

7761-07-010

PENEMPATAN PELAUT INDONESIA DI KAPAL LUAR NEGERI DAN PERMASALAHANNYA

Siswanto Rusdi

Fakultas Ilmu Komunikasi
Universitas Persada Indonesia YAI

sm_malaccastrait@yahoo.com

ABSTRACT

As the biggest archipelago state, Indonesia plays a pivotal role in the world's maritime industry. And, indeed, the country has been doing so through supplying seafarers to main crewing market in Europe, North America and Far East. Basically, in terms of quality Indonesian seafarers are in the level of playing field with those of Philippines, India, Vietnam, Sri Lanka, Bangladesh and other seafarer producing countries since its training centers comply with standards or requirements set up by the London-based International Maritime Organization (IMO) written down in the Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1995. The world's crewing market is bullish for the supplying countries for the last fifteen years because young generation in the market states loses eagerness to become merchant mariner. They prefer working onshore since it poses little danger to offshore. Nevertheless, in reality, Indonesian seafarers encounter difficulties in grabbing the opportunity due to several individual and institutional lacks. Filipinos are on top of the list; they are the best choice for shipowners. Indians, Bangladeshies and Sri Lankans are the next option. The individual problem is due to seafarer's competency in carrying out his duty onboard a vessel while the institutional aspect deals with policy and regulations adopted by the government to support the sector.

Key words: seafarers, Seamen Center, stakeholder, competency, work ethic

PENDAHULUAN

Menjadi pekerja di atas kapal, atau lazim dikenal sebagai pelaut, sejatinya telah sejak lama dijalani oleh masyarakat Indonesia. Berdasarkan catatan sejarah yang berhasil ditemukan di berbagai wilayah di Tanah Air atau di luar negeri, pelaut-pelaut kita telah mengarungi samudera luas ribuan tahun lalu, yang kita kenal sebagian adalah pelayaran menuju Madagaskar dan Afrika Selatan.

Dilihat dari sudut pandang jumlah, angkatan kerja yang memilih mata pencarian sebagai pelaut, terutama mereka yang berasal dari suku yang selama ini subur menghasilkan pelaut, seperti Bugis dan Menado, menurun. Namun, tidak ada

data yang dapat dirujuk untuk menggambarkan seberapa jauh penurunan yang terjadi karena begitu tersebar kewenangan dalam mengatur pelaut di berbagai instansi pemerintah. Kalaupun ada, data antarinstansi untuk satu kategori sangat bervariasi sehingga dapat menimbulkan anarki statistik yang cukup parah.

Mereka menekuni profesi ini di negeri orang karena di dalam negeri tidak cukup banyak lowongan yang tersedia karena minimnya jumlah kapal berbendera Indonesia. Di samping itu, kesejahteraan yang ditawarkan oleh operator-operator kapal asing jauh lebih baik daripada kapal-kapal milik pengusaha domestik. Hal itu disebabkan pengusaha lokal masih berketat dengan bagaimana bertahan hidup di tengah serbuan kapal-kapal asing.

Dalam pembicaraan penulis dengan Hanafi Rustandi, Presiden Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI), pada awal 2007 terungkap satu fenomena yang menarik: pilihan angkatan kerja Indonesia menekuni profesi pelaut di luar negeri diiringi oleh satu kenyataan bahwa generasi muda di AS, Inggris, Denmark, dan Jerman, yang memiliki perusahaan pelayaran besar, seperti P&O, Maersk, dan Hapag Lloyd, sudah enggan bekerja di laut. Mereka lebih memilih bekerja di darat dengan gaji yang jauh lebih besar daripada pendapatan seorang pelaut. Yang paling penting, mereka tidak perlu meninggalkan keluarga untuk waktu yang cukup lama. Dengan kata lain, pelaut kita memiliki peluang yang sangat besar bekerja di kapal-kapal asing. Sayangnya, tidak ada data statistik yang dapat dirujuk.

Peluang yang terbuka luas itu, baik untuk *rating* dan *officer*, belum dapat dimanfaatkan oleh pelaut Indonesia dengan maksimal. *Rating* adalah istilah untuk seluruh jabatan di bawah *officer* yang dalam kemiliteran setara dengan bintang. *Able-bodied seamen*, atau dikenal dalam dunia pelayaran dengan istilah AB, masuk dalam jajaran ini. Sementara itu, *officer* adalah kepala dari berbagai departemen yang ada di atas kapal, seperti dek/anjungan dan mesin. Nakhoda (*captain*) tidak termasuk dalam jajaran ini; ia di atas seluruh jabatan, ia mewakili negara bendera (*flag state*).

