

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Tinjauan Teori

a. Pengaturan muatan

Dalam melakukan pemuatan untuk memastikan bahwa semua ruang muat dapat diisi oleh muatan (penuh) atau kapal dapat memuat hingga maksimum sarat (turun) untuk mendapatkan pengiriman maksimum. Namun, karena bentuk paking tertentu sering kali tidak dapat memenuhi ruang muatan kargo. Untuk mendapatkan hasil maksimal dengan cara pengaturan muatan dengan baik (Sutini,2017)

Dalam prinsip pemuatan untuk memenuhi ruang muatan dengan menggunakan muatan-muatan pengisi dengan cara menyelipkan peti kargo kecil diantara peti-peti besar atau mengisi kekosongan dengan potongan muatan. Melakukan perencanaan yang baik sehingga dapat diantisipasi adanya kemungkinan-kemungkinan yang menimbulkan broken stowage. Pengawasan pada waktu pelaksanaan pemuatan dimana buruh yang melakukan pepadatan dalam palka sering kali bekerja kurang baik, karena ada kecenderungan untuk melakukan pekerjaan dengan lebih cepat (Sutini,2017).

b. Jaga Pelabuhan.

Jaga pelabuhan dilakukan di kapal yang sedang ada di pelabuhan atau teluk di luar jam-jam kerja, jika tidak diadakan jaga laut. Pengaturannya dilakukan oleh Nakhoda. Adapun hal-hal mengenai jaga pelabuhan antara lain (Martopo, 2002:11) :

- 1) Jaga pelabuhan dimulai pada akhir jam kerja sampai dimulai jam kerja hari berikutnya.
- 2) Perwira jaga terdiri dari satu perwira dek dan satu perwira mesin kecuali ada penetapan lain oleh nakhoda atau KKM.
- 3) Perwira jaga dek dan masinis jaga boleh meninggalkan pos jaga untuk beristirahat (masih berada di atas kapal) setelah jam 22.00 dan antara 22.00 sampai 06.00 pagi hari berikutnya, harus paling sedikit keliling satu kali. Semua kejadian yang penting selama ditemui dalam jaga ditulis dalam log book.
- 4) Kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan selama jaga pelabuhan adalah yang sifatnya untuk keselamatan kapal begitu juga untuk keselamatan muatan dan penumpang tidak boleh diperhitungkan sebagai lembur dan tetap sebagai jaga pelabuhan biasa.
- 5) Dalam hal ini jika Nakhoda menganggap perlu, jaga pelabuhan bisa dirubah menjadi jaga laut, mengenai jaga yang dilakukan setelah kerja pelabuhan pada hari sabtu atau hari libur resmi, diperhitungkan dan dibayar sebagai kerja lembur.

Dalam *Standard Training Certificate and Watch Keeping for Seafarer* (STCW) 1978, pada lampiran Resolusi 3, Asas-asas dan Panduan Kerja bagi para Perwira Jaga di Pelabuhan, tentang penyelenggaraan jaga bilamana kapal berada di pelabuhan harus:

- 1) Menjamin keselamatan jiwa, kapal, muatan, pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan.
- 2) Mentaati aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
- 3) Memelihara ketertiban dan pekerjaan sehari-hari yang normal dari kapal.

Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut (PIP Semarang, 2002:15) :

- 1) Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- 2) Menjalankan perintah nakhoda antara lain: Master standing order, night order yang bersifat umum atau khusus.
- 3) Menjalankan perintah atau ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air atau udara, memasang bendera atau semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar antara lain (SOP, 2016) :

- 1) Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
- 2) Memeriksa posisi jangkar setiap saat, apakah jangkar menggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin kencang.
- 3) Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh jangkar pada malam hari, dan memasang bola hitam di haluan pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal di pelabuhan (SOP , 2016) :

- 1) Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada seluruh bagian-bagian kapal.
- 2) Memperhatikan pasang surut air di pelabuhan.
- 3) Memperhatikan tangga, *tross-tross*, *spring* serta memasang *rat guard* pada tali kepal.
- 4) Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
- 5) Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.
- 6) Mencegah polusi air maupun udara.
- 7) Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

c. Serah Terima Tugas Jaga

Perwira yang bertugas jaga geladak atau bertugas jaga mesin tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul

keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini Nakhoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga geladak atau tugas jaga mesin harus yakin bahwa anggota penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga geladak atau jaga permesinan sedang dilakukan suatu operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh Perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nakhoda atau Kepala Kamar Mesin (PIP Semarang,2002:10) :

