PEREKRUTAN CREW KAPAL TANKER DALAM ERA NEW NORMAL DI PT. AMAS SAMUDRA JAYA

Ratna Kurnia Dewi,^{1*} Atria Maharani²

^{1,2}Program studi Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni
Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendan Dhuwur, Semarang.

*Email: rkdewipip@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk memahami proses dan masalah yang terjadi dalam proses perekrutan crew awak kapal dalam era new normal di PT. Amas Samudra Jaya. Metode pengumpulan data yang digunakan oleh penulis adalah melalui data primer dan sekunder yang diperoleh melalui wawancara dan pengamatan (observasi) di lingkungan perusahaan. Dari hasil pembahasan diperoleh bahwa : 1) Perekrutan crew awak kapal tanker di PT. Amas Samudra Jaya, 2) Permasalahan yang dihadapi PT. Amas Samudra Jaya dalam menangani perekrutan crew kapal tanker dalam era new normal, 3) Upaya penyelesaian masalah yang dihadapi PT. Amas Samudra Jaya dalam menangani perekrutan crew kapal tanker. Adapun kesimpulan yang didapat dari perekrutan crew kapal tanker ini adalah bahwa perekrutan crew awak kapal sudah berjalan dengan optimal. Namun ada beberapa kendala yang menghambat proses rekrutmen maka untuk meminimalisir terjadinya kendala maka diperlukan koordinasi antara pelaut dan perusahaan.

Kata kunci : Awak Kapal, Crew, Rekrutmen, Tanker

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu Negara Maritim di dunia yang terkenal dan memiliki keunggulan dalam bidang pelayaran. Maka jangan heran bila nenek moyang kita dijuluki sebagai pelaut-pelaut yang tangguh dan dominan di laut. Dimana-mana kita dapat dengan mudah menemukan laut, bahkan sejak nenek moyang kita, pelaut adalah sebuah pekerjaan yang mulia. Di lingkungan masyarakat internasional, Indonesia sudah tidak asing lagi dengan kata laut/sea. Mengingat luas wilayah Indonesia yang sekitar 7.7 juta kilometer persegi itu ternyata terdiri atas 75 persen teritorial laut. Luas teritorial laut tersebut terdiri atas 2.8 juta km perairan nusantara, 0.3 juta km persegi adalah laut teritorial dan 2.7 juta km persegi sebagai Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Perusahaan pelayaran yang merupakan industri global memerlukan suatu regulasi internasional yang dapat menjadi standar global untuk digunakan oleh semua pihak yang terlibat dalam kegiatan pelayaran, seperti MLC 2006 yang menetapkan persyaratan yang mencakup semua aspek kondisi kerja untuk para pelaut karena setiap perusahaan

menerapkan sistem dan standar rekrutmen crew yang berbeda-beda. Sebagai perumpamaan ada perusahaan yang khusus bergerak dengan hanya mengoperasikan kapal jenis *bulkcarier*, *container*, maupun bunker saja, namun ada juga yang mempunyai kapal bermacam-macam jenisnya. Ini merupakan tugas khusus dari badan yang terbentuk dibawah perusahaan pelayaran yang disebut sebagai "Crewing Agency". PT. Amas Samudra Jaya yang bergerak dalam keagenan awak kapal yang berperan penting dalam perekrutan pelaut yang berlaku internasional serta mengadakan kerjasama dengan perusahaan pelayaran internasional, salah satunya adalah Doorae Shipping, Seongho Shipping dan Daelim Shipping yang beroperasi di Korea, Jepang, Eropa dan Amerika. Dalam menempatkan pelaut di atas kapal, diperlukan kemampuan dan pengalaman yang cukup, serta sertifikat yang mendukung yang dimiliki pelaut sendiri, proses perekrutan akan bisa terjadi apabila kriteria yang diminta oleh *principal* sudah sesuai dengan pelautnya. Dengan demikian peneliti membangun hipotesis akan adanya perekrutan *crew* kapal dalam era new normal saat ini.

