

ANALISA MANAJEMEN PENGAWAKAN KAPAL TUNDA PT. PELINDO MARINE SERVICE

Herwantono

Fakultas Teknologi Kelautan dan Perikanan, Universitas Nahdlatul Ulama Cirebon
herwantono.marine@gmail.com

ABSTRACT - *PT. Pelindo Marine Service (PMS) as a company that has a core business in the tug service sector, especially for the dominant market for ship traffic services in the port services environment of PT Pelabuhan Indonesia III and is an entity that has an important role in the tug service business in Eastern Indonesia. and tug is one type of business that is quite interesting and needed along with the increasing flow of trade by sea using freight transport fleets in Indonesia's domestic territory which has continued to increase in the last 20-25 years. One of the requirements that need to be owned is the level of availability of the pilot fleet including the option of providing it through alternative leasing or chartering of ships including the management of the crew. This study aims to be able to provide consideration and reference for PT. Pelindo Marine Service in terms of preparing a reference for crew management costs and the considerations needed to prepare a work plan document or a plan for cooperation in crew management management with the business partner of PT. Pelindo Marine Service in its service area, especially in Indonesian waters. Interested in this problem, the author feels the need for an analysis of the management of the KT Jayengkrono ship's crew at the Port of Cirebon.*

Keywords: *Management Analysis, Manning, Jayengkromo Ship*

ABSTRAK -PT. Pelindo Marine Service (PMS) sebagai perusahaan yang memiliki core business pada sektor jasa tunda, khususnya untuk pasar dominan bagi layanan trafik kapal di lingkungan jasa kepelabuhanan PT Pelabuhan Indonesia III dan merupakan entitas yang memiliki peran penting dalam bisnis jasa tunda di Indonesia Timur. Bisnis pandu dan tunda merupakan salah satu jenis usaha yang cukup menarik dan dibutuhkan seiring dengan semakin meningkatnya arus perdagangan lewat laut dengan menggunakan armada angkutan barang di wilayah domestik Indonesia yang terus meningkat dalam kurun 20-25 tahun belakangan ini. Dalam mengelola berbagai kebutuhan jasa tunda kapal tersebut, salah satu persyaratan yang perlu dimiliki adalah tingkat ketersediaan armada pandu termasuk opsi penyediaannya lewat alternatif penyewaan atau sewa kapal termasuk pengelolaan pengawakannya. Penelitian ini bertujuan untuk dapat memberikan pertimbangan dan rujukan bagi PT. Pelindo Marine Service dalam hal menyiapkan referensi biaya manajemen pengawakan kapal dan pertimbangan yang dibutuhkan untuk menyusun dokumen rencana kerja atau rencana kerjasama pengelolaan manajemen pengawakan kapal dengan pihak partner bisnis PT. Pelindo Marine Service di wilayah layanan jasanya

khususnya di perairan Indonesia. Tertarik dengan permasalahan tersebut penulis merasa perlu adanya analisa tentang manajemen pengawakan Kapal KT Jayengkrono di Pelabuhan Cirebon.

Kata Kunci: Analisa Manajemen, Pengawakan, Kapal Jayengkromo

PENDAHULUAN

Bisnis pandu dan tunda merupakan salah satu jenis usaha yang cukup menarik dan dibutuhkan seiring dengan semakin meningkatnya arus perdagangan lewat laut dengan menggunakan armada angkutan barang di wilayah domestik Indonesia yang terus meningkat dalam kurun 20-25 tahun belakangan ini. PT. Pelindo Marine Service (PMS) sebagai perusahaan yang memiliki core business pada sektor jasa tunda, khususnya untuk pasar dominan bagi layanan trafik kapal di lingkungan jasa kepelabuhanan PT Pelabuhan Indonesia III dan merupakan entitas yang memiliki peran penting dalam bisnis jasa tunda di Indonesia Timur. Dalam mengelola berbagai kebutuhan jasa tunda kapal tersebut, salah satu persyaratan yang perlu dimiliki adalah tingkat ketersediaan armada pandu termasuk opsi penyediaannya lewat alternatif penyewaan atau sewa kapal termasuk pengelolaan pengawakannya.

Penelitian ini bertujuan untuk dapat memberikan pertimbangan dan rujukan bagi PT.