Dari pemaparan di atas tampaknya ada banyak masalah yang muncul dalam menempatkan pelaut Indonesia di kapal-kapal luar negeri. Tulisan ini sedapat mungkin menawarkan alternatif pemecahannya.

PELAUT INDONESIA

Tidak ada data valid yang dapat dirujuk mengenai jumlah pelaut Indonesia saat ini. Memang, kita dapat mendatangi Direktorat Perkapalan dan Pelaut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Departemen Perhubungan, untuk mengetahui jumlah pelaut dengan melihat berapa sertifikat, ijazah laut, dan buku pelaut yang telah dikeluarkan oleh instansi tersebut. Menurut Kusumastanto (2003), kesemrawutan yang ada terjadi karena bidang kemaritiman tidak menjadi arus utama dalam kebijakan pembangunan ekonomi nasional.

Akan tetapi, bagaimana keadaan para pelaut setelah mereka mendapatkan dokumen-dokumen itu, berapa banyak dari mereka bekerja di kapal-kapal asing, kapal-kapal domestik, mantan pelaut yang menjadi PNS/TNI, dan berapa yang menganggur di darat. Tidak ada jawaban yang tepat. Pernah ada upaya untuk mendata, tetapi pelautnya sendiri tidak tertib sehingga susah melaksanakannya. Kesatuan Pelaut Indonesia (KPI) sendiri tidak tahu berapa anggotanya, di samping masih banyak pelaut yang tidak masuk anggota KPI.

Menurut *Tempo Interaktif* (11 Mei 2005), saat ini sekitar 16.768 dari 23.000 anggota KPI yang berdomisili di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) hingga kini masih menganggur, padahal mereka pelaut yang pernah bekerja di pelayaran asing dan kini sulit memperoleh pekerjaannya kembali akibat hambatan regulasi.

Sementara itu, Kamaluddin (2002) mengungkapkan bahwa menurut data internasional yang dikutip oleh PT Multikreasi Senalaut Services, suatu perusahaan pengerah pelaut, Indonesia pada 2001 hanya menempati urutan ketiga sesudah China dalam menyalurkan pelaut ke kapal-kapal asing. Nomor satu diduduki oleh Filipina. Dari sisi penerimaan devisa, pelaut kita yang bekerja di kapal-kapal asing itu telah memberikan kontribusi US\$180 juta per tahun.

Pelaut Indonesia telah mendapatkan didikan dengan materi. Pengajarnya pun telah memenuhi standar internasional yang berlaku, yakni *Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW)* 1995. Bahkan, Indonesia termasuk dari beberapa negara yang masuk dalam *white list* IMO untuk pusat-pusat pendidikannya. Adapun ijazah dan sertifikat yang dimiliki oleh pelaut-pelaut Indonesia mengacu pada standar internasional (tergambar pada Tabel 1 s.d. Tabel 3).

Tabel 1. Ijazah Pelaut Indonesia (Dek/Anjungan)

No	Ijazah	Kemampuan	Keterangan
1	<u>Ahli Nautika Tingkat I (ANT I)</u>	Dapat menjabat <u>Nakhoda</u> kapal dengan tak terbatas berat kapal dan alur pelayaran.	Dulu istilahnya Pelayaran Besar I (PB I).
2	<u>Ahli Nautika Tingkat II (ANT II)</u>	Dapat menjabat <u>Mualim I/Chief Officer</u> tak terbatas berat kapal dan pelayaran.	Dulu istilahnya Pelayaran Besar II (PB II).
3	<i>Nakhoda/Master</i>	Dapat bekerja pada kapal berbobot kurang dari 5000 ton dengan pelayaran tak terbatas.	
4	<i>Nakhoda/Master</i>	Dapat bekerja pada kapal berbobot kurang dari 7500 ton, daerah pantai dan harus pengalaman sebagai Mualim I	

		selama 2 tahun.	
5	<u>Ahli Nautika Tingkat III (ANT III)</u>	Dapat menjabat <u>Mualim I/Chief Officer</u> pada kapal berbobot max 3000 DWT.	Dulu istilahnya Pelayaran Besar III (PB III).
6	<u>Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV)</u>	Dapat menjabat Perwira pada kapal-kapal antarpulau.	Dulu istilahnya Mualim Pelayaran Intersuler (MPI).
7	<u>Ahli Nautika Tingkat V (ANT V)</u>	Dapat menjabat Perwira pada kapal-kapal kecilantar pulau.	Dulu istilahnya Mualim Pelayaran Terbatas (MPT).
8	<u>Ahli Nautika Tingkat Dasar (ANT D)</u>		