LANDASAN TEORI

SDM (Sumber Daya Manusia)

Menurut Gusti (2016 : 3) Sumber Daya Manusia adalah faktor sentral utama dalam suatu organisasi apapun bentuknya serta tujuannya, organisasi dibuat berdasarkan visi untuk kepentingan manusia dan dalam pelaksanaannya misi tersebut dikelola oleh manusia. Jadi manusia merupakan faktor strategis dalam semua kegiatan organisasi.

Menurut Eddy (2016 : 3) Sumber Daya Manusia adalah satu-satunya sumber daya yang memiliki akal, perasaan, keinginan, pengetahuan, dorongan, daya dan karya (rasio, rasa dan karsa).

Dengan berpegang definisi tersebut, kita dapat memahami bahwa Sumber Daya Manusia harus diartikan sebagai sumber kekuatan yang berasal dari manusia yang dapat didayagunakan oleh organisasi guna untuk mencapai tujuan tertentu.

Rekrutmen

Menurut Henry (1997 : 212) Rekrutmen adalah serangkaian aktivitas mencari dan memikat pelamar kerja dengan motivasi, kemampuan, keahlian, dan pengetahuan yang diperlukan guna menutupi kekurangan yang diidentifikasi dalam perencanaan kepegawaian.

Menurut Hengky (2005 : 1) Rekrutmen adalah salah satu proses dalam administrasi personalia (*Personnel Administration*) pada departemen *Human Resource Development* (HRD) yang mendukung pengambilan keputusan dalam menentukan sumber daya manusia yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan ketenaga kerjaan.

Dari beberapa uraian diatas bisa disimpulkan bahwa perekrutan adalah suatu kebutuhan khusus dalam setiap perusahaan dengan cara memikat, mengiklankan, mencari sumber daya manusia guna memenuhi kebutuhan ketenaga kerjaan dalam suatu organisasi.

Nahkoda Dan Awak Kapal

Menurut Undang-Undang No. 17 (2008 : 1) Nahkoda adalah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung

jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Menurut Undang-Undang No. 17 (2008 : 1) 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 sijiil.

Kapal

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 (1 : 38) kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energy lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Menurut Fakhrurozz (2017 : 43) kapal adalah benda terapung yang digunakan untuk sarana pengangkut diatas air. Besar kecilnya kapal dinyatakan dalam ukuran memanjang, membujur, melebar, melintang, tegak, dalam ukuran isi maupun berat. Guna dari ukuran-ukuran ini untuk mengetahui besar kecilnya sebuah kapal, daya angkut kapal dan besarnya bea yang akan dikeluarkan.

Dari beberapa uraian tersebut, kapal adalah suatu benda yang terapung yang digunakan untuk mengangkut barang/muatan di atas air yang digerakkan dengan mesin, angin dan tenaga mekanik, tarik dan tunda. Ada beberapa jenis-jenis kapal menurut sifat dan muatannya :

1. Kapal Tanker yaitu kapal yang didesain untuk mengangkut barang dalam bentuk cairan seperti bahan bakar, aspal, minyak, bahan kimia dan gas alam cair dalam jumlah banyak.
2. Kapal *Container* adalah sebuah kapal yang didesain untuk mengangkut barang dalam bentuk peti kemas dengan jumlah tertentu dari satu tempat ke tempat lain, *container* adalah sebuah peti kemas yang berbentuk box yang berfungsi sebagai wadah penyimpanan barang muatan yang nantinya akan muat di atas kapal.
3. Kapal Roro adalah kapalyang didesain untuk memuat kendaraan darat seperti mobil, motor, traktor dan masih banyak lagi.

4. Kapal *Bulk Carrier* atau kargo curah adalah kapal yang didesain khusus untuk mengangkut muatan curah seperti batu bara bijian, pasir, kayu, bijih besi dan semen.

