

**ANALISIS *FIX OVERTIME* GUNA MENINGKATKAN KINERJA
DINAS JAGA ABK KAPAL MT. FALCON 18 DI PT. ODYSSEY
SHIPPING LINES JAKARTA SELATAN**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar
profesional Sarjana Sains Terapan Pelayaran di bidang KALK**

Disusun Oleh :

IMADE ADI SARJANA PUTRA
NIT. 52155860 K

**PROGRAM STUDI KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS *FTX OVERTIME* GUNA MENINGKATKAN
KINERJA DINAS JAGA ABK KAPAL MT. FALCON 18 DI PT.
ODYSSEY SHIPPING LINES JAKARTA SELATAN**

DISUSUN OLEH:
IMADE ADI SARJANA PUTRA
NIT. 52155860 K

Telah disetujui dan diterima selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,

Pembimbing I
Materi

R.A. SUSILO HADI WIDOWO, S.IP., MM
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

TONY SANTIKO, S.ST., M.Si
Penata Tingkat I (III/b)
NIP. 19760107 200912 1 001

Mengetahui
Ketua Program Studi KALK

Dr. WINARNO, S.ST, M.H.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

**ANALISIS *FIX OVERTIME* GUNA MENINGKATKAN KINERJA DINAS
JAGA ABK KAPAL MT. FALCON 18 DI PT. ODYSSEY SHIPPING
LINES JAKARTA SELATAN**

Disusun oleh:

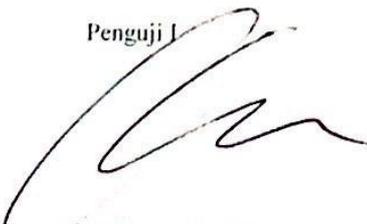
I MADE ADI SARJANA PUTRA
NIT. 52155860 K

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji

Serta dinyatakan lulus Dengan nilai.....

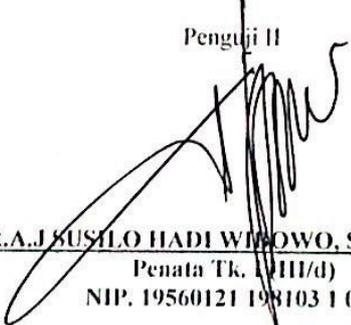
Pada tanggal.....,2019

Penguji I



Dr. WINARNO, S.ST, M.H
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760208 200212 1 003

Penguji II



R.A. JUSILO HADI WINOWO, S.IP., M.M
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19560121 198103 1 005

Penguji III



Capt. FAISAL SARANSI, M.T
Pembina (IV/a)
NIP. 19750329 199903 1 002

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : I MADE ADI SARJANA PUTRA

NIT : 52155860 K

Jurusan : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan berjudul "ANALISIS *FLX OVERTIME* GUNA MENINGKATKAN KINERJA DINAS JAGA ABK KAPAL MT. FALCON 18 DI PT. ODYSSEY SHIPPING LINES JAKARTA SELATAN" adalah benar hasil karya saya, bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab atas judul dan isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 2019

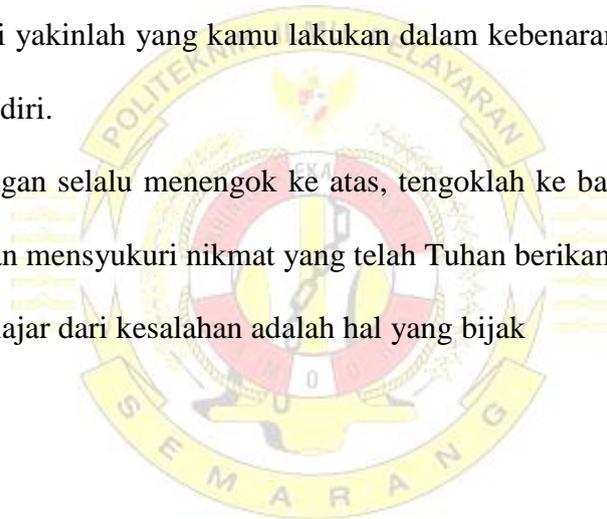
Yang menyatakan,



I MADE ADI SARJANA PUTRA
NIT. 52155860 K

MOTTO

1. ‘‘Kasih ibu sepanjang masa, kasih anak sepanjang galah’’ selalu ingatlah kepada orang tua yang telah memberikan kasih sayang yang tak terbatas.
2. Ketika kita terjatuh, bangkitlah! Ketika kita gagal, ulangi kembali! Tetapi ketika kita menyerah, selesailah! Maka jangan mudah menyerah, berusahalah sekuat tenaga demi cita-cita dan tujuanmu.
3. Tidak ada yang sempurna di bumi ini, biarkan orang lain berbicara, tapi yakinlah yang kamu lakukan dalam kebenaran, dan jadilah dirimu sendiri.
4. Jangan selalu menengok ke atas, tengoklah ke bawah, dengan itu kita akan bersyukur nikmat yang telah Tuhan berikan.
5. Belajar dari kesalahan adalah hal yang bijak



HALAMAN PERSEMBAHAN

Segala puji syukur kepada Tuhan yang telah memberikan berkatNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Pada penulisan skripsi ini penulis banyak mendapat bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mempersembahkan skripsi ini kepada :

1. Bapak dan Ibu tercinta yang tak pernah berhenti berdoa untukku, “Terimakasih atas semua motivasi, cucuran keringat, tangis dan doa restu yang kalian berikan kepadaku”.
2. Seluruh staff pengajar, civitas akademika PIP Semarang, Instruktur dan Pembina Taruna PIP Semarang atas didikan, arahan dan bimbingannya.
3. Para dosen pembimbing, Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., MM dan bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si yang telah meluangkan waktu dan pikiran dalam penyusunan skripsi ini
4. Teman-teman angkatan LII yang senasib dan seperjuangan yang selalu bersama dalam suka maupun duka.
5. Teman-teman BALI JEGEG CASTA yang selalu memberi support.
6. Kekasih tercintaku “Ni Ketut Wahyuni” yang selalu menjadi penyemangat di setiap hari-hariku.
7. Semua pihak yang telah membantu dalam menyusun skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kepada ALLAH SWT karena dengan rahmat serta hidayah-Nya penulis telah mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Analisis Fix Overtime Guna Meningkatkan Kinerja Dinas Jaga ABK Kapal MT. Falcon 18 PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan ”**.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran dalam bidang KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan. Dalam penyusunan skripsi ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermamfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Dr. Winarno, S.ST, M.H selaku ketua prodi KALK
3. Bapak R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., MM selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Bapak Tony Santiko, S.ST., M.Si selaku dosen pembimbing metode penulisan skripsi.
5. Semua Dosen di PIP Semarang yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermamfaat dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.

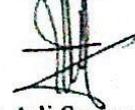
6. Ayah dan Ibu tercinta yang selalu memberikan dukungan, motivasi dan doa.
7. Rekan-rekan taruna PIP Semarang Angkatan 52 yang telah berjuang bersama-sama.
8. Semua pihak yang telah membantu penulisan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis tidak dapat membalas budi baik mereka semua dan tidak ada yang dapat penulis persembahkan selain do'a dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya, semoga amal dan kebbaikannya dibalas oleh Tuhan Yang Maha Esa. Penulisan skripsi ini dibuat berdasarkan pengalaman nyata penulis sewaktu melaksanakan praktek darat di PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan. Pengetahuan lain yang penulis dapatkan adalah dengan mendatangi perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Harapan penulis semoga skripsi ini dapat diterima dengan baik oleh pembaca serta mudah-mudahan dapat mempunyai nilai manfaat yang berarti bagi semuanya.

