



**PEMUTUSAN PERJANJIAN KERJA LAUT (PKL)
KRU KAPAL MT. DUKE CHEMIST
OLEH PT. INKOR DUNIA SAMUDERA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran
di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh:

EDELWEISS AVRILIA BALQIS

NIT. 582111317907 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATALAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PEMUTUSAN PERJANJIAN KERJA LAUT (PKL)
KRU KAPAL MT. DUKE CHEMIST
OLEH PT. INKOR DUNIA SAMUDERA**

Disusun oleh:

EDELWEISS AVRILIA BALQIS
NIT. 582111317907 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang..... 2025

Dosen Pembimbing I
Materi



Dr. NUR ROHMAH, SE., M.M.
NIP. 19750318 200312 2 001

Dosen Pembimbing II
Penulisan



HERL PRASETYO, S.M., M.M.
NIP. 19850429 201012 1 003

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Tata Laksana Angkutan Laut Dan Kepelabuhan



FAJAR TRANSELESI, S.TR., M.A.P.
NIP. 19760310 201012 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pemutusan Perjanjian Kerja Laut (PKL) Kru Kapal MT.

Duke Chemist Oleh PT. Inkor Dunia Samudera” karya,

Nama : Edelweiss Avrilia Balqis

NIT : 582111317907

Program Studi : Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK. Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal 2025

Semarang,2025

PENGUJI

Penguji I : **Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi, M.Pd.**
Pembina (IV/a)
NIP. 19850731 200812 2 002

Penguji II : **Dr. NUR ROHMAH, SE., M.M.**
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III : **MOH. ZAENAL ARIFIN., S.ST., M.M., M.Mar.**
Penata (III/c)
NIP. 19760309 201012 1 002

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Ir. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19771129 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Edelweiss Avrilia Balqis

NIT : 582111317907 K

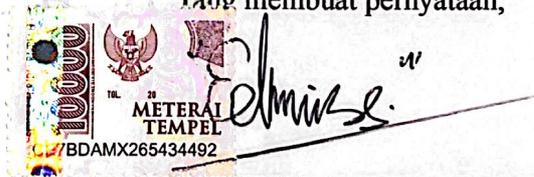
Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan

Skripsi dengan judul "Pemutusan Perjanjian Kerja Laut (PKL) Kru Kapal M.T. Duke Chemist Oleh PT. Inkor Dunia Samudera"

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya Edelweiss Avrilia Balqis sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku. baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung risiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,2025

Yang membuat pernyataan,



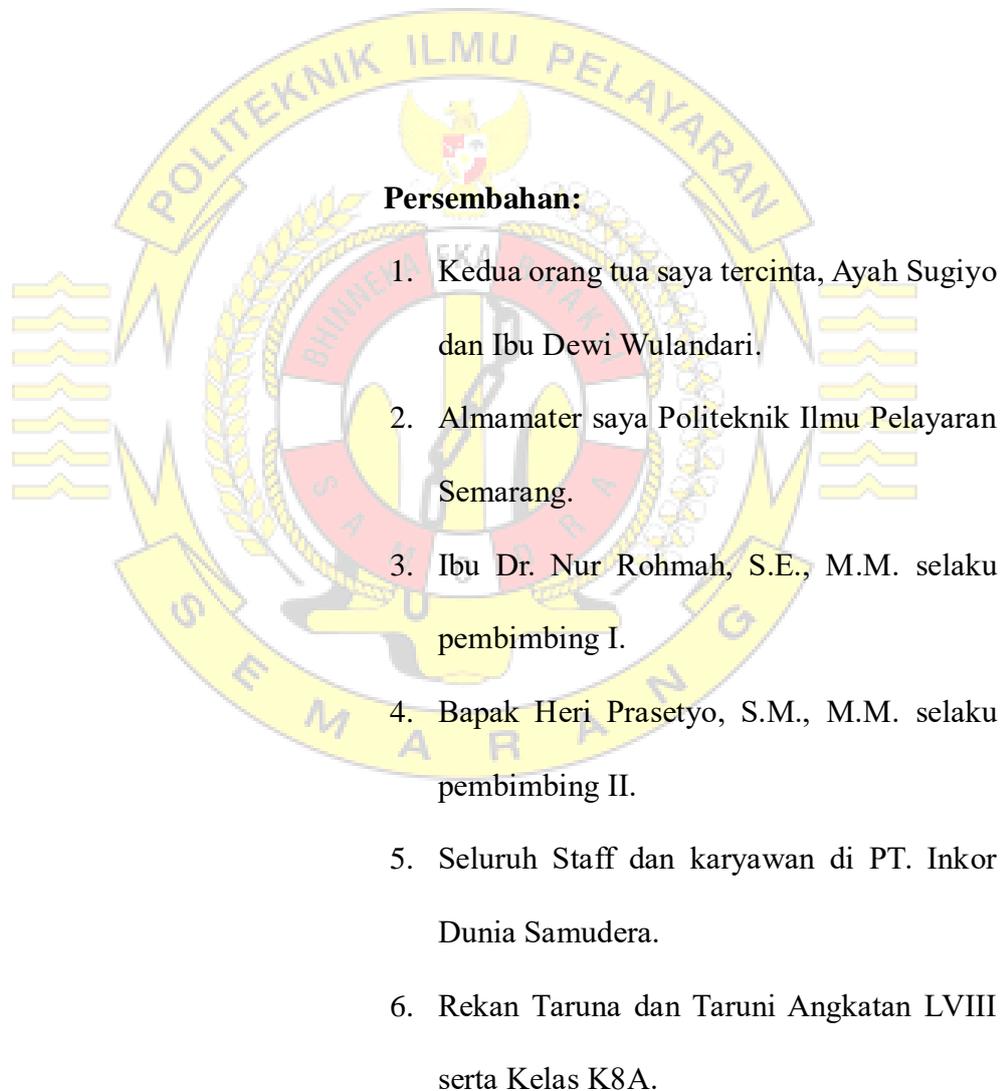
EDELWEISS AVRILIA BALQIS

NIT. 582111317907 K

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Tidaklah Allah memikulkan seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.” (QS. Al-Baqarah 2:286)
2. Balas dendam terbaik adalah dengan menjadikan dirimu lebih baik.



PRAKATA



Segala puji dan syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan nikmat, Rahmat dan hidayah-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Pemutusan Perjanjian Kerja Laut (PKL) Kru Kapal MT. Duke Chemist Oleh PT. Inkor Dunia Samudera”** tepat waktu. Sholawat serta salam saya curahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita kepada jalan yang lurus dan benar.

Skripsi ini disusun guna memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel) pada Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) dan syarat untuk menyelesaikan program Pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam skripsi ini tidak terlepas dari adanya bimbingan, dukungan motivasi dan saran dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ir. Mafrial, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Fajar Transelasi, S.Tr., M.A.P. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M. selaku Dosen Pembimbing Materi yang telah memberikan waktu, dukungan, bimbingan, dan pengarahan.
4. Bapak Heri Prasetyo, S.M., M.M. selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang telah memberikan dukungan, bimbingan, serta pengarahan.

5. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuan selama empat tahun menjadi taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Seluruh Staff dan Civitas Akademika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, semua perwira dan PT. Inkor Dunia Samudera yang telah membantu dalam pengenalan dunia kerja dan membantu dalam melakukan observasi pada penulisan skripsi.
7. Kedua orang tua saya tercinta serta keluarga saya yang selalu mendoakan, mendukung, memberikan kasih sayang, dan setia menunggu di rumah.
8. Seluruh Taruna dan Taruni Angkatan LVIII Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang saya cintai dan saya banggakan.
9. Seluruh rekan dan sahabat saya yang telah memberikan motivasi dan semangat selama saya menjalani pendidikan di kampus tercinta ini.

Dengan segala kerendahan hati kami menyadari dalam menyusun skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan dan jauh dari kata sempurna. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata, penulis berharap skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca di kemudian hari.

Semarang, 2025
Penulis

EDELWEISS AVRILIA BALQIS
NIT. 582111317907 K

ABSTRAKSI

Balqis, Edelweiss Avrilia. 2025. “Pemutusan Perjanjian Kerja Laut (PKL) Kru Kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Ibu Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Bapak Heri Prasetyo, S.M., M.M.

Pada 18 Oktober 2023 terjadi pemutusan PKL kepada salah satu kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera dengan jabatan *Able Bodied Seaman* (AB). Pada PKL yang telah ditandatangani oleh kru kapal tersebut tertulis 10 bulan masa kontrak, namun kru kapal tersebut hanya melaksanakan tugas di atas kapal 5 (lima) bulan. Hal ini disebabkan AB tersebut tidak mematuhi prosedur keselamatan sehingga berpotensi mengancam keselamatan kapal, muatan, dan semua orang yang berada di atas kapal. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan proses penandatanganan PKL kru kapal, penyebab terjadinya pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist serta upaya yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera untuk mencegah terjadinya pemutusan PKL kru kapal.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Sumber data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Analisis dilakukan menggunakan pendekatan Reduksi Data, Penyajian Data dan Penarikan Kesimpulan. Penelitian ini menerapkan metode triangulasi sumber data sebagai upaya untuk memastikan validitas data yang dikumpulkan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proses penandatanganan kru kapal diawali dengan kru mengikuti pelatihan dan edukasi mengenai aturan bekerja di atas kapal, pengecekan sertifikat, penandatanganan dokumen PKL dilanjutkan penyusunan dokumen dan sertifikat kru yang akan dibawa *onboard* ke dalam *blue file* serta pengarsipan dokumen kru oleh Staff PT. Inkor Dunia Samudera. Penyebab terjadinya pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist adalah pelanggaran aturan yang dilakukan oleh AB, yaitu merokok di *cabin*. Upaya yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera untuk mencegah terjadinya pemutusan PKL kru kapal yaitu melaksanakan sosialisasi terhadap peraturan di kapal, menerapkan sanksi yang tegas, meningkatkan pengawasan serta menerapkan kebijakan penghargaan.

Kata Kunci: Perjanjian Kerja Laut, Kapal, Kru Kapal.

ABSTRACT

Balqis, Edelweiss Avrilia. 2025. “Termination of the Sea Work Agreement (PKL) of the crew of the MT. Duke Chemist ship by PT. Inkor Dunia Samudera”. Thesis. Diploma IV Program, Port and Shipping Departement, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Dr. Nur Rohmah, S.E., M.M., Advisor II: Heri Prasetyo, S.M., M.M.

On October 18, 2023, there was a termination of street vendors to one of the crew of the MT ship. Duke Chemist by PT. Inkor Dunia Samudera with the title of Able Bodied Seaman (AB). In the street vendor that has been signed by the ship crew, it is written that the contract period is 10 months, but the ship crew only carries out duties on the ship for 5 (five) months. This is because the AB does not comply with safety procedures so that it has the potential to threaten the safety of the ship, the cargo, and everyone on board. This study aims to explain the process of signing ship crew street vendors, the cause of the termination of MT ship crew street vendors. Duke Chemist and the efforts made by PT. Inkor Dunia Samudera to prevent the termination of street vendors of ship crews.

This research uses a qualitative method. Data sources are obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques through observation, interviews and documentation. The analysis was carried out using the approach of Data Reduction, Data Presentation and Drawing Conclusions. This study applies the data source triangulation method as an effort to ensure the validity of the data collected.

The results of the study show that the process of signing the crew begins with the crew participating in training and education about the rules of working on the ship, checking certificates, signing street vendor documents, followed by the preparation of crew documents and certificates that will be brought onboard into the blue file and the archiving of crew documents by the staff of PT. Inkor World Ocean. The cause of the termination of street vendors of the MT ship crew. Duke Chemist is a violation of the rules committed by AB, namely smoking in the cabin. Efforts made by PT. Inkor Dunia Samudera to prevent the termination of street vendors for ship crews is to carry out socialization of regulations on ships, implement strict sanctions, increase supervision and implement award policies.

Keywords: Maritime Work Agreement, Ship, Ship Crew.

