

**ANALISIS KETIDAKSESUAIAN JADWAL *SIGN-OFF CREW*  
PADA PERJANJIAN KERJA LAUT (PKL)  
DI PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat  
Untuk memperoleh gelar Diploma IV (D.IV)  
Program Studi Transportasi Laut**



**Oleh**

**MUHAMMAD ARYA JUNDI**

**NIT. 130405202015**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT  
POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT**

**2024**

 	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PERSETUJUAN MENGIKUTI SEMINAR SKRIPSI</b>				

Nama : Muhammad Arya Jundi  
 NIT : 130405201015  
 Program Studi : D-IV Transportasi Laut  
 Judul : Analisis Ketidaksesuaian Jadwal *Sign-Off Crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan/diujikan.

Padang Pariaman, Juli 2024

Menyetujui :

Pembimbing I



**JULIANDRI HASNUR, S.ST.Mar., M.M**

NIP. 198107192009011001

Pembimbing II



**M. KURNIAWAN, M.Pd.I**

NIP. 198804102023211022

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut 

**ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.**

NIP. 197911072002121001

 	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-23	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PENGESAHAN SKRIPSI</b>				

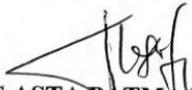
**ANALISIS KETIDAKSESUAIAN JADWAL *SIGN-OFF CREW*  
PADA PERJANJIAN KERJA LAUT (PKL)  
DI PT. ARJUNA SAMUDERA INDONESIA**

Disusun oleh :  
Muhammad Arya Jundi  
130405201015  
Program Studi Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan penguji skripsi  
Politeknik Pelayaran Sumatera Barat  
Pada tanggal, **17** Juli 2024

Menyetujui :

Penguji I

  
MARKUS ASTA PATMAN, S.Si.T., M.T.  
 NIP. 198412092009121003

Penguji II

  
ELFIRA WIRZA, S.Si., M.Sc.  
 NIP. 198609142009122003

Mengetahui :

Ketua Program Studi Transportasi Laut 

ADHI PRATISTHA SILEN, S.ST., M.M.  
 NIP. 197911072002121001

	<b>POLITEKNIK PELAYARAN SUMATERA BARAT</b>	No. Dokumen	: FR-PRODI-TL-24	
		Tgl. Ditetapkan	: 03/01/2022	
		Tgl. Revisi	: -	
		Tgl. Diberlakukan	: 03/01/2022	
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b>				

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhamad Arya Jundi  
NIT : 130405201015  
Program Studi : D-IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya tulis dengan

Judul : Analisis Ketidaksesuaian Jadwal *Sign-off Crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia

Merupakan hasil karya saya sendiri, kecuali tema dan naskah yang saya nyatakan sebagai kutipan. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.

Padang Pariaman, 17 Juli 2024

Muhammad Arya Jundi

## **MOTO DAN PERSEMBAHAN**

### **Motto**

*“ketekunan membawa hasil yang jauh lebih baik dari pada bakat semata”*

### **Persembahan**

Puji syukur saya ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan saya kesehatan dan semangat dalam mengerjakan skripsi ini sampai selesai, karena tanpa rahmat dan karunia-Nya, mungkin saya tidak bisa menyelesaikan skripsi ini dalam waktu yang terbatas. Dengan ini akan saya persembahkan skripsi ini kepada:

1. Kedua orang tua, skripsi ini adalah persembahan berharga untuk Bapak Muhammad Syukri dan Ibu Suheni Eriza. Terima kasih karena selalu menjaga dalam setiap doa serta hidup saya menjadi begitu mudah dan lancar ketika saya memiliki orang tua sempurna yang sampai saat ini selalu mencukupi apa yang saya butuhkan.
2. Saudara dan saudari saya yang terus membangkitkan semangat dalam setiap langkah dan menjadi alasan terbaik dalam semua pencapaian saya.
3. Bapak/ Ibu dosen dan Pembina sekaligus orang tua saya di politeknik Pelayaran Sumatera Barat ini, terima kasih untuk semua motivasi, kritikan, dan bimbingannya.
4. PT. Arjuna Samudera Indonesia telah memberikan saya kesempatan untuk melaksanakan penelitian ini serta membimbing dan memberikan pengalaman yang sangat berharga selama melakukan penelitian ini.
5. Senior yang sudah memberikan banyak referensi, rekan-rekan angkatan V lima yang selalu memberikan dukungan dalam mengerjakan skripsi ini.

## ABSTRAK

**Muhammad Arya Jundi**, 2024, NIT. 130405201015, “*Analisis Ketidaksesuaian Jadwal Sign-off crew pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjunaa Samudera Indonesia*”, Skripsi. Program Studi Transportasi Laut, Program Diploma IV, Politeknik Pelayaran Sumatera Barat, Pembimbing I: Juliandri Hasnur, S.ST.Mar., M.M. Pembimbing II: M. Kurniawan, M.Pd.I.

*Sign-off* adalah proses di mana masa kontrak kerja awak kapal telah berakhir sesuai Perjanjian Kerja Laut (PKL) atau karena alasan tertentu yang menyebabkan *sign-off* lebih awal. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi masalah ketidaksesuaian jadwal *sign-off* pada *crew* guna mencegah ketidaksesuaian tersebut pada durasi kontrak kerja yang telah disepakati.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif, dimana data yang disajikan adalah data yang di peroleh dari hasil yang dilakukan menggunakan teknik pengambilan data observasi, wawancara dan dokumentasi pada objek yang berkaitan langsung dengan judul skripsi.

Hasil yang diperoleh dari penelitian yaitu terjadinya ketidaksesuaian jadwal *sign-off crew* pada durasi kontrak perjanjian kerja laut disebabkan oleh (1) faktor keterbatasan *standby crew* dan sulitnya perusahaan dalam mencari pengganti *crew* diatas kapal yang sesuai kualifikasi, adanya indikasi positif pada *crew* pengganti yang akan berlayar dan kinerja *crew* yang buruk diatas kapal. (2) Dampak akibat terjadinya permasalahan tersebut yaitu tidak optimalnya proses *crew change*, penurunan kinerja *crew* diatas kapal dan kehilangan reputasi perusahaan sebagai mitra bagi *ship owner*. (3) Upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya kembali ketidaksesuaian jadwal *sign-off* pada perjanjian kerja laut yaitu dengan melakukan peningkatan rekrutmen *crew*, melakukan protokol kesehatan yang ketat pada *crew* kapal yang akan dan melakukan peningkatan kualitas dan keahlian *crew* kapal dengan pelatihan.

**Kata Kunci:** *Sign-off*, Perjanjian Kerja Laut, *Crew*

## **ABSTRACT**

**Muhammad Arya Jundi**, 2024, NIT. 130405201015, "*Analysis of Crew Sign-off Schedule Discrepancies in the Sea Employment Agreement (PKL) at PT. Arjuna Samudera Indonesia*," Thesis. Marine Transportation Study Program, Diploma IV Program, Sumatera Barat Maritime Polytechnic, Supervisor I: Juliandri Hasnur, S.ST. Mar., M.M. Supervisor II: M. Kurniawan, M.Pd.I.