Pelindo Marine Service dalam hal menyiapkan referensi biaya manajemen pengawakan kapal dan pertimbangan yang dibutuhkan untuk menyusun dokumen rencana kerja atau rencana kerjasama pengelolaan manajemen pengawakan kapal dengan pihak partner bisnis PT. Pelindo Marine Service di wilayah layanan jasanya khususnya di perairan Indonesia. Memberikan berbagai informasi komparasi pengelolaan manajemen pengawakan armada tunda di entitas sebanding sehingga dapat menjadi inputan penting bagi manajemen PT. Pelindo Marine Service dalam merancang, menyusun, serta mengevaluasi berbagai rencana operasi dan pengawakan berbagai armada kapal milik atau armada tunda sewa untuk memenuhi kewajiban atau komitmen jasa ke para pengguna jasa tunda baik di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III maupun di tempat lainnya. Tertarik dengan permasalahan tersebut diatas maka penulis menganggap perlu adanya analisa manajemen pengawakan kapal sebagai contoh kapal KT Jayengkrono di Pelabuhan Cirebon.

Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah eksplorasi biaya pengelolaan armada tunda di lingkungan PT. Pelindo Marine Service
2. Bagaimanakah desk-study informasi standar biaya, pola umum pengawakan kapal khususnya untuk armada tunda.
3. Bagaimanakah perbandingan dengan entitas sebanding lainnya terkait dengan jasa tunda untuk trafik kapal
4. Bagaimanakah pola dan level biaya serta persyaratan teknis operasional yang dibutuhkan untuk menjadi rujukan

pengelolaan manajemen pengawakan armada tunda di lingkungan PT. Pelindo Marine Service

Tujuan Penelitian

1. Melakukan eksplorasi biaya pengelolaan armada tunda di lingkungan PT. Pelindo Marine Service
2. Melakukan desk-study informasi standar biaya, pola umum pengawakan kapal khususnya untuk armada tunda.
3. Melakukan perbandingan dengan entitas sebanding lainnya terkait dengan jasa tunda untuk trafik kapal
4. Merekomendasi pola dan level biaya serta persyaratan teknis operasional yang dibutuhkan untuk menjadi rujukan pengelolaan manajemen pengawakan armada tunda di lingkungan PT. Pelindo Marine Service

TINJAUAN PUSTAKA

Marine Labour Convention (2006)

Marine Labour Convention (MLC) adalah standar internasional mengenai keselamatan kapal, jaminan sosial kemanusiaan dan kualitas manajemen pelayaran dalam konvensi internasional bagi keselamatan jiwa di laut, konvensi mengenai peraturan internasional bagi pencegahan tabrakan di laut, dan pelatihan bagi awak kapal serta persyaratan-persyaratan kompetensi di dalam Konvensi Internasional mengenai standar pelatihan, sertifikasi dan tugas jaga awak kapal. *Marine Labour Convention* (MLC) adalah salah satu landasan kami dalam menganalisis standar kinerja operasional kapal dan awak kapal Jayengrono dalam kajian ini.

Poin-poin yang menjadi landasan untuk kajian Kapal Jayengrono akan dijelaskan lebih rinci di sub dari sub bab *Marine Labour Convention* ini.

Persyaratan Minimum bagi Awak Kapal yang Bekerja di Atas Kapal

Peraturan Pelatihan dan Kualifikasi

Tujuan: untuk memastikan bahwa awak kapal telah terlatih atau telah memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas mereka di atas kapal.

1. Para awak kapal tidak wajib bekerja di atas sebuah kapal kecuali mereka terlatih atau tersertifikasi atau memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas-tugas mereka.
2. Para awak kapal tidak diperbolehkan untuk bekerja di atas kapal, kecuali mereka telah berhasil menyelesaikan pelatihan untuk keselamatan diri di atas kapal.
3. Pelatihan dan sertifikasi sesuai dengan instrumen-instrumen wajib yang telah diadopsi oleh Organisasi Maritim Internasional wajib dipertimbangkan telah memenuhi ketentuan-ketentuan ayat 1 dan 2 Peraturan ini.
4. Setiap Negara Anggota, pada waktu pengesahan Konvensi ini, terikat oleh Sertifikasi Konvensi Kecakapan Awak Kapal (Able Seamen Convention), 1946 (No. 74), wajib melanjutkan pelaksanaan kewajiban-kewajiban di bawah Konvensi tersebut kecuali dan hingga ketentuanketentuan yang diwajibkan mencakup pokok materi yang telah diadopsi Organisasi Maritim Internasional dan diberlakukan, atau hingga melewati lima tahun sejak berlakunya Konvensi ini sesuai dengan ayat 3 pasal VIII, dengan merujuk pada tanggal yang lebih awal.