METODE

Dalam pengumpulan data penulis menggunakan beberapa metode kualitatif dengan : 1) Observasi atau pengamatan, yaitu dengan mengamati dan mencatat secara langsung kejadian-kejadian yang berada dilapangan, 2) Wawancara yaitu suatu percakapan yang diarahkan pada suatu masalah tertentu dan merupakan proses tanya jawab lisan yang dilakukan oleh dua orang atau lebih, 3) Studi Pustaka yaitu data diperoleh dari buku referensi atau jurnal ilmiah lain yang terkait dengan judul.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perekrutan crew kapal tanker di PT. Amas Samudra Jaya

Dalam pengelompokkan bagian jabatan yang biasa digunakan untuk proses perekrutan di PT. Amas Samudra Jaya yaitu :

1. *Deck* terdiri dari :
 - a) *Chief Officer* atau yang biasa disebut Mualim 1
 - b) *2nd officer* atau yang biasa disebut Mualim 2
 - c) *3rd Officer* atau yang biasa disebut Mualim 3
2. *Engineer* terdiri dari :
 - a) *1st Engineer* atau biasa disebut Masinis 1
 - b) *2nd Engineer* atau biasa disebut Masinis 2
 - c) *3rd Engineer* atau biasa disebut Masinis 3
 - d) *Oiler* atau yang biasa disebut Juru Minyak
Untuk mempermudah dalam memahami alur perekrutan, disini dibagi dalam beberapa tahapan yaitu:
 1. Tahap I
Kualifikasi bagian *Deck Officer*
 1. Memiliki ijazah minimal ANT III2
 2. *Endorsement*

3. Sertifikat keahlian pelaut yang harus dimiliki
 - a. BST (*Basic Safety Training*)
 - b. MFA (*Medical First Aid*)
 - c. AFF (*Advanced Fire Fighting*)
 - d. MC (*Medical Care On Board Ship*)
 - e. SSO (*Ship Security Officer*)
 - f. RADAR (*Radar Simulator*)
 - g. GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*)
 - h. SCRIB (*Proficiency In Survival Craft and Rescue Boats*)
 - i. ARPA (*Arpa Simulator*)
 - j. GOC (*General Operation Certificate*)
3. Memiliki Sertifikat *Medical Check Up*, minimal berlaku 3 bulan
4. *Passport* yang berlaku minimal 12 bulan
5. *Seaman book* yang berlaku minimal 12 bulan
6. Mampu berkomunikasi dengan Bahasa Inggris
7. Foto copy KTP (Kartu Tanda Penduduk)
8. Foto terbaru (3x4 background biru dan merah)
Kualifikasi bagian *Engine*
 1. Memiliki ijazah minimal ANT III
 2. *Endorsement*
 3. Sertifikat keahlian pelaut yang harus dimiliki
 - a. BST (*Basic Safety Training*)
 - b. SCRIB (*Proficiency In Survival Craft and Rescue Boats*)
 - c. MFA (*Medical First Aid*)
 - d. SSO (*Ship Security Officer*)
 - e. MC (*Medical Care On Board Ship*)
 - f. AFF (*Advanced Fire Fighting*)
 - g. ERM (*Engine Resource Management*)
 4. Memiliki Sertifikat *Medical Check Up*, minimal berlaku 3 bulan
 5. *Passport* yang berlaku minimal 12 bulan

6. *Seaman book* yang berlaku minimal 12 bulan
7. Mampu berkomunikasi dengan Bahasa Inggris
8. Foto copy KTP (Kartu Tanda Penduduk)
9. Foto terbaru (3x4 background biru dan merah)

Kualifikasi bagian *AB & Oiler*

1. Memiliki ijazah ANT D/ATT D
2. Mampu berbahasa Inggris
3. Sertifikat keahlian pelaut yang harus dimiliki :
 - a. BST (*Basic Safety Training*)
 - b. SCRIB (*Proficiency In Survival Craft and Rescue Boats*)
 - c. AFF (*Advanced Fire Fighting*)
 - d. MFA (*Medical First Aid*)
 - e. MC (*Medical Care On Board Ship*)
 - f. SAT (*Security Awareness Training*)
4. Memiliki Sertifikat *Medical Check Up*, minimal berlaku 3 bulan
5. *Passport* yang berlaku minimal 12 bulan
6. *Seaman book* yang berlaku minimal 12 bulan
7. Foto copy KTP (Kartu Tanda Penduduk)
8. Foto terbaru (3x4 background biru dan merah)