*Sign-off is a process where the crew's work contract period has ended according to the Sea Employment Contract (PKL) or for certain reasons that cause early sign-off. This research aims to identify problems with crew sign-off schedule discrepancies in order to prevent discrepancies in the agreed duration of the work contract.*

*This research uses a type of qualitative descriptive research, where the data presented is data obtained from results carried out using observation, interview and documentation data collection techniques on objects that are directly related to the title of the thesis.*

*The results obtained from the research are that there is a mismatch in the crew sign-off schedule in the duration of the maritime work agreement caused by (1) limited stand-by crew factors and the difficulty of companies in finding replacement crew on board the ship who meet the qualifications, there are positive indications of replacement crew who will sailing and poor crew performance on board. (2) The impact of this problem is that the crew change process is not optimal, the performance of the crew on board the ship is reduced and the company's reputation as a partner for the ship owner is lost. (3) Efforts made to prevent the recurrence of discrepancies in the sign-off schedule in maritime work agreements are by increasing crew recruitment, implementing strict health protocols for incoming ship crews and improving the quality and expertise of ship crews through training.*

**Keywords:** *Sign-off, Sea Employment Agreement, Crew*

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi. Skripsi ini dibuat sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program diploma IV Program Studi Transportasi Laut. Dengan judul skripsi “Analisis Keetidaksesuaian Jadwal *Sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia”.

Pada penyusunan skripsi ini tidak semata-mata hasil kerja penulis sendiri, melainkan juga berkat bimbingan, arahan dan dorongan dari pihak- pihak yang telah membantu, baik secara materi maupun secara non materi. Dalam kesempatan ini, perkenankan penulis untuk mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada orang- orang yang telah membantu penulis secara langsung maupun tidak langsung kepada yang terhormat:

1. Bapak Budi Riyanto, S.E., M.M., Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang telah memberikan fasilitas kepada kami untuk menyelesaikan studi kami.
2. Bapak Adhi Pratistha Silen, S.ST., M.M. sebagai Ketua Program Studi Transportasi Laut yang telah banyak memberi motivasi selama menempuh studi di Politeknik Pelayaran Sumatera Barat.
3. Bapak Juliandri Hasnur, S.ST.Mar.,M.M. sebagai Pembimbing I yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
4. Bapak Kurniawan, M.Pd.I. sebagai Pembimbing II yang telah meluangkan waktunya untuk membimbing dan mengarahkan peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini

5. Bapak/Ibu dosen dan pengasuh serta Civitas Akademika Politeknik Pelayaran Sumatera Barat yang dengan sabar mendampingi, mendidik dan mengasuh peneliti selama menjadi taruna/i.
6. Bapak/Ibu direktur dan karyawan PT. Arjuna Samudera Indonesia yang telah mengizinkan peneliti untuk melaksanakan Praktek Darat (Prada) dan penelitian selama ini.
7. Kedua orang tua, adik dan seluruh keluarga besar yang selalu ada dengan memberikan semangat dan motivasi kepada peneliti selama mengerjakan skripsi ini.
8. Rekan-rekan angkatan V yang selalu saling mengingatkan dan memberi dukungan satu sama lain.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna perbaikan skripsi ini.

Padang Pariaman, 17 Juli 2024

Peneliti

**Muhammad Arya Jundi**  
NIT. 130405201015

## DAFTAR ISI

<b>PERNYATAAN PERSETUJUAN</b> .....	ii
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>LEMBAR PERNYATAAN</b> .....	iv
<b>MOTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	v
<b>ABSTRAK</b> .....	vi
<b><i>ABSTRACT</i></b> .....	vii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.3 Rumusan Masalah.....	6
1.4 Tujuan Penelitian .....	6
1.5 Manfaat Penelitian dan Kegunaan Penelitian .....	7
1.6 Sistematika Penulisan .....	8
<b>BAB 2 KAJIAN PUSTAKA</b> .....	9
2.1 Kajian Teoritis .....	9
2.1.1 Analisis .....	9
2.1.2 Ketidaksesuaian .....	10
2.1.3 <i>Sign-Off</i> .....	12
2.1.4 <i>Crew</i> .....	13
2.1.5 Perjanjian Kerja Laut.....	19
2.1.6 <i>Crew Manning Agency</i> .....	26
2.2 Kajian Penelitian yang Relevan.....	26
2.3 Kerangka Berpikir.....	28
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN</b> .....	29
3.1 Jenis Penelitian.....	29
3.2 Waktu dan Tempat Penelitian .....	30

3.2.1 Waktu Penelitian .....	30
3.2.2 Tempat Penelitian.....	30
3.3 Sumber Data Penelitian.....	30
3.3.1 Data Primer .....	31
3.3.2 Data Sekunder .....	31
3.4 Teknik Pemilihan Informan .....	31
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	32
3.5.1 Wawancara .....	32
3.5.2 Observasi .....	33
3.5.3 Dokumentasi.....	34
3.6 Instrumen Penelitian .....	35
3.7 Teknik Keabsahan Data.....	36
3.8 Teknik Analisis Data .....	36
<b>BAB 4 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>39</b>
4.1 Hasil Penelitian.....	39
4.1.1 Deskripsi Data .....	39
4.1.2 Temuan Penelitian.....	62
4.2 Pembahasan .....	65
<b>BAB 5 PENUTUP.....</b>	<b>77</b>
5.1 Kesimpulan .....	77
5.2 Saran .....	78
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>79</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>81</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Ketidaksesuaian <i>Sign-off crew</i> .....	5
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu .....	27
Tabel 4.1 Jam Kerja Staf PT. Arjuna Samudera Indonesia .....	40
Tabel 4.2 Vessel List PT. Arjuna Samudera Indonesia .....	45
Tabel 4.3 Data Ketidaksesuaian Kontrak <i>Crew Kapal</i> .....	48

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Struktur Jabatan Di Atas Kapal .....	19
Gambar 2.2 Kerangka Pikir.....	28
Gambar 4.1 Logo PT. Arjuna Samudera Indonesia .....	39
Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT. Arjuna Samudera Indonesia .....	41
Gambar 4.3 <i>Crew Candidate</i> Yang Belum Terisi .....	55
Gambar 4.4 <i>Not Approved Crew</i> .....	56
Gambar 4.5 Hasil Posotif (RT-PCR) <i>Crew</i> .....	57
Gambar 4.6 <i>Crew Poor Performance</i> .....	57
Gambar 4.7 <i>Email</i> Pergantian <i>Crew</i> .....	58
Gambar 4.8 <i>Crew Evaluation Report</i> .....	59
Gambar 4.9 Media Sosial Perusahaan.....	60
Gambar 4.10 Pemberlakuan Isolasi <i>Crew</i> Kapal .....	60
Gambar 4.11 Pelatihan <i>Crew</i> .....	61

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

*Crew* kapal merupakan salah satu sumber daya terpenting di atas kapal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI No PM 59 Tahun 2021, “Awak kapal atau *crew* kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari nahkoda sampai *messboy* adalah awak kapal. Pada ayat 34 juga disebutkan bahwa “Pelaut atau *crew* adalah setiap orang yang mempunyai kualifikasi keahlian dan/atau keterampilan sebagai awak kapal”.

*Crew* kapal yang menjadi sumber daya di atas kapal harus memiliki standarisasi nasional dan internasional serta sehat secara medis sebagai pelaut yang telah diseleksi oleh perusahaan pengawakan kapal (*ship manning agency*). *Crew* memegang peran krusial sebagai sumber daya di atas kapal yang tidak hanya dianggap sebagai pekerja, tetapi juga sebagai mitra strategis yang turut membentuk identitas dan reputasi perusahaan pelayaran.

