetok, menyikat, mengecat lambung. *Ordinary Seaman* juga memiliki tugas kebersihan di *Deck* Kapal Ruang, Akomodasi, Salon.

b. *Departement Engine*

1) *Chief Engineer*

Jabatan tertinggi di *Engine Departement*. *Chief Engineer* bertanggung jawab penuh atas permesinan dan kelancaran yang ada di *Engine Room*, *Chief Engineer* harus menguasai Sistem Permesinan yang ada di *Engine Room* sehingga dapat mengidentifikasi jika ada kerusakan yang ada pada permesinan.

2) *Second Engineer*

Second Engineer memiliki tanggung jawab sepenuhnya atas *Main Engine*, *Sistem Hidrolis*, *Boiler* serta Sistem kemudi kapal untuk

dipertanggung jawabkan kepada *Chief Engineer*. *Second Engineer* juga bertanggung jawab atas Inventaris Kapal yang menyangkut dengan *Main Engine* selain itu *Second Engineer* juga sebagai kepala kerja di *Engine Departement* untuk memberikan order kepada *No. 1 Oiler* dan *Oiler*.

3) *Third Engineer*

Third Engineer memiliki tanggung dan jawab atas *Auxiliary Engine/Generator* dan juga *Compressor*, menjaga atas Inventaris Kapal yang berhubungan dengan *Auxiliary Engine*.

4) *Fourth Engineer*

Fourth Engineer memiliki tugas dan tanggung jawab atas Sistem Pendingin Kapal dan juga Perpompaan seperti *Pompa Ballas*, *Pompa Got*, *Pompa Sanitary*, Inventaris di Kapal yang berhubungan dengan Sistem Pendingin dan juga Perpompaan yang ada di atas.

5) *Electrician*

Electrician/ Juru Listrik bertanggung jawab Kelistrikan yang ada di kapal.

6) *No. 1 Oiler*

No. 1 Oiler/Mandor adalah kepala kerja *Rating Engine*, merupakan *rating engine* berpengalaman. Bekerja di bawah arahan *Second Engineer*. Dapat dipastikan bahwa *Engine Foreman* telah melalui Jabatan-Jabatan di bawahnya, yaitu *Wiper*, *Oiler*.

7) *Fitter*

Fitter/Juru Las adalah *Rating Engine* yang menangani pekerjaan las-mengelas. Perusahaan yang tidak menempatkan jabatan ini di kapal, perannya dilaksanakan oleh *No. 1 Oiler/ Mandor*.

8) *Oiler*

Oiler memiliki tugas dan tanggung jawab membantu masinis jaga. *Oiler* juga memiliki tugas atas Jurnal Mesin untuk dilaporkan kepada Perwira jaga. *Oiler* juga dapat membantu mandor apabila dibutuhkan oleh *No. 1 oiler/Mandor*

9) *WIPER*

Wiper memiliki tugas dan tanggung jawab membantu mandor dalam melaksanakan tugas harian. *Wiper* juga bertanggung jawab atas kebersihan *Engine Room* dan juga *Engine Control Room*.

c. *Departement Steward*

1) *Chief Cook*

Chief Cook/Juru Masak bertanggung jawab atas segala makanan, baik itu memasak, pengaturan menu makanan, dan persediaan makanan.

2) *Mess Boy*

Mess Boy/ pelayan bertugas membantu *Chief Cook*/Juru Masak.

Selain itu, PT. MCS Internasional juga memiliki *recruitment criteria* dalam pelaksanaan rekrutmen awak kapal. *Recruitment Criteria* disusun sesuai Tabel 2.1 sampai Tabel 2.3 sebagai berikut:

a. Tabel *Master dan Desk Officer*

Tabel 2. 1

Recruitment Criteria untuk Master dan Desk Officer

<i>Rank Criteria</i>	<i>Master</i>	<i>Chief Officer</i>	<i>2nd Officer</i>	<i>3rd Officer</i>
<i>Rank Service and Experience</i>	<i>Min. 24 months as Master</i>	<i>Min. 24 months as Chief Officer</i>	<i>At least 24 months as 2nd Officer</i>	<i>At least 24 months as 3rd Officer</i>
<i>Certificate STCW '2010</i>	<i>Class I for Tanker Class II for Tugboat</i>	<i>Class II for Tanker Class III for Tugboat</i>	<i>Class III for Tanker Class IV for Tugboat</i>	<i>Class III for Tanker</i>
<i>Age Limit</i>	<i><50 years, Pension =60</i>	<i><50 years, Pension =60</i>	<i><40 years</i>	<i><35 years</i>
<i>Gas/Chemical/Oil tanker endorsement (as required)</i>	<i>DCE as Management Level</i>			<i>DCE as Management Level</i>

<i>Bridge Team Management</i>	<i>Compul Sory</i>			<i>Compul sory</i>
<i>Ship Handling and Manuvering</i>	<i>Compul Sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>
<i>Bridge Resource Management</i>	<i>Compul Sory</i>			<i>Compul sory</i>
<i>Electronic Chart Display System (ECDIS)</i>	<i>Compul Sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>
<i>GMDSS+ GOC</i>	<i>Compul Sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compuls ory</i>
<i>Spoken English</i>	<i>Clear dan understandable</i>	<i>Clear dan understandable</i>	<i>Clear dan understandable</i>	<i>Clear dan understandable</i>
<i>Oil Major Vetting Experience (for Chemical and Oil Tanker)</i>	<i>Compul Sory</i>			<i>Compul sory</i>

b. Tabel Engine Officer

Tabel 2. 2

Recruitment Criteria untuk Engine Officer

<i>Rank Criteria</i>	<i>Chief Engineer</i>	<i>2nd Engineer</i>	<i>3rd Engineer</i>	<i>4th Engineer</i>
<i>Rank Service and Experience</i>	<i>Min. 24 months as Chief Engineer</i>	<i>Min. 24 months as 2nd Engineer</i>	<i>At least 24 months as 3rd Engineer</i>	<i>At least 24 months as 4th Engineer</i>
<i>Certificate STCW '2010</i>	<i>Class I for Tanker Class II</i>	<i>Class II for Tanker Class III</i>	<i>Class II for Tanker Class IV</i>	<i>Class III for Tanker</i>

	<i>for Tugboat</i>	<i>for Tugboat</i>	<i>for Tugboat</i>	
<i>Age Limit</i>	<i><50 years, Pension =60</i>	<i><50 years, Pension =60</i>	<i><40 years</i>	<i><35 years</i>
<i>Gas/Chemical/ Oil tanker endorsement (as required)</i>	<i>DCE as Managem ent Level</i>			<i>DCE as Managem ent Level</i>
<i>ERM</i>	<i>Compul Sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>
<i>SSO</i>	<i>Compul Sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>
<i>Spoken English</i>	<i>Clear dan understan dable</i>	<i>Clear dan understan dable</i>	<i>Clear dan understan dable</i>	<i>Clear dan understan dable</i>
<i>Oil Major Vetting Experience</i>	<i>Compul Sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>	<i>Compul sory</i>

c. *Tabel Rating*

Tabel 2. 3
Recruitment Criteria untuk Rating

<i>Rank Criteria</i>	<i>Bosun No. 1 OLR Chift Steward</i>	<i>Quarter Master Oiler Cook</i>	<i>Sailor</i>
<i>Rank Service and Experience</i>	<i>Oven 5 years services at ocean or costal going vessel 3</i>	<i>Over 3 years services at ocean or costal going vessel</i>	<i>Over 6 months services at ocean or costal going vessel</i>

	<i>years services of Bosun, OLR I, CLS.</i>		
<i>Certificate STCW '2010</i>	<i>Basic Safety Training</i>	<i>Basic Safety Training</i>	<i>Basic Safety Training</i>
<i>Age Limit</i>	<i><40 years, Pension =60</i>	<i><40 years, Pension =57</i>	<i><35 years</i>
<i>Spoken English</i>	<i>Clear dan under standable</i>	<i>Clear dan under standable</i>	<i>Clear dan under standable</i>
<i>Certificate Competency</i>	<i>Certificate Competency from BNSP</i>	<i>Certificate Competency from BNSP</i>	<i>Certificate Competency from BNSP</i>

4. Crewing atau Pengawakan

Menurut Murdiyanto, makna pengawakan kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum di buku siji.

²⁰Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan pada Bab I pasal 12 dan 30 dalam peraturan ini yang dimaksud dengan:

- Usaha keagenan awak kapal (*ship manning agency*) adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang meliputi rekrutmen dan penempatan di kapal sesuai kualifikasi.
- Awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji

²¹Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan pada BAB XIII Bagian Keempat Perekrutan dan Penempatan Awak Kapal Pasal 100:

²⁰ PM 59 Tahun 2021

²¹ PM 59 Tahun 2021

Perusahaan keagenan Awak Kapal yang melakukan perekrutan dan penempatan Pelaut harus:

- a. mengurus seluruh dokumen yang diperlukan di negara tujuan atau tempat Kapal bersandar;
- b. menjamin keamanan dokumen kepelautan, dokumen perjalanan, dan dokumen lainnya yang terkait dengan hubungan kerja kedua belah pihak;
- c. memberikan kesempatan memperoleh pekerjaan sesuai dengan kualifikasi yang dimiliki;
- d. membebaskan atas pungutan biaya kepada Pelaut kecuali untuk biaya dokumen perjalanan, biaya pembuatan dokumen pelaut, dan biaya pemeriksaan untuk penerbitan sertifikat kesehatan; dan
- e. menginformasikan hak dan kewajiban Pelaut berdasarkan PKL dan memberi kesempatan untuk membaca dan memahami isi PKL sebelum ditandatangani.

5. On Board

On board dalam bahasa Indonesia memiliki arti diatas kapal atau orang yang sedang berada di atas kapal, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *crew on board* adalah orang yang bekerja dan dipekerjakan di atas kapal sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya sebagai *crew* kapal yang telah di tunjuk olah pemilik kapal atau operator kapal dengan yang tercantum dalam siji buku pelaut.

6. Sign on

²²Menurut fakhrian (2017) *Sign On* adalah Pelaut yang akan bekerja diatas kapal diwajibkan untuk melapor kepada pejabat yang berwenang, yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan tanggal serta tempat naik kapal yang akan dicatat dalam buku pelaut yang bersangkutan dengan melengkapi persyaratan *sign on* sebagai berikut:

1. Surat pendukung dari perusahaan.
2. Paspor yang masih berlaku.
3. Buku pelaut yang masih berlaku.
4. Dua rangkap fotokopi kontrak kerja.
5. Satu rangkap kontrak kerja asli yang sudah ditandatangani kedua belah pihak

²² Tangguh Pratama Fakhrian, 'Optimalisasi Aplikasi B-Path Guna Menunjang Ketepatan Waktu Sign On Dan Sign Off Crew Rolling Plan Di Pt. Berlian Laju Tanker, Tbk', 2017, hlm. 11.

dan distempel perusahaan.

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

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

Dalam penerimaan *crew* kapal di PT. MCS Internasional, terdapat persyaratan yang harus dimiliki oleh crew, antara lain:

- a. Master Minimal Tanker *Experience 1 Year on LNG ship. Certification COC is ANT 1 and COP are*
 - 1) BST
 - 2) SCRB
 - 3) MFA
 - 4) AFF
 - 5) MC
 - 6) ALGT
 - 7) BLGT
 - 8) BRM
 - 9) SSO

- 10) GOC or GMDSS
 - 11) ECDIS
 - 12) ARPA
 - 13) RADAR
- b. *Chief Officer Minimal Tanker Experience 1 Year on LNG ship. Certification COC is ANT 1 or ANT 2 and COP are*
- 1) BST
 - 2) SCRB
 - 3) MFA
 - 4) AFF
 - 5) MC
 - 6) ALGT
 - 7) BLGT
 - 8) BRM
 - 9) SSO
 - 10) GOC or GMDSS
 - 11) ECDIS
 - 12) ARPA
 - 13) RADAR
- c. *2 Officer Minimal Tanker Experience 1 Year on LNG ship. Certification COC is ANT 2 or ANT 3 and COP are*
- 1) BST
 - 2) SCRB
 - 3) MFA
 - 4) AFF
 - 5) MC
 - 6) ALGT
 - 7) BLGT
 - 8) BRM
 - 9) SSO
 - 10) GOC or GMDSS
 - 11) ECDIS
 - 12) ARPA
 - 13) RADAR

- d. *3 Officer Minimal Tanker Experience 1 Year on LNG ship. Certification COC is ANT 3 and COP are*
- 1) BST
 - 2) SCRB
 - 3) MFA
 - 4) AFF
 - 5) MC
 - 6) ALGT
 - 7) BLGT
 - 8) BRM
 - 9) SSO
 - 10) GOC or GMDSS
 - 11) ECDIS
 - 12) ARPA
 - 13) RADAR
- e. *Chief Engineer Minimal Tanker Experience 1 Year on LNG ship. Certification COC is ATT 1 and COP are*
- 1) BST,
 - 2) AFF,
 - 3) SCRB,
 - 4) MFA,
 - 5) MC,
 - 6) ALGT,
 - 7) BLGT,
 - 8) SSO,
 - 9) ERM.
- f. *2 Engineer Minimal Tanker Experience 1 Year LNG ship. Certification COC is ATT 1 or ATT 2 and COP are*
- 1) BST,
 - 2) AFF,
 - 3) SCRB,
 - 4) MFA,
 - 5) MC,
 - 6) ALGT,

- 7) BLGT,
 - 8) SSO,
 - 9) ERM.
- g. 3 *Engineer Minimal Tanker Experience 1 Year LNG ship. Certification*
COC is ATT 3 and COP are
- 1) BST,
 - 2) AFF,
 - 3) SCRB,
 - 4) MFA,
 - 5) MC,
 - 6) ALGT,
 - 7) BLGT,
 - 8) SSO,
 - 9) ERM.
 - 10) SSO.
- h. 4 *Engineer Minimal Tanker Experience 1 Year LNG ship. Certification*
COC is ATT 3 and COP are
- 1) BST,
 - 2) AFF,
 - 3) SCRB,
 - 4) MFA,
 - 5) MC,
 - 6) ALGT,
 - 7) BLGT,
 - 8) SSO,
 - 9) ERM.
- i. *Ordinary Seaman Minimal Tanker Experience 1 Year on LNG ship.*
Certification COC is ANT D and COP are
- 1) BST,
 - 2) AFF,
 - 3) TF,
 - 4) SCRB,
 - 5) SAT
 - 6) SDSD.

j. *Oiler Minimal Tanker Experience 1 Year on LNG ship. Certification COC is ANT D and COP are*

- 1) BST,
- 2) AFF,
- 3) TF,
- 4) SCRB,
- 5) SAT,
- 6) SDS.

7. *Sign off*

²³Menurut Fakhrian (2017) *Sign Off* adalah Pelaut berkewarganegaraan Indonesia yang akan dipindahkan ke kapal lain atau telah menyelesaikan masa kontrak yang ada pada PKL (Perjanjian Kerja Laut) dan hubungan kerja berakhir karena masa kontrak telah habis akan mendapatkan catatan Nahkoda mengenai konduite pelaut selama *on board*, diwajibkan untuk melapor kepada pejabat yang berwenang yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan. Berikut adalah persyaratan *sign off*:

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

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

- a) Nahkoda dan *crew* di kapal berkoordinasi dengan kantor di PT. MCS Internasional, tentang rencana pergantian *crew* yang harus segera dilakukan sesuai *crew rolling plan*.
- b) Setelah turun dari kapal *crew* melapor kepada pejabat yang berwenang, yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan tanggal, tempat turun kapal, masa layar, dan perpanjangan atau pergantian buku pelaut jika buku pelaut sudah *expired*, rusak dan halaman penuh. Semua hal tersebut akan dicatat dalam buku pelaut.

²³ Tangguh Pratama Fakhrian, 'Optimalisasi Aplikasi B-Path Guna Menunjang Ketepatan Waktu Sign On Dan Sign Off Crew Rolling Plan Di Pt. Berlian Laju Tanker, Tbk', 2017, hlm. 15.

8. SIUPPAK

TATA CARA DAN PROSEDUR PERIZINAN

a. SYARAT ADMINISTRASI

- 1) Surat permohonan kepada Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.
- 2) Salinan Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP).
- 3) Salinan Akta Pendirian Perusahaan lengkap sampai akta perubahan terakhir.
- 4) Salinan Surat Keputusan Pengesahan Perusahaan dari Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- 5) Salinan Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
- 6) Salinan Surat Keterangan Domisili.
- 7) Salinan Kartu Tanda Penduduk (KTP) Pemilik Perusahaan.
- 8) Salinan database pelaut yang telah ditempatkan di atas kapal.
- 9) Salinan Perjanjian Keagenan (Manning Agreement) dengan pemilik kapal (Principal), yang meliputi:
 - Salinan surat penunjukan (*Letter of Appointment*) yang diketahui oleh perwakilan Indonesia bagi Principal yang berkedudukan di luar negeri.
 - Salinan surat keterangan terdaftar pada kementerian berwenang di negara masing-masing (*Principal Commercial Registration*) yang diketahui oleh perwakilan Indonesia bagi principal yang berkedudukan di luar negeri.
 - Salinan kesepakatan kerja bersama (CBA/KKB) dengan serikat pekerja.
 - Salinan surat kuasa untuk bertindak atas nama principal/operator sebagai perekrut dan penempatan awak kapal.
 - Salinan draft Perjanjian Kerja Laut (PKL) dari *principal*.
- 10) Daftar nama tenaga ahli beserta salinan sertifikat kompetensi yang telah dilegalisir/salinan masa layur pada buku pelaut.
- 11) Salinan sertifikat kepemilikan/bukti sewa bangunan/gedung minimal 3 (tiga) tahun.
- 12) Salinan sistem manajemen mutu.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kerangka pemikiran adalah cara pandang yang mendasari suatu pemikiran atau konsep dalam bentuk struktur atau skema yang digunakan untuk memandu proses berpikir dan pengambilan keputusan. Kerangka pemikiran dapat dianggap sebagai fondasi atau dasar yang membentuk landasan pemikiran atau konsep tertentu. Kerangka pemikiran juga dapat dianggap sebagai perspektif atau sudut pandang yang digunakan untuk memahami suatu fenomena atau masalah. Dalam dunia akademik, kerangka pemikiran biasanya digunakan dalam penelitian atau karya ilmiah untuk menggambarkan atau memaparkan landasan konseptual atau teoritis yang menjadi dasar penyusunan kajian atau analisis.

Sugiyanto (2013) dalam bukunya "Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif, dan R&D" menyatakan bahwa kerangka berpikir adalah konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka penelitian berfungsi untuk menjelaskan konsep-konsep utama, variabel-variabel, dan hubungan-hubungan antara variabel-variabel yang akan diteliti. pada dasarnya, kerangka penelitian dalam kedua jenis penelitian ini memiliki tujuan yang sama, yaitu untuk memberikan landasan teoretis yang jelas dan sistematis dalam melakukan penelitian, sehingga dapat menghasilkan data yang relevan dan valid, serta dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan kepentingan praktis.

Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan diperkirakan terjadi dan diperoleh dari hasil penjabaran tinjauan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, maka dibuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok, yaitu:

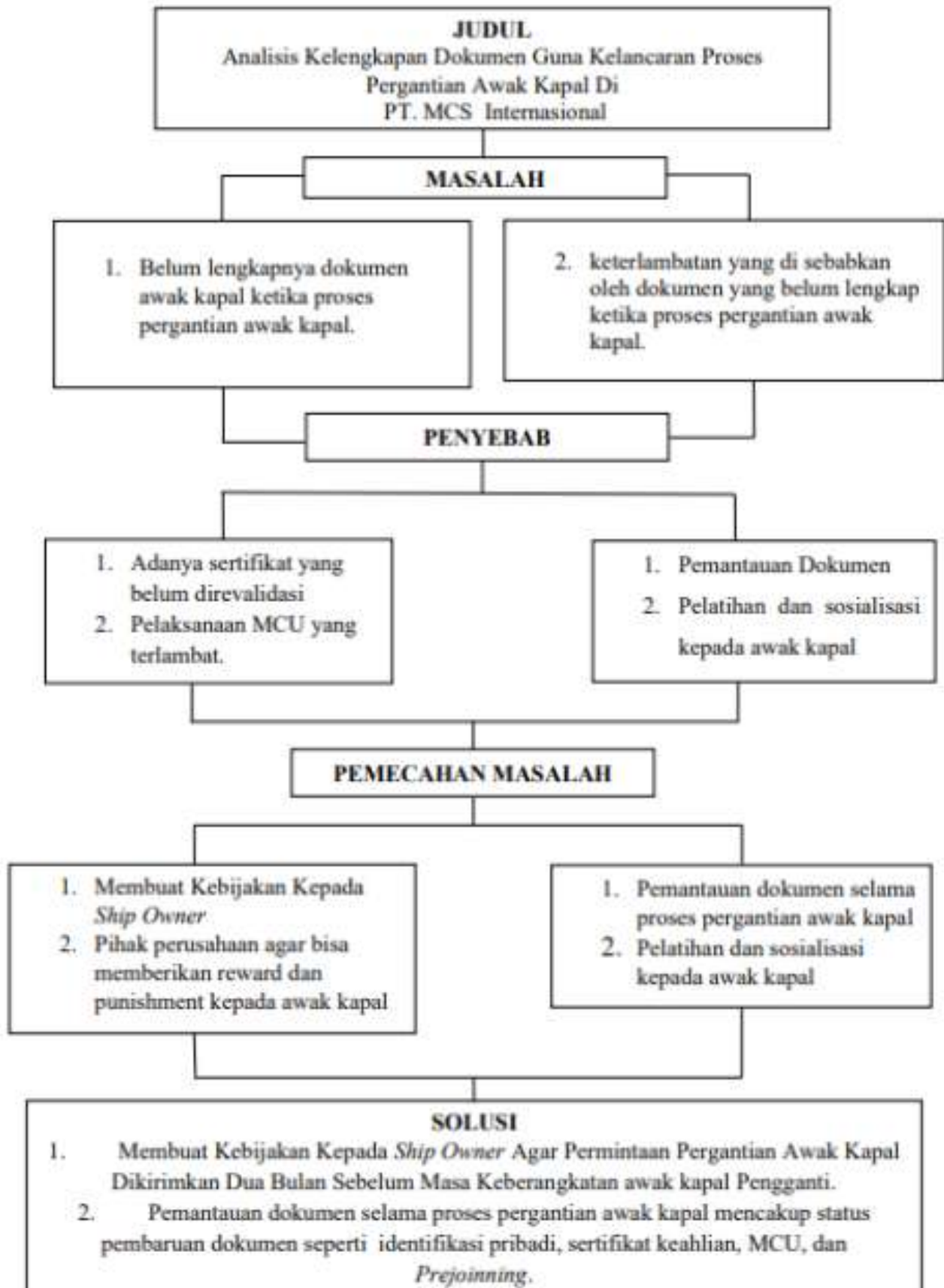
"ANALISIS KELENGKAPAN DOKUMEN GUNA KELANCARAN PROSES PERGANTIAN AWAK KAPAL DI PT. MCS INTERNASIONAL"

Setelah penulis menjelaskan materi yang berkaitan dengan masalah penelitian pada tinjauan pustaka, maka berdasarkan uraian kepustakaan tersebut berdasarkan batasan masalah yang dibuat diperoleh dari Belum lengkapnya dokumen awak kapal ketika proses pergantian awak kapal, dikarenakan adanya sertifikat yang belum di revalidasi serta mengakibatkan Keterlambatan Pengiriman *Crew On Board* Dalam Pergantian Awak Kapal di PT. MCS Internasional. Berdasarkan masalah tersebut maka akan dijelaskan

berbagai alternatif solusi penyelesaian masalah yang menjadi pilihan penyelesaian masalah. Berdasarkan hal tersebut, dapat dirancang kerangka pemikiran yang memuat gambaran umum mengenai permasalahan dan solusi yang diusulkan

Bagan 2. 1

Bagan kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian yang dilakukan adalah selama penulis melaksanakan PRADA (Praktik Darat) di PT. MCS Internasional, terhitung 6 bulan mulai dari tanggal 15 Agustus 2022 sampai dengan 15 Februari 2023

2. Tempat dan Profil Penelitian

Penulis melakukan penelitian di PT. MCS Internasional, berikut data dari PT. MCS Internasional:

Nama Perusahaan	: PT. MCS Internasional
Alamat Perusahaan	: Granadi, Granadi Building 4th Floor, 1, Jl. H. R. Rasuna Said No.Kav. 8-9 Blok X-1, RT.6/RW.4, Kuningan Tim., Kecamatan Setiabudi, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12950
Telephone	: +62212525196
Fax	: +622152964555
Email	: business@mcs-internasional.com
Website	: mcs-internasional.com

B. METODE PENDEKATAN

1. Metode Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan penelitian adalah suatu metode atau cara ilmiah yang dipilih untuk menghimpun data dengan tujuan tertentu. ²⁴Menurut Sugiyono (2013:3) metode penelitian ialah cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

²⁴ Sugiyono, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D*, 2013.

