

LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**ANALISIS PENGARUH *REST HOUR MANAGEMENT* DI ATAS
KAPAL TERHADAP KINERJA PELAUT DI MV. SAO OASIS**



GEORGIUS ALEXANDER MIRFAK LATUNUSSA
NIT 22 36308 3 098

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

**ANALISIS PENGARUH *REST HOUR MANAGEMENT* DI ATAS
KAPAL TERHADAP KINERJA PELAUT DI MV. SAO OASIS**



GEORGIUS ALEXANDER MIRFAK LATUNUSSA
NIT 22 36308 3 098

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 : GEORGIUS ALEXANDER MIRFAK LATUNUSSA

Nomor Induk Taruna : 22 36308 3 098

Program Studi : D-IV TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

Menyatakan bahwa Tugas Akhir yang saya tulis dengan judul:

ANALISIS PENGARUH *REST HOUR MANAGEMENT* DI ATAS KAPAL TERHADAP KINERJA PELAUT DI MV. SAO OASIS

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam Tugas Akhir 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, 03 Agustus 2026



GEORGIUS ALEXANDER MIRFAK LATUNUSSA
NIT. 22 36308 3 098

ABSTRAK

GEORGIUS ALEXANDER MIRFAK LATUNUSSA “Analisis Pengaruh *Rest Hour Management* Diatas Kapal Terhadap Kinerja Pelaut Di MV. SAO OASIS” Dibimbing oleh Bapak SUTOYO, S.SiT, M.Pd selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu ST. HARIATI B, S. Pd.,M.Hum. selaku Dosen Pembimbing II.

Selama bekerja di kapal, pelaut dituntut untuk bekerja sepanjang perjalanan sampai tujuan. Pelaut menghadapi risiko kelelahan setelah mengerjakan tugas-tugasnya sepanjang hari. Diperlukan kondisi kerja yang aman dan efektif untuk menunjang kesehatan pelaut dari risiko kelelahan fisik dan mental. STCW 1978 (*Standard of Training Certification and Watchkeeping*) dan MLC 2006 (*Maritime Labour Convention*) telah mengatur jam kerja dan istirahat yang ideal bagi pelaut. Namun, pelaut sering menghadapi jam kerja panjang dan situasi tak terduga yang mengurangi waktu istirahat, berpotensi menurunkan kinerja. Komentar di media sosial dan cerita dari pelaut berpengalaman mendukung bahwa bekerja di kapal melelahkan. Peneliti meneliti penerapan jam istirahat dan pengaruhnya terhadap pelaut di MV. SAO OASIS selama praktek laut 1 tahun. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan instrumen penelitian kuisioner. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis statistik deskriptif dan regresi linier dilanjutkan dengan penyajian data variabel dalam tabel dan grafik. Berdasarkan hasil observasi, ditemukan bahwa pembagian jam kerja dan jam istirahat seluruh kru kapal MV. Sao Oasis memenuhi regulasi MLC 2006 dan STCW 1978 yang berlaku sehingga menunjukkan bahwa implementasi *Rest Hour Management* berpengaruh terhadap kinerja awak kapal dengan jadwal pekerjaan yang selesai tepat waktu, kualitas hasil pekerjaan yang memuaskan dan data jam kerja yang transparan.

Kata Kunci: *Rest Hour Management*, STCW 1978, MLC 2006, kinerja, pelaut

ABSTRACT

GEORGIUS ALEXANDER MIRFAK LATUNUSSA *"Analysis of the Effect of Rest Hour Management On-board on Seafarer Performance on MV. SAO OASIS"* Supervised by Mr. SUTOYO, S.SiT, M.Pd as Supervisor I and Mrs. ST. HARIATI B, S. Pd., M.Hum. as Supervisor II.

While working on a ship, seafarers are required to work throughout the journey to their destination. Seafarers face the risk of fatigue after working on their tasks throughout the day. Safe and effective working conditions are needed to support seafarers' health from the risk of physical and mental fatigue. STCW 1978 (Standard of Training Certification and Watchkeeping) and MLC 2006 (Maritime Labor Convention) have regulated ideal working and rest hours for seafarers. However, seafarers often face long working hours and unforeseen situations that reduce rest time, potentially degrading performance. Comments on social media and stories from experienced seafarers support that working on ships is exhausting. The author will examine the implementation of rest hours and its effect on seafarers on ship X during a 1-year sea practice. This research will use a quantitative method with a questionnaire research instrument approach. The analysis technique that is used is descriptive and linear regression analysis followed by the presentation of variable data in tables and graphs. The result of this research is when Rest Hour Management is implemented properly, the performance of seafarers will increase and have better results

Keywords: *Rest Hour Management, STCW 1978, MLC 2006, performance, seafarers*

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur peneliti panjatkan ke hadirat Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat, karunia, dan berkah-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penyusunan Karya Ilmiah Terapan yang berjudul:

“ANALISIS PENGARUH *REST HOUR MANAGEMENT* DIATAS KAPAL TERHADAP KINERJA PELAUT DI MV. SAO OASIS”

Penyusunan Karya Ilmiah Terapan merupakan salah satu persyaratan yang harus dipenuhi oleh Taruna Program Diploma IV untuk menyelesaikan pendidikan. Selain sebagai syarat akademik, karya ilmiah ini juga bertujuan membekali Taruna dengan kemampuan berpikir ilmiah dan analitis yang dapat diterapkan selama menjalani Praktek Laut di atas kapal.

Pada kesempatan ini, peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan, bantuan, serta kontribusi dalam proses penyusunan dan penyelesaian penelitian ini, khususnya kepada:

1. Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan pembinaan kepada seluruh Taruna dan Taruni
2. Bapak I'ie Suwondo, S.Si.T., M.Pd., M.Mar. selaku Ketua Program Studi TROK yang telah memberikan motivasi selama penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini.
3. Bapak Sutoyo, S.Si.T., M.Pd. selaku Dosen Pembimbing I yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan kepada peneliti.
4. Ibu ST. Hariati B., S.Pd., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan kepada peneliti.
5. Seluruh Dosen di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan kepada peneliti.
6. Seluruh awak kapal di MV.SAO OASIS yang bersedia memberi waktu dan ilmu tentang kegiatan di atas kapal selama durasi praktek laut kepada peneliti
7. Kedua orang tua peneliti, Bapak Fajar Centauri dan Ibu Maria Tyas yang telah mendukung dalam penyelesaian karya ilmiah terapan ini.
8. Kepada Legia Putri Maharani yang menemani proses pembuatan karya ilmiah terapan ini dengan sabar mendukung dan memberi semangat dalam penyelesaian karya ilmiah terapan peneliti

Akhir kata peneliti berharap semoga karya ilmiah terapan ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan bagi peneliti khususnya. Semoga Tuhan Yang Maha Esa senantiasa memberikan petunjuk dan lindungan dalam melakukan penelitian selanjutnya.