Dalam dinamika industri pelayaran, proses *sign-off crew* kapal menjadi salah satu aspek yang membutuhkan perhatian serius. *Sign-off crew* atau turunnya *crew* kapal, bukan hanya sekedar administrasi rutin, namun melibatkan kompleksitas ketenagakerjaan, kesejahteraan *crew*, dan keberlangsungan operasional kapal. Pada banyak kasus, permasalahan terkait *sign-off crew* kapal seringkali muncul ketika proses tersebut tidak sesuai dengan ketentuan yang telah diatur dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan “Perjanjian Kerja Laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditandatangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan”. Perjanjian kerja laut mencakup sejumlah aspek, termasuk batasan waktu, syarat kesejahteraan *crew*, dan ketentuan lainnya yang bertujuan untuk melindungi hak-hak *crew*. Namun, dalam beberapa situasi, terdapat ketidaksesuaian yang dapat menimbulkan berbagai masalah.

Adapun permasalahan yang pernah terjadi terkait ketidaksesuaian *sign-off crew*, ditemukan pada kapal MT. DH Fealty yang diangkat dalam skripsi yang disusun oleh Fathul Muin pada tahun 2022. Terdapat *crew* asal Indonesia yang berada di kapal MT. DH Fealty turun dari kapal sebelum waktunya. Menurut penjelasan *crew* yang *sign-off* terdapat pelanggaran klausul kontrak kerja selama bekerja di atas kapal MT. DH Fealty sehingga memutuskan untuk *sign-off* sebelum waktu yang telah disepakati pada Perjanjian Kerja Laut (PKL).

Kasus serupa juga terjadi di perusahaan pengawakan kapal di PT. Cipta Wira Tirta. Dalam jurnal aplikasi pelayaran dan kepelabuhan yang diangkat oleh Priyono Budi dan Samudro Agung pada tahun 2021. Perusahaan yang telah memiliki kerja sama dengan banyak *owner ship* luar negeri seperti Korea masih mengalami kendala dalam naik dan turunnya *crew* di atas kapal. Rencana *sign-off crew* masih saja tidak dapat dijalankan dikarenakan ketidaksiapan dari awak yang *standby* di darat untuk menggantikan *crew* yang akan habis masa kontrak perjanjian kerja lautnya. Sehingga banyak awak kapal yang harus memperpanjang kontraknya dari 6 (enam) bulan kontrak

kerja di kapal pada akhirnya diperpanjang hingga 8 (delapan) bulan bekerja diatas kapal.

Kendala lainnya juga pernah terjadi di PT. Humpus Transportasi Kimia pada tanggal 27 november 2019 membutuhkan *crew senior officer* pengganti di kapal MT Griya Ambon. Namun pada pelaksanaanya perusahaan mengalami kesulitan karena belum adanya *crew* yang memenuhi standar dari perusahaan, sehingga perusahaan harus mencari *crew* kapal yang benar-benar sesuai kualifikasi. Pada bulan Januari perusahaan baru mendapatkan calon pengganti *senior officer* karena terlambatnya pergantian *crew* berakibatkan pada tidak tepatnya pelaksanaan pergantian awak kapal yang telah dibuat dan mengakibatkan masa kontrak kerja awak kapal tidak sesuai dengan seperti yang di tetapkan dalam perjanjian kerja laut, sehingga banyak awak kapal yang terpaksa menambah masa kontrak kerja yang dikarenakan terlambatnya penempatan awak kapal pengganti.

Dari terjadinya ketidaksesuaian *sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) akan berdampak pada tidak tepatnya pelaksanaan *crew changes* yang telah direncanakan oleh perusahaan *ship manning agency* dan menurunnya kinerja awak kapal yang dapat mengganggu kegiatan operasional diatas kapal. Dampak lebih jauhnya dari kejadian ini akan mengurangi kepercayaan *ship owenr* kepada perusahaan *crew manning agency* sebagai penyedia *crew* untuk kapal mereka.

PT. Arjuna Samudera Indonesia merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang pengawakan kapal (*ship manning agency*) yang berdiri pada tahun 2021 yang berlokasi di Jakarta Utara. Peraturan Pemerintah RI No.

20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan menyatakan “*Ship Manning Agency* adalah usaha jasa keagenan awak kapal yang meliputi rekrutmen dan penempatan di kapal sesuai kualifikasi”. Sebagai Perusahaan yang bergerak dalam pengawakan, PT. Arjuna Samudera Indonesia ditangani oleh bagian divisi *crewing*. Dalam hal pemenuhan pengawakan kapal divisi *crewing* mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Mengatur dan mengawasi *sign-on* dan *sign-off crew* kapal.
2. Perencanaan dan pembinaan *crew* kapal yang dilakukan untuk menempatkan pada kapal yang sesuai oleh kualifikasi yang telah ditetapkan.

Dalam rangka pemenuhan hal tersebut, perusahaan membuat kebijakan dalam pembuatan kontrak bagi *crew* kapal. Kebijakan ini dibuat untuk memberikan ikatan yang jelas bagi kedua belah pihak antara perusahaan dan *crew* kapal. Kontrak ini memuat informasi mengenai tugas, hak dan kewajiban selama bekerja di atas kapal yang tertuang di dalam perjanjian kerja laut (PKL). Perjanjian kerja laut (PKL) menjadi acuan penting dalam hubungan kerja antara perusahaan dan *crew* kapal yang diharapkan dapat menjamin kelancaran operasional kapal.

Meskipun dengan adanya kebijakan perjanjian kerja laut (PKL) tersebut, akan tetapi masih terdapat hambatan dalam hal kontrak kerja mengenai *sign-off crew*. *Sign-off* merupakan proses turunnya *crew* kapal setelah masa kontraknya selesai. Hambatan ini disebabkan oleh berbagai alasan dan kendala yang dialami oleh *crew* selama bekerja di atas kapal. Alasan atau kendala tersebut dapat berupa keadaan pribadi, kondisi kerja, ataupun alasan

lainnya yang berakibat pada ketidaksesuaian *sign-off crew* pada kontrak perjanjian kerja laut (PKL).

Beberapa kasus ketidaksesuaian jadwal *sign-off crew* pada perjanjian kerja laut juga terjadi di PT. Arjuna Samudera Indonesia antara lain sebagai berikut.