Jenis penulisan yang digunakan oleh penulis yaitu Analisis Deskriptif. Menurut Sugiyono. (2019) "Deskriptif kualitatif adalah suatu pendekatan penelitian yang digunakan untuk menggambarkan, menjelaskan, dan memahami fenomena dengan fokus pada kualitas, makna, dan konteks yang mendalam. Pendekatan ini menggunakan metode pengumpulan data berupa teks, gambar, suara, dan observasi langsung untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam tentang fenomena yang sedang diteliti." Adapun penyebab yaitu keterlambatan dalam proses pergantian awak kapal di akibatkan oleh dokumen yang belum lengkap.

C. SUMBER DATA

Sumber data adalah asal atau tempat asal dari informasi atau data yang digunakan dalam suatu penelitian atau analisis. Sumber data dapat berasal dari berbagai jenis, seperti dokumen resmi, publikasi ilmiah, data statistik, wawancara, observasi, dan lain-lain. Dalam penelitian, pemilihan sumber data yang tepat dan relevan sangat penting untuk memastikan keabsahan dan keandalan hasil penelitian. Data adalah fakta atau informasi yang diperoleh dari pengamatan, pengukuran, atau pengalaman yang dapat dijadikan sebagai dasar dalam pembuatan keputusan atau analisis. Dalam penelitian, data digunakan sebagai dasar untuk menjawab pertanyaan penelitian atau menguji hipotesis. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan berbagai teknik seperti wawancara, observasi, atau analisis dokumen.

Data berdasarkan sumbernya :

1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung oleh peneliti dari sumber asli atau pihak pertama. Di dalam skripsi ini penulis memperoleh data dari hasil analisis selama melakukan praktek kerja di PT. MCS Internasional dalam waktu 6 (enam) bulan mengenai kelengkapan dokumen terhadap proses pergantian awak kapal. Pada penelitian ini data primer didapatkan dari hasil observasi, dokumentasi selama penulis melakukan praktek kerja di PT. MCS Internasional dan mendapatkan informasi terkait kendala proses pergantian awak kapal LNG perusahaan MOL. Peneliti juga melakukan pengawasan secara langsung di perusahaan pelayaran PT. MCS Internasional, ketika melaksanakan praktek kerja selama 6 (enam) bulan, tepatnya di divisi Crewing.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh oleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara. Peneliti menggunakan data sekunder berupa dokumen melalui media perantara. Peneliti menggunakan data sekunder berupa dokumen dari perusahaan PT. MCS Internasional yang diperoleh selama melakukan praktek kerja di Perusahaan pelayaran PT. MCS Internasional. Data sekunder memiliki keunggulan dalam efisiensi waktu dan biaya, karena tidak membutuhkan waktu dan biaya yang besar untuk mengumpulkan data yang sama.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Metode pengumpulan data adalah proses memperoleh informasi atau melalui berbagai teknik seperti survei, wawancara, observasi, atau dokumentasi, dengan tujuan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Metode ini digunakan untuk memperoleh informasi atau data yang dibutuhkan dalam menjawab pertanyaan penelitian atau tujuan penelitian yang telah ditentukan. Ada berbagai teknik yang dapat digunakan dalam pengumpulan data, seperti observasi, dan dokumentasi, dan lain sebagainya. Pemilihan metode pengumpulan data yang tepat akan sangat berpengaruh terhadap kualitas dan validitas hasil penelitian yang akan didapatkan. Berikut adalah metode pengumpulan data yang digunakan penulis di dalam skripsi ini, antara lain :

1. Observasi (Pengamatan)

Observasi adalah salah satu metode pengumpulan data dalam penelitian yang dilakukan dengan cara mengamati secara sistematis suatu objek atau peristiwa yang sedang berlangsung, baik itu di lingkungan alamiah atau buatan. Peneliti dapat mencatat dan memperhatikan perilaku, kejadian, atau fenomena yang terjadi selama pengamatan dilakukan, dan mencatatnya dalam bentuk catatan atau laporan. Metode observasi dapat dilakukan secara langsung oleh peneliti atau melalui teknologi, seperti kamera atau alat pengukur otomatis. Metode observasi digunakan dalam penelitian untuk mendapatkan data yang akurat dan objektif mengenai perilaku, kebiasaan, atau pola yang terjadi pada suatu obyek yang diamati.

2. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari dokumen, catatan, laporan, arsip, atau sumber tertulis lain yang berkaitan dengan objek atau topik yang sedang diteliti.

Dokumen yang dimaksud dapat berupa dokumen resmi seperti peraturan, kebijakan, atau surat, serta dokumen nonresmi seperti memo, catatan, atau email. Dalam konteks penelitian, metode dokumentasi digunakan untuk mendapatkan data sejarah, kebijakan, program, dan data tertulis lainnya. Data yang dikumpulkan melalui metode ini cenderung objektif dan dapat dipercaya karena telah melalui proses verifikasi atau validasi sebelumnya. Tujuan dari metode dokumentasi dalam penelitian adalah untuk mengumpulkan dan menganalisis data dari dokumen atau sumber tertulis lainnya, seperti arsip, catatan, laporan, dan sejenisnya. Metode ini dapat digunakan untuk memeriksa informasi yang sudah ada, seperti kebijakan, peraturan, atau catatan sejarah, serta untuk mengidentifikasi pola dalam data yang terkait dengan topik penelitian. Tujuan utama dari metode dokumentasi adalah untuk menyediakan data yang valid dan dapat dipercaya yang dapat digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian dan menghasilkan temuan yang signifikan.

3. Wawancara

²⁵Menurut Sugiyanto (2013:137), wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Miles dan Huberman dalam Rijali (2018:83), mengemukakan analisis data dalam penulisan kualitatif dengan melalui 2 (dua) tahapan, sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah cara memformulasikan atau merangkum dan memilih yang telah diperoleh penulis, memfokuskan pembahasan pada data yang penting sesuai dengan tema penulisan. Data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah penulis untuk melakukan pengumpulan data lainnya jika diperlukan.

2. Penyajian Data

Kegiatan penyajian data dalam analisis data kualitatif mencakup langkah-langkah untuk mengorganisasikan data, yakni menyajikan salinan (kelompok) data yang satu dengan (kelompok) data yang lain, sehingga seluruh data yang dianalisis benar-benar dilibatkan dalam satu kesatuan yang utuh.

²⁵ Sugiyono.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini akan membahas secara menyeluruh hasil analisis dari data yang telah diperoleh selama praktek kerja di PT. MCS Internasional. Pembahasan di dalam bab ini akan membahas temuan - temuan yang telah dihasilkan dari penelitian serta menghubungkan antara teori dan hasil penelitian.

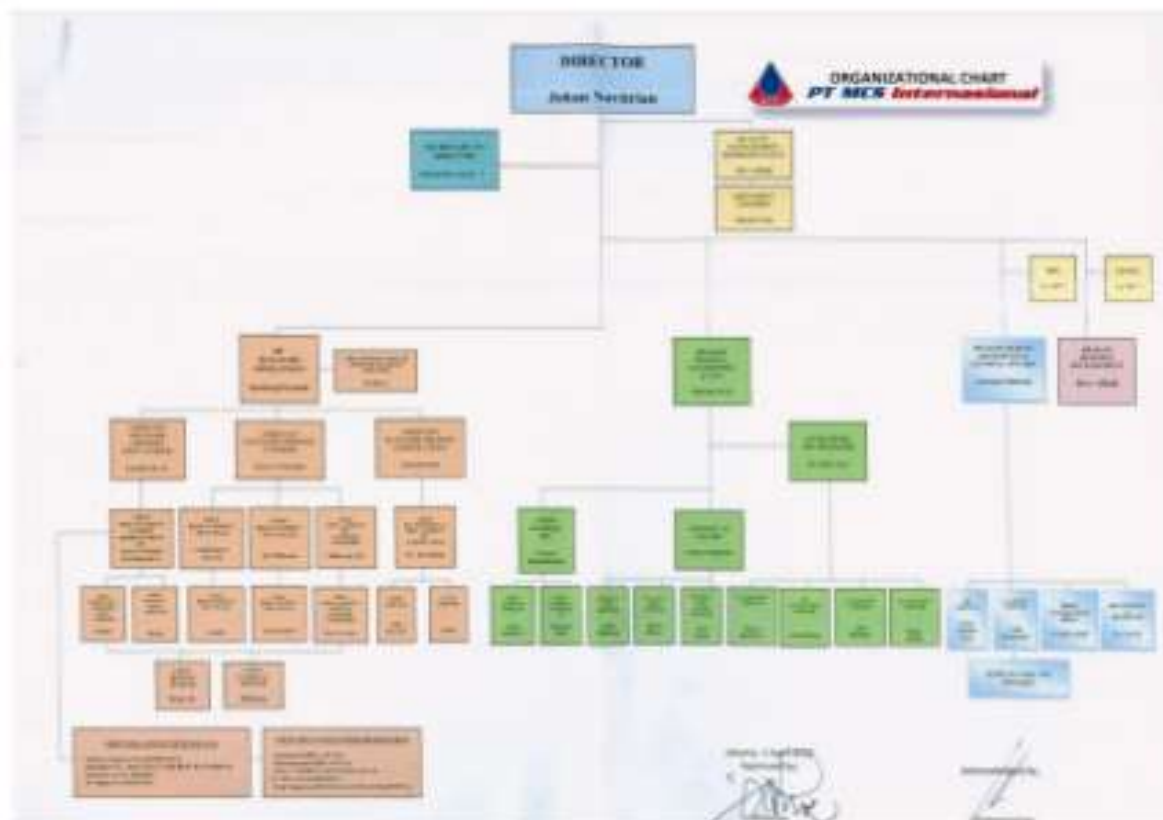
A. DESKRIPSI DATA

Deskripsi data dalam penelitian kualitatif bertujuan untuk memberikan gambaran yang komprehensif tentang data yang telah dikumpulkan, sehingga peneliti dapat memahami dan menginterpretasi data tersebut dengan lebih baik. Proses deskripsi data dapat dilakukan melalui pendekatan naratif atau penyajian dalam bentuk tabel yang merinci data. Adanya deskripsi data dalam penelitian kualitatif menjadi sangat penting karena hal ini memungkinkan peneliti untuk mengevaluasi kualitas dan validitas data yang terkumpul, serta memfasilitasi penggunaan data yang lebih baik dalam analisis dan interpretasi yang lebih lanjut. Dengan demikian, deskripsi data berperan sebagai alat yang mempermudah pemahaman dan pemanfaatan data dalam konteks penelitian kualitatif.

1. Sejarah Singkat PT. MCS Internasional

Pada tahun 1986, berawal dari sebuah divisi LNG dari PT. Humpuss, Perseroan membangun kapal pertamanya yaitu Ekaputra dengan kapasitas 78.988 DWT, yang merupakan kapal LNG terbesar di dunia pada saat itu, dan pada tahun 1990 divisi LNG ini berubah menjadi divisi Perkapalan dan mengembangkan bisnisnya melayani transportasi Methanol. Divisi LNG berkembang menjadi anak perusahaan dengan nama PT Humpuss Sea Transport dan mulai menjalankan transportasi minyak. Tahun 1997 Perseroan berganti nama menjadi PT Humpuss

Intermoda Transportasi Tbk. (HIT), dan merupakan salah satu perusahaan pelayaran nasional yang memiliki dan mengoperasikan sendiri kapal-kapal tanker untuk LNG, minyak, kapal pengangkut bahan-bahan kimia, methanol, tugboat maupun tongkang. Perseroan membentuk anak perusahaan PT Humpuss Transportasi Kimia yang mengoperasikan kapal *oil tanker* dan *chemical tanker*. Pada tahun 2005 perseroan membentuk anak perusahaan PT Humpuss Transportasi Curah yang mengoperasikan Tug Boat dan Tongkang serta mengaktifkan anak perusahaan di Singapore dengan nama *Humpuss Sea Transport Pte Ltd* sebagai *Ship's Agency* dan Aset Perusahaan. Pada bulan April 2009, PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. telah menjadi *holding company* dan hanya membawahi *Crew Management Services*, sementara pengoperasian kapal sudah sepenuhnya dilimpahkan pada anak perusahaan. Pada bulan Juli 2012 divisi *Crew Management Services* PT Humpuss Intermoda Transportasi Tbk. telah menjadi Perseroan Terbatas (PT) dengan nama PT. *Maritime Crewing and Service Internasional* (PT. MCS Internasional) yang bergerak dibidang jasa pengadaan awak kapal dan pelatihan. Sejak tanggal 1 Juli 2012, PT MCS Internasional terus menerus mengembangkan layanannya untuk menjadi perusahaan pengadaan jasa penyedia awak kapal dan berusaha untuk menjadi *training centre* untuk semua pihak yang berhubungan dengan dunia pelayaran. Demi mencapai tujuan ini, perusahaan menerapkan satu sistem mutu yang baik dengan menjalankan misi dengan kebijakan mutu, sasaran mutu dan rencana mutu yang tersusun dengan efisien. PT MCS Internasional saat ini telah bekerja sama untuk menyediakan awak kapal LNG, Tanker, Bulker, dan Tug Boat dengan tingkat kompetensi yang sesuai dengan STCW 2010. Di sektor lain di segi pengembangan lainnya dan melaksanakan program pelatihan untuk awak kapal sendiri dan juga karyawan laut dan darat perusahaan pelayaran yang membutuhkan pelatihan untuk komunikasi, kepemimpinan dan penyelesaian masalah.



Sumber : PT. MCS Internasional

Gambar 4. 1
Struktur Organisasi PT. MCS Internasional

1. Lokasi Perusahaan

PT. MCS Internasional bertempat di Granadi Building 4th Floor, 1, Jl. H. R. Rasuna Said No. Kav. 8-9, RT.6/RW.4, Kuningan Tim, Kecamatan Setiabudi, Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

2. Visi dan Misi Perusahaan

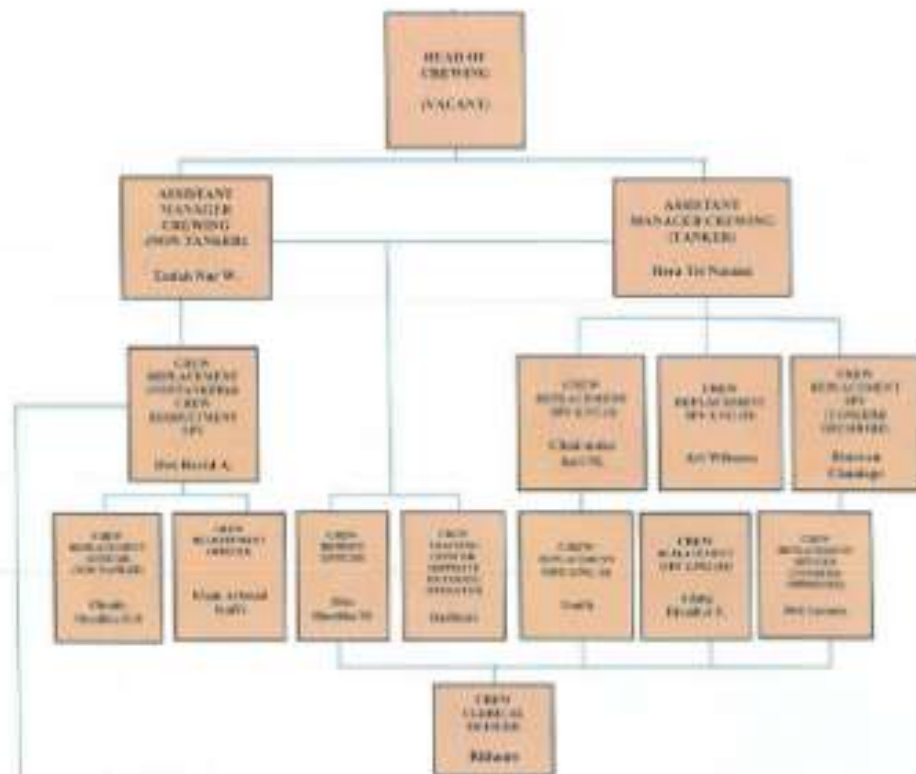
a. Visi

PT. MCS Internasional yaitu untuk menjadi perusahaan kelas dunia dalam pengelolaan dan pengembangan tenaga kepelautan.

b. Misi

PT. MCS Internasional yakni memberikan nilai terbaik dalam manajemen dan pengembangan SDM kemaritiman kepada pelanggan kami dengan menyediakan keunggulan operasional, standar internasional kesehatan dan keselamatan, lingkungan dan tanggung jawab sosial untuk pertumbuhan nilai pemangku kepentingan kami

3. Divisi Operasional



Sumber: PT. Mica Internasional

Gambar 4. 2

struktur organisasi bagian Operasional pada PT. MCS Internasional

Tugas dan Kewajiban

a. *Operation Manager*

- 1) Mewawancarai calon awak kapal
- 2) Memberikan arahan kerja kepada awak kapal sebelum berlayar (*prejoining briefing*)

b. Assistant Manager to Operation Manager

- 1) Membantu *Operation Manager* dalam mengelola awak kapal dan kapal
- 2) Bertanggung jawab kepada bawahan dan awak kapal

c. *Crew Replacement Supervisor*

- 1) Mengatur tiket keberangkatan awak kapal
- 2) Bertanggung jawab kepada awak kapal pada saat di atas kapal

d. *Crew Replacement Officer*

- 1) Menempatkan awak kapal sesuai dengan jabatan yang dibutuhkan oleh pemilik kapal
- 2) Bertanggung jawab dalam menyimpan dokumen-dokumen pribadi awak kapal

e. *Crew Recruitment Officer*

- 1) Mencari awak kapal sesuai kebutuhan yang diminta oleh pemilik kapal
- 2) Bertanggung jawab kepada calon awak kapal yang direkomendasikan

Sedangkan tugas dan tanggung jawab staf perekrutan dan penempatan awak kapal di PT. MCS Internasional telah diputuskan melalui *Job Description* berdasarkan SOP (*Standard Operating Procedure*) dan PMD (Pedoman Manajemen Darat). Berikut tanggung jawab pokok dan sasaran yang ingin dicapai melalui *Job Description* tersebut:

- a. Melakukan koordinasi dengan Supervisor mengenai "*Crew Replacement Plan*".
- b. Mengisi data awak kapal (*Manning Confirmation Sheet or Crew Biodata*) yang akan diajukan kepada *Principle*.
- c. Menyiapkan surat pengantar kesehatan untuk awak kapal ke Rumah Sakit yang ditunjuk dan memonitor hasil tes kesehatan awak kapal tersebut.
- d. Membuat surat pengantar perlengkapan pakaian kerja untuk awak kapal dan memonitor pelaksanaannya.
- e. Bilamana diperlukan mempersiapkan proses pembuatan visa dan atau pengadaan tiket untuk mobilisasi awak kapal.
- f. Menyiapkan dan memonitor pengesahan Perjanjian Kerja Laut (PKL).
- g. Menyiapkan formulir delegasi gaji awak kapal yang akan diberangkatkan ke kapal.