DAFTAR ISI

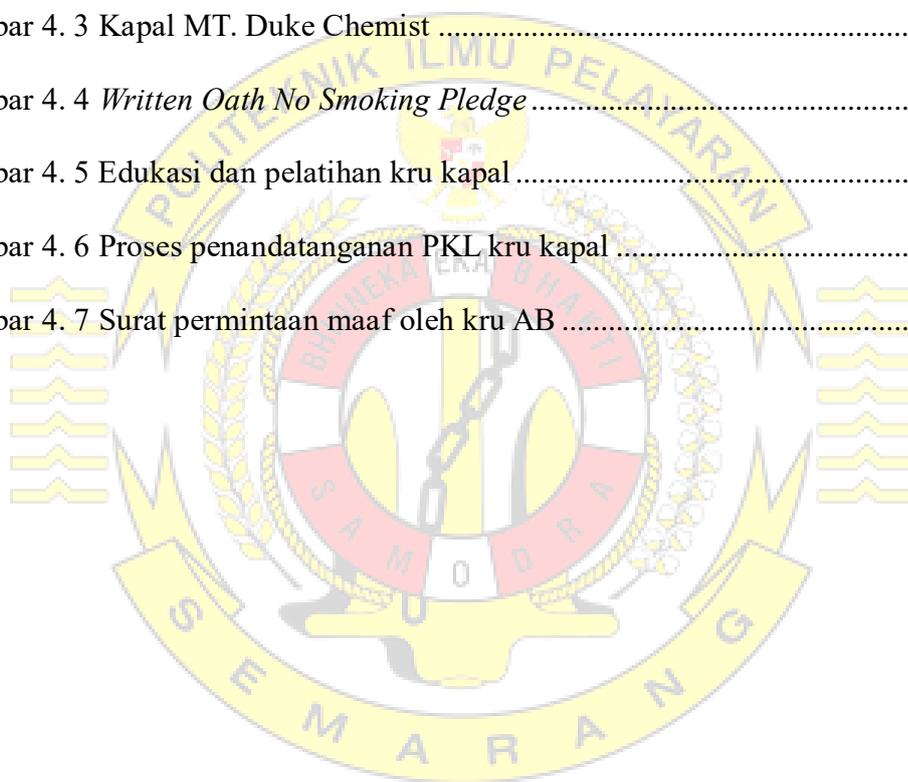
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Rumusan Masalah.....	7
D. Tujuan Penelitian	8
E. Manfaat Hasil Penelitian	8
BAB II KAJIAN TEORI	9
A. Deskripsi Teori.....	9
B. Kerangka Pikir Penelitian	23
BAB III METODE PENELITIAN.....	25
A. Metodologi Penelitian	25
B. Tempat Penelitian	27
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	28
D. Teknik Pengumpulan Data	29
E. Instrumen Penelitian	35
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	40
G. Pengujian Keabsahan Data	41
BAB IV HASIL PENELITIAN	44
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	44
B. Deskripsi Data.....	52

C. Temuan	56
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	61
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	72
A. Simpulan.....	72
B. Keterbatasan Penelitian.....	73
C. Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
RIWAYAT HIDUP	



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kapal MT. Duke Chemist	2
Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian.....	24
Gambar 3. 1 Kantor PT. Inkor Dunia Samudera	28
Gambar 4. 1 Kantor PT. Inkor Dunia Samudera	53
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi PT. Inkor Dunia Samudera	54
Gambar 4. 3 Kapal MT. Duke Chemist	55
Gambar 4. 4 <i>Written Oath No Smoking Pledge</i>	57
Gambar 4. 5 Edukasi dan pelatihan kru kapal.....	62
Gambar 4. 6 Proses penandatanganan PKL kru kapal	64
Gambar 4. 7 Surat permintaan maaf oleh kru AB	67



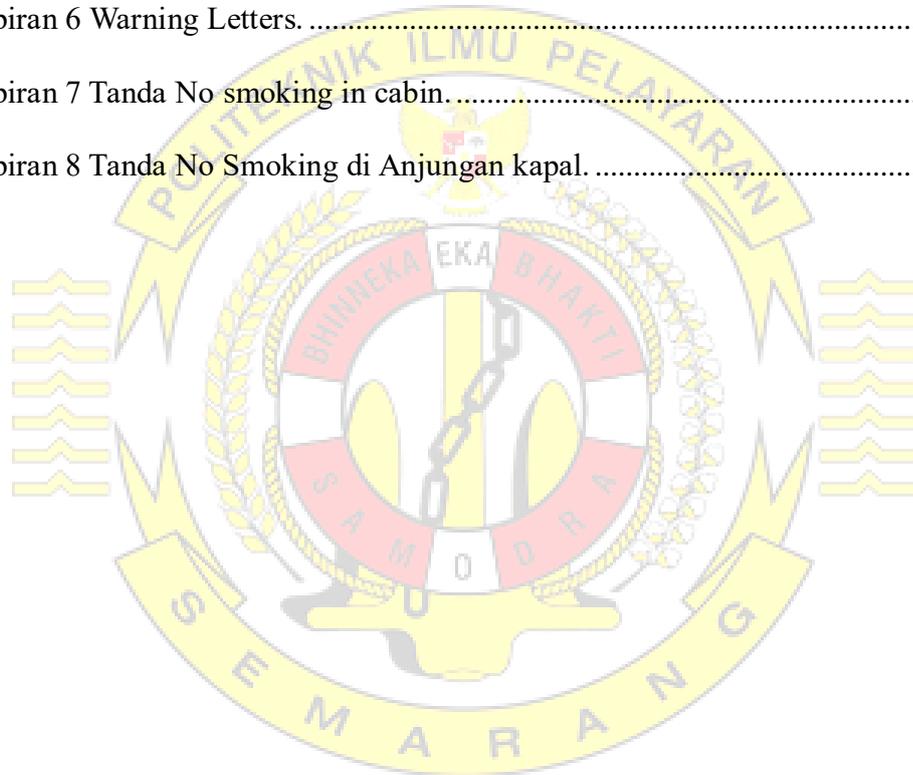
DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Pedoman Observasi	36
Tabel 3. 2 Pedoman Wawancara	38
Tabel 3. 3 Pedoman Dokumentasi	39



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan HRD.....	69
Lampiran 2 Wawancara dengan Manager Crewing.	72
Lampiran 3 Wawancara dengan Kru Kapal.	75
Lampiran 4 Crewlist kapal MT. Duke Chemist.....	78
Lampiran 5 PKL Kru Kapal.....	79
Lampiran 6 Warning Letters.	82
Lampiran 7 Tanda No smoking in cabin.....	83
Lampiran 8 Tanda No Smoking di Anjungan kapal.	84



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada tanggal 18 Oktober 2023 terjadi pemutusan Perjanjian Kerja Laut (PKL) kepada 1 (satu) orang kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera dengan jabatan *Able Bodied Seaman* (AB). Pada PKL yang telah ditandatangani oleh kru kapal tersebut tertulis 10 bulan masa PKL, tetapi kenyataannya kru kapal tersebut hanya dapat melaksanakan tugas di atas kapal 5 (lima) bulan. Hal ini merupakan langkah yang diambil perusahaan yang tidak hanya memengaruhi kru yang diputus PKL nya, tetapi juga memiliki konsekuensi yang lebih luas, termasuk dampak pada reputasi perusahaan dan hubungan dengan berbagai pemangku kepentingan. Pemutusan PKL yang dilakukan kepada awak kapal dari Indonesia ini mencerminkan tantangan yang dihadapi dalam industri pelayaran. Kru kapal yang terdampak pemutusan PKL dapat kehilangan pekerjaan secara mendadak. Pada situasi ini penting bagi para pekerja untuk memahami hak dan kewajiban mereka sebagai kru kapal. PT. Inkor Dunia Samudera memiliki mekanisme yang jelas dan transparan untuk menangani pemutusan PKL sehingga para kru kapal bisa mendapatkan informasi yang tepat dan waktu yang cukup untuk merencanakan langkah selanjutnya.

Beberapa faktor yang diduga menyebabkan pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist antara lain:

1. Kinerja kru tidak memenuhi standar yang diharapkan, seperti kedisiplinan, kemampuan teknis, dan sikap kerja.

2. Kru mengalami masalah kesehatan sehingga mengganggu mereka untuk melaksanakan tugas.
3. Terjadi konflik antar kru kapal yang belum terselesaikan.
4. Pelanggaran terhadap syarat dan ketentuan yang tercantum dalam PKL.
5. Kru tidak mematuhi prosedur keselamatan sehingga berpotensi mengancam keselamatan kapal, muatan, serta seluruh awak kapal.

PT. Inkor Dunia Samudera telah melakukan kesepakatan kerjasama dengan *ship owner* dari Korea, diantaranya KSS Line LTD, Hana Marine.CO.Ltd, Saehan Marine, Daeho Shipping, Eastern Tanker, Jeil International, Woojin Shipping, Woolim Shipping dan Fine Ocean. Jenis kapal yang dikelola mencakup kapal gas serta kapal minyak dan bahan kimia. PT. Inkor Dunia Samudera berupaya memastikan bahwa setiap kru yang direkrut memiliki kualifikasi dan keterampilan yang sesuai untuk memenuhi kebutuhan operasional kapal-kapal tersebut. Salah satu kapal yang dimiliki oleh *ship owner* dan bekerjasama dengan PT. Inkor Dunia Samudera adalah MT. Duke Chemist.



Sumber: <https://vesseljoin.com/vessel/duke-chemist>

Gambar 1. 1 Kapal MT. Duke Chemist

MT. Duke Chemist merupakan kapal *tanker* yang dibangun pada tahun 2017 dan berbendera Panama. Kapal ini dirancang khusus untuk mengangkut bahan kimia. Keberadaan kapal MT. Duke Chemist sangat penting untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang aman dan efisien, terutama dalam mengangkut barang berbahaya yang memerlukan prosedur keselamatan ketat. Kapal ini diawaki 11 orang kru kapal dari berbagai negara (*crewlist* terlampir pada lampiran 4). Semua kru yang berasal dari negara Indonesia direkrut melalui PT. Inkor Dunia Samudera.

Sebelum *on board*, kru kapal melaksanakan penandatanganan PKL di PT. Inkor Dunia Samudera. PKL berisi tentang informasi mengenai kapal, data kru kapal, tempat dan tanggal PKL dibuat dan ditandatangani, tanggal mulai dan tanggal berakhirnya PKL, nominal gaji yang diterima, hak dan kewajiban yang harus dipatuhi, serta tandatangan dari kru kapal dilengkapi cap dari agen pemilik kapal dan cap dari PT. Inkor Dunia Samudera. Para pihak menandatangani PKL untuk memastikan bahwa kewajiban yang telah disepakati dapat dilaksanakan.

PT. Inkor Dunia Samudera adalah perusahaan yang bergerak dalam bidang perekrutan awak kapal dan penempatan awak kapal sesuai dengan kualifikasinya (*crewing manning agency*). Peran perusahaan ini sangat vital karena dituntut menyediakan awak kapal yang profesional dan berkualitas, untuk menjamin keselamatan pelayaran dan mendukung kelancaran operasional kapal di laut. Setiap kapal yang berlayar harus diawaki oleh kru yang berpengalaman dan kompeten sehingga kru dapat melaksanakan tugas yang diberikan sesuai dengan jabatannya. Perusahaan ini mengelola pengawakan

kapal untuk pemilik kapal asing dari Korea, dan bertindak sebagai perwakilan perusahaan pelayaran di Indonesia untuk mencari sumber daya manusia pelaut yang kompeten, memiliki kualitas tinggi, berpengalaman, dan menguasai Bahasa Inggris. Selain itu, umur dan kelengkapan sertifikat juga menjadi faktor penting dalam proses seleksi. Peraturan Menteri nomor 58 tahun 2021 tentang Sertifikasi *Maritime Labour Convention* (MLC) menyatakan bahwa usia minimum kru kapal adalah 18 tahun, tetapi kru kapal yang berusia di atas 16 tahun dapat dipekerjakan dalam rangka pelatihan untuk menjaga keamanan dan kesehatan kru kapal tersebut.

