

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif kualitatif. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif, pendekatan kualitatif adalah pendekatan yang penting untuk memahami suatu fenomena sosial dan perspektif individu yang diteliti. Tujuan pokoknya adalah menggambarkan, mempelajari, dan menjelaskan fenomena itu.

Menurut Patton (2020) penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang menekankan pada eksplorasi mendalam dan pemahaman yang kaya tentang fenomena sosial. Metode penelitian Kualitatif adalah Penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variable mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain (Sugiyono, 2018).

Hakikat penelitian Kualitatif adalah mengamati dan menggambarkan orang dalam lingkungan hidupnya berinteraksi dengan mereka, berusaha memahami bahasa dan tafsiran mereka tentang dunia sekitarnya, mendekati atau berinteraksi dengan orang – orang yang berhubungan dengan fokus penelitian dengan tujuan mencoba memahami, menggali pandangan dan pengalaman mereka untuk mendapat informasi atau data yang diperlukan.

Alasan digunakan pendekatan ini adalah karena peneliti ingin lebih memahami secara lebih mendalam mengenai hambatan proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment* di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

3.2 Tempat dan Waktu Penelitian

3.2.1 Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan selama masa Praktek Darat (Prada) dari bulan September 2022 sampai Juli 2023.

3.2.2 Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Alamat : Jl. Boulevard Artha Gading, Citi Hub (ex : Harton Tower) 5th floor, Kelapa Gading Barat, Kec. Kelapa Gading, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 14240.

Telepon : 0812 9380 3403

Email : operations@arjunamaritime.id

3.3 Sumber Data

3.3.1 Data Primer

Menurut Sugiyono (2018) yang dimaksud data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti secara langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan agar memperoleh data yang akurat. Data primer penelitian ini adalah data hasil observasi penulis, wawancara dengan informan penelitian, dan dokumentasi selama penelitian berlangsung berupa dokumen, foto dan video.

3.3.2 Data Sekunder

Sugiyono (2018) data sekunder adalah sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data. Dalam penelitian ini, data

sekunder yang diperoleh peneliti dari buku – buku referensi, peraturan pemerintah, jurnal, data – data dari internet, penelitian terdahulu yang berkaitan dengan objek penelitian yang dibahas dan dokumen – dokumen yang berhubungan.

3.4 Teknik Pemilihan Informan

Teknik pemilihan informan pada penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi obyek/situasi sosial yang diteliti. (Sugiyono, 2018).

Informan menjadi sumber informasi yang mengetahui tentang penelitian yang sedang diteliti, dengan pertimbangan bahwa merekalah yang paling mengetahui informasi penelitian. Informan yang dimaksud adalah informan yang terlibat langsung atau informan yang dianggap mempunyai kemampuan dan mengerti permasalahan terkait perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

Tabel 3. 1 Daftar Informan Penelitian

No	Nama	Jabatan
1	Purwanto	<i>Fleet Operational Manager</i>
2	Oni Sahroni	<i>Crewing Manager</i>
3	Nurul Kartika	<i>Recruitment Staff</i>
4	Sri Mulyani	<i>Recruitment Staff</i>

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Pada hasil penelitian sebuah tulisan harus disusun secara sistematis dengan masing-masing bagian dari tulisan tersebut memiliki keterkaitan satu sama lain. Untuk melengkapi hasil penelitian di butuhkan data-data yang akurat serta dapat dijamin tingkat validitasnya, sehingga diperlukan beberapa metode pengumpulan data. Oleh karena itu, pemilihan metode pengumpulan data harus sesuai sehingga dapat membantu pencapaian hasil atau pemecah masalah yang tepat dan benar. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode pengumpulan data sebagai berikut:

3.5.1 Metode Observasi(Pengamatan)

Observasi adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. Orang yang melakukan observasi disebut pengobservasi (*Observer*) dan pihak yang diobservasi disebut terobservasi. Menurut Sugiyono (2018) mengemukakan bahwa observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua di antara yang terpenting adalah proses – proses pengamatan dan ingatan.

Metode observasi adalah cara pengumpulan data dengan cara melakukan pencatatan secara cermat dan sistematis. Kegiatan mengamati itu tidak boleh dipandang suatu pekerjaan yang main-main oleh peneliti. Dalam hal ini penulis melaksanakan pengamatan di lokasi kerja PT. Arjuna Samudera Indonesia mengenai perekrutan pelaut.

3.5.2 Metode Wawancara

Menurut Sugiyono, (2018) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (*interview*) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (*interview*) untuk memberikan jawaban atas pertanyaan yang diberikan. Menurut Siddiq dan Choiri (2019), wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Wawancara dilakukan untuk mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang informan dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi. Adapun yang harus dipersiapkan oleh peneliti dalam melakukan wawancara adalah beberapa pertanyaan yang ditulis untuk ditanyakan kepada pewawancara.

3.5.3 Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2018) dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang berlalu berbentuk gambar, foto, sketsa, dan lainnya, dokumentasi merupakan pelengkap dari pengguna metode observasi dan wawancara. Objek penelitian dokumentasi ini sebagai pendukung mengenai hasil penelitian dari observasi dan wawancara. Dengan menggunakan metode dokumentasi maka data yang sudah dikumpulkan memiliki keterangan dengan bukti fisik yang dikumpulkan menggunakan teknik pengumpulan data dokumentasi sehingga dokumen bisa dipertanggung jawabkan kebenarannya. Dokumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah dokumen yang berkaitan dengan proses perekrutan pelaut oleh divisi *recruitment* di PT. Arjuna Samudera Indonesia agar semakin akurat dan dipercaya.

3.6 Instrumen Penelitian

Menurut Bryman (2021) instrumen penelitian adalah perangkat yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian sosial. Menurut (Saunders dkk., 2019) menyatakan bahwa instrumen penelitian adalah alat yang digunakan untuk mengukur variabel-variabel dalam penelitian. Instrumen ini bisa berupa survei, wawancara, observasi, atau analisis dokumen.

Berdasarkan pengertian diatas penulis menyimpulkan instrumen penelitian adalah perangkat atau alat yang digunakan untuk mengumpulkan data dan mengukur variabel-variabel dalam penelitian, seperti survei, wawancara, observasi, atau analisis dokumen.

3.6.1 Instrumen Observasi

Observasi adalah kegiatan mengamati keadaan, kondisi, dan kejadian sekitar untuk mengumpulkan data-data yang akurat. Observasi dalam sebuah penelitian diartikan sebagai pemusatan perhatian terhadap suatu objek dengan melibatkan seluruh indera manusia untuk mendapatkan data. Selain indera yang digunakan untuk mengamati suatu objek penelitian penulis juga menggunakan *handphone* yang digunakan untuk mendapatkan dokumen yang berkaitan dengan data penelitian. Dalam melakukan observasi, penulis menggunakan pedoman observasi untuk menentukan hal-hal apa yang harus diobservasi sehingga observasi bisa dilaksanakan dengan fokus terhadap keadaan, kondisi, ataupun kejadian yang berkaitan dengan pokok permasalahan penelitian.

Dalam skripsi ini, penulis melaksanakan observasi terhadap dokumen-dokumen dan kegiatan yang berkaitan dengan hambatan proses perekrutan pelaut.

3.6.2 Instrumen Wawancara

Menurut Sandu Siyoto (2020) Suatu bentuk dialog yang dilakukan oleh peneliti untuk memperoleh informasi dari responden dinamakan interviw. Instrumen dari teknik pengumpulan data dengan menggunakan wawancara dinamakan pedoman wawancara. Pedoman wawancara dibuat dan digunakan oleh peneliti untuk memudahkan peneliti menggali informasi terhadap narasumber. Jadi sebelum melakukan wawancara, peneliti telah menyiapkan beberapa pertanyaan yang berhubungan dengan pokok permasalahan penelitian dan selanjutnya akan ditanyakan kepada informan untuk mendapatkan informasi. Pertanyaan-pertanyaan penulis dalam melakukan kegiatan wawancara sebagaimana terlampir pada pedoman wawancara.

Selama kegiatan wawancara berlangsung, untuk menghindari dan mengantisipasi dalam kemampuan menangkap informasi pada saat wawancara dengan informan, penulis juga menyiapkan alat perekam dari *handphone* untuk membantu pengambilan data. Maka dari itu penulis dapat mencatat pokok bahasan yang di berikan informan selama wawancara berlangsung.

3.6.3 Instrumen Dokumentasi

Menurut Anggito & Setiawan (2018), instrumen dokumentasi adalah informasi yang berasal dari catatan penting baik dari lembaga atau

organisasi maupun dari perorangan. Dokumentasi penelitian ini merupakan pengambilan gambar oleh peneliti untuk memperkuat hasil penelitian.

3.7 Pengujian Keabsahan Data

Data yang sudah dikumpulkan oleh penulis harus mempunyai tingkat kepercayaan yang masih diragukan. Sehingga setelah data terkumpul maka penulis harus melakukan uji keabsahan data untuk menguji apakah data yang sudah terkumpul data dipercaya kebenarannya dan dapat dipertanggung jawabkan. Data yang dihasilkan dalam penelitian kualitatif merupakan data yang berdasarkan temuan peneliti yang dideskripsikan sesuai pandangan subjektif peneliti mengenai apa yang diperoleh selama melakukan penelitian. Sehingga penemuan sudut pandang dan penafsiran terhadap data yang ditemukan dilapangan sangat dipengaruhi oleh kemampuan intelektual peneliti dalam mengelaborasi sebuah data yang ia peroleh.

Menurut Sugiyono (2018) Di dalam pengujian keabsahan data, metode penelitian kualitatif menggunakan validitas interbal (*credibility*) pada aspek nilai kebenaran, pada penerapannya ditinjau dari validitas eksternal (*transferability*), dan realibilitas (*dependability*) pada aspek konsistensi, serta obyektivitas (*confirmability*) pada aspek naturalis. Pada penelitian ini, penulis menggunakan metode triangulasi untuk menguji keabsahan data. Menurut Sugiyono (2018), triangulasi merupakan teknik pemeriksaan keabsahan data yang menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang ada, triangulasi ini memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data penelitian, dengan tujuan untuk pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data penelitian yang diperoleh. Tujuan dari triangulasi adalah untuk

meningkatkan kekuatan teoritis, metodologis, maupun interperlatif dari penelitian kualitatif. Terdapat beberapa metode triangulasi teknik antara lain triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan triangulasi waktu. Hal ini senada dengan pendapat Zamili (2015), triangulasi diartikan sebagai kegiatan pengecekan data melalui beragam sumber, teknik dan waktu.

Dalam skripsi ini, penulis berfokus untuk menggunakan metode triangulasi teknik. Triangulasi teknik merupakan metode untuk melakukan uji keabsahan data yang dilakukan dengan cara mengecek dan menguji data kepada sumber yang dengan berbagai teknik yang berbeda. Dalam penelitian ini data dari pihak PT Arjuna Samudera Indonesia diperoleh melalui observasi, kemudian dilakukan wawancara yang mendalam kepada informan yang sudah ditentukan, dan kemudian dilakukan dokumentasi untuk menguji keabsahan dan kesesuaian data yang dihasilkan dari ketiga teknik tersebut.

3.8 Teknik Analisa Data

Menurut Field (2020) teknik analisis data mencakup serangkaian prosedur statistik yang digunakan untuk menjelajahi, meringkas, dan menyajikan data. Teknik analisis data yang digunakan penulis terdiri dari empat komponen proses analisis yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

3.8.1 Pengumpulan Data

Pengumpulan data digunakan untuk mengumpulkan data-data atau fakta-fakta yang berkaitan dengan bahan penelitian. Pada tahap pengumpulan data, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dan dokumentasi.

3.8.2 Reduksi Data

Reduksi data adalah merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting yang sesuai dengan topik penelitian, mencari tema dan polanya, pada akhirnya memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya. Dalam mereduksi data akan dipandu oleh tujuan yang akan dicapai dan telah ditentukan sebelumnya. Reduksi data juga merupakan suatu proses berfikir kritis yang memerlukan kecerdasan dan kedalaman wawasan yang tinggi. (Sugiyono, 2018).

Dengan kata lain, mereduksi data adalah suatu teknik pengumpulan data dengan cara merangkum dan memfokuskan pada permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian.

3.8.3 Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah mereduksi data, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data. Dalam penelitian deskriptif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk teks yang bersifat naratif. Melalui penyajian data tersebut, maka data dapat terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan mudah dipahami. Melalui penyajian data tersebut, maka data terorganisasikan, dan tersusun sehingga akan semakin mudah dipahami (Sugiyono, 2018).

Penyajian data dapat memudahkan peneliti untuk memahami masalah apa yang terjadi, sehingga dapat merencanakan langkah selanjutnya yang akan dipilih dan dikerjakan.

3.8.4 Kesimpulan

Langkah terakhir dalam menganalisis penelitian kualitatif adalah penarikan kesimpulan. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif dapat

menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena seperti telah dikemukakan bahwa masalah dan perumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. (Sugiyono, 2018)

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih belum jelas sehingga setelah diteliti menjadi jelas. Pada bagian kesimpulan ini, dapat dijelaskan keseluruhan isi dari sebuah penelitian.