Surabaya, 07 Juli 2026

GEORGIUS ALEXANDER MIRFAK LATUNUSSA

NIT. 22 36308 3 098

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL TUGAS AKHIR.....	iv
PENGESAHAN PROPOSAL KARYA ILMIAH TERAPAN	v
PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Peneltian.....	5
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.....	7
B. Landasan Teori.....	9
1. Pengaruh.....	9
2. <i>Rest Hour Management</i>	10
3. <i>Kinerja Pelaut</i>	13

4. MLC 2006	15
5. STCW 1978	16
C. Kerangka Pikir Penelitian	18
D. Hipotesis	20
BAB III METODE PENELITIAN	21
A. Jenis Penelitian	21
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	21
C. Definisi Operasional Variabel	22
D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Teknik Analisis Data	26
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	28
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	28
B. Hasil Penelitian	31
C. Analisis Data	39
D. Pembahasan	52
BAB V PENUTUP	55
A. Kesimpulan	55
B. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	58

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Review</i> Penelitian sebelumnya	7
Tabel 4. 1 Data jawaban kuesioner variable X	31
Tabel 4. 2 Data jawaban kuesioner variable Y	32
Tabel 4. 3 Data Uji Validitas Variabel X	41
Tabel 4. 4 Data Uji Validitas Variabel Y	42

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penelitian.....	19
Gambar 4. 1 <i>Ship Particullar</i> MV. Sao Oasis	29
Gambar 4. 2 MV. Sao Oasis.....	30
Gambar 4. 3 <i>Work Time Record</i> pada H-VIMS	36
Gambar 4. 4 Tabel Informasi Jam Kerja & Jam Istirahat	36
Gambar 4. 5 <i>Record of hours of work</i>	36
Gambar 4. 6 <i>Time & Duty Table</i> MV. Sao Oasis	37
Gambar 4. 7 Input Variabel X1-X10	40
Gambar 4. 8 Input Variabel Y1-Y10	40
Gambar 4. 9 Output Uji Validitas SPSS Variabel X	42
Gambar 4. 10 Output Uji Validitas SPSS Variabel Y	43
Gambar 4. 11 Uji Reliabilitas Variabel X	44
Gambar 4. 12 Uji Reliabilitas Variabel Y	45
Gambar 4. 13 Nilai Variabel final Variabel X dan Y	46
Gambar 4. 14 Hasil Uji Normalitas Variabel X dan Y	47
Gambar 4. 15 Regresi Linier Variabel X dan Y	49
Gambar 4. 16 Model Summary	49
Gambar 4. 17 Uji F (ANOVA).....	50
Gambar 4. 18 Uji t (Koefisien).....	51

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelaut adalah profesi seseorang yang memiliki sertifikasi, kompetensi dan kemampuan untuk melaksanakan tugas di atas kapal yang melintasi lautan. Bekerja di atas kapal memiliki perbedaan dengan bekerja di darat karena kegiatan operasional di kapal berjalan selama 24 jam secara terus menerus. Oleh karena itu, awak kapal dituntut bekerja dengan jadwal yang sudah ditentukan agar kegiatan operasional berjalan dengan aman dan efisien. Selain menjalankan tugas sesuai jabatan masing-masing, awak kapal juga bertanggung jawab terhadap kegiatan navigasi, perawatan kapal, bongkar muat, pengecekan alat keselamatan dan persiapan dalam menghadapi kondisi darurat. Dengan banyaknya tanggung jawab tersebut, diperlukan pengaturan jam kerja dan jam istirahat yang seimbang untuk kinerja awak kapal yang optimal. . Oleh karena itu, pemenuhan standar jam istirahat diatur oleh MLC 2006 dan STCW 1978 tidak hanya mendukung kesejahteraan pelaut, tetapi juga meningkatkan efisiensi operasional kapal.

MLC 2006 (*Maritime Labour Convention 2006*) merupakan konvensi internasional yang mengatur standar minimum mengenai hak serta kondisi kerja pelaut di seluruh dunia. Konvensi ini mencakup berbagai aspek, seperti jam kerja dan istirahat, kesehatan, keselamatan, akomodasi, serta kesejahteraan pelaut. Tujuan utama MLC 2006 adalah memberikan perlindungan terhadap

hak-hak pelaut sekaligus mewujudkan lingkungan kerja yang aman, adil, dan layak di sektor maritim.

STCW 1978 (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978*) merupakan konvensi internasional yang menetapkan standar minimum terkait pelatihan, sertifikasi, dan pelaksanaan dinas jaga bagi pelaut. Konvensi ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran serta melindungi lingkungan laut melalui pemenuhan kompetensi dan kualifikasi yang harus dimiliki oleh setiap pelaut. Seiring perkembangan teknologi dan operasional di bidang maritim, ketentuan dalam STCW 1978 terus diperbarui agar tetap sesuai dengan kebutuhan industri pelayaran modern.

Pada saat berada di kapal, awak kapal menghadapi situasi jam kerja panjang dan tidak bisa diprediksi yang tidak memenuhi kebutuhan istirahat yang cukup. Jam jaga di pelabuhan dan jam jaga laut yang berbeda membuat jam kerja semakin panjang dan mengurangi waktu istirahat, kegiatan olah gerak kapal yang tidak singkat atau inspeksi kapal yang mengharuskan awak kapal untuk *standby* juga berpengaruh terhadap jam istirahat awak kapal yang dapat berpotensi menyebabkan turunnya efektivitas kinerja awak kapal.

Manajemen jam istirahat merupakan aspek vital dalam menjaga kinerja dan keselamatan kerja para pelaut. Jam kerja yang panjang dan istirahat yang tidak memadai dapat menyebabkan kelelahan fisik dan mental, yang pada akhirnya dapat menurunkan produktivitas, konsentrasi, kemampuan pemecahan masalah serta meningkatkan risiko kecelakaan. Oleh karena itu, pengelolaan jam istirahat yang baik di atas kapal sangat penting untuk memastikan para

pelaut dapat beristirahat dengan cukup untuk menjaga kesehatan fisik dan mental serta bekerja secara optimal dan efisien.

