



ISSN. 2716-2656 (Print)

E-Journal Marine Inside

<https://ejournal.poltekpel-banten.ac.id/index.php/ejmi/>

Vol. 3, Issue. 2, December 2021

doi.org/10.56943/ejmi.v3i2.29

Pengaruh Pelayanan PT. Pertamina International Shipping terhadap Kru Kapal di Masa Pandemi Covid-19

Kusharyanto¹, Ageng Premadi², Jhonfri Bonardo Damanik

¹kusharyanto@poltekpel-banten.ac.id, ²ageng@poltekpel-banten.ac.id

Politeknik Pelayaran Banten

ABSTRAK

Pelayanan berasal dari kata dasar layan, pelayanan adalah sebuah tindakan yang berkaitan dengan cara melayani. Pengaruh pelayanan PT Pertamina International Shipping terhadap kru kapal dimasa pandemi merupakan permasalahan krusial yang perlu diperhatikan. Karena hal ini akan berpengaruh terhadap kinerja para kru yang tentunya memiliki hubungan kausalitas dengan PT Pertamina International Shipping terutama di masa pandemi. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode penelitian kualitatif yang nantinya akan menghasilkan data deskriptif berupa uraian kata-kata yang membentuk kalimat dari orang serta perilaku yang diamati. Penelitian ini dilakukan di PT Pertamina International Shipping Jakarta semasa melakukan Praktek Darat (PRADA) untuk mendapatkan data primer melalui riset langsung ke lapangan. Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan data melalui pendekatan terhadap objek melalui observasi, wawancara serta mengamati langsung objek berdasarkan data dan dokumen yang berhubungan dengan penelitian.

Kata Kunci: *Kru Kapal, Masa Pandemi, Pelayanan*

PENDAHULUAN

Covid-19 atau virus corona adalah penyakit menular yang disebabkan oleh SARS-CoV-2. Pada umumnya orang yang tertular Covid-19 akan mengalami gejala-gejala klinis baik ringan hingga sedang, bahkan hingga mengalami gejala berat. Tidak jarang orang-orang yang mengalami penularan penyakit ini akan mendapat penanganan medis jika tidak sembuh dalam waktu yang ditentukan.

Ditengah merebaknya penyebaran kasus virus Covid-19 ini, banyak pihak yang mengalami dampaknya. Terutama para kru yang bekerja dilaut, dengan situasi kerja yang dapat dikatakan tertutup dengan dunia darat dikarenakan kapal masih akan terus melakukan pekerjaan dikapal yang berlayar dilautan tentu hal ini akan menjadi salah satu penghambat penanganan bagi para kru apabila ada kru yang terpapar virus Covid-19 ini. Baik itu penanganan secara medis bagi para kru yang membutuhkan pertolongan medis ataupun para kru yang hanya membutuhkan suplemen maupun vitamin bagi para kru yang hanya mengalami gejala klinis ringan hingga sedang.

PT Pertamina International Shipping sebagai instansi yang bertanggung jawab dan menaungi para kru yang bekerja di kapal memiliki tanggung jawab penuh atas kesejahteraan kru yang bekerja di kapal terutama dimasa pandemi yang tentu memerlukan perhatian ekstra baik dari segi pelayanan secara materil maupun pelayanan dari segi administratif bagi para kru yang terpapar virus Covid-19 untuk didata dan mendapat tunjangan kesehatan semasa terpapar virus Covid-19 ini. Kru yang terpapar virus Covid-19 ini tentu harus dipisah dari para kru yang tidak terpapar untuk mengurangi jumlah kru yang kemungkinan terpapar dengan melakukan isolasi yang tentunya difasilitasi oleh PT Pertamina International Shipping. Isolasi yang dilakukan oleh para kru umumnya dilakukan dihotel ataupun dipulangkan ke kampung halaman kru untuk mendapatkan penanganan yang intensif dari pihak medis.

PT Pertamina International Shipping bertanggung jawab penuh atas hal ini, bertanggung jawab akan kesejahteraan para kru. PT Pertamina Internasional Shipping (PIS) sebagai *subholding shipping* pertama dari Pertamina.

