

LAPORAN TUGAS AKHIR  
KARYA ILMIAH TERAPAN

**OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT*  
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)*  
2006 UNTUK MENINGKATKAN KINERJA *CREW* DIATAS  
KAPAL MV. KAMADIYA**



AFDY FEBRIANO  
NIT 22 36308 3 001

disusun sebagai salah satu syarat  
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN  
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL  
TAHUN 2026

LAPORAN TUGAS AKHIR  
KARYA ILMIAH TERAPAN

**OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT*  
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)*  
2006 UNTUK MENINGKATKAN KINERJA *CREW* DIATAS  
KAPAL MV. KAMADIYA**



AFDY FEBRIANO  
NIT 22 36308 3 001

disusun sebagai salah satu syarat  
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA  
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN  
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL  
TAHUN 2026

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Afdy Febriano  
Nomor Induk Taruna : 22 36308 3 001  
Program Studi : SERJANA TERAPAN TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI  
KAPAL

**“OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT* BERDASARKAN  
*MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006* UNTUK MENINGKATKAN  
KINERJA *CREW* DIATAS KAPAL MV. KAMADIYA”**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 04 Mei 2026

  
**Afdy Febriano**  
NIT. 22 36308 3 001

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN**

**PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : **OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT* BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006* UNTUK MENINGKATKAN KINERJA *CREW* DIATAS KAPAL MV. KAMADIYA**

Program Studi : **D-IV TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

Nama : **AFDY FEBRIANO**

NIT : **22 36308 3 001**

Jenis Tugas Akhir : **Prototype / Proyek / Karya Ilmiah Terapan\***  
Keterangan: \*(coret yang tidak perlu)

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 17 April-2026

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

  
(Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd)

  
(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr)

Penata (III/d)

Penata (III/c)

NIP. 1981060320021210002

NIP. 199402052019022003

Ketua Program Studi  
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

  
(I'ie Suwondo, S.SiT., M.Pd., M.Mar)

Penata Tk I (III/d)

NIP. 197702142009121001

**PERSETUJUAN SEMINAR**

**HASIL TUGAS AKHIR**

Judul : **OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT* BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006* UNTUK MENINGKATKAN KINERJA *CREW* DIATAS KAPAL MV. KAMADIYA**

Program Studi : **D-IV TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

Nama : **AFDY FEBRIANO**

NIT : **22 36308 3 001**

Jenis Tugas Akhir : **Prototipe / Karya Ilmiah Terapan / ~~Karya Tulis Ilmiah\*~~**

Keterangan: \*(coret yang tidak perlu)

Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk dilaksanakan Seminar Hasil Tugas Akhir

Surabaya, 24 April 2026

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

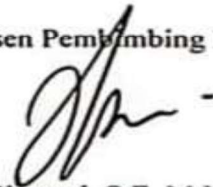


(Elise Dwi Lestari, S.Sos. M.Pd)

Penata (III/d)

NIP. 1981060320021220002

Dosen Pembimbing II



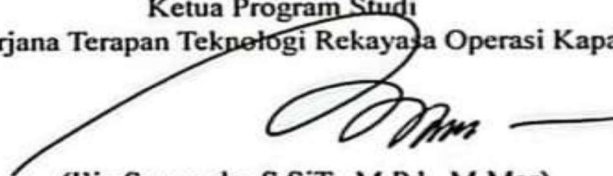
(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr)

Penata (III/c)

NIP. 199402052019022003

Mengetahui,

Ketua Program Studi  
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(Lie Suwondo, S.SiT., M.Pd., M.Mar)

Penata Tk I (III/d)

NIP. 19770212 2009121001

**PENGESAHAN**  
**PROPOSAL TUGAS AKHIR**  
**KARYA ILMIAH TERAPAN**

**OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT* BERDASARKAN  
*MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006* UNTUK MENINGKATKAN  
KINERJA *CREW* DIATAS KAPAL MV. KAMADIYA**

Disusun oleh:

AFDY FEBRIANO  
NIT. 22 36308 3 001

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir  
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 20 April 2026

Mengesahkan,

Dosen Penguji I

Dosen Penguji II

Dosen Penguji III


  
(Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si., M.Mar)  
Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP. 197105211999031001

  
(Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd)  
Penata (III/d)  
NIP. 1981060320021220002

  
(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr)  
Penata (III/c)  
NIP. 199402052019022003

Mengetahui,

Ketua Program Studi  
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

  
(P'ie Suwondo, S.SiT., M.Pd., M.Mar)  
Penata Tk I (III/d)  
NIP. 19770212 2009121001

**PENGESAHAN**  
**LAPORAN TUGAS AKHIR**  
**KARYA ILMIAH TERAPAN**

**OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT* BERDASARKAN  
*MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006* UNTUK MENINGKATKAN  
KINERJA *CREW* DIATAS KAPAL *MV. KAMADIYA***

Disusun oleh:

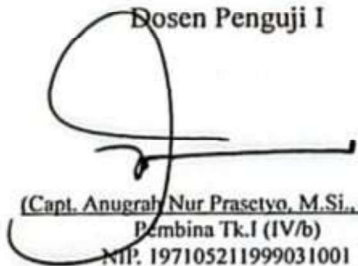
AFDY FEBRIANO  
NIT. 22 36308 3 001

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Hasil Tugas Akhir  
Politeknik Pelayaran Surabaya

Surabaya, 04 Mei 2026

Mengesahkan,

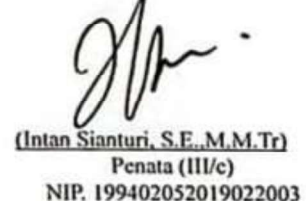
Dosen Penguji I

  
(Capt. Anugrah Nur Prasetyo, M.Si., M.Mar)  
Pembina Tk.I (IV/b)  
NIP. 197105211999031001

Dosen Penguji II


  
(Elise Dwi Lestari, S.Sos., M.Pd)  
Penata (III/d)  
NIP. 1981060320021220002

Dosen Penguji III

  
(Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr)  
Penata (III/c)  
NIP. 199402052019022003

Mengetahui,

Ketua Program Studi  
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

  
(I'ie Suwondo, S.SiT., M.Pd., M.Mar)  
Penata Tk I (III/d)  
NIP. 19770212 2009121001

## ABSTRAK

AFDY FEBRIANO, Optimalisasi Penerapan *Rest Hour Management* Berdasarkan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 Untuk Meningkatkan Kinerja *Crew* di Atas Kapal MV. Kamadiya. Dibimbing oleh Ibu Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd. dan Ibu Intan Sianturi, SE., M.MTr.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan *Rest Hour Management* sesuai *Maritime Labour Convention* 2006, mengidentifikasi hambatan yang terjadi, serta mengkaji upaya optimalisasi penerapannya dalam meningkatkan kinerja crew di atas kapal MV. Kamadiya. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi langsung, wawancara dengan perwira dan awak kapal, serta studi dokumentasi berupa *Record of Hours of Rest* dan *Table of Shipboard Working Arrangement*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan *Rest Hour Management* di MV. Kamadiya pada dasarnya telah mengacu pada *Maritime Labour Convention* 2006 secara administratif, khususnya mengenai pemenuhan minimal 10 jam istirahat dalam 24 jam dan 77 jam dalam 7 hari, namun belum sepenuhnya optimal. Penelitian ini menyimpulkan bahwa *Rest Hour Management* di MV. Kamadiya dalam penerapannya masih ditemukan ketidaksesuaian pada kondisi tertentu, seperti saat kegiatan manuver kapal, gangguan teknis, serta tekanan operasional di pelabuhan yang menyebabkan berkurangnya waktu istirahat awak kapal. Selain itu, kurangnya kesadaran sebagian kru dalam memanfaatkan waktu istirahat secara optimal serta tingginya beban kerja turut menjadi faktor penghambat. Kondisi tersebut berdampak pada meningkatnya kelelahan (*fatigue*) dan menurunnya konsentrasi kerja awak kapal