4. **Klien**

Klien (*Client*) adalah individu atau sekelompok orang yang menggunakan jasa dari sebuah bisnis. Biasanya mereka akan membayar sejumlah uang setelah menerima jasa atau layanan secara profesional. Jangka waktu pelayanan tersebut bervariasi mulai dari jangka pendek hingga panjang tergantung kesepakatan.

Perusahaan memiliki jaringan kerjasama yang luas dalam menyalurkan

dan menerima calon awak kapal Pada saat ini PT MCS Internasional telah menjalin kerjasama dengan *principal* penerima calon awak kapal. Sebagai contoh *principal* yang menjalin kerjasama oleh PT MCS Internasional yaitu sebagai berikut:

Tabel 4. 1
Perusahaan Kerjasama PT. MCS Internasional

Company Name
Unix Line PTE LTD
Pelindo
Fair Shipping Korea Co., Ltd
Mitsui O.S.K. Line
PT Jasa Armada Indonesia Tbk
Asahi Tanker Co., Ltd
PT Humolco LNG Indonesia
MOL LNG Transport (Asia) Ltd.
MOL LNG Transport (Europe) Limited
PT Humpuss Transportasi Kimia PT Humpuss Transportasi Curah
LIS Internasional

Sumber: MCS Internasional (mcs-internasional.com)

B. ANALISIS DATA

Pada setiap perusahaan pelayaran pasti ingin perusahaan tersebut dapat berkembang sesuai dengan yang diinginkan. Pada setiap perusahaan selalu memberikan pelayanan yang berbeda-beda untuk pengiriman anak buah kapalnya hal itu yang di lakukan juga oleh Divisi *Replacement OFF-LNG*. Divisi tersebut mengurus Tahapan atau proses *replacement crew* pada PT. MCS Internasional guna memperlancar tugas-tugas *crewing management* adalah sebagai berikut:

- a. *Crew Replacement SPV-LNG* membuat draft mutation plan, setelah itu mengecek awak kapal yang standby di *pool crew list*.
- b. Jika awak kapal mendapat promosi akan di panel oleh tim PT. MCS Internasional dan performa awak kapal tersebut untuk dimutasikan.

- c. Awak kapal akan didistribusikan ke kapal yang sudah tersedia dalam bentuk *mutation plan* yang terlampir pada gambar 4.3

MOL LNG SHIP'S CREW CHANGE PLAN
MONTH : APRIL 2023

Page 10 of 10

LNG MALECO (JAPAN)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000001	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000002	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2016	7	Active			
00000003	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2017	6	Active			
00000004	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2018	5	Active		01-Apr-20	
00000005	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2019	4	Active			
00000006	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2020	3	Active			
00000007	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2021	2	Active			
00000008	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2022	1	Active		01-Apr-20	
00000009	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2023	0	Active			
00000010	MALECO	MALECO SHIPPING CO. LTD.	2024	0	Active			

ENERGY FRONTIER (JAPAN)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000011	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000012	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2016	7	Active			
00000013	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2017	6	Active			
00000014	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2018	5	Active			
00000015	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2019	4	Active			
00000016	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2020	3	Active			
00000017	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2021	2	Active			
00000018	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2022	1	Active			
00000019	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2023	0	Active			
00000020	ENERGY FRONTIER	ENERGY FRONTIER CO. LTD.	2024	0	Active			

ENERGY ADVANCE (JAPAN)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000021	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000022	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2016	7	Active			
00000023	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2017	6	Active			
00000024	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2018	5	Active			
00000025	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2019	4	Active			
00000026	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2020	3	Active			
00000027	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2021	2	Active			
00000028	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2022	1	Active			
00000029	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2023	0	Active			
00000030	ENERGY ADVANCE	ENERGY ADVANCE CO. LTD.	2024	0	Active			

LNG JUROJIN (Bahamas)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000031	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000032	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2016	7	Active			
00000033	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2017	6	Active			
00000034	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2018	5	Active			
00000035	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2019	4	Active			
00000036	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2020	3	Active			
00000037	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2021	2	Active			
00000038	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2022	1	Active			
00000039	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2023	0	Active			
00000040	JUROJIN	JUROJIN SHIPPING CO. LTD.	2024	0	Active			

DFDE - SONSHU MARU (Bahamas)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000041	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000042	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2016	7	Active			
00000043	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2017	6	Active			
00000044	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2018	5	Active			
00000045	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2019	4	Active			
00000046	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2020	3	Active			
00000047	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2021	2	Active			
00000048	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2022	1	Active			
00000049	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2023	0	Active			
00000050	SONSHU MARU	SONSHU MARU CO. LTD.	2024	0	Active			

KARMOL LNGT POWERSHIP ASIA (Liberia)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000051	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000052	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2016	7	Active			
00000053	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2017	6	Active			
00000054	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2018	5	Active			
00000055	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2019	4	Active			
00000056	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2020	3	Active			
00000057	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2021	2	Active			
00000058	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2022	1	Active			
00000059	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2023	0	Active			
00000060	KARMOL	KARMOL SHIPPING CO. LTD.	2024	0	Active			

DFDE - ENERGY UNIVERSE (Panama)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000061	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000062	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2016	7	Active			
00000063	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2017	6	Active			
00000064	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2018	5	Active			
00000065	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2019	4	Active			
00000066	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2020	3	Active			
00000067	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2021	2	Active			
00000068	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2022	1	Active			
00000069	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2023	0	Active			
00000070	ENERGY UNIVERSE	ENERGY UNIVERSE CO. LTD.	2024	0	Active			

LNG GENISU (Bahamas)							Ship Name	Capacity (TEU)
Ship ID	Ship Name	Company	Year	Age	Status	Notes		
00000071	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2015	8	Active		01-Apr-20	
00000072	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2016	7	Active			
00000073	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2017	6	Active			
00000074	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2018	5	Active			
00000075	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2019	4	Active			
00000076	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2020	3	Active			
00000077	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2021	2	Active			
00000078	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2022	1	Active			
00000079	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2023	0	Active			
00000080	GENISU	GENISU SHIPPING CO. LTD.	2024	0	Active			

Sumber: PT. Mcs Internasional

Gambar 4. 3
Mutation Plan

- d. *Crew Replacement SPV-LNG* meminta persetujuan dengan *ship management* atau *ship owner* untuk menaikkan awak kapal bersangkutan.

- e. Setelah disetujui, rotasi staf akan melakukan pengecekan dokumen awak kapal bersangkutan mengenai kesiapan sertifikat dan dokumen yang ada pada awak kapal dengan membuat *PREPARE PRE-ON BOARD CREW REPLACEMENT* yang terlampir pada gambar 4.4.

PREPARE PRE-ON BOARD CREW REPLACEMENT										
NO										
1. AWAK KAPAL										
2. AWAK KAPAL										
3. AWAK KAPAL										
4. AWAK KAPAL										
5. AWAK KAPAL										
6. AWAK KAPAL										
7. AWAK KAPAL										
8. AWAK KAPAL										
9. AWAK KAPAL										
10. AWAK KAPAL										
11. AWAK KAPAL										
12. AWAK KAPAL										
13. AWAK KAPAL										
14. AWAK KAPAL										
15. AWAK KAPAL										
NO	NAME	Rank	MCU	CR	Medical	MCQ	SB	PP	PT	
1	MURDO GUBERTH	SE								
2	MUHAMMAD ANJANI	AB								
3	ADITHYAN RAMAN	COP								
4	MEGHALESA	COP								
5	REDA	WPE								
6	ARISA RAMA	SB								
7	MECHI PRANTO	WPE								
NO	NAME	Rank	MCU	CR	Medical	MCQ	SB	PP	PT	
1	RENTU NALALANITA	SE								
2	ADITYA APRIYANTO	SE								
3	MURDANI	AB								
4	ARINDO	AB								
5	MEHARUD RIAN	COP								
6	AUTRA PRACHANA DUSILANG	WPE								

Sumber : PT. MCS Internasional

Gambar 4. 4

Prepare Pre-On Board Crew Replacement

- f. Awak kapal akan melaksanakan *medical check up* di rumah sakit atau klinik yang sudah bekerja sama dengan PT. MCS Internasional yaitu di rumah sakit yang sesuai dengan standar Kementerian Perhubungan.
- g. Setelah dinyatakan fit oleh pihak rumah sakit/klinik dan pihak dokter perusahaan awak kapal yang dinyatakan lolos dan siap untuk naik di kapal.
- h. *Crew Replacement OFF-LNG* akan mengikutkan awak kapal ke dalam *training in house* perusahaan, jika ditemukan awak kapal yang harus membuat atau merevalidasi sertifikat, awak kapal tersebut harus mengurus ke pihak tim training.
- i. *Crew Replacement OFF-LNG* menginformasikan kepada awak kapal, kapal mana yang akan dinaiki dan melakukan proses pengurusan dokumen.

- j. Pembuatan PKL dan *Joining Letter* (mutasi on) kepada awak kapal yang akan berangkat.

Date : 9 December 2012



PT MCS Internasional

SIGN-ON MUTATION
PERINTAH MUTASI NAIK

ORIGINAL COPY

Ref. No. : 1000/MCS-CR-MOL/BU23

This is to inform that :
Berikut ini diberitahukan bahwa :

Name : HUSEN ONDI

Rank : MASTER

Effective from / Tanggal mulai : 10-Mar-23

To join vessel / Naik ke kapal : ENERGY UNIVERSE

At / Di : DUNKIRK

US \$						
Basic Wage	+	Fixed Overtime	+	MCCL Allowance	=	TOTAL
2535	+	1887	+	8531	=	12953
						Seniority Bonus : 475
						Overtime per Hour : -

Please kindly report to the Master and take over duties from the past.
Saudara agar melaporkan kepada Kapten kapal dan menerima tugas dari pejabat sebelumnya.

Transport / accommodation / meal while on traveling will be arranged by the Agent / PT MCS Internasional.
Transportasi / akomodasi / makan saudara selama dalam perjalanan akan diuruskan oleh Agen / PT MCS Internasional.

Jakarta, 07 March 2023

PT MCS Internasional



Name : BAMBANG PURWADI

Rank : OPERATION MANAGER

Original - One

Copy 1 - Master

Copy 2 - Agent 1

Copy 3 - Agent 2

Copy 4 - Finance

Copy 5 - HR

Actual Size : A4

MCS-I-F-CR-10-Rev.01

Sumber : PT. MCS Internasional

Gambar 4. 5
Sign On Mutation

- k. Awak kapal akan melaksanakan *prejoining/briefing* yang merupakan sebuah pemantapan yang diberikan oleh *General Manager* atau *Assistant Manager Crewing* kepada awak kapal yang akan melaksanakan *on board*.

Perusahaan pelayaran khususnya dibidang *crew manning* menginginkan pengiriman awak kapal tepat waktu sesuai dengan yang dijadwalkan untuk memangkas biaya akomodasi perusahaan. Pengiriman awak kapal tepat waktu juga akan memudahkan proses rotasi awak kapal baik yang sedang melaksanakan *on board* maupun awak kapal kapal yang sedang melaksanakan cuti di darat. Jika pengiriman awak kapal tidak sesuai dengan yang diharapkan maka akan mengganggu proses rotasi awak kapal yang direncanakan dan membengkaknya biaya akomodasi perusahaan. Ketika dokumen yang diperlukan tidak lengkap, akan menyebabkan penundaan proses *sign on*, yang pada akhirnya dapat menunda keberangkatan kapal. ini bisa berdampak pada jadwal operasional kapal dan menyebabkan kerugian finansial bagi perusahaan pelayaran, otoritas pelabuhan dapat menolak awak kapal yang tidak memiliki dokumen lengkap untuk berlayar atau masuk ke pelabuhan tertentu, yang bisa memaksa perusahaan pelayaran mencari pengganti yang membutuhkan waktu dan biaya tambahan, dokumen-dokumen seperti sertifikat medis, sertifikat pelatihan, dan lisensi adalah bukti bahwa awak kapal memiliki kualifikasi dan kondisi kesehatan yang memadai, jika dokumen tersebut belum lengkap berarti awak kapal tidak sepenuhnya siap atau layak untuk bertugas, yang bisa membahayakan keselamatan operasi kapal. Penundaan keberangkatan awak kapal disusun sesuai Tabel 4.2.

Tabel 4. 2
Crew kapal yang terlambat.

Name of Crew	Vessel	Plan	On board
MUHAMMAD ZAMZAMI	ENERGY ADVANCE	08/04/2023	26/04/2023
FAHRI SUKANTO AHMAD	ENERGY UNIVERSE	01/04/2023	08/04/2023
IWAN HARMAWAN	ENERGY UNIVERSE	01/04/2023	08/04/2023
AHMAD SUJATMIKO	LNG JUROJIN	15/05/2023	17/05/2023

PUTRA BAGUS PANJI W	L N G J U R O J I N	10/11/2023	26/11/2023
------------------------	---------------------	------------	------------

1. Penyebab kelengkapan dokumen awak kapal belum lengkap ketika proses pergantian awak kapal di PT. MCS Internasional

a. Adanya sertifikat yang belum direvalidasi

Tidak disiplinnya awak kapal ketika diminta untuk membuat atau merevalidasi sertifikat kompetensi ataupun keterampilan, serta melengkapi dokumen-dokumen seperti buku pelaut yang *expired*, *passport yang expired*, *yellow fever*, *SID (Seafarer Identity Document)*, vaksin Covid-19 (tergantung kebijakan masing-masing perusahaan). Namun, para pelaut (perwira kapal) khususnya di PT. MCS Internasional banyak yang tidak mengindahkan pentingnya revalidasi sertifikat yang telah habis masa berlakunya. Ketika telah selesai masa tugas di atas kapal dan lapor *sign off* di kantor, mereka akan mendapatkan jatah cuti dari perusahaan sesuai dengan ketentuan yang ada serta rencana rotasi untuk *next ship* ketika telah habis masa cutinya. Pada saat melaksanakan cuti, mereka diwajibkan merevalidasi sertifikat baik kompetensi maupun keterampilan yang telah habis masa berlakunya serta mendapatkan memo revalidasi dari perusahaan yang ditujukan kepada HTMTC (*Humpuss Trilogi Maritime Training Center*) untuk melaksanakan revalidasi. Pada kenyataannya, saat melaksanakan cuti mereka tidak melaksanakan revalidasi sesuai dengan jadwal yang diberikan berdasarkan memo tersebut. Revalidasi dilaksanakan ketika jatah cuti telah selesai, sehingga jadwal yang seharusnya dilaksanakan untuk proses *on board* digunakan untuk melaksanakan revalidasi. Pengiriman awak kapal untuk mengganti yang telah habis masa PKL nya dia atas kapal menjadi. Hal itu yang memperlambat proses rotasi awak kapal untuk *next ship* yang telah dijadwalkan. Revalidasi sertifikat sesuai amandemen merupakan poin yang sangat penting bagi para pelaut agar tetap bisa berlayar. Bagi awak kapal, khususnya pelaut Indonesia diwajibkan untuk membuat *SID (Seafarer Identity Document)* yang merupakan salah satu upaya Kementerian Perhubungan untuk melindungi pelaut Indonesia yang berlayar ke luar negeri. Kartu ini berlaku secara Internasional dan dapat dibaca oleh mesin khusus di seluruh pelabuhan di dunia.

b. Pelaksanaan MCU yang terlambat.

Kesehatan awak kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar tetap bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. Para awak kapal yang akan bertugas di kapal akan mendapatkan surat pengantar yang diterbitkan *Replacement OFF - LNG* untuk melaksanakan MCU.

Date : 5 December 2023



PT MCS Internasional

General Building No. 700, RT. 10, Desa Tegalrejo, D.K. Jayabaya, Jakarta 12960 Phone: (62) 21 520 4444 (ext. 100) Fax: (62) 21 520 4444

To : GADUNG EKA MEDIKA
Kemp Gading Bukit Indah Blok TA No. 23
Jl. Bukit Gading Raya Blok Gading Permai
Jakarta Utara 14240 Telp. 021-29450074

Date: 19 OCT 2023
Ref No.: 3337 /MCSI-CR-MCU/6/23

MODE OF PAYMENT	<input type="checkbox"/> CASH	<input checked="" type="checkbox"/> COMPANY
-----------------	-------------------------------	---

CREW DETAILS			
NAME : TOMMY	D.O.B : 06 MAY 1992	RANK : 2nd Engineer	
NST. NO : 420140827010119	PASSPORT. NO : E 5229861	S. BOOK. NO : E 110176	
VESSEL : ENERGY UNIVERSE	DIVISION : <input type="checkbox"/> HUMOILED <input checked="" type="checkbox"/> MOL LNG (I) <input type="checkbox"/> MOL LNG (A)	<input type="checkbox"/> ADAM <input type="checkbox"/> ITR <input type="checkbox"/> MTC	

TYPE OF MEDICAL EXAMINATION (mark X for selected item)	
STAGE FLAG	ADDITIONAL PACKAGE
<input type="checkbox"/> JAPAN	<input type="checkbox"/> ECG
<input type="checkbox"/> BANAMA	<input checked="" type="checkbox"/> Alcohol (Quantitative Test)
<input type="checkbox"/> LIBERIA	<input checked="" type="checkbox"/> Drugs Abuse Test - 5 parameter : Amphetamine / Heroin / Marijuana / Cocaine / Phencyclidine
<input checked="" type="checkbox"/> PANAMA	<input type="checkbox"/> STOOL ANALYSIS (Parasite)
<input type="checkbox"/> PERLA (INDONESIA)	<input type="checkbox"/> CHEMICAL RETENTION
REMARKS	- ENERGY UNIVERSE

Authoritative Staff	TAUFIK	S / D Signature of Authoritative Staff
Mobile	085241204008	
Email	taufik@mcs-internasional.com	

Sumber: PT. Mcs Internasional

Gambar 4. 6
Surat Pengantar MCU

Dalam memo tersebut tercantum nama awak kapal beserta jadwal pelaksanaan *Medical Check Up*, jadwal untuk pelaksanaan biasanya 7 hari sebelum para awak kapal on board. Hal ini dikarenakan awak kapal yang di daerah biasanya mau melaksanakan medical pada saat hari dekat dimana mereka akan *on board*.

Padahal untuk menunggu hasilnya butuh waktu 2-3 hari kerja jika hasilnya fit untuk bekerja, dan jika awak tersebut ada catatan dan harus konsul ke dokter juga membutuhkan beberapa hari untuk hasilnya keluar.

2. Upaya pencegahan keterlambatan atau hambatan yang disebabkan oleh dokumen yang kurang lengkap

Biasanya dalam kaitannya dengan keterlambatan pengiriman awak kapal, berdasarkan pengamatan penulis di lapangan ada masalah – masalah atau kendala seperti yang penulis paparkan diatas. Perlu adanya waktu dan proses agar terciptanya upaya – upaya atau langkah – langkah yang dilakukan dapat terwujud. Berikut ini usaha – usaha yang dapat dilakukan, diantaranya adalah:

a. Pemantauan Dokumen

Menerapkan sistem yang memantau kelengkapan dokumen yang diperlukan untuk proses pergantian awak kapal secara teratur. Sistem ini dapat memberikan peringatan jika ada dokumen yang kurang atau akan kedaluwarsa.

b. Pelatihan dan sosialisasi kepada awak kapal tentang pentingnya memiliki dokumen yang lengkap dan selalu memperbarui dokumen mereka.

C. ALTERNATIF PEMECAH MASALAH

Setelah melakukan analisis pada ketidaklengkapan dokumen yang membuat proses pergantian awak kapal menjadi terhambat di pengaruhi oleh Ketidaksesuaian Dokumen, ditemukan ada beberapa faktor penyebab timbulnya permasalahan. Dengan melakukan pembahasan terhadap faktor penyebab terjadinya permasalahan dan menjawab seluruh persoalan berdasarkan peraturan dan ketentuan yang berlaku, maka berikut ini penulis akan memaparkan beberapa alternatif pemecahan masalah yang dapat diambil untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

1. Belum lengkapnya dokumen awak kapal adalah sebagai berikut:

- a. Membuat Kebijakan Kepada *Ship Owner* Agar Permintaan Pergantian Awak Kapal Dikirimkan Dua Bulan Sebelum Masa Keberangkatan awak kapal Pengganti. Setelah melaksanakan diklat pencetakan sertifikat baru akan keluar 1-2 bulan. Hal ini menjadi kendala bagi para awak kapal yang harus segera melaksanakan *on board*, sehingga dapat menimbulkan keterlambatan proses *sign on*. Kebijakan ini ditetapkan untuk memastikan pengiriman permintaan pergantian awak kapal dengan tepat waktu untuk memfasilitasi proses

penggantian dengan lancar dan mengurangi gangguan pada jadwal pelayaran.

- b. Pihak perusahaan agar bisa memberikan *reward* dan *punishment* kepada awak kapal. Sehingga awak kapal akan lebih giat dalam bekerja dan meminimalisir melakukan kesalahan-kesalahan agar tidak mendapatkan *punishment* dari perusahaan.