Ditengah penyebaran kasus terpapar virus Covid-19 yang dialami oleh para crew kapal yang dibawah naungan PT Pertamina International Shipping tentu hal ini akan menjadi perhatian serius dari perusahaan, karena hal ini sangat krusial yang berkaitan dengan nyawa para kru dan kualitas kerja para kru yang akan mempengaruhi kinerja perusahaan kedepanya jika kasus penyebaran virus yang dialami oleh para kru tidak ditangani dengan serius.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan diatas menunjukkan bahwa peran dari PT Pertamina International Shipping terhadap kesehatan yang berkaitan dengan pelayanan kepada para kru kapal merupakan permasalahan krusial yang layak untuk dibahas. Maka dengan itu penulis tertarik untuk meneliti permasalahan ini dengan mengangkat judul **“Pengaruh Pelayanan PT. Pertamina *International***

Shipping Terhadap Kru Kapal Dimasa Pandemi Covid-19". Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pelayanan yang diberikan oleh PT. Pertamina International Shipping terhadap kru kapal dan permasalahan apa yang dihadapi PT. Pertamina International Shipping dalam melayani kru dimasa pandemi.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian merupakan suatu proses dari suatu rangkaian langkah-langkah yang dilakukan secara terencana dan sistematis, guna mendapatkan pemecahan masalah atau jawaban terhadap pernyataan-pernyataan tertentu. Proposal ini menggunakan jenis penelitian Kualitatif. Menurut Suryabrata (2008), Penelitian kualitatif adalah penelitian yang menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif, seperti transkripsi wawancara, catatan lapangan, gambar, foto rekaman video dan lain-lain. Sehingga metode penelitian berisi pengetahuan yang mengkaji ketentuan mengenai metode-metode yang digunakan dalam penelitian.

Pada umumnya penelitian merupakan refleksi keinginan untuk memperoleh dan mengembangkan pengetahuan yang merupakan kebutuhan dasar manusia sehingga menjadi motivasi untuk melakukan penelitian. Jenis metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan metode deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk memecahkan masalah-masalah aktual yang dihadapi serta mengumpulkan data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan selanjutnya dianalisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyebaran virus Covid-19 yang belakangan ini meningkat berdampak pada seluruh sektor usaha dengan menghambat kegiatan operasional, tidak menciptakan bagi PT Pertamina International Shipping (PIS) sebagai salah satu pelaku usaha sektor strategi di bidang logistik pengiriman BBM ke seluruh pelosok negeri. Manajemen telah mengupayakan untuk memfasilitasi kru kapal yang terpapar Covid-19 dengan cara menyediakan tempat isolasi mandiri baik di kapal maupun di luar kapal, kemudian melakukan pemeriksaan secara berkala, dan bantuan obat-obatan untuk kru kapal yang terpapar. "Merupakan tugas kita bersama untuk memutus mata rantai penyebaran covid, mencegah dan melindungi semua kru, petugas darat dan seluruh pekerja dari paparan covid sehingga tidak menimbulkan gangguan kesehatan maupun gangguan operasional kapal,".

Dampak yang dibawa oleh pandemi Covid-19 kemarin tidak hanya berpengaruh ke proses pengiriman BBM ataupun pengiriman barang lainnya kedalam maupun keluar negeri. Tetapi dampak yang dibawa oleh pandemi Covid-19 ini sangat membawa dampak yang sangat signifikan, baik dari segi ekonomi, kebiasaan masyarakat, pekerjaan yang awalnya dilakukan masih dengan tangan manusia langsung yang memerlukan tatap muka dengan konsumen kini harus bertransformasi ke era digital. Mau tidak mau seluruh masyarakat harus mampu

mengupgrade dirinya agar tetap mampu bersaing dan mengikuti perkembangan zaman sesuai dengan tuntutan zaman pada masa ini.

Seperti halnya, permasalahan ini juga dialami dan dirasakan oleh PT Pertamina International Shipping Jakarta, para pegawai dan staff yang bekerja dikantor maupun para kru kapal. Yang mana pada awalnya seluruh pekerjaan masih dilakukan dari tempat atau dari kantor langsung kini semua harus dilakukan secara daring untuk memutus dan mengurangi penyebaran virus Covid-19 dimasyarakat.