- 1) Tepat sebelum penyerahan jaga pelabuhan, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang bertugas jaga geladak mengenai hal-hal sebagai berikut (SOP PT.SPIL, 2016) :
 - a) Kedalaman air di tempat sandar, sarat kapal, kedudukan dan air tinggi rendah, pengikatan *tross-tross* pengepil, pengaturan jangkar dan panjang rantai jangkar dan hal ihwal pengepilan lainnya yang penting bagi keselamatan kapal, keadaan mesin -mesin induk dan kemampuannya untuk pemakaian darurat.
 - b) Semua pekerjaan yang dilakukan di atas kapal, jenis, jumlah dan posisi muatan yang dimuat atau sisanya dan setiap sisa di kapal setelah pembongkaran muatan.
 - c) Kedudukan air di got-got palka dan tangki-tangki tolak bara.

- d) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan.
 - e) Jumlah anggota awak kapal yang diperlukan di kapal dan kehadiran tiap orang lain di kapal.
 - f) Keadaan alat-alat pemadam kebakaran.
 - g) Tiap peraturan pelabuhan khusus.
 - h) Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nakhoda.
 - i) Garis komunikasi yang tersedia antara kapal dan personil di darat, termasuk penguasa pelabuhan dalam hal timbulnya keadaan darurat atau pemberian bantuan.
 - j) Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
 - k) Prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.
- 2) Perwira pengganti, sebelum mulai bertugas jaga harus memeriksa bahwa :
- a) Pengikatan *tross-tross* pengepil dan rantai jangkar adalah cukup.
 - b) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang tepat dipasang atau dibunyikan dengan baik.

- c) Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati.
- d) Pemahaman jenis tiap muatan berbahaya yang dimuat atau dibongkar dan tindakan yang tepat yang harus diambil jika terjadi suatu tumpahan minyak atau kebakaran.
- e) Tidak adanya kondisi atau hal ikhwal luar yang membahayakan apapun lainnya.

Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan harus :

- a) Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
- b) Menaruh perhatian khusus pada :
 - i) Kondisi dan pengikatan jalan sempit (*gangway*), rantai jangkar dan *tross-tross* pengepil, terutama pada pergantian pasang surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan air yang besar, jika perlu mengambil tindakan-tindakan guna menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang biasa.
 - ii) Sarat kebebasan dibawah lunas dan keadaan umum kapal, guna mencegah senget atau trim yang berbahaya selama menangani muatan atau tolak bara (*ballast*).

- iii) Cuaca dan keadaan laut.
 - iv) Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.
 - v) Kedudukan air di got-got dan tangki-tangki.
 - vi) Semua orang di kapal dan lokasinya, khususnya mereka yang berada di dalam ruangan-ruangan jarak jauh atau tertutup.
 - vii) Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan isyarat-isyarat bunyi.
- c) Dalam cuaca buruk atau pada penerimaan peringatan topan, mengambil tindakan seperlunya untuk melindungi kapal.
- d) Mengambil tindakan purbajaga terhadap polusi lingkungan oleh kapal.
- e) Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, dibunyikan alarm, beritahukan Nakhoda, mengambil semua tindakan yang mungkin guna mencegah kerusakan apapun pada kapal, muatannya dan para pelayar di kapal dan jika perlu minta bantuan dari penguasa di darat atau kapal-kapal yang berdekatan.
- f) Mengetahui tentang kondisi stabilitas kapal sehingga bila terjadi kebakaran, penguasa pemadam kebakaran di darat

dapat diberitahukan tentang banyaknya air yang dapat di pompakan di kapal tanpa membahayakan kapal.

- g) Memberikan bantuan kepada kapal atau orang yang dalam marabahaya.
- h) Mengambil tindakan purbajaga untuk mencegah kecelakaan atau kerusakan apabila baling-baling akan diputar.
- i) Mencatat di dalam buku harian semua peristiwa penting mengenai kapal.

d. *Fitness* (Kebugaran)

1) Kemampuan untuk bertugas

Menurut Tim Penyusun PIP Semarang (2002:27) dalam Section A-VIII/1 STCW 1995 Untuk menjalankan tugas jaga untuk jaga di laut, dapat diterapkan sebagai teladan dalam jaga pelabuhan :

- a) Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu dinas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.

