# PENERAPAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) TERHADAP JAM KERJA DAN JAM ISTIRAHAT DI ATAS KM CTP DELTA

#

#



## Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

## Program Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I

## RITMAWATI SULAIMAN

## NIS : 22.11.101.015

## AHLI NAUTIKA TINGKAT I

## .

## PROGRAM DIKLAT PELAUT TINGKAT I

## POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR

## TAHUN 2023

**PERNYATAAN KEASLIAN**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : RITMAWATI SULAIMAN

Nomor Induk Siswa : 22.11.101.015

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

**PENERAPAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) TERHADAP JAM KERJA DAN JAM ISTIRAHAT DI ATAS KM CTP DELTA**

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 20 Januari 2023

**RITMAWATI SULAIMAN**

**NIS. 22.11.101.030**

**PERSETUJUAN SEMINAR**

**KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **PENERAPAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) TERHADAP JAM KERJA DAN JAM ISTIRAHAT DI ATAS KM CTP DELTA**

Nama Pasis : RITMAWATI SULAIMAN

NIS : 22.11.101.015

Program Diklat : Ahli Nautika Tingkat I

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

 Makassar, Januari 2023

 Menyetujui :

 Pembimbing I Pembimbing II

**Capt. Rachmat Tjahjanto, M.M., M.Mar Capt. H. Makmur M.Mar**

 **NIP. 19660311 199809 1 001 NIP. 19611124 198203 1 008**

Mengetahui

MANAGER DIKLAT TEKNIS

PENINGKATAN & PENJENJANGAN

**MUH. SYUAIB RAHMAN,M.Mar.E**

NIP. 19730319 199803 1 002

**KATA PENGANTAR**

Segala puji dan syukur kita ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat dan karunia-Nya yang diberikan sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan karya ilmiah terapan ini dengan baik.

Karya ilmiah terapan ini berdasarkan pengetahuan yang diperoleh selama bekerja di kapal yang berdasarkan pengalaman dan ketertarikan penulis pada masalah yang sering terlupakan dan tidak dianggap menjadi masalah, padahal faktor yang sering diabaikan inilah yang menjadi salah satu faktor penghambat terwujudnya performa yang baik di kapal.

Adapun maksud dari penyusunan dan penulisan karya ilmiah terapan ini dengan judul **“PENERAPAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) TERHADAP JAM KERJA DAN JAM ISTIRAHAT DI ATAS KM CTP DELTA ”** adalah salah satu persyaratan yang harus dipenuhi untuk menyelesaikan Program Diklat Pendidikan dan Pelatihan Pelaut (DP) Tingkat I Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar serta untuk memperoleh sertifikat kepelautan ahli nautika Tingkat I (ANT I).

Dengan selesainya karya ilmiah terapan ini tak lepas dari semua pihak yang terkait, untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr.,M.Mar sebagai Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
2. Bapak Capt. Irfan Faouzun, M.M.sebagai pembantu Direktur I
3. Bapak Muh. Syuaib Rahman, M.Mar.E sebagai Manajer diklat teknis peningkatan dan penjenjangan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
4. Bapak Capt. Rachmat Tjahjanto, M.M.,M.Mar dan Capt. H. Makmur, M.Mar selaku pembimbing materi dan pembimbing teknik atas waktu luangnya membimbing penulis dalam menyelesaikan Karya Ilmih Terapan (KIT) ini
5. Seluruh Dosen dan Staf Pembina Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
6. Suami tercinta yang selalu memberi support dan semangat dalam pendidikan
7. Untuk orang Tua yang telah mendidik penulis semasa kecil sampai dapat berada pada proses saat ini

Penulis menyadari bahwa dalam karya ilmiah terapan ini masih jauh dari kesempurnaan maka dari ini saran serta kritik yang bersifat membangun guna menyempurnakan karya ilmiah terapan ini sangat penulis harapkan. Akhir kata harapan penulis semoga karya ilmiah terapan ini dapat memberikan manfaat para pembaca maupun kepada penulis serta rekan-rekan seprofesi.

Makassar, 20 Januari 2023

PENELITI

 **RITMAWATI SULAIMAN**

**ABSTRAK**

RITMAWATI SULAIMAN 2023, Penerapan *Maritime Labour Convention* (MLC) Terhadap Jam Kerja Dan Jam Istirahat Di Atas KM CTP DELTA dibimbing oleh Rachmat Tjahyanto dan Makmur

*Rest hour* atau yang sering disebut jam istirahat adalah jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan diatas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan. penerapan jam kerja dan jam istirahat sesuai MLC sangat bermanfaat bagi kelancaran pengoperasian kapal karena langsung terkait dengan awak kapal yang bertujuan agar dapat menunjang kinerja awak kapal. Tujuan untuk mengetahui faktor yang berpengaruh pada jam kerja dan jam istirahat saat proses bongkar muat di pelabuhan.