Tabel 1.1 Ketidaksesuaian *Sign-off crew*  
Sumber : AVACA

VESSEL	RANK	CREW ON BOARD	SIGN-ON	CONTRAC	SIGN-OFF
RUBY STAR	AB	HARMUDIN SAGGAH	24/03/2022	6	10/01/2023
STAR AMBER		SAMODRA PUTRA	18/12/2022	9	09/01/2023
		SULAE MAN TENRI	18/12/2022	9	09/01/2023
KAVO ALKYON	AB	MUH ASRI	09/09/2022	6	14/06/2023
DIANE	OILER	MUSTOFA SIPAT	07/07/2022	6	25/03/2023
STAR AMBER		SYEH ALWI	18/12/2022	9	01/03/2023
		SYAKA PUTRA	14/03/2023	9	04/04/2023
TAR ASPIRATIO	AB	FACRIS FATAHILLA	14/03/2023	9	04/04/2023
	WIPER	VICKY PARINDING	14/03/2023	9	04/04/2023
STAR AMBER	MESSMAN	AMIN WAF A	18/12/2022	9	07/04/2023
	AB	AKSANUL GAFUR	29/01/2023	9	22/05/2023
TAR ASPIRATIO	BOSUN	DEMIANUS LETLORA	29/01/2023	3	22/05/2023
LANTIC ACANTH	OILER	MUH ZULKARNAIN	06/01/2023	6	21/03/2023
STAR AMETHYS	FITTER	AHMADI MASYUR	21/12/2022	3	14/05/2023
STAR BETTY	3O	REZA AIDIL	13/03/2023	6	18/06/2023
STAR LAPIS	AB	BAYU YOHANES	23/01/2023	9	12/06/2023
STAR AMBER	ETO	MUNIR	02/06/2023	6	27/06/2023
DIANE	BOSUN	AGUNG PUTRANTO	07/01/2023	6	07/09/2023
	3E	ARIS SANTOSA	16/01/2023	6	29/09/2023
ANASTASIA K	FITTER	MOHAMMAD YUSUF	20/07/2022	6	14/09/2022
CAPT STEFANOS	2E	HENDRA BASUKI	07/04/2022	3	14/10/2022
	MASTER	ACHMAD ELLANDRA	15/04/2023	3	26/10/2023
STAR ATLAS	CE	AGUS DEWAJANA	17/01/2023	6	26/10/2023
STAR DRAGON	AB	VIERGAL MAIRI	31/12/2023	9	06/01/2024

Berdasarkan data dari perusahaan dapat dilihat bahwa terdapat *crew* kapal yang *sign-off* tidak sesuai dengan seperti yang ditetapkan dalam Perjanjian Kerja Laut (PKL). Ketidaksesuaian jadwal *sign-off crew* yang terjadi memiliki implikasi serius terhadap aspek-aspek kritis di dalam industri pelayaran khususnya pada *crew* dan perusahaan pengawakan kapal. Dalam konteks ini, dapat diidentifikasi beberapa indikator yang secara jelas mencerminkan dampak negatif pada pelaksanaan *crew change*, dan reputasi sebagai penyedia *crew* yang handal. Untuk menghadapi hal tersebut, penulis bertujuan untuk mengkaji lebih dalam mengenai ketidaksesuaian *sign-off* pada perjanjian kerja laut yang diharapkan dapat diidentifikasi solusi yang

efektif untuk menangani dan mencegah dampak buruk dari ketidaksesuaian jadwal *sign-off crew*.

Berdasarkan hal tersebut, penulis mencoba mengangkat masalah tersebut dalam skripsi yang berjudul “Analisis Ketidaksesuaian Jadwal *Sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia”.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Dari latar belakang di atas maka peneliti merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Apa faktor-faktor penyebab terjadinya ketidaksesuaian *sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
2. Bagaimana dampak terjadinya ketidaksesuaian jadwal *sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia?
3. Apa upaya yang dilakukan PT. Arjuna Samudera Indonesia dalam mengatasi ketidaksesuaian *sign-off crew* kapal yang terjadi di perusahaan?

Untuk memfokuskan penelitian dan memperoleh hasil mendalam, masalah yang diteliti dibatasi pada durasi kontrak perjanjian kerja laut *crew* kapal di PT. Arjuna Samudera Indonesia selama peneliti melakukan praktik.

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Dalam penulisan skripsi ini, penulis mempunyai tujuan yang ingin dicapai, yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab terjadinya ketidaksesuaian *sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia.

2. Untuk mengetahui dampak terjadinya ketidaksesuaian jadwal *sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia.
3. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan PT. Arjuna Samudera Indonesia dalam mengatasi ketidaksesuaian *sign-off crew* kapal yang terjadi di perusahaan.

### **1.5 Manfaat Penelitian dan Kegunaan Penelitian**

Manfaat penelitian yang di harapkan oleh penulis dari penelitian yang disusun, yaitu:

#### **1. Secara Teoritis**

- a. Manfaat secara ilmiah yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai masukan bagi seluruh staf di PT. Arjuna Samudera Indonesia agar lebih memahami penyebab masalah yang terjadi ketidaksesuaian jadwal *sign-off crew* pada Perjanjian Kerja Laut (PKL) di PT. Arjuna Samudera Indonesia.
- b. Sebagai pengembangan dan ilmu pengetahuan bagi seluruh taruna taruni Politeknik Pelayaran Sumatera Barat khususnya dalam bidang transportasi laut yang dapat digunakan sebagai bahan bacaan, acuan dan referensi.

#### **2. Secara Praktis**

- a. Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai tinjauan atau acuan bagi perkembangan pengetahuan di bidang kemaritiman.
- b. Untuk meningkatkan pengetahuan dan wawasan pembaca tentang standarisasi kepelautan yang berlaku di Indonesia.

## **1.6 Sistematika Penulisan**

Penelitian ini dibagi menjadi lima bab. Adapun sistematika penulisannya sebagai berikut:

### **BAB 1 Pendahuluan**

Dalam bab ini, akan diuraikan mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan skripsi.

### **BAB 2 Kajian Pustaka**

Dalam bab ini akan diurai tentang konsep-konsep dan teori-teori terkait dengan keterlambatan. Uraian tentang konsep dan teori ini diperoleh melalui buku, jurnal, dan penelitian terdahulu.

### **BAB 3 Metode Penelitian**

Dalam bab ini akan diuraikan mengenai pendekatan-pendekatan dan ruang lingkup penelitian, jenis dan sumber data, prosedur pengumpulan data, struktur interview, tahapan analisis, dan juga tahapan penelitian.

### **BAB 4 Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Bab hasil penelitian dan pembahasan berisi tentang hasil penelitian yang sudah diteliti dan pembahasan mengenai rumusan masalah yang sudah dijelaskan pada Bab 1.

### **BAB 5 Penutup**

Dalam bab ini mengenai kesimpulan dan saran yang diambil berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya.

### **Daftar Pustaka**

### **Lampiran**

## **BAB 2**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **2.1 Kajian Teoritis**

##### **2.1.1 Analisis**

Analisis adalah aktivitas yang terdiri dari serangkaian kegiatan seperti, mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu dan kemudian dicari kaitannya lalu ditafsirkan maknanya

Di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) “Analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan sebenarnya (sebab, duduk perkara, dan sebagainya.)”.

Analisis adalah suatu usaha untuk mengurai suatu masalah atau fokus kajian menjadi bagian-bagian (*decomposition*) sehingga susunan/tatanan bentuk sesuatu yang diurai itu tampak dengan jelas dan karenanya bisa secara lebih terang ditangkap maknanya atau lebih jernih dimengerti duduk perkaranya (Komariah & Satori, 2014).

Analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan (Sugiyono, 2015:335). Berdasarkan pendapat diatas dapat disimpulkan bahwa analisis adalah suatu kegiatan untuk memecahkan atau menguraikan satu pokok menjadi bagian- bagian atau komponen-

komponen yang lebih rinci sehingga dapat diketahui penjelasan, karakteristik dari setiap bagian, dan keterkaitan antara satu sama lain secara keseluruhan.