Pengoptimalan pelayanan terhadap para kru dimasa pandemi, yaitu yang dilakukan dengan mengoptimalkan pelayanan dengan konsultasi yang dapat dilakukan oleh para kru dengan administrasi secara daring serta penggunaan pelayanan *online* administrasi.

Ditengah perubahan pelayanan administrasi yang bertransformasi ini tidak semua kru kapal dapat mengikutinya sesuai dengan apa yang ada diekspektasi dari pemberi layanan yaitu PT. Pertamina International Shipping Jakarta, banyak faktor penghambat yang menjadi penghalang berlangsungnya pelayanan administrasi *online* ini dengan maksimal yaitu salah satunya adalah dipengaruhi oleh usia dari kru yang sudah terbilang orang tua yang untuk menangkap hal-hal yang berbau teknologi itu adalah hal yang sulit untuk diterima karena kemampuan untuk memahami dan kemampuan untuk menerima perubahan dari yang dulu sistemnya manual kini sudah berubah ke sistem digital yang dilakukan secara daring dan mandiri. Selain itu, kendala yang paling umum adalah yang berhubungan dengan koneksi internet, tidak jarang penulis menerima informasi bahwa masih banyak para kru yang belum mengisi seluruh data yang diminta dan dibutuhkan oleh PT Pertamina International Shipping Jakarta belum dapat diakses oleh kru dikarenakan para kru belum terhubung ke internet ditengah situasi sedang dalam kapal berlayar.

Kru kapal yang akan melakukan perjalanan dinas harus menyiapkan segala kelengkapan berkas-berkas yang diperlukan sebelum berangkat. Tetapi tidak selamanya pengurusan berkas-berkas ini dapat berjalan dengan baik dan lancar sebagaimana mestinya, kemungkinan ada saja faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan terutama dimasa pandemi ini. Ada faktor-faktor yang menyebabkan keterlambatan, yaitu:

- 1) Adanya sertifikat yang belum direvalidasi,
- 2) Terlambatnya MCU dan hasil MCU yang belum memenuhi standar yang diharapkan,
- 3) Proses PKL dan Mutasi yang terlambat,
- 4) Perintah dari atasan untuk mengikuti seminar atau acara lainnya (Messah et al., 2013).

Menurut Ervianto (2005), mengungkapkan bahwa Keterlambatan adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Menurut Bramble and Callahan (1992), keterlambatan (delay) adalah apabila suatu aktifitas mengalami penambahan waktu, atau tidak diselenggarakan sesuai dengan rencana yang diharapkan. Keterlambatan pengiriman awak kapal adalah pengiriman awak kapal yang akan melaksanakan *on board* namun terjadi kendala sehingga tidak tepat waktu sesuai dengan yang dijadwalkan. Maka untuk itu yang menjadi faktor keterlambatan ini akan diuraikan dibawah ini:

1) Revalidasi sertifikat yang terlambat

Kurang disiplinnya awak kapal ketika diperintah untuk melaksanakan revalidasi sertifikat kompetensi ataupun keterampilan, memperlambat proses rotasi awak kapal untuk *next ship* yang telah dijadwalkan. Hal ini mengakibatkan proses pengiriman awak kapal untuk *on board* menjadi terlambat. Dengan adanya tuntutan standar pelaut yang ditetapkan *International Maritime Organization* (IMO), semua pelaut dunia termasuk dari Indonesia harus mengikuti syarat dan ketentuan *Standart of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen Manila 2010. Mulai tanggal 1 Januari 2017, sertifikat kompetensi (COC) ataupun sertifikat keterampilan (COP) yang belum di update mengikuti STCW Amandemen Manila 2010 dianggap tidak berlaku, sehingga para pelaut tersebut tidak bisa berlayar (Hasibuan 2003). Para pelaut bisa melakukan *updating* sertifikat kompetensinya sesuai dengan standar STCW Amandemen Manila 2010 paling tidak sampai dengan tanggal 31 Desember 2016. Dari uraian tersebut, revalidasi sertifikat sesuai amandemen merupakan point yang sangat penting bagi para pelaut agar tetap bisa berlayar.