Semarang, 2019

Penulis



I Made Adi Sarjana Putra
NIT. 52155860 K

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
ABSTRAK.....	xiii
<i>ABSTRACT</i>	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian.....	5
E. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	8

B. Kerangka Pikir Penelitian24

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian 29

B. Jenis Penelitian..... 30

C. Jenis dan Sumber Data 31

D. Metode Pengumpulan Data..... 33

E. Teknik Analisis Data..... 37

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Objek Penelitian... 39

B. Analisa Masalah 43

C. Pembahasan Masalah 49

BAB V PENUTUP

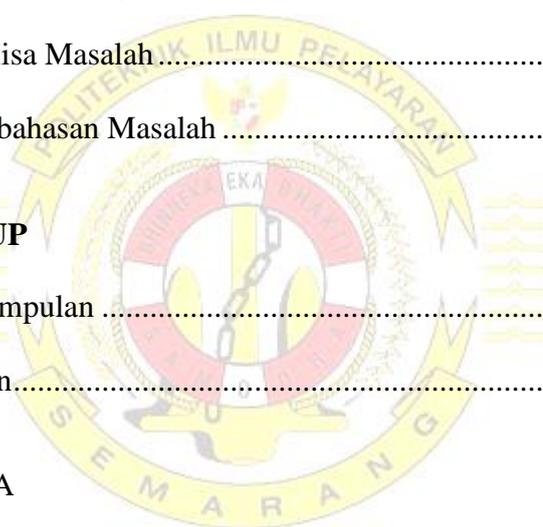
A. Kesimpulan 67

B. Saran..... 68

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



ABSTRAK

I Made Adi Sarjana Putra, 2019, NIT: 52155860 K, “Analisis *Fix Overtime* Guna Meningkatkan Kinerja Dinas Jaga ABK Kapal MT. Falcon 18 di PT. Odyssey Shipping Lines”, Skripsi Ketatalaksanaan Angkatan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma Program IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M, Pembimbing II: Tony Santiko, S.ST., M.Si

Fix overtime pada Kapal MT. Falcon 18 di PT. Odyssey Shipping Lines, dapat membantu ABK Kapal menyelesaikan pekerjaan secara tepat waktu dengan waktu yang terbatas, akan tetapi pelaksanaan *fix overtime* pada PT. Odyssey Shipping Lines belum berjalan dengan baik sehingga untuk meningkatkan kinerja ABK Kapal perlu dilakukan perbaikan. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui penyebab dari munculnya *fix overtime* guna meningkatkan kinerja Dinas Jaga, dampak dari *fix overtime* guna meningkatkan kinerja Dinas Jaga dan kebijakan apa yang diberikan kepada ABK Kapal guna meningkatkan kinerja Dinas Jaga pada PT. Odyssey Shipping Lines.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan akan mengungkap fakta, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berjalan mengenai *fix overtime* yang dialami oleh Anak Buah Kapal di MT. Falcon 18. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara, observasi, studi pustaka dan dokumentasi berupa foto-foto pelaksanaan *fix overtime* pada ABK Kapal MT. Falcon 18 di PT. Odyssey Shipping Lines.

Hasil Penelitian menunjukkan penyebab dari adanya penyebab *fix overtime* diantaranya, peran muka belakang ketika sandar atau lepas sandar, adanya lego jangkar, bongkar muat muatan, drill, bunkering, dan pemeliharaan mesin kapal. Dampak dari adanya *fix overtime* adalah banyak yang tidak betah sehingga banyak *crew* kapal yang ingin turun sebelum kontraknya habis, dan kebijakan dari *fix overtime* ada masalah-masalah atau kendala yang perlu adanya waktu dan proses agar terciptanya upaya-upaya atau langkah-langkah yang dilakukan dapat terwujud usaha yang dapat dilakukan diantaranya, meningkatkan gaji, pemberian insentif dan kompensasi dan *vessel allowance* kepada *crew* Kapal MT. Falcon 18 di PT. Odyssey Shipping Lines.

Kata kunci: Analisis, *Fix Overtime*, Dinas Jaga, Kinerja Anak Buah Kapal

ABSTRACT

I Made Adi Sarjana Putra, 2019, NIT: 52155860 K, "Analysis Fix Overtime to improve the performance crew watch-keeping vessel MT. Falcon 18 in PT. Odyssey Shipping Lines "Thesis of Port and Shipping Department, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor: R.A.J Susilo Hadi Wibowo, S.IP., M.M, 2nd Advisor: Tony Santiko, S.ST., M.Si

Fix overtime on MT. Falcon 18 at PT. Odyssey Shipping Lines, can help ship crews finish work in a timely manner with limited time, but fix overtime at PT. The Odyssey Shipping Lines have not run well so that to improve the performance of vessel crew need. The purpose of this study is to find out the cause of the emergence of overtime fixes to improve the performance of the Department of watch-keeping, the impact of overtime fixes to improve the performance of the Department of Guard and what policies are given to ship crews to improve the performance of the Department of watch-keeping at PT. Odyssey Shipping Lines.

This study uses a qualitative descriptive method by revealing facts, phenomena, variables and circumstances that occur when the study goes on fixing the overtime experienced by the vessel subordinates in MT. Falcon 18. Data collection is done by interview, observation, library study and documentation in the form of photographs of fixing overtime at the vessel Crew of PT. Odyssey Shipping Lines.

The results of the study show the causes of the overtime fix, including the role of the back face when leaning or off, the presence of anchors, loading and unloading, drill, bunkering, and maintenance of the ship's engine. The impact of fixing overtime is that many are not at home, so many crew members who want to go down before the contract expires, and policies from fix overtime have problems or constraints that need time and process to create efforts or steps taken can business can be realized including increasing salaries, providing incentives and compensation and allowance vessels to the crew of the MT. Falcon 18 at PT. Odyssey Shipping Lines.

Keywords: Analysis, Fix Overtime, Watch-Keeping, Crew Performance

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 <i>Research</i> GAP	27
Tabel 4.1. Sistem penggajian di PT. Odyssey Shipping Lines	60
Tabel 4.2 Promosi Jabatan PT. Odyssey Shipping Lines.....	62



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka pikir penelitian	24
Gambar 4.1 Struktur Organisasi PT. ODYSSEY SHIPPING LINES	41
Gambar 4. 2 Latihan pemadaman kebakaran	53
Gambar 4. 3: Latihan penggunaan sekoci	55



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 01 Hasil Wawancara
- Lampiran 02 Mutasi On
- Lampiran 03 Mutasi Off
- Lampiran 04 Perjanjian Kerja Laut(PKL)
- Lampiran 05 Gambar Drill



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang masalah

Hesti. M (2017) menjelaskan bahwa keberhasilan sebuah perusahaan sangat bergantung kepada baik buruknya kinerja karyawan. Yang baik dari karyawan akan berdampak langsung pada kemajuan atau kemunduran yang diperoleh perusahaan tersebut. Pemberian kompensasi langsung maupun tidak langsung dapat meningkatkan prestasi kerja dan memotivasi karyawan guna meningkatkan kinerja dan prestasi kerja bawahan di perusahaan. Dalam pengamatan peneliti di temukan menurunnya kinerja anak buah kapal yang dimana perannya sangatlah penting dalam menunjang kegiatan operasional diatas kapal. Menurunnya kinerja anak buah kapal dapat di sebabkan oleh kegiatan dinas jaga di atas kapal.

Dinas jaga adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 (dua puluh empat) jam diatas kapal, yang dilakukan dengan tujuan mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat. Tugas jaga laut dilaksanakan di anjungan kapal, regu jaga terdiri dari perwira tugas jaga, juru mudi jaga. Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan organisasi diatas kapal, semua awak kapal wajib melaksanakan aturan tersebut. Dalam pengamatan peneliti kegiatan dinas jaga kurang efektif dengan tidak dilaksanakan aturan yang telah di sepakati. Misalnya dalam proses sandar kapal dimana yang bertugas adalah bosun ketika bosun berjaga pada jam 16.00-20.00 dan kegiatan sandar di

lakukan pada jam 22.00 seharusnya bosun tidak ikut dalam kegiatan ini, namun tugasnya mengharuskannya untuk ikut andil dalam kegiatan sandar ini demi kelancaran operasional kapal. Jika di darat kegiatan melebihi batas waktu kerja dapat dikatakan sebagai *overtime*.