- b) Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya tidak kurang dari 6 jam.
- c) Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi operasional yang mendesak.
- d) Meskipun adanya ketentuan di atas, tetapi metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e) Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

2) Kelelahan

Kelelahan kerja adalah aneka keadaan disertai penurunan efisiensi dan ketahanan dalam bekerja. Kelelahan kerja merupakan salah satu faktor penurunan kinerja yang dapat menambah tingkat kesalahan dalam bekerja. Selain itu,

kelelahan akan sangat berdampak pada hasil kerja yang akan diperoleh atau produktivitasnya(Lidia Gaghiwu, 2016).

Faktor penyebab terjadinya kelelahan di kapal sangat bervariasi yang dipengaruhi oleh beban kerja, lingkungan kerja, shift kerja, problem fisik, dan kondisi kesehatan juga dapat dipengaruhi oleh faktor individu seperti umur, status kesehatan, status gizi, pola makan, jenis kelamin, dan kondisi psikologi. Resiko yang dapat ditimbulkan akibat kelelahan diantaranya penurunan motivasi kerja, performansi rendah, rendahnya kualitas kerja, banyak terjadi kesalahan dalam bekerja, rendahnya produktifitas kerja, menyebabkan stres kerja, penyakit akibat kerja, cedera dan terjadi kecelakaan akibat kerja. Kelelahan kerja yang terjadi terus-menerus akan mengakibatkan masalah bagi tubuh seperti anemia, gangguan pencernaan, diabetes, penyakit tiroid, dan depresi (Permatasari, 2017).

e. Kerjasama dan Kinerja Petugas Jaga

Setiap Perwira Jaga mempunyai tanggung jawab besar yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira Jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaga, maka diperlukan penbagian tugas.

Menurut Siagian (1996:9), ada 3 (tiga) sebab utama mengapa pembagian tugas harus terjadi yaitu beban kerja yang harus dipikul, jenis pekerjaan yang beraneka ragam, berbagai spesialisasi yang diperlukan

Melalui usaha yang terkoordinasi hal ini memiliki pengertian bahwa kinerja yang dicapai oleh sebuah tim lebih baik daripada per individu di suatu organisasi ataupun suatu perusahaan, walaupun begitu kerja sama tim juga harus efektif agar memberikan kontribusi yang baik bagi kinerja dinas jaga tersebut (Taroreh,2014:90-102). Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis dari pada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya ia mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya.

Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi dari pada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menuntut keterampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan penelitian dan pengembangan sangat berbeda dengan kegiatan produksi atau pemasaran, yang juga berbeda dengan kegiatan

penunjang seperti administrasi keuangan. Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi khusus pula. Berbagai ikatan dan organisasi profesional merupakan satu bukti dari pada aneka ragam spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

Kinerja sumber daya manusia (SDM) merupakan suatu potensi dalam diri manusia yang tidak mudah dalam usaha meningkatkan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Dapat juga berarti prestasi kerja, pelaksanaan kerja, pencapaian kerja atau hasil kerja. Kinerja ini dapat diukur ataupun dinilai sampai mana seorang perwira itu bekerja secara efektif atau tidak (Taroreh,2014:90-102).

Terdapat 5 (lima) pokok-pokok kinerja terhadap suatu pekerjaan yaitu (Moreby,1998:13)

- 1) Minat terhadap pekerjaan

Pekerja yang sadar akan tanggung jawab serta tugas-tugasnya biasanya mempunyai minat yang besar terhadap pekerjaannya tersebut. Terbukti pekerja tersebut mempunyai kinerja yang baik dan pantas mendapat penghargaan terhadap apa yang telah dikerjakan.

2) Tepat waktu

Pekerja yang mempunyai kinerja yang baik sangat menghargai waktu terhadap pekerjaannya serta dapat mempergunakan waktu tersebut dengan efektif. Dan juga mampu menciptakan peluang-peluang yang akan dapat menghasilkan buah kerja yang memuaskan.