Berdasarkan publikasi NTSB, salah satu faktor yang berkontribusi terhadap tabrakan USS John S. McCain (DDG-56) dengan kapal tanker Alnic MC di Selat Singapura pada tahun 2017 adalah kelelahan awak kapal akibat kurangnya waktu tidur. Awak jaga anjungan USS *John S. McCain* mengalami kekurangan waktu tidur sebelum kecelakaan. Beberapa personel hanya memperoleh sekitar 3–5 jam tidur, bahkan ada yang tidak tidur sama sekali pada malam sebelumnya. NTSB menyimpulkan bahwa awak jaga mengalami kelelahan akut (*acute fatigue*) yang menurunkan situational awareness dan kemampuan mereka dalam merespons keadaan darurat. Insiden tersebut kemudian mendorong Angkatan Laut Amerika Serikat untuk mengevaluasi sistem *watch schedule* dan manajemen waktu istirahat awak kapal.

Pelaut seringkali merasa lelah dengan pekerjaannya saat berada diatas kapal karena durasi waktu bekerja yang tidak fleksibel dan tidak dapat diprediksi khususnya situasi yang penting seperti melewati perairan berombak, perawatan peralatan di kapal dan latihan situasi darurat. Berbagai hal yang disebutkan merupakan suatu permasalahan yang berhubungan dengan *Rest Hour Management* diatas kapal dan pengaruhnya terhadap kinerja pelaut diatas kapal.

Penelitian sebelumnya yang membahas tentang manajemen jam istirahat bagi pelaut menunjukkan bahwa manajemen jam istirahat yang efektif berdampak positif terhadap kinerja pelaut. Istirahat yang cukup berkontribusi terhadap peningkatan konsentrasi, kecepatan reaksi, dan pengambilan

keputusan yang lebih baik. Sebaliknya, kurangnya istirahat dapat menyebabkan penurunan kinerja, peningkatan risiko kesalahan, dan potensi kecelakaan di laut. Penelitian sebelumnya memiliki persamaan yang menunjukkan bahwa ada pengaruh yang terlihat dari jam istirahat kru kapal terhadap kinerja mereka saat melaksan tugasnya

Pentingnya manajemen jam istirahat diakui oleh berbagai regulasi internasional. MLC 2006 *Regulation 2.3 about Hours of work and hours of rest: Standard A2.3, Hours of work and hours of rest* dan STCW 1978 *STCW Code Chapter A-VIII/1 Fitness for Duty* adalah dua regulasi utama yang mengatur jam kerja dan jam istirahat para pelaut. MLC 2006 memberikan pedoman jelas mengenai standar minimum untuk kondisi kerja dan kehidupan para pelaut, termasuk ketentuan tentang jam istirahat. Konvensi ini mengharuskan kapal untuk memberikan istirahat yang cukup kepada awaknya guna memastikan keselamatan dan kesehatan mereka terjaga. STCW 1978, yang secara berkala direvisi, juga menetapkan persyaratan minimum untuk waktu istirahat pelaut guna mengurangi risiko kelelahan.

Sesuai dengan MLC 2006, waktu istirahat minimum untuk pelaut adalah 10 jam selama 24 jam kerja, dan *coffee break* tidak termasuk. Berikutnya, peraturan STCW 1978 menetapkan waktu istirahat minimum 10 jam per hari atau 77 jam per minggu untuk pelaut yang bekerja di atas kapal. Jam istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari dua kali dalam satu hari istirahat; jika jam istirahat dibagi menjadi dua periode, maka salah satunya harus minimal 6 jam, dan yang lainnya tidak boleh kurang dari itu.

Peneliti melihat permasalahan tersebut dengan mengobservasi bagaimana keadaan saat seorang pelaut melaksanakan tugasnya di departemen masing – masing dan melihat waktu beristirahat mereka. Dari uraian latar belakang tersebut, peneliti memilih untuk menelaah lebih lanjut dalam penelitian dengan judul “Analisis Pengaruh *Rest Hour Management* Diatas Kapal Terhadap Kinerja Pelaut Di MV. Sao Oasis”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, rumusan masalah dari penelitian ini adalah :

1. Apakah pelaksanaan *Rest Hour Management* awak kapal di MV. Sao Oasis sudah memenuhi regulasi yang berlaku ?
2. Apa pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja awak kapal di MV. Sao Oasis?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari ditulisnya penelitian ini adalah:

1. Mengetahui pelaksanaan *Rest Hour Management* awak kapal di MV. Sao Oasis sesuai regulasi yang berlaku
2. Mengetahui pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja awak kapal di MV. Sao Oasis

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat untuk Peneliti

Diharapkan penelitian ini dapat meningkatkan pengetahuan dan pemahaman peneliti terhadap manajemen jam istirahat di atas kapal serta pengaruhnya terhadap kinerja pelaut dan dapat membantu peneliti dalam keterampilan melakukan sebuah penelitian dan analisis yang lebih mendalam.

2. Manfaat untuk Pembaca

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi yang bermanfaat bagi pembaca, khususnya dalam memahami penerapan manajemen jam istirahat di atas kapal serta dampaknya terhadap kinerja pelaut. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan mengenai pentingnya pengelolaan waktu istirahat dan kesejahteraan pelaut dalam mendukung pelaksanaan tugas di atas kapal.

3. Manfaat untuk Perusahaan Pelayaran

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis bagi perusahaan pelayaran dengan membangun pemahaman mengenai bagaimana pengelolaan jam istirahat yang efektif dapat meningkatkan kinerja dan kesejahteraan pelaut. Selain itu, studi ini mengkaji penggunaan teknologi digital untuk mendukung pengelolaan jam istirahat yang lebih optimal, sehingga dapat meningkatkan produktivitas dan keselamatan operasional.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Dalam mendukung pelaksanaan penelitian ini, peneliti melakukan kajian terhadap penelitian-penelitian terdahulu untuk memperoleh pemahaman mengenai teori, konsep, dan temuan yang berkaitan dengan topik penelitian. Melalui kajian tersebut, peneliti dapat mengidentifikasi variabel-variabel serta konsep yang relevan sebagai landasan dalam penelitian ini. Selain itu, telaah penelitian terdahulu juga digunakan untuk mengetahui perbedaan dan kebaruan (*novelty*) penelitian yang dilakukan dibandingkan dengan penelitian-penelitian sebelumnya.