Kepemimpinan di atas kapal oleh perwira dapat menentukan baik buruknya kinerja anak buahnya, dalam pengamatan peneliti juga di temukan manajemen kepemimpinan di atas kapal kurang baik karena tugas yang sudah di atur oleh perwira tersebut tidak semata mengacu dengan tugasnya masing-masing. Misalnya seperti kapal akan melakukan kegiatan penyandaran kapal ke dermaga dimana tugas masing-masing *crew* sudah di atur dan kebijakan dari kapten kapal adalah tetap memperkejakan *crew* yang tidak seharusnya bekerja. Namun kegiatan penyandaran kapal ini juga membutuhkan banyak *crew* bekerja sama dalam melakukan penyandaran ini demi kelancaran kegiatan tersebut. Tumpang tindihnya kepemimpinan di atas kapal serta tugas kerja masing-masing *crew* haruslah menemukan sebuah solusi dari kebijakan dari perusahaan tersebut seperti memberikan tunjangan atau isentif kepada anak buah kapal.

Selain kinerja yang menurun di temukan juga sistem pendapatan atau gaji/upah yang tidak sesuai dengan resiko dan waktu bekerja di atas kapal. Dalam hal ini tentunya dalam objek peneleti yaitu tidak sesuainya pada anak buah kapal yang aturan bekerjanya sudah diatur atau tugas di atas kapal sudah di atur oleh perwira di atas kapal. Perbedaan gaji bekerja di atas kapal dengan

di darat tidak terpaut jauh dan resiko bekerja di atas kapal lebih membahayakan jika terjadi kesalahan pada saat bekerja.

Tidak adanya pekerjaan yang dapat dijadikan sebagai pemasukan tambahan serta waktu atau porsi kerja di luar batas jam kerja membuat para *crew* kapal tentunya anak buah kapal tidak ingin bertahan lama untuk bekerja dan memilih memutuskan kontrak kerja sebelum masa kontraknya habis.

Dimana melalui pengamatan peneliti dapat menemukan data dimana tempat peneliti melaksanakan praktek darat terdapat *crew* yang memutuskan kontrak kerja yang telah di sepakati oleh kedua belah pihak bersangkutan. Dimana perusahaan tempat praktek darat peneliti mempunyai aturan masa kontrak kerja untuk posisi perwira kapal baik kapten, mualim dan masinis adalah 6 bulan masa kerja dan untuk posisi rating adalah 3 bulan masa kerja. Terlepas dari masa kontrak kerja perusahaan melakukan penilaian terhadap kinerja *crew* kapal yang dinilai mempunyai kondite baik akan menjadi pilihan utama oleh pihak perusahaan untuk di jadikan sebagai *crew* tetap dalam melaksanakan perputaran *crew* kapal dalam masa yang sudah ditentukan, begitu juga sebaliknya untuk posisi rating di kapal.

Realitas yang terjadi di lapangan peneliti menemukan tidak secara kebetulan namun ditemukan beberapa *crew* kapal yang berposisi sebagai rating atau anak buah kapal yang memutuskan kontrak kerja sebelum masa kontraknya habis di antaranya atas nama bapak Putra Syamsuddin yang berposisi sebagai bosun dan memiliki kontrak 3 bulan masa kerja memilih memutuskan kontrak kerja nya dalam waktu 2 bulan masa kontrak kerjanya.

Realitas yang terjadi di lapangan selain di atas yang peneliti temukan *crew* yang memutuskan kontrak kerjanya sebelum habis adalah bapak ecep supardi yang berposisi di kapal sebagai koki dengan masa kontrak 3 bulan masa kerja dan memilih berhenti bekerja dalam waktu 2 bulan masa kerja.

Dari uraian diatas, penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dengan mengambil judul penelitian : “**ANALISIS *FIX OVERTIME* GUNA MENINGKATKAN KINERJA DINAS JAGA ABK KAPAL MT. FALCON 18 DI PT. ODYSSEY SHIPPING LINES**”. Hal ini bertujuan untuk mencari pemecahan masalah dengan mencari cara penanggulangan yang tepat dalam mengatasi permasalahan terhadap terjadinya penurunan kinerja pada saat tambahan dinas jaga.

B. Perumusan masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut.

1. Apakah faktor dominan penyebab munculnya *fix overtime* pada kapal MT. Falcon 18 di PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan?
2. Apa dampak dari *fix overtime* pada kapal MT. Falcon 18 di PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan?
3. Bagaimana kebijakan PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan mengelola *fix overtime* pada MT. Falcon 18?

C. Tujuan penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan yang ingin dicapai, sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor dominan penyebab munculnya *fix overtime* pada kapal MT. Falcon 18 PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis dampak dari *fix overtime* pada kapal MT. Falcon 18 PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis kebijakan PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan dalam mengelola *fix overtime* pada MT. Falcon 18.

D. Manfaat penelitian

Adapun manfaat dari penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut.

1. Secara Teoritis

a. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan dan pengetahuan penulis tentang pentingnya tanggung jawab dinas jaga pada saat berlayar, bongkar ataupun muat barang.

b. Bagi Lembaga Pendidikan (PIP Semarang)

Skripsi ini diharapkan dapat menambah perbendaharaan perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sehingga dapat menjadi sumber bacaan bagi semua pihak yang membutuhkan dan memberikan wawasan tentang pentingnya tanggung jawab dinas jaga pada saat

berlayar, bongkar ataupun muat barang, terutama adik kelas dari jurusan KALK.

2. Secara Praktis

Dengan melaksanakan dinas jaga yang benar sesuai dengan ketentuan yang berlaku, pembaca mendapatkan gambaran bagaimana yang berlaku, pembaca mendapatkan gambaran bagaimana melaksanakan dinas jaga yang sesuai sehingga dapat diterapkan nantinya apabila mendapatkan dinas jaga di kapal.

E. Sistematika penulisan

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan pembahasan atas, penulis sajikan dalam sistematika yang akan diuraikan tiap bab dan masing-masing bab mempunyai sub bab yang mempunyai kaitan satu sama lain, sehingga materi didalamnya dapat dipahami dengan baik, dengan sistematika sebagai berikut :

Bab I PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menerangkan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II LANDASAN TEORI

Dalam landasan teori berisi tentang tinjauan pustaka yang akan membahas mengenai beberapa teori yang terkait dalam penelitian,

kerangka pemikiran yang memaparkan tentang alur atau proses pemikiran untuk proses memecahkan masalah penelitian.

Bab III METODE PENELITIAN

Dalam metodologi penelitian ini berisi tentang metode yang digunakan, tempat dan waktu penelitian, jenis dan sumber data dalam penelitian, metode pengumpulan data, teknik keabsahan data, teknik analisis data. Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan penelitian.

Bab IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menjelaskan tentang data yang diperoleh penulis selama melakukan penelitian dilanjutkan analisis data dan alternatif pemecahan masalah.

Bab V PENUTUP

Pada bab ini dikemukakan kesimpulan hasil penelitian dan saran-saran pemecahan masalah, dilanjutkan pada bagian akhir yang berisi daftar pustaka dan lampiran yang mendukung penulisan skripsi ini.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

LAMPIRAN

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan pustaka

1. Pengertian Analisis

Menurut Spradley (Sugiyono, 2014:89) mengatakan bahwa 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.

2. Pengertian Waktu Kerja Lembur (*overtime*)

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 tahun 2013 tentang waktu kerja, pasal 77 ayat 2 menerangkan bahwa waktu kerja lembur atau *overtime* adalah waktu kerja yang melebihi 7 jam sehari untuk 6 hari kerja dan 40 jam dalam seminggu atau 8 jam sehari untuk 8 hari kerja dan 40 jam dalam seminggu atau waktu kerja pada hari istirahat mingguan dan atau pada hari libur resmi yang ditetapkan Pemerintah.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 tahun 2013 tentang waktu kerja, pasal 78 ayat 2 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur menyatakan secara tegas bahwa "Waktu Kerja Lembur hanya dapat dilakukan paling banyak 3 (tiga) jam dalam 1 (satu) hari dan 14 (empat belas) jam dalam 1 (satu) minggu".

a. Faktor-faktor yang mempengaruhi kerja lembur (*overtime*) yaitu:

1) Faktor internal

Berasal dari pekerjaan yang dilakukan oleh karyawan meliputi target perusahaan, penyelesaian pekerjaan, perbaikan hasil kerja.