### 2.1.2 Ketidaksesuaian

Ketidaksesuaian sendiri memiliki arti tidak terpenuhinya suatu persyaratan atau ketentuan-ketentuan lain yang sudah ditetapkan. Menurut Indra dkk (2015), ketidaksesuaian (*discrepancy theory*) adalah mengukur kepuasan dengan menghitung selisih antara sesuatu yang seharusnya dengan kenyataan yang dirasakan.

Pengertian dari ketidaksesuaian menurut ISO 9000:2015 adalah suatu keadaan tidak mempunyainya ketika melangsungkan persyaratan. Menurut ISO 9000: 2000 ada dua jenis ketidaksesuaian.

#### a. Ketidaksesuaian Minor

Ketidaksesuaian minor adalah suatu kegagalan untuk memenuhi salah satu persyaratan dari subklausul sistem manajemen atau ketidaksesuaian yang terjadi dalam implementasi suatu persyaratan dari prosedur sistem manajemen mutu yang ditetapkan oleh perusahaan. Beberapa kategori minor dapat berpotensi mengakibatkan rusaknya sistem dan mungkin dapat berkontribusi menjadi kategori mayor. Sebuah temuan termasuk ketidaksesuaian minor jika tidak mempunyai dampak serius terhadap sistem manajemen dan sering kali disebabkan adanya *human error* dan diberikan batas waktu tertentu untuk memperbaikinya.

b. Ketidaksesuaian Mayor

Sebuah temuan dikatakan kategori mayor, apabila tidak sesuai dengan persyaratan sistem manajemen yang seharusnya dijalankan dan harus dilakukan tindakan perbaikan segera. Pada kategori ini biasanya organisasi atau perusahaan yang bersangkutan tidak direkomendasikan mendapatkan pengakuan lulus akreditasi pada sistem manajemennya.

Dari penjelasan diatas, maka yang dimaksud dengan ketidaksesuain adalah adanya perbedaan antara pelaksanaan dengan perjanjian awal yang telah disepakati.

Dimensi ketidaksesuain:

- 1) Penyebab dari ketidaksesuaian dengan indikator
  - a) Kecewanya pekerja dengan pihak perusahaan.
  - b) Manajemen perusahaan kurang baik.
  - c) Adanya faktor kelalaian oleh pihak perusahaan
  - d) Adanya faktor kurangnya *crew* kapal perusahaan.
  - e) Pengambilan keputusan secara mendadak.
  - f) Pengambilan keputusan tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- 2) Dampak dari ketidaksesuain dengan indikator
  - a) Terjadinya kesenjangan bagi *crew* karena adanya ketidaksesuaian perjanjian dengan kenyataan.
  - b) Menimbulkan kurangnya antisipasi dari pihak perusahaan
  - c) Kurangnya kepercayaan *crew* dengan pihak perusahaan.

- 3) Jenis ketidaksesuaian yang terjadi dengan indikator
  - a) *Crew* harus bekerja lebih dari waktu yang telah ditentukan di dalam kontrak kerja.
  - b) *Crew* bekerja kurang dari waktu yang telah ditentukan di dalam kontrak kerja.
  - c) Perpanjangan waktu kontrak kerja tidak dilaksanakan secara sukarela, melainkan bersifat memaksa.
- 4) Faktor pendukung terjadinya ketidaksesuaian dengan indikator
  - a) Adanya perbedaan antara pelaksanaan dengan perjanjian awal yang telah disepakati.
  - b) Kekurangan *standby crew*

### 2.1.3 *Sign-Off*

Menurut Pratama F.T. (2017) pengertian *sign-off* yaitu proses dimana pelaut atau *crew* kapal telah habis masa kontrak kerjanya sesuai dengan yang sudah tertera pada surat Perjanjian Kerja Laut (PKL) ataupun dikarenakan suatu hal yang menyebabkan pelaut atau *crew* kapal tersebut harus turun kapal sebelum waktu yang telah ditentukan. Adapun syarat-syarat sebelum seorang pelaut atau *crew* kapal melaksanakan *sign-off* yaitu sebagai berikut:

1. Surat pendukung dari perusahaan
2. Buku pelaut yang masih berlaku, yang telah diisi dan ditandatangani kapten atau master kapal pada halaman *sign-off*

*Sign-off* adalah proses turunnya awak kapal yang disebabkan oleh berbagai hal. Sebelum *crew* melakukan *sign-off* atau turun dari

atas kapal, terlebih dahulu harus melalui sebuah proses sebagai berikut:

1. Nahkoda dan *crew* di kapal berkoordinasi dengan kantor tentang rencana pergantian *crew* yang harus segera dilakukan sesuai *crew rolling plan*.
2. Setelah turun dari kapal *crew* melapor kepada pejabat yang berwenang, yaitu Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Republik Indonesia untuk melakukan pencantuman dan pengesahan tanggal, tempat turun kapal, masa layar, dan perpanjangan atau pergantian buku pelaut jika buku pelaut sudah *expired*, rusak dan halaman penuh. Semua hal tersebut akan dicatat dalam buku pelaut.

#### **2.1.4 Crew**

Menurut Pasal 1 Undang-undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa *Crew* atau Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil.

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 145 yaitu setiap orang dilarang memperkerjakan seseorang di kapal dalam jabaan apapun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan. Selanjutnya Pasal 146 mengatakan ketentuan lebih lanjut mengenai penyijilan, pengawakan kapal dan dokumen pelaut diatur dengan Peraturan Menteri.

Adapun persyaratan yang harus dipenuhi bagi setiap *crew* kapal niaga migran yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2022 Tentang Penempatan dan Pelindungan Awak Kapal Niaga Migran dan Awak Kapal Perikanan Migran yaitu :

1. Berusia minimal 18 tahun (delapan belas) tahun
2. Memiliki kompetensi atau memiliki Pendidikan sesuai dengan persyaratan jabatan yang ditetapkan oleh pemberi kerja atau *principal* dan memenuhi kualifikasi kompetensi kerja sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan
3. Sehat jasmani dan rohani
4. Terdaftar dan memiliki nomor kepesertaan jaminan sosial
5. Memiliki dokumen lengkap yang dipersyaratkan

Berikut adalah dokumen yang wajib dimiliki oleh setiap *crew* kapal niaga migran :

1. Paspor
2. Buku pelaut
3. Perjanjian Kerja Laut
4. Bukti kepesertaan program jaminan sosial
5. Surat keterangan sehat berdasarkan pemeriksaan kesehatan dan psikologi
6. Visa kerja
7. Dokumen identitas pelaut jika dipersyaratkan oleh pemberi kerja atau *principal*

8. Sertifikat kompetensi kerja, sertifikat keahlian pelaut dan/atau sertifikat keterampilan pelaut

Peraturan Pemerintah No. Tahun 2000 Tentang Kepelautan, dalam bekerja di atas kapal, maka *crew* atau awak kapal memiliki hak dan kewajiban sebagai berikut:

Hak awak kapal:

1. Hak untuk mendapatkan gaji
2. Hak untuk mendapatkan jam istirahat dan jam kerja
3. Hak untuk mendapatkan jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan kembali ke tempat asal
4. Hak untuk mendapatkan kompensasi jika kapal tidak bisa beroperasi karena kecelakaan
5. Hak untuk mendapatkan kesempatan dalam mengembangkan karir
6. Hak untuk mendapatkan perawatan kesehatan dan asuransi kecelakaan kerja
7. Hak untuk mendapatkan akomodasi, makanan, minuman, atau fasilitas rekreasi