**Kata Kunci:** Penerapan, *Rest Hour Management*, MLC 2006, kinerja, crew

## **ABSTRACT**

*AFDY FEBRIANO, Optimizing the Implementation of Rest Hour Management Based on the Maritime Labor Convention (MLC) 2006 to Improve Crew Performance on Board. Supervised by Mrs. Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd. and Mrs. Intan Sianturi, SE, M.MTr.*

*This study aims to analyze the implementation of Rest Hour Management in accordance with the Maritime Labour Convention (MLC) 2006, identify the obstacles encountered, and examine efforts to optimize its implementation in improving crew performance on board the MV. Kamadiya. The research method employed is a descriptive qualitative approach, with data collection techniques including direct observation, interviews with officers and crew members, and documentation studies in the form of Record of Hours of Rest and Table of Shipboard Working Arrangement. The results indicate that the implementation of Rest Hour Management on board MV. Kamadiya has generally complied with the administrative requirements of MLC 2006, particularly in meeting the minimum rest period of 10 hours within 24 hours and 77 hours within 7 days. However, its implementation has not yet been fully optimal. Inconsistencies were identified under certain conditions, such as during ship maneuvering operations, technical disruptions, and operational pressures at ports, which led to reduced rest periods for crew members. Furthermore, limited awareness among some crew members in utilizing rest time effectively, along with high workload demands, were identified as significant contributing factors. These conditions have resulted in increased fatigue and decreased work concentration among crew members. Therefore, it can be concluded that although the implementation of Rest Hour Management has generally adhered to MLC 2006 standards, its practical application still requires improvement to ensure optimal crew performance and operational effectiveness.*

**Keywords:** *Rest Hour Management, MLC 2006, performance, MV. Kamadiya.*

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur kehadiran Allah Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang dengan memberikan dengan memberikan ridhonya, dengan kesempatan ini penulis dapat menyelesaikan tugas akhir karya ilmiah terapan dengan judul:

**“Optimalisasi Penerapan *Rest Hour Management* Berdasarkan  
*Maritime Labour Convention (MLC) 2006* Untuk Meningkatkan Kinerja  
Crew Diatas Kapal MV. Kamadiya,”**

Untuk menyelesaikan studi pendididkan program Diploma IV salah satu syarat yang dilakukan oleh Taruna adalah penyusunan proposal karya ilmiah terapan yang berguna sebagai pembekalan Taruna dalam menjalankan Praktek Laut di atas kapal. Dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini, peneliti mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini. Dengan Selesainya Karya Ilmiah Terapan ini, peneliti ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Moejiono, M.T, M.MAR.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan seluruh fasilitas yang menunjang akademis dan memotivasi penulis sehingga dapat terwujudnya karya ilmiah terapan ini.
2. Bapak I’IE Suwondo, S.Si.T, M.Pd. selaku Kepala Jurusan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal yang telah memotivasi dan memberikan bimbingannya kepada penulis sehingga karya ilmiah terapan ini dapat terwujud dengan hasil yang terbaik.
3. Ibu Elise Dwi Lestari, S.Sos, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan segala waktu, tenaga, dan pikirannya dalam membimbing penulis dalam semua proses melalui bimbingan, pemikiran, dan arahan terbaiknya dalam pembuatan karya ilmiah terapan ini.
4. Ibu Intan Sianturi, SE., M.MTr. selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan segala waktu, tenaga, dan pikirannya dalam membimbing penulis dalam semua proses melalui bimbingan, pemikiran, dan arahan terbaiknya dalam pembuatan karya ilmiah terapan ini.
5. Kedua orang tua penulis yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi serta cinta yang begitu besarnya kepada penulis dalam setiap proses pencapaian cita-cita dan pewujudan mimpi penulis disetiap langkahnya.
6. Bapak dan ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan dan seluruh civitas akademika Politeknik Pelayaran Surabaya.
7. Seluruh *crew* kapal MV. Kamadiya yang sudah membimbing penulis dalam melaksanakan praktik laut, memberikan arahan terkait judul yang diteliti dan memberikan bantuan untuk mengumpulkan data penelitian.

8. Serta ucapan terimah kasih juga penulis ucapkan kepada rekan-rekan sekalian khususnya kelas TROK C yang telah memberikan ilmu dan dukungan serta doanya untuk saya mengerjakan Karya Ilmiah Terapan ini.

Dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini, peneliti menyadari bahwa masih banyak kekurangan dari segi penulisan maupun penyusunan. Dengan adanya kekurangan tersebut, peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bisa menjadi koreksi bagi peneliti dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan selanjutnya. Peneliti berharap semoga dengan Karya Ilmiah Terapan ini dapat memberikan manfaat dan menjadi sumber ilmu pengetahuan semua pihak khususnya di Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya

2024

AFDY FEBRIANO

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR HASIL .....</b>	<b>iv</b>
<b>PENGESAHAN PROPOSAL TUGAS AKHIR .....</b>	<b>v</b>
<b>PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>vii</b>
<b><i>ABSTRACT</i>.....</b>	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	5
C. Batasan Masalah.....	5
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>7</b>
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya .....	7
B. Landasan Teori .....	8

1. Optimalisasi .....	8
2. <i>Rest Hour Management</i> .....	9
3. <i>International Labour Organization (ILO)</i> .....	10
4. <i>MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)</i> .....	12
5. Kinerja.....	13
6. <i>Crew Kapal</i> .....	16
7. <i>Bulk Carrier ( Kapal Curah)</i> .....	17
C. Kerangka Pikir .....	20
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>21</b>
A. Jenis Penelitian.....	21
B. Tempat dan Waktu Penelitaian.....	21
C. Jenis dan Sumber Data .....	22
1. Data Primer .....	22
2. Data Sekunder .....	23
D. Teknik Pengumpulan Data .....	24
1. Metode Observasi.....	25
2. Metode Wawancara .....	25
3. Metode Dokumentasi .....	25
E. Teknik Analisis Data .....	26
1. Reduksi Data .....	27
2. Penyajian Data .....	28
3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi .....	28

<b>BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>29</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	29
B. Hasil Penelitian .....	33
1. Hasil Observasi .....	33
2. Hasil Wawancara.....	38
3. Hasil Dokumentasi .....	47
4. Penyajian data .....	50
5. Analisis Data .....	55
6. Penarikan Kesimpulan .....	60
7. Penanggulangan .....	62
C. Pembahasan.....	64
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>67</b>
A. Simpulan .....	67
B. Saran.....	68
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>70</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>72</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.2 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.....	7
Tabel 4.1 Tabel Reduksi Data .....	58

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Sertifikat <i>Maritime Labour Convention</i> .....	11
Gambar 2.2 Kerangka Penelitian .....	19
Gambar 4.1 Kapal MV. Kamadiya.....	29
Gambar 4.2 <i>Ship Particular</i> MV. KAMADIYA .....	29
Gambar 4.3 Struktur Organisasi MV. KAMADIYA .....	30
Gambar 4.4 <i>Record of Hours Rest</i> Bulan Januari 2025 .....	33
Gambar 4.5 <i>Record of Hours Rest</i> Bulan April 2025.....	35
Gambar 4.6 <i>Record of Hours Rest</i> .....	46
Gambar 4.7 <i>Table of Shipboard Working Arrangement</i> .....	48
Gambar 4.8 Grafik Pengaturan Jam Istirahat MV.Kamadiya .....	48