PT. Inkor Dunia Samudera tidak hanya bertindak sebagai penyedia kru kapal, tetapi juga berperan aktif dalam meningkatkan keselamatan dan keberlanjutan di sektor pelayaran. Keberhasilan dalam mengelola armada kapal sangat tergantung pada kru kapal yang terlibat dan dituntut untuk siap menghadapi beragam tantangan yang mungkin muncul dalam pelaksanaan tugas mereka. PT. Inkor Dunia Samudera menekankan pentingnya keselamatan dan keberlanjutan dalam setiap aspek operasionalnya. PT. Inkor Dunia Samudera berusaha memberikan layanan terbaik kepada kru kapal dan mempertahankan reputasi positif di dunia pelayaran. Upaya untuk melatih dan mengembangkan kru kapal menjadi bagian integral dari strategi perusahaan, karena mereka adalah garda terdepan dalam operasional kapal. PT. Inkor Dunia Samudera bertujuan untuk terus berkontribusi pada perkembangan industri pelayaran yang aman, sejahtera dan efisien. Perusahaan juga berencana untuk terus meningkatkan kapasitas dan kompetensi kru, serta memperluas kerjasama

dengan berbagai pemangku kepentingan, untuk memastikan bahwa layanan yang diberikan selalu memenuhi harapan dan kebutuhan pasar.

Perubahan situasi yang tak terduga dapat memengaruhi dinamika kontrak yang telah disepakati. Ketidakpastian dan ketidakstabilan bagi pihak lainnya dapat tercipta jika salah satu pihak tidak dapat memenuhi kewajibannya. Selain itu, situasi eksternal seperti bencana alam, krisis ekonomi, atau pandemi dapat menciptakan tantangan tambahan yang menghalangi pelaksanaan PKL. Ketidakmampuan untuk memenuhi PKL dapat menyebabkan kerugian signifikan sehingga pihak yang dirugikan mungkin mencari opsi untuk mengakhiri perjanjian tersebut. Maka dari itu penting bagi para pihak untuk mempertimbangkan kemungkinan perubahan yang dapat terjadi di masa depan saat penandatanganan PKL yang mencakup ketentuan-ketentuan yang memungkinkan penyesuaian jika diperlukan.

Pemutusan PKL dapat berpotensi merusak kepercayaan dan hubungan yang telah terjalin dengan kru kapal serta mitra bisnis lainnya. Perlu dipertimbangkan konsekuensi yang muncul akibat pemutusan PKL. Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Utami dan Nurwati (2022) menyatakan bahwa karyawan yang terdampak PHK menjadi sangat kesulitan untuk mencari pekerjaan lagi dan kesulitan membiayai kehidupan sehari-hari. Dampak bagi karyawan yang masih bekerja adalah timbulnya kecemasan dalam melakukan pekerjaannya, perlu waktu beradaptasi dengan rekan kerjanya, dan dampak positifnya karyawan yang masih bekerja dapat meningkatkan kinerjanya agar terhindar dari pemutusan hubungan kerja (D Hasibuan et al., 2023). Hal juga dapat berpengaruh pada perilaku kru kapal lainnya yang berada satu kapal, serta

reputasi PT. Inkor Dunia Samudera di mata industri dan publik. Menjaga citra positif perusahaan sangatlah penting agar dapat menarik mitra kerja dan pelanggan di masa depan.

PT. Inkor Dunia Samudera berharap dapat menjadi teladan dalam industri pelayaran, sekaligus memberikan dampak positif yang lebih luas terhadap komunitas dan lingkungan. Perusahaan tidak hanya berfokus pada keuntungan finansial, tetapi juga memiliki tanggung jawab yang besar dalam aspek sosial dan lingkungan. Kondisi ini memaksa perusahaan untuk melakukan evaluasi menyeluruh terhadap aspek operasional, termasuk pengelolaan sumber daya manusia. Perusahaan harus mempertimbangkan berbagai strategi untuk mitigasi dampak negatif dari keputusan ini.

Transparansi dalam komunikasi mengenai alasan dan proses pemutusan PKL kepada semua pihak yang berkepentingan sangat penting untuk menjelaskan situasi yang dihadapi PT. Inkor Dunia Samudera sehingga dapat meminimalisir ketidakpuasan dan potensi konflik yang mungkin timbul. Pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera adalah tindakan yang memiliki berbagai implikasi. Penting untuk mengelola situasi ini dengan bijaksana demi kepentingan semua pihak yang terlibat dan demi keberlanjutan perusahaan di masa depan. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan mengenai pemutusan PKL kru kapal dalam industri pelayaran, serta saran untuk meningkatkan pengelolaan sumber daya manusia di masa depan. Penelitian ini akan menjadi kontribusi penting dalam memahami tantangan yang dihadapi oleh perusahaan pelayaran, sekaligus memberikan solusi yang berkelanjutan bagi semua pihak terkait. Hal ini yang melatarbelakangi

dilakukannya penelitian dengan judul “**Pemutusan Perjanjian Kerja Laut (PKL) kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera**”

B. Fokus Penelitian

Menurut Sugiyono (2018:209) dalam penelitian kualitatif, fokus penelitian adalah pusat penelitian dan subjek penelitian. Dalam penelitian kualitatif, didasarkan dari pembaruan informasi yang akan diperoleh dari kondisi lapangan. Hal ini dilakukan untuk membantu peneliti mengetahui ke arah mana penelitian akan dilakukan. Fokus penelitian ini adalah tentang pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera.

C. Rumusan Masalah

Perumusan masalah berfungsi sebagai landasan yang kokoh bagi suatu karya ilmiah, sehingga memerlukan data dan argumen yang dapat dipertanggungjawabkan. Rumusan masalah terdiri dari beberapa pertanyaan penelitian. Pertanyaan-pertanyaan tersebut dapat diawali dengan kata-kata seperti apa, siapa, berapa banyak, bagaimana, dan mengapa. Penelitian ini dilakukan karena berbagai alasan, seperti adanya kesenjangan, kesulitan, ketidakpastian, tantangan, kebingungan, ketidakjelasan, dan minat ilmiah terkait peristiwa alam, sosial, dan ekonomi. Berdasarkan latar belakang, rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Bagaimana proses penandatanganan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera?
2. Mengapa terjadi pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera?

3. Upaya apa yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera agar tidak terjadi pemutusan PKL kru kapal di PT. Inkor Dunia Samudera?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah, tujuan penelitian ini antara lain adalah untuk:

1. Menjelaskan proses penandatanganan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera.
2. Menjelaskan penyebab terjadinya pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera.
3. Menganalisis upaya yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera untuk mencegah terjadinya pemutusan PKL kru kapal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai tambahan informasi bagi para pembaca sehingga dapat menambah pengetahuan dan wawasan terhadap pemutusan PKL kru kapal dan dapat dijadikan dasar untuk penelitian selanjutnya.
 - b. Sebagai tambahan referensi bagi peserta didik di Politeknik Ilmu Pelayaran mengenai pemutusan PKL kru kapal.
2. Manfaat Praktis
 - a. Sebagai bahan masukan dan pertimbangan untuk para pelaut agar terhindar dari pemutusan PKL.
 - b. Sebagai masukan bagi PT. Inkor Dunia Samudera untuk menghindari terjadinya pemutusan PKL kru kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Perjanjian Kerja Laut (PKL)

Perjanjian Kerja Laut (PKL) diartikan sebagai perjanjian yang dibuat oleh pekerja dan pemberi kerja yang mencakup syarat-syarat kerja serta hak dan kewajiban kedua belah pihak. Perjanjian ini dibuat secara tertulis secara langsung kepada semua pihak yang terlibat. Kontrak kerja untuk para pelaut dikenal dengan istilah PKL. Pasal 1 (satu) ayat 5 (lima) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 7 (tujuh) tahun 2000 tentang Kepelautan menjelaskan bahwa PKL adalah perjanjian kerja individu yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan. Menurut Siagian, E., et al., (2022) PKL merupakan perjanjian kerja yang bersifat khusus. Pekerja yang bekerja untuk pengusaha kapal dapat berperan sebagai Nakhoda atau Anak Buah Kapal (ABK). Kekhususan lain dari PKL adalah adanya persyaratan tertulis dengan ancaman pembatalan. Hal ini telah dijelaskan secara tegas dan jelas dalam PKL bahwa posisi pekerja yang bekerja pada perusahaan pelayaran, baik sebagai Nakhoda maupun sebagai ABK.

PKL berfungsi untuk mengatur standar keselamatan, kesehatan kerja, dan hak-hak pekerja. PKL harus mematuhi regulasi yang berlaku sesuai dengan *Maritime Labor Convention* (MLC) 2006. Konvensi yang dikenal sebagai MLC 2006 menetapkan kondisi kerja yang layak dalam berbagai aspek kehidupan dan pekerjaan pelaut di seluruh dunia. MLC 2006

bertujuan untuk melindungi hak-hak dasar pelaut di seluruh dunia, seperti upah, kondisi kerja, waktu kerja, perawatan medis, jaminan kesehatan, proses perekrutan dan penempatan serta pelatihan dan pengawasan (Adela, Nina, 2019). MLC secara efektif mengikat dalam menetapkan standar kerja dan kehidupan untuk semua pelaut di atas kapal dengan standar hukum internasional.

PKL tidak hanya berfungsi sebagai kontrak kerja, tetapi juga sebagai instrumen untuk melindungi kepentingan dan kesejahteraan pekerja di industri maritim (Dokumen Terlampir). Pada Pasal 151 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, PKL harus mencakup ketentuan tentang kesejahteraan pelaut yang meliputi gaji, jam kerja, dan waktu istirahat. Selain itu, harus ada jaminan keberangkatan ke tujuan dan pemulangan ke asal, kompensasi jika kapal tidak dapat beroperasi karena kecelakaan, kesempatan untuk berkembang dalam karier, penyediaan akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta asuransi untuk kecelakaan kerja. Hal-hal yang tercantum didalam PKL PT. Inkor Dunia Samudera adalah sebagai berikut:

a. Tempat dan tanggal dibuatnya PKL.

Tempat dan tanggal dibuatnya PKL menyatakan secara resmi kapan dan dimana PKL dibuat sebagai keabsahan dokumen dan memberikan konteks temporal yang penting jika terjadi perselisihan sehingga menjadi bagian dari catatan resmi yang dapat digunakan untuk keperluan administratif, audit, atau evaluasi di masa depan.

b. Masa kontrak kerja.

Masa kontrak kerja menentukan jangka waktu atau periode kru kapal akan bekerja, memberikan kejelasan tentang durasi kontrak, memberikan bantuan kepada perusahaan dalam merencanakan operasional kapal, seperti jadwal perjalanan dan pergantian kru kapal, dan menjadi landasan untuk menghitung gaji, tunjangan, dan hak-hak lain yang akan diterima oleh kru selama masa kontrak.

c. Upah yang diterima.

Upah yang diterima kru kapal mencakup upah pokok bulanan, tunjangan lembur tetap, cuti berbayar, total bulanan, pembayaran di tempat kerja per bulan dan asuransi yang berfungsi untuk meningkatkan kesejahteraan kru kapal selama menjalankan tugas di atas kapal. Upah yang jelas dan tertera dalam PKL dapat menjadi acuan jika terjadi perselisihan antara perusahaan dan kru kapal terkait pembayaran sesuai dengan pasal 1 (satu) huruf a Peraturan Pemerintah nomor 8 (delapan) tahun 1981 tentang Perlindungan Upah.

d. Hak dan kewajiban yang harus dipatuhi.

Hak dan kewajiban kru kapal dalam Peraturan Pemerintah nomor 7 (tujuh) tahun 2002 tentang Pengawakan Kapal adalah:

1) Hak kru kapal:

- a) Hak atas upah/gaji.
- b) Hak atas tempat tinggal yang layak dan makanan yang cukup.
- c) Hak untuk mendapatkan perawatan medis saat sakit atau kecelakaan.

- d) Hak atas biaya kru kapal turun dan dipulangkan pada saat berakhirnya masa kontrak kerja.
- 2) Kewajiban kru kapal:
- a) Mentaati kebijakan dan aturan atasan.
 - b) Menyelesaikan tugas di atas kapal sesuai jam kerja yang disepakati.
 - c) Menjaga perilaku dan menghindari konsumsi alkohol secara berlebihan untuk menjaga keamanan dan keselamatan di atas kapal.
 - d) Tidak boleh membawa barang ilegal, minuman beralkohol, atau senjata api di atas kapal serta meninggalkan kapal atau turun ke darat tanpa mendapatkan izin dari Nahkoda.
 - e) Kru kapal bertanggung jawab dan harus bekerja sesuai dengan kebijakan dan PKL yang telah disepakati.
- e. Tandatanganan dari kru kapal dilengkapi cap dari agen kapal serta cap dari PT. Inkor Dunia Samudera.

