

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISA PENERAPAN *REST HOUR* (JAM ISTIRAHAT)
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* 2006 DI
ATAS KAPAL MV. MERATUS BATAM



AHMAD BADRI HIDAYATULLAH
09.21.003.1.01

disusun sebagai salah satu syarat untuk
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2025

KARYA ILMIAH TERAPAN
ANALISA PENERAPAN *REST HOUR* (JAM ISTIRAHAT)
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* 2006 DI
ATAS KAPAL MV. MERATUS BATAM



AHMAD BADRI HIDAYATULLAH
09.21.003.1.01

disusun sebagai salah satu syarat untuk
menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana Terapan

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL
TAHUN 2025

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : AHMAD BADRI HIDAYATULLAH

Nomor Induk Taruna : 09.21.003.1.01

Program Studi : Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

**“ANALISA PENERAPAN *REST HOUR* (JAM ISTIRAHAT)
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* 2006 DI ATAS
KAPAL MV. MERATUS BATAM”**

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

Surabaya, 03 Agustus 2025



AHMAD BADRI HIDAYATULLAH

**PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR**

Judul : **ANALISA PENERAPAN REST HOUR (JAM
ISTIRAHAT) BERDASARKAN MARITIME LABOUR
CONVENTION 2006 DI ATAS KAPAL MV. MERATUS
BATAM**

Program Studi : **TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

Nama : **AHMAD BADRI HIDAYATULLAH**

NIT : **09.21.003.1.01**

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

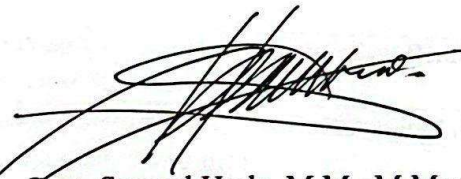
Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk
dilaksanakan Uji Kelayakan Proposal

Surabaya, 20 Mei 2025

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

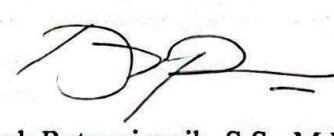
Dosen Pembimbing II



(Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197212281998031001

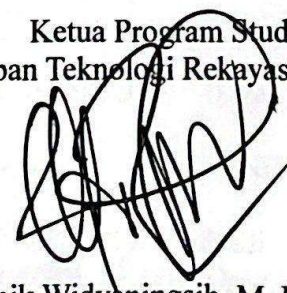


(Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198003022005022001

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(Capt. Upik Widyaningsih, M. Pd., M.Mar.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198404112009122002

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **ANALISA PENERAPAN *REST HOUR* (JAM
ISTIRAHAT) BERDASARKAN *MARITIME LABOUR
CONVENTION* 2006 DI ATAS KAPAL MV. MERATUS
BATAM**

Program Studi : **TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL**

Nama : **AHMAD BADRI HIDAYATULLAH**

NIT : **09.21.003.1.01**

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

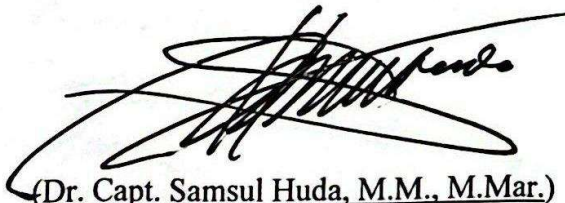
Dengan ini dinyatakan bahwa telah memenuhi syarat dan disetujui untuk
dilaksanakan Seminar Hasil Tugas Akhir

Surabaya, 25 Juli 2025

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



(Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197212281998031001



(Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198003022005022001

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal



(Capt. Upik Widyaningsih, M. Pd., M.Mar.)