Sumber: Ditkapel, Ditjen Hubla

Tabel 2. Ijazah Pelaut Indonesia (Mesin)

No	Ijazah	Kemampuan	Keterangan
1	<u>Ahli Teknik Tingkat I (ATT I)</u>	Dapat menjabat <u>Kepala Kamar Mesin/Chief Engineer</u> kapal tak terbatas.	Dulu istilahnya Ahli Mesin Kapal C (AMK C).
2	<u>Ahli Teknik Tingkat II (ATT II)</u>	Dapat menjabat dapat menjabat <u>Masinis I/Second Engineer</u> kapal tak terbatas.	Dulu istilahnya Ahli Mesin Kapal B (AMK B).
3	<u>Kepala Kamar Mesin/Chief Engineer</u>	Dapat bekerja pada kapal dengan tenaga mesin kurang dari 3000 KW, pelayaran tak terbatas.	
4	<u>Kepala Kamar Mesin/Chief Engineer</u>	Dapat bekerja pada kapal dengan tenaga mesin tak terbatas, pelayaran daerah pantai.	
5	<u>Ahli Teknik Tingkat III (ATT III)</u>	Dapat menjabat Perwira Jaga (tak terbatas).	Dulu istilahnya Ahli mesin Kapal A (AMK A).
6	<u>Masinis I/Second Engineer</u>	Dapat bekerja pada kapal dengan tenaga mesin kurang dari 3000 KW, pelayaran tak terbatas.	
7	<u>Kepala Kamar Mesin/Chief Engineer</u>	Dapat bekerja pada kapal dengan tenaga mesin kurang dari 3000 KW, daerah pantai dan harus pengalaman 2 tahun sebagai <u>Masinis I</u> .	
8	<u>Ahli Teknik Tingkat IV (ATT IV)</u>	Dapat menjabat <u>Masinis</u> pada kapal-kapal antarpulau.	Dulu istilahnya Ahli Mesin Kapal Pelayaran Intersuler (AMKPI).
9	<u>Ahli Teknik Tingkat V (ATT V)</u>	Dapat menjabat <u>Masinis</u> pada kapal-kapal kecil antarpulau.	Dulu istilahnya Ahli Mesin Kapal Pelayaran Terbatas (AMKPT).
10	<u>Ahli Teknik Tingkat Dasar (ATT D)</u>		

Sumber: Ditkapel, Ditjen Hubla

Tabel 3. Sertifikat Keterampilan

No	Nama Sertifikat
1	Basic Safety Training (BST)
2	Advanced Fire Fighting (AFF)
3	Survival Craft & Rescue Boats (SCRB)
4	Medical First Aid (MFA)
5	Medical Care (MC)
6	Tanker Familiarization (TF)
7	Oil Tanker Training (OT)
8	Chemical Tanker Training (CTT)
9	Liquefied Gas Tanker Training (LGT)
10	Radar Simulator (RS)
11	ARPA Simulator (AS)
12	Operator Radio Umum (ORU)/GMDSS

Sumber: Ditkapel, Ditjen Hubla

Dengan kondisi mutu pendidikan yang sudah berstandar internasional sejatinya pelaut Indonesia memiliki peluang yang sama untuk dapat diterima dan bekerja di kapal-kapal luar negeri. Yang terjadi justru sebaliknya. Pelaut Indonesia sangat sulit mendapat kesempatan bekerja di kapal-kapal luar negeri dibandingkan mereka yang berasal dari Filipina, Bangladesh, Srilanka – negara-negara ini telah menunjukkan peningkatan yang signifikan dalam kemampuan menyediakan pelaut untuk kapal-kapal luar negeri setelah negara pertama dalam beberapa tahun belakangan ini.