2) Faktor eksternal

Berasal dari karyawan meliputi penghasilan tambahan, pengalaman kerja.

b. Kewajiban Perusahaan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 tahun 2013 tentang waktu kerja, pasal 85 mengemukakan bahwa perusahaan yang mempekerjakan pekerja/buruh selama waktu kerja lembur berkewajiban diantaranya:

1) Membayar upah kerja lembur,

2) Memberi kesempatan untuk istirahat secukupnya.

3) Memberikan makanan dan minuman sekurang-kurangnya 1.400 kalori apabila kerja lembur dilakukan selama 3 (tiga) jam atau lebih. (Pemberian makan dan minum sebagaimana dimaksud tidak boleh diganti dengan uang).

c. *Fix Overtime* merupakan ketentuan dari perusahaan yang dimana anak buah kapal yang melaksanakan waktu lembur tidak mendapatkan uang tambahan atau uang lembur.

Kegiatan yang termasuk dalam *Fix Overtime* yaitu:

1) Peran muka belakang ketika sandar atau lepas sandar

Peran muka belakang yang berada di anjungan dan diburitan yang selalu mengawasi jalannya proses sandar atau lepas sandar kapal. Dan selalu siap untuk menerima atau melempar tali tros yang akan diikatkan pada kapal.

2) Adanya lego jangkar

Lego jangkar merupakan kegiatan untuk membatasi pergerakan dari kapal itu sendiri, seperti kapal akan masuk pelabuhan dan harus menunggu giliran untuk masuk pelabuhan tersebut.

3) Adanya bongkar muat muatan

Bongkar muat muatan merupakan satu kegiatan yang dilakukan dalam proses pengiriman barang yang dilakukan di dermaga.

4) Adanya *Drill*

Dalam menjaga keamanan dan keselamatan diatas kapal, program keterampilan atau simulasi dalam menggunakan peralatan keselamatan, kebakaran, atau pencegahan pencemaran lingkungan untuk mengatasi keadaan darurat. Kegiatan drill dilakukan secara terus-menerus dan berulang-ulang untuk meningkatkan keterampilan.

5) Adanya *Bungkering* (pengisian bahan bakar)

Proses pengisian bahan bakar pada kapal melalui proses yang biasanya dilakukan secara *ship to ship*. *Ship to ship* adalah kegiatan 2 (dua) kapal yang sedang melakukan pengisian bahan bakar dari kapal *bunker* menuju kapal pengguna..

6) Pemeliharaan mesin kapal

Pemeliharaan mesin kapal adalah suatu kegiatan rutin yang dilakukan anak buah kapal untuk menjaga performa kapal tersebut.

3. Pengertian Kinerja

Menurut Siswanto (2015:12) mengungkapkan bahwa kinerja ialah prestasi yang dicapai oleh seseorang dalam melaksanakan tugas dan pekerjaan yang diberikan kepadanya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja adalah sebagai berikut:

1) Efektivitas dan efisiensi

Ravianto, (2014:11) efektivitas ialah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan, sejauh mana orang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan. Artinya apabila suatu pekerjaan dapat diselesaikan sesuai dengan perencanaan, baik dalam waktu, biaya, maupun mutu maka dapat dikatakan efektif dan efisien.

2) Wewenang

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016), wewenang adalah hak dan kekuasaan yang dimiliki untuk membuat keputusan, memerintah, dan melimpahkan tanggung jawab kepada orang lain.

3) Disiplin

Menurut Edy Sutrisno (2016:89), disiplin adalah perilaku seseorang yang sesuai dengan peraturan, prosedur kerja yang ada atau disiplin adalah sikap, tingkah laku, dan perbuatan yang sesuai dengan peraturan dari organisasi baik tertulis maupun tidak tertulis.

4) Inisiatif

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016), inisiatif adalah usaha yang mula-mula atau sebuah prakarsa. Faktor dari inisiatif adalah prestasi, pengakuan atau penghargaan, tugas yang menarik, tanggung jawab, kesempatan untuk berkembang.

4. Pengertian Anak Buah Kapal

Dalam Undang-undang tentang Pelayaran No. 17/2008, Anak buah kapal adalah awak kapal selain Nakhoda. Awak kapal adalah orang yang bekerja atau di pekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku siji, termasuk Nakhoda.

a. Syarat Menjadi Anak Buah Kapal:

- 1) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- 2) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan rumah sakit yang di tunjuk pemerintah

- 3) Memiliki sertifikat keahlian pelaut atau sertifikat Kepelautan Pelaut
 - 4) Buku pelaut disahkan oleh KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan)
- b. Hak Sebagai Anak Buah Kapal:
- 1) Hak atas upah
 - 2) Hak atas permakanaan dan tempat tinggal di kapal
 - 3) Hak atas cuti
 - 4) Hak atas parawatan kalau sakit di kapal
 - 5) Hak atas angkutan bebas
 - 6) Hak atas ganti rugi bilamana kapalnya musnah/tenggelam
- c. Kewajiban Sebagai Anak Buah Kapal:
- 1) Mentaati perintah perusahaan
 - 2) Bekerja sesuai dengan jangka waktu perjanjian
 - 3) Melaksanakan tugas sesuai jam kerja yang telah di tetapkan
 - 4) Bekerja sekuat tenaga dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang di perintahkan oleh Nakhoda
- d. Pekerjaan Anak kapal di jelaskan di dalam:
- 1) Perjanjian kerja laut
 - 2) Sijil awak kapal
 - 3) Peraturan dinas di kapal yang di buat oleh Nakhoda
 - 4) Taat kepada atasan dalam menjalankan perintah–perintah Nakhoda

- 5) Tidak boleh membawa atau memiliki minuman keras, tidak membawa barang-barang terlarang, senjata dan sebagainya di kapal tanpa seizin Nakhoda
 - 6) Keluar dari kapal dengan izin Nakhoda dan pulang kembali tidak terlambat
 - 7) Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal dengan muatan dengan menerima upah tambahan
 - 8) Menyediakan diri untuk Nakhoda selama 3 hari setelah selesai kontraknya untuk kepentingan membuat kisah kapal
- e. Tugas-tugas Anak Buah Kapal:
- 1) Lima belas menit sebelum pergantian jaga juru mudi lama yang bertugas segera memberitahu perwira dan juru mudi jaga baru
 - 2) Apabila kapal sudah berada di laut lepas segera bendera Republik Indonesia diturunkan atau kapal sudah berada di luar jangkauan, begitu juga dengan bendera negara atau bendera lainnya, agar tetap bendera itu tidak cepat rusak.
 - 3) Pada jam 18.00 lampu jalan sudah harus dinyalakan
 - 4) Dalam situasi apapun juru mudi jaga pagi jam 08.00 sampai dengan 12.00 sudah harus bangun lebih awal untuk membersihkan anjungan meja dan kacanya dilap, kamar perwira dan kamar *crew* di sapu kemudian dipel.

- 5) Jurumudi jaga siang hari jam 12.00 s/d 16.00 setelah melakukan tugas jaga harus segera membersihkan seluruh ruangan sesuai poin nomer 4.
- 6) Apabila dalam pelayaran di laut atau di sungai yang bertugas mendapat berita penting baik itu dari kantor, kapal-kapal dan keadaan lain yang di anggap penting segera di beritahukan ke nakhoda/perwira jaga baru
- 7) Yang bertugas jaga baik itu perwira atau jurumudi dan siapapun bila yang berada di anjungan harus menjaga kebersihan di dalam dan luar anjungan
- 8) Di larang membuang debu atau puntung rokok di dalam anjungan dan di luar anjungan (menghamburkan debu-debu rokok di meja kemudi)
- 9) Dalam melaksanakan dinas jaga baik perwira atau juru mudi menjaga perlengkapan jaga agar tetap rapi pada tempatnya
- 10) Tidak di perkenankan menggunakan *handphone* selama melakukan tugas jaga terutama kapal melakukan pelayaran di alur/sungai
- 11) Saat melakukan tugas jaga harus berpakaian sopan atau siapapun yang naik ke atas anjungan
- 12) Bagi Jurumudi yang memegang kemudi agar supaya membalas aba-aba dari perwira atau pandu bila kapal berada di alur yang dilalui

13) Baiknya Jurumudi harus cepat menguasai alur sungai dan nama tempat yang di layari. Apabila kapal sudah tiba di tujuan dan sudah selesai sandar atau anchor juru mudi yang masih bertugas langsung membereskan seluruh peralatan di anjungan, serta memantau keadaan sekeliling kapal dan melihat atau mencatat orang-orang yang naik keatas kapal.