Kewajiban awak kapal :

1. Kewajiban untuk melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang sudah ditentukan
2. Kewajiban untuk menanggung biaya karena kelebihan bawaan yang sudah ditetapkan kewajiban untuk mentaati perintah perusahaan
3. Kewajiban untuk bekerja sesuai dengan jangka waktu yang sudah ditentukan

4. Kewajiban untuk mematuhi nahkoda sebagai pemimpin di atas kapal
5. Kewajiban untuk meminta izin setiap meninggalkan kapal
6. Kewajiban melaksanakan tugas tambahan jika diperlukan

*Crew* kapal terdiri dari beberapa bagian yang memiliki tanggung jawab yang berbeda antara satu dan lainnya. Umumnya *crew* di atas kapal dibagi menjadi dua bagian, yaitu *officer* dan *rating*. *Officer* adalah pelaut yang memiliki kualifikasi dan tanggung jawab yang lebih tinggi, sedangkan *rating* adalah pelaut yang tidak memiliki kualifikasi *officer*.

*Officer* dibagi menjadi dua bagian, yaitu *deck officer* dan *engine officer*. *Officer deck* bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan bagian *deck* kapal, termasuk navigasi, keselamatan, dan pemeliharaan kapal. *Officer deck* terdiri dari:

1. Nahkoda (*master*) adalah kepala kapal dan bertanggung jawab penuh atas segala hal yang berkaitan dengan kapal dan pelaut di dalamnya
2. Mualim I (*chief officer*) adalah wakil nahkoda dan bertanggung jawab atas muatan, persediaan air tawar dan sebagai pengatur arah navigasi
3. Mualim II (*second officer*) bertanggung jawab membuat jalur atau rute peta pelayaran yang akan dilakukan dan pengatur arah navigasi

4. Mualim III (*third officer*) bertanggung jawab sebagai pengatur, memeriksa, memelihara semua alat keselamatan kapal seperti *lifeboat, lifebuoys, lifejackets, Inflatable Liferaf, Line Throwing Apparatus, Immersion suit* dan juga bertugas sebagai pengatur arah navigasi

*Engine officer* bertanggung jawab atas segala yang berkaitan dengan mesin kapal, termasuk operasi pemeliharaan, dan keselamatan mesin. *Engine officer* terdiri dari:

1. Kepala Kamar Mesin (*chief engineer*) adalah kepala kamar mesin dan bertanggung jawab penuh atas segala hal yang berkaitan dengan mesin kapal
2. Masinis II (*second engineer*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan operasi dan pemeliharaan mesin induk
3. Masinis III (*third engineer*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan operasi dan pemeliharaan mesin bantu

*Rating* adalah *crew* yang tidak memiliki kualifikasi sebagai *officer*. *Rating* dibagi menjadi dua bagian, yaitu *deck rating* dan *engine rating*. *Deck rating* bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan pemeliharaan, kebersihan, dan keamanan kapal. *Deck rating* terdiri dari :

1. Bosun adalah kepala kerja *deck* dan bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan pemeliharaan dan kebersihan kapal
2. Juru mudi (*Able Bodied Seaman*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan navigasi dan pemeliharaan kapal

3. Kelasi (*Ordinary Seaman*) bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan pemeliharaan dan kebersihan kapal

*Engine rating* bertanggung jawab atas segala hal yang berkaitan dengan bagian mesin kapal, termasuk pemeliharaan, kebersihan, dan keamanan mesin. *Rating* mesin terdiri dari :

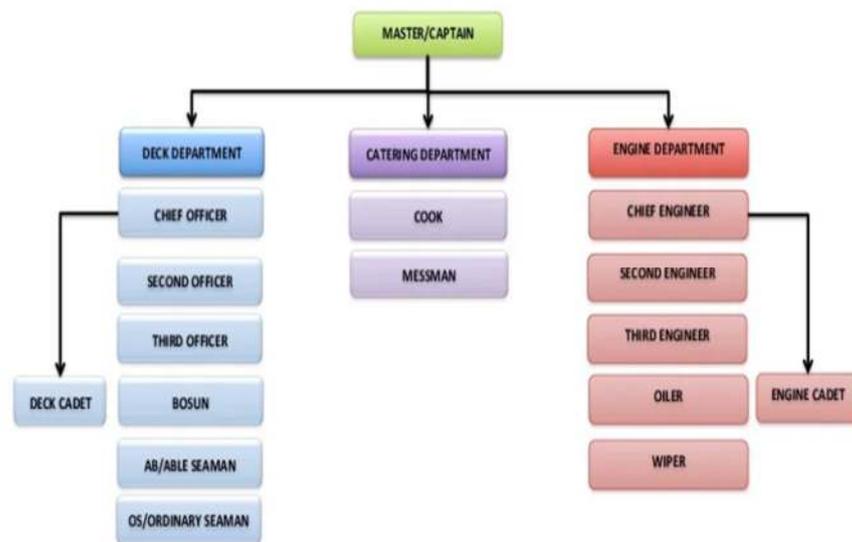
1. *Fitter* bertanggung jawab untuk membantu mandor mesin dan bosun dalam pengelasan baik dirunag mesin ataupun di ruang geladak
2. *Oiler* bertanggung jawab membantu mandor mesin, mendukung *engine officer* di semua aspek, tugas menjaga mesin, pemeliharaan, dan perbaikan
3. *Wiper* bertanggung jawab di tanki kapal membantu mandor mesin, juru minyak dan ikut bertugas menjaga mesin, pemeliharaan, pembersihan, dan perbaikan

Selain *deck department* dan *engine department* juga terdapat *catering department* yang bertanggung jawab untuk semua aspek permakanan diatas kapal, dan kebersihan. Berikut ini adalah bagian-bagian jabatan dari *catering department*:

1. *Chief Cook* bertanggung jawab atas *catering department* yang ada diatas kapal, laporan kepada master/nahkoda, dan mengawasi atau memimpin *second cook* dan *utility/helper* dalam semua aspek termasuk disiplin dan kebersihan. *Chief cook* mengatur anggaran dan pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh *master*, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab

untuk mempromosikan nilai-nilai gizi serta memasak untuk seluruh personil di atas kapal.

2. *Messman* bertugas melayani pejabat saat makan, membantu *chief cook* dan melakukan persiapan peralatan dapur dan tugas kebersihan sehari-hari.



Gambar 2.1 Struktur jabatan di atas kapal

Sumber : koneksea.com

### 2.1.5 Perjanjian Kerja Laut

Perjanjian adalah suatu peristiwa hukum yang dilahirkan oleh kata sepakat, yaitu suatu pernyataan kehendak yang padu dari dua orang atau lebih yang berjanji untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. (M. Yahya Harahap, 2012:1). Perjanjian adalah suatu persetujuan yang terjadi antara dua orang atau lebih yang bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum. (Subekti dan Tjitrosudibio, 2016:1)

Berdasarkan kedua rumusan tersebut, dapat disimpulkan bahwa suatu perjanjian diadakan oleh dua pihak atau lebih yang menimbulkan hak kepada satu pihak dan memberi kewajiban kepada pihak lain. Kedua pengertian tersebut dapat memberi gambaran tentang pengertian perjanjian kerja dan pengertian perjanjian kerja laut yang akan dibahas selanjutnya.