2. Tahap II

Pelamar yang datang akan diterima oleh *receptionist* dan akan mengisi buku tamu selanjutnya diteruskan ke bagian *crewing coordinator*. Pada bagian *crewing coordinator* akan dicek seluruh kelengkapan dokumen, semua harus sesuai kualifikasi yang diberikan *principal*. Apabila tidak memenuhi klasifikasi maka proses pengajuan pelamar atau pelaut akan ditolak. Berikut beberapa hal yang menyebabkan tidak lolosnya kualifikasi :

1. Adanya pemalsuan dokumen yang dilakukan oleh pelamar atau pelaut sendiri.
 2. Dokumen yang dimiliki sudah kadaluwarsa atau sudah habis masa berlakunya.
 3. Kurangnya masa berlayar dan tidak lulus *interview* dengan *crewing coordinator*
- ## 3. Tahap III
- Di tahap ini, *crewing coordinator* akan memeriksa ulang keaslian dokumen pelamar atau pelaut, guna melengkapi *CV form principal*. Apabila dalam proses pembuatan *CV form principal* ditemukan kegagalan pada pengalaman yang tidak sesuai dengan *seaman book*, maka pelamar akan dimintai konfirmasi dan kejelasan yang pasti, dilakukan guna memastikan semua dokumen sudah sesuai dengan *CV form principal* dan memastikan bahwa *CV form* yang sudah dibuatkan bisa dipertanggung jawabkan.
- ## 4. Tahap IV
- Setelah berkas semua dikirim oleh *crewing coordinator* ke *principal* maka dalam kurun waktu maksimal 2 minggu menunggu kabar pemberitahuan dari *principal*, tentang pelamar tersebut diterima atau tidak. Apabila diterima proses akan dilanjutkan ke *interview* dengan *crewing coordinator*.
- ## 5. Tahap V
- Setelah dinyatakan lulus dan diterima, maka pihak perusahaan akan membuat *Personal Statement* sebagai tanda pernyataan pribadi. Selanjutnya akan dibuatkan visa yang dikeluarkan oleh Kedutaan. Apabila sudah selesai akan dilaksanakan tanda tangan kontrak atau LOA (*Letter of Agreement*).
- Di dalam LOA (*Letter of Agreement*) berisi tentang perjanjian tidak akan melakukan pelanggaran yang akan berujung merusak nama baik diri

sendiri, perusahaan. Yang dibuat atas nama pelamar atau pelaut dan bermaterai. Dalam LOA tertera denda yang harus dibayarkan apabila melakukan itikad tidak baik. Setelah membuat LOA (*Letter of Agreement*) pelamar akan menandatangani PKL (Perjanjian Kerja Laut) dalam PKL tertera antara lain, nama Pelaut sesuai dengan identitas, gaji atau upah, jaminan, masa berlakunya PKL, umur pelaut, nama kapal, tanggal dan saat perjanjian dibuat dan berakhir, pernyataan tentang undang-undang peraturan mengenai penentuan cuti dan hari libur, tanda tangan pelaut dan pemilik perusahaan.

6. Tahap VI

Setelah selesai di tahap V, pelamar atau pelaut menunggu konfirmasi booking tiket dari *principal* yang dikirim melalui email perusahaan, maka *crewing coordinator* akan segera menyiapkan dokumen perlengkapan sebagai berikut :

1. LOA (*Letter of Agreement*) surat perjanjian pelamar atau pelaut dengan perusahaan.
2. Perjanjian Kerja laut, disini akan diterangkan tentang berapa lama masa layar dan gaji.
3. *Passport* yang di *Sign On* terlebih dahulu di kantor imigrasi, akan distempel bukti bahwa pemilik *Passport* akan *On Board*.
4. Mencetak seluruh dokumen milik pelamar atau pelaut dan mengcopy apabila ada yang diperlukan untuk database *crewing coordinator*.
5. Memberikan *safety shoes* dan *wearpack* pada pelamar.