Tabel 2. 1 *Review* Penelitian sebelumnya

No	Peneliti	Judul	Inti / Fokus
1	Fajar Adit Helviyanto (2023), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang	Analisis Hubungan Jam Kerja <i>Overtime</i> Terhadap Kinerja Kerja <i>Crew</i> di MV. Manalagi Tisya	1. Faktor penyebab jam kerja lembur 2. Pentingnya perencanaan kerja yang optimal 3. Efektivitas dan efisiensi Perencanaan kerja
2	Luqman Habib Azka (2019), Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang	Analisis Penerapan <i>Rest Hour Management</i> untuk Meningkatkan Kinerja <i>Crew</i> Kapal MV. Pan Energen	1. Dampak kurangnya jam istirahat 2. Hambatan dalam penerapan <i>Rest Hour Management</i> 3. Penggunaan program e-POS
3	Mernyanti, Ahmad Suhardono dan Prananda Herlambang (2022)	Penerapan <i>Rest Hour</i> Berdasarkan <i>Maritime Labour Convention</i> 2006 Di Atas Kapal MV. Dewi Ambarwati	1. Penggunaan program <i>Sea Manager</i> 2. Ketidaksesuaian dengan MLC 2006 3. Implementasi <i>rest hour</i>
4	Naufal Destananda Kuldias Putra (2020),	Pengaruh Manajemen Jam Istirahat dan Kompensasi Terhadap Kinerja <i>Crew</i>	1. Pengaruh positif manajemen jam istirahat 2. Kesehatan dan stamina 3. Kinerja Kru

No	Peneliti	Judul	Inti / Fokus
	Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang		
5	Sigurd W. Hystad dan Jarle Eid (2016)	<i>Sleep and Fatigue Among Seafarers: The Role Of Enviromental Stressors, Duration at sea and Psychological Capital</i>	1. Peran Modal Psikologis 2. Ancaman kelelahan kerja 3. Konsekuensi kelelahan kerja

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh Fajar Adit Helviyanto (2023), Luqman Habib Azka (2019), Mernyanti dkk. (2022), Naufal Destananda Kuldias Putra (2020), serta Sigurd W. Hystad dan Jarle Eid (2026), diketahui bahwa manajemen jam kerja dan jam istirahat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja awak kapal. Penelitian tersebut menunjukkan adanya penurunan produktivitas, kesehatan dan meningkatnya resiko keselamatan. Oleh karena itu penelitian – penelitian ini masih relevan sebagai upaya peningkatan *Rest Hour Management* dan kinerja kru kapal.

Kebaruan dari penelitian ini terletak pada kondisi operasional aktual pada MV SAO OASIS dengan fokus kepada metode penelitian kuantitatif dan efektivitas *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut di MV. SAO OASIS. Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang membahas faktor kelelahan secara umum, lembur dan aplikasi manajemen istirahat.

Dalam upaya menampilkan adanya kebaruan (*research gap*), penelitian ini berfokus pada data hasil wawancara dan kuisioner setiap awak MV. SAO OASIS tempat pelaksanaan praktek laut, dimana penelitian sebelumnya hanya berfokus pada departemen tertentu saja. Selain itu, alur pelayaran dan kapal yang berbeda dengan penelitian sebelumnya.

B. Landasan Teori

Dalam penelitian ini, peneliti menyajikan berbagai teori pendukung dan definisi istilah terkait untuk mempermudah pemahaman pembaca terhadap pembahasan, khususnya mengenai analisis dampak Manajemen Waktu Istirahat terhadap kinerja pelaut di atas kapal MV SAO OASIS.

1. Pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi tahun 2015, pengaruh didefinisikan sebagai daya atau kekuatan yang berasal dari seseorang atau sesuatu yang mampu memengaruhi watak, kepercayaan, sikap, dan perilaku individu. Pengaruh dapat terjadi secara langsung maupun tidak langsung dan sering kali berperan sebagai faktor pendorong perubahan, baik pada individu maupun kelompok. Dalam kehidupan sehari-hari, pengaruh dapat bersumber dari berbagai aspek, seperti lingkungan kerja, keluarga, organisasi, atau kondisi sosial di sekitar seseorang.

Sejalan dengan definisi tersebut, Yosin (2012) menyatakan bahwa pengaruh merupakan kekuatan yang berasal dari orang, benda, atau berbagai unsur lingkungan yang dapat memengaruhi keadaan di sekitarnya. Dampak yang ditimbulkan bisa bersifat positif maupun negatif, bergantung pada karakteristik dan kondisi yang mendasarinya. Sementara itu, Surakhmad (2012) mendefinisikan pengaruh sebagai kekuatan yang mampu mengubah kepercayaan, sikap, dan perilaku seseorang. Perubahan tersebut dapat tercermin dalam cara seseorang berpikir, bertindak, dan mengambil keputusan saat menghadapi situasi tertentu..

Berdasarkan pendapat para ahli yang telah diuraikan di atas, dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan suatu kekuatan atau daya yang berasal dari orang, objek, atau faktor lingkungan yang mampu menimbulkan perubahan pada sikap, perilaku, keyakinan, dan tindakan individu. Dalam penelitian ini, pengaruh didefinisikan sebagai hubungan antara penerapan manajemen jam istirahat dan kinerja awak kapal di MV SAO OASIS, sehingga memungkinkan untuk menentukan sejauh mana manajemen jam istirahat berkontribusi terhadap peningkatan kinerja awak kapal.

2. *Rest Hour Management*

a. *Rest Hour*

Jam istirahat merupakan jumlah minimum waktu istirahat yang wajib diperoleh setiap pelaut setelah melaksanakan aktivitas kerja di atas kapal dalam periode tertentu sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Menurut Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, waktu istirahat adalah waktu yang diberikan kepada pekerja untuk memulihkan kondisi fisik dan mental setelah melakukan pekerjaan dalam jangka waktu tertentu. Pemberian waktu istirahat merupakan kewajiban perusahaan guna menjaga kesehatan, keselamatan, dan produktivitas pekerja. Ketentuan mengenai pemberian waktu istirahat bagi awak kapal juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Selain itu, Peraturan 2.3, Bagian A, butir MLC 2006 mendefinisikan "jam istirahat" sebagai waktu di luar jam kerja, tidak termasuk jeda singkat seperti waktu istirahat minum kopi. Jam-jam ini

dihitung berdasarkan total jam kerja yang dilakukan dalam periode 24 jam dan diakumulasikan selama rentang waktu tujuh hari. Perhitungan ini memastikan bahwa setiap pelaut mendapatkan istirahat yang memadai sesuai dengan peraturan yang berlaku sepanjang minggu.