BAB 4

PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Profil Perusahaan PT. Arjuna Samudera Indonesia



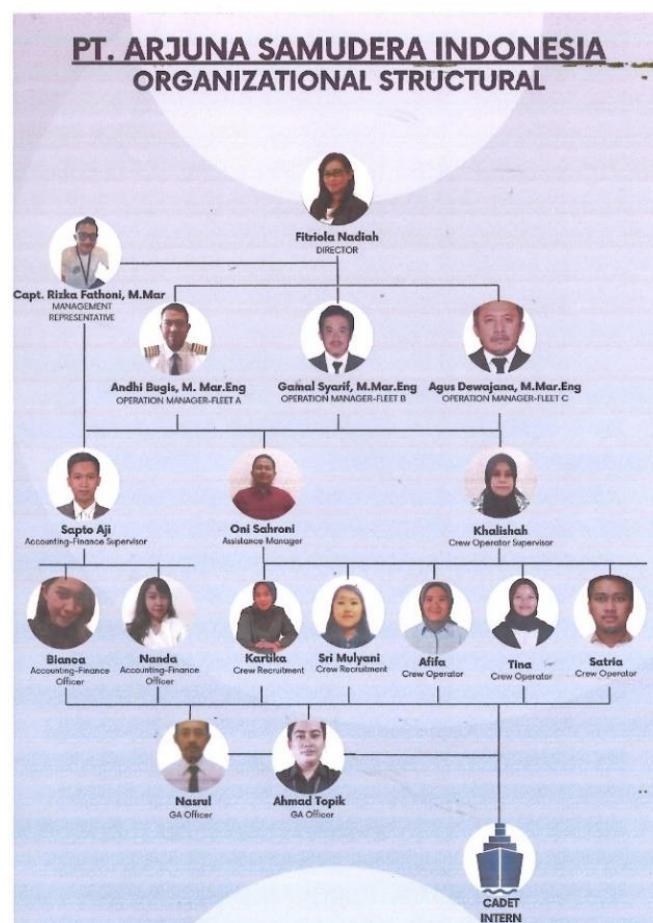
Gambar 4.1 Kantor PT. Arjuna Samudera Indonesia

PT. Arjuna Samudera Indonesia didirikan pada tahun 2022 yang bertempat di Jalan Boulevard Artha Gading, Citi Hub (ex : Harton Tower) Lantai 5, Kelapa Gading Barat, Kec. Kelapa Gading, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta adalah anak dari perusahaan Epsilon Hellas asal Yunani.

Kegiatan utama PT. Arjuna Samudera Indonesia adalah menyediakan jasa *crew* kapal yang berkualitas untuk memajukan perusahaan pelayaran. PT. Arjuna Samudera Indonesia adalah salah satu agen awak kapal di Indonesia. Perusahaan menawarkan layanan manajemen *crew* lengkap untuk semua jenis kapal yang berlokasi di sebagian besar negara pelayaran

di seluruh dunia. Merupakan sebagai perusahaan *crew Manning Agency* atau perusahaan keagenan awak kapal bekerja sama dengan *ship owner/principal* dari negara Yunani dan Turki, dituntut untuk dapat merekrut sumber daya manusia (SDM) pelaut yang berkualitas, dari sisi *skills*, *attitude*, dan kompetensinya.

PT. Arjuna Samudera Indonesia bertujuan untuk menciptakan nilai bagi *Owner* dan *crew* dengan integritas, kejujuran dan pertumbuhan yang adil. Dalam melakukan seleksi pelaut perusahaan menggunakan berbagai macam test seperti, pengecekan administrasi, wawancara dan *computer test* guna untuk mengetahui kemampuan *crew* kapal yang ingin bergabung di PT Arjuna Samudera Indonesia.



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Arjuna Samudera Indonesia

4.1.2 Deskripsi Data

Penelitian yang dilakukan oleh penulis ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif, data hasil penelitian ini diperoleh melalui metode pengumpulan data. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode observasi dan dokumentasi sebagai metode pendukung untuk penunjang temuan data di lapangan pada saat penulis melakukan penelitian.

a. Deskripsi observasi

Dalam pelaksanaan penelitian hambatan proses perekrutan pelaut, penulis menggunakan teknik pengumpulan data observasi terhadap pelaksanaan kegiatan proses perekrutan pelaut di PT Arjuna Samudera Indonesia. Kegiatan observasi ini dilakukan untuk mengamati pelaksanaan proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment* di PT Arjuna Samudera Indonesia. Berikut proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment*.

Pada tahap ini PT Arjuna Samudera Indonesia telah menerima email permintaan dan sudah disetujui oleh *ship owner* untuk permintaan pelaut. Setelah menerima email, pihak perusahaan dalam hal ini bagian *recruitment* langsung mencari pelaut pengganti yang sesuai dengan permintaan dari *ship owner*. Ada dua cara mencalonkan pelaut ke *ship owner* yaitu sebagai berikut:

1. Mencalonkan *Ex Crew*

Ex crew merupakan pelaut yang sebelumnya sudah pernah bekerja di kapal yang ditangani oleh PT. Arjuna Samudera Indonesia dengan memiliki kualitas kerja yang baik dan bersedia kembali on

board di kapal yang di tangani oleh PT. Arjuna Samudera Indonesia setelah masa permintaan istirahatnya berakhir. Divisi *Recruitment* memiliki data *ex crew* yang akan kembali bergabung di kapal-kapal milik PT. Arjuna Samudera Indonesia disebut dengan *crew waiting list*. Pencalonan yang di utamakan adalah *ex crew* dengan syarat pelaut tersebut memenuhi persyaratan dari segi dokumen, pengalaman dan sudah memasuki waktu masa berakhir permintaan istirahat di daratnya paska turun dari kapal terakhir.

2. Perekrutan Pelaut Baru (*New Applicant*)

Tahapan perekrutan pelaut baru di PT. Arjuna Samudera Indonesia sebagai berikut:

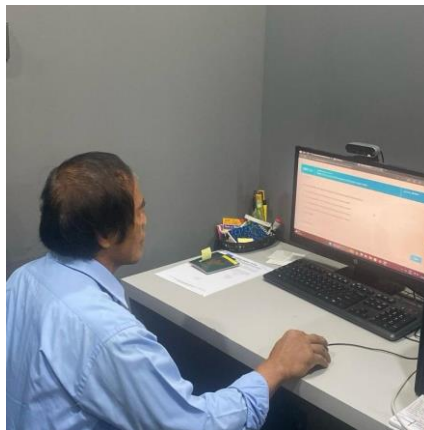
a) Seleksi Pelaut Baru

Proses pertama sebagai pelamar pelaut dengan memberikan CV (*Curriculum Vitae*) kepada perusahaan. Pengiriman CV bisa dilakukan melalui *e-mail* atau datang langsung ke perusahaan. Setelah *new applicant* mengirimkan CV ke perusahaan tersebut, divisi *recruitment* akan memanggil *new applicant* tersebut guna memverifikasi pengalaman dan dokumen persyaratan sesuai dengan apa yang disyaratkan oleh PT. Arjuna Samudera Indonesia. Pengalaman berlayar dilihat dari beberapa kriteria di antaranya yaitu, ukuran kapal, masa jenis kapal, trayek/operasi kapal, ukuran dan jenis mesin (*engine*). Setelah menerima panggilan dari divisi *recruitment*, hal yang pertama yang di syartkan oleh perusahaan mewajibkan membawa paspor, buku pelaut, guna melakukan pengecekan kesesuaian dengan apa yang telah dicantumkan *new*

applicant di CV. Dokumen tersebut sebagai jaminan agar *new applicant* tidak pergi ke perusahaan lain dan sanggup untuk melanjutkan ke tahap selanjutnya. Dalam proses seleksi ini, pelaut bisa mendaftarkan diri secara *online* melalui *whatsapp* atau *email* perusahaan. Bila menerima panggilan dari divisi *recruitment* pelaut bisa mengirimkan dokumen ke perusahaan tanpa harus datang ke kantor.

b) *CES Test (Crew Evaluation System)*

CES test di PT. Arjuna Samudera Indonesia dilakukan oleh divisi *recruitment* disesuaikan dengan jabatan *new applicant* dengan soal yang berbeda tergantung dengan jabatan *new applicant* tersebut. Seleksi menggunakan Bahasa Inggris Maritim. Dalam tahap seleksi tes ini di berikan waktu selama 60 menit dan langsung diberitahukan hasilnya setelah melaksanakan ujian tersebut. Nilai minimal yang harus dicapai oleh *new applicant* yaitu *officer, engineer dan electrician* 70%, dan *rating, catering staff* 60%. Jika kurang dari yang di syaratkan, maka dinyatakan gagal untuk melanjutkan ke tahap seleksi berikutnya.



Gambar 4.3 Pelaksanaan *CES Test*

c) Pendaftaran pelaut di aplikasi AVACA PT. Arjuna Samudera Indonesia

AVACA adalah aplikasi data pelaut yang khusus dikembangkan perusahaan Epsilon Hellas dan PT. Arjuna Samudera Indonesia dalam bidang manajemen pelaut atau awak kapal. Pendaftaran data pelaut pada aplikasi AVACA meliputi data diri, dokumen, dan pengalaman berlayar. Setelah data telah dilengkapi langkah selanjutnya adalah mengunduh data diri pelaut tersebut dan di sebut dengan *application Form*.

d) Wawancara

Pada tahap ini, wawancara *new applicant* di PT. Arjuna Samudera Indonesia melalui tiga tahapan dengan beberapa pewawancara diantaranya dengan *Asistance recruitment manager*, *Fleet manager Deck/Engineer* dan terakhir dengan *owner/pemilik* perusahaan. Apabila dinyatakan gagal pada salah satu pewawancara, *new applicant* dinyatakan gugur dan gagal bergabung di kapal yang ditangani oleh PT. Arjuna Samudera Indonesia.

e) Pengiriman *Crew Personal Data (CPD)* ke *Ship's Owner*

Pengiriman *Crew Personal Data (CPD)* ke *ship owner* diketik oleh staf *recruitment* yang bertanggung jawab untuk pengisian aplikasi *CPD* dan dilakukan pengecekan ulang mengenai validitas dokumen dari awak kapal tersebut. Setelah selesai melakukan pengetikan, *CPD* berupa *soft copy* dan *hard copy* diserahkan ke *Recruitment Manager* sebagai penanggung jawab.

Setelah itu, *soft copy* CPD dikirim ke *ship owner* dengan menyebutkan secara jelas seperti nama kapal, rencana jadwal pergantian awak kapal dan menyampaikan hambatan mengenai awak kapal tersebut jika ada.

f) *Hand Over* pelaut kepada Operation Department

Pada tahap ini pelaut pengganti yang di calonkan recruitment team telah mendapatkan *approval* (persetujuan) dari *ship owner*. Setelah pelaut mendapatkan *approval* dari *ship owner*, dilakukan pengarsipan dokumen dengan cara di *scan* dan *foto copy* semua dokumen pelaut dan dimasukkan ke dalam map terpisah dari masing masing *ship owner*. Pengarsipan bertujuan untuk *back up data* perusahaan apabila sewaktu-waktu dibutuhkan. Setelah pengarsipan, *recruitment team* menyerahkan tugas kepada operation department untuk proses *medical*, *training* pelaut, pembuatan visa jika dibutuhkan, pembuatan *flag document* dan penanda tangan dokumen terkait. Dalam serah terima ini *recruitment team* memberikan catatan jika pelaut memiliki kebutuhan yang harus di penuhi agar pihak *operation department* mengetahui kondisi dari kelengkapan keperluan pelaut seperti revalidasi dokumen.

b. Deskripsi wawancara

Pada skripsi ini penulis menggunakan metode wawancara sebagai teknik pengumpulan data selama penelitian berlangsung untuk mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan masalah penelitian.

Wawancara dilakukan kepada beberapa staff di PT. Arjuna Samudera Indonesia. Penulis melakukan wawancara terhadap empat orang narasumber yang diantaranya merupakan *Fleet Operational Manager*, *Crewing Manager*, dan dua *Recruitment Staff* di PT. Arjuna Samudera Indonesia. Keempat narasumber ini dipilih karena memiliki tugas dan tanggung jawab yang berkaitan dengan fokus penelitian penulis. Berikut adalah kesimpulan dari wawancara yang telah dilakukan oleh penulis terhadap narasumber:

1. Proses perekrutan pelaut pada divisi recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Proses perekrutan pelaut dimulai dari permintaan dari *principal* atau *ship owner* untuk *crew change*, setelah itu kita mencari pelaut dengan ketentuan yang sudah di syaratkan oleh *principal* tadi, ketika sudah mendapatkan pelaut yang memenuhi syarat, kita laksanakan *CES test* dan wawancara kepada pelaut tersebut. Setelah itu kita mengirimkan *crew personal data (CPD)* ke *principal*. Ketika *principal* menyatakan *approval* (persetujuan), divisi *recruitment* melakukan *hand over* kepada divisi *operation* untuk melengkapi keperluan yang harus di penuhi pelaut tersebut. Begitu proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment*.

2. Syarat dalam perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Syarat perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia adalah dokumen kepeluatan harus valid diatas 1 tahun, *experiences* sesuai dengan *requirement* dari *principals*, *requirements according to*

the type of ship, knowledge sesuai dengan jabatan, *good english, foreign going experiences, mix crew experiences*, dan *preferable US visa*.

3. Hambatan yang didapati oleh divisi *recruitment* dalam merekrut pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Hambatan yang didapati oleh divisi *recruitment* dalam merekrut pelaut adalah CV yang tidak sesuai dalam mencantumkan data sehingga menimbulkan perbedaan *knowledge* dari para *candidates*, banyak pelaut yang mendaftar dengan dokumen yang sudah *expired* atau mendekati *expired*, gagal dalam mengerjakan *Ces test*, proses *interview* posisi berada diluar kota, terbatasnya pilihan kandidat pelaut yang tepat dan sesuai kriteria yang diminta *owner/principal*. Serta tidak *valid experiences dan english*.

4. Banyak pelaut yang mendaftar dengan CV yang tidak sesuai dengan kualifikasi

Dunia pelayaran banyak menghasilkan pelaut baru dengan jumlah yang banyak, pelaut mendaftar untuk mencoba tetapi tidak melihat *requirement* yang dibutuhkan, kebutuhan keluarga yang mendesak sehingga membuat mereka sesegera mungkin untuk mendapatkan kerja, pelaut mendaftar dengan mencoba keberuntungan mereka dan ingin merubah nasib mereka.

5. Faktor yang menyebabkan pelaut datang dengan dokumen yang sudah kadaluwarsa atau mendekati masa kadaluwarsa

Faktor penyebab pelaut datang dengan dokumen yang sudah kadaluwarsa atau mendekati masa kadaluwarsa yakni kurangnya

awareness dari pelaut, masih ada pelaut yang kurang paham dengan masa berlakunya sertifikat, dan setelah *sign off* lupa untuk *mengupdate* sertifikat.