Pengertian perjanjian kerja menurut Pasal 1601 (a) KUHP menyatakan “Perjanjian kerja adalah suatu persetujuan bahwa pihak ke satu, yaitu buruh, mengikatkan diri untuk menyerahkan tenaganya kepada pihak lain, yaitu majikan, dengan upah selama waktu tertentu”.

Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003, Tentang Ketenagakerjaan. Pasal 1 angka 14 menyatakan “Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak, dan kewajiban para pihak”.

Berdasarkan rumusan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, KUHP, dan pendapat ahli hukum mengenai perjanjian kerja, diketahui bahwa rumusan-rumusan tersebut mengandung unsur-unsur yang sama, yaitu dengan diadakannya perjanjian kerja maka timbulah hubungan antara majikan dan buruh yang menunjukkan kedudukan hukum kedua belah pihak yang pada dasarnya memberikan hak kepada buruh untuk menerima upah atas penunaian kerja sesuai waktu yang telah disepakati dan memberikan

kewajiban kepada majikan untuk membayar upah atas penunaian kerja oleh buruh.

Di dalam lingkungan pelayaran perjanjian juga terjadi antara *crew* kapal dengan perusahaan pelayaran yang dikenal dengan perjanjian kerja laut. Perjanjian kerja laut menurut Pasal 1 (5) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 menyatakan “Perjanjian kerja laut adalah perjanjian kerja perorangan yang ditanda tangani oleh pelaut Indonesia dengan pengusaha angkutan di perairan”.

a. Isi dari Perjanjian Kerja Laut

- 1) Nama dari pengusaha dan pelaut
- 2) Tanggal pembuatan
- 3) Jenis Perjanjian Kontrak Kerja Laut
- 4) Hak-hak pelaut termasuk upa
- 5) Kewajiban pelaut
- 6) Hak pengusaha
- 7) Kewajiban pengusaha
- 8) Jabatan di kapal
- 9) Lamanya perjanjian atau durasi kontrak

b. Jenis-Jenis Perjanjian Kerja Laut

- 1) Dilihat dari waktu tertentu atau periode kerjanya.
  - (a) Berdasarkan waktu tertentu adalah perjanjian kerja menurut waktu yang telah ditentukan antara perusahaan dan karyawan.

(b) Berdasarkan perjalanan kapal adalah perjanjian berdasarkan pelayaran dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain.

(c) Berdasarkan waktu yang tidak tertentu adalah perjanjian yang tidak ditetapkan masa berlakunya.

2) Ditinjau dari sudut perbedaan dalam UU

(a) Perjanjian Kerja Laut untuk Nakhoda.

(b) Perjanjian Kerja Laut untuk ABK.

3) Dilihat dari pihak yang mengikatkan diri.

(a) PKL Pribadi, yaitu perjanjian kerja laut yang dibuat antara awak kapal dengan perusahaan pelayaran.

(b) PKL Kolektif, yaitu perjanjian kerja laut yang dibuat antara perusahaan pelayaran atau gabungan perusahaan dengan awak dengan syarat masing-masing pihak harus berbentuk badan hukum.

c. Hubungan Para Pihak Dalam Perjanjian

Secara umum diketahui bahwa dalam suatu perjanjian terdapat dua orang atau dua pihak yang mengadakan hubungan hukum untuk melaksanakan suatu prestasi, jadi dalam suatu perjanjian senantiasa melibatkan lebih dari satu orang atau pihak yaitu pihak ketiga dengan kedudukan tertentu pula. Demikian halnya dengan perjanjian kerja laut, dengan melihat pengertian perjanjian laut yang telah ditentukan dua pihak yang menyelenggarakan perjanjian kerja laut yaitu:

1. Pengusaha kapal selaku majikan di satu pihak.
2. Nahkoda dan anak buah kapal selaku buruh dipihak lain.

Sebagaimana yang telah diuraikan terlebih dahulu bahwa perjanjian kerja laut yang dilakukan antara pengusaha kapal dengan anak buah kapal atau kelasi disyaratkan harus diselenggarakan dihadapan seorang pegawai yang ditunjukkan oleh pihak berwenang yang dimaksud dengan wakil pemerintah yang berwenang disini adalah yang ikut terlibat dalam proses pembuatan dan pelaksanaan perjanjian kerja laut. Jadi dengan demikian pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kerja laut adalah:

#### 1) Pengusaha Kapal

Pengertian pengusaha kapal dapat dilihat dalam pasal 320 KUHD yang menyatakan “Pengusaha kapal adalah dia yang memakai sebuah kapal guna pelayaran di laut dan mengemudikannya sendiri atau suruh mengemudikannya oleh seorang nahkoda yang bekerja padanya”.

Oleh karena dalam industri pelayaran makin lama makin banyak memperlihatkan, bahwa yang mengusahakan pelayaran tidak lain adalah para pihak pengusaha kapal, maka pasal 320 KUHD diubah sedemikian rupa. Bahwa sekarang hanya diatur pemakai atau pengusaha kapal, dengan tidak dipedulikan apakah si pemakai itu adalah si pemilik kapal atau bukan, ataukah hanya seorang penyewa kapal.

## 2) Nahkoda

Dalam pengoperasian kapal untuk pelayaran selalu memperkerjakan seorang yang bertanggung jawab terhadap kapal dengan segala isinya kepadanya diserahkan sepenuhnya semua tugas yang berhubungan dengan pelayaran tersebut. Orang itu berdasarkan perjanjian kerja laut diberi kedudukan sebagai nahkoda, kapten kapal atau pemimpin kapal.

Pengertian nahkoda menurut Pasal 1 (41) UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan “Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Berdasarkan uraian tersebut, terlihat bahwa sebagai buruh, nahkoda mempunyai kedudukan yang istimewa dan dipandang sebagai orang yang paling bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal dan pelayaran sebagai majikan. Untuk itu nahkoda harus memiliki keterampilan, pengetahuan dan keahlian dalam bidang pelayaran.

## 3) Anak Buah Kapal (ABK)

Pengertian anak buah kapal berdasarkan Pasal 1 (4) UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa “Anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda”. Anak buah kapal berada di bawah pimpinan nahkoda selaku pimpinan tertinggi di atas kapal. Hubungan hukum antara

pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai buruh adalah didasarkan pada perjanjian kerja laut yang telah disepakati Bersama. Dengan demikian jelas bahwa anak buah kapal adalah buruh pada pihak pengusaha kapal yang berkedudukan sebagai perwira atau kelasi dan juga merupakan faktor kelayakan kapal berlayar.

#### 4) Syahbandar

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya bahwa perjanjian kerja laut dibuat antara anak buah kapal (kelasi) dengan pengusaha kapal, atas ancaman batal harus dibuat secara tertulis dan dilaksanakan dihadapan pihak yang berwenang yaitu Syahbandar. (Pasal 400 ayat (1) KUHD).