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.1 Transkrip Wawancara dengan Master.....	72
Lampiran 1.2 Transkrip Wawancara dengan <i>Chief Officer</i> .....	72
Lampiran 1.3 Transkrip Wawancara dengan <i>Second Officer</i> .....	72
Lampiran 1.4 Transkrip Nilai dengan <i>Chief Enginer</i> .....	73
Lampiran 2.1 <i>Ship Particular</i> .....	74
Lampiran 2.2 <i>Crew List</i> .....	77
Lampiran 2.3 <i>Record Of Rest Hours</i> Bulan Januari 2025.....	78
Lampiran 2.4 <i>Record Of Rest Hours</i> Bulan April 2025 .....	79
Lampiran 2.5 <i>Table Of Shipboard Working Arrangement</i> .....	80

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Pengaturan jam kerja dan waktu istirahat awak kapal di atas kapal dikenal sebagai “pengelolaan waktu istirahat.” dan sangat penting untuk memastikan para pelaut mendapatkan waktu istirahat yang cukup dan berkualitas karena berkaitan dengan aspek keselamatan, kesehatan, dan kinerja pelaut. Pengelolaan Jam Istirahat mengacu pada tantangan fisik dan mental yang dihadapi awak kapal saat menjalankan tugasnya, di mana kekuatan fisik menjadi pendorong utama dan ketangguhan mental menjadi prinsip panduan. Para pekerja di industri pelayaran diwajibkan untuk bekerja dalam jam kerja yang panjang di bawah kondisi yang sangat berat, yang dapat membahayakan kesehatan dan keselamatan mereka. Hal ini bertujuan untuk mengatur jam kerja dan interval istirahat bagi awak kapal yang bertugas di atas kapal. Beban kerja yang berat dan kurangnya waktu istirahat dapat mempengaruhi kesehatan serta kinerja mereka selama bekerja.

Menjadi seorang yang bekerja di industri pelayaran merupakan salah satu sektor yang beresiko bagi pekerja maritim. Selain mengoperasikan kapal, awak kapal juga terlibat dalam kegiatan operasional komersial. Awak kapal yang bekerja di sektor komersial dapat membahayakan diri mereka sendiri, rekan kerja, dan bahkan muatan kapal akibat jadwal istirahat yang tidak teratur serta tingkat stres yang tinggi. Untuk melindungi kesehatan dan keselamatan mereka selama bekerja, sangatlah penting bagi awak kapal untuk memaksimalkan dan memastikan bahwa mereka mendapatkan waktu istirahat yang cukup.

Kebutuhan fisiologis tubuh manusia akan waktu istirahat setelah beraktivitas fisik sangatlah penting. Kesempatan istirahat dalam periode khusus selama hari kerja harus diberikan guna untuk memulihkan energi dan menurunkan adanya potensi *stress* sereta untuk menghindari adanya potensi terjadinya kelelahan (*fatigue*). Dengan adanya waktu istirahat sangat memungkitkan tubuh untuk memulihkan energinya kembali dan dapat meningkatkan produktivitas serta dapat mengurangi tingkat *stress* dan menghindari terjadinya potensi kelelahan (*fatigue*) yang dialami selama melakukan pekerjaan. Oleh sebab itu penerapan *Rest Hour Management* bagi pelaut sangat dibutuhkan dan diperlukan untuk menunjang dan memberikan tubuh yang sehat dan menghindari potensi *stress* dan menghindari terjadinya potensi kelelahan (*fatigue*) yang dapat berdampak langsung pada kinerja dan kesehatan seorang pelaut.

Menurut Septiani (2010), kelelahan, atau yang dalam istilah medis disebut "*fatigue*", adalah fenomena fisiologis yang ditandai dengan berkurangnya daya tahan terhadap aktivitas fisik. Kelelahan dapat disebabkan oleh kondisi kesehatan fisik yang buruk, stres sehari-hari, aktivitas yang intens, dan kurang tidur. Organisasi Maritim Internasional (IMO) mendefinisikan kelelahan pada tahun 2001 sebagai proses penurunan kapasitas mental dan fisik yang disebabkan oleh aktivitas mental, emosional, dan fisik yang berlebihan. Kelelahan dapat secara serius mengganggu kemampuan fisik secara umum, seperti kekuatan, kecepatan, waktu reaksi, keseimbangan, koordinasi, dan pengambilan keputusan yang berujung pada kelelahan yaitu faktor pekerjaan, pekerjaan dengan durasi waktu yang panjang dan pengaturan waktu yang tidak

fleksibel menjadi salah satu faktor yang dapat memicu kemungkinan terjadinya kelelahan (*fatigue*). Oleh sebab itu penerapan *Rest Hour Management* bagi kru di kapal sangat diperlukan agar terhindar dari segala resiko yang dapat menghambat kinerja para pelaut, serta agar pelaut dalam melaksanakan pekerjaannya terjamin akan faktor keamanan dan tetap dalam kondisi sehat dan fit.

Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) mendefinisikan kesehatan sebagai suatu kondisi kesejahteraan fisik, mental, dan sosial yang menyeluruh, bukan sekadar tidak adanya penyakit atau kecacatan yang juga mengartikan itu tidak merujuk tentang keadaan fisik dan mental saja tetapi juga keadaan dimana individu merasa sejahtera, mewujudkan potensi diri, mengelola tekanan hidup dengan cara yang sehat, menghasilkan karya berkualitas, serta berkontribusi bagi masyarakat atau tempat kerja. Proses dinamis dalam menjaga dan meningkatkan kesejahteraan manusia (keseimbangan fisik dan mental) serta menyesuaikan diri dengan lingkungan secara tepat dikenal sebagai kesehatan.

Industri perkapalan sebagai industri yang berperan penting dalam perdagangan internasional dan konvensional global, industri maritim harus memastikan pekerja maritim memperoleh perlakuan yang adil dan hak hak yang sesuai. Dengan mengoptimalkan penerapan *Rest Hour Management* bagi kru kapal sesuai dengan *Maritim Labour Conventin* maka akan memastikan para pelaut memiliki waktu istirahat yang memadai dan berkualitas. Dengan ini akan membantu pihak-pihak terkait untuk memahami dan memenuhi kebutuhan para pelaut dalam mengoptimalkan jam istirahat, serta dapat bekerja dengan

produktif dan aman dalam melakukan pekerjaan. Hal ini akan meningkatkan kualitas hidup para pelaut dan memberikan motivasi tinggi dalam bekerja.

Saat peneliti melaksanakan PRALA di atas kapal MV. Kamadiya terjadi beberapa pelanggaran jam yaitu pada tanggal 15 Januari 2025 pada jam 03.15 WITA dimana kapal melakukan proses *manuever* saat akan sandar di pelabuhan Morowali ditemukan kebocoran pada *oil purifier* dan sistem *starting main engine*. Kondisi ini memerlukan perhatian segera dan perbaikan langsung agar kapal segera sandar karena konsekuensi dari operasional kapal dan tekanan dari pihak jetty untuk mempercepat proses sandar di pelabuhan. Pada tanggal tersebut tercatat bahwa beberapa *crew deck*, termasuk *third officer* dan jurumudi serta *crew engine*, yaitu *oiler* mendapatkan waktu istirahat selama 7 jam dalam periode 24 jam. Aktivitas sandar ini memerlukan keterlibatan langsung seluruh awak kapal untuk melakukan manuever. Hal tersebut menyebabkan bertambahnya jam kerja, dan berkurangnya jam istirahat, sehingga menyebabkan kelelahan bagi *crew* kapal akibat kurangnya jam istirahat yang dapat mempengaruhi turunnya kinerja *crew* kapal.