Kondisi Kerja (Upah, Jam Kerja dan Jam Istirahat, dan Hak Cuti)

Standar dan Peraturan Upah, untuk pedoman ini terdapat istilah:

- a) awak kapal terampil (able seafarer) adalah awak kapal yang dianggap kompeten untuk melaksanakan berbagai tugas yang memerlukan kecakapan kerja di departemen dek, selain tugas yang ditetapkan oleh hukum, peraturan atau kebiasaan nasional, atau oleh perjanjian kerja bersama;
- b) gaji pokok atau upah pokok adalah sejumlah pembayaran, bagaimanapun komposisinya, untuk waktu kerja normal; tidak termasuk pembayaran lembur, bonus, uang harian, uang cuti berbayar atau setiap tambahan pendapatan lainnya;
- c) upah gabungan adalah upah atau penghasilan yang meliputi gaji pokok dan tunjangan terkait lainnya; suatu upah gabungan dapat meliputi kompensasi atas seluruh waktu kerja lembur yang dikerjakan dan seluruh tunjangan terkait lainnya, atau dapat meliputi hanya tunjangan tertentu dalam sebuah bagian dari upah gabungan
- d) jam kerja adalah waktu yang diperlukan awak kapal untuk melakukan pekerjaan selama di atas kapal;
- e) waktu kerja lembur adalah waktu kerja yang melebihi jam kerja normal

Tujuan dari standar ini adalah:

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan pembayaran-pembayaran yang terkait dengan pekerjaan awak kapal yang bekerja di atas kapal yang berbendera Negara Anggota dilakukan tidak lebih lama dari pada jangka

waktu satu bulan dan sesuai dengan perjanjian kerja bersama yang berlaku.

2. Awak kapal wajib diberikan rekening pembayaran bulanan dan sejumlah uang yang dibayarkan, termasuk upah, pembayaran tambahan dan nilai tukar yang digunakan di mana pembayaran tersebut telah dilakukan dalam suatu mata uang atau dari suatu nilai tukar yang berbeda dari nilai tukar yang disepakati.
3. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa pemilik kapal mengambil kebijakan, sebagaimana tercantum pada ayat 4 dari Standar ini, untuk menyediakan awak kapal sarana mengirimkan seluruh atau sebagian daripada pendapatan mereka kepada keluarga atau yang menjadi tanggungannya atau para penerima sah.
4. Kebijakan yang memastikan bahwa para awak kapal dapat mengirimkan pendapatan mereka kepada keluarga mereka meliputi:
 - a) suatu sistem untuk memungkinkan awak kapal, pada saat memulai pekerjaan atau selama bekerja, untuk membagi, apabila mereka menginginkan, sebagian dari upah mereka untuk dikirimkan dengan jangka waktu yang teratur kepada keluarga mereka melalui pengiriman antar bank atau dengan cara yang sejenis;
 - b) suatu persyaratan bahwa pembagian wajib dikirimkan tepat waktu dan secara langsung kepada seseorang atau orang-orang yang ditunjuk oleh awak kapal.
5. Setiap biaya atas jasa sebagaimana dirujuk pada ayat 3 dan 4 dalam Standar ini wajib

dihitung dalam jumlah yang wajar, dan sesuai dengan nilai tukar mata uang, kecuali ditetapkan lain, wajib, sesuai hukum atau peraturan nasional, menggunakan nilai tukar pasar yang berlaku atau nilai tukar resmi dan tidak merugikan awak kapal.

6. Setiap Negara Anggota yang menerapkan hukum atau peraturan nasional yang mengatur upah awak kapal wajib memberikan pertimbangan terhadap pedoman sebagaimana tercantum dalam Bagian B dari Kaidah ini.

Standar Penghitungan dan Pembayaran Awak Kapal

1. Bagi awak kapal yang memiliki pendapatan meliputi kompensasi yang terpisah atas kerja lembur:
 - a) untuk tujuan penghitungan upah, jam kerja normal di laut dan di pelabuhan tidak boleh melebihi delapan jam per hari;
 - b) untuk tujuan penghitungan lembur, jumlah jam kerja normal per minggu yang dicakup oleh gaji pokok atau upah pokok wajib ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional, perjanjian kerja bersama, tetapi wajib tidak melebihi 48 jam per minggu; perjanjian kerja bersama dapat memberikan perbedaan tetapi tidak kurang dari perlakuan yang menguntungkan;
 - c) tingkat kompensasi untuk lembur, yang tidak boleh kurang dari satu seperempat kali gaji pokok atau upah pokok per jam, harus ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau oleh perjanjian

Herwantono

kerja bersama, apabila dapat diterapkan; dan

- d) catatan seluruh kerja lembur wajib disimpan oleh nakhoda, atau seseorang yang ditunjuk oleh nakhoda tersebut, dan disetujui oleh awak kapal dan tidak lebih dari jangka waktu satu bulan.