3) Ketepatan kerja

Mempunyai kinerja yang baik berarti pula telah mengusahakan suatu pekerjaan yang tepat baik hasil maupun kegunaannya. Tidak akan membuang-buang tenaganya hanya untuk pekerjaan yang tidak jelas tujuan serta kegunaannya. Mengusahakan agar apa yang telah ia kerjakan tersebut berdaya guna serta tepat sasaran.

4) Melakukan fungsinya dengan baik

Bekerja dengan baik juga mencerminkan bahwa telah dijalankan fungsinya dengan baik pula. Bahwa dipahami dan dijalankan tugas serta tanggung jawab sebaga pekerja yang telah digaji oleh perusahaan. Harus mampu menunjukkan hasil kerja dengan baik sesuai dengan harapan kapal dan perusahaan tentunya.

5) Melakukan pekerjaan dengan memuaskan

Seorang pekerja yang mempunyai kinerja dengan baik, tentunya akan senantiasa menunjukkan prestasi kerjanya dengan senang hati. Menunjukkan segala kelebihan dan kemampuan kerjanya demi menjalankan tugas serta tanggung jawabnya sesuai pekerjaan di kapal.

Pendidikan merupakan tugas untuk meningkatkan pengetahuan, pengertian atau sikap tenaga kerja, sehingga mereka dapat lebih baik menyesuaikan dengan lingkungan kerja mereka. Pendidikan dapat didefinisikan sebagai proses dimana seorang dimungkinkan untuk berurusan secara lebih berhasil dengan lingkungan tempat bekerja. Pendidikan ini termasuk memperoleh pengetahuan dan pengalaman serta perembangan pribadi masing-masing individu (Moreby,1998:1). Definisi ini merupakan definisi yang sangat luas dan mencakup keseluruhan serta menunjukkan bahwa pendidikan tidak boleh dibayangkan sebagai suatu yang berhenti saat seorang meninggalkan sekolah atau sekolah tinggi. Pendidikan adalah proses seumur hidup yang berkesinambungan. Sedangkan latihan adalah merupakan proses aplikasi, terutama terhadap peningkatan kecakapan, dan karena itulah diperlakukan untuk mempelajari bagaimana caranya melaksanakan dari tugas dan suatu pekerjaan itu.

Untuk mencapai hasil pekerjaan yang maksimal dibutuhkan penetapan pola kerja yang efektif. Pada umumnya, reaksi terhadap kebosanan kerja menimbulkan penghambat yang berarti bagi output produktifitas kerja. Karena manajemen menyadari bahwa masalahnya bersumber pada cara pengaturan pekerjaan itu sendiri, maka mereka menanggapinya dengan beberapa teknik, diantaranya efektif dan yang lainnya kurang efektif. Teknik ini antara lain pemerdayaan pekerjaan, suatu istilah umum bagi beberapa teknik yang dimaksudkan untuk lebih menyesuaikan tuntutan pekerjaan dengan kemampuan seseorang. Manajemen partisipatif, yang menggunakan berbagai cara untuk melibatkan pekerja dalam pengambilan keputusan yang mempengaruhi pekerjaan mereka.

f. Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Jam Kerja.

Jam kerja dan periode istirahat dari petugas penjaga diatur di bawah Konvensi Internasional tentang Standart Pelatihan, Sertifikat dan Pengawasan untuk Pelaut (STCW) dengan amandemen Manila 2010 (IMO,2011). Jam Kerja Pelaut dan *Manning of ships Conventiom (C180)* juga menyediakan pengaturan jam kerja sesuai dengan STCW. Jam kerja pelaut juga diatur di bawah arahan Uni Eropa dan peraturan Nasional negara-negara. Pada tabel 1 merangkum informasi yang terkait dengan jam kerja dan periode istirahat pelaut berdasarkan konvensi STCW dan C180, Arahan Uni

Eropa Nr.1990 /63 / EC (Uni Eropa, 1999) dan Peraturan Pelaut Turki yang berlaku (Jurnal Resmi, 2002).