6. Divisi *recruitment* menghadapi kesulitan dalam memenuhi persyaratan dokumen tertentu

Kesulitan dalam memenuhi persyaratan dokumen yaitu mencari pelaut dengan buku pelaut dan visa tertentu seperti, *panama book*, *liberia book*, dan *US visa*. Karena dari kantor sendiri tidak menyediakan pembuatan visa secara gratis sehingga memberatkan dari pihak pelaut untuk membuat visa, karena hal tersebut divisi *recruitment* harus mencari pelaut yang sudah memiliki visa aktif tertentu tersebut.

7. Penyebab gagalnya *CES test* pelaut

Penyebab gagalnya pelaut melaksanakan *CES test* adalah kurangnya kemampuan bahasa inggris dari pelaut, lama dalam membaca soal sehingga pelaut tidak dapat menjawab soal dengan waktu yang cukup, dan kurang pengetahuan kerja mereka diatas kapal.

8. Tindakan divisi *recruitment* untuk meningkatkan sosialisasi mengenai persyaratan perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Tindakan divisi *recruitment* untuk meningkatkan sosialisasi mengenai persyaratan perekrutan pelaut yaitu dengan meningkatkan untuk iklan di sosial media seperti *instagram*, *tiktok*, and *linkedin* dan melakukan kerja sama dengan beberapa *crew agent* untuk berbagi kebutuhan pelaut.

9. PT. Arjuna Samudera Indonesia dapat membantu pelaut dalam proses pembaruan dokumen

PT. Arjuna Samudera Indonesia dapat membantu pelaut dalam proses pembaruan dokumen dengan melakukan *MoU* dengan *maritime training center*, relasi dengan beberapa UPT seperti percepatan sertifikat dikirim apabila sudah ada tanggal *sign on board crew*, dan menghubungi balai diklat terkait untuk revalidasi sertifikat.

10. Cara menghindari atau mengantisipasi kegagalan *Ces test* pelaut agar kegiatan perekrutan pelaut menjadi lancar

Pelamar harus belajar terlebih dahulu sebelum melaksanakan *CES test*, memperhatikan pertanyaan sebelum menjawab dan *improve* pemahaman bahasa Inggris, dan pihak kantor memberi kesempatan kepada pelaut untuk mengulang sebanyak 3x *test*.

4.1.3 Temuan Penelitian

Di dalam temuan penelitian ini penulis menjelaskan tentang hambatan proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia. Analisis masalah bertujuan untuk memberikan jawaban dari rumusan masalah yang telah di susun, yaitu apa hambatan dalam proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia dalam proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

Pelaksanaan perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia melibatkan beberapa pihak yaitu *ship owner*, pelaut, dan divisi *recruitment*. Berdasarkan hasil pengamatan pada saat peneliti melaksanakan praktek darat di PT. Arjuna Samudera Indonesia terdapat masalah yang menyebabkan proses perekrutan pelaut menjadi terhambat yaitu sebagai berikut:

a. Sertifikat yang tidak di revalidasi

Sertifikat dan dokumen untuk seorang pelaut sangatlah penting. Dokumen-dokumen pelaut seperti buku pelaut, paspor, *COC*, *BST*, *AFF*, *SAT*, dan sertifikat keterampilan lainnya sesuai dengan keahlian yang dimiliki. Dokumen-dokumen ini memiliki masa berlaku selama 5 tahun. Dokumen tersebut wajib dibawa ke kapal oleh setiap pelaut berdasarkan aturan yang tertuang dalam STCW Amandemen Manila 2010, *Guide for Seafarers section 3* tentang *On-Board Requirements* “*According to STCW you should carry on board the originals of all certificates and endorsements. Photocopies are not acceptable*”. Oleh karena itu, PT. Arjuna Samudera Indonesia menerapkan aturan bahwa setiap pelaut yang akan onboard atau calon pelaut yang akan direkrut harus memiliki sertifikat yang aktif sesuai jabatan yang diisi. Berdasarkan Di PT. Arjuna Samudera Indonesia, penulis menemukan bahwa banyak calon pelaut yang melamar dengan dokumen yang tidak lengkap ataupun sudah kadaluwarsa atau masa kadaluwarsa.

b. *Knowledge, personality, and mentality*

Dalam aspek *knowledge, personality, and mentality* proses perekrutan pelaut yang dilakukan divisi *recruitment* di PT. Arjuna Samudera Indonesia dilaksanakan dengan mewawancarai pelaut. Hal tersebut bertujuan untuk menilai kesiapan pengetahuan, kepribadian dan mentalitas dari pelaut yang akan direkrut oleh PT. Arjuna Samudera Indonesia. Dalam melaksanakan wawancara rekrutmen pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia menerapkan aturan berdasarkan regulasi

STCW Amandmen Manila 2010 / ANNEX / Regulation VIII/2 part 4 – Watchkeeping at sea. Pada saat penulis melakukan penelitian di PT. Arjuna Samudera Indonesia penulis menemukan beberapa pelaut tidak memenuhi aspek penilaian minimal perekrutan yang dibutuhkan PT. Arjuna Samudera Indonesia.

Dari lampiran 13 dapat dilihat pelaut tidak *approved* pada saat proses penilaian wawancara, hal tersebut disebabkan oleh pelaut yang bersangkutan tidak dapat memenuhi beberapa aspek penilaian *knowledge, personality, and mentality* yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

c. Tidak lulus *Ces Test (Crew Evaluation System)*

Dalam melaksanakan *CES test* pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia memiliki standar penilaian berdasarkan SOP PT. Arjuna Samudera Indonesia. Pada saat penulis melakukan penelitian di PT. Arjuna Samudera Indonesia penulis menemukan beberapa pelaut tidak memenuhi standar nilai dari proses *Ces Test*.

Berdasarkan lampiran 12, penulis mendapati bahwa nilai dari hasil tes tersebut tidak memenuhi standar keulusan yang telah ditetapkan oleh PT. Arjuna Samudera Indonesia. Dalam proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia pelaut diuntut untuk lulus dalam tes ini. Akibat pelaut tidak memenuhi nilai tes adalah pelaut tidak bisa melanjutkan proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia. Hal ini menyebabkan hambatan dalam perekrutan pelaut pada divisi *recruitment* di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

4.2 Pembahasan

Menurut Undang-undang RI No. 17 Tahun 2008 Pasal 1 Tentang Pelayaran, 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. Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 51 tahun 2002 tentang perkapalan pengertian awak kapal adalah awak kapal selain Nakhoda ataupun pemimpin kapal. Adapun yang termasuk awak kapal yakni terdiri atas crew deck dan engine dengan jabatan – jabatan antara lain, mualim 1, mualim 2, mualim 3, dan rating deck. Kemudian dalam crew engine dengan jabatan antara lain kepala kamar mesin (KKM), masinis 1, masinis 2, masinis 3 dan rating engine.

Penempatan *crew* dalam sebuah kapal sangatlah penting demi keselamatan dan kelancaran sebuah pelayaran. Dalam setiap aktivitasnya, awak atau *crew* kapal memiliki tugas dan tanggung jawab dalam proses pengendalian dan pengoperasian kapal sesuai dengan jabatannya di atas kapal selama kapal berlayar di laut. Tidak tekecuali PT. Arjuna Samudera Indonesia yang merupakan salah satu perusahaan penyedia *crew* di Indonesia. Dalam proses perekrutannya PT. Arjuna Samudera Indonesia memiliki standar kualifikasi pelaut untuk menjamin kualitas pelaut yang direkrutnya dapat bekerja dengan baik diatas kapal sesuai tugas dan tanggung jawabnya dengan berlandaskan aturan-aturan nasional dan internasional.

Adapun kualifikasi atau standar yang diterapkan PT. Arjuna Samudera Indonesia dalam merekrut pelaut yang berkualitas yaitu calon pelaut harus memiliki pengalaman minimal 2 tahun di kapal bulk carrier, tetapi

kenyataannya pada saat proses verifikasi dokumen dan berkas masih banyak kandidat pelaut yang tidak memenuhi kualifikasi yang diterapkan sehingga membuat divisi *recruitment* lebih giat untuk mencari kandidat pelaut sesuai standar. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama melaksanakan praktik darat di PT. Arjuna Samudera Indonesia ditemukan beberapa kendala dalam proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

Hambatan yang pertama dalam proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia adalah sertifikat yang dimiliki oleh pelaut tidak direvalidasi, Sertifikat dan dokumen merupakan hal yang sangat penting untuk seorang pelaut. Dokumen-dokumen pelaut seperti buku pelaut, paspor, *COC*, *BST*, *AFF*, *SAT*, dan sertifikat keterampilan lainnya sesuai dengan keahlian yang dimiliki. Dokumen-dokumen ini memiliki masa berlaku selama 5 tahun. Peraturan di PT. Arjuna Samudera Indonesia mewajibkan bahwa pelamar harus memiliki sertifikat yang masih berlaku minimal 1 tahun akan tetapi banyak pelaut yang melamar dengan sertifikat yang memiliki masa berlaku kurang dari 1 tahun. Hal ini dapat menghambat proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

Hambatan yang kedua adalah pelaut tidak lulus dalam melaksanakan *CES test*, *CES test* merupakan salah satu faktor penting dalam penilaian kecakapan pelaut dalam berbahasa inggris dikarenakan PT. Arjuna Samudera Indonesia merupakan penyedia pelaut untuk kapal yang melayani trayek luar negeri, bahasa inggris merupakan faktor penting yang dibutuhkan pelaut untuk bersosialisasi dan berkomunikasi diatas kapal, akan tetapi pada saat

pelaksanaan tes kebanyakan pealut tidak memenuhi standar penilaian *CES test* sehingga dinyatakan gagal dalam proses *CES test*. Hambatan selanjutnya yakni pada saat proses wawancara pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia. Wawancara pelaut sebelum diterima perusahaan menilai 3 aspek yaitu *knowledge, personality, and mentality* hal ini bertujuan untuk memastikan pelaut yang direkrut PT. Arjuna Samudera Indonesia memiliki pengetahuan, kepribadian, dan mentalitas yang cakap untuk bekerja diatas kapal. Akan tetapi pada saat proses wawancara kebanyakan pelamar tidak memenuhi ketiga aspek penilaian kualifikasi dari PT. Arjuna Samudera Indonesia.

Dalam pemenuhan kebutuhan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia untuk memenuhi kualifikasi pelaut yang ditetapkan oleh *ship owner* sebagai pemilik kapal, solusi yang dilakukan PT. Arjuna Samudera Indonesia untuk mengatasi hambatan yang terjadi pada saat proses perekrutan pelaut antara lain sebagai berikut:

1. Memberikan layanan revalidasi dokumen pelaut yang *expired* atau mendekati *expired*.

Untuk mengatasi hambatan pada validasi dokumen pelaut yang *expired* atau mendekati masa *expired*, PT Arjuna Samudera Indonesia memberikan layanan berupa pelayanan pengurusan dokumen pelaut yang *expired* atau mendekati masa *expired* dengan cara menghubungi balai diklat terkait. Dengan adanya layanan ini dapat mempermudah pelaut dalam merevalidasi atau memperpanjang dokumen kepelautan mereka.

2. Memberikan kesempatan pelaut untuk mencoba kembali *CES test* sampai dengan tiga kali percobaan

Dengan memberikan tiga kali kesempatan pada pelaut dalam pelaksanaan *CES test* PT Arjuna Samudera Indonesia memberikan kesempatan yang cukup kepada calon pelamar untuk menunjukkan kompetensi yang mereka miliki. Dengan adanya kebijakan ini, pelaut memiliki peluang lebih besar untuk lulus karena dapat mengurangi tekanan dan stres yang mungkin dirasakan oleh pelaut saat mengikuti tes. Hal ini memungkinkan mereka untuk lebih fokus dan tenang saat mengerjakan tes, serta memberikan waktu untuk mengevaluasi diri dan meningkatkan pemahaman tentang materi yang diuji.

Namun setelah pelaksanaan upaya tersebut dilakukan, masih terdapat kendala pada aspek *knowledge*, *personality* dan *mentality* pelaut yang menyebabkan keterhambatan pada proses wawancara perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis selama melaksanakan praktik darat tentang hambatan proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment* guna mengatasi hambatan di PT. Arjuna Samudera Indonesia, maka penulis dapat menarik beberapa kesimpulan antara lain:

1. Hambatan dalam proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia adalah sertifikat yang tidak di revalidasi, pelaut tidak memenuhi standar nilai *CES test*, dan pelaut tidak sesuai kualifikasi wawancara.
2. Solusi yang dilakukan PT. Arjuna Samudera Indonesia yakni dengan memberikan layanan revalidasi dokumen pelaut yang *expired* atau mendekati *expired*, dan memberikan kesempatan pelaut untuk mencoba kembali *CES test* sampai dengan tiga kali percobaan.

5.2 Saran

Pada sub bab ini, penulis memberikan saran yang dapat bermanfaat dan bisa menjadi referensi untuk perusahaan atau pihak terkait laksanakan untuk kepentingan perusahaan. Saran yang dapat penulis sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Saran penulis terhadap hambatan yang terjadi pada saat proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia adalah pelaut harus menyiapkan secara matang persiapan yang harus dilakukan sehingga pada saat pendaftaran dan penerimaan pelaut yang bersangkutan telah siap dan

memenuhi setiap aspek kualifikasi yang telah ditetapkan PT. Arjuna Samudera Indonesia.