Salah satu penyebab mengapa pelaut Indonesia susah memanfaatkan peluang yang ada adalah etos kerja yang menurun. Sebelumnya hampir semua kapal asing mempekerjakan pelaut dari Indonesia. Mereka dikenal memiliki etos kerja yang tinggi, taat perintah, penyabar, dan pekerja keras. Akan tetapi, penilaian tersebut kini telah berubah karena berbagai tindakan tidak disiplin, di antaranya sering berbuat onar dan tidak ada sanksi baik dari pemerintah maupun asosiasi pelaut di Indonesia. Sebab lain, di samping tidak disiplin dalam bekerja, kualitas pelaut Indonesia saat ini juga dianggap menurun. Kebanyakan pelaut Indonesia tidak menguasai pengetahuan maritim yang umumnya menggunakan bahasa Inggris.

PENEMPATAN PELAUT DAN PERMASALAHANNYA

Umumnya, pelaut dipekerjakan dengan perjanjian kerja/kontrak dengan gaji bulanan sesuai dengan yang tertulis dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL). Perjanjian ini ditandatangani oleh tiga pihak, yakni pelaut/ awak kapal itu sendiri, perusahaan pelayaran, dan syahbandar. Jika perjanjian dibuat di luar Indonesia, pihak kedutaan besar RI, dalam hal ini Atase Perhubungan, bertindak mewakili negara/pemerintah. Ada juga perusahaan pelayaran Indonesia, setelah menandatangani PKL dengan

ABK-nya, mendatangi KPI untuk mengesahkan perjanjian tersebut. Untuk setiap perjanjian yang disahkan, KPI mengutip US\$15.

Pelaut Indonesia mendapat kesempatan bekerja di kapal-kapal luar negeri secara langsung dari perusahaan pelayaran atau melalui perusahaan pengerah pelaut (*manning agency*). Ada kecenderungan pelaut mendapatkan pekerjaan makin banyak melalui perusahaan ini, suatu hal yang wajar mengingat mereka memiliki akses/informasi ke pusat-pusat pelayaran internasional. Namun, lagi-lagi tidak ada data statistik mengenai tren ini.

Akan halnya besar pendapatan pelaut sangat bervariasi. Di Indonesia, pendapatan pelaut sesuai dengan kesepakatan antara KPI dan *Indonesian National Shipowners Association* (INSA), yaitu berdasarkan upah minimum regional (UMR) yang berlaku, tetapi lebih tinggi sedikit daripada UMR di darat.

Sementara itu, pendapatan pelaut di kapal-kapal asing kurang lebih sama dengan yang berlaku di Indonesia. Hanya tingkat UMR di luar negeri jauh lebih tinggi daripada di Tanah Air. Contohnya, seorang nakhoda di kapal Indonesia akan mendapat Rp 3,5 juta per bulan, sedangkan bila bekerja di Singapura, nakhoda di kapal tanker akan mendapat US\$2000 ditambah premi per bulan sebesar US\$200. Pendapatan pelaut akan makin besar jika bekerja di Eropa.

Ada beberapa permasalahan dalam menempatkan pelaut Indonesia di kapal-kapal luar negeri. Pertama, Indonesia sampai sekarang belum juga meratifikasi Konvensi Organisasi Buruh Dunia (ILO) No. 185 tentang *Seafarer Identity Document* (SID). Dengan kelengkapan ini pelaut Indonesia akan mudah mendapatkan visa ke negara-negara pemilik perusahaan pelayaran, seperti Amerika dan Eropa. Karena tidak memiliki SID, banyak pelaut yang saat ini bekerja di kapal-kapal luar negeri terancam akan dipulangkan ke Tanah Air. Di samping itu, pelaut kita juga menghadapi masalah dengan pencitraan. Pasca-insiden penghancuran gedung World Trade Center di Amerika Serikat, 11 September 2001 silam dan berbagai teror bom di Tanah Air membuat perusahaan pelayaran asing alergi memakai pelaut Indonesia karena dianggap bangsa teroris.

Kedua, penempatan pelaut Indonesia di kapal-kapal asing juga sarat dengan masalah hukum, dan para pelaut selalu berada dalam posisi yang lemah. Sebetulnya, tidak ada yang salah dengan model tripartit yang telah berlangsung selama ini. Hanya dalam setiap perjanjian kerja klausul yang mengatur perselisihan tidak dengan jelas mencantumkan langkah-langkah untuk menyelesaikannya.