2. Bagi awak kapal yang upahnya secara keseluruhan atau sebagian digabungkan:

- a) perjanjian kerja awak kapal wajib menguraikan secara jelas, apabila sesuai, jumlah jam kerja yang diharapkan oleh awak kapal terkait dengan pendapatannya, dan setiap uang harian tambahan yang mungkin ditambahkan dalam upah gabungan, dan dalam keadaan tertentu;
- b) apabila jam lembur per jam dibayarkan untuk kelebihan waktu kerja yang dikerjakan sebagaimana tercakup dalam upah gabungan, nilai per jam tidak boleh kurang dari satu seperempat kali upah pokok yang terkait dengan jam kerja normal sebagaimana didefinisikan pada ayat 1 dari Pedoman ini, prinsip yang sama wajib berlaku untuk jam kerja lembur yang termasuk ke dalam upah gabungan;
- c) pendapatan untuk bagian keseluruhan atau sebagian upah gabungan mencerminkan jam kerja normal sebagaimana didefinisikan dalam ayat 1(a)

Pedoman ini wajib tidak kurang dari upah minimum yang berlaku; dan

- d) awak kapal yang upahnya sebagian digabungkan, catatan kerja lembur wajib disimpan dan disetujui sebagaimana yang ditetapkan dalam ayat 1 (d) Pedoman ini.

3. Hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama dapat mengatur kompensasi untuk lembur atau untuk pekerjaan yang dikerjakan pada hari istirahat mingguan dan pada hari libur nasional setidaknya setara dengan waktu libur dan ketika kapal sandar atau cuti tambahan sebagai pengganti pendapatan atau kompensasi lain sebagaimana diberikan

4. Hukum atau peraturan nasional yang diterapkan setelah berkonsultasi dengan perwakilan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal atau, apabila sesuai, perjanjian kerja bersama wajib mempertimbangkan prinsip-prinsip berikut:

- a) pendapatan yang setara untuk pekerjaan yang bernilai setara wajib berlaku untuk semua awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal yang sama tanpa diskriminasi berdasarkan ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, paham politik, keturunan kewarganegaraan atau asal usul sosial
- b) perjanjian kerja awak kapal yang menguraikan upah atau nilai upah yang berlaku wajib diberlakukan di atas kapal; informasi mengenai jumlah upah atau nilai upah tersebut wajib disediakan untuk setiap awak kapal, baik dengan memberikannya paling sedikit satu salinan informasi yang relevan yang telah

ditandatangani kepada awak kapal dalam bahasa yang dipahami oleh awak kapal tersebut, atau dengan menempatkan salinan perjanjian tersebut di tempat yang mudah diakses oleh awak kapal atau dengan cara lain yang tepat

- c) upah wajib dibayarkan dengan alat pembayaran yang sah; apabila sesuai, dapat dibayarkan melalui pengiriman antar bank, cek, cek pos atau surat perintah pembayaran
 - d) pada saat pemutusan pembayaran semua pendapatan, wajib dibayar tanpa penundaan yang tidak semestinya
 - e) hukuman yang memadai atau pemulihan yang sesuai lainnya harus dikenakan oleh otoritas berwenang apabila pemilik kapal menunda dengan tidak semestinya atau gagal melakukan pembayaran atas semua pendapatan
 - f) upah wajib dibayarkan secara langsung ke rekening bank awak kapal yang sudah ditunjuk, kecuali mereka meminta sebaliknya secara tertulis;
 - g) tunduk pada sub ayat (h) dari ayat ini, pemilik kapal wajib tidak membatasi kebebasan awak kapal untuk menghabiskan pendapatan mereka;
1. Gaji pokok atau upah pokok untuk jasa satu bulan kalender bagi seorang awak kapal wajib tidak kurang dari jumlah yang secara rutin ditetapkan oleh Komite Maritim Bersama atau badan-badan resmi lainnya oleh Badan Pimpinan pada Kantor Ketenagakerjaan Internasional. Berdasarkan keputusan

Badan Pimpinan, Direktur Jenderal wajib memberitahukan setiap perbaikan jumlah kepada Negara-negara Anggota Organisasi.