2. Dalam proses perekrutan sebaiknya divisi *recruitment* PT. Arjuna Samudera Indonesia memberikan kesempatan kedua bagi pelamar yang tidak lulus pada saat proses wawancara untuk memberikan waktu mengevaluasi dan memperbaiki diri sebelum dinyatakan gagal. Pemberian kesempatan kedua tersebut dimaksudkan agar PT. Arjuna Samudera Indonesia tidak langsung kehilangan calon pelaut yang telah lulus dan memenuhi beberapa persyaratan seleksi rekrutmen seperti lulus pada tahap pengecekan CV, verifikasi dokumen, dan lulus dalam mengerjakan *CES test* di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Sukabumi: CV Jejak.
- Armstrong, M. (2019). *Armstrong's Handbook of Human Resource Management Practice*. London: Kogan Page.
- Bateman, T. S., & Snell, S. A. (2019). *Management: Leading & Collaborating in a Competitive World*. New York: McGraw-Hill Education.
- Bryman, A. (2021). *Social Research Methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Choiri, M. M., & Sidiq, U. (2023). "Measuring the Meaning of Islamic Education Curriculum Development": *Journal of Islamic Education*, Vol. 7 : 152-162.
- Daft, R. L. (2020). *Organization Theory and Design*. Saint Paul: West Publishing Co.
- Dessler, G. (2020). *Human Resource Management*. New York: Pearson.
- Field, A. (2020). *Discovering Statistics Using IBM SPSS Statistics*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Grech, M. R., Horberry, T., & Koester, T. (2019). *Human Factors in the Maritime Domain*. Florida: CRC Press.
- Griffin, R. W., & Moorhead, G. (2020). *Organizational Behavior: Managing People and Organizations*. Singapore: Cengage Learning.
- Hill, C. W. L., & Jones, G. R. (2021). *Strategic Management: An Integrated Approach*. Boston: Cengage Learning.
- Houghton, N. (2020). *Professional Mariner: A Guide to the Maritime Industry*. London: Bloomsbury Publishing.
- Jones, G. R. (2019). *Organizational Theory, Design, and Change*. New Jersey: Pearson.
- Kitada, M. (2022). *Maritime Women: Global Leadership*. Berlin: Springer.
- Mulyadi. (2016). *Sistem Akuntansi*. Buku Edisi 4. Jakarta: Salemba Empat.
- Noe, R. A., Hollenbeck, J. R., Gerhart, B., & Wright, P. M. (2021). *Fundamentals of Human Resource Management*. New York: McGraw-Hill Education.
- Nurul, H. (2022). *Analisis Proses Rekrutmen Crew Armada Milik Pt. Lintas Samudra Borneo Line Banjarmasin*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Patton, M. Q. (2020). *Qualitative Research & Evaluation Methods*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications.
- Permatasari, A. (2022). *Pengaruh Keterlambatan Visa Terhadap Kelancaran Divisi Rekrutmen Di Pt Aweidhia Jakarta*. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
- Purnomo, C. (2015). "Industri Pelayaran Indonesia: Pendekatan Dari Sustainable Marketing Enterprise". *Jurnal Ilmiah Bahari Jogja*, 13(21), 47-62.
- Rajabi, H. S., Fadilah, H., dan Kusumawati, E. D. (2019). "Peranan Department Ship Management (Crewing) Dalam Kegiatan Recruitment Anak Buah Kapal (Abk) Pada Pt. Pupuk Indonesia Logistik Jakarta". *Prosiding Seminar Nasional*, Vol. 1 No. 1, Oktober 2019: 71-78.
- Republik Indonesia. (2008). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 17 Tahun 2008 Pasal 1 Tentang Pengertian Awak Kapal*. Jakarta: Sekretariat Negara.

- Republik Indonesia. (2013). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan dan penempatan Awak Kapal. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Republik Indonesia. (2002). Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Saunders, M., Lewis, P., & Thornhill, A. (2019). Research Methods for Business Students. Harlow: Pearson.
- Siyoto, S. (2020). *Dasar Metodologi Penelitian*. Yogyakarta: Literasi Media Publishing.
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Zamili, M. (2015). “*Menghindar dari bias: Praktik triangulasi dan kesahihan riset kualitatif*”. Jurnal Pengembangan Pemikiran Dan Kebudayaan, Vol. 9 No. 2 : 283-304.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Pedoman wawancara

A. Topik

Analisis Hambatan Proses Perekrutan Pelaut Pada Divisi *Recruitment* di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

B. Petunjuk

1. Permohonan izin untuk melakukan wawancara terhadap informan.
2. Ucapan terima kasih atas ketersediaan informan untuk diwawancarai.
3. Perkenalan diri, penjelasan topik dan tujuan dari wawancara.
4. Menjelaskan kepada informan bahwa wawancara bersifat semi terstruktur sehingga informan bebas memberikan jawaban, pendapat, saran dan sebagainya terkait dengan topik namun tetap terarah sesuai daftar pertanyaan.
5. Mencatat atau merekam pembicaraan dan informasi dari informan.
6. Meminta waktu untuk melakukan wawancara lagi jika informan memiliki waktu yang terbatas.

C. Identitas informan

1. Nama :
2. Jabatan :

D. Daftar pertanyaan

1. Bagaimana proses perekrutan pelaut pada divisi recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
2. Apa saja syarat dalam perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
3. Apa hambatan yang dihadapi oleh divisi recruitment dalam merekrut pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
4. Mengapa banyak pelaut yang mendaftar dengan cv yang tidak sesuai dengan kualifikasi?

5. Apa faktor yang menyebabkan pelaut datang dengan dokumen yang sudah kadaluwarsa atau mendekati masa kadaluwarsa?
6. Apakah divisi recruitment menghadapi kesulitan dalam memenuhi persyaratan dokumen tertentu?
7. Apa yang menyebabkan gagalnya CES test pelaut?
8. Apa tindakan divisi recruitment untuk meningkatkan sosialisasi mengenai persyaratan perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
9. Bagaimana PT. Arjuna Samudera Indonesia dapat membantu pelaut dalam proses pembaruan dokumen mereka?
10. Bagaimana cara menghindari atau mengantisipasi kegagalan Ces test pelaut agar kegiatan perekrutan pelaut menjadi lancar?

Lampiran 2. Pedoman observasi

Tujuan : Mengetahui Analisis Hambatan Proses Perekrutan Pelaut Pada Divisi *Recruitment* di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

Petunjuk :

- a. Peneliti memberi tanda centang (✓) pada kolom penilaian sesuai dengan realita di lapangan.
- b. Jika ada yang perlu dicatat, peneliti dapat menulis pada kolom keterangan.
- c. Adapun penilaian yang digunakan, antara lain :
 - Ya, artinya berhubungan atau kesesuaian.
 - Tidak, artinya tidak berhubungan atau ketidaksesuaian.

Hari/Tanggal :

Tempat :

a. PT. Arjuna Samudera Indonesia.

b. Divisi Recruitment PT. Arjuna Samudera Indonesia.

NO	ASPEK PENGAMATAN	KETERANGAN		
		KURANG	CUKUP	BAIK
1	Proses rekrutmen pelaut di PT Arjuna Samudera Indonesia			
2	Sarana dan prasarana yang disediakan oleh kantor			
3	Manajemen penerimaan pelaut pada divisi rekrutmen PT Arjuna Samudera Indonesia			
4	Proses promosi/ iklan kebutuhan posisi pelaut			
5	Proses seleksi data/ sortir dokumen persyaratan rekrutmen pelaut			
6	Proses seleksi wawancara pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia			

7	Pross seleksi <i>CES Test</i> di PT. Arjuna Samudera Indonesia			
8	Manajemen evaluasi kinerja divisi rekrutmen PT Arjuna Samudera Indonesia			
9	Koordinasi dan kerjasama antar divisi di perusahaan			
10	Upaya yang dilakukan dalam proses pemenuhan standar kualifikasi pelaut			

Lampiran 3. Hasil wawancara

Narasumber 1 : Purwanto
 Jabatan : *Fleet Operational Manager*

Hasil wawancara penulis dengan narasumber sebagai berikut:

Penulis : Selamat pagi bass, maaf mengganggu waktunya bass.
 Narasumber 1 : Iya pagi, nggak ganggu kok.
 Penulis : Mohon izin sebelumnya bass, saya mau minta izin ke bass sebagai narasumber dalam penulisan skripsi saya bass. Apakah bass bersedia?
 Narasumber 1 : Iya gk apa-apa saya bersedia.
 Penulis : Baik terima kasih bass atas kesediannya. Sebelum masuk ke permasalahan saya ingin bertanya bass, bagaimana proses perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia bass?
 Narasumber 1 : Baik prosesnya itu dimulai dari permintaan dari *principal* atau *ship owner* untuk *crew change*, setelah itu kita mencari pelaut dengan ketentuan yang sudah di syaratkan oleh *principal* tadi, ketika sudah mendapatkan pelaut yang memenuhi syarat, kita laksanakan *CES test* dan wawancara kepada pelaut tersebut. Setelah itu kita mengirimkan *crew personal data (CPD)* ke *principal*. Ketika *principal* menyatakan *approval* (persetujuan), divisi *recruitment* melakukan *hand over* kepada divisi *operation* untuk melengkapi keperluan yang harus di penuhi pelaut tersebut. Begitu proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment*.
 Penulis : Apa saja syarat dalam perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 1 : Itu berdasarkan *principle matrix with solid and sound experiences*.
 Penulis : Apakah ada hambatan yang didapati dalam merekrut pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 1 : Biasanya tidak *valid experiences dan english*.
 Penulis : Mengapa banyak pelaut yang mendaftar dengan CV yang tidak sesuai dengan kualifikasi?
 Narasumber 1 : Karena pelaut mendaftar dengan mencoba keberuntungan mereka dan ingin merubah nasib mereka, karena itu mereka tidak begitu memerhatikan persyaratan dari PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Penulis : Apa yang menyebabkan pelaut datang dengan dokumen yang kadaluwarsa atau mendekati kadaluwarsa?
 Narasumber 1 : Kebanyakan pelaut *after sign off forget to update their certificate*.
 Penulis : Apakah divisi *recruitment* ada kesulitan dalam memenuhi persyaratan dokumen tertentu?
 Narasumber 1 : Tidak ada.

- Penulis : Apa yang menyebabkan pelaut gagal dalam melaksanakan *CES test*?
- Narasumber 1 : *Mostly* pelaut kurang memahami pertanyaan karena kurang mampunya berbahasa inggris.
- Penulis : Apa tindakan divisi recruitment untuk meningkatkan sosialisasi mengenai persyaratan perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 1 : Dengan menyebarkan ke media sosial seperti *instagram, tiktok, and linkedin*.
- Penulis : Bagaimana PT. Arjuna Samudera Indonesia dapat membantu pelaut dalam proses pembaruan dokumen mereka?
- Narasumber 1 : Kita menghubungi balai diklat terkait untuk revalidasi sertifikat mereka.
- Penulis : Bagaimana cara mengantisipasi kegagalan CES test pelaut agar kegiatan perekrutan pelaut menjadi lancar?
- Narasumber 1 : Semua pelaut should memperhatikan pertanyaan sebelum menjawab dan improve pemahaman bahasa inggris mereka.

Narasumber 2 : Oni Sahroni
 Jabatan : *Crewing Manager*

Hasil wawancara penulis dengan narasumber sebagai berikut :

Penulis : Selamat pagi pak, maaf mengganggu waktunya pak.
 Narasumber 2 : Iya selamat pagi, gak apa – apa kok.
 Penulis : Mohon izin sebelumnya pak, saya mau minta izin ke bapak sebagai narasumber dalam penelitian saya pak. Apakah bapak bersedia?
 Narasumber 2 : Iya saya bersedia
 Penulis : Baik terima kasih pak atas kesediaannya. Langsung saja ke pertanyaan pertama, bagaimana proses perekrutan pelaut pada divisi recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 2 : Baik prosesnya itu dimulai dari permintaan dari *principal* atau *ship owner* untuk *crew change*, setelah itu kita mencari pelaut dengan ketentuan yang sudah di syaratkan oleh *principal* tadi, ketika sudah mendapatkan pelaut yang memenuhi syarat, kita laksanakan *CES test* dan wawancara kepada pelaut tersebut. Setelah itu kita mengirimkan *crew personal data (CPD)* ke *principal*. Ketika *principal* menyatakan *approval* (persetujuan), divisi *recruitment* melakukan *hand over* kepada divisi *operation* untuk melengkapi keperluan yang harus di penuhi pelaut tersebut. Begitu proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment*.
 Penulis : Begitu pak, terima kasih atas penjelasan proses perekrutan pelaut pada divisi recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia. Apa saja syarat dalam perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 2 : Dokumen kepeluatan harus valid diatas 1tahun, *experiences* sesuai dengan *requirement* dari *principals*, *knowledge* sesuai dengan jabatan.
 Penulis : Dalam menjalani tugas sebagai *crewing manager*, apakah ada hambatan yang didapati dalam merekrut pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 2 : Iya tentu saja ada, dalam prosesnya banyak pelaut yang mendaftar dengan dokumen yang sudah expired atau mendekati expired, gagal dalam mengerjakan *Ces test* dan juga CV yang tidak sesuai dalam mencantumkan data sehingga menimbulkan perbedaan *knowledge* dari para *candidates*.
 Penulis : Mengapa banyak pelaut yang mendaftar dengan CV yang tidak sesuai dengan kualifikasi?
 Narasumber 2 : Karena pada dasarnya dunia pelayaran banyak menghasilkan pelaut baru dengan jumlah yang banyak, jadi mereka hanya mendaftar untuk mencoba tetapi tidak melihat *requirement* yang dibutuhkan.

- Penulis : Apa yang menyebabkan pelaut datang dengan dokumen yang sudah kadaluwarsa atau mendekati masa kadaluwarsa?
- Narasumber 2 : Itu karena kurangnya *awareness* dari pelaut tersebut.
- Penulis : Apakah ada kesulitan yang dihadapi divisi *recruitment* dalam memenuhi persyaratan dokumen tertentu?
- Narasumber 2 : Kesulitan yang dihadapi yaitu mencari pelaut dengan *visa* tertentu, karena dari kantor sendiri tidak menyediakan pembuatan *visa* secara gratis sehingga memberatkan dari pihak pelaut untuk membuat *visa*, karena hal tersebut divisi *recruitment* harus mencari pelaut yang sudah memiliki *visa* aktif tertentu tersebut.
- Penulis : Apa yang menyebabkan pelaut gagal dalam melaksanakan *CES test*?
- Narasumber 2 : karena kurangnya kemampuan bahasa Inggris dari pelaut tersebut.
- Penulis : Apa tindakan divisi *recruitment* untuk meningkatkan sosialisasi mengenai persyaratan perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 2 : *Improvement* untuk *flyer* di sosmed. Berupa menuliskan syarat yang dibutuhkan dalam *flyer*.
- Penulis : Bagaimana PT. Arjuna Samudera Indonesia dapat membantu pelaut dalam proses pembaruan dokumen mereka?
- Narasumber 2 : Dengan melakukan *MoU* dengan *maritime training center*.
- Penulis : Bagaimana cara menghindari atau mengantisipasi kegagalan *CES test* pelaut agar kegiatan perekrutan pelaut menjadi lancar?
- Narasumber 2 : Dengan memberi kesempatan kepada pelaut untuk mengulang sebanyak 3x *test*.