Tandatanganan dari kru kapal menunjukkan persetujuan dan penerimaan atas syarat dan ketentuan dalam PKL dan memastikan bahwa orang yang menandatangani PKL adalah kru kapal yang sah dan berwenang. Cap agen dan PT. Inkor Dunia Samudera berfungsi untuk memperkuat keabsahan PKL yang dibuat.

2. Ketentuan dalam PKL

Ketentuan dalam PKL penting untuk memastikan bahwa seluruh aspek yang berkaitan dengan hubungan kerja antara pihak pemilik kapal dan kru

kapal memenuhi syarat hukum yang berlaku. Ketentuan mengenai syarat sahnya perjanjian kerja yang terdapat dalam PKL sesuai dengan Pasal 52 ayat 1 (satu) Undang-Undang Ketenagakerjaan yang menyatakan bahwa perjanjian kerja dibuat berdasarkan:

- a. Kesepakatan dari kedua pihak.

Pada perjanjian kerja antara kru kapal dan perusahaan, kedua pihak harus mencapai kesepakatan untuk membuat perjanjian yang berfungsi sebagai dasar hukum bagi hubungan kerja kedua pihak.

- b. Kemampuan atau keahlian untuk melakukan tindakan hukum.

Kemampuan atau keahlian untuk melakukan tindakan hukum mengacu pada kapasitas individu untuk bertindak secara sah dalam ranah hukum yang mencakup kemampuan untuk membuat perjanjian, mengajukan gugatan, dan menjalankan hak serta kewajiban yang ditetapkan oleh Undang-Undang untuk dapat melakukan tindakan hukum dengan efektif. Kemampuan ini sangat penting dalam memastikan bahwa individu dapat menjalankan haknya dan bertindak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

- c. Adanya pekerjaan yang telah disepakati.

Adanya pekerjaan yang telah disepakati berarti bahwa terdapat kesepakatan antara pihak-pihak yang terlibat mengenai jenis, ruang lingkup, dan tujuan pekerjaan yang akan dilaksanakan. Kesepakatan penting untuk memastikan bahwa semua pihak memahami tanggung jawab masing-masing dan hasil yang diharapkan. Detail mengenai pekerjaan, termasuk waktu, lokasi, dan kondisi kerja, juga harus jelas.

Kesepakatan tentang pekerjaan menjadi landasan penting dalam hubungan antara perusahaan dan kru kapal.

d. Peraturan pekerjaan yang berlaku.

Pekerjaan harus dilakukan dengan cara yang sesuai dengan ketertiban umum, norma kesusilaan, dan peraturan perundang-undangan. Prinsip ini penting untuk memastikan bahwa pekerjaan tidak menimbulkan konflik atau kerugian bagi individu atau masyarakat. Ketaatan terhadap nilai-nilai sosial dan hukum membantu menciptakan lingkungan kerja yang aman dan bertanggung jawab. Setiap pekerjaan harus mempertimbangkan dampaknya terhadap ketertiban dan kesejahteraan masyarakat, serta menjalankan tanggung jawab sosial yang positif.

Jika perusahaan dan kru kapal sepakat pada perjanjian kerja, ketentuan mengenai kewajiban dan hak kedua pihak sebagai jaminan dalam perjanjian tersebut dianggap sah, karena perjanjian itu didasarkan pada kesepakatan bersama.

3. Pemutusan PKL

Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) pada Undang-Undang nomor 13 tahun 2003 pasal 1 (satu) ayat 25 tentang Ketenagakerjaan adalah pengakhiran hubungan kerja karena suatu hal tertentu yang mengakibatkan berakhirnya hak dan kewajiban antara pekerja dan pengusaha. Menurut Derialdi, L., dan Sundry, R. (2023) PHK adalah akhir dari hubungan kerja antara pekerja dan pengusaha. Ini menandai berhentinya pekerjaan dan kewajiban pekerja. PHK adalah keadaan yang tidak diinginkan oleh para

kru kapal karena mereka akan kehilangan pekerjaan yang dijadikan sumber penghasilan memenuhi kebutuhan hidup para kru kapal.

Pemutusan PKL terjadi apabila hubungan kerja diputus sebelum berakhirnya masa kontrak yang disepakati dalam kontrak kerja. Menurut Undang-Undang nomor 13 tahun 2003 pasal 150, pemutusan PKL diatur dalam ketentuan yang mengatur pemutusan hubungan kerja, termasuk untuk organisasi yang mencari keuntungan dan berbadan hukum. Hal ini juga berlaku untuk perusahaan sosial dan perusahaan lain yang mempekerjakan tenaga kerja dengan imbalan upah atau gaji yang diterima sesuai dengan perjanjian.

Menurut Pitriana (2019) Hubungan kerja dapat berakhir karena beberapa alasan berikut:

- a. Pekerja meninggal dunia.
- b. Kontrak kerja telah selesai.
- c. Putusan pengadilan atau lembaga penyelesaian perselisihan hubungan industrial telah berkekuatan hukum tetap.
- d. Keadaan atau peristiwa tertentu yang disebutkan dalam perjanjian kerja, peraturan perusahaan, atau perjanjian kerja bersama yang dapat menyebabkan hubungan kerja berakhir.

Menurut Muin, A., et al., (2020) Pembatalan perjanjian timbal balik diatur dalam Pasal 1266 KUH Perdata. Pemutusan PKL tidak dapat dilakukan secara sembarangan. Ini menunjukkan pentingnya perlindungan hukum terhadap kepentingan kedua belah pihak dalam perjanjian, sekaligus

menekankan bahwa setiap langkah dalam pembatalan perjanjian harus mengikuti prosedur yang telah ditetapkan.

Berikut merupakan prosedur penurunan kru kapal apabila seorang kru kapal diketahui melanggar ketentuan yang tercantum dalam PKL, maka pihak perusahaan pelayaran atau manajemen kapal memiliki wewenang untuk menjalankan prosedur penurunan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. Langkah pertama yaitu melakukan identifikasi serta verifikasi terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh kru. Atasan langsung atau pihak yang bertanggung jawab akan menelusuri jenis pelanggaran dan mengumpulkan bukti yang relevan. Setelah itu, diadakan pemeriksaan internal guna memberikan ruang klarifikasi bagi kru yang bersangkutan agar dapat menjelaskan tindakannya.
- b. Hasil dari proses ini kemudian disusun dalam laporan tertulis yang merinci kronologi kejadian, bentuk pelanggaran, dan usulan tindakan. Laporan tersebut diteruskan oleh *Captain* kapal atau atasan yang berwenang kepada pihak perusahaan untuk ditindaklanjuti sesuai isi PKL.
- c. Selanjutnya, perusahaan menentukan sanksi yang tepat berdasarkan tingkat kesalahan yang dilakukan, termasuk kemungkinan penurunan dari kapal. Bila keputusan penurunan diambil, kru akan diproses untuk dipulangkan ke daerah asal sesuai aturan hukum yang berlaku.

4. Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu yang digerakkan oleh angin,

tenaga mekanik, atau energi lainnya, ditarik atau ditunda termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, alat apung, dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal termasuk sampan dan perahu kecil, berfungsi untuk mengangkut orang dan barang di laut, sungai, atau lokasi lainnya (Kalangi, M., 2021). Kapal memiliki ukuran yang memadai untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Kapal sering disebut kendaraan air yang dapat bergerak yang dapat mengangkut orang dan barang. Kapal dapat dikategorikan menjadi berbagai jenis berdasarkan muatan yang dibawanya, salah satunya adalah kapal *tanker*.

Kapal tanker adalah kapal yang dirancang untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar. Jenis utama kapal *tanker* adalah kapal *tanker* minyak, kapal *tanker* kimia, dan kapal *tanker* gas alam cair. Kapal *tanker* dapat mengangkut berbagai jenis minyak, mulai dari minyak mentah (*crude oil*) hingga minyak olahan (*product oil* kapal yang dirancang untuk mengangkut cairan dalam jumlah besar). Kapal *tanker* digunakan sebagai alat mengangkut minyak antar pelabuhan atau antar negara. PT. Inkor Dunia Samudera merupakan perusahaan perekrutan awak kapal yang bekerjasama dengan *ship owner* dari Negara Korea yang memiliki berbagai jenis kapal *tanker* diantaranya:

a. Gas *Tanker/Liquefied Petroleum Gas* (LPG) terbagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu:

1) *Refrigerated Liquefied Petroleum Gas* (RLPG)

Kapal ini digunakan untuk mengangkut LPG dalam keadaan dingin.

Gas ini disimpan dalam bentuk cair dengan suhu rendah sehingga

memungkinkan kapasitas angkut yang lebih besar. Kapal RLPG biasanya dilengkapi dengan sistem pendingin untuk menjaga suhu rendah agar LPG tetap dalam bentuk cair.

2) *Pressurized Liquefied Petroleum Gas (PLPG)*

Kapal ini dirancang untuk mengangkut LPG yang dimampatkan sehingga dapat disimpan dalam tangki tanpa memerlukan pendinginan. Kapal PLPG biasanya memiliki struktur tangki yang kuat untuk menahan tekanan tinggi dan menjaga keselamatan selama pelayaran.

b. *Oil dan Chemical Tanker*

Jenis kapal ini dirancang khusus untuk mengangkut minyak mentah, produk minyak olahan, serta bahan kimia cair dan telah dilengkapi dengan sistem pemompaan, ventilasi, serta pengendalian kebocoran untuk memastikan keamanan selama pengangkutan. Kapal ini mematuhi regulasi internasional yang ketat untuk melindungi lingkungan dan keselamatan pelayaran.

1) *Oil Tanker*

Kapal ini digunakan untuk mengangkut minyak mentah dari lokasi pengeboran ke kilang atau antara kilang ke pelabuhan lain. Kapal ini dilengkapi dengan tangki yang tahan terhadap korosi dan mampu menampung minyak dalam volume besar.

2) *Chemical Tanker*

Kapal ini dirancang untuk mengangkut bahan kimia cair yang berbahaya atau korosif. Tangki pada kapal ini dilapisi dengan

material khusus untuk mencegah kerusakan akibat bahan kimia yang diangkut.

5. Kru Kapal

Menurut Peraturan Menteri nomor 26 tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga pasal 1 (satu), kru kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Buku Sijiil digunakan untuk penyijiilan kru kapal yang akan melakukan *sign on* dan *sign off*. Persyaratan untuk mengajukan penyijiilan bagi kru kapal adalah surat permohonan dari pihak agen kepada Syahbandar Pelabuhan.

Syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai kru kapal sesuai pasal 17 Peraturan Pemerintah nomor 7 (tujuh) tahun 2000 tentang Pengawakan Kapal, antara lain:

- a. Berumur minimal 18 tahun.
- b. Harus memiliki Sertifikat Keahlian Pelaut atau Sertifikat Keterampilan Pelaut.
- c. Memiliki badan yang sehat jasmani dan rohani berdasarkan pemeriksaan dari rumah sakit yang ditunjuk pemerintah.
- d. Telah menandatangani PKL.
- e. Memiliki *seaman book* (buku pelaut) yang telah disijiil.

Setelah diberlakukannya Amandemen Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan dan Sertifikasi Pelaut (STCW) 1995, Menteri Perhubungan menetapkan peraturan tentang pengawakan kapal niaga

melalui Keputusan Menteri nomor 70 tahun 1998. Setiap kapal niaga harus diawaki oleh seorang Nahkoda, sejumlah perwira kapal, dan ABK, dengan susunan berdasarkan daerah pelayaran, tonase kapal, dan ukuran tenaga penggerak.