Penulisan karya terapan ini berdasarkan pengalaman penulis selama penulis bekerja di KM. CTP Delta dengan posisi mualim I periode 13 Mei 2019 sampai dengan 09 Juli 2020, yang kemudian disajikan menggunakan analisis deskriktif

Hasil data menunjukkan bahwa masalah mengenai jam kerja dan jam istirahatsering sekali terjadi. Kurangnya jam istirahat ini disebabkan adanya kelebihan waktukarena terjadinya keterlambatan proses bongkar muat yang akibat permasalahan di atas kapal seperti kerusakan alat bongkar, persoalan dokumen atau keterlambatan penyiapan dump truk, kondisi ini membuat awak kapal harus senantiasa stand by untuk melaksanakan pekerjaan karena proses bongkar muat telah dilaksanakan, dan memberikan dampak pada awak kapal terutama jika dikaitkan dengan MLC .

Kata Kunci: jam istirahat,keterlambatan, kelebihan waktu

**ABSTRACT**

RITMAWATI SULAIMAN 2023, Application of the Maritime Labor Convention (MLC) to Working and Rest Hours on KM CTP DELTA guided by Rachmat Tjahyanto and Makmur

Rest hours or what is the minimum number of rest hours that must be had by every seafarer in carrying out work activities on board within the time period stipulated in the rules. the application of working and rest hours according to the MLC is very beneficial for the smooth operation of the ship because it is directly related to the crew of the ship which aims to be able to support the performance of the crew. The aim is to determine the factors that affect working and rest hours during the loading and unloading process at the port.

The writing of this applied work is based on the author's experience while working at KM. CTP Delta with the position as chief Officer for the period 13 May 2019 to 09 July 2020, which is then presented using descriptive analysis

The results of the data show that problems regarding working and rest hours often occur. This lack of rest hours is due to overtime due to delays in the loading and unloading process due to problems on board such as damage to unloading equipment, document issues or delays in preparing dump trucks, and an impact on the crew especially when associated with the MLC .

Keywords: Rest Hour, tardiness, overtime

**DAFTAR ISI**

HALAMAN JUDUL i

KEASLIAN ii

PERSETUJUAN SEMINAR iii

PENGESAHAN iv

KATA PENGANTAR v

ABSTRAK vi

ABSTRACT vii

DAFTAR ISI viii

**BAB I PENDAHULUAN**

1. Latar Belakang 1
2. Rumusan Masalah 4
3. Batasan Masalah 4
4. Tujuan Penelitian 4
5. Manfaat Penelitian 4
6. Hipotesis 5

**BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

1. Faktor Manusia 6
2. Organisasi diatas Kapal 8
3. Faktor Kapal 13

**BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

1. Lokasi Kejadian 16
2. Situasi dan Kondisi 16
3. Temuan 17
4. Urutan Kejadian 18

**BAB IV PENUTUP**

1. Simpulan 20
2. Saran 20

**DAFTAR PUSTAKA**

BAB I

PENDAHULUAN

1. **Latar Belakang**

Kinerja dalam bahasa Inggris *Job Performance* atau *Actual Performance* adalah prestasi kerja atau prestasi nyata yang diraih oleh seseorang. Pengertian kinerja (prestasi kerja) yaitu hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang diraih oleh seorang karyawan dalam melakukan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang sudah diberikan kepadanya. Dalam organisasi, kinerja adalah jawaban dari sukses atau tidaknya suatu tujuan organisasi yang sudah ditetapkan.

*Rest hour* atau yang sering disebut jam istirahat adalah jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan diatas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan. Setiap pelaut harus mengetahui standard atau jumlah jam istirahat yang harus mereka miliki selama berada di atas kapal. Pengaturan tentang *rest hour* atau jam istirahat ini diatur dalam beberapa konvensi, salah satunya di dalam *Maritime Labour Convention* 2006.