2. Tidak ada dalam Pedoman ini yang wajib dianggap mengurangi pengaturan yang telah disepakati antara pemilik kapal atau organisasi organisasinya dengan organisasi awak kapal berkenaan dengan peraturan mengenai standar minimum syarat dan kondisi kerja, bahwa syarat dan kondisi tersebut diakui oleh otoritas berwenang.

Jam Kerja dan Jam Istirahat

1. Untuk tujuan Standar ini, istilah:
 - a) jam kerja adalah waktu selama awak kapal dipersyaratkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal
 - b) jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak meliputi istirahat pendek
2. Setiap Negara Anggota wajib, dalam batas yang ditetapkan dalam ayat 5 sampai dengan ayat 8 Standar ini menentukan suatu jumlah maksimum jam kerja yang wajib tidak melebihi jangka waktu yang ditetapkan, atau jumlah minimum jam istirahat yang wajib diberikan dalam suatu jangka waktu yang ditetapkan.
3. Setiap Negara Anggota mengakui standar jam kerja normal untuk awak kapal, seperti halnya pekerja lain, wajib didasarkan pada delapan jam sehari dengan satu hari istirahat per minggu dan istirahat pada hari libur nasional. Akan tetapi, hal ini harus tidak mencegah

- Negara Anggota untuk memiliki prosedur guna mengizinkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang menentukan jam kerja normal awak kapal yang pada dasarnya tidak kurang menguntungkan dari Standar ini.
4. Dalam menetapkan standar nasional, setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan awak kapal, khususnya mereka yang pekerjaannya menyangkut keselamatan pelayaran dan keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal.
 5. Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:
 - (a) jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
 - (i) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (ii) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
 - (b) jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
 - (i) sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (ii) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.
 6. Jam istirahat dapat dibagi ke dalam tidak kurang dari dua jangka waktu, satu diantaranya paling singkat enam jam lamanya, dan jeda waktu antar waktu istirahat berturut-turut tidak melebihi 14 jam.
 7. Berkumpul, latihan pemadaman kebakaran dan latihan penggunaan sekoci, dan latihan-latihan yang ditetapkan oleh peraturan perundangundangan nasional dan oleh instrument internasional, wajib dilaksanakan dengan cara yang meminimalkan gangguan waktu istirahat dan tidak mengakibatkan kelelahan.
 8. Pada saat awak kapal sedang bertugas, misalnya ketika di ruang mesin tanpa awak, awak kapal wajib mempunyai kompensasi jangka waktu istirahat yang cukup jika jangka waktu istirahat normal terganggu oleh panggilan untuk bekerja.
 9. Apabila tidak ada perjanjian kerja bersama atau keputusan arbitrase atau bila otoritas berwenang menetapkan bahwa ketentuan dalam perjanjian atau keputusan yang terkait dengan ayat 7 atau ayat 8 Standar ini tidak mencukupi, otoritas berwenang wajib menetapkan ketentuan guna memastikan awak kapal mendapat waktu istirahat yang cukup.
 10. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan penempatan, di tempat yang mudah diakses, sebuah tabel yang memuat pengaturan kerja di atas kapal, yang wajib memuat untuk setiap posisi, paling tidak:
 - (a) jadwal kerja di kapal dan kerja di pelabuhan; dan
 - (b) jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama yang berlaku.
- Hak Cuti dan Penghitungan Cuti**
1. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau oleh mekanisme tepat di setiap negara, service offarticles wajib dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.
 2. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau dalam sebuah perjanjian kerja bersama yang berlaku, absen

dari pekerjaan untuk menghadiri kursus pelatihan kejuruan maritim yang disetujui atau karena alasan seperti sakit atau cidera atau persalinan wajib dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.

3. Tingkat gaji selama cuti tahunan wajib sama dengan tingkat gaji atau upah normal awak kapal yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau dalam perjanjian kerja awak kapal yang berlaku. Bagi awak kapal yang dipekerjakan untuk jangka waktu lebih singkat dari satu tahun atau dalam menetapkan standar nasional, setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan awak kapal, khususnya mereka yang pekerjaannya menyangkut keselamatan pelayaran dan keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal.
4. Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:
 - (c) jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
 - (i).14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (ii).72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
 - (d) jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
 - (i) sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (ii) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.
5. Jam istirahat dapat dibagi ke dalam tidak kurang dari dua jangka waktu, satu diantaranya paling singkat enam jam

lamanya, dan jeda waktu antar waktu istirahat berturut-turut tidak melebihi 14 jam.