Rumus perhitungan jam istirahat dalam satu hari :

$$24 - A = B$$

Dimana:

24= jumlah jam dalam 1 hari

A = jam kerja

B= jumlah jam istirahat

Berdasarkan rumus tersebut, durasi waktu istirahat yang dialokasikan bagi setiap pelaut dapat bervariasi, tergantung pada jabatan dan tanggung jawab yang dimiliki. Perhitungan ini juga memfasilitasi pemantauan dan evaluasi kepatuhan terhadap ketentuan jam istirahat bagi awak kapal sesuai dengan peraturan yang berlaku.. Pelaut dapat melaksanakan tugasnya secara optimal apabila memperoleh waktu istirahat yang cukup sehingga kualitas pekerjaan tetap terjaga selama bekerja di atas kapal.

Berdasarkan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 Bagian A-VIII/1, batas minimum jam istirahat yang harus dipenuhi oleh pelaut adalah:

- 1) Sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) jam dalam setiap periode 24 jam.
- 2) Sekurang-kurangnya 77 (tujuh puluh tujuh) jam dalam setiap periode 7 (tujuh) hari.

Selain itu, *Maritime Labour Convention* (MLC) (2006) menegaskan bahwa pengaturan jam istirahat bertujuan untuk memastikan pelaut memperoleh waktu istirahat yang memadai. Dengan terpenuhinya ketentuan tersebut, kualitas istirahat pelaut dapat terjaga sehingga mereka mampu bekerja secara efektif, aman, dan produktif selama menjalankan tugas di atas kapal.

b. *Management*

Menurut Handoko (2008), manajemen adalah proses yang mencakup perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, dan pengendalian kegiatan anggota organisasi, serta pemanfaatan seluruh sumber daya yang tersedia untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Sebagai suatu disiplin ilmu, manajemen memiliki prinsip dan konsep universal yang dapat diterapkan pada berbagai jenis organisasi. Oleh karena itu, penerapan manajemen sangatlah penting karena berperan vital dalam mendukung pencapaian tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Menurut Handoko (2008), ada tiga alasan utama pelaksanaan manajemen:

- 1) Untuk mencapai tujuan.
- 2) Untuk menjaga keseimbangan di antara tujuan–tujuan yang saling bertentangan.
- 3) Untuk mencapai efisiensi dan efektivitas.

Dalam kaitannya dengan manajemen jam istirahat, fungsi manajemen berperan dalam mengatur dan mengawasi jam kerja serta jam istirahat awak kapal agar memenuhi ketentuan yang ditetapkan oleh

Maritime Labour Convention (MLC) 2006.

3. Kinerja Pelaut

a. Kinerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI, 2000), kinerja merupakan hasil kerja yang dicapai seseorang baik dari segi kualitas maupun kuantitas dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang diberikan kepadanya. Kinerja mencerminkan tingkat keberhasilan seseorang dalam menyelesaikan pekerjaan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan. Menurut Gibson (1987), terdapat tiga faktor utama yang memengaruhi kinerja seseorang, yaitu:

- 1) Faktor individu, meliputi kemampuan, keterampilan, latar belakang keluarga, pengalaman kerja, serta tingkat sosial dan demografi seseorang.
- 2) Faktor psikologis, meliputi persepsi, peran, sikap, kepribadian, motivasi, dan kepuasan kerja yang dimiliki individu.
- 3) Faktor organisasi, meliputi struktur organisasi, desain pekerjaan, kepemimpinan, serta sistem penghargaan (*reward system*) yang diterapkan dalam organisasi.

b. Pelaut

Pelaut adalah individu yang bekerja di atas kapal sebagai bagian dari awak kapal, menjalankan tugas yang berkaitan dengan operasional dan pemeliharaan kapal. Setiap pelaut memikul tanggung jawab khusus yang ditentukan oleh pangkat dan bidang pekerjaannya. Dalam industri maritim, pelaut juga dikenal sebagai awak kapal yang mencakup seluruh

personel yang bertugas di atas kapal untuk memastikan kelancaran dan keselamatan pelayaran. Untuk menjalankan profesinya, pelaut diwajibkan memiliki sertifikat kompetensi dan kecakapan yang diterbitkan secara resmi oleh lembaga pendidikan dan pelatihan maritim yang berwenang.. Menurut <https://id.wikipedia.org/wiki/Pelaut> struktur organisasi di atas kapal yaitu :

- 1) Perwira Departemen Dek
 - a) Kapten/Nakhoda/*Master*
 - b) Mualim I/*Chief Officer/Chief Mate*
 - c) Mualim II/*Second Officer/Second Mate*
 - d) Mualim III/*Third Officer/Third Mate*
 - e) Markonis/*Radio Officer*
- 2) Perwira Departemen Mesin
 - a) KKM (Kepala Kamar Mesin)/*Chief Engineer*
 - b) Masinis I/*First Engineer*
 - c) Masinis II/*Second Engineer*
 - d) Masinis III/*Third Engineer*
 - e) Juru Listrik/*Electrician*
 - f) Juru minyak/*Oiler*
- 3) Ratings atau bawahan
 - a) Bagian dek
 - (1) *Boatswain* atau Bosun atau Serang
 - (2) *Able Bodied Seaman (AB)* atau Jurumudi
 - (3) *Ordinary Seaman (OS)* atau Kelasi

b) Bagian mesin

(1) Mandor (Kepala Kerja *Oiler* dan *Wiper*)

(2) *Fitter* atau Juru Las

(3) *Oiler* atau Juru Minyak

(4) Bagian Permakanan

a) Juru masak/*Cook*

b) *Mess boy*/Pembantu

Kinerja pelaut mengacu pada tingkat hasil yang dicapai oleh seorang pelaut dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal sesuai dengan standar operasional yang telah ditetapkan. Kinerja ini dapat dinilai berdasarkan kemampuan, keterampilan, kedisiplinan, dan tanggung jawab yang ditunjukkan dalam melaksanakan pekerjaan secara efektif, efisien, dan aman. Selain itu, kinerja pelaut dipengaruhi oleh berbagai faktor baik yang berasal dari individu, aspek psikologis, maupun organisasi seperti kompetensi, motivasi kerja, kepemimpinan, dan lingkungan kerja di atas kapal..

4. MLC 2006

Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) merupakan konvensi internasional yang disusun oleh International Labour Organization (ILO) dan diadopsi pada tahun 2006 untuk menetapkan standar minimum mengenai kondisi kerja dan perlindungan pelaut di seluruh dunia. MLC 2006 mengatur berbagai aspek ketenagakerjaan pelaut, meliputi persyaratan minimum untuk bekerja di atas kapal, kondisi kerja, akomodasi,

perlindungan kesehatan, pelayanan medis, kesejahteraan, perlindungan sosial, serta jam kerja dan jam istirahat.