5. Pengertian Dinas Jaga

Menurut IKAB (2019). Dinas jaga adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 (dua puluh empat) jam diatas kapal, yang dilakukan dengan tujuan mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat. Hal ini dilakukan dengan melaksanakan prosedur pelayaran supaya dapat berjalan dengan kewaspadaan sesuai dengan kaidah keselamatan pelayaran, yang didalamnya memuat antara lain kegiatan pengamatan kondisi keliling kapal, mengatur kecepatan aman kapal, bahaya tubrukan kapal, tindakan untuk menghindari tubrukan pada kapal, alur-alur pelayaran sempit, dan tata pemisahan lalu lintas sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL).

a. Pembagian dinas jaga

Dalam satu hari, jaga laut dibagi 3 (tiga) regu dengan masing - masing regu bertugas 4 (empat) jam siang dan 4 (empat) jam malam, sehingga tiap regu bertugas 8 (delapan) jam perhari. Bagian anjungan dan bagian mesin sama sama menggunakan pembagian tersebut di atas, tetapi bagian radio biasa menggunakan sistem 2 (dua) regu saja (

petugas radio terbatas). Petugas jaga adalah perwira-perwira anjungan (mualim) dan ahli mesin kapal (masinis) serta anak buah kapal (ABK) yang ditunjuk.

1) Pembagian Tugas di Anjungan

- a) Bernavigasi sesuai peraturan pencegahan tubrukan dilaut(P2TL), peraturan-peraturan pedalaman dan peraturan-peraturan setempat, guna menjamin keselamatan.
- b) Berolah gerak terhadap kapal lain sesuai instruksi dan perintah Nakhoda.
- c) Adakan pengamatan keliling dengan seksama, laporkan kepada nakhoda bila terjadi kelainan-kelainan dan laksanakan perintahnya.
- d) Dalam keadaan darurat bilamana perlu ambil tindakan terlebih dulu dan segera laporkan kepada nakhoda
- e) Usahakan kapal selalu pada haluan yang telah ditentukan dan ambil posisi secara teratur
- f) Peralatan-peralatan nautika dijaga agar selalu dalam keadaan baik dan diperiksa kesalahannya (*error*) setiap saat. Bila dapat dikerjakan, buatlah koreksi-koreksi dari pedoman magnet (*magnetic compass*).
- g) Pelajari ramalan cuaca dan laporkan bilamana perlu.
- h) Mengirim dan menerima isyarat.
- i) Menghitung dan mengukur kedalaman laut.

- j) Bertanggung jawab atas keselamatan dilaut.
 - k) Catat dalam buku harian kapal (*Deck Log Book*), segala kejadian selama penjagaan.
 - l) Waktu timbang terima jaga, dilaksanakan sebagaimana mestinya.
- 2). Pembagian tugas di ruang mesin
- a) Mengatur kecepatan kapal dan melakukan pekerjaan kamar mesin sesuai yang diperintahkan.
 - b) Menjaga kelancaran bekerja mesin-mesin dan kemudi.
 - c) Mengukur bahan bakar dan air ketel serta menghitung pemakaiannya.
 - d) Menghitung putaran/kecepatan mesin induk (main engine) dan kontrol suhu dari mesin pendingin.
 - e) Mencegah terjadinya kebakaran di kamar mesin, ketel dan tangki bahan bakar, membuang air got bila perlu.
 - f) Bila ragu-ragu atau ada kelainan pada keadaan dan bekerjanya mesin-mesin, laporkan kepada Kepala Kamar Mesin (*Chief Engineer*).
- b. Berikut adalah laporan kegiatan–kegiatan yang dicantumkan dalam laporan tugas jaga, sebagai berikut :
- 1) Sering mengontrol semua pesawat yang bekerja mengenai suhu normal, kelainan-kelainan suara dan lain-lain.

- 2) Melumasi pada bagian-bagian pesawat yang sedang bekerja saling bergesekan atau memang bagian-bagian yang perlu dilumasi.
- 3) Mengatur suhu bahan bakar yang akan masuk ke motor induk.
- 4) Transfer bahan bakar dari tangki double bottom ke tangki harian. Memperhatikan air ketel bantu dan menjaga tekanan uap jangan sampai kurang dan jangan sampai melebihi batas kerja (7 kg/cm²).
- 5) Tekanan botol angin selalu diusahakan dalam keadaan penuh dan apabila sudah kurang sesekali perlu diisi hingga tekanan 25 (dua puluh lima) kg/cm².
- 6) Setelah penjagaan mendapat 3 (tiga) jam, maka dimulai menjurnal tekanan dan temperatur dari motor induk maupun generator ke dalam *log book*.
- 7) Apabila penjagaan kurang dari ¼ jam, dari 4 (empat) jam penjagaan, maka kita mengambil counter dari mesin untuk menghitung RPM (*Revolution Per Minute*) rata-rata. Selesai mendapatkan rpm, segera lapor ke anjungan disertai melaporkan suhu air laut.
- 8) Pada jam tepat penjagaan selesai maka saat itu kita ambil *counter* mesin dan *flow* meter bahan bakar untuk mengkalkulasi pemakaian bahan bakar selama satu kali penjagaan dan ditulis dalam jurnal tersebut. Dan apabila semua sudah beres, maka

mengadakan serah terima dengan masinis selanjutnya. Dengan ini tugas jaga telah selesai dengan baik.

- c. Pencatatan keadaan permesinan tersebut dilakukan menjelang akhir tugas jaga masing-masing, termasuk aktivitas yang dilakukan selama tugas jaga seperti:
 - 1) Perbaiki mesin.
 - 2) Penambahan bahan bakar.
 - 3) Memantau minyak lumas.
 - 4) Mencatat kelainan dan peringatan bahaya.
- d. Prosedur serah terima tugas jaga
 - 1) Sebelum serah terima jaga ,jaga lama harus melaporkan tugasnya kepada pengganti jaga dan meyakini laporan tersebut telah dimengerti dan melaksanakan tugas jaganya.
 - 2) Jurnal jaga telah diisi lengkap dan ditanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban tugas jaga
 - 3) Regu pengganti jaga harus telah berada ditempat tugasnya (dikamar mesin) sedikitnya 15 menit sebelum serah terima jaga.
 - 4) Melakukan pengamatan bersama kedua regu jaga.
 - 5) Jika terdapat perbedaan yang mencolok dari parameter sesungguhnya dengan yang dilaporkan di jurnal jaga,maka dilaporkan kepada KKM.

- 6) Jika pengganti jaga telah mengerti dan menerima tugas jaga yang akan dilanjutkan maka barulah regu jaga dapat meninggalkan kamar mesin.
- e. Faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam mengambil alih tugas dinas jaga, sebagai berikut :

Sebelum serah terima tugas jaga, agar regu jaga lama harus melepaskan tugasnya kepada pengganti jaga dan meyakini laporan tersebut telah mengerti dan mampu melaksanakan tugas jaganya. Untuk itu laporan tugas jaga (Jurnal jaga) telah diisi lengkap dan ditanda tangani sebagai penanggung jawab tugas jaga.