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198404112009122002

**PENGESAHAN
PROPOSAL TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISA PENERAPAN *REST HOUR* (JAM ISTIRAHAT) BERDASARKAN
MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 DI ATAS KAPAL MV. MERATUS**

BATAM

Disusun oleh:


**AHMAD BADRI HIDAYATULLAH
NIT. 0921003101**

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

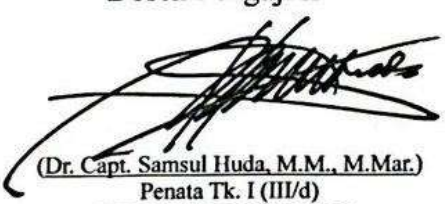
Surabaya, 04 Juli 2025

Mengesahkan,


Dosen Penguji I


(Sutoyo, S. Si., M.Pd., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198302262010121003

Dosen Penguji II



(Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197212281998031001

Dosen Penguji III


(Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198003022005022001

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


(Capt. Upik Widyaningsih, M. Pd., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198404112009122002

PENGESAHAN
LAPORAN TUGAS AKHIR
KARYA ILMIAH TERAPAN

**ANALISA PENERAPAN *REST HOUR* (JAM ISTIRAHAT) BERDASARKAN
MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 DI ATAS KAPAL MV. MERATUS
BATAM**

Disusun oleh:


AHMAD BADRI HIDAYATULLAH
NIT. 0921003101

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

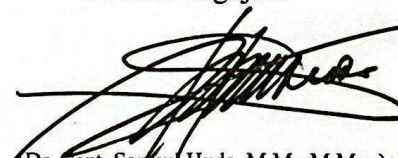
Surabaya, 29 Juli 2025

Mengesahkan,

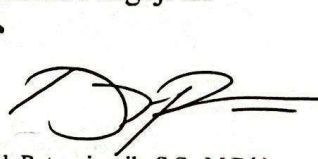
Dosen Penguji I


(Sutoyo, S.S.I., M.Pd., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198302262010121003

Dosen Penguji II

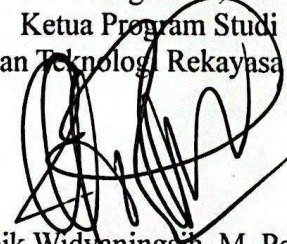

(Dr. Capt. Sarisuf Huda, M.M., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197212281998031001

Dosen Penguji III


(Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198003022005022001

Mengetahui

Ketua Program Studi
Sarjana Terapan Teknologi Rekayasa Operasi Kapal


(Capt. Upik Widyaningsih, M. Pd., M.Mar.)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 198404112009122002

ABSTRAK

AHMAD BADRI HIDAYATULLAH, 0921003101, “Analisis Penerapan *Rest Hour* (Jam Istirahat) Berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006 Di Atas Kapal MV. Meratus Batam”, Karya Ilmiah Terapan, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Pelayaran Surabaya, Pembimbing I : Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar., Pembimbing II : Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan jam istirahat (*rest hour*) di atas kapal MV. Meratus Batam berdasarkan ketentuan dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. Menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, penelitian ini dilaksanakan selama praktik laut dengan teknik pengumpulan data berupa observasi langsung, wawancara mendalam dengan kru kapal, serta analisis dokumentasi seperti *Record of Hours of Rest* dan *Table of Shipboard Working Arrangement*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun kapal telah memiliki sistem pencatatan jam istirahat, dalam praktiknya masih terjadi pelanggaran seperti kelebihan jam kerja serta ketidaksesuaian jadwal kerja dengan standar MLC 2006. Faktor-faktor yang memengaruhi penerapan jam istirahat antara lain terbatasnya jumlah kru, tekanan operasional, rotasi jadwal jaga yang tidak proporsional, serta kurangnya pengawasan manajemen kapal terhadap kepatuhan regulasi. Penelitian ini menyimpulkan bahwa implementasi *rest hour* di atas kapal MV. Meratus Batam belum sepenuhnya memenuhi standar MLC 2006. Oleh karena itu, disarankan adanya evaluasi rutin sistem kerja kapal, penambahan kru jika diperlukan, serta peningkatan kesadaran dan pelatihan kru mengenai pentingnya manajemen kelelahan untuk menjamin keselamatan dan kesejahteraan pelaut.

Kata kunci: MLC 2006, jam istirahat, pelaut, MV. Meratus Batam, keselamatan kerja.