Menurut *International Labour Organization (ILO)* dalam *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006)*, *Regulation 2.3 (Hours of Work and Hours of Rest)* beserta *Standard A2.3*, pengaturan jam istirahat merupakan ketentuan yang bertujuan untuk melindungi kesehatan dan keselamatan pelaut dengan memastikan setiap pelaut memperoleh waktu istirahat yang memadai sehingga kelelahan (*fatigue*) dapat dicegah. Standar tersebut menetapkan bahwa jam istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam dalam setiap periode 24 jam dan 77 jam dalam setiap periode 7 hari. Jam istirahat dapat dibagi menjadi paling banyak dua periode, dengan salah satu periode sekurang-kurangnya 6 jam berturut-turut, dan jarak antarperiode istirahat tidak boleh melebihi 14 jam.

Dalam penelitian ini, MLC 2006 digunakan sebagai dasar teori karena mengatur pelaksanaan *Rest Hour Management* sebagai bagian dari pemenuhan standar kerja pelaut. Ketentuan tersebut menjadi acuan dalam menilai apakah pengelolaan jam istirahat telah dilaksanakan sesuai standar internasional.

5. STCW 1978

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978) merupakan konvensi internasional yang disusun oleh *International Maritime Organization (IMO)* untuk menetapkan standar minimum mengenai pendidikan, pelatihan, sertifikasi, dan dinas jaga (*watchkeeping*) bagi pelaut. Konvensi

ini mulai berlaku pada tahun 1984 dan telah mengalami beberapa perubahan, termasuk *Manila Amendments 2010*, yang memperbarui ketentuan sesuai perkembangan industri pelayaran.

Menurut *International Maritime Organization (IMO)* dalam *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978)*, khususnya *Chapter VIII (Standards Regarding Watchkeeping)* dan *Section A-VIII/1 (Fitness for Duty)* dari *STCW Code*, setiap pelaut yang melaksanakan tugas dinas jaga harus memperoleh waktu istirahat yang cukup agar tetap layak bertugas (*fit for duty*) dan terhindar dari kelelahan. Ketentuan tersebut menetapkan bahwa setiap pelaut harus memperoleh sekurang-kurangnya 10 jam istirahat dalam periode 24 jam dan 77 jam istirahat dalam periode 7 hari, dengan ketentuan pembagian waktu istirahat yang sama sebagaimana diatur dalam *MLC 2006*.

Dalam penelitian ini, *STCW 1978* digunakan sebagai dasar teori karena mengatur *Rest Hour Management* dari aspek keselamatan pelayaran. Pengelolaan jam istirahat yang sesuai dengan ketentuan *STCW* diharapkan dapat menjaga kondisi *fit for duty* sehingga pelaut mampu melaksanakan dinas jaga dan pekerjaan operasional secara aman.

Meskipun *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006)* dan *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978)* sama-sama mengatur ketentuan mengenai jam istirahat pelaut, kedua konvensi tersebut memiliki fokus pengaturan yang berbeda. *MLC 2006* menempatkan pengaturan jam

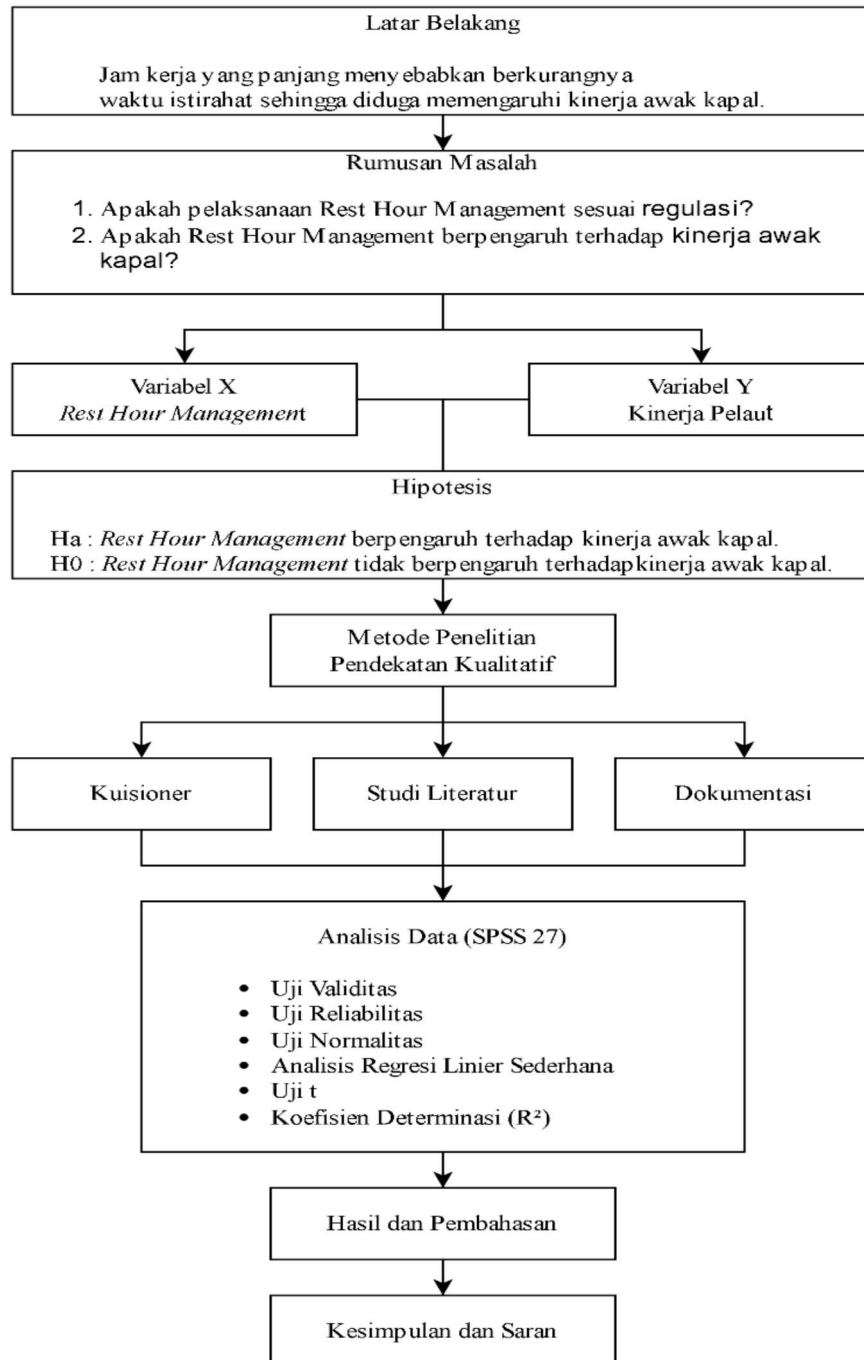
istirahat sebagai bagian dari perlindungan hak ketenagakerjaan pelaut, dengan tujuan menjamin kondisi kerja yang layak, menjaga kesehatan, serta meningkatkan kesejahteraan pelaut selama bekerja di atas kapal sedangkan STCW 1978 mengatur jam istirahat sebagai bagian dari sistem keselamatan pelayaran yang bertujuan memastikan setiap pelaut berada dalam kondisi *fit for duty* sehingga mampu melaksanakan dinas jaga (*watchkeeping*) dan tugas operasional secara aman.