2. Upaya pencegahan keterlambatan atau hambatan sebagai berikut:

- a. Pemantauan dokumen selama proses pergantian awak kapal sangat penting untuk memastikan kepatuhan dan kelancaran prosedur proses pergantian awak kapal di PT. MCS Internasional. PT MCS Internasional melakukan pemantau dokumen dengan sistem komputerisasi yaitu dengan menggunakan *database ex crew*. Semua informasi mengenai mantan awak kapal (*ex crew*) disimpan dalam sebuah database terstruktur ini dirancang untuk memungkinkan melacak dan mengatur dokumen-dokumen awak kapal yang akan diganti dan yang baru.
- b. Pelatihan dan sosialisasi kepada awak kapal tentang pentingnya memiliki dokumen yang lengkap dan selalu memperbarui dokumen mereka. Kurangnya kepedulian awak kapal terhadap dokumen yang diperlukan untuk melaksanakan *on board*, menyebabkan terjadinya keterlambatan pada proses pergantian awak kapal dikarenakan dokumen seperti sertifikat COC dan COP perlu di revalidasi dan MCU terlambat. Kebijakan ini ditetapkan untuk memastikan jika ada awak kapal yang perlu membuat atau merevalidasi sertifikat, pihak perusahaan harus menghubungi tim pelatihan untuk mengurusnya.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Beberapa alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan sebagai upaya untuk pemecahan masalah dalam terjadinya keterlambatan pengiriman awak kapal karena ketidaklengkapan dokumen yang membuat proses pergantian awak kapal menjadi terhambat yang di pengaruhi oleh Dokumen yang belum revalidasi dan MCU yang terlambat adalah untuk mencari solusi terbaik yang benar-benar sesuai dan dapat diterapkan dilapangan serta diterima oleh semua pihak. Sehingga diyakini sebagai suatu metode pemecahan masalah paling efektif untuk menanggulangi permasalahan yang telah dipaparkan. Berikut ini penulis akan memaparkan kelebihan dan

kekurangan dari masing-masing metode alternatif pemecahan masalah yang telah dipaparkan dalam topik pembahasan sebelumnya, yaitu :

1. Belum lengkapnya dokumen awak kapal adalah sebagai berikut:

- a. Membuat Kebijakan Kepada *Ship Owner* Agar Permintaan Pergantian Awak Kapal dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan awak kapal Pengganti. Sebelum awak kapal yang akan *sign off* menyelesaikan masa kontraknya, awak kapal sudah mencari pengganti awak kapal tersebut jauh sebelum awak kapal tersebut akan menyelesaikan kontraknya. Mulai proses pencarian kandidat pengganti jauh sebelum awak yang akan *sign off* menyelesaikan masa kontraknya, minimal 1-2 bulan sebelumnya untuk memastikan bahwa semua dokumen kandidat awak baru, termasuk paspor, visa, sertifikat kompetensi, dan sertifikat medis, dalam kondisi aktif dan mendekati masa *expired* (jika ada) segera diperbarui. Atur jadwal MCU bagi kandidat awak kapal untuk memastikan mereka fit untuk bertugas. Jadi ketika awak kapal *sign off* tersebut sudah menyelesaikan kontraknya, pihak perusahaan sudah ada kandidat awak pengganti. Dipersiapkan jauh sebelum jadwal *crew change* dilakukan, agar kandidat awak kapal yang akan *on board* mengurus dokumen yang mendekati masa *expired* (jika ada) dan pihak perusahaan mencari pengganti awak kapal yang hasil MCU nya *unfit*.

Kelebihan : Minimalkan *Downtime* : Dengan memastikan awak pengganti siap sebelum awak kapal yang akan *sign off* selesai, perusahaan dapat mengurangi waktu henti operasional kapal, menjaga kelancaran operasi, awak kapal pengganti bisa mendapatkan waktu untuk mengurus dokumen sebelum masa berlaku habis dan pihak perusahaan dapat memastikan bahwa semua awak kapal memiliki dokumen yang valid dan sesuai dengan peraturan maritim internasional. Dengan memastikan awak kapal pengganti siap sebelum awak kapal yang akan *sign off* selesai, pihak perusahaan dapat menjadwalkan *Medical Check-Up* (MCU) lebih awal memungkinkan waktu untuk mencari pengganti jika ada awak yang dinyatakan *unfit*, memastikan kepatuhan terhadap standar kesehatan dan keselamatan.

Kekurangan : Ketidakpastian seperti perubahan dalam rencana perjalanan kapal, kondisi cuaca, atau keadaan darurat medis dapat mengganggu rencana pergantian awak kapal yang telah disusun. Terkadang sulit untuk memastikan ketersediaan awak kapal pengganti yang memenuhi kriteria dalam jangka

waktu yang direncanakan.

- b. Pihak perusahaan agar bisa memberikan *reward* dan *punishment* kepada awak kapal. Sehingga awak kapal akan lebih giat dalam bekerja dan meminimalisir melakukan kesalahan-kesalahan agar tidak mendapatkan *punishment* dari perusahaan. Lakukan penilaian kinerja secara berkala, misalnya setiap bulan atau kuartal, untuk memantau kinerja awak kapal secara kontinu. Pemberian *reward* yang dimaksud antara lain pemberian bonus, proses promosi jabatan yang lebih cepat, dan sebagainya. Sedangkan untuk *punishment* yang diberikan antara lain proses penundaan promosi jabatan, diturunkan grade kapal ke DWT yang lebih kecil, sampai bisa terjadi Pemutusan Hak Kerja (PHK).

Kelebihan : Peningkatan Kinerja: awak kapal akan lebih termotivasi untuk bekerja dengan baik dan mencapai target kinerja yang ditetapkan, sehingga produktivitas keseluruhan meningkat. Sistem *reward* dapat meningkatkan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur keselamatan dan operasional, karena mereka akan terdorong untuk menghindari kesalahan yang dapat merugikan. Dengan adanya konsekuensi yang jelas untuk kesalahan, awak kapal akan lebih berhati-hati dalam menjalankan tugas mereka, sehingga mengurangi jumlah kesalahan operasional.

Kekurangan : Jika kebijakan *reward* dan *punishment* tidak dikomunikasikan dengan jelas dan transparan, awak kapal mungkin tidak memahami atau meragukan keadilan sistem tersebut. Sistem *reward* yang kompetitif juga dapat memicu persaingan tidak sehat di antara awak kapal, yang bisa merusak kerjasama tim dan hubungan kerja.

2. Upaya pencegahan keterlambatan atau hambatan sebagai berikut:

- a. Pemantauan dokumen selama proses pergantian awak kapal sangat penting untuk memastikan kepatuhan dan kelancaran prosedur proses pergantian awak kapal di PT. MCS Internasional. PT MCS Internasional wajib melakukan pemantau dokumen dengan sistem komputerisasi yaitu dengan menggunakan database *ex crew*. Semua informasi mengenai mantan awak (*ex crew*) disimpan dalam sebuah *database* terstruktur yang dirancang untuk memungkinkan melacak dan mengatur dokumen-dokumen awak kapal yang akan diganti dan yang baru. Dokumen-dokumen tersebut mencakup identifikasi pribadi, sertifikat keahlian, MCU, dan Prejoinning. Pihak PT. MCS Internasional membuat *exel Doc Checklist* ketika proses *sign on* awak

kapal pengganti dan *sign off* awak kapal yang akan digantikan. Ketika awak kapal akan melakukan *sign on*, akan membuat *Doc Checklist* yang dibuat pada aplikasi *Microsoft Excel* dan ini sudah di setting secara otomatis apabila ada sertifikat awak kapal yang masa berlakunya kurang dari 1 tahun akan otomatis berubah menjadi warna kuning, dan apabila sertifikat yang masa berlakunya sudah habis akan otomatis berubah menjadi warna merah. *Doc Checklist* yang ditujukan kepada awak kapal setelah *sign off* bertujuan untuk awak kapal melakukan revalidasi sertifikat kompetensi maupun keterampilan ketika sedang melaksanakan cuti darat jadi ketika jatah cuti tersebut telah habis dan siap melapor ke kantor untuk proses *on board*, semua sertifikat telah valid sesuai dengan regulasi terbaru. Pantau status pembaruan dokumen yang kadaluwarsa atau akan kadaluwarsa untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki dokumen yang valid sebelum masa keberangkatan yang baru. Pastikan setiap dokumen diidentifikasi dengan jelas, termasuk nomor sertifikat dan masa berlaku.

Kelebihan : Pemantauan dokumen membantu memastikan bahwa semua awak kapal memiliki sertifikat dan lisensi yang diperlukan sesuai dengan regulasi internasional seperti yang ditetapkan oleh *Organisasi Maritim Internasional (IMO)*. Menghindari penundaan yang bisa terjadi jika dokumen awak kapal tidak lengkap atau kadaluwarsa. Memastikan bahwa kapal dapat beroperasi sesuai jadwal tanpa gangguan terkait masalah dokumen. Dengan dokumen yang selalu diperbarui dan lengkap, perusahaan kapal lebih siap menghadapi audit dan inspeksi dari otoritas maritim dan badan pengawas lainnya. Memastikan bahwa awak kapal memiliki kualifikasi dan kompetensi yang sesuai untuk tugas mereka. Ini mengurangi risiko kecelakaan dan insiden yang disebabkan oleh kurangnya keterampilan atau pengetahuan. Pemantauan dokumen medis juga memastikan bahwa awak kapal dalam kondisi kesehatan yang memadai untuk bekerja, sehingga mengurangi risiko masalah kesehatan di tengah lautan yang bisa mengancam keselamatan semua awak. Dokumen yang lengkap dan aman membuat Proses pergantian awak dapat dilakukan dengan cepat dan efisien jika semua dokumen sudah lengkap dan diperiksa sebelumnya. Ini mengurangi downtime kapal dan meningkatkan produktivitas. Pemantauan dokumen selama proses pergantian awak kapal sangat penting untuk menjaga kepatuhan terhadap hukum,

memastikan keselamatan dan kesehatan, meningkatkan efisiensi operasional, dan menjaga keamanan serta transparansi. Dengan sistem pemantauan yang efektif, perusahaan pelayaran dapat mengurangi risiko, meningkatkan kinerja, dan memastikan bahwa operasi maritim berjalan lancar dan aman.

Kekurangan : Kesalahan Manusia: Risiko kesalahan manusia dalam memasukkan dan mengelola data dokumen tetap ada, yang dapat menyebabkan ketidakakuratan data. Meskipun pemantauan dokumen selama proses pergantian awak kapal menawarkan banyak keuntungan, tantangan terkait biaya, kompleksitas administratif, keterbatasan teknologi, perubahan regulasi, dan resistensi terhadap perubahan harus dikelola dengan baik. Mengatasi kekurangan ini memerlukan investasi dalam teknologi, pelatihan, dan manajemen perubahan yang efektif untuk memastikan bahwa sistem pemantauan dokumen dapat beroperasi dengan efisien dan memberikan manfaat yang maksimal.

- b. Pelatihan dan sosialisasi kepada awak kapal tentang pentingnya memiliki dokumen yang lengkap dan selalu memperbarui dokumen mereka. Kurangnya kepedulian awak kapal terhadap dokumen yang diperlukan untuk melaksanakan *on board*, menyebabkan terjadinya keterlambatan pada proses pergantian awak kapal dikarenakan dokumen seperti sertifikat COC dan COP perlu di revalidasi dan MCU terlambat. Kebijakan ini ditetapkan untuk memastikan jika ada awak kapal yang perlu membuat atau merevalidasi sertifikat, pihak perusahaan harus menghubungi tim pelatihan untuk mengurusnya.

Kelebihan : Mengurangi Keterlambatan dan Hambatan Operasional, Awak kapal yang terlatih dan sadar akan pentingnya dokumen akan bekerja lebih efisien, Meningkatkan Keselamatan dan Kepatuhan, Pengelolaan SDM yang Lebih Baik.

Kekurangan : Mengadakan pelatihan dan sosialisasi membutuhkan biaya, termasuk untuk instruktur, materi pelatihan, dan fasilitas, Waktu yang dihabiskan untuk pelatihan dapat mengurangi waktu kerja produktif awak kapal dan karyawan, memerlukan personel khusus yang berkompeten untuk mengelola dan memberikan pelatihan, yang mungkin terbatas jumlahnya, Menyelaraskan jadwal pelatihan dengan jadwal kerja awak kapal yang berbeda-beda bisa menjadi tantangan.

E. PEMECAHAN MASALAH

Pada setiap alternatif pemecahan masalah yang telah dipaparkan oleh penulis, tujuannya adalah mencari solusi terbaik untuk permasalahan yang ada yang benar-benar sesuai untuk diterapkan di lapangan. Solusi-solusi ini diharapkan dapat diterima oleh semua pihak dan diyakini efektif dalam menanggulangi permasalahan yang ada. Untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang muncul, penulis memberikan pemecahan masalah berdasarkan hasil *survey* yang dilakukan selama praktek darat di PT. MCS Internasional. Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, penulis telah menyajikan alternatif-alternatif pemecahan masalah yang didasarkan pada hasil *survey* yang dilakukan selama praktek darat di PT. MCS Internasional. Penulis berharap solusi-solusi ini dapat diterima oleh semua pihak terkait dan diyakini efektif dalam menanggulangi permasalahan yang ada.

1. **Belum lengkapnya dokumen awak kapal adalah sebagai berikut:**

Dalam usaha mencegah masalah kurang lengkapnya dokumen ketika proses pergantian awak kapal penulis memilih beberapa langkah pemecahan masalah setelah melakukan evaluasi terhadap alternatif-alternatif yang ada. Langkah-langkah tersebut mencakup Membuat Kebijakan Kepada *Ship Owner* Agar Permintaan Pergantian Awak Kapal dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan awak kapal Pengganti., Hal ini bertujuan agar kandidat awak kapal yang akan *on board* mengurus dokumen yang mendekati masa *expired* (jika ada) dan pihak perusahaan mencari pengganti awak kapal yang hasil MCU nya *unfit*. Penerapan langkah- langkah ini dianggap berpotensi memberikan hasil kerja yang optimal jika dilakukan di kantor maupun kapal.

2. **Upaya pencegahan keterlambatan atau hambatan sebagai berikut:**

Dalam usaha untuk mencegah keterlambatan dalam proses pergantian awak kapal, Pemantauan dokumen selama proses pergantian awak kapal, penulis memilih beberapa langkah pemecahan masalah setelah mengevaluasi berbagai alternatif. Langkah-langkah ini mencakup status pembaruan dokumen seperti identifikasi pribadi, sertifikat keahlian, MCU, dan *Prejoinning* yang kadaluwarsa atau akan kadaluwarsa dan untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki dokumen yang valid sebelum masa keberangkatan yang baru. Pastikan setiap dokumen diidentifikasi dengan jelas, termasuk nomor sertifikat dan masa berlaku.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini, penulis akan menghadirkan ringkasan temuan dari penelitian yang telah dilakukan, dengan tujuan agar pembaca dapat memahami kesimpulan-kesimpulan yang diperoleh dari penelitian tersebut. Selain itu, penulis juga akan memberikan saran-saran yang berpotensi menjadi masukan berharga bagi pembaca yang tertarik untuk melanjutkan penelitian dan meningkatkan kualitas di masa depan.

A. KESIMPULAN

1. Belum lengkapnya dokumen awak kapal. Kelengkapan dokumen merupakan faktor krusial yang mempengaruhi kelancaran proses pergantian awak kapal. Dokumen yang lengkap memastikan bahwa semua persyaratan legal dan operasional terpenuhi, sehingga menghindari penundaan dan masalah administratif. Dokumen yang umumnya diperlukan meliputi paspor, visa, sertifikat kompetensi, sertifikat kesehatan, PKL, dan dokumen pendukung lainnya. Setiap dokumen ini harus *up-to-date* dan sesuai dengan regulasi internasional dan nasional. Ketidaklengkapan dokumen awak kapal saat proses *sign on* dapat menyebabkan berbagai dampak yang signifikan, baik bagi awak kapal, perusahaan pelayaran, maupun keselamatan pelayaran. Dampak dari dokumen awak kapal yang belum lengkap terhadap pergantian awak kapal yaitu, bisa menyebabkan penundaan proses *sign on*, yang pada akhirnya dapat menunda keberangkatan kapal. Ini bisa berdampak pada jadwal operasional kapal dan menyebabkan kerugian finansial bagi perusahaan pelayaran. Otoritas pelabuhan dapat menolak awak kapal yang tidak memiliki dokumen lengkap untuk berlayar atau masuk ke pelabuhan tertentu, yang bisa memaksa perusahaan pelayaran mencari pengganti yang membutuhkan waktu dan biaya tambahan. Dokumen-dokumen seperti sertifikat medis, sertifikat pelatihan, dan lisensi adalah bukti

awak kapal, dan manajeme bahwa awak kapal memiliki kualifikasi dan kondisi kesehatan yang memadai.

2. Upaya yang diterapkan untuk mencegah keterlambatan atau hambatan yang di sebabkan oleh dokumen yang belum lengkap adalah dengan Melakukan pemantauan dokumen selama proses pergantian awak kapal mencakup status pembaruan dokumen seperti identifikasi pribadi, sertifikat keahlian, MCU, dan *Prejoining* yang kadaluwarsa atau akan kadaluwarsa dan untuk memastikan bahwa awak kapal memiliki dokumen yang valid sebelum masa keberangkatan yang baru. Pastikan setiap dokumen diidentifikasi dengan jelas, termasuk nomor sertifikat dan masa berlaku.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan tersebut di atas, maka penulis mencoba memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Belum lengkapnya dokumen, perusahaan perlu melakukan langkah-langkah sebagai berikut :

Membuat Kebijakan Kepada *Ship Owner* Agar Permintaan Pergantian Awak Kapal dikirimkan dua bulan sebelum masa keberangkatan awak kapal pengganti. Sebelum awak kapal yang akan *sign off* menyelesaikan masa kontraknya, Hal ini bertujuan agar kandidat awak kapal yang akan *on board* mengurus dokumen yang mendekati masa *expired* (jika ada) dan pihak perusahaan mencari pengganti awak kapal yang hasil MCU nya *unfit*.

2. Upaya mencegah keterlambatan.

Melakukan pemantauan dokumen selama proses pergantian awak kapal Untuk mempermudah pemantauan dokumen tersebut, maka di buat *exel Doc Checklist* ketika proses *sign on* awak kapal pengganti dan *sign off* awak kapal yang akan digantikan. *Doc Checklist* yang ditujukan kepada awak kapal setelah *sign on* dan *sign off* bertujuan untuk awak kapal melakukan revalidasi sertifikat kompetensi maupun keterampilan ketika sedang melaksanakan cuti darat jadi ketika jatah cuti tersebut telah habis dan siap melapor ke kantor untuk proses *on board*, semua sertifikat telah valid sesuai dengan regulasi terbaru. Karena kesehatan sangat berpengaruh ketika awak kapal akan melaksanakan MCU sebelum awak kapal *on board*.

3. Pihak perusahaan membuat Flow Chart proses pergantian awak kapal karena sangat berguna untuk menggambarkan langkah-langkah dalam sebuah proses secara sistematis dan jelas. Untuk proses pergantian awak kapal, flow chart bisa membantu memastikan bahwa semua langkah dilakukan dengan benar dan efisien.
4. Pihak perusahaan memastikan Kesiapan kru kapal yang akan on board memiliki dokumen yang valid, dilihat dari masa berlaku didalam dokumen tersebut. Mulai dari sertifikat, buku pelaut, passoport, dan lain sebagainya.

Dengan mengimplementasikan saran-saran ini, diharapkan keterlambatan dalam proses pergantian awak kapal akibat kurang lengkapnya dokumen dapat di minimalkan, efisiensi operasional *crewing* meningkat, dan kolaborasi antara pihak n terkait dapat berjalan lebih harmonis dan efektif

DAFTAR PUSTAKA

- Ayu, Shafira Sekar, 'Pengaruh Kompetensi Dan Ketersediaan Awak Kapal Terhadap Mutasi Awak Kapal Pada Pt. Mca Internasional', 2021
- Fakhrian, Tangguh Pratama, 'Optimalisasi Aplikasi B-Path Guna Menunjang Ketepatan Waktu Sign On Dan Sign Off Crew Rolling Plan Di Pt. Berlian Laju Tanker, Tbk', 2017, hlm. 10–15
- Indonesia, Menteri Perhubungan Republik, 'Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 59 Tahun 2021', *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 59 Tahun 2021*, 53.February (2021), P. 2021
- Indonesia, Peraturan Menteri Kesehatan Republik, 'Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2018 Tentang Pemeriksaan Kesehatan Pelaut', 2018, hlm. 1–26
- Kementrian Perhubungan, 'Km No 30 Tahun 2008
- Pangestu, G J, 'Kesalahan Dalam Pembuatan Document Loading Oleh Agent On Board Di Pt Indo Dharma Transport Cabang Satui', 2022, P. 10
- Rahmat, Alfian, 'Paya Mengoptimalkan Kegiatan Bongkar Muat Crude Palm Oil (Cpo) Di Kapal Mt. Juncyao Maru Vi Guna Menunjang Kelancaran Operasional Kapal', 2019, P. 9
- Satria, Citra Perkasa, 'Proses Bongkar Muat Bahan Konstruksi Pitu Batang Di Mv. Ginto Oleh Pt. Arpeni Pratama Ocean Line, Tbk.', 2018, P. 1
- Sugiyono, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D*, 2020
- Uudno.17, 'Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran', *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang PELAYARAN*, 2008, hlm. 1–205
- Weniastuti, 'Analisis Keterlambatan Pengiriman Crew On Board Dalam Pergantian Crew Kapal Di Pt Awedhia Crew Management Pada Saat Pandemi Covid-19', 4.1 (2023), P. 8
- Yusuf, Sutrisno, 'Analisis Mekanisme Replacement Crew Kapal Guna Memperlancar Crewing Management Di Pt. Jasindo Duta Segara', 2017, P. 10
- <https://Kbbi.Lektur.Id/Pergantian/>

Kbbi, 'Pengertian Guna'