*Maritime Labour Convention* 2006 ini berisi tentang hak-hak dasar yang harus di dapat oleh seorang pelaut, seperti tempat kerja yang aman, syarat pekerjaan yang wajar, tempat kerja yang layak, kesejahteraan dalam berbagai bidang, dan lain - lain. Melihat dari hak-hak dasar diatas, maka penulis menarik untuk menulis mengenai kesejahteraan pelaut tentang jumlah jam istirahat atau *rest hour* di atas kapal.

penerapan jam kerja dan jam istirahat sesuai MLC sangat bermanfaat bagi kelancaran pengoperasian kapal karena langsung terkait dengan awak kapal yang bertujuan agar dapat menunjang kinerja awak kapal. Penerapan jam kerja dan jam istirahat tersebut seharusnya dimengerti, dipahami, dan dilaksanakan oleh semua *crew* kapal yang berada diatas kapal sehingga kinerja *crew* kapal menjadi lebih maksimal dan dapat terlaksana dengan baik. Hal ini berguna untuk meningkatkan kesejahteraan *crew* kapal yang bekerja diatas kapal. Penerapan *rest hour* berdasarkan MLC ini bertujuan untuk memastikan bahwa pelaut telah mengatur jam kerja atau jam istirahat selama periode yang sesuai dengan ketentuan dalam aturan.

Ketentuan MLC mengatur tentang hak para pelaut dan menjadi kewajiban dari otoritas maupun lembaga yang menggunakan jasa pelaut termasuk perusahaan pelayaran dan pencharter. Hak yang dimaksudkan disini yang utama yaitu terkait dengan jam kerja dan jam istirahat selama bekerja diatas kapal. Pengaturan jam kerja ini sangat penting untuk diperhatikan mengingat kegiatan di kapal memiliki resiko kerja yang tinggi. Sebagaimana diketahui telah banyak kasus yang terjadi akibat kelebihan jam kerja seperti terjadinya tubrukan akibat konsentrasi petugas jaga yang tidak fit saat sedang berdinas jaga, terjadinya permasalahan saat pemuatan maupun pembongkaran kejadian lainnya yang dapat diakibatkan karena kelebihan jam kerja. Berkenaan dengan adanya kejadian yang terjadi dalam pelaksanaan kegiatan dikapal akibat dari kelebihan jam kerja sehingga terjadinya insiden diatas kapal atau crew kapal tidak dapat melaksanakan tugas karena tidak fit.

Selama penulis melaksanakan pekerjaan di KM. CTP Delta masalah mengenai jam kerja dan jam istirahatsering sekali terjadi. Kurangnya jam istirahat ini disebabkan adanya *overtime* diatas kapal. Terjadinya *overtime* itu dikarenakan terjadinya keterlambatan proses bongkar muat yang diakibatkan permasalahan di atas kapal seperti kerusakan alat bongkar, persoalan dokumen atau keterlambatan penyiapan dump truk, seharusnya pengerjaan itu bisa dikerjakan cepat tetapi proses bongkar muat telah dilaksanakan sehingga awak kapal senantiasa stand by untuk melaksanakan pekerjaan dan memberikan dampak yang kurang bagus terhadap kebugaran awak kapal, seperti kelelahan.

Salah satu fakta yang menjadi landasan penulis dalam mengembangkan judul Karya Ilmiah Terapan (KIT) ini adalah seperti yang terjadi di pelabuhan BICT/Belawan Voy 893 E tanggal 11 April 2020 pada saat kapal melakukan pembongkaran muatan mengalami hambatan yang disebabkan rusaknya peralatan bongkar sehingga muatan tidak bisa diangkat oleh *gantry crane*, alat lashing yang nyangkut/stack tersebut harus di keluarkan terlebih dahulu baru bisa dibongkar. Kelancaran proses bongkar muat menjadi lambat sehingga mempengaruhi jam kerja awak kapal karena dapat menimbulkan *overtime*.

Berdasarkan pengamatan serta fakta yang telah dikemukakan di atas, maka penulis tertarik untuk menuangkannya menjadi permasalahan dalam Karya Ilmiah Terapan yang berjudul “PENERAPAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) TERHADAP JAM KERJA DAN JAM ISTIRAHAT DI ATAS KM CTP DELTA”

1. **Rumusan Masalah**

 Berdasarkan latar belakang masalah dan kenyataan yang telah dikemukakan, maka penulis membuat rumusan masalah yang menjadi permasalahan pokok dalam penulisan ini, yaitu apakah Faktor – faktor yang berdampak pada jam kerja dan jam istirahat sesuai *Maritime Labour Convention.*

1. **Batasan Masalah**

Pada pembahasan yang telah diuraikan dalam penulisan ini diupayakan untuk tidak menyimpang dari tujuan dan sasaran penulisan maka penulis merasa perlu untuk membatasinya agar pembahasannya lebih fokus pada permasalahan. Adapun batasan masalahnya adalah ketersediaan sarana prasarana kapal dalam persiapan bongkar muat di pelabuhan serta kurang familiarnya awak kapal dalam pengoperasian alat bongkar muar di kapal.