Mengingat informasi latar belakang yang telah disampaikan serta pentingnya pengelolaan jam istirahat bagi awak kapal, penulis berminat untuk meneliti topik ini dalam bentuk sebuah proposal yang berjudul “OPTIMALISASI PENERAPAN *REST HOUR MANAGEMENT* BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) 2006 UNTUK MENINGKATKAN KINERJA CREW DI ATAS KAPAL MV. KAMADIYA”

**B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana awak kapal MV Kamadiya menerapkan Manajemen Jam Istirahat sesuai dengan *Maritim Labour Conventin* (MLC) 2006?
2. Apa yang menjadi penghambat penerapan *Rest Hour Managemen* atau waktu istirahat bagi kru kapal sehingga kurangnya waktu istirahat yang dapat menghambat kinerja para kru kapal MV. Kamadiya

**C. Batasan Masalah**

Penulis telah memilih untuk mempersempit cakupan pembahasan agar dapat lebih fokus pada topik ini, karena telah dilakukan upaya untuk memastikan bahwa pembahasan tidak menyimpang dari tujuan makalah ini. Untuk itu penelitian tetap berfokus pada *Rest Hour Management* berdasarkan *Mritime Labour Convention* 2006 untuk menunjang kinerja kru diatas kapal MV. Kamadiya

**D. Tujuan Penelitian**

1. Mengetahui bagaimana awak kapal MV. Kamadiya menerapkan Manajemen Jam Istirahat yang sesuai dengan MLC
2. Hambatan yang didapatkan saat penerapan *Rest Hour Managemen* atau waktu istirahat bagi kru kapal sehingga bila terjadi kurangnya waktu istirahat yang akan mengakibatkan terhambat kinerja para kru kapal MV. Kamadiya

## E. Manfaat Penelitian

### 1. Manfaat Teoritis

Sebagai bahan bacaan tentang bagaimana pentingnya penerapan *Rest Hour Managemen* untuk menjamin keselamatan dan meningkatkan kinerja awak kapal dan mengetahui hak- haknya sesuai dengan *Maritime Labour Convention 2006*.

### 2. Manfaat Praktis

#### a. Bagi Penulis

Meningkatkan pemahaman *Maritime Labour Convention 2006* dan implementasinya, serta menunjukkan komitmen terkait dengan hak-hak para awak kapal untuk mendapatkan jam istirahat untuk meningkatkan kinerja para awak kapal.

#### b. Bagi Pembaca

- 1) Mengajarkan para pelaut pentingnya tidur nyenyak setelah bekerja. untuk menjamin keselamatan dan dapat meningkatkan kinerja.
- 2) Memberikan informasi dan sebagai bahan pembelajaran kepada perusahaan penyedia Sumber Daya Manusia (SDM), agar lebih memperhatikan kesehatan dan keselamatan awak kapal, terutama di sektor maritim, dengan mengelola jam istirahat mereka secara efektif.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Review Penelitian Sebelumnya

Beberapa penelitian telah dilaksanakan di Indonesia mengenai penerapan *Rest Hour Management* di atas kapal. Penelitian ini bermaksud untuk memvalidasi temuan dari penelitian sebelumnya. Temuan penelitian sebelumnya dijabarkan dalam table sebagai berikut:

*Tabel 2.1: Review Penelitian Sebelumnya*

No	Nama Peneliti	Judul	Hasil
1	Joanda Arya Kusuma (2022, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang)	Optimization putting rest hour management into practice to boost MT performance. The Musi Crew	Meskipun MLC 2006 diterapkan dalam pengelolaan jam istirahat di atas kapal MT Musi, peneliti menemukan bahwa kesulitan dalam menerapkan jam istirahat terhadap kinerja awak kapal disebabkan oleh durasi istirahat yang tidak memadai, yang mengakibatkan penurunan kinerja awak kapal dan memburuknya kondisi kesehatan, sehingga menimbulkan masalah seperti kelelahan dan penyakit.
2	Wendy Wachidurrohan (2023, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang)	Implementasi <i>Rest Hour Mngement</i> di KM. Manalagi Samba	Penerapan manajemen jam istirahat oleh KM. Manalagi Samba mematuhi Konvensi MLC 2006. Melaksanakan pengarahannya keselamatan, menyimpan catatan harian pekerjaan awak kapal, memantau awak kapal saat mereka bekerja, serta menerapkan langkah-langkah pengendalian yang telah dievaluasi merupakan contoh-contoh penerapan di atas kapal. Kemungkinan terjadinya penurunan kinerja awak kapal dan memburuknya kesehatan awak kapal, yang dapat mengakibatkan masalah seperti kelelahan, kecelakaan kerja, dan penyakit, merupakan salah satu tantangan yang terkait dengan penetapan jam istirahat.
3	Ritmawati Sulaiman (2023, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar)	Application of the Maritime Labour Convention (MLC) Concerning Rest Periods and Working Hours on the KM CPT Delta	Fasilitas dan infrastruktur yang tidak memadai yang digunakan dalam proses bongkar muat kontainer, kurangnya pemahaman awak kapal dalam mengoperasikan peralatan bongkar muat kapal, serta seringnya peralatan tersebut mengalami kerusakan, semuanya telah berkontribusi terhadap kegagalan penerapan MLC di kapal CPT Delta. Dalam keadaan seperti ini, kelancaran proses bongkar muat kapal di pelabuhan tidak dapat dijamin.

No	Nama Peneliti	Judul	Hasil
4	Murdani, R. Aby Iskandar (2023, Akademi Maritim Belawan)	The Effects of Compensation and Break Management on Ship Crew Performance	Aplikasi e-POS milik perusahaan telah digunakan untuk mengelola jam istirahat di atas kapal MV Pase Jaya. Dalam kasus lembur atau situasi yang tidak sesuai dengan MLC 2006, aplikasi ini dapat secara otomatis mendeteksi ketidaksesuaian. Meskipun jam kerja awak kapal sebenarnya tidak sesuai dengan MLC 2006, petugas yang bertugas berusaha mengubahnya ketika jam kerja yang tercatat di e-POS tidak sesuai dengan jam kerja yang sebenarnya. Kurangnya jam istirahat menyebabkan penurunan kinerja awak kapal, membahayakan keselamatan awak kapal, dan mengancam kesehatan awak kapal—yang mengakibatkan masalah seperti kelelahan, kecelakaan kerja, dan penyakit—yang merupakan salah satu tantangan dalam menerapkan Manajemen Jam Istirahat terkait kinerja awak kapal.

Sumber: Dokumen Pribadi

## B. Landasan Teori

### 1. Optimalisasi

Menurut KBBI, optimasi adalah proses untuk menjadikan sesuatu sebaik atau setinggi mungkin. Teknik, prosedur, dan kegiatan yang digunakan untuk mencapai hasil terbaik atau tertinggi yang mungkin dicapai merupakan bagian dari optimasi. Ini adalah proses untuk mencari cara terbaik dalam memanfaatkan sumber daya yang ada guna memperoleh hasil yang paling optimal. Dengan kata lain, optimasi adalah serangkaian prosedur yang bertujuan untuk memperbaiki apa yang sudah ada saat ini.

Optimalisasi juga bertujuan untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan suatu kegiatan sehingga mampu meminimalkan potensi kerugian atau, sebaliknya, memaksimalkan manfaat yang diperoleh guna mencapai tujuan secara lebih efisien dan berkelanjutan.

## 2. *Rest Hour Management*

*Rest hours* (jam istirahat) merupakan periode waktu yang diperlukan oleh seseorang dalam kaitannya dengan pelaksanaan pekerjaan serta pemenuhan aspek keselamatan kerja. Dalam kerangka regulasi, *rest hours* merujuk pada waktu istirahat yang wajib diberikan kepada awak kapal atau pekerja di sektor maritim. Jam istirahat ini ditetapkan sebagai batas minimum waktu pemulihan yang harus diperoleh setiap pelaut selama menjalankan aktivitas kerja di atas kapal, sehingga pemberian waktu istirahat yang memadai merupakan kewajiban perusahaan terhadap pekerja.