ABSTRAC

Ahmad Badri Hidayatullah, 0921003101, "Analysis of Rest Hour Implementation Based on the Maritime Labor Convention 2006 on the MV. Meratus Batam Ship", Applied Scientific Work, Diploma IV Program, Nautical Study Program, Surabaya Shipping Polytechnic, Supervisor I: Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar., Supervisor II: Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.

This study aims to analyze the implementation of rest hours on board the MV. Meratus Batam based on the provisions of the Maritime Labor Convention (MLC) 2006. Using a descriptive qualitative approach, this study was conducted during sea practice with data collection techniques in the form of direct observation, in-depth interviews with ship crews, and documentation analysis such as the Record of Hours of Rest and Table of Shipboard Working Arrangement. The results of the study indicate that although the ship has a system for recording rest hours, in practice there are still violations such as excess working hours and work schedules that do not comply with the MLC 2006 standards. Factors that influence the implementation of rest hours include limited crew numbers, operational pressure, disproportionate watch rotations, and lack of ship management supervision of regulatory compliance. This study concludes that the implementation of rest hours on board the MV. Meratus Batam has not fully met the MLC 2006 standards. Therefore, it is recommended to have regular evaluations of the ship's work system, add crews if necessary, and increase awareness and training of crews regarding the importance of fatigue management to ensure the safety and welfare of seafarers.

Keywords: *MLC 2006, rest hours, sailors, MV Meratus Batam, work safety.*

KATA PENGANTAR

Sujud syukur saya persembahkan kepada Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini dengan judul : **“ANALISA PENERAPAN *REST HOUR* (JAM ISTIRAHAT) BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION 2006* DI ATAS KAPAL MV. MERATUS BATAM”**. Karya Ilmiah Terapan ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat-III (ANT-III).

Dalam penyusunan Karya Ilmiah Terapan ini, juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu dan memberi dukungan sehingga dalam kesempatan ini penulis mengucapkan rasa terima kasih kepada :

- 1 Bapak Moejiono, M.T., M.Mar.E, selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang senantiasa membagikan semangat dan arahan untuk menimba ilmu sebanyak-banyaknya di kampus Poltekpel Surabaya.
- 2 Ibu Capt. Upik Widyaningsih, M.Pd, M.Mar selaku Ketua Program Studi Teknologi Rekayasa Operasi Kapal yang telah memberikan fasilitas pembelajaran untuk mengembangkan minat dan pengetahuan di bidang transportasi laut di Poltekpel Surabaya
- 3 Bapak Dr. Capt. Samsul Huda, M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing I yang telah membantu penulis memberikan bimbingan, arahan, serta saran terkait materi
- 4 Ibu Dyah Ratnaningsih, SS, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing II yang telah memberikan arahan dan bimbingan terkait metode penulisan skripsi secara detail kepada penulis.
- 5 Seluruh Dosen Penguji, staff pengajar dan staff Akademik Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan ilmu, wawasan dan pengetahuan sebagai modal untuk melakukan penelitian dan memberikan do'a serta memberikan dukungan moral.
- 6 Kedua Orang tua saya bapak Ahmad Jaenuri dan ibu Nursuci Elviana Darajati selaku orang tua kandung dari penulis yang selalu memanjatkan doa dan harapan terbaik untuk melancarkan penulis dalam pengerjaan skripsi.
- 7 Saudara kandung penulis Mohammad Adam Irfandi Hidayatullah, Nuralfiana Firdaus Zaenuri, Atta Razka yang telah memberikan semangat dan motivasi untuk menyelesaikan skripsi.
- 8 Seluruh *crew* kapal MV. Meratus Batam yang sudah membimbing penulis dalam melaksanakan praktik laut, memberikan arahan terkait judul yang diteliti dan memberikan bantuan untuk mengumpulkan data penelitian.
- 9 Serta Rekan-rekan taruna/i angkatan 40 yang telah memberikan dorongan dan bantuan dalam penyusunan skripsi.
- 10 Pacar saya Nirmala Sagita yang telah memberikan dorongan, semangat dan motivasi untuk menyelesaikan skripsi.