1. **Tujuan Penelitian**

Tujuan penulisan ini yaitu untuk mengetahui faktor apa saja yang berpengaruh pada jam kerja dan jam istirahat saat proses bongkar muat di pelabuhan.

1. **Manfaat Penelitian**
2. Manfaat Teoritis

Diharapkan dapat menjadi referensi untuk menambah wawasan dan pengetahuan bagi taruna, pasis dan pembaca terkait penerapan *maritime labour convention* tentang jam kerja dan jam istirahat.

1. Manfaat Praktis

Diharapkan dapat menjadi acuan bagi pelaut yang akan bekerja di khususnya di kapal kontainer dalam melaksanakan tugas dapat menerapkan jam kerja dan jam istirahat sesuai ketentuan MLC.

## F. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan diatas terkait dengan judul maka penulis membuat hipotesis diduga kurang tersedianya sarana prasarana kapal serta kurang familiarnya awak kapal dalam pengoperasian alat bongkar muat sehingga mempengaruhi jam kerja awak kapal di pelabuhan bongkar muat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

* 1. **Faktor Manusia**

 Menurut undang-undang pelayaran nomor 17 tahun 2008 pasal 1 ayat 11 awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapalsesuai jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.

 Menurut keputusan Menteri Perhubungan nomor 70 tahun 1998 tentang pengawakan kapal Bab I pasal 1, awak 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 sijil.

 Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang memiliki keahlian dan keterampilan yang memadai.dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki oleh awak-awak yang terampil sesuai dengan jabatan dan tugas dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susuna kapal, jenis kapal dan daerah pelayaran.

Persyaratan bekerja di atas kapal menurut Peraturan pemerintah nomor 7 tahun 2000 Bab V pasal 17 yaitu :

1. Memiliki sertifikat keahlian pelaut dan atau sertifikat ketrampilan pelaut
2. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
3. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan yang khusus dilakukan untuk itu
4. Di sijil.

Sehingga bisa di pastikan setiap awak kapal yang naik di atas kapal harus dapat berkerja sesuai dengan tugas dan tanggung jawab yang di berikan.

 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 140 tahun 2017 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut, Bab II sertifikat dan pengukuhan, bagian ketiga belas menjelaskan tanggung jawab perusahaan Pasal 18 terdiri dari :

1. Perusahaan bertanggung jawab atas Pelaut yang dipekerjakan diatas kapalnya.
2. Perusahaan harus dapat menjamin :
3. Setiap Pelaut yang bekerja diatas kapalnya memiliki sertifikat kepelautan sesuai dengan ukuran dan jenis kapal serta daerah pelayarannya.
4. Setiap kapal yang diawaki memenuhi standar keselamatan pengawakan minimum yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal.
5. Pelaut yang dipekerjakan di atas kapalnya wajib diberikan familiarisasi berkenaan dengan tugasnya masing-masing, penataan kapal, instalasi peralatan, prosedur, karakteristik kapal yang terkait dengan tugas rutin atau keadaan darurat dan memberikan kesempatan mengikuti pelatihan yang menjadi persyaratan
	1. **Organisasi diatas kapal**

*Maritime Labour Convention* berusaha mewujudkan semua konvensi buruh maritim global yang ada dan terekomendasi. Konvensi ini berkaitan dengan semua kapal yang dioperasikan secara komersial dari 500 GT atau lebih yang mengatasnamakan salah satu negara dengan ratifikasi efektif. Kapal-kapal akan diminta harus sesuai dengan konvensi, termasuk bidang- bidang seperti usia minimum, perjanjian kerja pelaut, jam kerja atau istirahat, pembayaran upah, layanan perawatan medis, penggunaan perekrutan swasta berlisensi dan layanan penempatan, akomodasi, makanan dan perlindungan katering, kesehatan dan keselamatan dan pencegahan kecelakaan. *Maritime Labour Convention* merupakan kemajuan yang signifikan dalam kampanye serikat buruh global untuk meningkatkan hak-hak tenaga kerja dan standar tenaga kerja pelaut. Ini adalah dasar yang benar dalam pelayaran internasional, yang menambahkan dasar hak buruh untuk standar yang ada (standar keselamatan dan keamanan). Selanjutnya ada Konvensi Internasional tentang Standar pelatihan, Sertifikasi dan Pengawasan untuk pelaut, dan konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran di laut. Federasi Buruh Transport Internasional telah menyetujui berlakunya Konvensi Buruh Maritim 2006, FTI mengakui *Maritime Labour Convention* sebagai pelopor Undang-Undang yang melindungi hak bagi mereka yang bekerja di laut dan berkomitmen untuk memantau dan membantu pelaksanaan dan mengajak lebih banyak negara untuk meratifikasinya. *Internasional Maritime Organization (ILO)* tidak memiliki kapasitas untuk membuat instrumen hukum yang komprehensif tentang perlindungan terhadap para pelaut, sehingga ILO membuat *Maritime Labour Convention 2006* ini sebagai instrumen hukum internasional. Diterimanya *Maritime Labour Convention 2006* tersebut juga menjadi inspirator disahkannya tema Hari Maritim Sedunia *(World Maritime Day)* pada sidang Dewan *Internasional Maritime Organization* tahun 2009 bahwa pada tahun 2010 dicanangkan sebagai tahun untuk pelaut *(Year of Seafarers).*