Dalam ketentuan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 dan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW) 2010, *rest hours* atau jam istirahat didefinisikan sebagai periode waktu di luar jam kerja, yang secara eksplisit tidak termasuk waktu *coffee break*. Kebutuhan istirahat seorang pelaut (*Rest Hour*) adalah 10 jam selama 24 jam periode kerja, dan dalam hal ini tidak termasuk *coffee time* (Mc Connell et al., 2011). Dalam STCW (*Standard of Training Certification and Watchkeeping*) amandemen manila 2010 (Mejia, 2010) (Dimailig & Jeong, 2012) bahwa waktu minimum yang di butuhkan untuk istirahat dalam melakukan pekerjaan diatas kapal adalah 10 jam per hari atau 77 jam per minggu. Jam istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari dua kali dalam satu hari waktu istirahat, dan apabila dibagi menjadi dua kali maka salah satu nya minimum 6 jam, tidak boleh kurang.

Berdasarkan uraian mengenai ketentuan waktu kerja dan jam istirahat di atas, perusahaan pelayaran wajib menerapkan prosedur yang terstruktur

dalam penyusunan jadwal kerja serta pencatatan jam istirahat harian. Pencatatan ini harus dilakukan melalui sistem manajemen keselamatan (*Safety Management System*) untuk memastikan bahwa seluruh aktivitas operasional mematuhi peraturan yang berlaku dan hak atas jam istirahat awak kapal terpenuhi secara konsisten.

Dokumentasi mengenai waktu istirahat harian harus dijaga dengan baik dan ditandatangani oleh nakhoda atau perwira yang ditunjuk oleh nakhoda. Salinan dari catatan mengenai jadwal jam istirahat dan kewajiban kerja anak buah kapal harus juga diberikan kepada kru yang bersangkutan dan telah disahkan oleh nakhoda atau perwira yang diberi kewenangan oleh nakhoda. Untuk menunjukkan kesesuaian dengan persyaratan dalam STCW, perusahaan pelayaran disarankan untuk menggunakan 14 format standar dalam menyiapkan tabel pengaturan jam kerja dan jadwal jam jaga serta mencatat jam istirahat. Perusahaan pelayaran juga direkomendasikan untuk menggunakan petunjuk yang disediakan oleh IMO/ILO (*IMO/ILO Guidelines for the Development of Tables of Seafarers Shipboard Working Arrangements and Formats of Records of Seafarers Hours of Work and Rest*) untuk mengatur jam kerja dan jam istirahat. Dokumentasi dari catatan ini harus disimpan di atas kapal selama minimal 2 tahun untuk memudahkan pengawasan dan verifikasi pemenuhan peraturan dalam Seksi A-VIII/1..

### 3. *International Labour Organization (ILO)*

Sebagai badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), Organisasi Buruh Internasional (ILO) berupaya memperluas peluang bagi pria dan wanita untuk mendapatkan pekerjaan yang layak dan produktif dalam

lingkungan yang menjunjung kebebasan, kesetaraan, keselamatan, dan martabat. Salah satu upaya ILO dalam memperjuangkan hak-hak pekerja untuk memberikan perlindungan hak-hak pekerja di sektor maritim. Konvensi ini diratifikasi oleh 97 negara dan mengatur berbagai aspek yang berkaitan dengan kondisi kerja di kapal, seperti 15 hak-hak pekerja, keselamatan kerja, dan kesehatan kerja.

Konvensi yang didasari oleh ILO adalah MLC yang menjadi landasan bagi penyusunan undang-undang nasional di banyak negara. Selain itu, MLC juga memperkuat posisi awak kapal dan mendorong perusahaan pelayaran untuk memberikan kondisi kerja yang layak. serta melindungi hak-hak mereka. Konvensi ini berlaku secara internasional dan mengikat negara-negara anggota ILO yang meratifikasinya. Semua kapal yang terdaftar di negara-negara yang telah meratifikasi MLC 2006 harus mematuhi standar ini, dan kapal-kapal tersebut akan diperiksa secara berkala untuk memastikan kepatuhan terhadap konvensi tersebut.

4. *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)*

91228/SOU/2403/150200



## MARITIME LABOUR CERTIFICATE

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as "the Convention") under the authority of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland by the Maritime and Coastguard Agency, an Executive Agency of the Department for Transport.

**PARTICULARS OF SHIP**

Name of Ship	CMA CGM CALLISTO		
Distinctive Number or Letters	2CKM8	Port of Registry	LONDON
Date of registry	02 July 2010	Gross tonnage <sup>1</sup>	131332
IMO Number	9410753	Type of Ship	OTHER CARGO SHIP

Name and Address of the Shipowner <sup>2</sup>	CMA SHIPS		
	4 QUAI D'AREN		
	13002 MARSEILLE		
	FRANCE 13235		

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.
2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until 01 July 2020 subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at SOUTHAMPTON on 10 June 2015 is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was 12 June 2015

Issued at SOUTHAMPTON on 10 June 2015

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

Name SIMON GRAVES

Signed 



MSF2403 / Rev0514

1/3

Gambar 2.1: Sertifikat *Maritime Labour Convention*Sumber: [www.kapaldanlogistik.com/2021/03/MaritimeLabourConvention.html](http://www.kapaldanlogistik.com/2021/03/MaritimeLabourConvention.html)

Indonesia telah meratifikasi *Maritime Labour Convention* dan mengimplementasikannya ke dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016. Sebagai akibat dari persetujuan pemerintah Indonesia, sehingga kini diwajibkan untuk mematuhi setiap ketentuan dalam *Maritime Labour Convention (MLC)*.

MLC 2006 mencakup lima tema utama yang masing-masing menguraikan peraturan yang bertujuan untuk melindungi hak-hak awak kapal:

a. Standar minimum bagi awak kapal yang bekerja di kapal

Bagian ini membahas standar minimum yang harus dipenuhi oleh seorang awak kapal, termasuk yang berkaitan dengan usia, kesehatan, kompetensi, keterampilan, dan pelatihan, serta persyaratan perekrutan dan penempatan. Secara singkat, standar tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Awak kapal harus berusia minimal 16 tahun, tetapi mereka yang bekerja pada malam hari atau di lokasi berbahaya harus berusia minimal 18 tahun.
- 2) Awak kapal wajib memiliki surat keterangan kesehatan (laporan medis) yang disetujui oleh negara yang berwenang.
- 3) Sebelum berlayar, awak kapal harus menyelesaikan pelatihan keselamatan pribadi dan pelatihan terkait pekerjaan.
- 4) Awak kapal harus direkrut atau ditempatkan sesuai dengan proses penempatan dan pendaftaran yang berlaku, yang juga harus mencakup sistem pengaduan dan memberikan kompensasi jika proses perekrutan tidak berhasil.

b. Kondisi kerja

Bagian ini membahas mengenai kontrak, upah, dan kondisi kerja. Kesimpulannya seperti ini:

- 1) Kontrak kerja harus jelas, sah, dan dapat ditegakkan.

- 2) Jika diperlukan, gaji awak kapal harus ditransfer secara teratur kepada keluarga mereka dan dibayarkan setidaknya sekali sebulan.
- 3) Awak kapal berhak atas cuti darat dan cuti tahunan.
- 4) Crew harus dipulangkan tanpa biaya.
- 5) Berhak atas pesangon jika kapal hilang atau kandas.
- 6) Pekerja di atas kapal harus memiliki jenjang karier yang jelas di setiap kapal.

c. Akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, dan katering

Hak-hak terkait makanan, akomodasi, dan fasilitas yang harus diberikan kepada awak kapal diatur dalam paragraf ini. Persyaratannya secara umum adalah sebagai berikut:

- 1) Kenyamanan dan kesejahteraan awak kapal harus diperhatikan saat merancang tempat tinggal dan tempat kerja. Asrama, ruang rekreasi, dan ruang tidur semuanya memiliki standar minimal.
- 2) Jumlah dan kualitas makanan harus sesuai dengan peraturan negara bendera kapal. Selain itu, juru masak harus terlatih dengan baik.

d. Perlindungan jaminan sosial, kesejahteraan, dan perawatan kesehatan

- 3) Fasilitas perawatan kesehatan harus disediakan bagi awak kapal tanpa biaya dan dengan tingkat perawatan yang sama seperti yang ada di darat.
- 4) Dampak finansial akibat penyakit, kecelakaan, atau kematian yang timbul dari pekerjaan mereka harus dilindungi bagi awak kapal. Selain itu, awak kapal harus tetap menerima gaji setidaknya selama 16 minggu setelah jatuh sakit.