Berikut adalah beberapa hasil yang berkaitan dengan amandemen STCW Manila 2010 :

1. Penerbitan *Certificate Of Competence* (COC) dan verifikasi keaslian sertifikat hanya bisa dikeluarkan oleh pemerintah yang berwenang, serta perubahan warna sertifikat yang sebelumnya kuning berganti menjadi biru.
2. Standar medis pelaut diperbaharui sejalan dengan persyaratan ILO MLC.
3. Perubahan sertifikat khusus kapal tanker, dari OT dan LGT (Oil Tanker dan Liquefied Gas Tanker) menjadi AOT dan ALGT (Advanced Oil Tanker dan Advanced Liquefied Gas Tanker).
4. *Electronic Chart Display and Information System* / ECDIS (Peta dan Sistem Informasi Elektronik), perlu pelatihan bagi semua Perwira Dek untuk semua kapal yang dilengkapi dengan ECDIS.

Namun, para pelaut (perwira kapal) khususnya di PT. Pertamina International Shipping (persero) Perkapalan banyak yang tidak mengindahkan pentingnya revalidasi sertifikat yang telah habis masa berlakunya. Ketika telah selesai masa tugas di atas kapal dan lapor *sign off* di kantor, mereka akan mendapatkan jatah cuti dari perusahaan sesuai dengan ketentuan yang ada serta rencana rotasi untuk *next ship* ketika telah habis masa cutinya.

Pada saat melaksanakan cuti, mereka diwajibkan merevalidasi sertifikat baik

kompetensi maupun keterampilan yang telah habis masa berlakunya serta mendapatkan memo revalidasi dari perusahaan yang ditujukan kepada PMTC (Pertamina Maritime Training Centre) untuk melaksanakan revalidasi. Pada kenyataannya, saat melaksanakan cuti mereka tidak melaksanakan revalidasi sesuai dengan jadwal yang diberikan berdasarkan memo tersebut. Revalidasi dilaksanakan ketika jatah cuti telah selesai, sehingga jadwal yang seharusnya dilaksanakan untuk proses *on board* digunakan untuk melaksanakan revalidasi (Indraputra & Sutrisna, 2013).

Pengiriman awak kapal untuk mengganti yang telah habis masa PKL nya di atas kapal menjadi tertunda dan biaya operasional perusahaan membengkak dikarenakan untuk membayar *vessel allowance* awak kapal sampai dengan datangnya pengganti.

2) Pelaksanaan MCU (Medical Check Up) yang terlambat

Kesehatan awak kapal merupakan sesuatu yang sangat penting agar bisa menjalankan tugas dan kewajiban di atas kapal dengan baik. Namun, para awak kapal yang telah selesai bertugas di kapal/habis masa PKL nya dan melaporkan diri di kantor untuk *sign off*, seharusnya langsung melaksanakan MCU agar tidak menghambat rotasi awak kapal yang mengakibatkan proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat (Mathan & Achnes, 2013). Para awak kapal yang telah selesai bertugas di kapal/habis masa PKL nya dan melaporkan diri di kantor untuk *sign off*, mereka akan mendapatkan memo yang diterbitkan oleh HR Service PT Pertamina (persero) Perkapalan untuk melaksanakan *Medical Check Up* di RSPJ. Dalam memo tersebut tercantum nama awak kapal beserta jadwal pelaksanaan *Medical Check Up* (MCU), jadwal untuk pelaksanaan biasanya 2-4 setelah para awak kapal mendapatkan jatah cuti dari perusahaan. Hal ini dikarenakan agar setelah habis masa cuti awak kapal tersebut, mereka telah siap untuk proses *sign on* dengan kelengkapan administrasi dan dokumen. Namun dari jadwal yang telah diberikan oleh RSPJ tersebut, para awak kapal memilih melaksanakan *Medical Check Up* (MCU) ketika masa cuti mereka telah selesai. Pada saat mereka melapor ke kantor bahwa cuti mereka telah habis, saat itu juga mereka baru melaksanakan *Medical Check Up* (MCU). Sehingga jadwal yang telah di rencanakan untuk proses *on board* menjadi terhambat dikarenakan harus melaksanakan *Medical Check Up* (MCU) terlebih dahulu (Harianto & Syafiudin, 2008). Proses rotasi untuk menggantikan awak kapal yang telah habis masa PKL nya menjadi terganggu karena masih menunggu awak kapal yang sudah direncanakan menggantikan posisi tersebut masih harus melaksanakan *Medical Check Up* (MCU) terlebih dahulu. Sehingga proses pengiriman awak kapal menjadi terlambat tidak sesuai dengan jadwal yang direncanakan. Padahal *Medical Check Up* (MCU) merupakan hal yang sangat penting bagi awak kapal, ketika awak kapal telat melaksanakan *Medical Check Up*