Narasumber 3 : Nurul Kartika Pratama
 Jabatan : *Recruitment Staff*

Hasil wawancara penulis dengan narasumber sebagai berikut:

- Penulis : Selamat siang kak tika, mohon izin kak ada beberapa hal yang ingin saya tanyakan kepada kakak untuk penelitian saya kak. Apakah kakak bersedia?
- Narasumber 3 : Siang dek, silahkan ditanya saja.
- Penulis : Baik terima kasih kak atas ketersediaannya, pertama saya mau menanyakan bagaimana proses perekrutan pelaut pada divisi recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 3 : Prosesnya itu dimulai dari permintaan dari *principal* atau *ship owner* untuk *crew change*, setelah itu kita mencari pelaut dengan ketentuan yang sudah di syaratkan oleh *principal* tadi, ketika sudah mendapatkan pelaut yang memenuhi syarat, kita laksanakan *CES test* dan wawancara kepada pelaut tersebut. Setelah itu kita mengirimkan *crew personal data (CPD)* ke *principal*. Ketika *principal* menyatakan *approval* (persetujuan), divisi *recruitment* melakukan *hand over* kepada divisi *operation* untuk melengkapi keperluan yang harus di penuhi pelaut tersebut. Begitu proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment*.
- Penulis : Baik terima kasih atas penjelasan proses perekrutan pelaut pada divisi recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia. Pertanyaan selanjutnya apa saja syarat dalam perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 3 : Kalo itu *requirements according to the type of ship, good english, doc valid 15 month, mix crew experiences, foreign going experiences, preferable US visa*.
- Penulis : Apakah ada hambatan yang didapati dalam merekrut pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 3 : Hambatan saat perekrutan itu saat proses *interview* posisi berada diluar kota dan *doc* ada yang *expired*.
- Penulis : Mengapa banyak pelaut yang mendarat dengan CV yang tidak sesuai dengan kualifikasi?
- Narasumber 3 : Karena sebagian kru tidak membaca *require* atau *opening* yang *dishare*.
- Penulis : Apa faktor yang menyebabkan pelaut datang dengan dokumen yang sudah kadaluwarsa atau mendekati masa kadaluwarsa?
- Narasumber 3 : Itu karena dari beberapa pelaut masih ada yg belum paham dengan sertifikat yg masuk regulasi contohnya seperti ERM, MEFA & SSO tahun 2016 sertifikat terbit dengan 5 tahun validasi dan setelah regulasi sdh *unlimited*.
- Penulis : Apakah ada menghadapi kesulitan dalam memenuhi persyaratan dokumen tertentu?

- Narasumber 3 : Biasa merasa kesulitan karena salah satu principal atau owner meminta crew yang mempunyai panama book contohnya, atau liberia book dan us visa
- Penulis : Apakah pelaut bisa menyelesaikan CES test dengan baik?
- Narasumber 3 : Tidak semua pelaut bisa menyelesaikan CES test dengan baik, banyak pelaut yang masih belum bisa memenuhi standar penilaian dari PT. Arjuna Samudera Indonesia.
- Penulis : Apa yang menyebabkan pelaut tidak bisa memenuhi standar penilaian dari PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 3 : Penyebabnya seperti kelamaan dalam membaca soal sehingga pelaut tidak dapat menjawab soal dengan waktu yang cukup.
- Penulis : Apa tindakan divisi recruitment untuk meningkatkan sosialisasi mengenai persyaratan perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 3 : Tindakan *recruitment* untuk meningkatkan sosialisai mengenai persyaratan yaitu dengan melakukan kerja sama dengan beberapa *crew agent* untuk berbagi kebutuhan *crew*.
- Penulis : Baik, berarti dengan dengan melakukan kerja sama dengan *crew agent* lain itu bisa berfungsi untuk bertukar info *crew* yang dibutuhkan, sehingga bisa mendapatkan rekomendasi dari *crew agent* lain.
- Narasumber 3 : Iya seperti itu.
- Penulis : Bagaimana PT. Arjuna Samudera Indonesia dapat membantu pelaut dalam proses pembaruan dokumen?
- Narasumber 3 : Dengan melakukan relasi dengan beberapa UPT seperti percepatan sertifikat dikirim apabila sudah ada tanggal *sign on board crew*.
- Penulis : Bagaimana mengantisipasi pelaut agar bisa memenuhi standar nilai CES test?
- Narasumber 3 : Dengan memberikan percobaan sebanyak dua kali kepada pelaut apabila sekali gagal.

Narasumber 4 : Sri Mulyani
 Jabatan : *Recruitment Staff*

Hasil wawancara penulis dengan narasumber sebagai berikut:

Penulis : Selamat siang mbak Sri, maaf mengganggu mbak.
 Narasumber 4 : Iya siang ri, ada apa?
 Penulis : Maaf sebelumnya mbak. Saya mau minta izin mbak untuk menjadi narasumber dalam penelitian saya mbak. Apakah mbak bersedia?
 Narasumber 4 : Ouuuh gitu, boleh kok.
 Penulis : Baik mbak terima kasih atas ketersediaannya. Langsung saja pertanyaan pertama, bagaimana proses perekrutan pelaut pada divisi recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 4 : Baik prosesnya itu berawal dari permintaan dari *principal* untuk *crew change*, lalu kita mencari pelaut dengan ketentuan yang sudah di syaratkan oleh *principal* tadi, ketika sudah mendapatkan pelaut yang memenuhi syarat, kita laksanakan *CES test* dan wawancara kepada pelaut tersebut. Setelah itu kita mengirimkan *crew personal data (CPD)* ke *principal*. Ketika *principal* menyatakan *approval* (persetujuan), divisi *recruitment* melakukan *hand over* kepada divisi *operation* untuk melengkapi keperluan yang harus di penuhi pelaut tersebut. Begitu proses perekrutan pelaut pada divisi *recruitment*.
 Penulis : Baik mbak terima kasih atas penjelasan proses perekrutan pelaut. Pertanyaan selanjutnya yaitu apa saja syarat perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 4 : Syaratnya yaitu harus mempunyai sertifikat laut yang valid sesuai peraturan *STCW*.
 Penulis : Apakah ada hambatan dalam merekrut pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
 Narasumber 4 : Kalo dari saya sendiri itu terkendala karena terbatasnya pilihan kandidat pelaut yang tepat dan sesuai kriteria yang diminta *owner/principal*.
 Penulis : Terbatasnya pilihan yang tepat berarti ya mbak.
 Narasumber 4 : Iya ri.
 Penulis : Kalo boleh tau kenapa terbatas pilihan yang tepat di PT. Arjuna Samudera Indonesia mbak?
 Narasumber 4 : Itu karena kurang siapnya persyaratan pelaut yang mendaftar dengan sesuai kriteria yang sudah ditentukan. Biasanya pelaut sendiri mendaftarkan CV yang tidak sesuai syarat seperti pengalaman yang tidak cukup, dokumen yang mendekati kadaluwarsa, bahasa inggris yang kurang mumpuni sehingga mendapatkan nilai test dibawah standar yang sudah ditentukan. Kurang lebih seperti itu kenapa kita terbatas dalam memilih pelaut yang tepat.

- Penulis : Banyak juga kendalanya ya mbak. Kenapa pelaut mendaftar dengan CV yang tidak sesuai kualifikasi PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 4 : Itu karena kebutuhan keluarga yang mendesak sehingga membuat mereka sesegera mungkin untuk mendapatkan kerja, tanpa melihat persyaratan yang dibutuhkan.
- Penulis : Kebutuhan keluarga berarti ya mbak. Baik pertanyaan selanjutnya yaitu apa yang menyebabkan pelaut mendaftar dengan dokumen yang sudah kadaluwarsa atau mendekati kadaluwarsa?
- Narasumber 4 : Itu karena mereka banyak yang kurang paham dengan masa berlakunya sertifikat.
- Penulis : Apakah mbak mengalami kesulitan dalam memenuhi persyaratan dokumen tertentu?
- Narasumber 4 : Sejauh ini saya tidak terlalu sulit dalam memenuhi persyaratan dokumen.
- Penulis : Apa yang menyebabkan pelaut gagal dalam melaksanakan *CES test*?
- Narasumber 4 : Karena kurang mampunya berbahasa dan pengetahuan kerja mereka diatas kapal.
- Penulis : Apa tindakan divisi *recruitment* untuk meningkatkan sosialisasi mengenai persyaratan perekrutan pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
- Narasumber 4 : Dengan cara lebih banyak *update* iklan dan pamflet di media sosial
- Penulis : Bagaimana PT. Arjuna Samudera Indonesia dapat membantu pelaut untuk memperbarui dokumen yang kadaluwarsa atau mendekati kadaluwarsa?
- Narasumber 4 : Dengan cara menghubungi balai diklat terkait untuk revalidasi sertifikat mereka.
- Penulis : Bagaimana cara menghindari atau mengantisipasi kegagalan *CES test* pelaut agar kegiatan perekrutan pelaut menjadi lancar?
- Narasumber 4 : Pelamar harus belajar terlebih dahulu sebelum melaksanakan *CES test*.

Lampiran 4. Hasil observasi

NO	ASPEK PENGAMATAN	KETERANGAN		
		KURANG	CUKUP	BAIK
1	Proses rekrutmen pelaut di PT Arjuna Samudera Indonesia		√	
2	Sarana dan prasarana yang disediakan oleh kantor			√
3	Manajemen penerimaan pelaut pada divisi rekrutmen PT Arjuna Samudera Indonesia		√	
4	Proses promosi/ iklan kebutuhan posisi pelaut		√	
5	Proses seleksi data/ sortir dokumen persyaratan rekrutmen pelaut		√	
6	Proses seleksi wawancara pelaut di PT. Arjuna Samudera Indonesia		√	
7	Pross seleksi <i>CES Test</i> di PT. Arjuna Samudera Indonesia		√	
8	Manajemen evaluasi kinerja divisi rekrutmen PT Arjuna Samudera Indonesia		√	
9	Koordinasi dan kerjasama antar divisi di perusahaan			√
10	Upaya yang dilakukan dalam proses pemenuhan standar kualifikasi pelaut		√	

Lampiran 5. Standar operasional prosedur *recruitment*

		PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA					
ASI-PR-HR G-01		Recruitment					
Developed by:	Approved by:	Issue No:	Issue Date:	Revision No:	Revision Date:	Section:	Page:
QMR	Managing Director	01	01/05/2022	00	-	SOP	1 / 4

1. PURPOSE

This HR recruitment procedure was created as a guideline to regulate process procedures related to personnel administration and establish procedures and controls for the recruitment of new employees with the aim of recruiting and retaining the right talent to enable the organization to deliver its business plan.

2. SCOPE

This procedure applies to destroying all types of employment, including contracts and permanent positions.

3. RESPONSIBILITY

3.1. HR Section.

much that the procedure is applied correctly.

3.2. Function Leader (Managing Director) and Crew Operator

Propose additional employees based on business plans and organizational needs. Also responsible for reviewing their needs for workers according to productivity levels.

4. DEFINITIONS

- 4.1. Recruitment is the process of selecting workers who meet the requirements set by the Company. The requirements referred to are the skills, experience and abilities needed for positions in the Company;
- 4.2. Employee Submission Form is a form sent from each Department that requires addition/replacement of workforce.
- 4.3. The Organizational Structure is the place where the Employee plan is placed in the organizational chart in a section.
- 4.4. Manpower planning is a plan to increase or decrease manpower in accordance with the Company's needs for the Company's development in the future. The plan is made in accordance with the scope of the work process at **PT. Arjuna Samudera Indonesia** .
- 4.5. Job description is a description of the duties and responsibilities and authorities that must be carried out by employees.

		PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA					
ASI-PR-HR G-01		Recruitment					
Developed by:	Approved by:	Issue No:	Issue Date:	Revision No:	Revision Date:	Section:	Page:
QMR	Managing Director	01	01/05/2022	00		SOP	2 / 4

4.6. The Interview/Interview process is a way to explore work skills, explore understanding of work, explore task abilities and responsibilities that are capable of being carried out by the candidate, determine whether or not the candidate is accepted as an employee.

5. REFERENCES

- 5.1. RI Law No. 13 of 2003 concerning Manpower.
- 5.2. ISO 9001:2015 - Clause 7. Support.
- 5.3. ISO 9001:2015 - Clause 7.1. Resource.
- 5.4. ISO 9001:2015 - Clause 7.1.2. People.

6. RELATED DOCUMENTS

- 6.1. ASI-MN-MR-01 Quality Management System Guidelines
- 6.2. ASI-PR-MR-01 Procedures for Control of Documents and Records
- 6.3. ASI-PR-HRG-02 Employee Competency and Development Assesment Procedure
- 6.4. FR.01-PR-HRG-01 Application Form
- 6.5. FR.02A&B-PR-HRG-01 Interview Records
- 6.6. FR.03-PR-HRG-01 MLC Declaration
- 6.7. FR.04-PR-HRG-01 Arrival Interview
- 6.8. FR.05-PR-HRG-01 Information sheet
- 6.9 FR.06-PR-HRG-01 Reference Check list
- 6.10 FR.07-PR-HRG-01 Declaration of consent For GDPR
- 6.11 FR.08-PR-HRG-01 Declaration of liability
- 6.12 FR.09-PR-HRG-01 Job Description (Roles and Responsibility employee)

7. Procedures

The recruitment process that takes place within the scope of **PT. Arjuna Samudera Indonesia** can come from the results of an assessment of the HR component that has been carried out by the Dept. HRGA is in line with company policies and strategies or can be derived from suggestions made by functions outside HRGA based on incidental needs .