6. Berkumpul, latihan pemadaman kebakaran dan latihan penggunaan sekoci, dan latihan-latihan yang ditetapkan oleh peraturan perundangundangan nasional dan oleh instrument internasional, wajib dilaksanakan dengan cara yang meminimalkan gangguan waktu istirahat dan tidak mengakibatkan kelelahan.
7. Pada saat awak kapal sedang bertugas, misalnya ketika di ruang mesin tanpa awak, awak kapal wajib mempunyai kompensasi jangka waktu istirahat yang cukup jika jangka waktu istirahat normal terganggu oleh panggilan untuk bekerja.
8. Apabila tidak ada perjanjian kerja bersama atau keputusan arbitrase atau bila otoritas berwenang menetapkan bahwa ketentuan dalam perjanjian atau keputusan yang terkait dengan ayat 7 atau ayat 8 Standar ini tidak mencukupi, otoritas berwenang wajib menetapkan ketentuan guna memastikan awak kapal mendapat waktu istirahat yang cukup.
9. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan penempatan, di tempat yang mudah diakses, sebuah tabel yang memuat pengaturan kerja di atas kapal, yang wajib memuat untuk setiap posisi, paling tidak:
 - (c) jadwal kerja di kapal dan kerja di pelabuhan; dan
 - (d) jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama yang berlaku.

Hak Cuti dan Penghitungan Cuti

1. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau oleh mekanisme tepat di setiap negara, service offarticles wajib dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.
2. Di bawah kondisi yang ditetapkan oleh otoritas berwenang atau dalam sebuah perjanjian kerja bersama yang berlaku, absen dari pekerjaan untuk menghadiri kursus pelatihan kejuruan maritim yang disetujui atau karena alasan seperti sakit atau cedera atau persalinan wajib dihitung sebagai bagian dari jangka waktu kerja.
3. Tingkat gaji selama cuti tahunan wajib sama dengan tingkat gaji atau upah normal awak kapal yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau dalam perjanjian kerja awak kapal yang berlaku. Bagi awak kapal yang dipekerjakan untuk jangka waktu lebih singkat dari satu tahun atau dalam Jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 8 (delapan) jam setiap hari dengan 1 (satu) hari libur setiap minggu dan hari-hari libur resmi. Perhitungan gaji jam kerja bagi awak kapal ditetapkan 44 (empat puluh empat) jam setiap minggu. Jam kerja melebihi ketentuan dan dipekerjakan pada hari-hari libur dihitung lembur. Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2 (dua), yang salah satu diantaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat. Upah minimum bagi awak kapal dengan jabatan terendah ditetapkan oleh Menteri yang

bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan, berdasarkan ketentuan upah minimum tenaga kerja sesuai peraturan perundangundangan yang berlaku. Upah lembur per jam dihitung dengan rumus:

$$\text{Upah Lembur/jam} = \frac{\text{Upah Minimum} \times 1,25}{190}$$

Hari libur yang dibayar dihitung untuk setiap bulan 4 (empat) hari kerja, yang besarnya setiap hari 1/30 (sepertiga puluh) dari gaji minimum bulanan. Setiap awak kapal berhak mendapatkan cuti tahunan yang lamanya paling sedikit 20 (dua puluh) hari kalender untuk setiap jangka waktu 1 (satu) tahun bekerja. Atas permintaan pengusaha angkutan di perairan, awak kapal yang mendapatkan hak cuti tahunan dapat mengganti hak cutinya dengan imbalan upah sejumlah hari cuti yang tidak dinikmatinya. Konvensi ini diadopsi dari *International Maritime Organization* (IMO). Konvensi ini berisi tentang sertifikasi terkait kompetensi yang diperlukan awak kapal serta keterangan jika upah atau gaji dari awak kapal mengikuti standar minimum setiap Negara atau pemerintah masing-masing. Dan konvensi ini juga kami jadikan acuan dalam membuat kajian

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari sampai dengan April 2021 Pada Kapal KT Jayengkrono Pelabuhan Cirebon. Metode penelitian dengan menggunakan data sekunder, wawancara, perbandingan visitasi lapangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data yang digunakan dalam kajian ini adalah data primer dan sekunder yang didapat langsung dari lapangan dan dari dokumen perusahaan PT. Pelindo Marine Service. Data yang telah di kumpulkan terdapat pada Tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1
Data yang telah dikumpulkan