Dalam MLC Pedoman B2.3- Jam Kerja dan Jam Istirahat, Setiap jam kerja awak kapal wajib tidak melebihi 14 jam sehari dan 77 jam per minggu, jam istirahat wajib tidak kurang dari 10 jam sehari dan 72 jam per minggu dan lembur wajib dilaksanakan hanya jika terdapat kondisi yang tidak dapat dihindari untuk alasan keselamatan dan waktu yang cukup harus diberikan untuk makan, dan waktu istirahat paling singkat satu jam dengan Pengecualian, yang dimaksud adalah tidak perlu diterapkan untuk awak kapal muda di anjungan, ruang mesin dan bagian katering yang di tugaskan untuk melakukan dinas jaga. Kemudian pengecualian terhadap pelatihan yang efektif bagi awak kapal muda sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan akan terganggu. Situasi pengecualian tersebut wajib dicatat, disertai dengan alasan-alasannya, dan ditandatangani oleh nahkoda.

 Prosedur Pemuatan Kontainer Yang Tertuang Dalam Buku Prosedur Kapal Kontainer.

1. Sebelum Pembongkaran Kontainer
2. Mualim I (chief officer) harus menyiapkan perencanaan pembongkaran yang menunjukkan jumlah seluruh kontainer yang akan dibongkar dipelabuhan dan berisi keterangan tentang adanya kontainer.
3. Mualim I (chief officer) akan mengkalkulasi kondisi kapal pada saat pembongkaran muatan selesai dengan menggunakan cargo loading computer.
4. Mualim I (chief officer) harus bekerja sama dengan terminal supervisor dan menyetujui perencanaan pembongkaran setelah membuat persetujuan yang diperlukan berkenaan dengan perubahan tempat tujuan yang diberikan oleh agen. Satu salinan perencanaan yang telah disetujui harus diberikan kepada Foreman, Mualim Jaga dan juru mudi jaga.
5. Rencana pengaturan lashing untuk kapal harus ditempelkan secara jelas di atas kapal. Salinan harus tersedia untuk digunakan oleh para petugas jaga (mualim jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga) dikapal termasuk buruh yang bekerja dikapal.
6. Petugas jaga (mualim jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga) harus konsisten memeriksa apakah lashing telah diperiksa dengan benar bahwa lashing tersebut telah dilepaskan dari kontainer dengan aman sesuai perencanaan pembongkaran.
7. Petugas jaga (Mualim jaga, Jurumudi jaga dan kadet jaga) harus melakukan pengecekan terhadap sepatu kontainer (*Twislock*), apakah *Twislock* pin telah terbuka sesuai dengan perencanaan pembongkaran.
8. Petugas jaga (mualim jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga) harus memastikan *bridge fitting* telah dilepas atau bebas daripada kontainer.
9. Petugas jaga (mualim jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga) harus memastikan Container Dingin (*Reefer Container*) telah dilepas kabelnya dan di *record* sebelum bongkar.
10. Petugas jaga (mualim jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga) harus meyakinkan bahwa peralatan lashing Container (*lashing gear*) telah dirapikan ditempat yang disediakan.
11. Sebelum pemuatan
12. Mualim I telah menerima daftar Container/container list harus memastikan kategori masing-masing kontainer dengan petugas darat (*stevedore-planner*).
13. Sebelum penerimaan kontainer untuk perencanaan dibawah deck (*in hold*). Mualim I harus memastikan tinggi dan berat tidak melebihi batas maksimum yang di ijinkan dipalkah/ruangan muat dan berat masing-masing row tidak melebihi batas kemampuan (*deck load capacity*) daripada tank top.
14. Sebelum penerimaan kontainer untuk perencanaan diatas deck, Mualim I harus memastikan bahwa kontainer dimuat sesuai dengan kategorinya kontainer termasuk berat masing-masing kontainer dan tujuan. Serta meyakinkan bahwa kontainer yang dimuat tidak melebihi kemampuan deck (*deck load capacity*) tutup palkah (*hatch cover*).
15. Sebelum keberangkatan
16. Mualim I harus memperoleh perencanaan muatan/kontainer yang terakhir (*final stowage plan*) dari agen, mencatat setiap perubahan dan perencanaan awal muatan dan memperbaharui data pada loading computer.
17. Sebagaimana mestinya untuk memastikan bahwa stabilitas dan tegangan yang terjadi masih dapat diterima. Mualim I harus memberikan kepada nakhoda tentang kondisi kapal saat akan berangkat.
18. Nakhoda harus selalu mengingatkan bahwa berat kontainer yang diberikan oleh agen kepada kapal mungkin tidak diterima oleh pelabuhan lain. Dihindari seminim mungkin kelalaian bobot kontainer yang dimuat oleh kapal. Sebelum kapal berangkat Nakhoda harus meyakinkan bahwa kapal cukup stabilitas, apabila nakhoda merasa ada kelainan terhadap kapal dan memutuskan kapal tidak berangkat berdasarkan pengalaman, pertimbangan, pengamatan maka nakhoda harus segera melaporkan kepada perusahaan.
19. Rencana pengaturan lashing untuk kapal harus ditempelkan secara jelas dikapal dan dapat terbaca oleh petugas jaga (mualim jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga).
20. Petugas jaga (mualim jaga, juru mudi jaga dan kadet jaga) harus meyakinkan bahwa lashing pada kontainer sudah dilaksanakan dengan benar dan termasuk *twistlock* sudah terkunci dengan benar.
21. Sebelum proses pemuatan selesai, petugas jaga (mualim jaga, jurumudi jaga dan kadet jaga) harus meyakinkan bahwa peralatan lashing telah ditempatnya semula.
	1. **Faktor Kapal**