Karena keterbatasan pengetahuan, kemampuan dan waktu, maka penulisan Karya Ilmiah Terapan ini jauh dari kata sempurna dan penulis akan dengan senang hati menerima kritik dan saran untuk perbaikan Karya Ilmiah Terapan ini. Semoga Karya Ilmiah Terapan ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan pembaca.

Surabaya, 20 Mei 2025
Penulis

(Ahmad Badri Hidayatullah)

DAFTAR ISI

JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN.	ii
PERSETUJUAN UJI KELAYAKAN.....	iii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL....	iv
PENGESAHAN PROPOSAL.....	v
PENGESAHAN LAPORAN TUGAS AKHIR.....	vi
ABSTRAK.....	vii
<i>ABSTRACT</i>.....	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Batasan Masalah	7
D. Tujuan Penelitian	7
E. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Review Penelitian Sebelumnya	9
B. Landasan Teori	10
C. Kerangka Pikir Penelitian	42

BAB III METODE PENELITIAN	43
A. Jenis Penelitian	43
B. Tempat/Lokasi dan Waktu Penelitian	43
C. Sumber Data Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	44
D. Teknik Analisa Data	47
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	50
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	50
B. Hasil Penelitian.	53
C. Pembahasan.....	81
BAB V PENUTUP.	86
A. Simpulan.	86
B. Saran.	88
DAFTAR PUSTAKA	89
LAMPIRAN.	91

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pencatatan Digital <i>Rest Hour</i> MV. Meratus Batam..	30
Gambar 2.2 Kerangka Berfikir.	42
Gambar 3.1 Teknik Analisis Data	49
Gambar 4.1 Kapal MV. Meratus Batam.....	51
Gambar 4.2 Struktur Organisasi di Kapal MV. Meratus Batam.....	52
Gambar 4.3 <i>Record of Hours Rest</i> Bulan Mei 2024	55
Gambar 4.4 <i>Record of Hours Rest</i> Bulan Juli 2024.....	57
Gambar 4.5 <i>Record of Hours Rest</i>	66
Gambar 4.6 <i>Table of Shipboard Working Arrangement</i>	67
Gambar 4.7 Perjanjian Kerja Laut (PKL).	69
Gambar 4.8 Grafik Aspek Penting Pengaturan Jam Istirahat.	78

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya.	9
Tabel 4.1 <i>Ship Particular</i> MV. Meratus Batam.....	52
Tabel 4.2 Tabel Reduksi Data.....	75

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship's Particular</i>	91
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	92
Lampiran 3 <i>Record of Hours Rest Bulan Mei 2024</i>	93
Lampiran 4 <i>Record of Hours Rest Bulan Juli 2024</i>	94
Lampiran 5 <i>Table of Shipboard Working Arrangement</i>	95
Lampiran 6 Transkrip Wawancara.	96

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Dalam dunia pelayaran modern, kompleksitas pekerjaan awak kapal menuntut perhatian serius terhadap aspek keselamatan kerja dan kesehatan mental. Salah satu isu utama yang sering kali terabaikan namun berdampak besar adalah kurangnya waktu istirahat yang memadai bagi para pelaut. Fenomena kelelahan (*fatigue*) di kalangan pelaut telah menjadi sorotan global karena berkontribusi terhadap tingginya angka kecelakaan laut dan menurunnya kinerja kerja di atas kapal (Jepsen *et al.*, 2019). Kondisi ini semakin relevan dalam konteks Indonesia sebagai negara kepulauan dengan aktivitas pelayaran yang tinggi, di mana para pelaut menjadi tulang punggung operasional logistik nasional.

Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) adalah sebuah konvensi internasional yang diadopsi oleh Organisasi Perburuhan Internasional (*International Labour Organization/ILO*) pada tanggal 23 Februari 2006 di Jenewa, Swiss. Konvensi ini dikenal sebagai "*Bill of Rights*-nya pelaut" karena bertujuan untuk menjamin hak-hak dasar dan kondisi kerja yang layak bagi para pekerja maritim (pelaut) di seluruh dunia. Sebagai bentuk perlindungan internasional terhadap hak-hak pelaut, *International Labour Organization* (ILO) menetapkan *Maritime Labour Convention* 2006 (MLC 2006) yang secara eksplisit mengatur standar waktu kerja dan waktu istirahat. Konvensi ini telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016,

yang mewajibkan perusahaan pelayaran mematuhi batas waktu kerja maksimal 14 jam per 24 jam atau memberikan waktu istirahat minimal 10 jam per hari. Ketentuan ini bertujuan untuk menjaga kebugaran fisik dan mental pelaut agar dapat bekerja dengan aman dan efisien (ILO, 2023).

Namun, realitas di lapangan menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi dan pelaksanaan. Beberapa penelitian dan laporan dari organisasi maritim internasional seperti *International Transport Workers' Federation* (ITF) mengungkapkan praktik pelanggaran terhadap aturan *rest hour*, seperti manipulasi jadwal kerja, logbook palsu, dan tekanan kerja yang tinggi dari manajemen kapal (Papachristou *et al.*, 2020). Di Indonesia, praktik ini juga tidak jarang terjadi, terutama di kapal-kapal yang beroperasi secara intensif di rute domestik. Dalam konteks budaya kerja Indonesia, pelaut seringkali menunjukkan sikap loyalitas terhadap perusahaan dengan mengorbankan waktu istirahat demi menyelesaikan pekerjaan atau menjaga nama baik. Budaya kerja keras ini terkadang berujung pada kelelahan ekstrem yang berpotensi membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Sebuah studi oleh Susilowati (2021) mengemukakan bahwa pelaut Indonesia cenderung mengabaikan hak-hak dasar mereka demi menghindari konflik atau demi mempertahankan pekerjaan.

Meskipun sudah terdapat berbagai studi internasional yang membahas *fatigue* dan jam kerja di atas kapal, masih sangat sedikit penelitian di Indonesia yang secara spesifik mengevaluasi penerapan aturan *rest hour* di kapal-kapal domestik swasta. Gap ini menunjukkan perlunya studi yang lebih mendalam dengan pendekatan kualitatif untuk menangkap dinamika sosial, persepsi, dan

praktik aktual awak kapal terhadap ketentuan waktu istirahat. Kapal MV. Meratus Batam sebagai objek studi memiliki karakteristik operasi yang padat dan jadwal pelayaran yang menuntut efisiensi tinggi. Penelitian ini menjadi penting untuk mengevaluasi apakah sistem kerja di atas kapal ini telah sesuai dengan standar MLC 2006, khususnya dalam penerapan waktu istirahat. Berdasarkan pengamatan awal, terdapat dugaan bahwa waktu kerja awak kapal melampaui ketentuan konvensi, sementara pengawasan dari otoritas atau internal perusahaan masih lemah. Fokus utama dari penelitian ini adalah menganalisis bagaimana implementasi waktu istirahat di atas kapal MV. Meratus Batam berlangsung secara nyata, serta mengidentifikasi kendala dan faktor pendukung dalam pelaksanaannya. Penelitian ini juga bertujuan memberikan masukan terhadap perbaikan manajemen waktu kerja pelaut, khususnya dalam ranah perusahaan pelayaran nasional.

Keselamatan dan kesehatan kerja pelaut merupakan aspek fundamental dalam dunia pelayaran. Dalam kondisi kerja yang penuh tekanan, dengan jam kerja bergilir, lingkungan fisik yang terbatas, dan tanggung jawab operasional tinggi, risiko kelelahan (*fatigue*) menjadi ancaman serius terhadap keselamatan kapal dan awaknya. Untuk menjamin perlindungan terhadap hak dan kesejahteraan pelaut, Maritime Labour Convention (MLC) 2006 hadir sebagai instrumen internasional yang mengatur secara rinci hak-hak dasar pelaut, termasuk ketentuan mengenai jam kerja dan jam istirahat. MLC 2006 mewajibkan setiap pelaut untuk memperoleh waktu istirahat sekurang-kurangnya 10 jam dalam periode 24 jam, yang dapat dibagi menjadi maksimal dua kali, dengan salah satunya berdurasi tidak kurang dari 6 jam, dan total

istirahat minimal 77 jam dalam waktu 7 hari. Ketentuan ini tidak hanya berfungsi untuk menjamin kesejahteraan pelaut, tetapi juga untuk menjaga tingkat kewaspadaan mereka dalam mengoperasikan kapal secara aman dan efisien.