Kru kapal adalah seseorang yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas yang ditetapkan dalam buku siji, yang terdiri dari dua bagian yaitu perwira kapal dan ABK (Kokasih, E., dan Soewedo, H., 2019). Persyaratan bagi awak kapal sesuai dengan jabatan dan jenis kapalnya. Jabatan kru di atas kapal terbagi menjadi 2 (dua), yaitu *Deck* dan *Engine*, yang juga terbagi menjadi *Officer* (perwira), *Rating* (ABK), serta *Cook* (koki). Setiap anggota kru kapal memiliki peran dan tanggung jawab yang berbeda-beda. Tugas dan tanggung jawab kru kapal mencakup:

1. *Deck Officer* (Perwira Dek) terdiri dari:
 - a. *Master* (Kapten)
 - 1) Bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan pelayaran.
 - 2) Memastikan semua peralatan kapal lengkap.
 - 3) Menjamin kapal laik laut (*seaworthy*).
 - b. *Chief Officer/C/O* (Mualim 1)
 - 1) Bertanggung jawab merawat semua bagian kapal dan *deck*.
 - 2) Mengatur muatan, pembongkaran muatan di palka, persediaan air tawar, dan navigasi.
 - 3) Menggantikan *Master* untuk memimpin kapal saat *Master* tidak ada.

c. *Second Officer/2/O* (Mualim 2)

- 1) Merencanakan rute pelayaran dan membantu navigasi.
- 2) Mempersiapkan peta laut serta buku petunjuk pelayaran.
- 3) Merawat kompas magnetik, kompas gyroskop, dan sistem *autopilot*.

d. *Third Officer/3/O* (Mualim 3)

- 1) Memeriksa dan memelihara alat keselamatan serta mendukung navigasi.
- 2) Merawat dan memelihara *life rafts, life boats, life jacket, life buoys*, dan alat pemadam kebakaran di atas kapal.

2. *Engine Officer* (Perwira Mesin) terdiri dari:

a. *Chief Engineer/Kepala Kamar Mesin (KKM)*

- 1) Bertanggung jawab atas semua mesin di kapal.
- 2) Memberikan perintah yang jelas kepada kru kapal di bagian mesin dan memastikan pekerja menjalankan tugas sesuai dengan prosedur.
- 3) Mengidentifikasi potensi bahaya terkait operasi mesin dan upaya menanggulungnya.

b. *First Engineer/1/E* (Masinis 1)

- 1) Meneruskan perintah dari *Chief Engineer*.
- 2) Membantu memastikan stok suku cadang terjaga.

c. *Second Engineer/2/E* (Masinis 2)

- 1) Mengawasi mesin bantu dan memastikan mesin, generator air tawar, dan kompresor dalam kondisi baik.

- 2) Merawat alat pemadam kebakaran dan keselamatan di ruang mesin, melaporkan kekurangannya kepada *Chief Engineer*.
- d. *Third Engineer/3/E* (Masinis 3)
- 1) Bertanggung jawab atas mesin pompa.
 - 2) Memastikan sistem bahan bakar dan limbah kapal berfungsi baik dan filter dalam keadaan terjaga.
 - 3) Memastikan peralatan dan mesin di ruang mesin dalam kondisi baik.
3. *Rating Deck* (ABK bagian Dek) terdiri dari:
- a. *Boatswain/Bosun*
 - 1) Memimpin dan mengarahkan ABK di bagian *deck*.
 - 2) Membagikan tugas kepada ABK sesuai perintah *Chief Officer*.
 - 3) Melakukan pengawasan secara berkala dan melaporkan kepada Nahkoda.
 - b. *Able Bodied Seaman* (AB)
 - 1) Melaksanakan tugas jaga anjungan dan *gangway*, memegang kemudi, serta menjaga kebersihan.
 - 2) Mempersiapkan bendera kapal dan alat pemadam kebakaran.
 - 3) Melakukan pengawasan secara berkala dan mengaja keamanan.
 - c. *Ordinary Seaman* (OS)
 - 1) Merawat lambung kapal dan melakukan pekerjaan tambat.
 - 2) Membantu dalam menangani muatan kapal.
 - 3) Melaksanakan pekerjaan lain yang diperintahkan.
4. *Rating Engineer/ABK* bagian *engine* terdiri dari:

a. *Mandor*

- 1) Bertugas mengawasi kebersihan dan perawatan mesin kapal.
- 2) Mengatur masuk dan keluarnya bahan bakar dan minyak lumas.

b. *Oiler*

- 1) Melaksanakan perintah Masinis dan memantau alat indikator minyak.
- 2) Melaporkan jika terjadi kesalahan pada indikator minyak kepada Masinis jaga.

c. *Wiper*

- 1) Menjaga kebersihan ruang mesin.
- 2) Selalu melaksanakan perintah dari Masinis.

5. *Cook* (Koki) terdiri dari:

a. *Chief Cook*/Kepala Juru masak

- 1) Mengatur menu dan persediaan makanan, serta menjaga kebersihan dapur.
- 2) Memasak makanan untuk seluruh kru kapal.

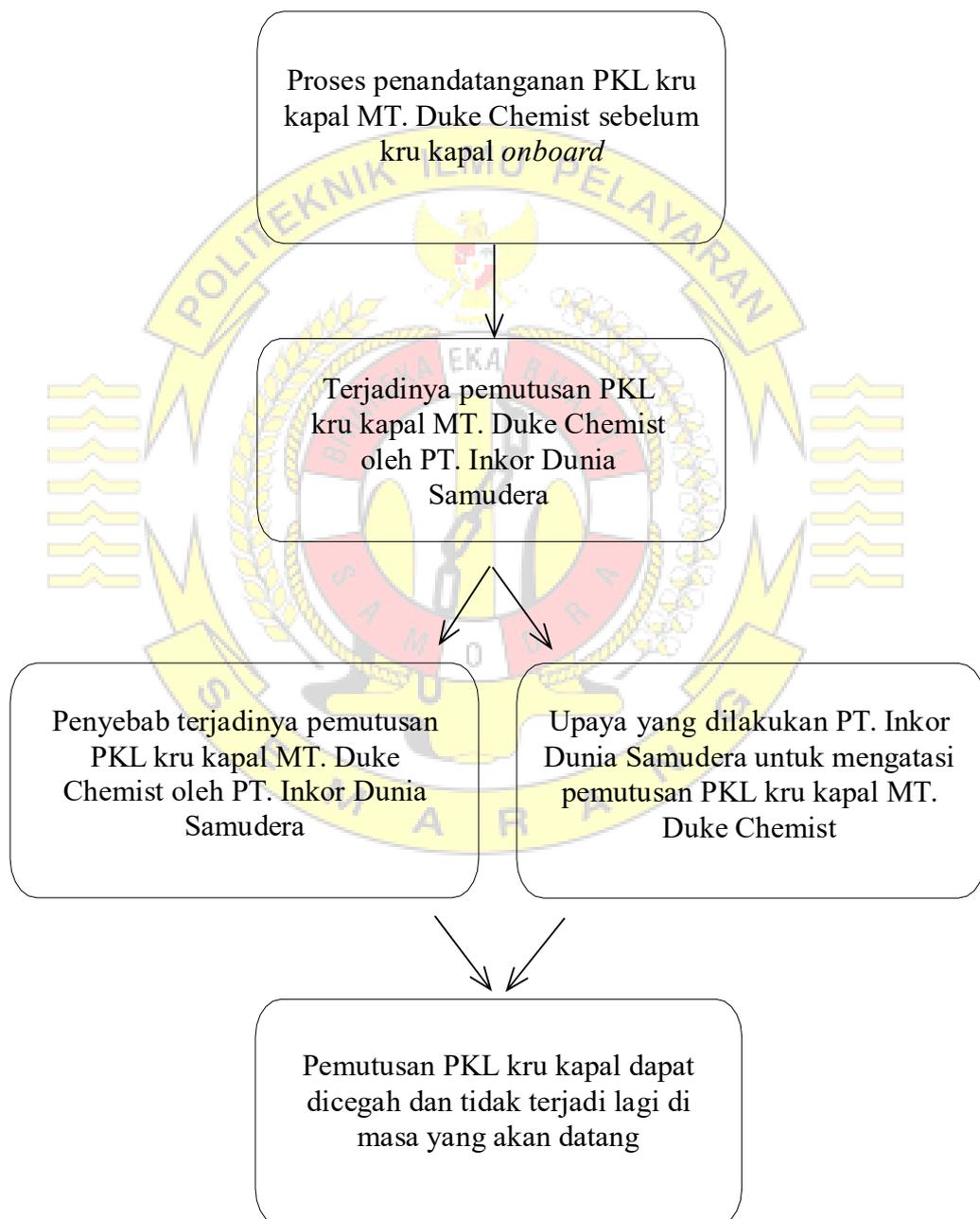
b. *Mess boy/COOK* (Juru masak)

- 1) Melaksanakan tugas sesuai perintah atasan.
- 2) Membersihkan area dapur.
- 3) Melakukan layanan kebersihan di tempat yang diminta atasan.

B. Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir merupakan skema atau rancangan yang terdiri dari serangkaian konsep yang terstruktur dan saling terkait yang membentuk perspektif tertentu terhadap masalah yang menjadi fokus dari topik penelitian. Kerangka pikir menunjukkan alur pikir peneliti dan keterkaitan antar variabel

yang diteliti. Tujuan dibuatnya kerangka penelitian adalah sebagai panduan yang dapat membantu peneliti dalam merencanakan dan melaksanakan penelitian dengan sistematis. Kerangka pikir penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Proses penandatanganan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera diawali dengan kru mengikuti pelatihan dan edukasi mengenai aturan bekerja di atas kapal. Setelah itu dilakukan pengecekan sertifikat kru dan penandatanganan dokumen PKL. Dokumen dan sertifikat kru kapal kemudian disusun dalam *blue file* yang akan dibawa *onboard*. Seluruh dokumen yang sudah ditandatangani oleh kru disalin sebagai arsip dokumen kantor PT. Inkor Dunia Samudera.
2. Penyebab terjadinya pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera adalah pelanggaran yang dilakukan oleh AB, yaitu merokok di *cabin* yang bertentangan dengan aturan dalam PKL.
3. Upaya yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera untuk mencegah terjadinya pemutusan PKL kru kapal adalah dengan:
 - a. Melaksanakan sosialisasi terhadap peraturan di kapal.
salah satu cara yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera adalah melalui sosialisasi rutin kepada seluruh kru kapal sebelum kru onboard. Kru diberikan pemahaman tentang pentingnya mematuhi aturan keselamatan, seperti larangan merokok di area tertentu, demi mencegah risiko kebakaran dan menjaga kelancaran operasional kapal.
 - b. Menerapkan sanksi tegas dan konsisten.
perusahaan juga menerapkan sanksi tegas dan konsisten terhadap pelanggaran, termasuk tidak mendapatkan promosi jabatan ketika kru

sudah turun dari kapal dan dipotong gajinya. Pemberian sanksi ini bertujuan untuk menegaskan bahwa keselamatan adalah prioritas utama.

c. Meningkatkan pengawasan di atas kapal.

PT. Inkor Dunia Samudera meningkatkan pengawasan di atas kapal yaitu berupa inspeksi rutin, patroli keamanan oleh perwira, hingga pemasangan CCTV di area rawan pelanggaran. Evaluasi berkala juga dilaksanakan untuk menyempurnakan metode pengawasan yang ada.

Selain itu, *safety meeting* menjadi ruang diskusi penting bagi kru untuk membahas berbagai langkah pencegahan pelanggaran di kapal.

d. Menerapkan kebijakan penghargaan.

Kru yang disiplin dan berkontribusi positif juga diberi penghargaan sebagai bentuk apresiasi, mulai dari insentif hingga promosi. PT. Inkor Dunia Samudera berharap bisa membangun budaya kerja yang lebih aman, dan profesional, di mana setiap kru merasa dihargai dan termotivasi untuk menjaga keselamatan bersama.