Tabel 2.1. Pembagian jam kerja

Legislation	Daily resting periods and intervals		Weekly resting	Daily working	Weekly working
	Hours		Hours	Hours	Hours
STCW	Min. 10 hours	– Max. two periods, one of which shall be least 6 hours – Intervals between periods shall not exceed 14 hours	Min. 77 hours		
C180	Min. 10 hours	– Max. two periods, one of which shall be least 6 hours – Intervals between periods shall not exceed 14 hours	Min. 77 hours	Max. 14 hours	Max. 72 hours
1999/63/EC	Min. 10 Hours	– Max. two periods, one of which shall be least 6 hours – Intervals between periods shall not exceed 14 hours	Min. 77 hours		
2003/88/EC	Weekly working hours shall be max. 48 hours and comply with STCW and C180.				
Seamen Regulations	Min. 10 hours	– Max. two periods, one of which shall be least 6 hours – Intervals between periods shall not exceed 14 hours	Min. 70 hours (Including Emergency situations)		

Ada juga sistem jam khusus yang digunakan oleh pengiriman komersial berbeda-beda sesuai dengan total jam kerja harian dan panjang harian serta pembagian tugas. 4 jam ditempat kerja, sistem pantauan 4 jam (4/4) dan 6 jam ditempat kerja, 6 jam nonaktif (6/6)

sistem jam membutuhkan 12 jam kerja harian, sementara yang umum 4 jam pada, 8 jam off(4/8) hanya membutuhkan delapan jam kerja harian total dan waktu yang lebih lama untuk pemulihan. Ada beberapa bukti bahwa sistem arloji 6/6 dikaitkan dengan jumlah kecelakaan maritim yang lebih tinggi daripada sistem jam 4/8 (Harma, 2008).

Pola Gerakan Nasional membudayakan keselamatan dan kesehatan kerja, dijabarkan beberapa pengertian keselamatan dan kesehatan antara lain sebagai berikut (Menteri tenaga kerja RI No. Kep. 463/MEN/1993) :

- 1) Keselamatan dan kesehatan kerja adalah upaya perlindungan yang ditujukan agar tenaga kerja dan orang lainnya di tempat kerja atau perusahaan selalu dalam keadaan selamat dan sehat, serta agar setiap sumber produksi digunakan secara aman dan efisien.
- 2) Secara filosofis keselamatan dan kesehatan kerja dapat diartikan sebagai salah satu konsep berfikir dan upaya nyata untuk menjamin kelestarian tenaga kerja pada khususnya dan setiap insan pada umumnya beserta hasil karya dan budayanya dalam upaya mencapai masyarakat adil, makmur dan sejahtera.
- 3) Ditinjau dari segi keilmuan, keselamatan dan kesehatan kerja dapat diartikan sebagai ilmu pengetahuan dan penerapannya guna mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan atau

penyakit yang disebabkan oleh pekerjaan dan lingkungan kerja. Keselamatan dan kesehatan kerja merupakan gabungan spesialisasi keilmuan yang pelaksanaannya dilandasi oleh berbagai peraturan perundangan serta berbagai disiplin ilmu teknik dan medik.

Tujuan keselamatan dan kesehatan kerja adalah untuk mewujudkan masyarakat dan lingkungan yang aman, sehat dan sejahtera, sehingga akan tercapai :

- 1) Suasana lingkungan kerja yang aman, sehat dan nyaman.
- 2) Tenaga kerja yang sehat fisik, mental, sosial dan bebas kecelakaan.
- 3) Peningkatan produktivitas dan efisiensi perusahaan
- 4) Peningkatan kesejahteraan masyarakat tenaga kerja

2. Tinjauan Penelitian

- a. Selama sepuluh tahun terakhir, kantuk yang parah atau tertidur oleh pengawasan petugas telah menjadi faktor langsung dalam sejumlah kecelakaan maritim. Dalam hal ini peneliti menguji hubungan antara dua sistem jam dan dampak pada kelelahan di petugas. Dan menghasilkan bila pelaksanaan jam dinas jaga diperpanjang maka resiko kantuk apa tertidur lebih tinggi (Harma, 2008).
- b. Saat ini, waktu kerja pelaut meningkat seiring dengan meningkatnya kecepatan operasi kapal sejajar dengan perkembangan perdagangan di dunia. Peningkatan ini telah terjadi dengan waktu istirahat yang

tidak memadai, karena lingkungan kerja yang keras dan penuh tekanan menjadikan kesalahan manusia meningkat. Sehingga selama berjaga terjadi kesalahan oleh petugas di bawah kecepatan kerja yang intens, akibatnya untuk mematuhi jam kerja perlu meningkatkan jumlah petugas yang bertanggung jawab untuk operasi di laut (Yilmaz, 2013)