<https://kbbi.web.id/pengaruh>

<https://www.kamuspelaut.com/2020/08/jenis-sertifikat-kepulauan.html>

LAMPIRAN

Lampiran 1 : TRANSKRIP WAWANCARA

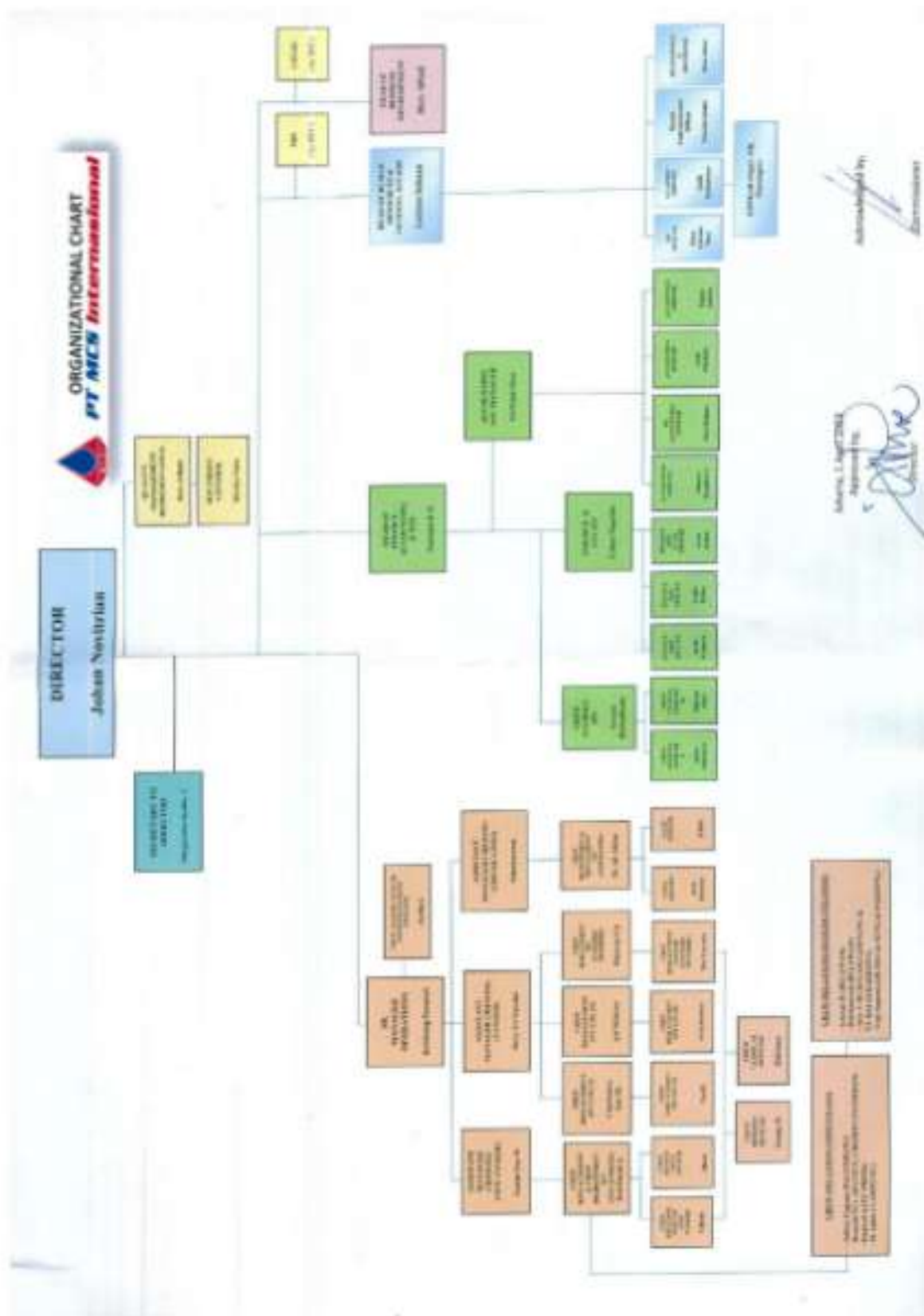
TRANSKRIP WAWANCARA

Nama Narasumber : Taufik
Pekerjaan : *Crew Replacement OFF-LNG*
Tanggal : 18 Juni 2024
Waktu : 15.00 WIB
Tempat Wawancara : Kantor PT. MCS Internasional
Topik Wawancara : Kelengkapan dokumen terhadap proses pergantian awak kapal

	Materi Wawancara
Penulis	Selamat sore Mas Taufik
Narasumber	Iya, siang juga
Penulis	Mohon maaf saya mengganggu waktu kerja Mas untuk melakukan wawancara, apakah sudah bisa saya mulai Mas?
Narasumber	Iya, silahkan.
Penulis	Sudah berapa lama mas Taufik bekerja di PT. MCS Internasional?
Narasumber	Sekarang sudah tahun ke 2, tahun 2022 saya masuk PT. MCS Internasional
Penulis	Bisa Anda jelaskan alur proses pengumpulan, pengecekan, dan persiapan dokumen untuk pergantian awak kapal?
Narasumber	Prosesnya dimulai dari pengumpulan dokumen oleh awak kapal, seperti sertifikat pelaut, paspor, buku pelaut, dan yellow fever. Dokumen ini kemudian di scan oleh staf <i>Crew Replacement OFF-LNG</i> untuk di scan buat data di Database, lalu di cek semua tannga expired nya. Setelah di scan, kita siapkan dokumen dokumen yang di perlukan untuk proses sign on, seperti Mutasi on, Seniority Bonus, Doc Checklist, Prejoinning, MCU dan Mutasi Off
Penulis	Apakah ada kendala dalam kelengkapan dokumen awak kapal proses pergantian awak kapal? Jika iya, kendalanya seperti apa?

Narasumber	Iya, ada beberapa kendala dalam kelengkapan dokumen awak kapal, yang membuat penundaan awak kapal on board
Penulis	Apa saja kendala-kendala tersebut?
Narasumber	Contohnya seperti <i>crew</i> belum <i>reval dokumen</i>
	Apa saja dokumen yang paling sering menyebabkan keterlambatan dalam proses pergantian?
	Dokumen yang paling sering menyebabkan keterlambatan adalah sertifikat medis dan COE atau COC. Sertifikat medis sering kali terlambat keluar, sementara proses pengurusan sertifikat bisa memakan waktu lebih lama
Penulis	Kiat-kiat atau strategi apa bu yang dilakukan sehingga proses <i>placement</i> tidak mengganggu operasional kapal?
Narasumber	Kami segera menghubungi awak kapal untuk melengkapi atau memperbaiki dokumen yang bermasalah, dan menyediakan <i>backup crew</i> jika kandidat pertama tidak siap.
Penulis	Seberapa sering Anda mengalami masalah dengan ketidaklengkapan dokumen, dan bagaimana Anda mengatasinya?
Narasumber	Masalah ketidaklengkapan dokumen cukup sering terjadi, terutama saat pergantian awak kapal mendadak. Kami mengatasinya dengan memiliki daftar periksa yang ketat dan berkomunikasi secara proaktif dengan awak kapal.
Penulis	Baik mas, terimakasih banyak telah bersedia meluangkan waktu untuk saya wawancarai terkait permasalahan dalam kelengkapan dokumen terhadap proses pergantian awak kapal di PT. MCS Internasional.
Narasumber	Iya, sama-sama Ajrina.

Lampiran 2 : Struktur organisasi PT. MCS Internasional



Lampiran 3 : SIUPPAK PT. MCS Internasional



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

SURAT IJIN USAHA PEREKRUTAN DAN PENEMPATAN AWAK KAPAL *Recruitment and Placement Seafarers Agency's License* No. : SIUPPAK 26.11 Tahun 2015

diberikan kepada

issued to

Alamat Perusahaan

Address

No Telp / Fax / alamat email

No tel/fax/email Address

Nama Pemilik

The Owner

Alamat Pemilik Usaha

Owner's address

NPWP

telah memenuhi persyaratan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2013 Tentang
Perekrutan dan penempatan Awak Kapal dan ketentuan sebagaimana diatur dalam Maritime Labour
Convention (MLC), 2006 beserta amandemennya.

Has met the requirements based on Minister Regulation Number PM 41 Year 2013 Concerning Recruitment and Placement
of Seafarers on Board Ships and comply to the provisions under the Maritime Labour Convention (MLC)
2006 and its Amendments.

Dibekukan di Jakarta

pada tanggal 16 September 2015

Issued in

on

A. MENTERI PERHUBUNGAN

Minister of Transportation

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Director General of Sea Transportation

Capl. BOBBY R. MAMAHIT

Pembina Utama (IV/e)

NIP. 19560912 198503 1 002

Catatan :

note:

Surat Ijin berlaku selama tidak ada pelanggaran oleh Pemilik/nya dan akan diperpanjang setiap tahun pada
tanggal SIUPPAK diterbitkan sesuai ketentuan yang berlaku.

This license is valid and will be perfexted annually in accordance with the regulations. For any violations of the law issued,
therefore this license is subject to be revoked.

A 000054

Lampiran 4 : Visi, Misi, dan Kebijakan Mutu PT. MCS Internasional

	PT. MCS Internasional		No. Dokumen	PM-MI-01-001
	VISI, MISI, DAN KEBIJAKAN MUTU		No. Revisi	00
			T.M.T	1 Agustus 2017

VISI

PT. MCS Internasional yaitu untuk menjadi perusahaan kelas dunia di bidang pengembangan dan manajemen sumber daya manusia berkualitas.

MISI

PT. MCS Internasional yakni memberikan nilai terbaik dalam manajemen dan pengembangan SDM berkualitas kepada pelanggan kami dengan menyediakan keunggulan operasional, standar internasional kesehatan dan keselamatan, lingkungan dan tanggung jawab sosial untuk pertumbuhan nilai pemangku kepentingan kami.

STRATEGI

1. Penguatan kualitas instruktur pelatihan dan SDM pendukung secara berkesinambungan.
2. Memantapkan dan meningkatkan metode pelatihan sesuai terus menerus.
3. Menjaga kesesuaian kurikulum, silabus, material pelatihan, sarana prasarana dan pelayanan.
4. Menjaga kenyamanan seluruh fasilitas pelatihan.
5. Penguatan kualitas lembaga dari pihak-pihak yang berwenang dan kredibel

KEBIJAKAN MUTU

PT. ETSI Hutama Meritum-HTMTC merupakan Lembaga Pelatihan Kepelatihan berkomitmen untuk mengembangkan Sumber Daya Manusia bidang kepelatihan untuk memenuhi kebutuhan keterampilan khusus pelati di industri pelayanan.

Untuk mencapai hal tersebut, kami sebagai Manajemen Puncak, berkomitmen dalam operasional PT. ETSI Hutama Meritum-HTMTC untuk :

1. Selalu mematuhi Peraturan Negara dan Peraturan lainnya yang berlaku
2. Menyediakan layanan pelatihan kepelatihan yang berkualitas tinggi dan kompetitif untuk mencapai kepuasan pelanggan
3. Konsisten melakukan peningkatan berkelanjutan terhadap kualitas layanan

Lampiran 5 : SEAFARER RECRUITMENT

	QUALITY PROCEDURE				Made by	Checked by	Approved by
	SEAFARER RECRUITMENT						
	Doc No:	Rev No:	Issuing Date:	Page:	Managing Operation Manager	Quality Management Representative	Managing Director

5.5 Beroperasi dibawah perang





5.5.1 Perusahaan sesuai peraturan yang ditetapkan bersama, tidak akan mengirimkan pelaut kadahar operasi perang.

RECRUITMENT CRITERIA

(1) Tabel Master dan Deck Officer

RANK CRITERIA	MASTER	CHIEF OFFICER	2 nd OFFICER	3 rd OFFICER
Rank Service and Experience	Min. 24 months as Master	Min. 24 months as Chief Officer	At least 24 months as 2 nd	At least 24 months as 3 rd Officer
Certificate STCW '2010	Class 1 for Tanker Class II for Tugboat	Class III or Tanker Class III for Tugboat	Class III for Tanker Class IV for Tugboat	Class III for Tanker
Age Limit	< 50 years, P=60	< 50 years, P=60	< 40 years	< 35 years
Gas/Chemical/Oil tanker endorsement (as required)	DCE as management Level			DCE as management Level
Bridge Team Management	Compulsory			Compulsory
Ship Handling and Manuevering	Compulsory	Compulsory	Compulsory	Compulsory
Bridge Resource Management	Compulsory			Compulsory
Electronic Chart Display System (ECDIS)	Compulsory	Compulsory	Compulsory	Compulsory
GMDSS-GOC	Compulsory	Compulsory	Compulsory	Compulsory
Spoken English	Clear and understandable	Clear and understandable	Clear and understandable	Clear and understandable
Oil Major Vetting Experience (for Chemical and Oil Tanker)	Compulsory			Compulsory

Note : P = Pension

	QUALITY PROCEDURE				Valid By	Checked By	Approved By
	SEAFARER RECRUITMENT						
	Rev. No. MCS-01-01-01-01	Rev. No. 01	Issuing Date Feb. 17, 2015	Page 8 of 18	Managing Operation Manager	Quality Management Representative	Managing Director

(2) Tabel Engine Officer

RANK CRITERIA	CHIEF ENGINEER	2 nd ENGINEER	3 rd ENGINEER	4 th ENGINEER
Rank Service and Experience	Min. 24 months as Chief Engineer on	Min. 24 months as 2 nd Engineer	At least 24 months as 3 rd Engineer	At least 24 months as 4 th Engineer
Certificate STCW 2010	Class 1 for Tanker Class II for Tugboat	Class II for Tanker Class III for Tugboat	Class II for Tanker Class IV for Tugboat	Class III for Tanker
Age Limit	< 50 years, P=60	< 50 years, P=60	< 40 years	< 35 years
Gas/Chemical/Oil tanker endow	DCE as management Lvl			DCE as management Lvl
ERM	Compulsory	Compulsory	Compulsory	Compulsory
SSO	Compulsory	Compulsory	Compulsory	Compulsory
Spoken English	Clear and understandable	Clear and understandable	Clear and understandable	Clear and understandable
Oil Major Vetting Experience	Compulsory	Compulsory	Compulsory	Compulsory

Note : P = Pension

(3) Tabel Rating

RANK CRITERIA	BOSUN No. 1 OLR CHIEF STEWARD	QUARTER MASTER OILER COOK	SAILOR
Rank Service and Experience	Over 5 years services at ocean or coastal going vessel 3 years services of Bosun, OLR 1, CLS	Over 3 years services at ocean or coastal going vessel	Over 6 months services at ocean or coastal going vessel
Certificate STCW 2010	Basic Safety Training	Basic Safety Training	Basic Safety Training
Age Limit	< 40 years, P=60	< 40 years, P=57	< 35 years
Spoken English	Clear and understandable	Clear and understandable	Clear and understandable
Certificate Competency	Certificate Competency from BNSP	Certificate Competency from BNSP	Certificate Competency from BNSP

	QUALITY PROCEDURE				Made by	Checked by	Approved by
	SEAFARER RECRUITMENT						
	Doc. No.	Rev. No.	Issuing Date	Page	Managing Operator Manager	Quality Management Representative	Managing Director
	MCSI-QP-CR-00-001	01	Feb. 17 2015	8 of 18			

6. IMPROVEMENT

Setiap kali ketidaksesuaian dan potensi ketidaksesuaian terjadi terhadap pelaksanaan prosedur, harus ada inisiatif untuk membuat **Corrective Action Request & Preventive** (MCSI-F-MR-11) terhadap potensi ketidaksesuaian berdasarkan **Corrective / Preventive Prosedur Action Request** (MCSI-QP-MR-03).

7. RELATED DOCUMENTS

- 7.1 Daftar Pelaut dengan Catatan (MCSI-F-TR-14)
- 7.2 Daftar Isian Pelamar Untuk Pelaut (MCSI-F-CR-01)
- 7.3 SEAFARER EVALUATION TRAINING SYSTEM (SETS) PLUS / Computer Base Training Skill (CBT)
- 7.4 Perjanjian Kerja Laut (PKL)
- 7.5 Pemeriksaan Kesehatan Untuk Calon Pelaut Kapal (jenama, Iberia, Indonesia, Japan) (MCSI-F-CR-06)
- 7.6 Surat Pernyataan Tanggungan Keluarga (MCSI-F-CR-19)
- 7.7 MCSI Interview Record (MCSI-F-CR-34)
- 7.8 Crew Selection Test Report (MCSI-F-CR-45)
- 7.9 Non Conformity/Corrective Action (MCSI-F-MR-11)
- 7.10 Permintaan Tindakan Perbaikan/Pencegahan (MCSI-QP-MR-03)

Lampiran 7 : SEAMAN BOOK



5

Keterangan Pemegang / Description of Bearer	
Tempat & Tanggal lahir Place & Date of Birth	PITALAH 04 Sep 1981
Alamat tetap Permanent Address	JL. SATHIA BAYA BLOK 1 NO. 2 RT.01/021 DEHAJI JABAR
Warna Rambut Colour of hair	HITAM
Warna Mata Colour of eyes	COKLAT
Warna Kulit Colour of skin	SAWO MATANG
Tinggi Badan Height	167 CM
Golongan Darah Blood Group	A
Jenis Kelamin Sex	Pria / Wanita Male / Female

Buku Pelaut ini berlaku untuk seluruh dunia

This Seaman's Book is valid for all parts of the world

KESUALI
EXCEPT

BERLAKU SAMPAI / VALID UNTIL
16 Feb 2026

PENDAFARAN DI
REGISTERED AT Kantor Kesyahbandaran
Utama Tanjung Priok

TGL / ON 16 Feb 2025

DIKELUARKAN OLEH /
ISSUED BY Pejabat Pendaftaran Sipil /
Manning Officer

Jabatan / Position Kepala Dinas Kesyahbandaran
Utama Tanjung Priok

Tanda Tangan / Signature

Nama / Name

1026105

DIPERPANJANG SAMPAI / RENEWED UNTIL

DI / AT

TGL / ON

OLEH / BY Pejabat Pendaftaran Sipil / Manning Officer

Jabatan / Position

Tanda Tangan / Signature

Nama / Name

1026105

DIPERPANJANG SAMPAI / RENEWED UNTIL

DI / AT

TGL / ON

OLEH / BY Pejabat Pendaftaran Sipil / Manning Officer

Jabatan / Position

Tanda Tangan / Signature

Nama / Name

1026105

SERTIFIKAT KE AHLIAN PELAUT
SEAFARERS CERTIFICATE OF COMPETENCY

No. / Number	Jenis dan nomor sertifikat Certificate type and number	Tanggal dan Date and	Tempat diterbitkan Place of issue	Tempat dan tanggal pengamatan Date and place of endorsement
1	APR Rata-rata Tagal 1 S20143204010114	Jakarta 17 Dec 2014	Jakarta 17 Dec 2014	
2	BASIC SAFETY TRAINING G20143340010118	Jakarta 12 Dec 2018	Jakarta 12 Dec 2018	

No. / Number	Jenis dan nomor sertifikat Certificate type and number	Tanggal dan Date and	Tempat diterbitkan Place of issue	Tempat dan tanggal pengamatan Date and place of endorsement
1	APR Rata-rata Tagal 1 S20143204010114	Jakarta 17 Dec 2014	Jakarta 17 Dec 2014	
2	BASIC SAFETY TRAINING G20143340010118	Jakarta 12 Dec 2018	Jakarta 12 Dec 2018	

PENYIILAN MUSTERING

No. urut	Nama kapal (nama, Tonnage, jenis, IGT)	Angka	Desain Pelagian	Revisi	Jenis	Tanggal dan Waktu	Tanda tangan Pemilik Kapal	Tanda tangan Kapten Kapal	Nomor dan Jenis	Tanda tangan Pemilik Kapal	Tanda tangan Pemilik Kapal
No. urut	Nama kapal (nama, Tonnage, jenis, IGT)	Angka	Desain Pelagian	Revisi	Jenis	Tanggal dan Waktu	Tanda tangan Pemilik Kapal	Tanda tangan Kapten Kapal	Nomor dan Jenis	Tanda tangan Pemilik Kapal	Tanda tangan Pemilik Kapal
1	ENERGY UNIVERSE Falkor 522142 522142 LUBRY SUPPLY S.A.	Master	International	PALAMA	ACTY	Tanjung Priok 18 Mar 2023					

PENGALAMAN ACTIVE SEA

BERLAYAR SERVICE

No. urut	Nama kapal GT dan IGT	Revisi	Desain Pelagian	Jenis	Tanggal dan Waktu	Tanda tangan Pemilik Kapal
No. urut	Nama kapal GT dan IGT	Revisi	Desain Pelagian	Jenis	Tanggal dan Waktu	Tanda tangan Pemilik Kapal
1	ING. SENGU MARU GT 10000	JP	International	On OFF	ACTY	14 Feb 2017 08 Apr 2017
2	SS. SENGU MARU GT 10000 / 4000 HP	JP	International	TR MASTER	ACTY	08 Apr 2017 25 Jun 2017
3	SS. SENGU MARU GT 10000 / 4000 HP	JP	International	MASTER	ACTY	08 Oct 2017 09 May 2018
4	SS. SENGU MARU GT 10000 / 4000 HP	JP	International	MASTER	ACTY	24 May 2018 04 Oct 2018
5	SS. SENGU MARU GT 10000 / 4000 HP	JP	International	MASTER	ACTY	22 Feb 2019 30 May 2019
6	LINA FLORISS GT 5570	GP	International	MASTER	ACTY	27 Jun 2019 22 Mar 2020



PENGALAMAN BERLAYAR ACTIVE SEA SERVICE

Service unit	Ship name GT dan EIR	Seafarer	Country Nationality
Number	Ship's name GT dan EIR	Flag	Trade Area
7	SS. SIFNORU MARU GT 102336 / 42000 HP	JP	International
8	UNL JUDORA GT 136735	TH	International
9	UNL MALEO GT 104747	JP	International
10	UNL. KAPOLAN GT 130736 / 47500 HP	TH	International

BERLAYAR SERVICE

Job title	Rank	Abolished with date	Trade target by date
Position	Certificate	From / until	Signature of Commander
MASTER	ABT1	03 Aug 2021 31 Jan 2022	
MASTER	ABT1	01 May 2021 00 Dec 2021	
MASTER	ABT1	00 Oct 2021 07 Jul 2022	
MASTER	ABT1	15 Dec 2022 24 Jan 2023	



Lampiran 8 : *PASSPORT* dan *SID*



Lampiran 9 : YELLOW FEVER

INTERNATIONAL CERTIFICATE* OF VACCINATION OR PROPHYLAXIS			CERTIFICAT* INTERNATIONAL DE VACCINATION OU DE PROPHYLAXIE		
This is to certify that [name] <u>THUYN BANG</u>			Nom certifié par [nom] _____		
date of birth <u>4-9-1981</u> sex <u>M</u>			date de naissance _____		
nationality <u>LAOS</u>			nationalité _____		
national identification document, if applicable _____			document d'identification national, le cas échéant _____		
whose signature follows <u>[Signature]</u>			dont la signature suit _____		
has on the date indicated been vaccinated or received prophylaxis against (name of disease or condition) _____			a été vacciné ou a reçu une prophylaxie, à la date indiquée, contre (nom de la maladie ou de l'affection) _____		
in accordance with the International Health Regulations.			conformément au Règlement sanitaire international.		
Vaccine or prophylaxis (nom de la vaccine ou prophylaxie)	Date	Signature and professional status of supervising clinician (signature et statut du clinicien responsable)	Manufacturer and batch no. of vaccine or prophylaxis (fabricant, numéro de la vaccine ou prophylaxie ou numéro de lot)	Certificate valid from until (certificat valide à partir du jusqu'au)	Official stamp of the administering centre (cachet officiel du centre vaccinateur)
1. YELLOW FEVER	02 OCT 2015	<u>[Signature]</u> Dr. WINDASSAY, MD Port Medical Officer	Stimacell BAPHEN PASTEUR & K-5521-4	01102025	

* Requirements for validity of certificate on page 2.