Sebelum anak buah kapal melaksanakan tugasnya di atas kapal terlebih dahulu nama-nama mereka di daftar dalam daftar anak buah kapal yang harus dibuat dihadapan pegawai pendaftar awak kapal (Pasal 375 KUHD). Pegawai tersebut yang dalam hal ini adalah syahbandar, membuat sijil awak kapal (*Monsterrol*) atas permintaan pengusaha kapal yang biasanya diwakili oleh nakhoda atau mualim yang disertai tugas untuk itu. "Sijil" adalah daftar nama ABK yang bertugas di kapal, yang disahkan oleh syahbandar. Dalam sijil awak kapal dimasukkan semua perwira kapal dan anak buah kapal bawahan (kelasi) yang sudah menandatangani perjanjian kerja laut (PKL) dengan pengusaha kapal.

### **2.1.6 Crew Manning Agency**

Perusahaan *crew manning agency* adalah perusahaan yang telah ditunjuk oleh *ship owner* sebagai penyedia awak kapal yang akan dipekerjakan di atas *ship owner* sebagai penyedia awak kapal yang akan dipekerjakan di atas kapal milik *ship owner*. Maka dari itu, perusahaan *crew manning agency* harus benar-benar dapat memberikan awak kapal sesuai dengan harapan dan kebutuhan dari *ship owner*. Menurut Undang-Undang RI No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Bab III Bagian Pengawakan Kapal, Pasal 135 yang menyatakan setiap kapal wajib diawaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1 Ayat 24 usaha keagenan awak kapal (*ship manning agency*) adalah usaha jasa keagenan awak kapal meliputi rekrutmen dan penempatan yang sesuai di kapal.

## **2.2 Kajian Penelitian yang Relevan**

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti menggali informasi dari penelitian-penelitian sebelumnya tentang teori yang berkaitan dengan judul skripsi ini dan digunakan sebagai pembeda antara penelitian terdahulu dengan skripsi yang saat ini sedang ditulis.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

NO	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Tahun Terbit	Hasil Penelitian
1.	Fathul Muin	Strategi Pencegahan <i>Sign-off crew</i> Asal Indonesia Sebelum <i>Finish Contract</i> Di Kapal MT DH FEALTY yang Diageni Oleh PT. Bintang Samudera Utama	2022	Terjadinya proses <i>sign-off</i> sebelum <i>finish contract</i> pada <i>crew</i> asal Indonesia dikarenakan beberapa faktor yang terjadi di atas kapal sehingga berdampak pada terhambatnya proses pemberangkatan kapal MT DH FEALTY
2.	Affan Fatah Haq	Optimalisasi Pelaksanaan Rencana <i>Crew Changes</i> Terhadap Kesesuaian Kontrak Perjanjian Kerja Laut Di Pt Cipta Wira Tirta	2019	Minimnya kualitas <i>crew</i> baru yang sesuai standar yang telah ditetapkan PT Cipta Wira Tirta sehingga menyebabkan sulitnya perusahaan mencari awak kapal baru yang berkualitas sehingga terjadi keterlambatan pergantian <i>crew sign-off</i> dan <i>crew</i> yang di atas kapal terpaksa harus menambah masa kontrak PKL.

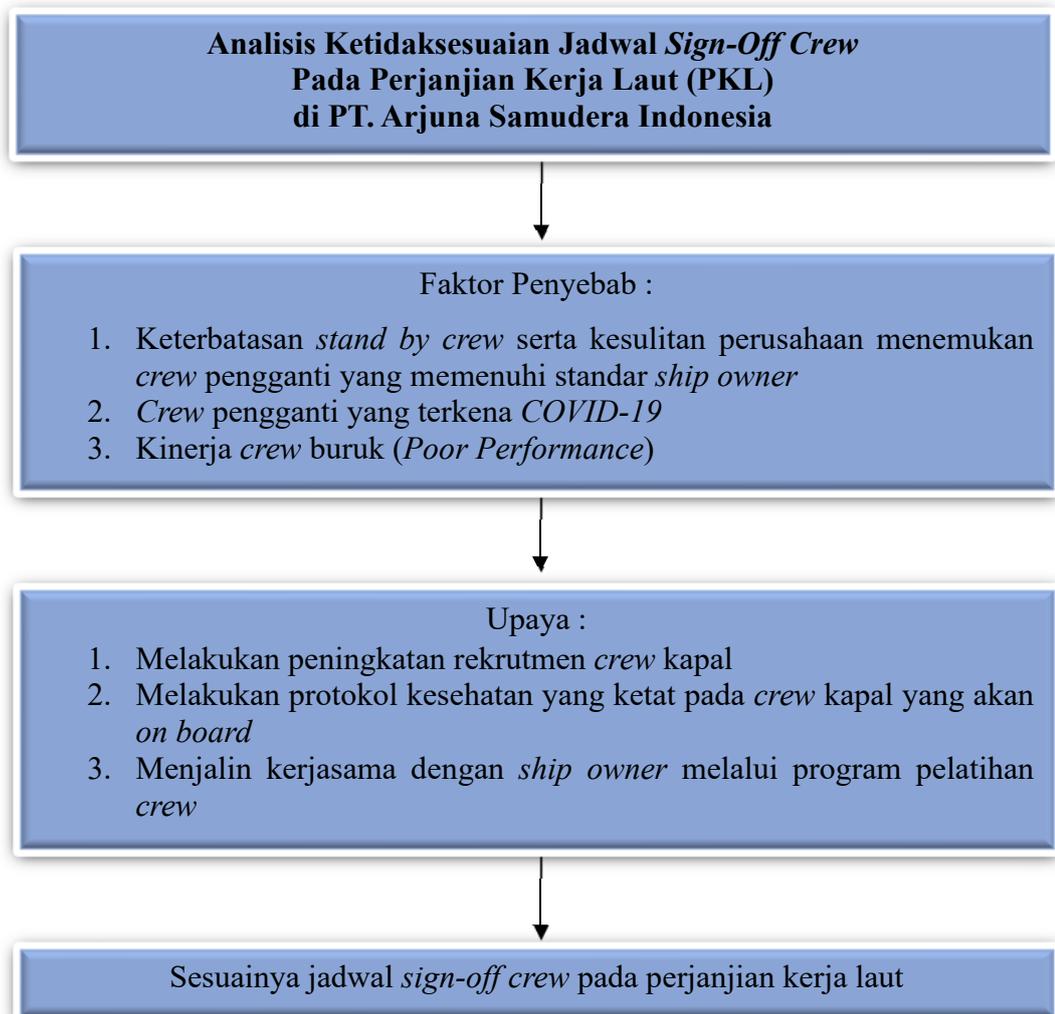
Dari tabel peneliian diatas terdapat persamaan dan perbedaan yang yang diteliti. Persamaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang sedang dilakukan saat ini terdapat pada pembahasan mengenai *sign-off crew* pada perjanjian kerj laut.

Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang sedang dilakukan saat ini terletak pada dua aspek utama. Pertama, lokasi penelitian yang sebelumnya dilakukan di tempat atau perusahaan lain, sementara penelitian saat ini berfokus pada kasus yang terjadi di perusahaan PT. Arjuna Samudera Indonesia. Kedua, jenis kendala atau hambatan yang menjadi objek

penelitian berbeda, dengan penelitian saat ini yang fokus pada masalah penyebab ketidaksesuaian *sign-off crew* yang terjadi dengan yang tertulis di kontrak perjanjian kerja laut.

### 2.3 Kerangka Berpikir

Untuk memudahkan pemahaman dan pemaparan dalam skripsi ini penulis membuat kerangka pikir penelitian dalam bentuk bagan sebagai berikut.



Gambar 2.2 Kerangka Pikir