Namun, dalam praktiknya, masih sering dijumpai pelanggaran terhadap ketentuan waktu istirahat tersebut, yang berdampak langsung pada kecelakaan laut. Salah satu kasus yang menjadi sorotan dunia adalah kecelakaan kapal MV Shen Neng 1 pada tanggal 3 April 2010. Kapal bulk carrier berbendera Tiongkok tersebut tengah berlayar dari Gladstone menuju Cina dengan muatan batubara ketika menyimpang dari jalur pelayaran yang telah ditentukan dan menabrak terumbu karang di Douglas Shoal, wilayah perairan Great Barrier Reef, Australia. Investigasi dari Australian Transport Safety Bureau (ATSB) menemukan bahwa perwira jaga (chief mate) yang bertanggung jawab atas navigasi saat kejadian mengalami kehilangan kewaspadaan akibat kelelahan ekstrem, di mana ia hanya tidur 2,5 jam dalam kurun waktu 38,5 jam sebelum insiden. Tidak adanya lookout tambahan serta tidak diaktifkannya Bridge Navigational Watch Alarm System (BNWAS) menandakan lemahnya sistem pengawasan dan manajemen istirahat di atas kapal. Dampaknya bukan hanya pada kerusakan kapal, tetapi juga pada kerusakan ekologis serius terhadap ekosistem terumbu karang yang merupakan kawasan konservasi dunia. Kejadian ini menjadi peringatan keras bahwa kelalaian dalam menjaga waktu istirahat dapat menyebabkan bencana maritim yang dampaknya meluas hingga lintas negara.

Kasus lain yang menguatkan pentingnya pengawasan terhadap jam istirahat pelaut adalah insiden MT Atina pada 17 Oktober 2020 di Teluk Meksiko. Kapal tanker berbendera Malta tersebut sedang melakukan pendekatan ke platform minyak SP-57B ketika secara tiba-tiba kapal menabrak bagian struktur platform. Berdasarkan laporan resmi dari National Transportation Safety Board (NTSB), diketahui bahwa master kapal tidak tidur sama sekali selama 24 jam sebelum kejadian, dan hanya tidur 19 jam dalam 96 jam terakhir. Selain itu, ia baru saja tiba dari luar negeri dan langsung mengambil alih komando tanpa diberi waktu istirahat atau orientasi, yang bertentangan dengan prosedur serah terima jabatan (handover) yang disyaratkan dalam manajemen keselamatan perusahaan. Keputusan untuk menurunkan jangkar malam hari dilakukan secara mandiri, tanpa koordinasi, dalam kondisi kelelahan berat. Akibatnya, kapal mengalami tabrakan dan kerusakan pada struktur platform dengan total kerugian mencapai USD 72,9 juta. Insiden ini juga mencerminkan lemahnya sistem monitoring terhadap kebugaran kru kapal, serta pentingnya penerapan prinsip kerja layak yang memperhatikan kondisi manusiawi dari pelaut.