Once a Manning need is identified, the Crew Operator is responsible to screen previous employment records in order to identify suitable seafarers previously employed by the

		PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA					
ASI-PR-HR G-01		Recruitment					
Developed by:	Approved by:	Issue No:	Issue Date:	Revision No:	Revision Date:	Section:	Page:
QMR	Managing Director	01	01/05/2022	00	-	SOP	3 / 4

Principal and with satisfactory past performance. In case of non-availability, the Company proposes an alternative solution using the **FR.01-PR-HRG-01 Application Form**.

The following are the steps in the Seafarer Recruitment Process:

Step 1: Senior Crew Operator / Crew Operator checks in database if ex-crew is available in order to be proposed. Not any under circumstances the seafarer that under 18 years old to be selected and employee.

Step 2: In case of non-availability Senior Crew Operator / Crew operator will check the database if any crew that satisfies the requirement of the principal can be proposed.

Step 3: If there is no available crew in the database then Senior Crew Operator / Crew Operator has to inform Managing Director in order to exploit his/her sources and find suitable candidate.

Step 4: Once candidate is found the Managing Director and the Senior Crew Operator / Crew Operator shall interview and evaluate the proposed seafarer and report to the principal the following:

- Compliance with Principal's Employment & Promotion criteria
- References from previous services
- Interview results as per the *Seafarer Interview Form*. The results of the interview are to be documented and reported to the Principal with the use of OP 01, OP-2A or OP-2B, depending on the rank of the seafarer. The interview requirements are to be rank-specific.
- Test for professional knowledge on the skills of positions applied, indicating total test score.
- Test of his knowledge in the English language.
- Computer based English test (CES test) with passing grades of:
 1. Officer, Engineer and Electrician with minimum total score is 70 and each section not less than 65.
 2. Rating and catering staff with minimum total score and each section not less than 60.

Step 5: If candidate is found suitable then he is proposed to principal.

Lampiran 6. Sertifikat pelaut yang expired

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

Nomor Seri / Serial No.
CP3219281

Nomor Sertifikat / Certificate No.
6201660088010119

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **HARTA KOTO**
Name
Tempat dan tanggal lahir : **PEKANBARU , 12 September 1994**
Place and date of birth

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

BASIC SAFETY TRAINING Revalidation

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

di : **Jakarta**
at : **15 May 2012 to 23 May 2012**

Sesuai ketentuan STCW 1978 beserta dengan amandemennya, Peraturan : **Section A -VI/1 STCW 2010**
in accordance with the provisions of STCW 1978 as amended, Regulation **Section A -VI/1 STCW 2010**
yang telah mendapat pengesahan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut selaku Administrasi.
which has been approved by the Directorate General of Sea Transportation as Administration.

Jakarta , 15 March 2019

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Ketua/Direktur/Kepala
Principal/Director/Head

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

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

Capt. Marhot Simanjuntak, M.M.

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

Nomor Seri / Serial No.
CP 2235851

Nomor Sertifikat / Certificate No.
6211584766390517

Dengan ini dinyatakan bahwa
This is to certify that

Nama : **GALANG ZULFIKAR MA'RUF**
Name
Tempat dan tanggal lahir : **BLITAR , 15 September 1996**
Place and date of birth

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

BASIC TRAINING FOR OIL AND CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS

yang dilaksanakan oleh : **Politeknik Pelayaran - Surabaya**
which has held by

di : **Surabaya**
at : **27 January 2017 to 02 February 2017**

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

Surabaya , 20 March 2017

An. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Director General of Sea Transportation
Ketua/Direktur/Kepala
Principal/Director/Head

Tandatangan Pemilik
Signature of the Holder

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

Capt. Marhot Simanjuntak, MM

Lampiran 9. CV pelaut



Tedy Anggriawan

Brebes/07th May 1991
 Islam
 Married
 Familia Urban Cluster Ganesha Blok BB No.02
 Mustika Sari, Mustika Jaya, Kota Bekasi 17157
 (+62)812-8712-6973
Tedyanggriawan51@gmail.com

Education

1. Junior high school (2002 - 2005)
2. Senior high school (2005 - 2008)
3. STIP Jakarta - 3rd class marine Engineer (2008 - 2013)
4. STIP Jakarta - 2nd class marine Engineer (2016)

Travel Document

Document	Licence No	Date Of Issued	Date Of Expire
Passport	C4211784	08 June 2023	08 June 2033
US VISA		11 July 2019	08 July 2023
Seaman Book	E120585	28 September 2016	28 September 2023
Yellow Fever	V134945	08 January 2021	Life Time

Certificate Copetency

Certificate Of Competency	Certificate Number	Place Date Of Issued
COC Engineer Officer Class II	6200390392720116	Jakarta, 02 November 2016
Certificate Of Endorsment	6200390392720116	Jakarta, 27 November 2020

Certificate Of Proficiency

Certificate Of Proficiency	Serial Number	Certificate Number	Place Date Of Issued
Basic Safety Training	CP3388652	6200390392010123	Jakarta, 31 May 2023
Medical First Aid	CP3388659	6200390392070119	Jakarta, 13 June 2019
Advice Fire Fighting	CP3388630	6200390392060119	Jakarta, 13 June 2019
Medical Care On Board Ship	CP3388638	6200390392080119	Jakarta, 13 June 2019
Proficiency In Survival Craft And Rescue Boats	CP3388664	6200390392040119	Jakarta, 13 June 2019
Basic Training For Oil And Chemical Tanker Cargo Operation	CP3388621	6200390392390119	Jakarta, 13 June 2019
Advanced Training For Oil Tanker Cargo Operation	CP4136731	6200390392410120	Jakarta, 24 Nov 2020
Advanced Training For Chemical Tanker Cargo Operation	CP4136667	6200390392400120	Jakarta, 24 Nov 2020
Engine Room Resource Management	CP4141592	6200390392270120	Jakarta, 08 Dec 2020
Ship Security Officer	CP4140165	6200390392240120	Jakarta, 07 Dec 2020

*For further information of Certificate Availability, could be checked at Official Homepage /http: www.pelaut.go.id

Lampiran 10. Halaman profil pelaut di aplikasi AVACA

Crew

- Pool
- OnBoard Crew
- Ashore Crew
- Embarcation
- Crew List
- Crew List

OnBoard Crew

ABAS

ACHYAR

ADHI

ADIKUSIA

ADILURUNG

ADRIANTO

AFANDI

AFFUDDIN

AHADI

AHMADI

ALAMRI

ALAMSYAH

ALI

ALI

ALIFANTO

ALIK

ALIMUDDIN

ALVINO

AMIN

AMIRIN

Crew Details

browse your computer



Crew

Name: ABBAS AMRI WILIS

Nationality: INDONESIAN

Rank: ABLE SEAMAN

Date of Birth: 05/07/1981

Mobile:

Facebook:

Current assignment

Vessel: SEMA M

Sign on: 22/11/2023

Expected end: 22/08/2024

Rank: ABLE SEAMAN

Availability

Rank: ABLE SEAMAN

From: -

To: -

Salary

Salary: 1900.0

Bio Data

Documents

Sea Service

Medicals

Evaluations

Financial

Personal Info

Rank: ABLE SEAMAN

Higher License:

Surname: ABBAS

Civil Status: MARRIED

Name: AMRI WILIS

Nationality: INDONESIAN

Place of Birth: JAKARTA

Date of Birth: 05/07/1981

Gender: MALE

Registration By: Indonesian1

Registration No: Indonesian1

Principal: MOVERS DENIZCILIK TICAF

Principal: Arjuna Samudera Indonesi

Station: ONBOARD

Contact Info

Address 1: JL MENGKUUDU GG II NO.79 RT/R

Address 2:

Lampiran 11. CV tidak sesuai kualifikasi

CURRICULUM VITAE

Name : Muli [REDACTED]
 Department : ENGINE
 Place & Date of Birth : Gunungkidul, 14 July 1996
 Sex : MALE
 Religion : ISLAM
 Marital Status : SINGLE
 Nationality : INDONESIAN
 E-mail Address : [REDACTED]
 Permanent Address : [REDACTED]
 Height/Weight : [REDACTED]
 Blood Type : B+
 Mobile Phone : +6282 [REDACTED]

I. DOCUMENTS

No.	Name of Documents	Number of Documents	Place and Date of Issued	Date of Expire
1	Indonesia Seaman's Book	F181907	Jakarta, 10 Oct 2018	10 Oct 2025
2	Passport	C 2671166	Jakarta, 18 March 2023	18 March 2033
3	Yellow Fever	L00-0922129	Jakarta, 21 December 2021	Unlimited

II. CERTIFICATE OF COMPETENCY

No.	Type of Certificate	Number of Certificate	Place and Date of Issued
1	Engine Officer Class III	4 [REDACTED]	Jakarta, 14 Oct 2021
2	Certificate Of Endorsement Class III	6 [REDACTED]	Jakarta, 14 Oct 2021

III. CERTIFICATES OF PROFICIENCY

No.	Name of Certificates	Number of Certificates	Place and Date of Issued	Date of Expire
1	Basic Safety Training (BST)	62 [REDACTED]	Jakarta, 09 December 2021	09 December 2026
2	Advanced Fire Fighting (AFF)	62 [REDACTED]	Tangerang, 24 November 2022	24 November 2027
3	Medical First Aid (MFA)	62 [REDACTED]	Jakarta, 11 February 2019	Unlimited
4	Security Awareness Training (SAT)	62 [REDACTED]	Tangerang, 16 November 2022	Unlimited
5	Proficiency in Survival Craft And Rescue Boats (SCRB)	62 [REDACTED]	Jakarta, 05 November 2021	05 November 2026
6	Medical Care On Board Ship (MC)	62 [REDACTED]	Jakarta, 27 July 2021	Unlimited
7	Ship Security Officer (SSO)	62 [REDACTED]	Jakarta, 05 August 2021	Unlimited
8	Engine Room Resource Management (ERRM)	62 [REDACTED]	Jakarta, 30 July 2022	Unlimited
9	Basic Training For Oil and Chemical Tanker Crew Operation (BOCT)	62 [REDACTED]	Jakarta, 26 February 2019	26 February 2024

IV. SEA EXPERIENCE

Name of Vessel	Ship Type	GT/KW	Company	Rank	Period of Service	Flag
KM STB23/INDONESIA	General Cargo	151 GT/750 PS	PT LINTAS BAHARI NUSANTARA	Engine Cadet	28.06.2019 - 29.06.2020	Indonesia
MV. Tirta Senja	General Cargo	1099 GT/170 KW	PT. Sejahtera Bahera Agung	Engineer	09.11.2021 - 23.06.2022	Indonesia
MT. Regu Bersama	Oil Tanker	25907/829 KW	PT. Mula Borneo Mandiri	Engineer	07.08.2022 - 11.02.2023	Indonesia

Lampiran 12. Nilai CES Test gagal


epsilon
INDONESIA QUALITY CENTER

CES test certificate
ELDO SATRIA
 Date of birth: 17.07.1991
 Has successfully completed the CES 6.0.9

Test type: Detailed
Function area: Electrical, electronic and control engineering
Subject: EE - Operational Level
Test performed: 01.06.2023
Time used: 25 minute(s)

with the following scores:

Function area	Score (%)	Negative score
EE-O Bridge navigation equipment and ship communication systems	40	0
EE-O Electrical and electronic control and automation systems	80	0
EE-O Electrical and electronic instrumentation systems and devices	80	0
EE-O Fault finding, maintenance and repair	80	0
EE-O Fault finding, maintenance and repair, high voltage systems	80	0
EE-O Generators and alternators	40	0

Total test score: 58%

Signature of assessor _____
 Signature of candidate _____
 01.06.2023

NOT APPROVED BY MR. P.

Outline

Lampiran 14. Acuan wawancara

Part 4-1 – Principles to be observed in keeping a navigational watch

13 The officer in charge of the navigational watch is the master's representative and is primarily responsible at all times for the safe navigation of the ship and for complying with the [International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972](#), as amended.

Lookout

14 A proper lookout shall be maintained at all times in compliance with [rule 5](#) of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended and shall serve the purpose of:

- .1 maintaining a continuous state of vigilance by sight and hearing, as well as by all other available means, with regard to any significant change in the operating environment;
- .2 fully appraising the situation and the risk of collision, stranding and other dangers to navigation; and
- .3 detecting ships or aircraft in distress, shipwrecked persons, wrecks, debris and other hazards to safe navigation.

15 The lookout must be able to give full attention to the keeping of a proper lookout and no other duties shall be undertaken or assigned which could interfere with that task.

16 The duties of the lookout and helmsperson are separate and the helmsperson shall not be considered to be the lookout while steering, except in small ships where an unobstructed all-round view is provided at the steering position and there is no impairment of night vision or other impediment to the keeping of a proper lookout. The officer in charge of the navigational watch may be the sole lookout in daylight provided that, on each such occasion:

- .1 the situation has been carefully assessed and it has been established without doubt that it is safe to do so;
- .2 full account has been taken of all relevant factors, including, but not limited to:
 - state of weather;
 - visibility;
 - traffic density ;
 - proximity of dangers to navigation; and

- .3 assistance is immediately available to be summoned to the bridge when any change in the situation so requires.