No.	Data yang dikumpulkan
1	Data umum perusahaan PT.PMS
2	Data umum kapal
3	Kondisi eksisting perlengkapan Kapal Jayengrono
4	Data kendala pada Kapal Jayengrono
5	Data umum awak kapal
6	Data kondisi kerja awak kapal

Data yang dikumpulkan adalah data umum berupa data umum perusahaan yang dimaksud adalah data perihal gambaran umum perusahaan. Data umum kapal serta kondisi eksisting dari kapal dan awak kapal dengan cara survey langsung ke lapangan.

1.Data Umum Kapal

Pada kajian ini, pengambilan data umum kapal dilakukan dengan pengumpulan dokumen dari PT. Pelindo Marine Service dan observasi langsung ke lapangan untuk melihat dokumen kapal yang ada di kapal Jayengrono. Berikut ini merupakan data umum kapal Jayengrono:

Nama Kapal: KT. JAYENGRONO

Jenis Kapal : Kapal Tunda

Tahun Pembuatan 2004

Tipe Propulsi : Z - Peller

GT 209

HP : 2 x 750

Jumlah Crew 7

Wilayah Operasi : Tanjung Perak

2.Data Kondisi Eksisting Perlengkapan Kapal Jayengrono

Pengambilan data dilakukan dengan melakukan observasi langsung ke lapangan serta wawancara dengan awak kapal untuk verifikasi antara kondisi aktual dari kapal dan data historis kapal perusahaan.

3.Data Kendala pada Kapal Jayengrono

Pengambilan data dilakukan dengan melakukan observasi langsung ke lapangan serta wawancara dengan awak kapal untuk verifikasi antara kondisi aktual dari kapal dan data historis kapal perusahaan.

4.Data Umum Awak Kapal

Pengambilan data umum dilakukan dengan melakukan observasi langsung ke lapangan serta wawancara dengan awak kapal untuk verifikasi antara kondisi aktual dari kapal dan data historis awak kapal perusahaan

5.Data Kondisi Kerja Awak Kapal

Pengambilan data kondisi kerja awak kapal dilakukan dengan melakukan observasi langsung ke lapangan serta wawancara dengan awak kapal untuk verifikasi antara kondisi aktual dari kapal dan data historis awak kapal perusahaan

Uang makan : Rp. 30.000/ orang/ hari Total

Jam Kerja Per Hari : 24 Jam (2 Shift)

Jam Istirahat : 2 Jam (Diperbolehkan keluar kapal)

Jumlah Layanan Per Hari : 4-12 Layanan

Libur/Cuti : Tidak Ada (Hingga Kontrak Berakhir)

Beban Kerja : Berat

Fasilitas Kapal Menurut Kru : Cukup Nyaman

Masukan dari kru kapal : “Sebaiknya jumlah kru ditambah 2 orang” (Rahim,Nahkoda)

6. Review RKS Pelindo Marine Service

Penilaian (review) dari RKS dilakukan pada Pasal 2 hingga Pasal 12 dari RKS berdasarkan berbagai parameter operasional, teknis kapal serta pola operasi praktis yang umumnya menjadi pola pengelolaan manajemen kapal.

7. Perbandingan biaya pengawakan kapal

Perbandingan harga pengawakan, dapat kita lihat bahwa PT. Pelindo Marine Service telah memberikan standar nilai gaji yang cukup tinggi dibandingkan dengan perusahaan lain dan peraturan upah minimum nasional, namun masih belum dapat sepenuhnya menerapkan aturan internasional untuk standar minimal gaji awak kapal karena memang standar internasional yang terlalu tinggi dari standar yang berlaku di Indonesia. Namun poin dari jumlah awak kapal dari PT. Pelindo Marine Service masih kurang karena hanya berjumlah 7 (tujuh) orang dari batas minimal yang telah ditentukan oleh pemerintah yaitu 9 (sembilan) orang. Rata-rata gaji pegawai yang diajukan oleh PT. Pelindo Marine Service termasuk yang tertinggi dari seluruh data pembandingan meskipun kapal yang digunakan merupakan kapal dengan daya yang lebih kecil daripada kapal-kapal dari perusahaan lain.