Lampiran 10 : SERTIFICATE COP ANT 1

Serial No. **CE 140647 C**

 **REPUBLIK INDONESIA**
Republic of Indonesia

Endorsement No. **K200143349N10114**

PENGUKUHAN KEABSAHAN
PENERBITAN SERTIFIKAT MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL
TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI
PELALUT, 1978, BESERTA AMANDEMENYA
ENDORSEMENT ATTESTING THE ISSUE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa :
Directorate General of Sea Transportation of Transportation Ministry certifies that :

Sertifikat Keahlian No. **6200143349N10114**
Certificate of Competence No.

yang diterbitkan kepada **HUSEN ONDRI**
issued to

Tempat dan Tanggal Lahir **PITALAH , 04 SEPTEMBER 1981**
Place and Date of Birth

telah memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan **STCW 2010**
has been found duly qualified in accordance with the provision of regulation : STCW 2010

dari Konvensi tersebut diatas, beserta amandemennya dan telah memenuhinya kompetensi untuk
the above Convention, as amended, and has been found competent to

melaksanakan fungsi, tingkatan, uraian dan batasan sebagai berikut :
of the following function, at the level specified, subject to any limitations as indicated :

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	MANAGEMENT	
Cargo Handling and Stowage		
Controlling The Operation of the ship and crew for passage in transit		
Radar Observation	OPERATIONAL	

Pemegang sertifikat ini dapat berlayar dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut:
The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities:

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Master	Unlimited

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : **06 August 2024**
This Endorsement is valid until : 06 August 2024

Diberitikan di Jakarta pada tanggal : **06 August 2019**
Issued at Jakarta on : 06 August 2019

  **DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**
O.E. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Head of Sub Directorate Of Seafarers
Acting

 **Capt. AMIR MAKHBU, MT, M.Mar**

Signature of the holder

Sertifikat Pengukuhan yang asli harus berada di atas kapal sesuai Peraturan I/2,
The original of the Certificate of Endorsement must be kept available in accordance with Regulation I/2,

ayat 11 dari Konvensi STCW, selama yang bersangkutan berlayar di kapal,
paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DKP.IV.05



KEMENTERIAN PERALANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

BERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No:
CP3120526

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama: **HUSEN ONDRI**

Tanggal dan tempat lahir: **PITALAH, 04 September 1981**

Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan lulus ujian telah
has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED TRAINING FOR CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS Revalidation

yang dilaksanakan oleh: STIP Jakarta **di:** Jakarta

which has been held by **at:** 04 December 2018 to 04 December 2018

Sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amandemennya, Peraturan **Chapter 13, Section 2/13.2/13.2.1/13.2.1.1**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation **Chapter 13, Section 2/13.2/13.2.1/13.2.1.1**

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator

Number Bertifikat / Certificate No:
620014334900118

(Signature)
Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder



Jakarta, 13 December 2018

Dr. Djohan Jendral Perhubungan Laut
The Director General of Sea Transportation
KEMENTERIAN PERALANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

(Signature)
HUSEN ONDRI GINTING, M.M.

Bertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.



KEMENTERIAN PERALANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

BERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No:
CP3120242

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama: **HUSEN ONDRI**

Tanggal dan tempat lahir: **PITALAH, 04 September 1981**

Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan lulus ujian telah
has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED FIRE FIGHTING Revalidation

yang dilaksanakan oleh: STIP Jakarta **di:** Jakarta

which has been held by **at:** 11 March 2018 to 14 March 2018

Sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amandemennya, Peraturan **Section A-VIII/2 STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation **Section A-VIII/2 STCW 2010**

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator

Number Bertifikat / Certificate No:
6200143349000118

(Signature)
Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder



Jakarta, 13 December 2018

Dr. Djohan Jendral Perhubungan Laut
The Director General of Sea Transportation
KEMENTERIAN PERALANGAN REPUBLIK INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

(Signature)
Capt. Saefudin Smanjuntak, M.M.

Bertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.

KEHUTERAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Skill Class No: **CP3120528**
Designasi Kompetensi Sahas: This is to certify that

Nome: **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir: **PITALAH, 04 September 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan ujian keahlian:
Has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED TRAINING FOR LIQUEFIED GAS TANKER CARGO OPERATIONS Revalidation

yang dilaksanakan oleh: **STIP Jakarta**
which was held by

di: **Jakarta**
at: **30 December 2018 to 31 December 2018**

Sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemennya, Perakutan: Chapter V, Section A-VI-2-2 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Chapter V, Section A-VI-2-2 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation Administration

Jakarta, 13 December 2018

Tandatangan Pemilik:
Signature of the Holder

HUSEN ONDRI
HUSEN ONDRI GINTING, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.

KEHUTERAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Skill Class No: **CP3120522**
Designasi Kompetensi Sahas: This is to certify that

Nome: **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir: **PITALAH, 04 September 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan ujian keahlian:
Has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED TRAINING FOR OIL TANKER CARGO OPERATIONS Revalidation

yang dilaksanakan oleh: **STIP Jakarta**
which was held by

di: **Jakarta**
at: **30 December 2018 to 31 December 2018**

Sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemennya, Perakutan: Chapter V, Section A-VI-1-2 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation Chapter V, Section A-VI-1-2 STCW 2010
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation Administration

Jakarta, 13 December 2018

Tandatangan Pemilik:
Signature of the Holder

HUSEN ONDRI
HUSEN ONDRI GINTING, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

BERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP3120613

Designasi dan tanggal terbit
This is certified that

Nama
: **HUSEN ONDRI**

Tanggal dan tanggal lahir
: **PITALAH, 04 September 1981**

Tempat dan tanggal lahir
Place and date of birth

Adalah kompeten dalam pelaksanaan dan tugas berikut:
has completed approved training and passed the assessment of

ARPA SIMULATOR Revalidation

yang dilaksanakan oleh: STIP Jakarta
which was held by

di: Jakarta
on: 27 September 2018 to 30 September 2018

sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amandemennya, Peraturan: Section A-VI/1, A-VI/2 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation: Section A-VI/1, A-VI/2 STCW 2010

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui surat keputusan:
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 14 December 2018

As. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
As. Director General of Sea Transportation
Rahmat Dwikurno Kepala
Rahmat Dwikurno Head


Capt. Rahmat Dwikurno, M.M.


Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder





Bertindak sebagai bukti untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

BERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP3120172

Designasi dan tanggal terbit
This is certified that

Nama
: **HUSEN ONDRI**

Tanggal dan tanggal lahir
: **PITALAH, 04 September 1981**

Tempat dan tanggal lahir
Place and date of birth

Adalah kompeten dalam pelaksanaan dan tugas berikut:
has completed approved training and passed the assessment of

BASIC TRAINING FOR LIQUEFIED GAS TANKER CARGO OPERATIONS Revalidation

yang dilaksanakan oleh: STIP Jakarta
which was held by

di: Jakarta
on: 02 December 2018 to 03 December 2018

sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amandemennya, Peraturan: Chapter V, Section A-VI/1-2-1 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation: Chapter V, Section A-VI/1-2-1 STCW 2010

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui surat keputusan:
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 12 December 2018

As. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
As. Director General of Sea Transportation
Rahmat Dwikurno Kepala
Rahmat Dwikurno Head


Capt. Rahmat Dwikurno, M.M.


Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder





Bertindak sebagai bukti untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP3120198

Number Sertifikat / Certificate No.
6200143349396118

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**

telah menyelesaikan pelatihan dan ujian sesuai
has completed approved training and passed the assessment of

BASIC TRAINING FOR OIL AND CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **STIP Jakarta**
which has been held by

Jakarta
on : **31 December 2014 to 31 December 2014**

sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amendemennya, Perakutan : **Chapter V, Section A-1/1-1-1 STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : **Chapter V, Section A-1/1-1-1 STCW 2010**

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator

Jakarta, 12 December 2018

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder



Dr. Stevan Jendral Perhubungan Laut
Dr. Stevan Jendral of Sea Transportation
Ketua/Direktur Jenderal
Principal/Director General



Capt. Mardiat Simanjuntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP3120174

Number Sertifikat / Certificate No.
6200143349396118

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**

telah menyelesaikan pelatihan dan ujian sesuai
has completed approved training and passed the assessment of

BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **STIP Jakarta**
which has been held by

Jakarta
on : **12 May 2014 to 17 May 2014**

sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amendemennya, Perakutan : **Chapter V, Section A-1/1-1-1 STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : **Chapter V, Section A-1/1-1-1 STCW 2010**

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator

Jakarta, 12 December 2018

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder



Dr. Stevan Jendral Perhubungan Laut
Dr. Stevan Jendral of Sea Transportation
Ketua/Direktur Jenderal
Principal/Director General



Capt. Mardiat Simanjuntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Skill Certificate: **CP3120084**
Dinyatakan telah dikuasai
This is certified that

Number Certificate: **0200143340010118**

Nama: **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir: **PITALAH, 04 September 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan ujian sesuai:
Has completed approved training and passed the assessment of

BASIC SAFETY TRAINING Revalidation

yang dilaksanakan oleh: **STTP Jakarta**
which has been by

di: **Jakarta**
at: **14 June 2020 to 11 June 2020**

Sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amendemennya, Paragraf: **Section A-VII STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Paragraph: **Section A-VII STCW 2010**

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai Administrasi,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 12 December 2018

Direktor Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Kapten/Chief/Head
Principal/Chief/Head

Capit. Mochot Simanjuntak, M.M.

Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder

Valid for 5 years from the date of issuance.
The Certificate is valid for 5 years from the date of issuance.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

SERTIFIKAT KEMAMPUAN OPERATOR RADIO GMDSS
Certificate of GMDSS Radio Operator

Dinyatakan telah dikuasai
This is certified that

Nama: **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir: **PITALAH, 04 SEPTEMBER 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan ujian sesuai dengan ketentuan STCW 1978 dan amendemen, sesuai:
Has completed approved training and passed the assessment of STCW 1978 as amended, in accordance with

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai Administrasi,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 27 May 2018

Direktor Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Kapten/Chief/Head
Principal/Chief/Head

Capit. Ferry Achbar, M.M.

Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder

Valid for 5 years from the date of issuance.
The Certificate is valid for 5 years from the date of issuance.

KEMENTERIAN PERKUDARAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

BERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri / Serial No.

CP3120526

Desain dan Angkutan Bahan

This is to certify that

Nama

: **HUSEN ONDRI**

Tempat dan tanggal lahir

: **PITALAH, 04 September 1981**

Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan lulus ujian

has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED TRAINING FOR CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS Revitalization

yang dilaksanakan oleh : **STIP Jakarta**

which has been by

di : **Jakarta**

on : **24 December 2019 to 30 December 2019**

Sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amendemennya, Perakatan

in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui amendemen

which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 13 December 2019


Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder



Bertindak sebagai pemegang sertifikat ini (This holder must fulfill obligation)
This Certificate is valid for 2 (Two) years commencing from the date of issuance

Serial No.

CE 231580 C

Endorsement No. 4280143349G10116



REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

PENGUKUHAN KEABSAHAN
PENERBITAN SERTIFIKAT MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL
TENTANG STANDAR PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA SAKI
PELAJUT, 1978 BESERTA AMANDEMENNYA

ISSUING AND ATTESTING THE GIVE OF A CERTIFICATE
UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR
SEAFARERS, 1978, AS AMENDED

Direktori Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa :
Directorate General of Sea Transportation of Transportation Ministry certifies that :

Sertifikat Keahlian No. 6200143349G10116
Certificate of Competence No.

yang diterbitkan kepada HUSEN ONDRI
issued to

Tempat dan Tanggal Lahir PITALAH, 04 SEPTEMBER 1981
Place and Date of Birth

telah memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan Peraturan STCW 2010
Who has been found duly qualified in accordance with the provision of regulation : STCW 2010

dan Konvensi tersebut diatas, beserta amandemennya dan telah memenuhi kompetensi untuk
the above Convention, as amended, and has been found competent to

melaksanakan fungsi, tingkatan, urusan dan batasan sebagai berikut :
Of the following function, at the level specified, subject to any limitations as indicated :

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Radio Communications	OPERATIONAL	

Pemegang sah sertifikat ini dapat berdnas dalam jabatan atau jabatan-jabatan berikut.
The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities :

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
GMDSS RADIO OPERATOR	Valid for Service in all GMDSS Sea Areas

Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 31 Oktober 2026
This Endorsement is valid until : 31 October 2026

Diartikan di Jakarta pada tanggal : 21 Oktober 2021
Issued at Jakarta on : 21 October 2021



Signature of the holder



A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Q/h. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
Director of Marine Safety
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPেলাUTAN
Head of Sub Directorate of Seafarer

Cpt. JAJA SUPARMAN, MM.



Sertifikat Pengukuhan yang asli harus berada di atas kapal sesuai Peraturan 12,
The original of this Certificate of Endorsement must be kept available in accordance with Regulation 12,
ayat 11 dan Komando STCW, selama yang bersangkutan berdnas di kapal,
paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DKP.IV.05

KEBANTUAN PERUBAHAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERAIRAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP5120142

Untuk menyatakan bahwa
That to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
Name
Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi
Has completed approved training and passed the assessment of

MEDICAL CARE ON BOARD SHIP Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **STP Jakarta**
which has held by

Jakarta
at: 31 June 2020 to 01 July 2020

Sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amandemennya, Paragraf : **Section A-VI/4-A-6 STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Paragraph
yang telah memenuhi persyaratan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk Administrasi : **Section A-VI/4-A-6 STCW 2010**
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 12 December 2018

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder


Capt. Marnot Smarjuntak, M.M.


HUSEN ONDRI





KEBANTUAN PERUBAHAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERAIRAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP5120154

Untuk menyatakan bahwa
That to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
Name
Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan lulus evaluasi
Has completed approved training and passed the assessment of

MEDICAL FIRST AID Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **STP Jakarta**
which has held by

Jakarta
at: 24 February 2020 to 27 February 2020

Sesuai ketentuan STCW 1978, sesuai dengan amandemennya, Paragraf : **Section A-VI/4-1-3 STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Paragraph
yang telah memenuhi persyaratan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk Administrasi : **Section A-VI/4-1-3 STCW 2010**
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 12 December 2018

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder


Capt. Marnot Smarjuntak, M.M.


HUSEN ONDRI





KEMENTERIAN PERUBAHAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERUBAHAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri/ Serial No:
CP3120619

Dengan ini dinyatakan bahwa
 This is to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
 Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**
 Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus ujian
 has completed approved training and passed the assessment of

RADAR SIMULATOR Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **STTP Jakarta**
 which has held by

di : **Jakarta**
 at : **22 September 2018 to 28 September 2018**

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemennya, Paragraf : **Section A-4/1.5.4-A-4/2.2 STCW 2010**
 in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Paragraph
 yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator
 which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator

Jakarta, 14 December 2018

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
 The Director General of Sea Transportation
 Kapten Dirjen Pelayaran
 Principal Director General


 Tanda Tangan Penguji
 Signature of the Tester


 HUSEN ONDRI
 Capt. M. Simanjuntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
 This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.

KEMENTERIAN PERUBAHAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERUBAHAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Nomor Seri/ Serial No:
CP3120206

Dengan ini dinyatakan bahwa
 This is to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
 Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**
 Place and date of birth

telah menyelesaikan pelatihan dan lulus ujian
 has completed approved training and passed the assessment of

PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND RESCUE BOATS Revalidation

yang dilaksanakan oleh : **STTP Jakarta**
 which has held by

di : **Jakarta**
 at : **12 June 2018 to 14 June 2018**

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemennya, Paragraf : **Section A-4/2.1.4 STCW 2010**
 in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Paragraph
 yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator
 which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator

Jakarta, 12 December 2018

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
 The Director General of Sea Transportation
 Kapten Dirjen Pelayaran
 Principal Director General


 Tanda Tangan Penguji
 Signature of the Tester


 HUSEN ONDRI
 Capt. M. Simanjuntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
 This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.

KEMENTERIAN PERUBAHAN RUMAH KUNYAH
DIRECTORATE GENERAL TRANSPORTATION

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Serial / Serial No:
CP3120707

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama / Name: **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir / Place and date of birth: **PITALAH, 04 September 1981**

Setelah menyelesaikan pelatihan dan telah mengikuti
has completed approved training and passed the assessment of

SHIP SECURITY OFFICER Revalidation

yang dilaksanakan oleh / which has held by: **STP Jakarta**

di / at: **Jakarta**
pada / on: **28 June 2018 to 30 June 2018**

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemen, Perintah: **Section A-VIS STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation: **Section A-VIS STCW 2010**
yang telah mendapat persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator.

Jakarta, 14 December 2018

Tembatangan Resmi / Signature of the Head


Captain Mardhot Simanjuntak, M.M.


Husen Ondri



KEMENTERIAN PERUBAHAN RUMAH KUNYAH
DIRECTORATE GENERAL TRANSPORTATION

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Serial / Serial No:
CP3120619

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama / Name: **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir / Place and date of birth: **PITALAH, 04 September 1981**

Setelah menyelesaikan pelatihan dan telah mengikuti
has completed approved training and passed the assessment of

RADAR SIMULATOR Revalidation

yang dilaksanakan oleh / which has held by: **STP Jakarta**

di / at: **Jakarta**
pada / on: **22 September 2018 to 28 September 2018**

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemen, Perintah: **Section A-811 SA-812 STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation: **Section A-811 SA-812 STCW 2010**
yang telah mendapat persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrator,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administrator.

Jakarta, 14 December 2018

Tembatangan Resmi / Signature of the Head


Captain Mardhot Simanjuntak, M.M.


Husen Ondri



Sertifikat ini berlaku untuk 5 (lima) tahun sejak tanggal diterbitkan.
This Certificate is valid for 5 (five) years commencing from the date of issuance.



KEMENTERIAN PERUBAHAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Serit / Serial No:
CP3120206

Dengan ini dipertahankan bahwa
This is hereby that

Nama
Name
Tempat dan tanggal lahir : **HUSEN ONDRI**
PITALAH , 04 September 1981

Tempat lahir / Date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan ujian evaluasi
Has completed approved training and passed the assessment of

PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND RESCUE BOATS Revalidation

yang dilaksanakan oleh : STSP Jakarta
which has held by

di : Jakarta
at : 12 June 2018 to 14 June 2018

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemen, Peraturan : Section A-VIS 1-4 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : Section A-VIS 1-4 STCW 2010

yang telah mendapat persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai Administrasi,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Number Skilltest / Certificate No:
6200143348040118

Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder





Cek. Mardol Simanjuntak, M.M.

di Jakarta, 12 December 2018

As. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
As. Director General of Sea Transportation
Wakil Direktur Kepala
Physical Director Head



Sertifikat ini berlaku untuk 3 (tiga) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 3 (three) years commencing from the date of issuance



KEMENTERIAN PERUBAHAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

SERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Serit / Serial No:
CP3120767

Dengan ini dipertahankan bahwa
This is hereby that

Nama
Name
Tempat dan tanggal lahir : **HUSEN ONDRI**
PITALAH , 04 September 1981

Tempat lahir / Date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan ujian evaluasi
Has completed approved training and passed the assessment of

BHP SECURITY OFFICER Revalidation

yang dilaksanakan oleh : STSP Jakarta
which has held by

di : Jakarta
at : 14 June 2018 to 16 June 2018

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemen, Peraturan : Section A-VIS 1-4 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : Section A-VIS 1-4 STCW 2010

yang telah mendapat persetujuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sesuai Administrasi,
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Number Skilltest / Certificate No:
6200143348040118

Tanda Tangan Pemilik
Signature of the Holder





Cek. Mardol Simanjuntak, M.M.

di Jakarta, 14 December 2018

As. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
As. Director General of Sea Transportation
Wakil Direktur Kepala
Physical Director Head



Sertifikat ini berlaku untuk 3 (tiga) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 3 (three) years commencing from the date of issuance

KEHUTERAN PERALAYAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

BERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP3120533

Angka ini dinyatakan sah
This is to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan lulus ujian
has completed approved training and passed the assessment of

OPERATIONAL USE OF ECDIS TRAINING PROGRAMME Revalidation

yang dilaksanakan oleh : STIP Jakarta
which has held by

di : Jakarta
at : 25 May 2014 to 30 May 2014

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemennya, Peraturan : Chapter 8 Section A-21, A-42 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : Chapter 8 Section A-21, A-42 STCW 2010

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk Revalidasi
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 14 December 2018

As. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
As. Director General of Sea Transportation
Rakus Chandra Vajjala
Rakus Chandra Vajjala
Pengasas/Direktur Kepala

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

Capt. Mahmut Samanquntak, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 3 (tiga) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 3 (three) years commencing from the date of issuance

KEHUTERAN PERALAYAN REPUBLIK INDONESIA
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF THE REPUBLIC OF INDONESIA
DIRECTORATE GENERAL OF SEA TRANSPORTATION

BERTIFIKAT KETERAMPILAN
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Number Seri / Serial No.
CP3120526

Angka ini dinyatakan sah
This is to certify that

Nama : **HUSEN ONDRI**
Tempat dan tanggal lahir : **PITALAH, 04 September 1981**
Place and date of birth

Setelah menyelesaikan pelatihan dan lulus ujian
has completed approved training and passed the assessment of

ADVANCED TRAINING FOR CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS Revalidation

yang dilaksanakan oleh : STIP Jakarta
which has held by

di : Jakarta
at : 04 December 2014 to 04 December 2014

sesuai ketentuan STCW 1978 sesuai dengan amendemennya, Peraturan : Chapter 8, Section A-21 to A-27 STCW 2010
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation : Chapter 8, Section A-21 to A-27 STCW 2010

yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk Revalidasi
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration

Jakarta, 13 December 2018

As. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
As. Director General of Sea Transportation
Rakus Chandra Vajjala
Rakus Chandra Vajjala
Pengasas/Direktur Kepala

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

HUSEN ONDRI, M.M.