Hal itu sangat nyata jika pelaut dipekerjakan di kapal-kapal berbendera kemudahan (*flag of convenience/FOC*), yaitu bendera kapal dari negara-negara yang memberikan banyak kemudahan kepada pengusaha pelayaran, dari pajak hingga penggajian pelaut yang di bawah standar internasional, dalam hal ini yang ditetapkan

oleh *International Transportworkers' Federation* (ITF). Negara yang termasuk FOC, antara lain, Liberia, Panama, dan Belize.

Indonesia tidak masuk dalam kelompok FOC karena menganut prinsip *closed registry*, sedangkan negara-negara FOC rata-rata menerapkan asas *open registry*. Menurut Soegeng (2003), bendera kapal Indonesia diatur dalam banyak peraturan perundang-undangan sejak zaman penjajahan Belanda.

Ketiga, sebagaimana telah disinggung sebelumnya, penempatan pelaut Indonesia mengalami masalah karena etos kerja mereka mulai menurun. Kini, pelaut Indonesia sering kurang disiplin dan berbuat onar. Parahnya, tidak ada sanksi yang diberikan baik oleh pemerintah maupun asosiasi pelaut di Indonesia. Di samping itu, kualitas pelaut Indonesia juga dianggap menurun karena kebanyakan mereka tidak menguasai pengetahuan maritim yang umumnya menggunakan bahasa Inggris.

REKOMENDASI

Dengan semua kondisi yang meliputi pelaut Indonesia dan penempatan mereka di kapal-kapal luar negeri sebagaimana tergambar di atas, penulis mengusulkan beberapa rekomendasi untuk dipertimbangkan dalam memutuskan kebijakan penempatan pelaut Indonesia di luar negeri pada masa depan.

Pertama, perlu diupayakan pendataan jumlah pelaut Indonesia, terutama yang bekerja di kapal-kapal luar negeri. Caranya dengan melibatkan seluruh pemangku kepentingan (*stakeholders*), baik Departemen Perhubungan, KPI, maupun Departemen Tenaga Kerja. Data yang valid akan dapat membantu semua pihak dalam menjadikan pelaut sebagai pekerjaan yang dapat diandalkan oleh angkatan kerja dan sumber pemasukan devisa bagi negara.

Kedua, perlu segera diratifikasi Konvensi Organisasi Buruh Dunia (ILO) No. 185 tentang *Seafarer Identity Document* (SID) supaya nasib pelaut Indonesia lebih baik lagi di negeri orang. Di samping itu, sejalan dengan proses tersebut, perlu juga dipikirkan untuk membuat peraturan perundang-undangan mengenai pelaut. Sebagai contoh, di Filipina dikenal istilah *the Law of Seamen*, yang antara lain memuat tata tertib bekerja sebagai pelaut.

Ketiga, perlu dipikirkan untuk membentuk sebuah lembaga/pusat pelaut (*seamen center*) -- yang lagi-lagi harus melibatkan seluruh pemangku kepentingan -- untuk memudahkan semua urusan dalam membina tenaga kerja pelaut, dari akomodasi, kesehatan, hingga bantuan hukum. Pendanaan untuk mendirikannya dapat *sharing* antara KPI, pemerintah daerah, dan pengusaha properti. Lokasinya dapat di Batam, Karimun, atau Tanjung Pinang, Provinsi Kepulauan Riau (Kepri). Namun, melihat kondisi sosial ekonomi yang ada, fasilitas ini lebih cocok dibangun

di Batam atau Tanjung Pinang. Perlu *feasibility studies* untuk menentukan mana dari kedua daerah itu yang betul-betul layak menjadi *seamen center*.

Kepri dekat sekali dengan Singapura yang merupakan *maritime center* terpenting di Asia Tenggara sehingga dari sisi ekonomi, investasi yang dibenamkan membangun *seamen center* cepat kembali karena ada market yang bagus. Dalam arti lain, *seamen center* akan menjadi pendukung berbagai aktivitas kemaritiman yang maju dan intensif di Singapura.

Wacana *seamen center* menarik dikedepankan mengingat sampai saat ini Indonesia belum memiliki fasilitas tersebut, padahal pelaut-pelaut Indonesia sangat membutuhkannya. Dari 151.339 pelaut yang bekerja di kapal asing saat ini, hampir sebagian besar naik atau turun melalui *seamen center* di Singapura. Praktik ini ikut membangun citra Negeri Singa itu sebagai *maritime center* di kawasan Asia Pasifik (*Batam Pos*, 28 Agustus 2006).