(MCU) maka akan berdampak terhadap pengeluaran sertifikat kesehatan yang diterbitkan oleh Balai Kesehatan Pelabuhan. RSPJ belum mempunyai wewenang untuk menerbitkan sertifikat pelabuhan, RSPJ hanya berwenang menerbitkan surat keterangan bahwa awak kapal bersangkutan dinyatakan *fit / unfit*.

3) Proses PKL (Perjanjian Kerja Laut) yang terlambat

Karena adanya keteledoran dari para kru sehingga proses PKL yang seharusnya dapat diselesaikan dengan waktu yang ditentukan tidak dapat diselesaikan dengan waktu yang ditentukan, hal ini bisa saja terjadi karena beberapa faktor, bisa saja karena kurangnya kordinasi antara perusahaan yang menangani hal tersebut dengan para kru. Perjanjian Kerja Laut merupakan perjanjian yang dibuat antara perusahaan pelayaran sebagai pihak pertama dengan awak kapal sebagai pihak kedua dimana pihak kedua menyanggupi untuk diperintah melakukan pekerjaan oleh pihak pertama dengan mendapat upah sesuai dengan perjanjian yang tetera dalam PKL (KUHD pasal 395). PT Pertamina (persero) Perkapalan juga memberlakukan PKL untuk para awak kapalnya agar ketika ada inspeksi dari BKI tidak ada temuan. Namun, proses pembuatan PKL di PT. Pertamina (persero) Perkapalan Jakarta sedikit terganggu dikarenakan PIC (Person In Charge) yang menangani bagian PKL hanya 2 orang saja. Sedangkan PKL yang harus dibuat dalam jangka waktu satu minggu kurang lebihnya sekitar 80 butir PKL. Sehingga jadwal yang seharusnya dilakukan untuk pengesahan/penyijilan PKL di Syahbandar masih digunakan untuk membuat PKL yang belum selesai. Dengan keterlambatan proses PKL tersebut, maka terlambat pula jadwal pengiriman awak kapal yang akan melaksanakan *on board*.

4) Adanya seminar pelayaran

Kegiatan seminar yang diadakan oleh beberapa instansi yang bergerak di bidang pelayaran mengundang perwakilan dari beberapa perusahaan pelayaran sebagai *audience*. Keikutsertaan awak kapal sebagai perwakilan yang dipilih dapat menyebabkan proses rencana rotasi awak kapal yang telah dijadwalkan menjadi terganggu, sehingga menyebabkan pengiriman awak kapal pada saat on board menjadi terlambat. Berdasarkan faktor-faktor penyebab yang menyebabkan keterlambatan tersebut maka PT Pertamina International Shipping Jakarta dalam mengatasi keterlambatan pengiriman kru kapal melakukan beberapa tindakan. Biasanya dalam kaitannya dengan keterlambatan pengiriman awak kapal, berdasarkan pengamatan penulis dilapangan ada masalah-masalah atau kendala seperti yang telah dipaparkan diatas. Perlu adanya waktu dan proses agar terciptanya upaya-upaya atau langkah-langkah yang dilakukan dapat terwujud. Berikut ini usaha-usaha yang dapat dilakukan, diantaranya adalah:

a) Pemberlakuan surat pernyataan

- Pemberlakuan surat pernyataan dilakukan kepada para awak kapal yang menjalankan cuti agar dapat melaksanakan revalidasi sesuai dengan jadwal yang telah diberikan. Surat pernyataan ini biasanya diperkuat dengan materai. Surat pernyataan adalah surat yang menyatakan tentang kesanggupan melakukan sesuatu dan sebaliknya bisa juga untuk menyatakan bahwa seseorang itu tidak pernah melakukan suatu hal, surat pernyataan bisa bersifat resmi dan pribadi. Fungsi *crewing* PT Pertamina (persero) Perkapalan telah memberlakukan surat pernyataan yang ditujukan kepada awak kapal setelah *sign off* dari atas kapal. Kendala yang sering dialami awak kapal adalah menunggu proses pencetakan dokumen fisik, karena setelah melaksanakan diklat pencetakan sertifikat baru keluar 1-2 bulan. Hal ini menjadi kendala bagi para awak kapal yang harus segera melaksanakan *on board*, sehingga dapat menimbulkan keterlambatan proses *sign on*. Namun pihak *crewing* mensiasatinya dengan memberikan surat keterangan sertifikat sesuai dengan yang direvalidasikan ketika akan melaksanakan *on board*. Namun surat keterangan seringkali menjadi temuan ketika sedang dilaksanakan inspeksi di atas kapal, terutama untuk kapal-kapal trading area yang melewati perairan luar negeri. Hal ini menjadi pemicu keterlambatan bagi awak kapal yang akan *on board* di atas kapal trading area karena harus menunggu sampai sertifikat fisik diterbitkan oleh Badan Diklat.
- b) Pemberian sanksi
Pemberian sanksi kepada awak kapal yang melanggar aturan bertujuan untuk membuat efek jera. Sehingga para awak kapal menjadi lebih disiplin untuk mentaati segala peraturan yang telah ada dan tidak melanggar segala peraturan yang telah diberlakukan oleh suatu instansi/perusahaan. Sanksi adalah suatu alat pemaksa guna ditaatinya suatu kaidah, undang-undang misalnya sanksi terhadap pelanggaran suatu undang-undang. Suatu sanksi dibuat agar suatu individu/kelompok mematuhi sebuah aturan-aturan yang telah ditetapkan.
 - c) Penambahan PIC bagian PKL
Keterbatasan PIC (Person In Charge) bagian PKL mengakibatkan sering molornya proses PKL, PKL yang demikian banyaknya hanya dikerjakan oleh beberapa orang membuat tercecernya PKL yang harus disahkan/disijil. Penambahan PIC dibagian proses pengerjaan PKL ditambah dikarenakan jumlah yang melayani dan yang hendak dilayani tidak sesuai terutama dimasa pandemi ini yang mana semuanya dilakukan secara *online*. Keterlambatan pengiriman awak kapal beberapa kali terjadi diberbagai perusahaan pelayaran. Adapun faktor penyebabnya dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor

yang mempengaruhi keterlambatan pengiriman awak kapal adalah:

Faktor internal

- 1) Berasal dari kapal yang belum sampai ke pelabuhan tujuan awak kapal akan melaksanakan *on board* serta kapal terjadi deviasi berdasarkan *master cable*.
- 2) Cuaca ekstrim yang terjadi di tengah laut sehingga menyebabkan kapal terlambat sandar.
- 3) Kapal yang telah berada di *anchorage station*, namun *service boat* sebagai koneksi menuju tempat tersebut tidak disediakan.