- c. Kurangnya adaptasi dari tidur atau terjaga siklus ke jam kerja, hanya sedikit perbedaan panjang tidur total antara penjaga jam dan pekerja harian. Bagaimanapun tidak mendapat jumlah tidur yang cukup, untuk solusinya dengan sistem stabil yang satu tidak terganggu tidur yang diperlukan untuk penyembuhan penuh (Rutenfrans, 1988)
- d. Semua jenis pekerjaan akan menghasilkan kelelahan kerja. Kelelahan kerja kan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja, salah satu penyebab kelelahan kerja adalah aktivitas fisik yang berat dan membutuhkan kekuatan fisik yang baik, semangat kerja dan kerja sama yang baik (Karlos, 2014)
- e. Kelelahan menurunkan kapasitas kerja dan ketahanan kerja yang ditandai oleh lelah, motivasi menurun, aktivitas menurun. Sehingga produktivitas kerja juga ikut menurun karena terjadi hubungan antara masa kerja, kelelahan kerja dengan produktivitas kerja (Elia, 2016)
- f. Hubungan pelaksanaan dinas jaga pelabuhan dengan penempatan muatan

Dalam pelaksanaan dinas jaga pelabuhan dapat memengaruhi beberapa kinerja dalam bongkar muat di kapal (Chauvin, 2013). Sehingga dapat dikatakan bahwa penempatan muatan dipengaruhi oleh pelaksanaan dinas jaga pelabuhan.

Menurut penelitian oleh Rutenfranz (1988) menyatakan bahwa waktu dinas jaga yang ditentukan oleh perusahaan atau oleh pemimpin kapal memengaruhi kinerja yang dilakukan oleh seorang muallim jaga saat bongkar muat. Berdasarkan beberapa hasil penelitian yang diungkapkan diatas, maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut:

H₁ : pelaksanaan dinas jaga pelabuhan berpengaruh terhadap penempatan muatan

g. Hubungan kebugaran jasmani dengan penempatan muatan

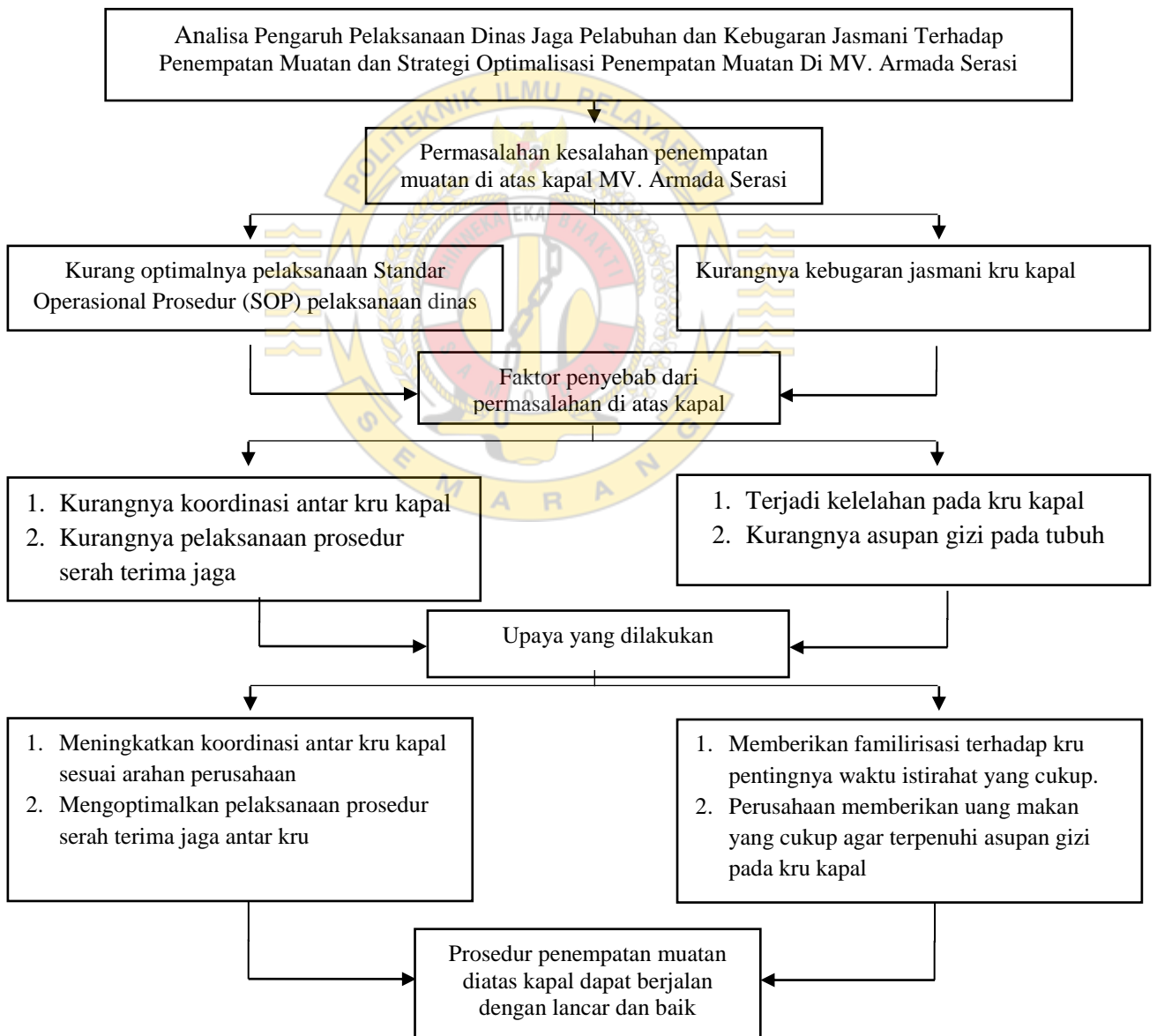
Menurut PIP Semarang (2002) menyatakan bahwa kebugaran jasmani memengaruhi hasil kerja dari seseorang perwira jaga. Sehingga dapat dikatakan bahwa penempatan muatan dipengaruhi oleh kebugaran jasmani.