B. Keterbatasan Penelitian

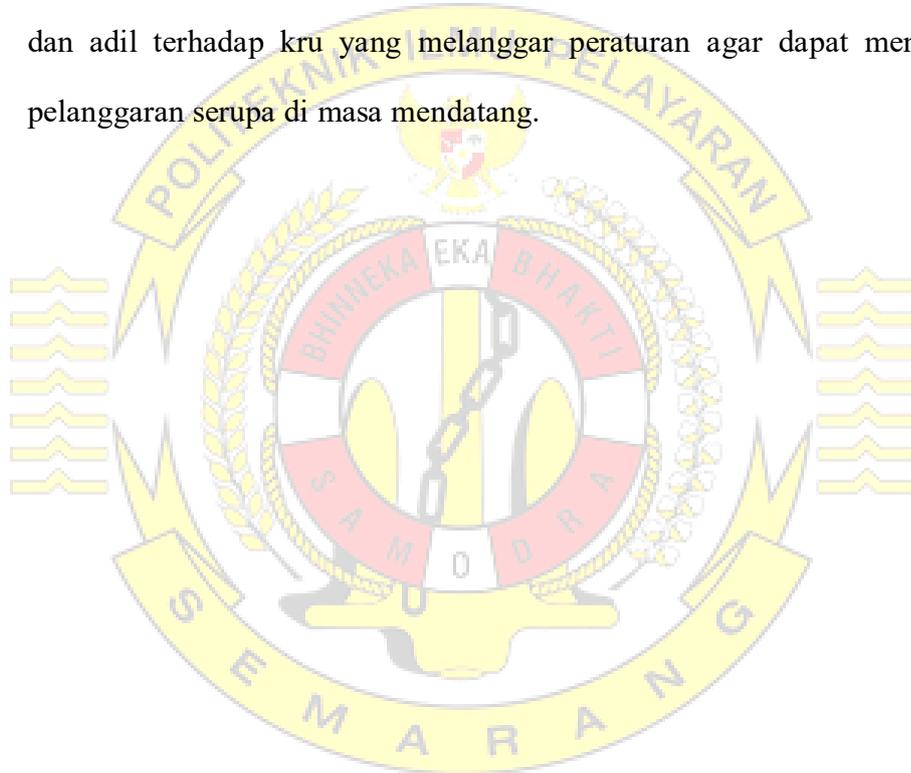
1. Peneliti tidak terjun secara langsung dalam proses menangani pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera sehingga tidak mendapatkan dokumentasi secara langsung.
2. Pelaksanaan wawancara dengan narasumber sedikit terhambat karena jarak yang jauh sehingga harus menggunakan *zoom meeting*.

C. Saran

1. PT. Inkor Dunia Samudera sebaiknya melakukan sosialisasi dan pelatihan lebih ketat terkait peraturan keselamatan di kapal, khususnya larangan

merokok di area terlarang agar kru kapal memahami larangan serta konsekuensinya.

2. Pengawasan terhadap pelaksanaan aturan keselamatan di kapal hendaknya diperketat oleh *Captain* dan Perwira Kapal, dengan melakukan inspeksi rutin di area-area penting untuk memastikan seluruh kru mematuhi aturan yang telah ditetapkan.
3. PT. Inkor Dunia Samudera hendaknya menerapkan sanksi secara konsisten dan adil terhadap kru yang melanggar peraturan agar dapat mencegah pelanggaran serupa di masa mendatang.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Muin, Yoyon M. Darusman, & H. Bastianon. (2020). *Pemutusan Kontrak Dalam Kontrak Kerja Kontruksi Yang Berdimensi Publik*.
- Adela, N. F. (2019). *Perlindungan Pelaut Indonesia Di Luar Negeri Melalui Ratifikasi Maritime Labour Convention, 2006*. Universitas Airlangga, 1.
- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta.
- Utami, F. A., & Nurwati, R. N. (2022). *Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) Pada Karyawan Fun World (Tempat Bermain Anak) Di Kota Cirebon*. *Jurnal Pekerjaan Sosial*, 5(1).
- D Hasibuan, E. F., H Dotulong, L. O., Uhing, Y., Flora Diana Hasibuan, E., & H Dotulong, L. O. (2023). *Dampak Pemutusan Hubungan Kerja Karyawan Terhadap Kinerja Karyawan Pada Pt. Mahakarya Cipta Nusantara Timika Papua*. 11(3), 1399–1407.
- Derialdi, L., & Sundry, R. I. (2023). *Pemutusan Hubungan Kerja Sebelum Masa Kontrak Berakhir Terhadap Pekerja Kontrak Perusahaan X Di Bandung Dihubungkan Dengan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*. *Bandung Conference Series: Law Studies*, 3.
- Dr. Agus Subagyo, S. Ip. , M. S. (2020). *Aplikasi Metode Riset: Praktik Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Dan Mix Methods*. Inteligencia Media.
- Emilia Nova Lina Siagian, Reminiser Halawa, & Syah Indrawan. (2022). *Perjanjian Kerja Laut Sebagai Jaminan Keselamatan Para Tenaga Kerja Atau Pelaut*. *Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Humaniora*, 2.
- Hasibuan, S., Rodliyah, I., Thalhah, S. Z., Ratnaningsih, P. W., & E, A. A. M. S. (2022). *Media Penelitian Kualitatif*. In *Jurnal Equilibrium* (Vol. 5, Issue January).
- Kalangi, M. H. E. (2021). *Administrasi Pelayaran Niaga*. Scopindo.
- Kokasih, E., & Soewedo, H. (2019). *Manajemen Perusahaan Pelayaran*.

M. Askari Zakariah, & Vivi Afriani, K. M. Z. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Action Research, Research And Development (R N D)*.

Pitriana. (2019). *Analisis Sistem Informasi Pemutusan Hubungan Kerja Pada Pt Pupuk Sriwidjaja*.

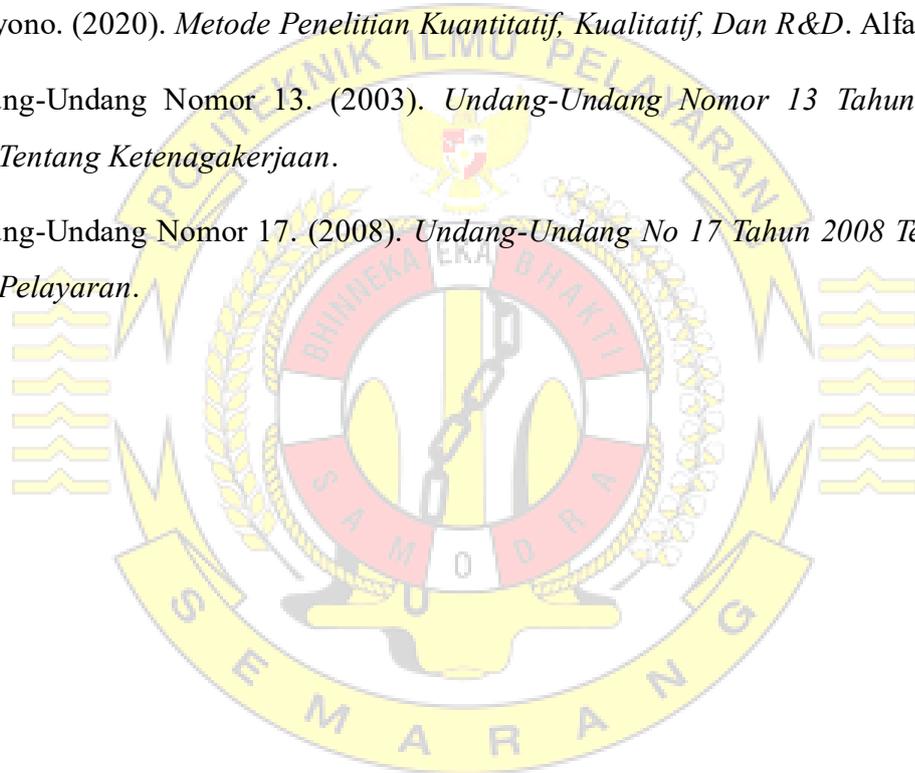
Rijali. (2019). *Analisis Data Kualitatif*.

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif: Kuantitatif Dan Kombinasi*. Alfabeta.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*. Alfabeta.

Undang-Undang Nomor 13. (2003). *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*.

Undang-Undang Nomor 17. (2008). *Undang-Undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan HRD.

Narasumber : Staff PT. Inkor Dunia Samudera

Jabatan : HRD

Hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi pak.

HRD : Selamat pagi, ada apa cadet?

Peneliti : Mohon izin bertanya, Pak, terkait penelitian saya yang mengambil judul “Pemutusan Pemutusan Perjanjian Kerja Laut (PKL) Kru Kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera.”

HRD : Tentu, silahkan. Apa yang mau ditanyakan det?

Peneliti : Bagaimana proses penandatanganan PKL kru kapal MT. Duke Chemist di PT. Inkor Dunia Samudera?

HRD : Proses yang pertama yaitu divisi *crewing* memanggil kru yang akan *onboard* 1 minggu sebelum jadwal keberangkatan ke kantor untuk mengikuti pelatihan dari *manager training*. Kemudian kru akan diarahkan ke ruangan dokumen untuk di cek kelengkapan sertifikat yang akan dibawa pada saat *onboard*. Jika sudah lengkap, kru diberikan dokumen-dokumen yang akan ditandatangani sebagai perjanjian kontrak kerja agar dapat menjalankan tugas dan menaati semua peraturan yang telah ditetapkan dalam PKL. Tahap yang terakhir adalah pengarsipan dokumen kru oleh divisi dokumen. Seluruh persyaratan dan dokumen penting kru yang akan *onboard*

dimasukan ke dalam *bluefile* dan ditata dengan rapi. Setelah semuanya discan sebagai salinan dan bukti bahwa para pihak yang bertandatangan telah menyetujui kontrak kerja itu.

Peneliti : Dokumen PKL apa saja yang ditandatangani oleh kru?

HRD : Dokumen kontrak kerja yang berisi gaji di atas kapal, lalu daftar pemeriksaan hasil MCU yang dilaksanakan sebelum datang ke kantor untuk tandatangan kontrak, perjanjian tertulis yang akan mematuhi peraturan yang berlaku di atas kapal serta konsekuensinya, dan yang terakhir surat pernyataan diri yang berisi data pribadi dan data keluarga kru kapal tersebut.

Peneliti : Kemudian apa yang menjadi penyebab pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera?

HRD : Terdapat kru dengan jabatan AB merokok di *cabin* dengan dibuktikan *Captain* kapal MT. Duke Chemist menghubungi pihak kantor untuk menurunkan kru tersebut karena telah melanggar peraturan dilarang merokok meskipun kru AB telah menerima teguran hingga 10 kali tetapi kru AB tidak menyesali perbuatannya.

Peneliti : Apa alasan utama di balik keputusan perusahaan untuk memutuskan PKL bagi kru yang melanggar ini?

HRD : Keputusan ini diambil karena merokok di area *cabin*, khususnya di kapal *tanker*, sangat berbahaya. Tindakan tersebut menimbulkan risiko besar terhadap keselamatan seluruh kru dan melanggar aturan keselamatan yang sudah jelas ditetapkan perusahaan.

Peneliti : Apa upaya yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera agar tidak terjadi pemutusan PKL kru kapal di PT. Inkor Dunia Samudera?

HRD : Upaya yang kami lakukan adalah melakukan sosialisasi terhadap peraturan di kapal dan memperketat keamanan, keselamatan kapal serta awak kapal. Kami juga menerapkan sanksi yang tegas dan konsisten agar kru kapal tidak melanggar peraturan untuk memberikan efek jera. Selain sanksi kami juga memberikan penghargaan bagi kru yang disiplin dan kinerja yang baik seperti promosi naik jabatan ketika sudah selesai masa kontrak agar para kru kapal bersemangat.

Peneliti : Baik, terima kasih Pak atas waktu dan penjelasannya.

HRD : Sama-sama, semoga informasinya membantu penelitianmu det.

Lampiran 2 Wawancara dengan *Manager Crewing*.

Narasumber : Staff PT. Inkor Dunia Samudera

Jabatan : *Manager Crewing*

Hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Selamat pagi pak.

Manager Crewing : Pagi, gimana ada yang bisa dibantu?

Peneliti : Izin pak terkait kejadian pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera, saya ingin mengajukan beberapa pertanyaan.

Manager Crewing : Silahkan, apa yang ingin ditanyakan?

Peneliti : Bagaimana proses penandatanganan PKL kru kapal MT. Duke Chemist?