Bongkar muat adalah salah satu kegiatan yang dilakukan dalam proses forwarding (pengiriman) barang. Pembongkaran merupakan suatu pemindahan satu tempat ketempat lain dan biasa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang ke dermaga baru diangkut ke kapal yang dimaksud kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang menaikkan lalu menumpuknya di atas kapal, sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal, lalu menyusunnya (menimbun) di dalam gudang di pelabuhan. Keputusan Menteri perhubungan berdasarkan Undang – Undang No.21 Tahun 1992, KM No.14 Tahun 2002, Bab I Pasal I, bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya. (Menurut Matius et, al 2017) kegiatan bongkar muat terbagi 2 cara yaitu secara langsung dan tidak langsung.

1. Secara langsung

Cara ini kerap kali di sebut “truck lassing” artinya pemuatan atau pembongkaran dari truck langsung ke kapal atau pembongkaran dari kapal langsung ke truck, cara truck lassing ini memerlukan ijin khusus karena ada komponen atau pembayaran OPP/OPT.

1. Secara tidak langsung

Cara tidak langsung adalah kegiatan bongkar muat dari kapal ke dermaga perpindahan barang dari dermaga ke gudang transit, kegiatan penyusunan dan penyimpanan barang di gudang transit dan selanjutnya kegiatan delivery kepada penerima barang atau yang mewakili.

Menurut B.S. Herman dalam buku Manajemen Pelabuhan & Realisasi Expor & Impor, kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang – barang dari atas kapal dengan menggunakan crane dan sling kapal ke daratan terdekat di tepi kapal, yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan lori, forklift, atau kereta dorong, dimasukkan dan ditata kedalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh syahbandar pelabuhan. Sementara kegiatan muat adalah kegiatan yang sebaliknya.

Menurut Tumbel (1991:4), peti kemas (container) adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis pembangunan yang kegunaannya untuk pengangkutan barang – barang baik melalui darat, laut maupun udara. Hal –hal yang bertalian dengan ukuran – ukuran, defenisi, jenis–jenis dan lain sebagainya ditetapkan oleh ISO (*International Standard Organisation*), karena pada mulanya peti kemas dibangun dari berbagai macam ukuran yang tidak seragam.

Meski selalu bergandengan sarana dan prasarana memiliki arti dan fungsi berbeda. Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dan bahan untuk mencapai maksud dan tujuan dari suatu proses produksi. Sementara prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya produksi.