Seamen center itu nantinya harus ditetapkan sebagai *single gateway* bagi para pelaut yang akan naik atau turun kapal persis seperti keberadaan Terminal 3 di Bandara Udara Soekarno Hatta yang dikhususkan untuk keberangkatan dan kedatangan tenaga kerja luar negeri.

Keempat, perlu segera ditetapkan upah minimum untuk pelaut. Menurut ITF, kerja pelaut sangat berat dan karenanya memerlukan kondisi kerja yang berlainan dengan pekerja sektor lainnya. Kapal layaknya satu pabrik, tetapi ia bergerak terus mengarungi samudera dengan menembus badai, menerjang ombak dan kadangkala dihadap gerombolan perompak. Pekerja di atasnya tentulah akan sangat terpengaruh pada kondisi tersebut baik fisik maupun mental. Kalau sudah berhadapan dengan badai atau ombak yang menggunung, pilihan yang tersedia hanya dua: meninggal atau selamat. Pekerja di darat juga tidak luput dari kecelakaan, tetapi peluang kematian masih jauh lebih kecil daripada pekerja di laut.

Kini, dengan teknologi canggih di atas kapal yang berujung pada makin sedikitnya jumlah pelaut yang dibutuhkan untuk mengawakinya, beban itu makin bertambah. Jika sebelumnya seorang pelaut mengurus satu pekerjaan, sekarang harus dapat mengerjakan pekerjaan lain dalam waktu hampir bersamaan. Kelelahan luar biasa merupakan dampak yang tidak dapat dihindari oleh pelaut.

Keadaan akan makin parah jika ia bekerja di atas kapal berbendera kemudahan. Di kapal itu mereka dipekerjakan dengan sangat berat, tetapi dengan gaji yang sangat minim, malahan ada yang tidak mendapat bayaran sama sekali. Menurut organisasi yang bermarkas di London itu, negara yang termasuk kelompok FOC, antara lain, adalah Antigua dan Barbuda, Bahamas, Barbados, Liberia, dan Perancis (*second register*).

Meskipun pelaut mendapat waktu istirahat, saat seperti itu tidak terlalu banyak memberi dampak kepada mereka. Pasalnya, tempat istirahat masih di lokasi yang sama dengan tempat bekerja. Inilah faktor yang mempengaruhi kondisi mental tadi. Jika mereka turun ke darat, waktu yang tersedia tidak cukup untuk bersantai dengan cara yang normal. Pelaut biasanya berada di satu pelabuhan paling lama tiga hari, selebihnya berlayar.

Saat ini pelaut Indonesia digaji sedikit di atas upah minimum provinsi (UMP) oleh pemilik kapal. ITF telah memberikan standar untuk pengupahan pelaut, yakni US\$ 1.500. Nominal ini diberikan untuk pelaut dengan pangkat perwira, sementara untuk pangkat terendah atau AB (*able-bodied seamen*) berkisar antara US\$ 500 dan US\$ 600. Di samping upah minimum, para pelaut harus dilindungi oleh asuransi. Besarnya sangat tergantung pada pangkat mereka.

Jika standar upah minimum untuk pelaut diterapkan, profesi pelaut akan dilirik dan menjadi pilihan generasi muda Indonesia yang saat ini masih banyak yang menganggur. Mereka akan melihat pekerjaan pelaut cukup menjanjikan karena gajinya lumayan besar. Jika generasi muda berbondong-bondong menjadi pelaut, Indonesia akan menjadi negara maritim yang betul-betul mempunyai jatidiri yang dapat dibanggakan.

PUSTAKA ACUAN

Batam Pos, 28 Agustus 2006. *Menggagas Seamen Center di Kepri*.

Kamaluddin, Laode M. 2002. *Pembangunan Ekonomi Maritim di Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Kusumastanto, Tridoyo. 2003. *Ocean Policy dalam Membangun Negeri Bahari di Era Otonomi Daerah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Soengeng, Wartini. 2003. *Kebangsaan Kapal Indonesia*. Jakarta: Refika Aditama.

Tempo Interaktif. 11 Mei 2005. *Akibat Lambat Ratifikasi STCW dan Konvensi ILO 185, 16 Ribu Pelaut Jabodetabek Nganggur*.

[Http://id.wikipedia.org/wiki/pelaut](http://id.wikipedia.org/wiki/pelaut).