17 In determining that the composition of the navigational watch is adequate to ensure that a proper lookout can continuously be maintained, the master shall take into account all relevant factors, including those described in this section of the Code, as well as the following factors:

- .1 visibility, state of weather and sea;
- .2 traffic density, and other activities occurring in the area in which the vessel is navigating;
- .3 the attention necessary when navigating in or near traffic separation schemes or other routing measures;
- .4 the additional workload caused by the nature of the ship's functions, immediate operating requirements and anticipated manoeuvres;
- .5 the fitness for duty of any crew members on call who are assigned as members of the watch;
- .6 knowledge of, and confidence in, the professional competence of the ship's officers and crew;
- .7 the experience of each officer of the navigational watch, and the familiarity of that officer with the ship's equipment, procedures, and manoeuvring capability;
- .8 activities taking place on board the ship at any particular time, including radiocommunication activities, and the availability of assistance to be summoned immediately to the bridge when necessary;
- .9 the operational status of bridge instrumentation and controls, including alarm systems;
- .10 rudder and propeller control and ship manoeuvring characteristics;
- .11 the size of the ship and the field of vision available from the conning position;
- .12 the configuration of the bridge, to the extent such configuration might inhibit a member of the watch from detecting by sight or hearing any external development; and
- .13 any other relevant standard, procedure or guidance relating to watchkeeping arrangements and fitness for duty which has been adopted by the Organization.

Watch arrangements

18 When deciding the composition of the watch on the bridge, which may include appropriately qualified ratings, the following factors, *inter alia*, shall be taken into account:

- .1 at no time shall the bridge be left unattended;
- .2 weather conditions, visibility and whether there is daylight or darkness;
- .3 proximity of navigational hazards which may make it necessary for the officer in charge of the watch to carry out additional navigational duties;
- .4 use and operational condition of navigational aids such as ECDIS, radar or electronic position-indicating devices and any other equipment affecting the safe navigation of the ship;
- .5 whether the ship is fitted with automatic steering;
- .6 whether there are radio duties to be performed;
- .7 unmanned machinery space (UMS) controls, alarms and indicators provided on the bridge, procedures for their use and their limitations; and
- .8 any unusual demands on the navigational watch that may arise as a result of special operational circumstances.

Taking over the watch

19 The officer in charge of the navigational watch shall not hand over the watch to the relieving officer if there is reason to believe that the latter is not capable of carrying out the watchkeeping duties effectively, in which case the master shall be notified.

20 The relieving officer shall ensure that the members of the relieving watch are fully capable of performing their duties, particularly as regards their adjustment to night vision. Relieving officers shall not take over the watch until their vision is fully adjusted to the light conditions.

21 Prior to taking over the watch, relieving officers shall satisfy themselves as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed, and UMS controls as appropriate and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during their watch.

22 Relieving officers shall personally satisfy themselves regarding the:

- .1 standing orders and other special instructions of the master relating to navigation of the ship;
- .2 position, course, speed and draught of the ship;
- .3 prevailing and predicted tides, currents, weather, visibility and the effect of these factors upon course and speed;
- .4 procedures for the use of main engines to manoeuvre when the main engines are on bridge control; and
- .5 navigational situation, including, but not limited to:
 - .5.1 the operational condition of all navigational and safety equipment being used or likely to be used during the watch;
 - .5.2 the errors of gyro- and magnetic compasses;
 - .5.3 the presence and movement of ships in sight or known to be in the vicinity;
 - .5.4 the conditions and hazards likely to be encountered during the watch; and
 - .5.5 the possible effects of heel, trim, water density and squat on under-keel clearance.

23 If, at any time, the officer in charge of the navigational watch is to be relieved when a manoeuvre or other action to avoid any hazard is taking place, the relief of that officer shall be deferred until such action has been completed.

Performing the navigational watch

24 The officer in charge of the navigational watch shall:

- .1 keep the watch on the bridge;
- .2 in no circumstances leave the bridge until properly relieved; and
- .3 continue to be responsible for the safe navigation of the ship, despite the presence of the master on the bridge, until informed specifically that the master has assumed that responsibility and this is mutually understood.

25 During the watch, the course steered, position and speed shall be checked at sufficiently frequent intervals, using any available navigational aids necessary, to ensure that the ship follows the planned course.

26 The officer in charge of the navigational watch shall have full knowledge of the location and operation of all safety and navigational equipment on board the ship and shall be aware and take account of the operating limitations of such equipment.

27 The officer in charge of the navigational watch shall not be assigned or undertake any duties which would interfere with the safe navigation of the ship.

28 When using radar, the officer in charge of the navigational watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the provisions on the use of radar contained in the [International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972](#), as amended in force.

29 In cases of need, the officer in charge of the navigational watch shall not hesitate to use the helm, engines and sound signalling apparatus. However, timely notice of intended variations of engine speed shall be given where possible or effective use shall be made of UMS engine controls provided on the bridge in accordance with the applicable procedures.

30 Officers of the navigational watch shall know the handling characteristics of their ship, including its stopping distances, and should appreciate that other ships may have different handling characteristics.

31 A proper record shall be kept during the watch of the movements and activities relating to the navigation of the ship.

32 It is of special importance that at all times the officer in charge of the navigational watch ensures that a proper lookout is maintained. In a ship with a separate chartroom, the officer in charge of the navigational watch may visit the chartroom, when essential, for a short period for the necessary performance of navigational duties, but shall first ensure that it is safe to do so and that proper lookout is maintained.

33 Operational tests of shipboard navigational equipment shall be carried out at sea as frequently as practicable and as circumstances permit, in particular before hazardous conditions affecting navigation are expected. Whenever appropriate, these tests shall be recorded. Such tests shall also be carried out prior to port arrival and departure.

34 The officer in charge of the navigational watch shall make regular checks to ensure that:

- .1 the person steering the ship or the automatic pilot is steering the correct course;
- .2 the standard compass error is determined at least once a watch and, when possible, after any major alteration of course; the standard and gyro-compasses are frequently compared and repeaters are synchronized with their master compass;
- .3 the automatic pilot is tested manually at least once a watch;
- .4 the navigation and signal lights and other navigational equipment are functioning properly;
- .5 the radio equipment is functioning properly in accordance with paragraph 86 of this section; and
- .6 the UMS controls, alarms and indicators are functioning properly.

35 The officer in charge of the navigational watch shall bear in mind the necessity to comply at all times with the requirements in force of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974^{footnote}. The officer of the navigational watch shall take into account:

- .1 the need to station a person to steer the ship and to put the steering into manual control in good time to allow any potentially hazardous situation to be dealt with in a safe manner; and
- .2 that, with a ship under automatic steering, it is highly dangerous to allow a situation to develop to the point where the officer in charge of the navigational watch is without assistance and has to break the continuity of the lookout in order to take emergency action.

36 Officers of the navigational watch shall be thoroughly familiar with the use of all electronic navigational aids carried, including their capabilities and limitations, and shall use each of these aids when appropriate and shall bear in mind that the echo-sounder is a valuable navigational aid.

37 The officer in charge of the navigational watch shall use the radar whenever restricted visibility is encountered or expected, and at all times in congested waters, having due regard to its limitations.

38 The officer in charge of the navigational watch shall ensure that the range scales employed are changed at sufficiently frequent intervals so that echoes are detected as early as possible. It shall be

39 Whenever radar is in use, the officer in charge of the navigational watch shall select an appropriate range scale and observe the display carefully, and shall ensure that plotting or systematic analysis is commenced in ample time.

40 The officer in charge of the navigational watch shall notify the master immediately:

- .1 if restricted visibility is encountered or expected;
- .2 if the traffic conditions or the movements of other ships are causing concern;
- .3 if difficulty is experienced in maintaining course;
- .4 on failure to sight land, or a navigation mark or to obtain soundings by the expected time;
- .5 if, unexpectedly, land or a navigation mark is sighted or a change in soundings occurs;
- .6 on breakdown of the engines, propulsion machinery remote control, steering gear or any essential navigational equipment, alarm or indicator;
- .7 if the radio equipment malfunctions;
- .8 in heavy weather, if in any doubt about the possibility of weather damage;
- .9 if the ship meets any hazard to navigation, such as ice or a derelict; and
- .10 in any other emergency or if in any doubt.

41 Despite the requirement to notify the master immediately in the foregoing circumstances, the officer in charge of the navigational watch shall, in addition, not hesitate to take immediate action for the safety of the ship, where circumstances so require.

42 The officer in charge of the navigational watch shall give watchkeeping personnel all appropriate instructions and information which will ensure the keeping of a safe watch, including a proper lookout.

Watchkeeping under different conditions and in different areas

Clear weather

43 The officer in charge of the navigational watch shall take frequent and accurate compass bearings of approaching ships as a means of early detection of risk of collision and shall bear in mind that such risk may sometimes exist even when an appreciable bearing change is evident, particularly when approaching a very large ship or a tow or when approaching a ship at close range. The officer in charge of the navigational watch shall also take early and positive action in compliance with the applicable [International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972](#), as amended and subsequently check that such action is having the desired effect.

44 In clear weather, whenever possible, the officer in charge of the navigational watch shall carry out radar practice.

Restricted visibility

45 When restricted visibility is encountered or expected, the first responsibility of the officer in charge of the navigational watch is to comply with the relevant rules of the [International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972](#), as amended with particular regard to the sounding of fog signals, proceeding at a safe speed and having the engines ready for immediate manoeuvre. In addition, the officer in charge of the navigational watch shall:

- .1 inform the master;
- .2 post a proper lookout;
- .3 exhibit navigation lights; and
- .4 operate and use the radar.

In hours of darkness

46 The master and the officer in charge of the navigational watch, when arranging lookout duty, shall have due regard to the bridge equipment and navigational aids available for use, their limitations, procedures and safeguards implemented.

Coastal and congested waters

47 The largest scale chart on board, suitable for the area and corrected with the latest available information, shall be used. Fixes shall be taken at frequent intervals, and shall be carried out by more than one method whenever circumstances allow. When using ECDIS, appropriate usage code (scale) electronic navigational charts shall be used and the ship's position shall be checked by an independent means of position fixing at appropriate intervals.

48 The officer in charge of the navigational watch shall positively identify all relevant navigation marks.

Navigation with pilot on board

49 Despite the duties and obligations of pilots, their presence on board does not relieve the master or the officer in charge of the navigational watch from their duties and obligations for the safety of the ship. The master and the pilot shall exchange information regarding navigation procedures, local conditions and the ship's characteristics. The master and/or the officer in charge of the navigational watch shall co-operate closely with the pilot and maintain an accurate check on the ship's position and movement.

50 If in any doubt as to the pilot's actions or intentions, the officer in charge of the navigational watch shall seek clarification from the pilot and, if doubt still exists, shall notify the master immediately and take whatever action is necessary before the master arrives.

Ship at anchor

51 If the master considers it necessary, a continuous navigational watch shall be maintained at anchor. While at anchor, the officer in charge of the navigational watch shall:

- .1 determine and plot the ship's position on the appropriate chart as soon as practicable;
- .2 when circumstances permit, check at sufficiently frequent intervals whether the ship is remaining securely at anchor by taking bearings of fixed navigation marks or readily identifiable shore objects;
- .3 ensure that proper lookout is maintained;
- .4 ensure that inspection rounds of the ship are made periodically;
- .5 observe meteorological and tidal conditions and the state of the sea;
- .6 notify the master and undertake all necessary measures if the ship drags anchor;
- .7 ensure that the state of readiness of the main engines and other machinery is in accordance with the master's instructions;
- .8 if visibility deteriorates, notify the master;
- .9 ensure that the ship exhibits the appropriate lights and shapes and that appropriate sound signals are made in accordance with all applicable regulations; and
- .10 take measures to protect the environment from pollution by the ship and comply with applicable pollution regulations.

Parent topic: [Part 4 – Watchkeeping at Sea](#)

Lampiran 15. Aturan sertifikat onboard

On-board requirements

When considering the on-board application of the STCW Convention you must also consider the requirements of the international safety management code (ISM) and the provisions within the ILO maritime labour convention 2006 (MLC). Whilst the STCW applies to watch-keepers and crew with environmental and security duties the MLC and ISM apply to the master, chief engineer, officers, ratings and any other crew member on board ships of any tonnage, from a coaster to a very large tanker. The hours of work provision of the STCW have been generally harmonised with the MLC. However some anomalies remain.

Certificates and documentary evidence to be carried on board

The certificates and any other documentary evidence you hold are official proof of your competency. Before joining a ship, it is your duty, and that of your employer, to check that you hold the correct certificates. Once on-board, the master and inspectors from port and flag state authorities will check your documentation. If, during the course of these inspections they find that you do not hold the appropriate certificates, or that these have expired, you will probably be discharged until you complete the training required and/or the certificates required have been revalidated. In many cases this is a cause for your employer to terminate your contract.

According to STCW you should carry on board the originals of all certificates and endorsements. Photocopies are not acceptable. You need to have the following documents on you at all times.