Dengan demikian, MLC 2006 lebih berorientasi pada aspek ketenagakerjaan (*labour standards*) dan kesejahteraan pelaut, sedangkan STCW 1978 lebih berorientasi pada aspek kompetensi, kebugaran untuk bertugas, dan keselamatan operasional kapal.

C. Kerangka Pikir Penelitian

Penelitian ini dimulai dengan penyusunan rumusan masalah mengenai pelaksanaan *Rest Hour Management* di MV. Sao Oasis serta pengaruhnya terhadap kinerja awak kapal. Selanjutnya ditetapkan tujuan penelitian yang menjadi dasar dalam penyusunan hipotesis berdasarkan kajian teori. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui kuesioner, studi literatur, dan dokumentasi. Data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan SPSS melalui uji validitas, uji reliabilitas, statistik deskriptif, uji normalitas, analisis regresi linier sederhana, uji *t*, dan koefisien determinasi (R^2). Hasil analisis disajikan dalam bentuk tabel dan uraian deskriptif sebagai dasar penarikan kesimpulan mengenai pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja awak kapal di MV. Sao Oasis. Secara

sistematis, tahapan penelitian yang dilakukan digambarkan melalui bagan kerangka berpikir pada gambar 2.1 berikut.



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir
Sumber: Peneliti

D. Hipotesis

Creswell (2014) menyebutkan bahwa hipotesis penelitian adalah pernyataan sementara yang diajukan untuk menjelaskan hubungan antara dua atau lebih variabel yang dapat diuji melalui penelitian ilmiah. Hipotesis ini berfungsi sebagai prediksi atau dugaan awal yang diuji kebenarannya melalui data yang dikumpulkan. Terdapat 2 jenis hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini :

1. Hipotesis Nol (H_0): Pernyataan tidak ada hubungan atau efek antara variabel yang diteliti. Hipotesis ini sering digunakan sebagai dasar untuk uji statistik. Hipotesis Nol (H_0) dalam penelitian ini adalah tidak ada pengaruh dari *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut di MV. SAO OASIS.
2. Hipotesis Alternatif (H_1): Pernyataan ada hubungan atau efek antara variabel yang diteliti. Hipotesis ini adalah kebalikan dari hipotesis nol. Hipotesis Alternatif (H_1) dalam penelitian ini adalah ada pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut di MV. SAO OASIS.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian ini mencakup serangkaian langkah yang dilakukan secara sistematis oleh peneliti untuk memperoleh hasil penelitian yang terstruktur, objektif, dan didukung oleh data yang akurat. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode kuantitatif dengan memanfaatkan kuesioner dan observasi sebagai instrumen pengumpulan serta pengolahan data. Menurut Creswell (dikutip dalam Helviyanto, 2023), penelitian kuantitatif merupakan pendekatan yang digunakan untuk menguji teori secara objektif melalui analisis hubungan antarvariabel. Variabel-variabel tersebut diukur menggunakan instrumen penelitian untuk menghasilkan data numerik, yang kemudian dianalisis melalui prosedur statistik guna menguji hipotesis atau menjawab permasalahan penelitian. Pendekatan kuantitatif dalam penelitian ini digunakan untuk menganalisis dampak Manajemen Waktu Istirahat (*Rest Hour Management*) pada MV. SAO OASIS berdasarkan data yang disusun secara sistematis.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Peneliti melaksanakan penelitian mengenai pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut pada saat peneliti melaksanakan praktek laut di perusahaan pelayaran dan melakukan pengambilan data pada saat berada diatas kapal. Waktu pelaksanaan penelitian pada saat praktek laut adalah 9 bulan dimulai dari 10 Agustus 2024 sampai 31 Mei 2025. Lokasi penelitian ini

adalah kapal curah MV. SAO OASIS tempat peneliti melaksanakan praktek laut.

C. Definisi Operasional Variabel

Variabel penelitian adalah elemen-elemen yang diidentifikasi oleh peneliti untuk dikaji guna memperoleh informasi yang dapat menjadi dasar penarikan kesimpulan. Secara umum, variabel penelitian terbagi menjadi dua kategori: variabel bebas (independen) dan variabel terikat (dependen). Variabel bebas adalah variabel yang memengaruhi atau menyebabkan perubahan pada variabel lain, sedangkan variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi oleh variabel bebas. Variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Variabel Bebas / Independen

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi variabel terikat , baik berpengaruh positif maupun negatif. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah *Rest Hour Management* (meliputi kesesuaian dengan standar MLC 2006 & STCW 1978, implementasi kebij jam istirahat, durasi, frekuensi, dan pelaksanaan pada operasi khusus).

2. Variabel terikat / Dependen

Variabel terikat adalah variabel yang nilainya dipengaruhi variabel lain. Variabel terikat pada penelitian ini adalah kinerja pelaut (produktivitas, konsentrasi, kecepatan reaksi, tingkat kesalahan kerja, kualitas pengambilan keputusan, kesehatan fisik/mental).

3. Variabel Kontrol

Variabel kontrol adalah variabel yang sengaja dikendalikan sebagai usaha untuk meminimalisir bahkan menghilangkan pengaruh lain selain variabel bebas yang dimungkinkan mempengaruhi hasil variabel terikat. Variabel kontrol dalam penelitian ini adalah karakteristik awak kapal dan kondisi MV. SAO OASIS.