Jika booking tiket sudah dikirim dari *principal* ke perusahaan, maka

pelamar atau pelaut siap untuk berangkat. Pada saat keberangkatan akan didampingi salah satu karyawan perusahaan sebagai perwakilan perusahaan akan ikut ke bandara, guna memastikan tidak ada kendala masalah dalam pemberangkatan.

Permasalahan yang dihadapi PT. Amas Samudra Jaya dalam menangani perekrutan *crew* kapal tanker dalam Era New Normal

Dalam kegiatan rekrutmen sering menjumpai masalah-masalah yang akan merugikan kedua belah pihak, dikarenakan setiap masalah pasti membutuhkan ekstra waktu untuk menyelesaikan setiap masalah. Berikut adalah beberapa masalah yang dihadapi pada proses rekrutmen PT. Amas Samudra Jaya dalam era new normal :

1. Proses *interview* yang tidak bisa dilaksanakan secara langsung.
2. Ketersediaan tiket yang tidak *available* setiap hari.
3. Kesehatan *crew* yang harus *fit* sebelum pemberangkatan.
4. Sertifikat keahlian dan ketrampilan pelaut yang masa berlakunya habis dan terhambat dalam pengurusan dalam masa pandemi.
5. Pembuatan visa yang terhambat.

Upaya penyelesaian masalah yang dihadapi PT. Amas Samudra Jaya dalam menangani perekrutan *crew* kapal tanker

Berikut adalah upaya penyelesaian masalah yang dihadapi PT. Amas samudra Jaya dalam proses rekrutmen *crew* kapal tanker :

1. Rekrutmen yang biasanya dilaksanakan secara langsung kini perusahaan harus melakukan rekrutmen jarak jauh menggunakan *conference video call/daring*.
2. Mengenai tiket untuk pemberangkatan *crew* kapal, pihak PT. Amas Samudra Jaya menghubungi pihak *principal/owner* jauh-jauh hari. Dalam

- masa new normal ini pemberangkatan *crew* dilaksanakan bertahap dan per kelompok.
3. Pihak PT. Amas Samudra Jaya menghimbau *crew* kapal untuk memeriksa kesehatan sebelum keberangkatan.
 4. Sertifikat keahlian dan ketrampilan yang masa berlakunya sudah habis, harus di perpanjang terlebih dahulu. Karena itu adalah salah satu syarat dan administrasi pengawakan semua dokumen harus valid.
 5. Untuk pembuatan visa, pihak PT. Amas Samudra Jaya menghubungi principal untuk mencari informasi tempat tujuan *crew* kapal tersebut untuk *on board*, apabila negara yang dituju masih ditutup untuk penerimaan kedatangan internasional, maka pembuatan visa akan ditunda untuk sementara.

KESIMPULAN

Dalam proses rekrutmen *crew* awak kapal tanker, PT. Amas Samudra Jaya bekerja sama dengan principal asing. Dalam hal ini kualifikasi yang diberikan oleh principal harus terpenuhi oleh para pelamar atau pelaut berdasarkan yang ditulis di atas.

Dalam rekrutmen *crew* awak kapal dilakukan dengan daring dan pemberangkatannya dilaksanakan secara bertahap dalam era new normal serta kesehatan *crew* awak kapal yang perlu lebih diperhatikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Fakhrurozi, 2017. *Penanganan Pengamanan Muatan Kapal Untuk Perwira Pelayaran*
Indonesia, U.U.(2008). *Paten* No. 17.
INDONESIA
- Nawawi, H. 2003. Dipetik JULY 11, 2020, dari
<https://www.seputarpengetahuan.co.id/2017/07/25-pengertian-manajemen-sumber-daya-manusia-menurut-para-ahli.html>
- Purnaya, I. K. 2016. *Manajemen Sumber*

Daya Manusia. Yogyakarta : Cv. Andi Offset.

- Sutrisno, E. 2017. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Kencana
- S.Siswosoediro, Henry 2008.*Buku Pintar Pengurusan Perizinan Dan Dokumen*.Jakarta : Visi Media.
- Simamora, H. 1997. Dipetik JULY 11, 2020, dari
<http://insanperforma.co.id/2016/01/rekrutmen-karyawan-definisi-tujuan-proses-dan-sistem-rekrutmen/>