Faktor eksternal

- 1) Sertifikat profisiensi/keterampilan awak kapal yang belum direvalidasi.
- 2) Buku pelaut yang belum di sijnil *on* ketika awak kapal yang bersangkutan akan melaksanakan *on board*.
- 3) Awak kapal yang bersangkutan terlambat menandatangani Perjanjian Kerja Laut.
- 4) Terlambatnya sijnil Perjanjian Kerja Laut di Syahbandar.
- 5) Awak kapal belum melaksanakan *medical check up*, atau sudah melaksanakan tetapi belum keluar hasil laboratoriumnya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Yang menyebabkan keterlambatan pengiriman kru kapal dalam proses *on board* disebabkan oleh beberapa faktor antara lain:

- 1) Pelaksanaan revalidasi sertifikat baik *Certificate Of Competence* (COP) atau *Certificate Of Proficiency* (COP) yang terlambat.
- 2) Pelaksanaan *Medical Check Up* (MCU) yang terlambat yang mengakibatkan terlambatnya penerbitan sertifikat kesehatan oleh Balai Kesehatan Pelabuhan, karena untuk kapal non-NCV harus menyertakan sertifikat fisik kesehatan agar tidak menjadi temuan ketika sedang diadakan inspeksi diatas kapal.
- 3) Proses pengerjaan PKL yang terlambat dikarenakan hanya dikerjakan oleh beberapa SDM yang menangani bagian tersebut.
- 4) Adanya seminar pelayaran yang melibatkan beberapa awak kapal yang sedang melaksanakan cuti harus ikut serta dalam seminar tersebut.

Upaya-upaya yang dilakukan oleh PT. Pertamina International Shipping Jakarta untuk mengatasi masalah keterlambatan tersebut antara lain:

- 1) Pemberlakuan surat pernyataan bagi para awak kapal yang melanggar aturan agar lebih disiplin dalam mengerjakan apa yang telah diperintahkan oleh pihak kantor.
- 2) Pemberian sanksi bagi para awak kapal yang melanggar aturan agar

menimbulkan efek jera, sehingga diharapkan awak kapal akan lebih mematuhi aturan-aturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

- 3) Menambahkan Sumber Daya Manusia (SDM) untuk ditempatkan di bagian PKL, agar pengerjaan PKL lebih cepat dan tidak mengalami keterlambatan.

Saran

Ditengah pelayanan yang diberikan oleh PT Pertamina International Shipping Jakarta terhadap para kru dimasa pandemi yang umumnya semua tindakan dan layanan yang dilakukan secara daring ataupun *online* maka pihak perusahaan diharapkan dapat memberikan motivasi dan pengertian tentang pentingnya disiplin dalam menjalankan setiap kegiatan agar para kru kapal dapat menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan perusahaan, seperti melakukan revalidasi sesuai dengan jadwalnya, pelaksanaan *Medical Check Up* (MCU) sesuai dengan tanggal berdasarkan memo dari *HR Service*, serta menambah jumlah karyawan yang bertugas menangani PKL agar tidak terjadi keteledoran data maupun persiapan waktu yang dibutuhkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bramble, B. B., & Callahan, M. T. (1992). *Construction Delay Claims*. Wiley Law Publications.
- Ervianto, W. I. (2005). *Manajemen proyek konstruksi* (Revisi). ANDI.
- Harianto, F., & Syafiudin, M. (2008). Perbandingan Produktivitas Kerja Lembur dan Kerja Normal di Proyek Rehabilitasi Tertviinal Joyoboyo Surabaya. *Jurnal TPTEK*, 11(1), 1–8.
- HASIBUAN, H. M. (2003). *Manajemen Sumber Daya Manusia : edisi revisi* (Cet.6). Bumi Aksara.
- Indraputra, T., & Sutrisna, E. (2013). Disiplin, Motivasi, Budaya Kerja, dan Kinerja. *Jurnal Administrasi Pembangunan*, 1(3), 276–281.
- Mathan, D. S., & Achnes, S. (2013). Kompensasi, Motivasi Kerja, dan Kinerja Pegawai. *Jurnal Administrasi Pembangunan*, 2(1).
- Messah, Y. A., Widodo, T., & Adoe, M. L. (2013). Kajian Penyebab Keterlambatan Pelaksanaan Proyek Konstuksi Gedung di Kota Kupang. *JURNAL TEKNIK SIPIL*, 2(2), 157–168.
- Suryabrata, S. (2008). *Metodologi penelitian* (1st ed.). RajaGrafindo Persada.