Manager Crewing : Kru kapal tersebut kami minta datang ke kantor sebelum keberangkatan untuk mengikuti pelatihan terkait peraturan yang harus ditaati saat bekerja di atas kapal. Selanjutnya kru kapal diperiksa seluruh dokumennya apakah sudah lengkap atau belum dan dicek lagi sertifikat apakah ada yang sudah tidak berlaku dan sesuai dengan kualifikasi jabatannya. Jika sudah aman, kru kapal diberikan beberapa dokumen PKL untuk ditandatangani di atas materai sebagai bukti keabsahan PKL tersebut. Kru diwajibkan membaca dan memahami seluruh isi dari PKL agar tidak terjadi masalah pada saat *onboard*. Setelah seluruh dokumen ditandatangani, dokumen PKL salinan disimpan dikantor untuk arsip dokumen, dan

yang asli dimasukkan ke dalam *blue file* beserta sertifikat-sertifikat yang akan dibawa kru kapal *onboard*.

Peneliti : Apa yang menjadi penyebab pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera?

Manager Crewing : Ada kru kapal MT. Duke Chemist melakukan pelanggaran PKL yaitu merokok di *cabin*. Hal ini sangat mengancam keselamatan kapal dan seluruh awak kapal. Maka pihak perusahaan memutus PKL kru kapal tersebut dengan menurunkan dari kapal dan memulangkan kru kapal tersebut secara paksa dengan denda yang sesuai dalam PKL.

Peneliti : Apa langkah-langkah yang diambil perusahaan terkait pelanggaran kru kapal yang merokok di *cabin*?

Manager Crewing : Setelah kami menerima laporan dari pihak kapal, perusahaan langsung melakukan investigasi untuk mengetahui fakta terkait pelanggaran tersebut. Berdasarkan hasil investigasi, perusahaan memutuskan untuk memutuskan PKL kru yang melanggar sebagai langkah tegas untuk menegakkan aturan keselamatan.

Peneliti : Apakah kru yang terlibat sudah pernah diberi peringatan sebelumnya terkait pelanggaran peraturan di atas kapal?

Manager Crewing : Selama *onboard* kru kapal tersebut telah ditegur langsung oleh *Captain* tetapi kru kapal tersebut tidak menghiraukan teguran itu untuk berhenti dari perbuatannya, malah melanjutkan merokok. Padahal kru kapal tersebut sudah diberikan pelatihan dan edukasi terkait aturan keselamatan,

termasuk larangan merokok di area-area terlarang seperti *cabin* sebelum kru kapal berangkat onboard di kapal MT. Duke Chemist.

Peneliti : Upaya apa dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera agar tidak terjadi pemutusan PKL kru kapal lagi di masa depan?

Manager Crewing : Saat ini PT. Inkor Dunia Samudera melakukan sosialisasi terkait keselamatan kapal sebelum kru kapal *onboard* dengan memberikan contoh kasus yang telah terjadi jika kru kapal melanggar peraturan, konsekuensinya adalah diturunkan dari kapal sebelum masa kontrak kerja habis. Selain sosialisasi, PT. Inkor Dunia Samudera juga memperketat pengawasan perilaku kru kapal dengan memasang CCTV di area-area tertentu, melakukan pengawasan oleh perwira jaga dan melakukan inspeksi agak tidak terjadi hal yang tidak diinginkan. Semua ini dilakukan demi keamanan dan keselamatan seluruh awak kapal terkhusus kapal *tanker* yang membawa muatan sangat berbahaya.

Peneliti : Baik, terima kasih bapak atas informasi yang bapak berikan.

Manager Crewing : Iya, sama-sama.

Lampiran 3 Wawancara dengan Kru Kapal.

Narasumber : Kru kapal yang terdampak pemutusan PKL

Jabatan : Juru Mudi Kapal/*Able Bodied Seaman* (AB)

Hasil wawancara sebagai berikut:

Peneliti : Assalamualaikum, selamat pagi Pak.

Kru AB : Waalaikumsalam, selamat pagi, gimana?

Peneliti : Saya izin mengajukan pertanyaan mengenai pemutusan PKL di kapal MT. Duke Chemist pak.

Kru AB : Boleh, apa yang mau kamu tanyakan?

Peneliti : Bagaimana proses penandatanganan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera?

Kru AB : Proses awal saya diarahkan untuk datang ke kantor untuk tandatangan kontrak dan mengikuti pelatihan terkait aturan dan larangan pada saat bekerja di atas kapal. Proses selanjutnya saya diberikan beberapa dokumen PKL dan saya diwajibkan membaca dan memahami isi dari PKL itu agar para pihak sama-sama menyetujui kontrak kerja bersama.

Peneliti : Apa yang menjadi penyebab terjadinya pemutusan PKL kru kapal MT. Duke Chemist oleh PT. Inkor Dunia Samudera?

Kru AB : Penyebab terjadinya pemutusan PKL saya karena saya melanggar aturan yang ada di PKL yaitu merokok.

Peneliti : Sudahkah pihak perusahaan atau kapten kapal memberikan penjelasan yang cukup mengenai aturan keselamatan dan area terlarang untuk merokok di kapal?

Kru AB : Sudah, sebelum berlayar kami sudah diberikan briefing oleh perusahaan dan kapten kapal tentang aturan keselamatan, termasuk larangan merokok di area terlarang.

Peneliti : Bagaimana tanggapan Anda ketika kapten atau officer kapal mengetahui bahwa Anda merokok di *cabin*? Apa yang terjadi setelahnya?

Kru AB : Kapten langsung menegur saya dengan tegas. Saya merasa sangat bersalah setelah ditegur dan sadar bahwa saya telah melanggar aturan penting. Setelah itu, saya diberitahu bahwa tindakan saya akan diproses sesuai aturan perusahaan.

Peneliti : Apa yang membuat Anda merokok di *cabin*, meskipun ada larangan yang jelas terkait merokok di area tersebut?

Kru AB : Saya merokok di *cabin* karena saat itu cuaca di luar sangat buruk dan saya merasa lebih nyaman di dalam. Jujur, saya tahu itu salah, tapi saat itu saya tidak terlalu memikirkan konsekuensinya dengan baik.

Peneliti : Apakah Anda menyadari aturan mengenai larangan merokok di *cabin* dan area lain yang terlarang di kapal? Jika ya, mengapa Anda tetap melanggar aturan tersebut?

Kru AB : Iya, saya sadar ada aturan yang melarang merokok di *cabin*. Tapi, saat itu saya merasa kurang disiplin dan tidak berpikir panjang. Saya meremehkan aturan itu, padahal seharusnya saya lebih berhati-hati.

- Peneliti : Upaya apa yang dilakukan PT. Inkor Dunia Samudera agar tidak terulang kembali kejadian pemutusan PKL kru kapal?
- Kru AB : Sosialisasi dari perusahaan sebenarnya sudah cukup jelas. Mungkin perlu ditambah pengawasan yang lebih ketat di area terlarang seperti *cabin*, agar kru lebih disiplin.
- Peneliti : Apakah Anda menyadari risiko yang mungkin ditimbulkan oleh tindakan merokok di area terlarang, terutama mengingat kapal ini adalah kapal *tanker* dengan muatan berbahaya?
- Kru AB : Iya, saya menyadari bahwa tindakan saya sangat berisiko, apalagi di kapal *tanker* yang membawa muatan berbahaya. Saya sangat menyesal atas tindakan saya.
- Peneliti : Bagaimana pandangan Anda mengenai sanksi yang diberikan atas pelanggaran ini? Apakah Anda merasa sanksi tersebut adil?
- Kru AB : Sanksi ini memang berat, tapi saya merasa itu adil. Pelanggaran yang saya lakukan sangat serius dan bisa membahayakan banyak orang, jadi saya paham kenapa sanksinya seperti ini.
- Peneliti : Apakah ada hal yang ingin Anda sampaikan terkait pengalaman kerja Anda di kapal dan kejadian yang menyebabkan pemutusan PKL ini?
- Kru AB : Saya sangat menghargai pengalaman kerja saya di kapal dan pelajaran dari kejadian ini. Ini akan menjadi pelajaran besar bagi saya untuk selalu patuh pada aturan dan lebih berhati-hati ke depannya.
- Peneliti : Terima kasih atas waktu dan penjelasannya, Pak.
- Kru AB : Sama-sama, semoga ini membantu penelitian Anda.

Lampiran 4 Crewlist kapal MT. Duke Chemist.

승무원명부
(CREW LIST)

<input checked="" type="checkbox"/> 입항 <input type="checkbox"/> 출항		1. 선박명 Name of Ship DUKE CHEMIST		2. 입항 일자 Date of Arrival		3. 선박국적 Nationality of Ship PANAMA		4. 입항 항구명 Port of arrival	
5. 번호 NO.	6. 성명 Name	7. 직책 Rank	8. 생년월일 Date of Birth	9. 국적 Nationality	10. 여권번호 (유효기간) 및 승선지 (승선일)		11. 비고 Remark (한국인의 경우 주소)		
1	최성식 崔成植 CHOI SUNGSIK	MASTER	1967-07-13	Korea	M41652802 YEOSU	2025-01-15 2024-03-16	부산광역시 남구 용호로269번길 90 101동 417호 010-9588-8234		
2	장재훈 張在勳 JANG JAEHUN	C/O	1984-05-21	Korea	M36006984 YEOSU	2028-07-27 2024-04-24	경기도 평택시 신촌4로 15 동문 디아스트 5단지 511동 1302호 010-7110-7113		
3	최성운 崔星漣 CHOI SUNGWOON	2/O (A)	2002-04-20	KOREA	M686P2840 YEOSU	2027-06-10 2024-03-30	경상남도 창원시 진해구 용동로51번길 24-3, 710호 010-7155-6434		
4	KYAW KO KO	2/O (B)	1982-09-27	Myanmar	MI283094 YEOSU	2028-12-06 2024-01-26	Yangon Myanmar		
5	THET NAING WYNN	3/O	1982-07-30	Myanmar	ME942981 YEOSU	2025-01-16 2023-12-16	Yangon Myanmar		
6	최남수 崔南守 CHOI NAMSOO	C/E	1955-11-05	Korea	MS6085230 YEOSU	2031.03.23 2024-05-12	부산광역시 동래구 송림사로 39 102동 701호 010-3559-4063		
7	김경섭 金景燾 KIM KYEONGSEOB	1/E	1998-08-12	Korea	M88862651 DAESAN	2031-03-04 2024-02-15	경상남도 김해시 진영읍 서부로274번길 7-14 010-3491-2569		
8	RIZKI RACHMATULLAH	2/E	1996-12-01	Indonesian	X1121105 YEOSU	2026-03-04 2024-05-05	PACITAN, Indonesia		
9	SOE MIN OO	BSN	1984-01-26	Myanmar	MFS95941 YEOSU	2027-01-06 2024-03-30	Yangon Myanmar		
10	ZAKAIH ANANDA	ABA	1989-02-28	Indonesian	MG283952 YEOSU	2027-08-11 2023-09-21	Jakarta, Indonesia		
11	AUNG THET TUN	ABB	1984-11-11	Myanmar	MF191723 YEOSU	2025-06-16 2024-02-19	Yangon Myanmar		
12	WAI YAN LIN	ABC	1994-05-18	Myanmar	MG153000 YEOSU	2027-07-14 2023-11-02	Yangon Myanmar		
13	SOE MIN NAING	No.1OLR	1979-04-26	Myanmar	MG426100 YEOSU	2027-09-04 2023-11-02	Yangon Myanmar		
14	AUNG KYAW KYAW	OLR	1995-03-04	Myanmar	MH342420 YEOSU	2028-04-30 2023-09-21	PYAWBWE, Myanmar		
15	NYI NYI LWIN	C/S	1984-06-09	Myanmar	MG420180 YEOSU	2027-09-01 2024-02-19	KYAUKTAN, Myanmar		
16	ZAVEN AZMARA	A/E	2001-02-23	Indonesian	C8541966 YEOSU	2027-04-11 2023-09-21	SEMARANG, INDONESIA		

Korean crew : 5 person
Myanmar crew : 8 person
Indonesian crew : 3 person



선장 또는 대리점
Master or Agent

Lampiran 5 PKL Kru Kapal.

Contract of Employment for Seafarer

The following parties to the contract agree to fully comply with the terms stated hereinafter.