- 1) Yang harus dilaporkan dalam jurnal jaga pada serah terima tugas jaga yaitu :
 - a) Permesinan yang sedang beroperasi
 - b) Permesinan /peralatan yang sedang diperbaiki
 - c) Perubahan jenis pengoperasian (otomatis menjadi manual /sebaliknya)
 - d) Kelainan yang teramati
 - e) Jumlah bahan bakar dan minyak lumas yang terpakai dan sisanya
 - f) Kondisi buangan air got, limbah lain yang harus ditinggalkan
 - g) Pemindahan bahan bakar, air tawar, air ballast dll.
 - h) Perintah anjungan yang akan dilakukan pada jam jaga berikutnya

- 2) Faktor –faktor sebelum mengambil alih tugas jaga mesin, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang diganti, tentang :
- a) Perwira-perwira harian, setiap perwira khusus yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, fungsi pemeliharaan, perbaikan mesin kapal atau peralatan kendali.
 - b) Sifat semua pekerjaan yang sedang dilakukan pada mesin dan sistem yang ada diatas kapal, personil yang terlibat dan kemungkinan-kemungkinan bahaya yang terkait.
 - c) Jika mungkin ketinggian atau kondisi air atau residu- residu yang didalam got, tangki ballast, tangki endap, tangki kotoran, tangki cadangan, dan persyaratan khusus untuk penggunaan atau pembuangan isi tangki-tangki tersebut.
 - d) Setiap persyaratan yang berkaitan dengan sistem kebersihan.
 - e) Kondisi kesiapan alat pemadam kebakaran jinjing dan alat pemadam kebakaran permanen serta sistem pendeteksiian kebakaran.
 - f) Personil yang telah diberikan kewenangan untuk melakukan perbaikan diatas kapal dalam hal permesinan, lokasi kerjanya dan fungsi perbaikan serta dan orang-orang lain telah mendapat kewenangan, dan awak kapal yang diperlukan.
 - g) Setiap peraturan pelabuhan yang berkaitan dengan pembuangan kotoran oleh kapal, persyaratan tentang pemadam kebakaran dan kesiapan kapal, khususnya selama

cuaca buruk.

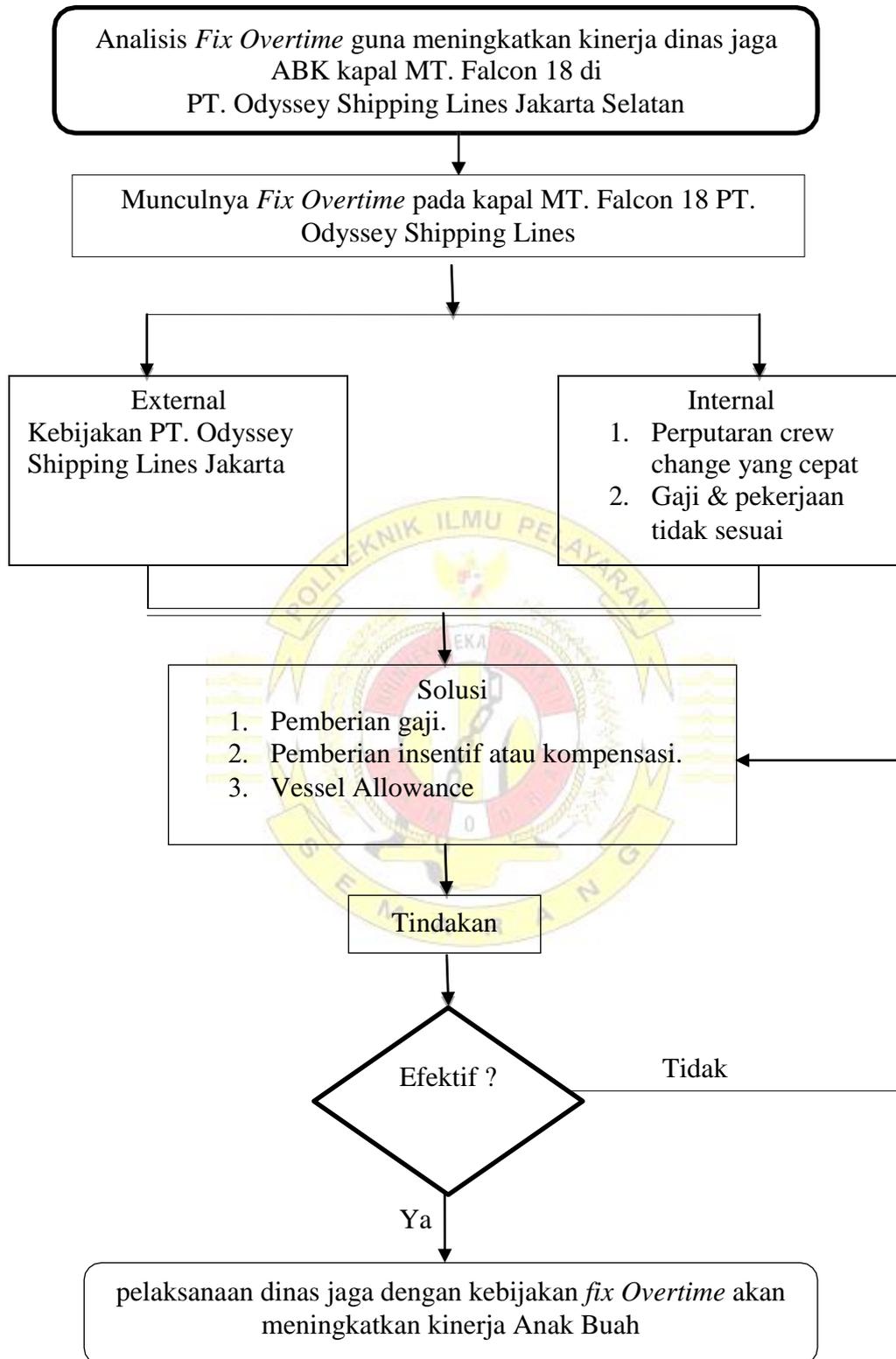
- h) Jalur komunikasi antara kapal dengan petugas pantai jika terjadi keadaan darurat atau jika memerlukan bantuan.
- i) Setiap situasi yang penting untuk keselamatan kapal, awak kapal muatan dan pencegahan pencemaran.

3) Serah terima dinas jaga Masinis

Regu pengganti jaga Masinis harus telah berada ditempat tugasnya (dikamar mesin) sedikitnya 15 menit sebelum serah terima jaga untuk melakukan pengamatan bersama regu jaga yang digantikan, agar bila terjadi hal-hal yang bersifat mendesak atau berbahaya pengganti jaga telah siap menggantikannya.

Dalam serah terima tugas jaga tersebut, parameter dan nilai yang diamati dan dilaporkan jurnal jaga, haruslah sama dengan laporan tugas jaga sebelumnya. Perubahan parameter dan nilai yang mencolok dari satu tugas jaga ke tugas jaga lain harus diwaspadai sebagai kelainan dan harus dilaporkan kepada penanggung jawab bagian mesin. Setelah pengganti jaga menganti dan menerima tugas jaga yang akan dilanjutkannya, barulah regu jaga lama dapat meninggalkan kamar mesin

B. Kerangka pikir penelitian



Gambar 2.1. Kerangka pikir penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan kerangka pikir penelitian untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap menyelesaikan pokok permasalahan penelitian, yaitu proses dinas jaga dengan memberi kompensasi agar dapat memicu kinerja lebih baik.

Untuk menunjang kelancaran kegiatan dinas jaga di MT. Falcon 18 harus didukung dengan kebijakan-kebijakan dari perusahaan. Namun masalah-masalah yang dihadapi MT. Falcon 18 mengenai kinerja ABK adalah kurangnya kompensasi terhadap ABK.

C. Definisi operasional

Definisi operasional adalah definisi praktis/operasional (bukan definisi teoritis) tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dipandang penting. Dalam definisi operasional juga disebutkan indikator/ tolak ukur yang digunakan untuk mengukur/ menilai variabel secara operasional. Definisi ini dimaksudkan untuk menyamakan persepsi terhadap variabel yang digunakan serta memudahkan pengumpulan dan penganalisaan data. Berikut definisi-definisi operasional yang ada dalam penelitian ini :

1. Anak Buah Kapal adalah seorang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil. Seorang pelamar yang telah diangkat menjadi *crew* atau pegawai diatas kapak akan dipantau seberapa besar tanggung jawab dan disiplinnya serta kecakapannya berbahasa dalam menjelaskan tugas sesuai dengan jabatannya.