Sertifikat ini berlaku untuk 3 (tiga) tahun sejak tanggal diterbitkan
This Certificate is valid for 3 (three) years commencing from the date of issuance

Lampiran 11 : SERTIFICATE COC ANT 1

[illegible]

Lampiran 12 : Medical Check Up



GADING EKA MEDIKA
Kampus Gading Bukit Indah Blok 16, No. 21
Jl. Bukit Gading Raya Kelapa Gading, Bekasi, Jakarta Utara 14240
Telp: 021-29402674, Tel-Fax: 021-29402147, Email: gading_ekamedika@gujhsu.com




MEDICAL CERTIFICATE

SERTIFIKAT KESEHATAN

Certificate Number: 138 /MC.GEM/I/2023

DETAIL OF SEAFARER/EXAMINEE
DATA PELAUT / PESERTA

Name / Nama : **Mr. HUSEN ONDRI**

Place & Date of Birth / Tempat & Tgl. Lahir : **PITALAH/SEPTEMBER 04, 1981**

Gender / Jenis Kelamin : **MALE**

Nationality / Kebangsaan : **INDONESIA**

Passport No. / No. Paspor : **C 4535652**

Address / Alamat : **JL. SATRIA RAYA BLOK I NO.5 RT003/RW021 KEC. BEKASI SELATAN**

Job Position/Rank / Posisi / Pangkat / Jabatan : **MASTER**

Shipping Co. Agency / Perusahaan / Agensi : **PT. MCS INTERNASIONAL**



I have evaluated the above-named examinee according to the medical standar of
Saya telah mengevaluasi peserta yang disebutkan diatas sesuai dengan standar medis

☒ State Flag of / Bendera Negara : **PANAMA**

☐ Current ILO / WHO / Standar ILO / WHO

☒ Principal / Perusahaan : **PT. MCS INTERNASIONAL**



On the basis of the above examinee's personal declaration, my clinical examination and diagnostic test result recorded on the medical examination form, I hereby certify that the above examinee :
Berdasarkan riwayat pribadi yang diungkapkan diatas, pemeriksaan fisik dan hasil tes diagnostik yang tercatat pada formulir pemeriksaan medis, dengan ini saya menyatakan bahwa:

☒ Fit for look - out duty as a : **MASTER**

FIT FOR DUTY ON BOARD SHIP

CATEGORY OF MEDICAL FITNESS A

KATEGORI KESEHATAN

And the Examinee is not suffering from any medical conditions likely to be aggravated by service at sea or render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on the board.
Dan peserta tidak menderita suatu kondisi medis yang mungkin akan diperburuk oleh pelayanan di laut ataupun berpotensi membahayakan kesehatan orang lain di atas kapal

Place of Issue / Tempat pemeriksaan : **JAKARTA, INDONESIA**

Date of Issue / Tanggal pemeriksaan : **JANUARY 28, 2023**

Valid Until / Berlaku sampai dengan : **JANUARY 27, 2025**



Dr. ENRIKO KAVIEROJA TONJUA
General Practitioner / Dokter Umum

Note : This certificate does not cover diseases the vessel require special procedures and examination for they are listed such as bloodlessness, sickle cell disease, hepatitis, heart issue / Cardiac disorder, stroke, which need more extensive, specialized, etc. Other conditions which need MRI and also those which are contraindicated at the time of examination including all biological test and other which not cover by the mentioned standard.

Catatan : Sertifikat ini tidak mencakup penyakit yang memerlukan prosedur dan pemeriksaan khusus untuk terdeteksi seperti anemia, penyakit sel sabit, hepatitis, masalah jantung / gangguan kardiovaskular, stroke, yang memerlukan pemeriksaan yang lebih mendalam, spesialisasi, dll. Kondisi-kondisi lain yang memerlukan MRI dan juga mereka yang kontraindikasi di saat pemeriksaan, termasuk tes biologis dan lainnya yang tidak tercakup dalam standar yang disebutkan.

MEDICAL ASSESSMENT FORM

Section 1 - Applicant Report

t. Personal Detail

Name	Mr. HUSEN ONDRI				
Place / Date of Birth	PITALAH/SEPTMBER 04, 1981				
Address	JL. SATRIA RAYA BLOK 1 NO.5 RT001/RW021 KEC. BEKASI SELATAN				
Nationality	INDONESIA		Post Code	17144	
ID Number / Passport	3275050409810021		Phone / Mobile	081219796928	
Company	PT. MCS INTERNASIONAL		Position	MASTER	
Date of Examination	Day 30		Month	JANUARY	Year

II. Occupational History (Please give details of current and previous work history)

Company	No. Of Years	Job Title	Any Significant position or chemical exposure?
1. PT. MCSI	12.5 Years	MASTER	
2.			
3.			
4.			
5.			

III. Personal Health History

Did You Now, or have you ever had the following 7 (gross) sick box

[illegible]

If Yes, Please give details:



GADING EKA MEDIKA

Komplek Gading Rukh Indah Blok 16, No. 21

Jl. Sudir Gading Raya Kelapa Gading Ponoroi, Jakarta Utara 14240

Tel. 021-22400974, Tel/Fax 021-22462147, Email: gading_ekamedika@yahoo.com



Do You ?

- ☒ ☐ Engage in regular exercise 5 times/week
- ☐ ☒ Drink alcohol? If yes, average number of standard drink per week? -
- ☐ ☒ Smoke or have ever smoked, if yes, number of cigarettes (per day)? -
- ☐ ☒ Have an illness or injury not stated above? if yes, provide details? -

Section 2 - Applicant Report

IV. Family History

Is there any history of serious illness or disease in your immediate family, such as :

Yes No

☐ ☒ Heart disease

☒ ☐ Hypertensi

☐ ☒ Stroke vascular disease

☐ ☒ Diabetic

Yes No

☐ ☒ Asthma

☐ ☒ Epilepsi

☐ ☒ Tumor, sarcom

☐ ☒ Blood disorder

If Yes, Please give details : Hypertensi (father)

I hereby certify that the foregoing particulars are to the best of my knowledge and correct.

I authorize ENDRICO SANTOSA, M. BSc (Medical examiner) to release my information acquired from this examination

to my employees / prospective employees.

Mr. HUSEN ONDIRI
Signature

JAKARTA, INDONESIA
Date : JANUARY 28, 2023

Section 3 - Applicant Report

t. Physical examination

Height : 154 cm

Weight 66 kg

Body mass index: 125

Blood Pressure:

E²†

Additional rating if required

10%	9%
-----	----

199	88
-----	----

Pulse Rate

Pulse rhythm

Resting 25 k/m

Keywords:

Yes ☐ No ☐

General

Yes	No		Yes	No		Other Physical Test	
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Head & Neck			Thorax	Yes	No
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Sinus, Nose, throat.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Cox	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Skin
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mouth, teeth	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pulmo	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Varicose vein
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ears (general)			Abdomen	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Viscular
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Tympanic membrane	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Hepar	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Hernia
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Eye movement	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Lien	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Anus, rectum
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pupil	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Ren	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Genital Urinary system
		Extremities			Psychiatric		
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Reflex fisiologic	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Reflex patologis					

2. Vision Examination

Visual Acuity Uncorrected		Distance Vision Corrected		Close Vision Uncorrected		Corrected	
Right	6/6	Right	-	Right		Right	
Left	6/6	Left	-	Left		Left	
Both		Both		Both		Both	

Colour Vision

NORMAL COLOUR VISION

3. Hearing Examination

Whisper Test	Audiometry
Right	Right Normal
Left	Left Normal

4. Dental Examination

87654321	12345678
87654321	12345678

DMF - D5 M1 F4

Advice: PRO FILING--> 28 29 37 37 48



GADING EKA MEDIKA

Komplek Gading Bukit Indah Blok T6, No. 21
Jl. Bukit Gading Raya Kelapa Gading Permai, Jakarta Utara 14240
Tel. 021-2340074, tel./fax 021-2340147 E-mail: gading_ekamedika@yahoo.com



Section 4 - Applicant Report

E. Other Diagnostic Test

Thorax Foto : COR ET PULMO WITHIN NORMAL LIMIT

ECG : Normal EKG

Laboratory Finding : - Hematocrit : 50 %

Audiometry Test : Normal

Result of Medical Examination

- ☒ FIT
- ☐ FIT ON MEDICATION
- ☐ FIT WITH RESTRICTION
- ☐ UNFIT PERMANENTLY
- ☐ UNFIT TEMPORARILY

FIT FOR DUTY
ON BOARD SHIP

Advice : More drink fresh water

Jakarta, JANUARY 28, 2023


Examinig Physician:  Gaded



GADING EKA MEDIKA

Komplek Gading Bukit Indah Blok TA, No. 21
Jl. Bukit Gading Raya Kelapa Gading Permai, Jakarta Utara 14240
Tel. 021-29410074, Tel./Fax. 021-29442147 E-mail: gading_ekamedika@yahoo.com



CERTIFICATION DRUGS AND ALCOHOL TEST

NO : 185 /MC.LAB/I/2023
Company/Agency : **PT. MCS INTERNASIONAL**
Date : JANUARY 28, 2023

This is to certify that :

Name : **Mr. HUSEN ONDRI**
Rank : **MASTER**
Sex : **MALE**
Age : **41** Years Old



Was examined for the presence of the following drugs in the urine using the Competitive Immunoassay/Chromatographic Absorbent Method and was found :

1. Amphetamine	: Negative
2. Opiates/Morphine	: Negative
3. Phencyclidine	: Negative
4. Cocaine	: Negative
5. Marijuana/Cannabinoids	: Negative
6. Alcohol	: Negative

Note :
N/E : Not Examined

Jakarta, JANUARY 28, 2023

dr. ENRIKO XAVIERES, M. Biomed
Examining Physician



GADING EKA MEDIKA

Komplek Gading Sukit Inoh Blok TA, No. 21
Jl. Sukit Gading Raya Kelapa Gading Permai, Jakarta Utara 14240
Tel. 021-29420874, Tel./Fw. 021-23442147 Email: gading_ekamedika@yahoo.com



CHEST X-RAY RESULT REPORT

SHIPPING CO./AGENCY	: PT. MCS INTERNASIONAL	PENE NO.	: 113 /PENE/MCS/I/2023
FULL NAME	: Mr. HUSEN ONDI	CLIENT NO.	: 29.01.0118
AGE	: 41 Years Old	RAD. NO.	: 128
SEX	: MALE	DATE	: JANUARY 28, 2023
REFERENCE BY	: dr. ENDRICO XAVIERES, M. Bumed		

The Lung Field	No infiltrates in both field of the lung The hili are normal Bronchovascular marking is normal
The Cardiac	Normal
The Aortic Outlines	Normal
The Costophrenic Sinus	Sharp Angle
Dome of diaphragm	Normal
Skeletal Abnormality	Negative
Other Abnormality	NIL
Conclusion	COR ET PULMO WITHIN NORMAL LIMIT
Advice	-


dr. I Winda Mulya Y. Sr Rad
Radiologist



GADING EKA MEDIKA

Koridor Gading Bukit Indah Blok TA, No. 21
Jl. Bukit Gading Raya Kelapa Gading Permai, Jakarta Utara 14240
Telp. 021-29408874, Telp./Fax. 021-22442147 Email: gading_ekamedika@yahoo.com



ECG REPORT

SHIPPING CO./AGENCY : PT. MCS INTERNASIONAL
FULL NAME : Mr. HUSEN DNDRI
AGE : 41 Years Old
SEX : MALE
REFERENCE BY : dr. ENDRICO XAVIERES, M. Scireal

PEME. NO. : 118 /PEME/MCS/5/2023
MR. NO : 23.01.0118
ECG. LOG. NO. : 119
EKAM DATE : JANUARY 26, 2023

ECG INTERPRETATION :

Sinus Rhythm: 68 Beats / minute / regular
P Wave Normal, PR Interval Normal, Transitional Zone V3 - V4
QRS Axis Normal, QRS Interval Normal, QT Interval Normal
LVH (-), RVH (-), LBBB (-), RBBB (-)
ST Changes (-)

CONCLUSION / IMPRESSION :

Normal ECG





GADING EKA MEDIKA

Komplek Gading Bukit Indah Blok TA, No. 21
Jl. Bukit Gading Raya Kelapa Gading Pemas, Jakarta Utara 14140
Tel. 021-29432074, Tel./Fax. 021-22442147 E-mail: gading_ekamedika@yahoo.com



Audiometric Evaluation Report

Patient:

Nurwen Ombir
Male
41 Years 4 Months

Session Date : 5/28/2023 9:44:06 AM

Audiometry conducted by:

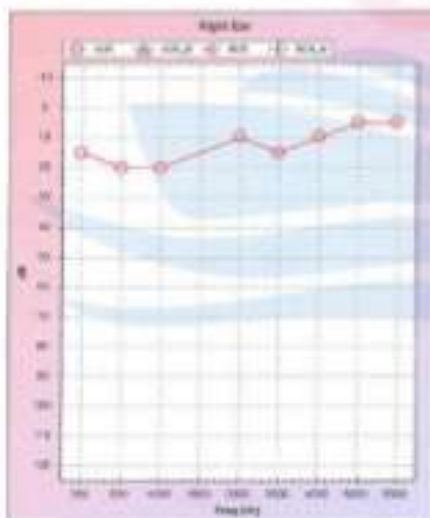
Ns. Arfi Nofri Legi, S.Kep
Klinik Gading Eka Medika
Rukan Gading Bukit Indah Blok TA-21

Comments:

WITHIN NORMAL LIMITS

Audiologist Signature

THORICO LUB OREES TURKICA
BPM 000 100 175 50015





GADING EKA MEDIKA

Komplek Gading Bukit Indah Blok TA, No. 21

Jl. Sudir Gading Raya Kelapa Gading Bekasi, Jakarta Utara 14240

Tel. 021-29408974, Tel./Fax. 021-23442147 E-mail : gading_ekamedika@yahoo.com



SHIPPING CO./AGENCY	: PT. SACS	No. Lab	: 185/LAB/PMCSU/23
FULL NAME	: MR. HUSEN ONDI	No. MR	: 23.01.0118
AGE	: 41 Years Old	Reference By	: Ester R Marunung, dr
SEX	: MALE	ANALYST	: AMU UTAM
COLLECTED DATE	: 28 JANUARI, 2023	REPORT DATE	: 28 JANUARI, 2023

LABORATORY TEST	RESULT	REFERENCES RANK	UNIT	REMARK
HEMATOLOGY				
Hemoglobin	14,8	13,0 - 16,0	g/dl	
Hematocrit	50*	39 - 48	%	
WBC	5.820	5.000 - 10.000	/µl	
DIFFCOUNT				
Basofil	0	0 - 1	%	
Eosinofil	1	1 - 3	%	
Neutrofil Batang	2	2 - 6	%	
Neutrofil Segmen	89	50 - 70	%	
Limfosit	20	20 - 40	%	
Monosit	2	2 - 8	%	
Platelet	241.000	150.000 - 400.000	/µl	
ESR	8	< 10	mm/jam	
BLOOD CHEMISTRY				
LIVER FUNCTION				
SGOT	35	< 35	U/L	
SGPT	38	< 40	U/L	
KIDNEY FUNCTION				
Ureum	29	8 - 20	mg/dl	
Creatinine	0,9	0,5 - 1,3	mg/dl	
Uric Acid	6,5	3,4 - 7,0	mg/dl	
DIABETES				
Fasting Blood Sugar	101	70 - 110	mg/dl	
Blood Sugar 2j pp	137	70 - 140	mg/dl	
FAT TEST				
Cholesterol	179	< 200	mg/dl	
Trigliserida	149	< 150	mg/dl	
IMMUNOSEROLOGY				
VDRL	Non Reactive	Non Reactive		
HbsAg	Negative	Negative		
HIV	Negative	Negative		



GADING EKA MEDIKA

Komplek Gading Bukit Indah Blok 7A, No. 21

Jl. Bukit Gading Raya Kelapa Gading Permai, Jakarta Utara 14340

Tel. 021-39400076, Tel./Fax. 021-23442147 E-mail: gading_ekamedika@yahoo.com



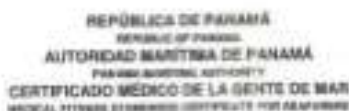
COMPLETE URINE

Specific Gravity	1.010	1.005 - 1.035	
Albumin	Negative	Negative	
Glucose	Negative	Negative	
Blood	Negative	Negative	
Bilirubin	Negative	Negative	mg/dl
Urobilinogen	Normal	Normal < 1.0	EU/dl
Protein	Negative	Negative	
Nitrit	Negative	Negative	
Leucocyte	Negative	Negative	/ul
PH	7.0	5.0 - 8.0	
Sediment			
Leucocyte	1-2	1-3	/ph
Erythrocyte	0-1	0-1	/ph
Epithel	Positive	Positive	/pk
Slinder	Negative	Negative	/pk
Crystal	Negative	Negative	/pk
Bacteri	Negative	Negative	

DRUGS AND ALCOHOL SALIVA TEST

Amphetamine	Negative	Negative	
Opiates/Morphine	Negative	Negative	
Phencyclidine	Negative	Negative	
Cocaine	Negative	Negative	
Marijuana/Cannabinoids	Negative	Negative	
Alcohol	0.00	Negative 0.00	NSAC
		Low 0.02 - 0.04	
		High 0.05 - Over	





Certificate No.: ALDH-2025-0723

Este artículo ha sido revisado en forma preliminar por los representantes de la academia de Ciencias (ICAE), IPN, universidades, y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT).

This contribution is made in accordance with the provisions of the regulations of the 1992 CFA Convention, as presented and last amended at 10 of the 1995, 2002, 2005, 2007, 2009, 2011 and 2013 CFA Conventions and may be used for non-profit purposes.

Apellido Surname	Nombre Given Name(s)	Estado / Municipio / Pto. de Registro / Registrar's Ofc.
ONORI	HUSON	CAGUAS
Fecha de Registro/Registration Date 04/28/2021	Nacionalidad (Nationality) Indonesiense	Sexo Sex Masculino
<p><input type="checkbox"/> Confirmación de que se encontraron los documentos de identidad en el lugar del examen?</p> <p>Confirmation that identification documents were checked at the point of examination.</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
<p><input type="checkbox"/> ¿La audición cumple con el estándar?</p> <p>Hearing meets standard?</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
<p><input type="checkbox"/> ¿La audición es satisfactoria en ambos?</p> <p>Unilateral hearing satisfactory?</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
<p><input type="checkbox"/> ¿La audición visual cumple con el estándar?</p> <p>Visual acuity meets standard?</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
<p><input type="checkbox"/> ¿La visión binocular cumple con el estándar?</p> <p>Binocular vision meets standard?</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
<p>Fecha de la última prueba de visión cromática (deficiencia)? Date of last color vision test</p>		2020-01-20
<p><input type="checkbox"/> ¿Apto para corrección de visión?</p> <p>Is he/she correctable?</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
<p><input type="checkbox"/> ¿Existen limitaciones o restricciones respecto de la audición? Si la respuesta es "sí", dar detalles de las limitaciones o restricciones.</p> <p>Conditions of limitations or losses?</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input checked="" type="checkbox"/></p>
<p><input type="checkbox"/> ¿Faltó el tiempo libre de cualquier procedimiento o prueba que pueda tener agotada por el período en el cual se dispusieron para el desempeño de las pruebas o por ser un candidato a cualquier tipo de examen o prueba?</p> <p>Is the examinee free from any medical condition that he/she experienced or is in the process of having or is in the process of having or is in the process of having or is in the process of having?</p>		<p>Yes <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/></p>
<p>Explain any special circumstances related to the test that you present on this form, if you are a candidate or a candidate who is not a candidate, your answers are in Spanish or in English.</p> <p>Explain any special circumstances related to the test that you present on this form, if you are a candidate or a candidate who is not a candidate, your answers are in Spanish or in English.</p>		
<p>I hereby certify that I have been informed about the content of this certificate and of the right to a review in accordance with the paragraph 6 of Article 4 ARS.</p>		
Date of Issue	2023-01-01	
Expiración / Validity	2023-01-01	
Name of the designated medical professional	Andrés Arce	

1. *Explain the importance of the following factors in the development of a business plan:*
 - a. Market research
 - b. Financial projections
 - c. Management team
 - d. Competitive analysis



Lampiran 13 : Prejoining Awak Kapal




PT MCS Internasional

Address: Gedung Sate Tower, 11th Floor, Jl. Jendral Sudirman No. 1, Jakarta 12920 Phone: 021-21535433 Fax: 021-21535433

Tgl : 14 November 2014

BRIEFING RECORD BEFORE JOINING VESSEL FOR MOL LNG CREW

DATE : 28 Feb 2023
 NAME OF EMPLOYEE : Husen Ondri
 RANK : Master
 SHIP'S NAME : Energy Universe
 SIGNATURE OF EMPLOYEE : 

No.	Description	Interviewer's Initial
1	Company's Safety & Quality Management System	
2	MOLNG Safety Management System	
3	Master's Responsibility and authority	
4	Duties and Responsibility of assigned rank	
5	Shipboard Committee & Meeting	
6	Discipline on Board (Behaviour), Drug Abuse & Alcohol policy	
7	Safety and Hazard Prevention	
8	Healthy life	
9	Evaluation System For Seafarers	
10	Term and Conditions of the working contract	
11	Travel Information and Embarking Procedures	
12	Diverse Attitude / Behavior (shipboard)	
13	Drug Abuse	
14	International & Local Customs / Quarantine Regulations	
15	Reading MOL LNG Operating Procedure Manual (OPM)	
16	Smoking Regulation onboard	
17	Onboard Health Check (BAG)	
18	Anti Corruption	
19	Others (Training, Medical Insurance etc.)	