Ship owner	Company	KSS MARINE CO., LTD.			
	Address	146, Jungang-daero, Jung-gu, Busan, Republic of Korea			
Vessel	Name	MT DUKE CHEMIST	Kind	OIL & CHEMICAL	
	Built Year	2017	GRT	2,993	
	Flag	PANAMA	KW	2,427	
Seafarer	Name		Birthdate	L	SEX MALE
	Rank	A/B	Birthplace		Nationality INDONESIA
	Address				

1. The place where and date when seafarer's employment agreement is entered into

- 1.1 Place : Jakarta, Indonesia
- 1.2 Date : May, 13th 2023

2. Period of employment

- 2.1 Period from 16-May-23 to 15-Mar-24
- 2.2 The contract shall be effective for ten (10) months from the date of departure from Myanmar And two(2) months can be shortened or extended.
- 2.3 If the ship-owner or the seafarer wishes to make a rescission of the seafarer's employment contract, to the extent that the seafarer must make a written advance notice of rescission to the ship owner within 30 days but the duration of these minimum periods shall not be shorter than 7 days. And to the extent that the ship owner must make a written advance notice of rescission to the more than 30 days, prior to the rescission of the contract.
- 2.4 Shipowner shall ensure that the seafarer's employment agreement is maintained regardless of the seafarer's employment agreement has expired or the suspension or termination of the contract has been notified if the seafarer is abducted on board or off-board by Piracy and Armed Robbery against Ships (MLC Standard A2.1.7)

3. Payment

3.1 Basic pay and allowance

A) Monthly Basic Wage	300	US\$ / Month
B) Fixed Overtime Allowances	100	US\$ / Month
C) Paid Leave (B.Wage / 30Day X 6 days)	200	US\$ / Month
D) Monthly total		US\$ / Month
*) Onboard pay per month (Cash advance the from monthly home allotment)	-	US\$ / Month

***) Will be deducted FKSU membership fee USD 40.00 from the monthly home allotment.

3.2 Payment date

Date of Wages payment is 25th of the every Month. If, the payment date falls on a holiday, payment will be made on the day before the holiday.

3.3 Payment methods

Wage will be paid to seafarer or credited to the bank account of seafarer. Some allotments should be remitted directly to persons nominated by the Seafarer.

3.4 Shipowner shall ensure that the If a Seafarer is abducted on board or off board by piracy and armed robbery against ships, the seafarer's wages and rights under the relevant collective agreement or applicable relevant national laws or seafarer's employment agreement, shall be maintained for all periods in which the seafarers are held hostage until their release and repatriation in accordance with Standard A.2.5.1(MLC2006) is made, or until death while held hostage. (MLC Standard A2.2.7)

4. Standard of Hours of Work and Hours of Rest

4.1 Working Hours

- 1) Hours of Ordinary Work : 8 Hours in a day and 40 Hours in a week
- 2) Over Time Work
 - ① The hours of work may be extended for sixteen hours as a maximum un a week by the agreement of the persons concerned
 - ② Notwithstanding the provision of paragraph ①, the ship owner may give an order of overtime work within sixteen hours in a week to the crew who is performing the duty of navigational watch and within 4 hours in a week to order crew.
 - ③ When threr is an unavoidable circumstance such as securing the safety of ship operation etc, the ship owner may give an order of overtime work to the crew even thought it exceeds the hours of work prescribed in paragraphs ① and ②.

4.2 Hours of rest

- 1) Minimum of 10 hours rest in a 24 hour period and 77 hours in any seven-day period.
- 2) Minimum of 10 hours rest in a 24 hour period may be divided into no more than 2 periods, one of which shall be at least 6 hours in length.
- 3) The interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

5. Paid Leave

- 1) Shall be calculated 9 days per month.
- 2) Shall be paid by agent when finished contract.
- 3) When the seafarer has not completed (10) months continuous service on board by any reason that is not a result of the seafarer's willfulness, the ship owner shall provide Leave payment to the seafarer for the period of service on board completed already.
- 4) The time and place of port granting paid leave shall be decided on the negotiation between the ship owner and the seafarer.

6. Social Security Protection

- 6.1 Ship owner shall ensure to provide the below protections by P&I Club for all crew during.
- | | | |
|----------------------------|-----------------------|------------------------------|
| 1) Medical care | 2) Sickness benefit | 3) Employment injury benefit |
| 4) Invalidity benefit | 7) Insurance policies | 5) Survivors' benefit |
| 6) Repatriation, Abandoned | | |

7. Seafarer's entitlement to repatriation

- 7.1 Shipowner shall promptly repatriate the seafarer who leaves a ship at the place of which is not the seafarer's country of residence or the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement as shipowner's expenses. however, in case where shipowner paid the expense of repatriation according shipowner to the request of seafarer, does not have any responsibility for the repatriation.
- 1) The place of the consented repatriation with seafarer (JAKARTA, INDONESIA)
- 7.2 Despite above 7.1, in case of the following particulars, shipowner can recover the cost of repatriation from seafarer. However, the company cannot charge the amount exceeds 50% of all the cost of repatriation of the seafarer who worked for more than eight(8) months.
- 1) When the seafarer leaves a ship without just reason.
 - 2) Where the seafarer has been discharged from the vessel by disciplinary punishment
 - 3) In case of falling under one of the reasons stipulated in Collective Bargaining Agreement on International Vessel
- 7.3 Other than above 7.2 paragraphs, the maximum period of service on board following which the seafarer will be entitled to repatriation at shipowner's expenses is ten(10) months.
- 7.4 The right to repatriation may expire if the relevant seafarer fails to request the right to repatriate within the appropriate period prescribed in domestic statutes or collective agreements. Exceptions are made when a seafarer is abducted by Piracy and Armed Robbery against Ships. (MLC Guideline B2,5,1,8)

8. Discipline

The seafarers shall accept the following disciplinary regulation by the company.

- 1) Violence, violation of law, smuggling, desertion, intoxication, lack of ability to his duty, insubordination, against lawful order, destruction, sabotage, embezzlement.
- 2) In the case of above paragraph 1), the master of the vessel has the right to dismiss the seafarers as a discipline with the master's report which is mentioned the reasons for discipline

9. The parties to this contract hereby stipulate that the terms and conditions laid down herein shall be subject to the applicable provisions of the Korea Seafarers' Act. Any dispute as to the terms and conditions of this contract shall be resolved in accordance with the Korea Seafarers' Act

10. Before autographing to this contract, the seafarer confirmed that no fees or other charges for recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, to the agent of seafarer recruitment and placement. (other than the cost of the seafarer obtaining the seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents.) If the seafarer found that, the fact should be noticed to the ship owner immediately.

11. Any facts which are not defined in this contract, these are complied with the Laws of Flag state, Seafarer's Act or the Collective bargaining agreement or rules of employment.

In witness whereof, 2 copies of this agreement have been made and mutually signed by either parties thence each one of them are retained by the each party and the seafarer has opportunity to review and seek advice on the terms and condition and voluntarily accept them.



Name of Seafarer.



Officetel President 2019, 13, Jungang-Daero,
180Beon-Gil, Dong-Gu, Busan, Korea

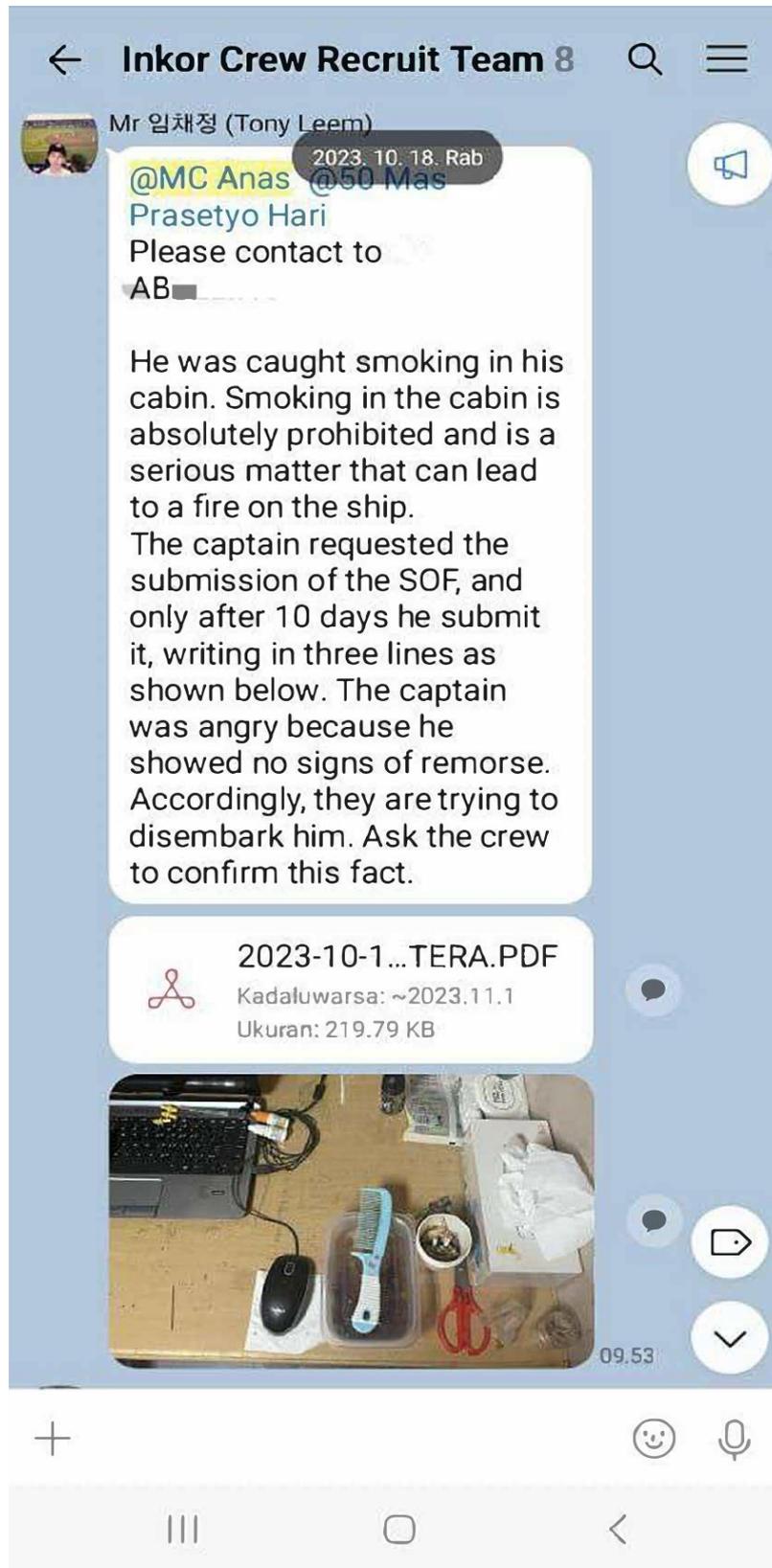
INK CO., LTD.



INK CO., LTD.

As the agent for / on behalf of KSS MARINE CO., LTD.

Lampiran 6 *Warning Letters.*



Lampiran 7 Tanda *No smoking in cabin.*



Lampiran 8 Tanda *No Smoking* di Anjungan kapal.



Lampiran 9 Dokumentasi Praktik Darat di PT. Inkor Dunia Samudera.



RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Edelweiss Avrilia Balqis
2. Tempat, Tanggal Lahir : Kab. Semarang, 1 April 2003
3. NIT : 582111317907 K
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Perempuan
6. Golongan Darah : A
7. Alamat : Nongkosawit RT 02 RW 01,
Gunung Pati, Semarang
8. Nama Orang Tua
Ayah : Sugiyo
Ibu : Dewi Wulandari
9. Alamat : Nongkosawit RT 02 RW 01,
Gunung Pati, Semarang
10. Riwayat Pendidikan
SD : MI Raudlatul Atfal Nongkosawit
SMP : SMP Negeri 41 Semarang
SMA : SMA Negeri 12 Semarang
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
11. Praktek Darat
Perusahaan Pelayaran : PT. Inkor Dunia Samudera
Instansi : KSOP Kelas I Tanjung Emas Semarang