- 5) Selama jam kerja dan waktu istirahat, tempat kerja yang bersih dan aman harus disediakan. Untuk mencegah kecelakaan kerja, penilaian keselamatan (pengendalian risiko dan identifikasi bahaya) harus dilakukan.
- 6) Negara pelabuhan diwajibkan menyediakan fasilitas budaya, rekreasi, dan pendidikan di darat yang memadai dan dapat diakses oleh semua awak kapal tanpa memandang jenis kelamin, etnis, atau agama mereka.

## 5. Kinerja

Buku Manajemen Sumber Daya Manusia (2012) mendefinisikan kinerja sebagai keberhasilan atau pencapaian seseorang sehubungan dengan tugas yang diberikan kepadanya. Kinerja adalah tingkat pencapaian atau hasil yang dapat diamati yang diperoleh dan digambarkan sebagai evaluasi berkala terhadap efektivitas operasional suatu organisasi, departemen-departemennya, dan para karyawannya dengan menggunakan tujuan, tolok ukur, dan indikator kinerja yang telah ditetapkan sebelumnya. Kinerja individu atau kelompok dipengaruhi oleh sejumlah factor, contohnya:

### a. Motivasi

Salah satu faktor internal yang memengaruhi tingkat kinerja seseorang adalah motivasi. Seseorang yang sangat termotivasi cenderung lebih bersemangat dan lebih fokus dalam mencapai tujuannya. Motivasi dapat berasal dari berbagai sumber, termasuk motivasi diri, imbalan finansial, atau pengakuan atas pencapaian.

b. Kemampuan

Kinerja juga sangat dipengaruhi oleh bakat atau kemampuan seseorang. Seseorang yang memiliki pengetahuan yang mendalam dan keterampilan yang relevan kemungkinan besar akan berprestasi lebih baik daripada orang yang tidak memiliki kualitas-kualitas tersebut.

c. Lingkungan Kerja

Kinerja karyawan dapat dipengaruhi secara positif oleh lingkungan kerja yang kondusif, yang mencakup dukungan dari atasan dan rekan kerja serta budaya perusahaan yang sehat. Di sisi lain, masalah di tempat kerja atau lingkungan kerja yang tidak kondusif dapat menghambat kinerja.

d. Teknologi dan sumber daya

Kinerja juga dipengaruhi oleh ketersediaan sumber daya yang memadai dan penggunaan teknologi yang tepat. Perusahaan atau individu yang memiliki akses ke teknologi mutakhir dan sumber daya yang memadai cenderung menghasilkan hasil yang positif.

Ada sejumlah ciri khas yang dapat diidentifikasi dari kinerja yang baik. Tujuan yang jelas, responsivitas, efisiensi, dan konsistensi adalah beberapa ciri dari kinerja yang efektif.

6. *Crew* Kapal

Dalam industri maritim, individu-individu yang bertugas di atas kapal disebut sebagai awak kapal. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 mendefinisikan awak kapal sebagai “individu yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk

melaksanakan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam daftar awak kapal.”.

#### 7. *Bulk Carrier* (Kapal Curah)

Kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut muatan curah dalam jumlah besar disebut kapal pengangkut curah. yang tidak dikemas misalnya batubara, biji-bijian, dan bijih besi dalam jarak jauh. *Bulk Carrier* pertama kali dikembangkan sekitar tahun 1950-an, sekarang menjadi bagian penting dari jaringan transportasi komoditas global saat ini, mengangkut bahan mentah yang mendukung kehidupan modern. Jenis kapal ini dapat dikenali dengan ciri-ciri strukturnya yang khas, dek yang panjang dan datar, diikuti oleh blok akomodasi dengan palka besar yang memberikan akses ke ruang kargo. Untuk menjaga stabilitas kapal dan mencegah kerusakan pada kargo, terdapat penutup palka yang melindungi ruang kargo dari masuknya air. Beberapa tipe kapal curah yang umum dijumpai antara lain *conventional bulk carrier* yang dilengkapi derek kapal sendiri, *gearless bulk carrier* yang bergantung pada fasilitas bongkar muat di pelabuhan, serta *self-discharging bulk carrier* yang memiliki sistem pembongkaran muatan secara mandiri. Dalam konteks lingkungan operasional kapal, sejumlah faktor teknis seperti distribusi muatan, kondisi *trim*, *draft* kapal, serta stabilitas memiliki pengaruh langsung terhadap tingkat keselamatan pelayaran. Muatan curah dikenal memiliki karakteristik mudah bergeser (*shifting cargo*), yang dapat mengganggu keseimbangan kapal apabila penanganannya tidak dilakukan secara tepat. Oleh sebab itu, penyusunan rencana penataan muatan (*stowage plan*) serta pemantauan kondisi kapal secara berkelanjutan menjadi aspek

penting yang perlu diperhatikan dalam kajian mengenai kinerja operasional maupun keselamatan kapal *bulk carrier*.

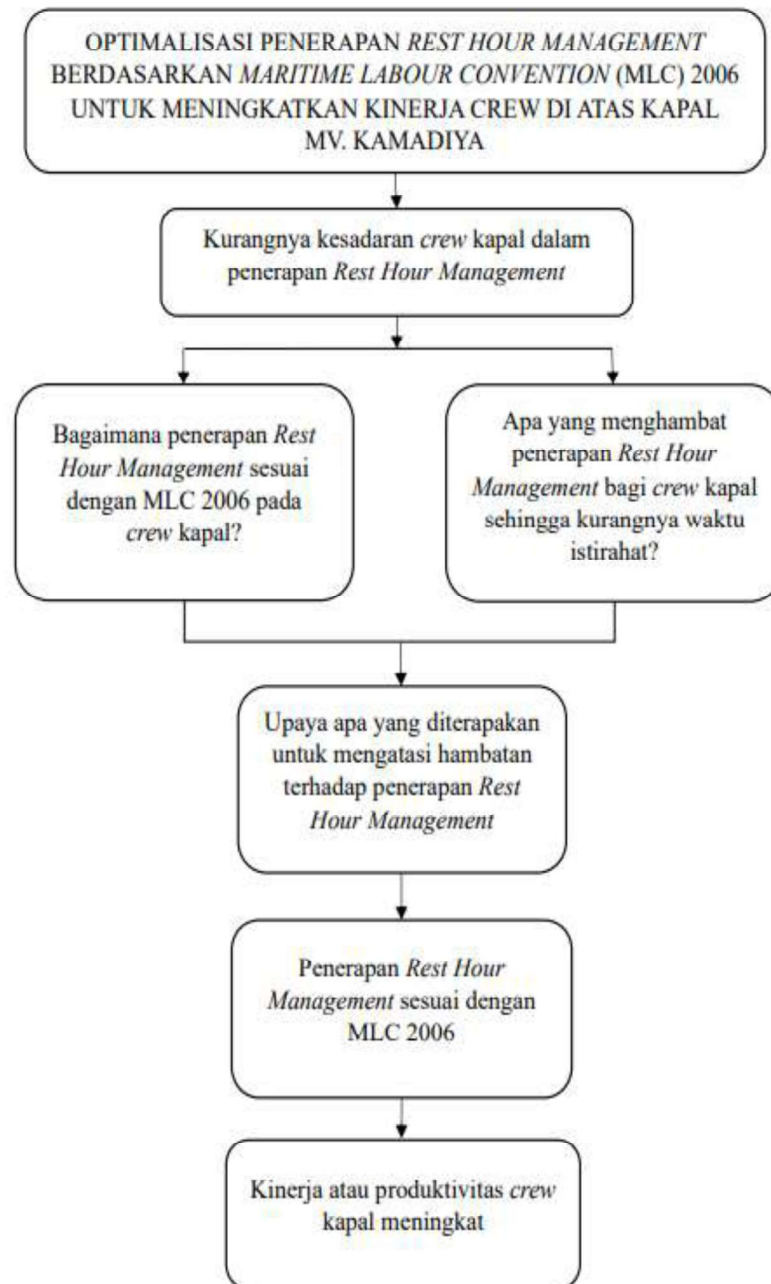
a. Klasifikasi Berdasarkan Ukuran (*Dead Weight Tonnage*)