No	Variabel	Jenis Variabel	Indikator
1	<i>Rest Hour Management</i>	Bebas (Independen)	1. Kesesuaian jam istirahat dengan standar MLC 2006 dan STCW 1978 2. Implementasi kebijakan jam istirahat 3. Durasi jam istirahat 4. Frekuensi dan pembagian waktu istirahat 5. Pelaksanaan jam istirahat selama situasi darurat dan operasi kapal
2	Kinerja pelaut	Terikat (Dependen)	1. Produktivitas pelaut 2. Konsentrasi saat bekerja 3. Kecepatan reaksi dalam situasi darurat 4. Tingkat kesalahan kerja 5. Kualitas pengambilan keputusan 6. Kesehatan fisik dan mental pelaut
3	Karakteristik Pelaut	Kontrol	1. Usia 2. Pengalaman kerja di kapal 3. Jabatan atau posisi di kapal 4. Departemen di kapal
4	Kondisi kapal	Kontrol	1. Jenis kapal 2. Rute pelayaran 3. Durasi pelayaran

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Sugiyono (2018) mendefinisikan data primer sebagai data yang diperoleh langsung dari responden dengan menggunakan berbagai alat pengumpulan data, seperti kuesioner, wawancara, dan observasi. Data ini

dikumpulkan secara langsung oleh peneliti untuk tujuan penelitian tertentu, memastikan keakuratan dan relevansi informasi yang diperoleh dari sumber asli. Sumber data primer yang diambil oleh peneliti berasal dari :

a. Observasi

Menurut Sugiyono (2018), observasi adalah suatu proses pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap fenomena yang diselidiki. Sugiyono mengklasifikasikan observasi menjadi dua jenis:

- 1) Observasi partisipan: Peneliti terlibat langsung dalam kegiatan yang diamati.
- 2) Observasi non-partisipan: Peneliti hanya sebagai pengamat tanpa ikut terlibat dalam kegiatan yang diamati.

Peneliti melakukan observasi partisipan dengan menerapkan *Rest Hour Management* bersama dengan seluruh awak kapal untuk mendapatkan data dan mengamati pengaruhnya terhadap kinerja awak MV. SAO OASIS.

b. Kuesioner

Kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Kuesioner digunakan untuk mengumpulkan data dari sejumlah besar responden dengan efisien. (Sugiyono, 2018). Kuesioner dapat berisi pertanyaan terbuka atau tertutup dan dirancang untuk mengumpulkan informasi yang relevan dengan tujuan penelitian. Penggunaan kuesioner mempermudah peneliti dalam pengumpulan data dari awak MV. SAO OASIS tentang *Rest Hour Management* dalam

waktu yang relatif singkat.

Dalam proses pengumpulan data primer, peneliti hanya menggunakan teknik pengumpulan data melalui observasi dan kuisioner. Teknik wawancara tidak digunakan untuk mendapatkan hasil yang lebih objektif dalam proses analisis data.

2. Data Sekunder

Sugiyono (2018) mendefinisikan data sekunder sebagai data yang diperoleh peneliti dari sumber yang sudah ada, seperti laporan penelitian sebelumnya, jurnal, buku, atau data statistik dari instansi terkait. Data ini dikumpulkan oleh pihak lain dan digunakan kembali oleh peneliti untuk tujuan penelitian yang berbeda. Sumber data sekunder yang diambil peneliti berasal dari :

a. Dokumentasi

Sugiyono (2018) menyatakan bahwa dokumentasi adalah teknik pengumpulan data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen yang bersumber dari catatan resmi atau pribadi, foto, dan artefak yang memiliki relevansi dengan masalah penelitian. Dokumen-dokumen ini dapat berupa berbagai jenis rekaman tertulis, visual, atau material yang mendukung analisis dan interpretasi data penelitian. Dengan menggunakan dokumentasi baik dalam bentuk jurnal ataupun visual diharapkan peneliti dapat menyajikan informasi tentang pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut dengan hasil yang lebih rinci dan meningkatkan pemahaman tentang konteks penelitian.

b. Studi Literatur

Creswell (2014) mendefinisikan studi literatur sebagai bagian dari

proses penelitian yang melibatkan identifikasi, pencarian, dan analisis terhadap literatur yang relevan untuk membangun dasar teoretis dan memberikan konteks bagi penelitian yang sedang dilakukan. Dengan dilakukannya studi literatur terhadap jurnal maupun data yang sudah ada, diharapkan peneliti mampu menelaah lebih dalam dan mengidentifikasi dokumen yang relevan sehingga dapat menyajikan informasi tentang pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut dengan dasar teoritis yang baik dan dasar metodologi yang kuat.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data merupakan proses kompleks yang melibatkan interpretasi mendalam terhadap data yang dikumpulkan melalui berbagai metode dan tahapan untuk mengolah data mentah yang telah dikumpulkan menjadi data yang baik untuk disajikan dalam proses penarikan kesimpulan. Teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif dengan survei yang menggunakan kuesioner memerlukan beberapa tahapan mulai dari pengolahan data mentah hingga penyajian statistik dari variabel yang diteliti. Berikut adalah penjelasan teknik analisis data kuantitatif untuk penelitian mengenai pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut :

1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan data dasar yang diperoleh dari kuesioner dan wawancara. Data yang diambil adalah nilai rata – rata dari durasi istirahat pelaut tiap departemen di MV. SAO OASIS, membandingkan dengan standar deviasi dari aturan jam

istirahat STCW 1978 dan MLC 2006

2. Analisis Regresi Linier

Analisis regresi linier digunakan untuk menguji hipotesis penelitian dan menentukan hubungan atau pengaruh antar variabel. Variabel independent disini adalah manajemen jam istirahat dan variabel dependen adalah kinerja pelaut di MV. SAO OASIS. Analisis regresi linier dilakukan untuk memeriksa pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen yaitu pengaruh *Rest Hour Management* terhadap kinerja pelaut.

3. Penyajian Statistik

Data statistik hasil dari analisis deskriptif dan uji statistik dengan analisisregresi linier disajikan dalam bentuk tabel untuk mempermudah data visual atau menggunakan grafik seperti diagram batang atau diagram sebar (*scatter plot*) menampilkan distribusi frekuensi data yaitu data dari setiap awak kapal di tiap departemen dan menampilkan hubungan antara *Rest Hour Management* dan kinerja pelaut.

4. Narasi Deskriptif

Narasi deskriptif dibuat untuk menggambarkan temuan penelitian dengan cara yang sistematis dan mudah dipahami. Narasi ini mencakup deskripsi mendetail mengenai manajemen waktu istirahat di MV. SAO OASIS, pengalaman dan pandangan pelaut dari masing-masing departemen terkait manajemen waktu istirahat, serta dampak manajemen waktu istirahat terhadap kinerja pelaut dari berbagai perspektif.