Menurut Moenir (1992-119), mengatakan sarana adalah segala jenis peralatan, perlengkapan kerja dan fasilitas yang berfungsi sebagai alat utama atau pembantu dalam pelaksanaan pekerjaan, dan juga dalam rangka kepentingan yang sedang berhubungan dengan organisasi kerja.

Dari pengertian sarana yg di katakan Moenir tersebut jelas memberi petunjuk sarana merupakan seperangkat alat yang digunakan dalam suatu proses kegiatan baik alat tersebut. Sementara prasarana adalah peralatan pembantu atau juga peralatan utama, dan kedua alat tersebut berfungsi untuk mewujudkan suatu tujuan yang ingin di capai.

*Planned Maintenance System* adalah sistim perawatan kapal yang dilakukan terus menerus atau berkesinambungan terhadap peralatan dan perlengkapan agar kapal selalu dalam keadaan laik laut dan siap operasi.

 Maka perawatan atas sarana dan prasarana di atas kapal harus selalu mengacu pada *Planned Maintenance System.*

BAB III

ANALISA DAN PEMBAHASAN

1. **Lokasi Kejadian**

Adapun lokasi dari permasalahan yang penulis angkat di dalam KIT ini yaitu terjadi di Pelabuhan Belawan saat Kapal tempat penulis bekerja CTP. Delta melaksanakan bongkar muat. Penulis pada saat itu bekerja dengan posisi mualim I periode 13 Mei 2019 sampai dengan 09 Juli 2020.

1. **Situasi dan Kondisi**

Kegiatan bongkar muat merupakan rutinitas kapal, permasalahan yang timbul dalam kegiatan bongkar muat berpotensi untuk meningkatkan waktu yang digunakan untuk proses pembongkaran. Faktor penunjang pada proses bongkar muat diatas kapal tidak terlepas dari peranan awak kapal, sehingga dibutuhkan kontribusi dari masing-masing yang terlibat dalam bongkar muat baik dari pihak kapal maupun pihak pelabuhan serta pihak yang turut terlibat didalamnya. salah satu saja tidak melaksanakan tugasnya dengan baik akan sangat berpengaruh pada kelancaran operasional kapal baik di laut maupun di pelabuhan. Ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor yang berdampak kepada pengoperasian kapal di pelabuhan dan akan mempengaruhi jam kerja dari awak kapal karena ia harus senantiasa siap dalam mengantisipasi masalah yang muncul. Contohnya minimnya personil jaga pada saat jaga pelabuhan sehingga pengawasan pada saat proses bongkar muat kurang maksimal. Personil jaga bukan hanya fokus dalam pengawasan bongkar muat tetapi juga beberapa faktor lain yang harus dilakukan pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung yaitu:

1. Kondisi kapal

Adanya perubahan arus di pelabuhan, terutama pada saat kapal sandar di pelabuhan sungai, ikat di bouy perubahannya sangat signifikan sehingga personil jaga harus selalu monitor kekencangan tali kapal.

1. Gangway kapal

Gangway adalah akses utama orang naik kekapal sehingga harus ada personil jaga yang tetap stand by di gangway (gangway watch) prosedure ISPS.

1. Personil jaga juga harus fokus ke keamanan kapal di pelabuhan, terutama jika kapal sandar di pelabuhan rawan pencurian, personil jaga harus melakukan patrol secara rutin.

 Berdasarkan fakta dilapangan sejak penulis bekerja di atas kapal kontainer kegiatan bongkar muat sering terjadi kendala yang di akibatkan oleh alat lashing material yang kurang terawatt / tidak layak tetapi tetap di pakai sehingga menyebabkan proses bongkat muat terhambat. Berikut kejadian terlambatnya kegiatan bongkar muat disebabkan oleh alat lashing material yang rusak/tidak layak.

1. **Temuan**

Dari kejadian kejadian tersebut penulis menganalisa faktor penyebab sering terjadinya kendala dalam kelancaran proses bongkar muat akibat sering *stack*nya alat lashing material di kontainer di atas kapal yang menjadi penyebab *overtime* atau penambahan jam kerja ABK

Bongkar muat barang yang meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan di bawa ke atas *truck* atau sebaliknya (*receiving*/*delivery*). Dalam proses kegiatan bongkar muat pada umumnya memerlukan peralatan-peralatan pendukung, peralatan pendukung tersebut secara umum dibagi menjadi dua jenis yaitu peralatan mekanis dan non mekanis. Dalam pelaksanaannya ada beberapa hambatan yang menjadi penyebab terjadinya penambahan jam kerja bagi ABK

1. Kurang familiarnya awak kapal

Kurang familiarnya awak kapal dalam pengoperasian alat bongkar muat di atas kapal dapat menjadi salah satu factor terhambatnya kegiatan bongkar muat.