1. **National certificate of competence and endorsement** (The endorsement may be part of the certificate or may be issued as a separate document). Refer to the previous section to see what certificates you need to hold.
2. **Certificates and documentary evidence covering specific safety or pollution prevention duties and service on board certain types of ship.** Refer to the previous section to see what certificates you need to hold.
3. **Endorsements of recognition.**

When applying for an endorsement of recognition, remember the following:

- You need to hold separate endorsements for each flag state.
- No endorsement of recognition will be granted if the original national certificate is not valid or has expired.
- STCW endorsements are only issued for current STCW certificates.
- You cannot apply for an endorsement of recognition from one party on the basis of an endorsement issued by another party.
- Endorsements can only be issued on the basis of the original certificate.
- If you have already applied for an endorsement, but this is being processed by the respective flag administration, you have a period of grace of up to three months from the date you join the ship. During this period you will be able to serve without an

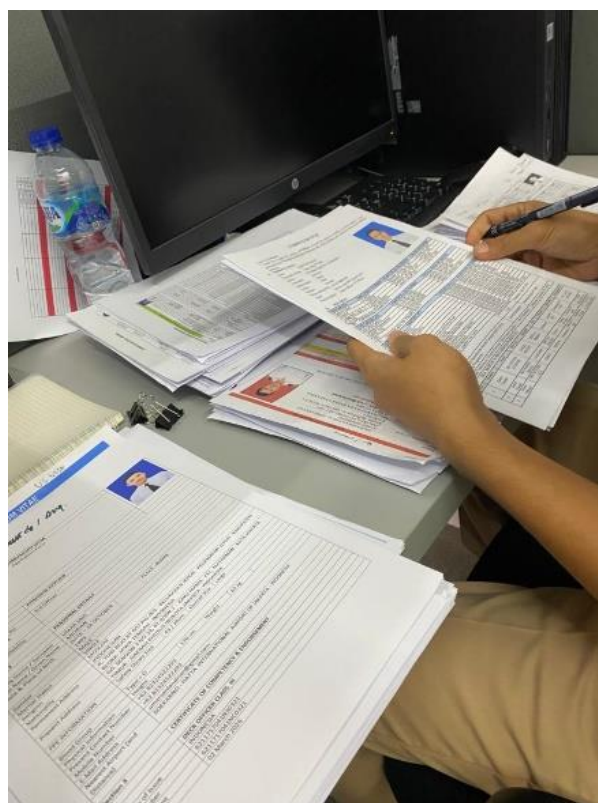
Lampiran 16. Dokumentasi penelitian**Proses pemberkasan pelaut**



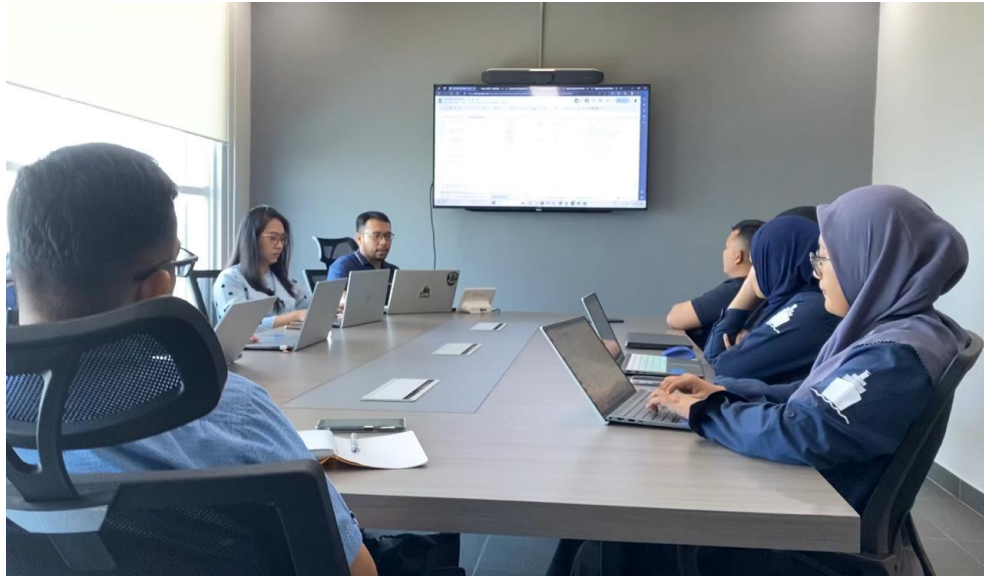
Proses seleksi dokumen pelaut



Proses pengarsipan dokumen



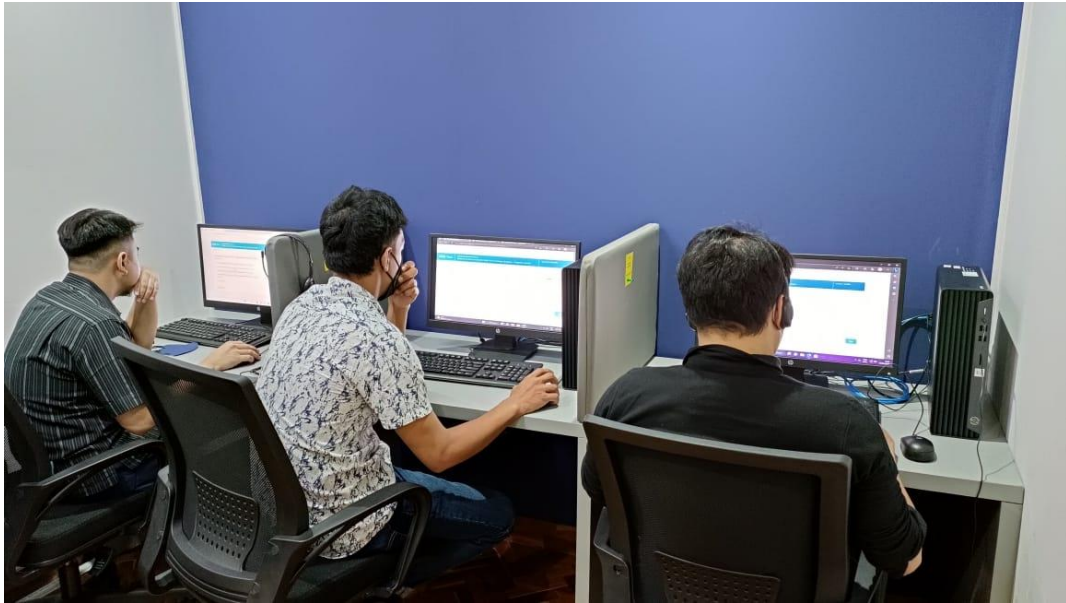
Proses sortir CV Pelaut



Kegiatan rapat evaluasi kerja divisi rekrutmen PT Arjuna Samudera Indonesia



Pelaut ketika standby di ruang tunggu



Pelaksanaan proses CES test pelaut



Pelaksanaan proses seleksi wawancara pelaut



Kegiatan *briefing* pelaut sebelum *on board*



Kegiatan penyambutan *Ship Owner* di kantor PT Arjuna Samudera Indonesia



Foto bersama *Ship Owner* dan divisi rekrutmen PT Arjuna Samudera Indonesia

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



- | | |
|---|---|
| 1. Nama | : Muhammad Fahrizal |
| 2. Tempat, Tanggal Lahir | : Balai Tengah, 21 Juni 2001 |
| 3. Alamat | : Perum. Cendana, Kel. Belian, Kec.
Batam Kota, Kota Batam |
| 4. Agama | : Islam |
| 5. Nama Orang Tua | |
| a. Ayah | : Wemyurizal |
| b. Ibu | : Yuliwarti |
| 6. Riwayat Pendidikan | |
| a. SD Al-Kaffah Legenda Malaka | |
| b. SD N 40 Balai Tengah | |
| c. SMP Cendana | |
| d. SMA N 20 Legenda Malaka | |
| e. Politeknik Negeri Batam | |
| f. Politeknik Pelayaran Sumatera
Barat | |
| 7. Pengalaman Praktik Darat | |
| a. PT. Arjuna Samudera Indonesia (1 September 2022- 24 Juli 2023) | |

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 01/12/2023	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 01/12/2023	
LEMBAR BIMBINGAN PENYUSUNAN TUGAS AKHIR				

Nama : MUHAMMAD FAHRIZAL
 NIT : 130405201029
 Program Studi : D- IV TRANSPORTASI LAUT
 Dosen Pembimbing : MARKUS ASTA PATMA N, S. Si.T., M.T
 Judul : ANALISIS HAMBATAN PROSES PEREKRUTAN PELAUT PADA DIVISI RECRUITMENT DI PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA

No	Materi Bimbingan	Tanggal Bimbingan	Paraf Pembimbing
1.	- lanjut BAB berikutnya. - perbaiki rumusan masalah	15/24 1	A
2.	- cari sumber pustaka dengan kelurahan tahun ke-garu	25/24 1	A
3.	- Selesaikan sampai BAB & lampirkan data pendahuluan, daftar isi, daftar pustaka, dll	6/24 2	A
4.	- Cari kembali soal yang sesuai dengan tema penelitian	3/24 7	A
5.	- perbaiki keaplikasian & saran	9/24 7	A
6.	- lanjut pembimbing II - ACC seminar	16/24 7	A

Untuk bimbingan yang dilaksanakan secara jarak jauh, maka tanda tangan pembimbing dimintakan setelah selesai pembimbingan jarak jauh dengan melampirkan bukti komunikasi bimbingan.

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 01/12/2023	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 01/12/2023	
LEMBAR BIMBINGAN PENYUSUNAN TUGAS AKHIR				

Nama : MUHAMMAD FAHRIZAL
 NIT : 130405201029
 Program Studi : D- IV TRANSPORTASI LAUT
 Dosen Pembimbing : SYAFNI YELVI SISKI, M.Pd.
 Judul : ANALISIS HAMBATAN PROSES PEREKRUTAN PELAUT PADA
 DIVISI RECRUITMENT DI PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA

No	Materi Bimbingan	Tanggal Bimbingan	Paraf Pembimbing
1	Rev. Bab 1 - 5 - Rev Abstrak - Bikin daftar isi, daftar gambar, tabel, lampiran - Rev Penulisan - Rev. Paragraf - Uraikan penjelasan di sistematika penulisan - Sub sub bab rata kiri - Rev. kajian Teoritis - Penelitian relevan di uraikan - kerangka pikir di uraikan dalam bentuk paragraf - Bikin label informan penelitian - 1 Paragraf minimal 4 kalimat - Pindahkan gambar ke lampiran - wawancara jadikan pernyataan. - Daftar pustaka minimal 35 referensi - Bikin penomoran pada lampiran - 1 Hal terdiri dari 4 foto - lampirkan CV	10/7 24	Syafni

Untuk bimbingan yang dilaksanakan secara jarak jauh, maka tanda tangan pembimbing dimintakan setelah selesai pembimbingan jarak jauh dengan melampirkan bukti komunikasi bimbingan.

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-25	
		Tgl. Ditetapkan	: 01/12/2023	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 01/12/2023	
LEMBAR BIMBINGAN PENYUSUNAN TUGAS AKHIR				

Nama : MUHAMMAD FAHRIZAL
 NIT : 130405201029
 Program Studi : D- IV TRANSPORTASI LAUT
 Dosen Pembimbing : SYAFNI YELVI SISKI, M.Pd.
 Judul : ANALISIS HAMBATAN PROSES PEREKRUTAN PELAUT PADA
 DIVISI RECRUITMENT DI PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA

No	Materi Bimbingan	Tanggal Bimbingan	Paraf Pembimbing
2	Rev Bab 1-5 - Masukkan Tujuan penelitian di abstrak - Setiap bahasa asing, miringkan <italic> - Rev. Penulisan - Merchant marine polytechnic of West Sumatera - Rev. daftar isi - ganti semua istilah dengan mahasiswa/i - tambahkan kata kunci judul di sistematika - minimal penggunaan sumber dari tahun 2017 - Rev. Paragraf - Pastikan semua responden tersedia namanya dicantumkan atau pakai inisial - lampiran 14-24 gabung menjadi "dokumentasi penelitian". namun buat ket. masing-masing gambar di bawahnya	17/07 24	
3	Acc for Result Seminar	23/7/ 2024	

Untuk bimbingan yang dilaksanakan secara jarak jauh, maka tanda tangan pembimbing dimintakan setelah selesai pembimbingan jarak jauh dengan melampirkan bukti komunikasi bimbingan.

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-27	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
BERITA ACARA SEMINAR SKRIPSI PROGRAM DIPLOMA PELAYARAN				

Pada hari ini:

1. Hari / Tanggal : Rabu / 24 Juli 2024
2. Tempat : Kelas Lantai 2 Gedung Kelas Baru Poltekel Sumbar
3. Waktu : 10.00 WIB s/d Selesai

Telah dilaksanakan ujian skripsi sebagai berikut:

1. Nama : Muhammad Fahrizal
2. NIT : 130405201029
3. Program Studi : D-IV Transportasi Laut
4. Judul : Analisis Hambatan Proses Perekrutan Pelaut Pada Divisi *Recruitment* di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Dengan hasil: (~~Lulus~~ / **Lulus dengan Perbaikan** / ~~Tidak Lulus~~)*

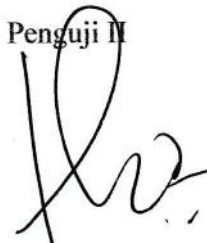
Menyetujui:

Penguji I



Langandriansyah Dwi Yatno, S.E., M.M.
NIP. 19770909 201101 1 004

Penguji II



Nelfi Erlinda, M, Pd.
NIDN. 1018028702

Mengetahui:

Ketua Program Studi Transportasi Laut



Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M.
NIP. 19791107 200212 1 001

(*) coret yang tidak sesuai

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-26	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
LEMBAR REVISI PENGUJIAN TUGAS AKHIR				

Nama : Muhammad Fahrizal
 NIT : 130405201030
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut
 Judul : Analisis Hambatan Proses Perekrutan Pelaut Pada Divisi
Recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia

No	Materi Revisi/Konsultasi	Tanggal Perbaikan
	Hapus Temuan penelitian yang pertama Cari aturan sertifikat Cari acuan wawancara Cari standar penilaian CES test	30/7/24 

Padang Pariaman, 30 Juli 2024
Penguji I



Langandriansyah Dwi Yatno, S.E., M.M.

NIP. 19770909 201101 1 004

1. Penyelesaian revisi (bila ada) paling lambat 3 minggu terhitung setelah dilaksanakan ujian.
2. Jika sampai batas tersebut Taruna belum menyelesaikan revisi, maka ujian dinyatakan gugur.

 	POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-26	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
LEMBAR REVISI PENGUJIAN TUGAS AKHIR				

Nama : Muhammad Fahrizal
 NIT : 130405201029
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut
 Judul : Analisis Hambatan Proses Perekrutan Pelaut Pada Divisi
Recruitment di PT. Arjuna Samudera Indonesia

No	Materi Revisi/Konsultasi	Tanggal Perbaikan
1.	Penggalan kata* pada judul perbaiki	31/7
2.	Abstrak cek lagi	
3.	Simpulkan terkait penelitian relevan	
4.	Tambahkan definisi instrumen	
5.	Perbaiki bahasa yang masih typo!	
6.	Bahasa latin cek kembali	

Padang/Pariaman, 2024
Penguji II

NELFI ERLINDA, M.PD.
NIDN. 1018028702

1. Penyelesaian revisi (bila ada) paling lambat 3 minggu terhitung setelah dilaksanakan ujian.
2. Jika sampai batas tersebut Taruna belum menyelesaikan revisi, maka ujian dinyatakan gugur.