- 1) *Handysize*: Kapal curah berukuran kecil dengan kapasitas *Dead Weight Tonnage* (DWT) antara 10.000 hingga 30.000.
- 2) *Handymax*: Kapal curah berukuran sedang dengan kapasitas DWT berkisar antara 35.000 hingga 60.000
- 3) *Ultramax*: Kapal curah berukuran sedang namun lebih besar daripada *Handymax* dengan kapasitas DWT berkisar antara 60.000 hingga 70.000
- 4) *Panamax*: Kapal curah yang ukurannya disesuaikan dengan batas maksimal Terusan Panama, memiliki kapasitas 60.000 hingga 80.000.
- 5) *Capesize*: Kapal curah raksasa dengan kapasitas di atas 80.000.

MV. Kamadiya sendiri merupakan kapal curah yang bertipe *handymax* dengan *Dead Weight Tonnage* 58.067 MT, dengan palka atau ruang muatan yang berjumlah 5 palka dan berjenis *conventional bulk carrier* yaitu kapal curah yang dilengkapi dengan *crane* atau derek yang berfungsi sebagai alat bantu proses bongkar muat. MV. Kamadiya sendiri adalah kapal curah yang bermuatan batu bara atau coal. Pada proses pemuatan batu bara di MV. Kamadiya sendiri menggunakan *crane* atau derek bantu grab yang berfungsi sebagai mencengkram muatan dari tongkang batu bara menuju ruang muatan (palka). Pada proses bongkar muatan sendiri pembongkaran muatan biasanya menggunakan *crane* yang disiapkan oleh

jetty sendiri (*conveyor belt*), biasanya ukuran *crane* yang berada di *jetty* ini lebih besar dari *crane* kapal, oleh karena itu waktu yang diperlukan saat proses bongkar muatan lebih singkat daripada proses pemuatan itu sendiri. Pada proses pemuatan batu bara juga diperlukan pengawasan ketat oleh *crew* kapal yang bertugas jaga misalnya dengan memastikan suhu batu bara itu tetap aman saat dimuat, karena batu bara sendiri memiliki sifat *Self-heating* (pemanasan sendiri) yang bisa menyebabkan muatan itu memiliki suhu terlalu panas dan berisiko terjadinya terbakar pada muatan, tim jaga juga harus mengawasi setiap proses bongkar maupun muat berlebih pada proses *trimming* yaitu proses meratakan muatan didalam palka agar muatan yang masuk bisa dimaksimalkan, juga bertujuan untuk menjaga stabilitas kapal sehingga kapal tetap dalam kondisi aman saat berlayar nantinya.

### C. Kerangka Pikir



Gambar 2.2: Kerangka Penelitian

Sumber: Dokumen Peneliti

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Penulisan Karya Ilmiah Terapan ini dilakukan dengan menggunakan cara penelitian kualitatif yang ditandai dengan pemanfaatan data deskriptif dari individu atau aktor yang diamati. Creswell dan Guetterman (2018) menyatakan bahwa saat menggunakan metodologi penelitian kualitatif, peneliti sangat bergantung pada pengumpulan data, pertanyaan umum, dan informasi dari subjek atau peserta. Hal ini menunjukkan bahwa kedalaman data yang diteliti sangat penting bagi studi ini; semakin komprehensif dan mendalam data yang dikumpulkan, semakin baik survei yang dilakukan.

Penelitian pada titik lebih memfokuskan pada kemampuan untuk menganalisis dan kontekstual terhadap motivasi serta perilaku subjek. Metode kualitatif juga fleksibel yang dapat memungkinkan penyesuaian selama penelitian, menghasilkan data yang kaya dan deskriptif yang sangat berguna untuk penyusunan narasi, kepekaan terhadap faktor sosial dan budaya yang juga merupakan kekuatan dari metode ini sehingga sangat efektif untuk studi yang membutuhkan pemahaman individu maupun kelompok..

#### **B. Tempat dan Waktu Penelitaian**

Tempat dan waktu penelitian dikhususkan pada saat peneliti melaksanakan proses magang atau PRALA di atas kapal MV. Kamadiya selama satu tahun penuh.

### C. Jenis dan Sumber Data

Sumber-sumber yang menjadi dasar pengumpulan informasi untuk dianalisis dan ditafsirkan ini dikenal sebagai sumber data. Penelitian ini memanfaatkan sumber-sumber data berikut:

#### 1. Data Primer

Data yang dikumpulkan langsung dari sumbernya disebut sebagai data primer. Ada beberapa cara untuk mengumpulkan data, antara lain melalui survei, eksperimen, pengamatan, dan wawancara. Analisis data primer harus menggunakan berbagai metode dan teknik analisis, misalnya analisis regresi, uji hipotesis, dan sebagainya. Dalam metode ini dapat memilih metode yang digunakan dengan melihat kebutuhan dan topik penelitian.

Penelitian ini melibatkan observasi secara langsung terhadap optimalisasi penerapan *Rest Hour Management*. Untuk menambah hasil dan wawasan penulis akan melakukan wawancara bersama berbagai pihak saat melaksanakan praktek di kapal guna untuk mendapatkan informasi mengenai penerapan *rest hour managemen*.

Dengan menggunakan data primer membantu penulis mendapatkan hasil penelitian secara langsung berdasarkan pengamatan melalui wawancara, serta data analisis untuk menanggapi permasalahan dalam penelitian dan dapat menganalisis data untuk mengambil kesimpulan karena data ini diperoleh langsung sehingga memiliki validasi dan keakuratan yang tinggi, menghindari kesalahan dengan hasil yang kuat dan valid.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder sendiri berbeda dengan data primer, data sekunder merupakan kebalikan dari data primer yaitu data yang dikumpulkan oleh peneliti secara tidak langsung. Data yang dikumpulkan secara tidak langsung biasanya seperti mengambil referensi dari suatu karya ilmiah, dokumen perusahaan atau dokumen pemerintah. Data ini berisi informasi yang telah dikumpulkan atau disusun oleh pihak lain sebelumnya. Data sekunder ini banyak digunakan ketika melakukan sebuah penelitian, dimana tujuannya untuk mengetahui perpektif alternatif dari riset yang sudah pernah dilakukan sebelumnya.

Data sekunder sendiri diartikan oleh beberapa ahli tidak jauh dari pengertian secara umum misalnya Kuncoro (2009) mengartikan bahwa data sekunder sebagai data yang dikumpulkan oleh pihak lain yang memiliki kesesuaian dengan data yang peneliti cari. Pendapat serupa juga dipaparkan oleh Hasan (2002) yang mengartikan bahwa data sekunder merupakan data yang didapat peneliti melalui sumber-sumber yang sudah ada sebelumnya, misalnya bisa dengan kajian literatur, buku, ataupun dengan peneliti terdahulu.