Dengan rekomendasi minimum yang diberikan maka biaya pengawakan akan bertambah besar dikarenakan jumlah kru yang harus ditingkatkan. Namun biaya rata-rata dari masing-masing kru akan lebih dapat ditekan. Sehingga selisih biaya dari rencana anggaran

biaya PT. Pelindo Marine Service tidak terlalu jauh dan dapat mengurangi beban kerja dari awak kapal karena penambahan jumlah awak kapal, hal ini juga dapat menyebabkan tingkat stress awak kapal menjadi lebih rendah.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kesimpulan dalam kajian ini diantaranya adalah:

1. Eksplorasi biaya pengelolaan armada tunda di lingkungan PT. Pelindo Marine Service (PMS) telah dilaksanakan dengan metode wawancara dan observasi langsung kepada tujuh awak kapal di Kapal Jayengrono.
2. Rancangan RKS yang direncanakan pihak PT. PMS secara umum telah memenuhi sejumlah pola operasi armada tunda. Namun untuk meningkatkan level keselamatan operasi dan kapal, maka sejumlah rekomendasi telah diinformasikan khususnya pada saat pra-perencanaan, perencanaan, saat operasi (pelayaran), dan saat menghadapi bahaya.
3. Melalui studi eksplorasi umum (desk-study), perbandingan level biaya atas berbagai item pola umum pengawakan armada kapal tunda PT. PMS telah dilakukan khususnya dengan beberapa rujukan level biaya sebanding khususnya dengan: Marine Labour Convention, data manajemen awak kapal tunda PT. Jasa Armada Indonesia, data manajemen awak kapal tunda Pelabuhan Cirebon, Peraturan Menteri No. 93 Tahun 2014, Peraturan Menteri No. 57 Tahun 2015, Surat Edaran Menteri Ketenagakerjaan RI, Peraturan Pemerintah RI No. 7 Tahun 2000, SCTW Convention, dan Data RKS PT.PMS.

4. Perbandingan dengan entitas sebanding lainnya terkait dengan jasa tunda didapatkan bahwa biaya pengawakan armada tunda PMS masuk dalam kategori biaya yang relatif rendah dengan armada tunda lainnya (selain PT. SMI). Namun dibandingkan dengan PT. SMI, biaya pengawakan PT. SMI masih relatif lebih rendah dari level biaya yang direncanakan pihak PT. PMS.

Saran

Berikut ini merupakan saran yang dapat diberikan dalam kajian ini untuk perusahaan dalam mengambil keputusan atas masalah yang ingin diselesaikan:

1. Perlu adanya penambahan awak kapal minimal dua orang dari kondisi eksisting untuk membagi rata beban kerja dan menyesuaikan dengan peraturan pemerintah yang ada.
2. Perlu adanya pemberian jatah cuti untuk awak kapal yang bekerja karena pada kondisi eksistingnya tidak ada jatah cuti yang diambil sama sekali.
3. Dapat dilakukan penambahan sertifikasi tug master pada persyaratan nahkoda kapal untuk lebih menjamin tingkat keselamatan proses jasa penundaan.
4. Perlu ditambahkan proses familiarisasi pada saat mutasi awak kapal sebagai proses pengenalan lingkungan kerja kapal kepada awak kapal baru, yang selanjutnya dapat dimasukkan ke dalam poin RKS

DAFTAR PUSTAKA

Batti, P. 2000. Keselamatan Pelayaran dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal.

Jakarta: PT Konsultasi Buana Maritim Nusantara. D A Lasse DR SH MM. 2015.

Hananto Soewedo. 2004. Manajemen Bisnis, Transportasi Laut, Charter dan Klaim. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. Hananto Soewedo. 2004.

Shipping Praktis. Jakarta. Hasibuan, Melayu. 2012.

Kosasih, Engkos. 2007 Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: PT Bumi Aksara. Kosasih, Engkos. 2007.

Ade Chandra. 2018. Manajemen Pengawakan Pelaut Kapal Niaga dan Tanggung Jawab Perusahaan Keagenan Awak Kapal. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Kusuma, Ade Chandra. 2018.

Nasution, Nur. 2015. Majalah Ilmiah Bahari Jogja. Volume 16 (1: 36-53). Yogyakarta: Akademi Maritim Yogyakarta.

Manajemen Mutu Terpadu. Bogor: Ghalia Indonesia.

Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000. Tentang Kepelautan. Peraturan Perundangan Bidang Transportasi.

Peraturan Menteri No. 57 Tahun 2015 ini memuat tentang regulasi pengawakan kapal dengan pelabuhan