2. *Local Time* yaitu waktu setempat.
3. Tali *Tross* adalah tali yang digunakan untuk mengikat kapal agar tidak terlepas sehingga mempermudah proses *transshipment*.
4. Sijil awak kapal adalah daftar nama perwira dan anak buah kapal yang menjalankan dinas dalam kapal.
5. *Ship to ship* adalah kegiatan 2 (dua) kapal yang sedang melakukan pengisian bahan bakar dari kapal *bunker* menuju kapal pengguna.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan uraian yang telah disampaikan oleh penulis pada bab-bab sebelumnya, maka ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor dominan penyebab munculnya *Fix Overtime* pada kapal MT. Falcon 18 PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan di urutan sesuai persentase responden yaitu pemeliharaan mesin kapal, lalu peran muka belakang pada saat sandar maupun lepas sandar, bongkar muat, lego jangkar, *drill*, bunkering.
2. Dampak dari terjadinya *Fix Overtime* di PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan pada kapal MT. Falcon 18 yaitu tidak betahnya *crew* kapal tentunya anak buah kapal yang ingin turun atau selesai bekerja sebelum kontrak kerjanya habis.
3. Kebijakan PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan mengelola *Fix Overtime* pada MT. Falcon 18 yaitu penghasilan atau gaji, pemberian insentif dan kompensasi, *Vessel allowance*.

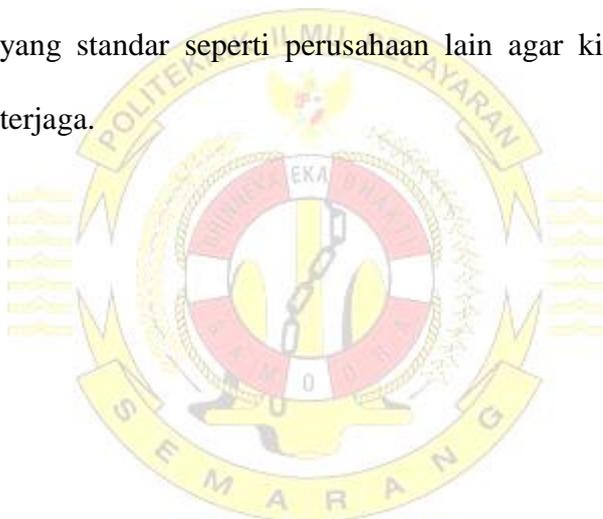
B. Saran

Setelah memperhatikan kesimpulan tersebut diatas, maka penulis memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat dan dapat meningkatkan kinerja dinas jaga pada saat *overtime* bagi MT. Falcon 18.

1. PT. Odyssey Shipping Lines hendaknya menerapkan kebijakan *overtime* meliputi peran muka belakang ketika sandar atau lepas sandar, adanya lego

jangkar, adanya bongkar muat muatan, adanya *Drill*, adanya *Bunkering* (pengisian bahan bakar), pemeliharaan mesin kapal.

2. PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta harusnya melakukan tindakan atau menerapkan kebijakan agar *crew* yang bekerja di atas kapal bekerja dengan nyaman dan bisa menyelesaikan kontrak kerjanya sesuai jadwal yang sudah disepakati bersama.
3. PT. Odyssey Shipping Lines Jakarta Selatan hendaknya menerapkan kebijakan mengenai *overtime* anak buah kapal dan memberikan penghasilan atau gaji, pemberian insentif dan kompensasi, *Vessel allowance* yang standar seperti perusahaan lain agar kinerja anak buah kapal tetap terjaga.



DAFTAR PUSTAKA

- Agam Rakhmad Ramadhan, Ellysa Nursusanti, dan Thomas Priyasmana. 2015. Analisis Kebutuhan Tenaga Kerja Untuk Memenuhi Permintaan Konsumen di Perusahaan Pengolahan Makanan. Seminar Nasional Teknologi, 1 (1) . Institut Teknologi Nasional Malang.
- Aldridge, E.John. dan Sutojo, Siswanto. (2015). *Good Corporate Governance : Tata Kelola Perusahaan yang Sehat*. Jakarta: Damar Media Pustaka.
- Arikunto, Suharsimi. 2016. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto, S, Suhardjono dan Supardi. 2014. *Penelitian Tindakan Kelas*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Benny Agus Setiono & Mudiyanto. 2016. *Pengaruh Safety Equipment Terhadap Keselamatan Berlayar*. E-Jurnal PDP, 1 (1). Universitas Hang Tuah.
- Edy Sutrisno. 2016. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta : Prenadamedia Group.
- Fika Nia Ariska. 2014. Analisis Perhitungan Upah Kerja Lembur (*Overtime*) dan Insentif pada Sistem Penggajian PT. NOK *Precision Component* Batam. Jurnal Akuntansi, Ekonomi dan Bisnis 1 (2). Politeknik Negeri Batam.
- Hesti Maheswari. 2017. Pengaruh Kompensasi dan Motivasi Terhadap Kinerja Karyawan PT. Bank Ekonomi Raharja Tbk, Area Jakarta 5. Jurnal Manajemen, 1 (19). Universitas Mercubunan Jakarta.
- CABM, 2019, Ikatan Alumni Bumi Seram Makasar, Peraturan Pencegahan Tubrukan Laut (P2TL), Makasar.

Juniarti, Darfina. 2014. Pengaruh Kompensasi Terhadap Kinerja Karyawan dengan Motivasi kerja sebagai Variabel Mediating pada Karyawan Perbankan Bagian Keuangan di Tanjungpinang.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Luar Jaringan (*offline*). 2016. Pusat Bahasa Kementerian Pendidikan Nasional.

Milena Maria Sequeira Salu. 2014. Analisis Pengaruh Kerja Lembur Terhadap Produktivitas Tenaga Kerja Proyek Kontruksi. Skripsi Sarjana Jurusan Teknik pada Fakultas Teknik Universitas Atma Jaya, Yogyakarta.

Ravianto, J. 2014. *Produktivitas dan Pengukuran*. Jakarta: Binaman Teknika Aksara.

Ria Puspita Sari. 2015. Pengaruh Stres Kerja dan Konflik Kerja Terhadap Kinerja Karyawan Jambuluwuk Malioboro Boutique Hotel Yogyakarta. Skripsi Sarjana Jurusan Manajemen pada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Yogyakarta. Yogyakarta.

Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Wijaya Wilson. 2019. Pengaruh Kerja Lembur (Overtime) Terhadap Produktivitas Kerja Kontruksi pada Rusunami Medan.

Sumber Undang-Undang

Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Trasmigrasi Nomor. 102/MEN/VI/2004 tentang Waktu Kerja Lembur dan Upah Kerja Lembur.

Lampiran I

Transkrip Wawancara

Narasumber 1

Tanggal Wawancara : 15 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tanjung Uban , di kapal MT. Falcon 18

Identitas Naraasumber 1

Nama : Bapak Setiawan Putra Syamsuddin

Jenis Kelamin : Laki-laki

Ijazah : SMA / ANT-D

Jabatan : Bosun

Hasil Wawancara

1. Sejak kapan Bapak bergabung menjadi *crew* di kapal MT. Falcon 18?

Jawab:

Saya on board di kapal ini dari tanggal 10 Mei 2018.

2. Saya di kantor di tugaskan untuk mengumpulkan laporan bulanan dari kapal, laporan yang saya terima sering telat harus nya tanggal 10 per bulan sudah di kumpulkan, kendalanya apa ya pak?

Jawab :

Wah kalau itu saya kurang tau det, tapi kalo setiap bulannya ngelakuin drill kok, tergantung *chiefnya* kapan mau ngelakuin drillnya.

3. Apakah ada kendala selama Bapak bekerja disini?

Jawab :

Ya kalo kendala banyak sih, Ya yang namanya kerja det, salah satu masalahnya di gaji det, gaji sama kerjaannya gak sesuai lah ibaratnya,

4. Menurut Bapak ketidaksesuaian seperti apa yang bapak rasakan antara gaji dengan pekerjaan yang bapak jalani?

Jawab :

Kerjaan saya banyak kayak kalo mau sandar peran muka belakang tugasnya itu menjaga haluan dan buritan pas mau sandar atau lepas sandar. Saya pasti yang jalanin itu, dari melempar tali sampai menangkap tali, abis itu lego jangkar. Lego jangkar pun yang mengerjakan saya. Paling dibantu sama jurumudi. Udah gitu saya gak dapet uang *overtime* yang dapat malah mereka mualim-mualimnya.