Menurut Karlos (2004) menyatakan bahwa aktifitas fisik dengan kelelahan kerja bongkar muat terdapat hubungan sehingga memengaruhi penempatan muatan saat bongkar muat. Berdasarkan beberapa hasil penelitian yang diungkapkan diatas, maka dapat dirumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut:

H₂ : kebugaran jasmani berpengaruh terhadap penempatan muatan

B. Kerangka Pikir Penelitian

Peneliti mengambil variabel pelaksanaan dinas jaga pelabuhan dan kebugaran jasmani sebagai variabel independen dan variabel penempatan muatan sebagai variabel intervening. dengan alasan bahwa ketiga variabel tersebut relevan dijadikan penelitian ini. Berdasarkan uraian telaah pustaka dan studi dari hasil penelitian terdahulu, maka model kerangka pemikiran teoritis digambarkan sebagai berikut.



Gambar 2.1 Skema kerangka pikir

C. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pembahasan skripsi dengan judul yang dimaksud diatas, maka disusunlah pengertian dan istilah yang terdapat dalam pembahasan skripsi pada tiap bab, diantaranya sebagai berikut.

1. Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja..
2. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.
3. Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sandar di pelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya
4. Kebugaran jasmani adalah kesanggupan dan kemampuan untuk melakukan kerja atau aktivitas, mempertinggi daya kerja dengan tanpa mengalami kelelahan yang berarti atau berlebihan. Kebugaran jasmani adalah kondisi jasmani yang berkaitan dengan kemampuan dan kesanggupan dalam melaksanakan pekerjaan secara optimal dan efisien.
5. Stowage plan ialah merupakan sebuah gambar rencana penataan muatan yang dibuat sebelum pemuatan barang dimulai dan mencakup seluruh muatan yang ada di kapal.
6. ISO adalah kepanjangan dari *International Organization for Standardization*.
7. SOP adalah kepanjangan dari Standar Operasional Prosedur.

8. Muatan kapal adalah segala macam barang dan barang dagangan (*goods and merchandise*) yang diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dengan kapal, guna diserahkan kepada orang/barang dipelabuhan atau pelabuhan tujuan.
9. Peti kemas adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Organization for Standardization (ISO)* sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api dan kapal peti kemas laut.
10. *Bay plan* adalah suatu bagan kapal dimana muatan ditempatkan, dilengkapi data tujuan, jumlah, berat muatan serta pelabuhan muat dan tujuannya