Dalam penelitian ini penulis memperoleh data sekunder penerapan *Rest Hours Management* melalui jadwal dinas jaga dan jadwal kerja harian. Tahap pengumpulan dan penyusunan data sekunder mengenai penerapan *Rest Hours Management* melalui jadwal dinas jaga dan jadwal kerja harian dapat diperoleh melalui pengumpulan jadwal dinas jaga dari *logbook* atau tabel laporan jaga harian dengan mencatat nama kru yang bertugas, waktu

mulai dan berakhirnya dinas, serta tugas spesifik yang dilakukan. Pengumpulan data melalui jadwal kerja harian juga didapatkan dari dokumen yang memuat informasi aktivitas kerja kru, dan dengan mencatat aktivitas, waktu pelaksanaan, serta nama kru kapal yang melaksanakan jadwal jaga harian. Dengan demikian data yang telah dikumpulkan oleh penulis melalui jadwal dinas jaga dan jadwal kerja harian kemudian disusun dan dikumpulkan ke dalam bentuk format yang terstruktur, misalnya dalam bentuk tabel. Dengan menggunakan pendekatan ini, data sekunder dari jadwal dinas jaga dan jadwal kerja harian dikawal dapat disusun secara sistematis dan digunakan untuk analisis lebih lanjut mengenai bagaimana penerapan *Rest Hours Management* di atas kapal sesuai dengan data atau jadwal dinas jaga dan jadwal kerja harian.

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Para peneliti biasanya menerapkan strategi pengumpulan data untuk memperoleh informasi mengenai bahan-bahan yang sebenarnya digunakan dalam suatu penelitian. Pendekatan-pendekatan ini memerlukan prosedur yang cermat guna menghasilkan data yang valid.

Tujuan penelitian, jenis data yang dibutuhkan, dan metodologi penelitian yang digunakan harus dipertimbangkan saat memilih metode pengumpulan data. Peneliti juga harus memutuskan metode mana yang akan digunakan untuk meminimalkan hambatan, kesalahan, atau masalah yang mungkin timbul selama proses penelitian. Dengan mengevaluasi dan memilih metode

pengumpulan data yang tepat secara cermat, peneliti dapat memastikan bahwa data yang dikumpulkan dapat diandalkan dan relevan dengan tujuan penelitian.

#### 1. Metode Observasi

Salah satu cara pengumpulan data adalah metode observasi, yang melibatkan pengamatan subjek penelitian secara langsung. Dengan demikian, pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk memperoleh data secara langsung dari lingkungan. atau situasi nyata tanpa adanya manipulasi data dari peneliti. Penulis akan meneliti tentang penerapan *rest hour management* di kapal tempat melaksanakan praktek.

#### 2. Metode Wawancara

Metode wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang biasanya digunakan dalam penelitian kualitatif. Metode ini melibatkan interaksi komunikasi antara peneliti dan responden melalui pertanyaan terstruktur maupun tidak terstruktur dengan tujuan untuk memperoleh informasi yang diperlukan. Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan dengan memberikan pertanyaan kepada responden atau orang yang dimintai tanggapan mengenai penelitian ini, dalam hal ini responden adalah awak kapal tempat dimana peneliti melaksanakan praktek layar. Teknik wawancara diperlukan guna menghasilkan informasi mengenai penerapan *Rest Hour Management* di lokasi penelitian sehingga peneliti mendapatkan informasi dan data sesuai dengan fakta yang ada. Dalam penelitian ini akan melibatkan berbagai pihak yang berperan penting sebagai narasumber, yaitu perwira kapal yang terdiri dari perwira deck meliputi, *Master, Chief Officer, Third Officer* dan perwira mesin meliputi *Chief Engineer, First Engineer,*

*Second Engineer, Third Engineer.* Selain itu awak kapal seperti, *Bosun, Oiler,* dan *Cook* juga akan dilibatkan sebagai narasumber untuk memberikan pendalaman mengenai penerapan *Rest Hour Management* di atas kapal. Informasi dari berbagai sumber diharapkan dapat memberikan gambaran yang mendalam mengenai penerapan *Rest Hour Management.* Metode Dokumentasi

Metode dokumenter, menurut V. Wiratna Sujarweni (2015), melibatkan studi terhadap dokumen sebagai teknik pengumpulan data kualitatif untuk mengumpulkan fakta dan data dari bahan-bahan tertulis, seperti surat, buku harian, arsip, foto, notulen rapat, jurnal, dan sumber sejenis, yang kemudian diteliti untuk keperluan penelitian. Ia menyoroti pentingnya dokumentasi sebagai sumber data dalam metodologi penelitian, terutama untuk mengumpulkan data sekunder dari buku dan tinjauan literatur, yang dipadukan dengan wawancara dan observasi. Makalah-makalah terkait topik yang digunakan dikumpulkan oleh penulis dari buku-buku yang ada di kapal serta dari internet.

#### **E. Teknik Analisis Data**

Teknik-teknik untuk mengumpulkan, mengolah, menafsirkan, dan menyajikan data guna mengubahnya menjadi informasi yang dapat dimanfaatkan dalam pengambilan keputusan dikenal sebagai teknik analisis data. Menurut Lexy J. Moleong, strategi analisis data dalam suatu proyek penelitian mencakup pengolahan data yang diperoleh dari berbagai sumber penelitian, termasuk dokumen, catatan, rekaman, dan sumber-sumber lainnya.

Dari beberapa pengertian mengenai analisis data, semua memiliki makna dan pengertian yang berbeda masing-masing, tetapi intinya tujuan adanya teknik analisis data itu bertujuan agar penulis dapat memilih data agar dapat diuraikan, mendapat jawaban dari suatu penelitian dan menjadikannya suatu kesimpulan dalam suatu penelitian. Dengan adanya analisis data penulis nantinya juga dapat mendapatkan dan menjelaskan mengenai suatu penelitian sesuai dengan apa yang diteliti melalui kesimpulan yang peneliti buat.

Analisis kualitatif yaitu metode yang memanfaatkan data deskriptif berupa bahasa tertulis dan lisan dari individu atau peserta yang diamati, merupakan pendekatan analisis data yang digunakan dalam penelitian ini. Untuk menarik kesimpulan dari temuan penelitian, analisis data kualitatif dilakukan sebelum, selama, dan setelah penelitian berlangsung. Terdapat tiga tahap utama yang dapat membantu peneliti dalam menganalisis dan menafsirkan data yang dikumpulkan melalui analisis data kualitatif, seperti dalam penelitian ini.

#### 1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses penyederhanaan, penyaringan, atau mengubah data mentah menjadi bentuk yang lebih mudah dikelola dan dapat lebih mudah untuk dipahami. Tujuannya untuk menghilangkan redundansi dan mengurangi jumlah data yang dianalisis tanpa menghilangkan informasi penting atau relevan. Peneliti menghilangkan informasi yang redundan atau tidak relevan, dan mengorganisir ke kategori tema yang jelas. Proses ini sangat penting dalam analisis data karena membantu peneliti untuk fokus pada data yang relevan atau signifikan.

## 2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan proses menampilkan atau menyajikan data dalam format yang terorganisir dan lebih mudah dipahami. Penyajian data dapat berupa table, diagram alir, peta konsep, atau narasi yang megorganisir dan menampilkan data atau temuan secara sistematis. Tujuan utama penyajian data untuk menyampaikan informasi secara jelas dan efektif kepada audiens, sehingga dapat memahami dan menganalisis data dengan lebih baik. Dengan penyajian data yang baik dapat membantu peneliti menyampaikan kompleksitas dan nuansa dari data kualitatif secara ringkas dengan jelas.

## 3. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

Langkah terakhir dalam analisis data kualitatif yaitu menarik kesimpulan dan verifikasi. Penarikan kesimpulan merupakan proses menginterpretasikan hasil analisis data untuk membuat pernyataan atau keputusan yang didasarkan pada data. Verifikasi sendiri merupakan proses untuk memastikan bahwa hasil kesimpulan yang diperoleh dari data itu akurat, valid, dan dapat dipercaya. Dengan melalui proses ini, peneliti dapat memastikan bahwa hasil penelitian dapat dipercaya dan memiliki dasar yang kuat untuk mendukung keputusan yang dibuat.