Narasumber 2

Tanggal Wawancara : 17 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tanjung Uban , di kapal MT. Falcon 18

Identitas Naraasumber 2

Nama : Bapak Zainal Sjafar Tanjung

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Ijazah : ATT-1

Jabatan : KKM

Hasil Wawancara

1. Sejak kapan bapak bergabung menjadi *crew* di kapal MT. Falcon 18?

Jawab :

Saya naik kemarin tanggal 23 Februari 2018.

2. Menurut Bapak apakah Mesin kapal sering mengalami kerusakan bass?

Jawab :

Kalo rusak ada aja pak tapi masih bisa kita tangani trus kita tiap 3 bulan selalu melakukan PMS (*Plan Maintenance System*) jadi kalo rusak ya gak terlalu parah lah pak.

3. Bagaimana menurut bapak kinerja anak buah Bapak?

Jawab :

Iya banyak yang mengeluh sih, mereka pengen naik gajinya mereka pengen juga dapet *overtime* kayak kita officer, kadang kerja seperti tidak ikhlas gt, ya saya pikir ada benar nya juga sih kayak setidaknya kita *bunker* 2 minggu sekali semua anak buah kapal ikut dalam pengisian , ada yang jaga pipa-pipa, menjaga sambungan dan lainnya, di kapal waktu bunker gak di imbangi sama upah atau tunjangan yang di dapet.

Narasumber 3

Tanggal Wawancara : 17 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Pelabuhan Tanjung Uban , di kapal MT. Falcon 18

Identitas Naraasumber 2

Nama : Bapak Marthin D Uneputty

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Ijazah : ANT-1

Jabatan : *Chief Officer*

1. Sejak kapan bapak bergabung menjadi crew di kapal MT. Falcon 18?

Jawab :

Saya on tanggal 17 Desember 2017

2. Saya mendengar keluhan *overtime* dari anak buah bapak, kegiatan apa yang membuat *overtime* menurut bapak?

Jawab :

Bongkar muat pak ,Karena banyak tugas yang harus lakuin seperti: Menghitung *Rate* per jam, keliling di anjungan selama bongkar muat, *standby* radio kalau sewaktu-waktu ada perintah dari darat yang mendadak. Semua anak buah kapal harus ikut dalam kegiatan bongkar muat, dari mualim tiga, bosun, juru mudi, kelasi ikut semua.

Narasumber 4

Tanggal Wawancara : 17 Juni 2018

Tempat dan Waktu : Kantor PT. Odyssey Shipping Line Jakarta Selatan

Identitas Narasumber 2

Nama : Bapak Achmad

Jenis Kelamin : Laki-laki

Ijazah : S2

Jabatan : SPV HRD

1. Bagaimana menurut bapak cara mengatur *vessel allowance* kepada Anak Buah Kapal?

Jawab:

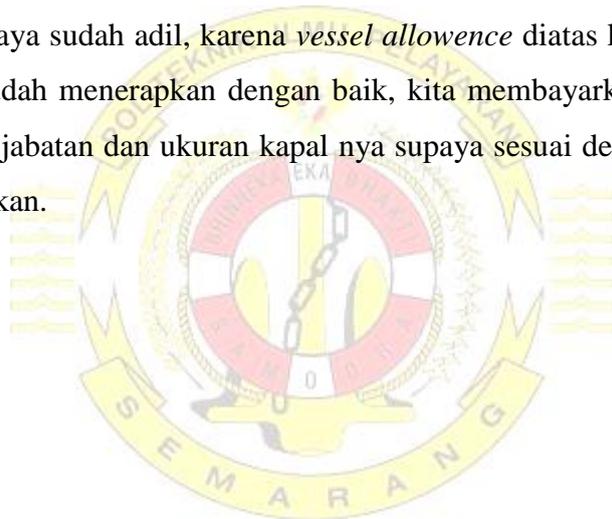
Vessel allowance saya berikan berdasarkan jabatan dan ukuran kapal dan kegiatan yang dilakukan oleh Anak buah kapal, kayak membersihkan tangki – tangki minyak, kegiatan tersebut dilakukan berdasarkan perintah dari mualim satu *Chief Officer* karena tugas dan tanggung jawab dari mualim satu adalah pemeliharaan deck meliputi tanki muatan, ruang muat, kamar pompa, pipa, katup, katup PV *valve, manifold*, oleh karena itu mualim 1 yang berhak memerintah anak buahnya untuk melakukan perawatan *deck*.

2. Apakah menurut bapak sudah adil kah *vessel allowance* pada kapal MT.

Falcon 18 ?

Jawab:

Bagi saya sudah adil, karena *vessel allowance* diatas kapal MT. Falcon 18 kita sudah menerapkan dengan baik, kita membayarkan *vessel allowance* sesuai jabatan dan ukuran kapal nya supaya sesuai dengan pekerjaan yang dilakukan.





**PERINTAH MUTASI
(MUTATION ORDER)**

Form No. : QHSEA-4.227
Revision No. : 0
Revision Date : Mei/10/2018
File In : QHSEA-4.227
Page : 1 of 1

No. 712 OSL-JKT/X/2018

<u>Nama</u> : <i>Name</i>	SETIAWAN PUTRA SYAMSUDDIN
<u>Tempat/Tanggal Lahir</u> : <i>Place Date Of Birth</i>	BELOPA, 7 NOVEMBER 1985
<u>Certificate Of Competency</u> : <i>Ijazah Keahlian</i>	ANT - D
<u>Number Certificate Of Competency</u> : <i>Nomor Setifikat Keahlian</i>	6200481012T60608
<u>Seaman's Book Number</u> : <i>Nomor Buku Pelaut</i>	D 034289
<u>Dengan ini diberitahukan bahwa Mulai Tanggal</u> : <i>Hereby notify you that as from</i>	10 Mei 2018
<u>Saudara ditetapkan / dimutasikan sebagai</u> : <i>You are appointed/transferred z as</i>	BOSUN
<u>Dengan Gaji</u> <i>All in monthly wages</i>	Rp. 2.000.000 / bulan
<u>Dikapal</u> : <i>On board the vessel</i>	MT. FALCON 18
<u>Di pelabuhan</u> : <i>In port of</i>	BANTEN
<u>Harap melaporkan diri kepada nakhoda</u> : <i>You are kindly requested to report the master</i>	Capt WANGSIT

Jakarta, 10 Mei 2018

Christian Jacob
Manager

Equity Tower 43rd Floor, Suite F-G, SCBD Lot. 9,
Jl. Jend. Sudirman, Kav 52-53 Kebayoran Baru Jakarta Selatan 12190
Telp : 021-15152330 Fax : 021-5152331

MUTATION ORDER
NO : 734/OSL-JKT/XI/2018

KEPADA
TO

NAMA
NAME : SETIAWAN PUTRA SYAMSUDDIN

IJAZAH
POSITION : ANT - D

POSISI
RANK : BOSUN

DENGAN INI DIBERITAHUKAN MULAI TANGGAL :
WE IN FORM YOU THAT EFFECTIVE STARTING FROM

SAUDARA DITETAPKAN/DIMUTASIKAN : Turun / Sign Off
YOU ARE APPOINTED/ TRANSFERRED AS

DIKAPAL/DARI PELABUHAN : MT. FALCON 18
ON BOARD THE VESSEL

HARAP MELAPORKAN DIRI KEPADA : CREWING PT OSL

Jakarta, 12 Juli 2018

Christian Jacob
Manager





DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : I Made Adi Sarjana Putra
2. NIT : 52155860 K
3. Tempat /Tgl Lahir : Denpasar / 3 Februari 1997
4. Agama : Hindu
5. Alamat : JL. Taman Weda Sari, gg. Balaram
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : I Nyoman Suarta
 - b. Ibu : Ni Made Puspawati
7. Riwayat Pendidikan

- SD Negeri 2 Padang Sambian	2002-2009
- SMP Negeri 2 Denpasar	2009-2012
- SMA PGRI 2 Denpasar	2012-2015
- Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang	2015-Sekarang
8. Pengalaman Prada :
PT. Odyssey Shipping Lines