1. Kerusakan Alat

Kerusakan alat merupakan suatu kondisi menunggu perbaikan peralatan yang mengalami kerusakan pada saat melakukan bongkar muat. Kerusakan peralatan Bongkar muat menyebabkan terhentinya kegiatan bongkar muat selama alat di perbaiki sehingga menyebabkan *Idlle time.*

1. **Urutan Kejadian**

Pada Voyage 893 E tanggal 11 April 2020 kapal sandar di pelabuhan BICT/Belawan Kapal sandar pukul 14.00lt, mulai pembongkaran pukul 14.30lt dengan menggunakan 2 *gantry crane, gantry crane* no 1 melakukan kegiatan bongkar di palka 1 (bay 01/02/03) *gantry crane* no 2 kegiatan bongkar di palka 3 (bay 21/22/23), di *gantry crane* no 1 pada saat melakukan bongkar di dalam palka terjadi beberapa kendala yaitu pertama kendala karena lashing material (*cone*) stack di *corner casting* bagian kiri atas salah satu kontainer sehingga *twistlock spreader* terhalang untuk melakukan pengangkatan kontainer, fungsi dari pada *twistlock* ini adalah untuk mengunci *spreader* tehadap kontainer agar dapat diangkat dan dipindahkan, *twistlock* berada pada ujung – ujung *spreader*. Bosun dan juru mudi jaga berusaha melepas *cone* tersebut dengan cara memukul tetapi tidak bisa lepas sehingga pembongkaran pada kontainer di palka 01 terhambat sehingga ABK terpaksa harus stand by tidak dapat beristirahat karena harus melakukan penanganan pada masalah, kedua truk sering terlambat datang sehingga mempengaruhi kegiatan bongkar muat dari sisi penambahan jam kerja ABK.

BAB IV

SIMPULAN DAN SARAN

1. Simpulan

Penerapan MLC di kapal CTP Delta tidak terlaksana dengan baik dikarenakan sarana dan prasarana yang digunakan dalam proses bongkar muat kontainer masih terdapat kekurangan peralatan bongkar sering mengalami kerusakan serta kurang familiarnya awak kapal dalam pengoperasian alat bongkar muat di kapal. Dengan kondisi seperti itu maka kelancaran proses bongkar muat kapal di pelabuhan tidak akan terjadi.

1. **Saran**

Berdasarkan simpulan diatas penulis menyarankan agar pelaksanaan Proses bongkar muat di pelabuhan tidak menjadi sumber bertambahnya jam kerja ABK diatas kapal. Berikut saran dari penulis agar tercapainya kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan Sebaiknya Abk kapal khususnya Abk dek yang bekerja di atas kapal kontainer memiliki pengalaman bekerja di kapal container serta sarana dan prasana yang digunakan dalam proses bongkar muat disiapkan sedini mungkin guna menghindari keterlambatan proses bongkar muat yang berdampak pada bertambahnya jam kerja bagi ABK diatas kapal. Sebaiknya pihak perusahaan menyuplai kebutuhan kapal untuk memudahkan ketika terjadi masalah pada peralatan bongkar diatas kapal jika ada permintaan barang dari kapal, tidak terlambat untuk mensupply.

DAFTAR PUSTAKA

A.H, Tumbel, 1991, Peti Kemas, dan Penangananya, CV. Permai I, Jakarta.

**Asiyanto,2008** **Metode konstruksi bangunan pelabuhan Jakarta UI Press**

Bambang Triatmodjo, 2008. “*Hidrologi Terapan*”. Yogyakarta : Beta Offset.

Binto dkk , 2007. “Analisis Risiko Kegiatan Bongkar Muat Sebagai Komponen Dwelling Time Di Pelabuhan Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya

B.S Herman 2012 Manajemen Pelabuhan Dan Realisasi Export & Import Andi Offset Yogyakarta

Hananto Soewado 2016 Manajemen keuangan akuntansi perusahaan pelayaran : suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran Rajawali Pers Jakarta

Matius et,al 2017 pengertian bongkar muat

…………2019 Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim Volume 1 No.1 LPPM AKMI Suaka Bahari Cirebon

Peraturan Menteri Perhubungan No PM 140 TAHUN 2017 Tentang Pendidikan Dan Pelatihan Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut

UU No 17.Tahun 2008, Tentang Pelayaran

[www.maritimworld.web.id](http://WWW.MARITIMWORLD.WEB.ID). Diakses 27/10/2020

http://infopelautnautika.blogspot.com/ diakses 25/10/2020