Note : The above are to be checked off according to the rank of the person

Employee comment:

Well understood the above items

Manning Operation Manager

Date : _____

 Mitsui O.S.K. Lines	MOL LNG Transport Co. Ltd.		
	Forma on Shore		ID No. SFT1029
	Pre-Boarding Briefing Report (At Manning Office)		Rev.01 (Dec. 2019)
	Towing: As Req'd	Report: Any mode	Retention: 1 years (Ship & Shore)
Name	Vessel / Flag	Rank	
Husen Ondri	Energy Universe/Panama	Master	
Briefing Date	Embarkation Date (Plan)	Embarkation Place (Plan)	
28 Feb 2023	10 March 2023	Europe Port	

Pre-boarding briefing report

The following items/topics were discussed during the briefing.

1. MOL LNG Safety Management System (by using SHIPNET)
2. Company's Safety & Quality Management System (by using SHIPNET) including Duties and responsibility of assigned rank.
3. Implementation of the Safety & Quality Management System (by using SHIPNET)
4. MOL Rank STEP/Required proficiencies. (for Officer/Engineer only)
5. Evaluation system and Promotion requirement of MOLING
6. Vessel's Emergency Organization, Notification & Training Requirement (SIRE inspection)
7. Shipboard Committee & Meeting
8. Terms & Condition of the Contract (Assignment, Wage, Accounting)
9. Travel information and embarking procedures, Terminal Rules & Regulations
10. Healthy Tips, Safety Hazard Precaution
11. Working clothes and safety shoes arrangement
12. Psychological grounding in a mixed crew communications
13. Discipline on board
14. Alcohol Policy (Signed "Agreement of Drug and Alcohol Policy (ANNEX2)" to be handed to Master upon on-board)

Remarks	Seafarers
Noted	Name / Husen Ondri (Signature, Date) 28/02/2023
Remarks	Manning agent (On behalf of Employer) Rank / Name / (Signature, Date)

MOL Mitsui O.S.K. Lines	MOL LNG Transport Co. Ltd.		
	Forms on Shore		ID No. ST1028
	Pre-Boarding Briefing Report (At Manning Office)		Rev.01 (Dec. 2012)
	Taking At: (City)	Report At: (City)	Validity: 1 year (Ship & Shore)
Name	Vessel / Flag	Rank	
Husen Ondri	Energy Universe/Panama	Master	
Briefing Date	Embarkation Date (Plan)	Embarkation Place (Plan)	
28 Feb 2023	10 March 2023	Europe Port	

Statement letter

I, Do hereby solemnly and sincerely declare that,

1. I well understand and shall observe the on-board discipline regulation stipulated on the Operation Procedure Manual (ID No.0102 Section-2, Discipline, with All ANNEX) of MOL LNG TRANSPORT CO., LTD.
2. I have no child pornography or illegal pornography in any electronic media devices (electronic media devices or in any format) or in any format, which I will bring to the ship.
3. I shall never possess such illegal pornography photo or movie during on board by downloading from any WEBSITE through internet device or getting from shop on shore.
4. I agree to Manning Agency's random checking of my private materials (PC and properties of abovementioned electronic devices) during pre-boarding briefing.
5. I shall cooperate with Master's random checking on board for my private materials (PC and properties of abovementioned electronic devices).
6. I agree to attend to unannounced/periodically Drug and Alcohol test on board without any objection.

Remarks	Seafarers
Noted	Name / Husen Ondri
	 28/02/2023
	(Signature, Date)
Remarks	Manning agent
	(On behalf of Employer)
	Rank /
	Name /
	(Signature, Date)



PT MCS Internasional

General Building No. 1111, Kuningan Street No. 1111, Jakarta 12001 Phone: (62) 21 526 4334 (Home) Fax: (62) 21 526 4335

Tgl : 19 December 2018

STATEMENT LETTER OF ONBOARD SMOKING REGULATION
SURAT PERNYATAAN PERATURAN MEROKOK DI ATAS KAPAL

I, who undersigned, state that:

Saya yang bertandatangan dibawah ini menyatakan bahwa:

Name : Husen Ondri
Nama

Ship's Name : Energy Universe
Nama Kapal

Passport No : C4535652
No. Paspor

Rank : Master
Jabatan

Hereby declare that, I will follow smoking regulation which has been established by company that it is very prohibition to do at own cabin. Smoking area is only permitted on designated place which is decided by company.

I understand and will comply with this regulation concerning smoking rules.

(Menyatakan bahwa, saya akan mematuhi peraturan tentang merokok sesuai ketentuan perusahaan bahwa merokok di dalam kamar pribadi (cabin) adalah hal yang sangat dilarang. Merokok di atas kapal hanya diijinkan di tempat yang sudah ditentukan oleh perusahaan. Saya telah memahami isi kebijakan tersebut dan akan mematuhi semua peraturan tentang peraturan ini).

If in the future case while I am on board and possession of smoking against the agreement stated, I will bear all the sanctions which specified by company and all parties concern including bear all repatriation and replacement expenses (embarkation and disembarkation crew expenses).

(Jika dikemudian hari selama saya di atas kapal dan kedapatan merokok di luar peraturan yang bertentangan dengan perjanjian tersebut, saya akan menanggung semua sanksi yang ditentukan oleh perusahaan dan semua pihak yang terkait termasuk menanggung semua penggantian biaya [dan biaya naik turun crew]).

Jakarta, 28 February 2023

The undersigned
(Yang membuat pernyataan)

Witnessed by:
(Yang menyaksikan)


Name: Husen Ondri

Operation Manager



PT MCS Internasional

Grand Building 8th Floor, J.R. Masman Building 5-7 dan 8-8 Jakarta 12865 Phone: (62-21) 828 4333 (Home) Fax: (62-21) 828 4333

Tgl : 14 November 2014

STATEMENT LETTER OF DISCIPLINE
SURAT PERNYATAAN DISIPLIN

I, who undersigned, state that:

Saya yang bertandatangan dibawah ini menyatakan bahwa:

Name : Husen Ondri
Nama

Ship's Name : Energy Universe
Nama Kapal

Passport No. : C4535652
No. Paspor

Rank : Master
Jabatan

will not perform actions either jointly or individually to hold a strike or boycott of routine works, deny the superior instructions and other terms which have related with.

(Tidak akan melakukan tindakan baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri untuk melakukan pemogokan atau melakukan boikot untuk tidak bekerja, melawan perintah atasan dan semua yang berhubungan dengan hal disebutkan sebelumnya).

In the event that I break the above mentioned statement, therefore I shall be fully responsible for any actions or punishments given by the company.

(Apabila saya melanggar pernyataan, maka saya akan bertanggung jawab penuh atas segala keputusan atau hukuman yang diberikan oleh perusahaan).

I will take responsible for any expenses spending for repatriation of above stated crew actions.

(Saya akan bertanggungjawab terhadap semua biaya yang dikeluarkan dalam proses pengiriman kru dikarenakan tindakan-tindakan yang tersebut diatas).

I agree and sign this statement without pressure from any parties and it is made with fully responsible.

(Saya menyetujui dan menandatangani perjanjian ini tanpa adanya tekanan dari pihak manapun dan dibuat dengan penuh tanggungjawab).

Jakarta, 28 Feb 2023

The undersigned
(Yang membuat pernyataan)

Name: Husen Ondri

Witnessed by:
(Yang menyaksikan)

Operation Manager



PT MCS Internasional

Jawa Building 5th Floor J.M. Pasunda Baru Baru N.1.1 Blok S-2 Jakarta 12560 Phone: 021-528-4325 (during) Fax: 021-5334495

Tgl: 14 November 2014

**STATEMENT LETTER OF CHILD PORNOGRAPHY
SURAT PERNYATAAN PORNOGRAFI ANAK**

I, who undersigned, state that;

Saya yang bertandatangan dibawah ini menyatakan bahwa;

Name : Husen Ondri
Nama

Ship's Name : Energy Universe
Nama Kapal

Passport No : C4535652
No. Paspor

Rank : Master
Jabatan

Hereby declare that, have done an examination of personal computers that will be brought to the vessel, and found to contain no pornographic item, and I will be comply with all laws or regulations concerning prohibited goods or customs rules.

(Menyatakan bahwa, telah melakukan pemeriksaan komputer pribadi yang akan dibawa ke kapal, dan tidak ditemukan hal-hal yang mengandung pornografi, dan saya akan mematuhi semua undang-undang atau peraturan tentang barang terlarang atau bea cukai).

If in the future case while I am on board and possession of Child pornography (including electronic media such as computers CDs and memory chips) and violate laws or regulations concerning prohibited goods or customs rule, I will bear all the sanctions which specified by company and all parties concern including bear all repatriation and replacement expenses (embarcation and disembarkation crew expenses).

(Jika dikemudian hari selama saya diatas kapal dan kedatangan memiliki mater-materi pornografi dibawah umur (termasuk media elektronik seperti komputer CD dan chip memori) dan melanggar hukum atau peraturan mengenai barang-barang yang dilarang atau aturan kepabeanan, saya akan menanggung semua sanksi yang ditentukan oleh perusahaan dan semua pihak yang terkait termasuk menanggung semua penggantian biaya (dan biaya naik turun crew)).

Jakarta, 28 Feb 2023

The undersigned
(Yang membuat pernyataan)

Witnessed by:
(Yang menyaksikan)

Name: Husen Ondri

Operation Manager



PT MCS Internasional

Grand Building 8th Floor, H.R. Rasuna Said Bldg No. 11, Blok A-8, Jakarta 10002 Phone: (62) 21 835 4000 (mobile) Fax: (62) 21 8350449

Tgl : 14 November 2014

**STATEMENT LETTER OF DRUG AND ALCOHOL POLICY
SURAT PERNYATAAN KEBIJAKAN PENGGUNAAN OBAT-OBATAN -
TERLARANG DAN ALKOHOL**

I, who undersigned, state that;

Saya yang bertandatangan dibawah ini menyatakan bahwa:

Name : Husen Ondri
Nama

Ship's Name : Energy Universe
Nama Kapal

Passport No : C4535652
No. Paspor

Rank : Master
Jabatan

Hereby declare that, before joining on-board I have read the Agreement of Drug and Alcohol Policy as per attachment provided. I understand with the content and will comply with all law or regulations concerning drug and alcohol rules.

(Menyatakan bahwa, telah membaca perjanjian kebijakan penggunaan obat-obatan terlarang dan alkohol seperti terlampir. Saya telah memahami isi kebijakan tersebut dan akan mematuhi semua peraturan tentang obat-obatan terlarang dan alkohol).

If in the future case while I am on board and possession of drug and alcohol abuse against the agreement stated, I will bear all the sanctions which specified by company and all parties concern including bear all repatriation and replacement expenses (embarkation and disembarkation crew expenses).

(Jika dikemudian hari selama saya diatas kapal dan kedapatan dalam penyalahgunaan obat-obatan terlarang dan alkohol yang bertentangan dengan perjanjian tersebut, saya akan menanggung semua sanksi yang ditentukan oleh perusahaan dan semua pihak yang terkait termasuk menanggung semua penggantian biaya [dan biaya nak turun crew]).

Jakarta, 28 Feb 2023

The undersigned
(Yang membuat pernyataan)

Witnessed by:
(Yang menyaksikan)

Name: Husen Ondri

Operation Manager

MOL Mitsui O.S.K. Lines	MOL LNG Transport Co. Ltd.	
	Operation Procedure Manual (OPM) on Board	ID No.0102
	Discipline	Rev.03 (2009 Jun. 2013)
	ANNEX 2 - Agreement of Drug and Alcohol Policy	Approved by DPA

Drug and Alcohol Policy is based on the self defence of the individual officer and rating serving on board the managing ship, the company and the industry. Non-compliance of this policy can have serious implications on, not just for the individual concerned, but also potentially for the well-being of everyone on board. In addition, the Company's reputation and business interests can be seriously affected by the implication of any incidents of the abuse of drug or alcohol, or can have the adverse effect on ship's personnel if it is witnessed by any shore-based authorities, customers and the general public. It is the responsibility of each individual on board the ship to ensure that his/her performance is not impaired by the effect of alcohol or drugs and if so happens, it is the responsibility of each person to ensure that the abused person is relieved of his/her duties followed by the appropriate action. Crew member should fully be aware of the liabilities of the serious penalty that he/she may be subject to as a result of the alcohol abuse, and realize that they may be instantly dismissed from the ship/company for the same reason.

1 Alcohol Policy

Alcohol abuse can severely compromise a person's ability to carry out their work duties and lead to significant social problems on board. Recognizing the seriousness of these issues, the Company has established a clear "Alcohol Policy" aimed at encouraging safe and effective ship operation. This policy is equally applicable during coastal navigation and port stay, including shore leave in port even the period of off duty. This Alcohol Policy is equally applicable to all crewmembers, cadets, supernumeraries such as Superintendents, engineering service personnel, maintenance crew engaged in work on board.

1.1 Maximum Permissible Blood Alcohol Content And Abstinence Periods

To keep an individual's Blood Alcohol Content (BAC) to less than 0.02% (30mg/100ml) (equivalent to Expiration Alcohol Content (EAC) to less than 0.10mg/L) at any time.

Note:

Relationship between expiration alcohol level and blood alcohol level is $EAC (mg/L) = 5 \times BAC (\%)$

The consumption of alcohol is strictly prohibited within 4 hours prior to scheduled duty or work period.

Above rules are in line with the maximum limit imposed by the Ministry of Land, Infrastructure and Transport in Japan for Japan Seaman's Law.

Compliance of this policy on board can be verified by the Master by taking sufficient number of alcohol test includes periodical, random, un-announced and cause test. The Master can carry out an alcohol check on any crew member without prior notice at any times.

MOL Mitsui O.S.K. Lines	MOL LNG Transport Co., Ltd.	
	Operation Procedure Manual (OPM) on Board	ID No.0102
	Discipline	Rev.05 (2005 Jan. 2019)
	ANNEX 2 Agreement of Drug and Alcohol Policy	Approved by OPA

Compliance with all the above rules will always ensures a BAC of Zero at any scheduled work.

1.2 Allowable Alcohol Consumption And Control

Allowable alcohol intake (consumption volume (ml) x alcohol level (%)) shall be managed as 17.6ml or less to comply with 0.03%BAC policy. Alcohol with an Alcohol content of more than 20% is prohibited on board. For conversion to consumption on the assumption that 70kg weight person intake within about 15minutes, the table in Annex 4 gives an easy reference for allowance.

To control and monitor the consumption on board by the Master, purchases of alcohol from shore on behalf of another shipmate is strictly prohibited.

To control and monitor the consumption on board by the Master, direct purchase of alcohol on shore from external sources (liquor shops, retail shops, or any other source other than ship supply) is prohibited.

All crew members are prohibited to consume alcohol when going ashore as part of shore leave because alcohol consumption is uncontrollable during shore leave.

In port, all types of alcohol shall be kept in the bond store and strictly managed by the Master, except that allowed for private consumption, which is again subject to verifying the concerned local regulation (As some country regulations may not allow this arrangement even). Only authorized personnel shall be given access to the bond store under the Master's permission.

If a manning agent or manager (including terminal regulations for on-off sign, if any) has its own alcohol consumption policy, the crew members shall comply with it, unless the criteria breaches the Company's consumption policy, in which case the Company's consumption policy should be adhered to.


1.2 General Precautions

Crew member shall understand that higher BAC level than allowable limit seriously impairs his ability to perform his duties, his reliability, and his self control.

Crew member must never consume any alcohol whilst on watch or on duty.

Crew member shall not coerce another crew member to drink alcohol.

It is the responsibility of crew member to ensure that his performance is not impaired by the consumption

 Mitsui O.S.K. Lines	MOL LNG Transport Co. Ltd.	
	Operation Procedure Manual (OPM) on Board	ID No.0102
	Discipline	Rev 04 (2016 Jan. 2016)
	ANNEX 2 Agreement of Drug and Alcohol Policy	Approved by TPA

of alcohol, even when off duty, since they may be called at any times in case unexpected circumstances occur on board.

It is the responsibility of each crew member in authority to ensure that any crew member whose performance is impaired is relieved of his duties.

Crew member shall strictly adhere to local regulation and terminal rule regarding the Drug and Alcohol Policy.

Crew members are not allowed to give & take alcohol internally from each others' personal stock for consumption. Also, no request should be made to the crew member to bring any drugs/medicines (without prescription by authorized doctor) onboard.

2 Prohibition of Drug Abuse on Board Policy

The misuse of legitimate drugs, or the use, possession, distribution, or sale of illicit or un-prescribed controlled drugs, such as, but not limited to, Marijuana, Cocaine, Opium, Phencyclidine (PCP) or Amphetamines by the crew on board or ashore is prohibited.

This Drug Policy is equally applicable to all crewmembers, cadets, supernumeraries such as Superintendents, engineering service personnel, maintenance crew engaged etc. to work on board.

Should any actions described above be found to take place, the Crew member will be instantly dismissed from the Company.

Signature



Name: Husen Ondri

Tgl. 15 Desember 2012



PT MCS International

Perusahaan yang bergerak di bidang jasa konsultasi manajemen, pemasaran, dan teknologi informasi. Alamat: Jl. Raya Bogor No. 100, Jakarta Barat 12130.

SURAT PERNYATAAN TANGGUNGAN KELUARGA

TAHUN : 2023

Yang beranda tangan dibawah ini, Saya :

Name : Husen Ondri
Alamat kerabat : Bukit Cimanggu City, Cluster Hill Park View
Blok EE7/15, Bogor Jawa Barat
Jabatan : Master

Dengan ini menyatakan bahwa keluarga yang kami tanggung adalah :

No.	Nama	Tanggal Lahir	Hubungan Keluarga
1.	<u>Ira Emilia</u>	<u>24 Agustus 1986</u>	<u>Istri</u>
2.	<u>Aiko Zarraisha Ondri</u>	<u>09 May 2012</u>	<u>Anak</u>
3.	<u>Jabraan Safaraz Ondri</u>	<u>01 Jun 2016</u>	<u>Anak</u>
4.	<u>Kayesa Ashalina Ondri</u>	<u>09 April 2020</u>	<u>Anak</u>
5.	<u>Kaureen Clemira Ondri</u>	<u>04 Oct 2021</u>	<u>Anak</u>
6.			

Demikian surat pernyataan ini kami buat dengan sebenarnya dan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Jakarta, 28 Feb 2023

Yang membuat pernyataan,

(Husen Ondri)

Nota :

Yang dapat ditanggung adalah keluarga garis lurus vertikal (sahabat)
Misi : Istri, Anak.
Bagi yang belum menikah dapat dikosongkan keluarga yang bertanggung



PT MCB Internasional

PT MCB Internasional Tbk. adalah PT Terbuka yang didirikan berdasarkan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas dan telah terdaftar di PT Kustodian Sentral Efek Indonesia (KSEI).

Tgl : 5 Desember 2012

KUASA MENINGGALKAN DELEGASI
Untuk Kapal MOL (dalam US\$)

Tanggal : 28 February 2023
Nama Kapal : Energy Universe

I. YANG MEMBERI KUASA

Nama : Husen Ondri
Jabatan : Master
Gaji Perbulan :
- Gaji Pokok (GP) US\$ _____ (a)
- Lembur Tetap (LT) US\$ _____ (b)
- Tunjangan MOL US\$ _____
- S/S Bonus _____ dan US\$ _____
TOTAL Gaji US\$ _____

II. PEMBAGIAN

II.1. Terima di kapal :
- Sekitar 30% (Dua puluh %)-dari (a) + (b) US\$ _____
Total terima di kapal US\$ _____

II.2. Melalui Delegasi
- Sekitar 70% ((a) + (b)) + Tunj. MOL + S/S Bonus US\$ _____

Delegasi dibagi dalam :

1. Nama : Husen Ondri US\$ _____
Rekening keluarga : _____
Dikirim via Bank Cabang : BNI 46
Alamat lengkap Bank : Gambir, Jakarta Pusat
Nomer Rekening : 0219680704
2. Nama : _____ US\$ _____
Rekening keluarga : _____
Dikirim via Bank Cabang : _____
Alamat lengkap Bank : _____
Nomer Rekening : _____

Yang membuat surat,

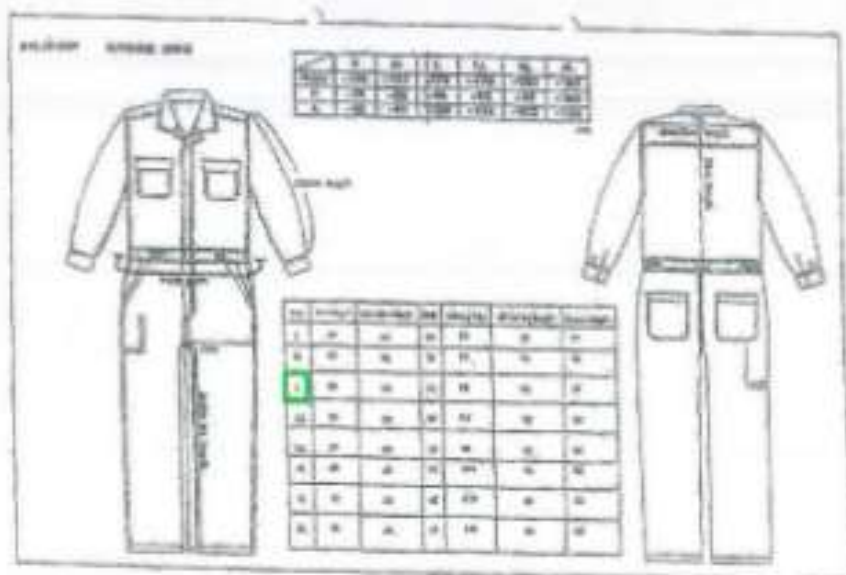
Nama : Husen Ondri

Actual Size : A4

Catatan:

1. Delegasi dikirim sejak bulan Maret
2. Sisa gaji akan dikirim di Delegasi berikutnya

MCSI-F-CR-12-Rev.00



Nama : Husen Ondri
 Vessel : Energy Universe
 Jabatan : Master
 No. Sepatu : 41
 Tanda Tangan :