Kedua insiden tersebut secara nyata menunjukkan bahwa pelanggaran terhadap ketentuan waktu istirahat tidak hanya merupakan pelanggaran administratif, tetapi juga berpotensi besar menyebabkan kecelakaan serius yang mengancam jiwa manusia, merusak lingkungan laut, dan menimbulkan kerugian ekonomi yang besar. Kurangnya pengawasan terhadap distribusi beban kerja, pencatatan jam istirahat yang tidak akurat, serta tidak berfungsinya sistem pendukung navigasi dan pengawasan menjadi indikasi bahwa

manajemen kelelahan di atas kapal masih belum diterapkan secara optimal. Oleh karena itu, penelitian terhadap penerapan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 menjadi sangat penting, guna mengevaluasi sejauh mana aturan tersebut dipatuhi dalam praktik operasional pelayaran serta untuk mendorong penguatan sistem manajemen kelelahan (Fatigue Risk Management System) sebagai bagian dari budaya keselamatan di industri maritim internasional. Penerapan sistem ini tidak hanya bermanfaat dalam mencegah kecelakaan, tetapi juga merupakan investasi strategis dalam menciptakan pelayaran yang berkelanjutan, profesional, dan manusiawi. Melalui beberapa studi kasus tersebut, peneliti tertarik mengambil judul penelitian ini karena masih ada beberapa pengaturan jam istirahat di atas kapal tidak sesuai dengan *Maritime Labour Convention* 2006 sehingga menyebabkan kru di atas kapal mengalami kelelahan yang berlebih saat bekerja di kapal. Hasil penelitian ini juga nantinya diharapkan tercipta pemahaman yang lebih dalam mengenai tantangan implementasi MLC 2006 di sektor pelayaran Indonesia, serta membangun rekomendasi berbasis lapangan bagi penguatan regulasi dan praktik pelayaran yang berkelanjutan. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi acuan bagi pembuat kebijakan, perusahaan, serta lembaga pendidikan pelaut dalam mengembangkan sistem kerja yang adil dan aman bagi para awak kapal.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana penerapan waktu istirahat (*rest hour*) berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006 di atas kapal MV. Meratus Batam?

2. Faktor apa saja yang mempengaruhi dalam penerapan jam istirahat berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006 di atas kapal MV. Meratus Batam?

C. Batasan Masalah

Penelitian ini memiliki beberapa batasan yang perlu diperhatikan. Peneliti melakukan penelitian ini di atas kapal MV. Meratus Batam dengan fokus pada *Maritime Labour Convention* 2006 Regulation 2.3 dengan subyek yaitu kru kapal MV. Meratus Batam

D. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis penerapan waktu istirahat (*rest hour*) berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006 di atas kapal MV. Meratus Batam.
2. Menganalisis faktor apa saja yang mempengaruhi dalam penerapan jam istirahat berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006 di atas kapal MV. Meratus Batam.

E. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap pengayaan perspektif dan pemahaman mendalam mengenai dinamika penerapan regulasi internasional, khususnya *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006, dalam konteks operasional kapal niaga di Indonesia. Melalui pendekatan kualitatif, penelitian ini memungkinkan eksplorasi secara kontekstual terhadap

perilaku organisasi, persepsi individu, serta interaksi sosial yang memengaruhi pelaksanaan *rest hour*. Hasil penelitian ini juga dapat memperkaya kajian interdisipliner dalam bidang manajemen pemasaran dan psikologi kerja, terutama dalam hal pengaruh regulasi terhadap kepuasan kerja, produktivitas, dan kesejahteraan awak kapal. Selain itu, penelitian ini berpotensi mengembangkan konsep-konsep tentang kepatuhan normatif dan manajemen sumber daya manusia dalam sektor maritim.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini bermanfaat bagi pelaku industri pelayaran, khususnya operator kapal dan manajemen SDM maritim, sebagai bahan evaluasi atas efektivitas penerapan waktu istirahat awak kapal. Temuan penelitian ini dapat digunakan untuk merumuskan kebijakan internal yang lebih adaptif terhadap kebutuhan kerja dan keselamatan awak, serta sebagai referensi dalam perencanaan rotasi kru dan jadwal kerja. Bagi pengambil kebijakan dan instansi pengawas seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, hasil penelitian ini dapat dijadikan dasar untuk merumuskan strategi penguatan implementasi MLC 2006 di tingkat nasional. Selain itu, bagi lembaga pendidikan dan pelatihan pelaut, penelitian ini memberikan masukan untuk pengembangan kurikulum yang lebih menekankan pentingnya keseimbangan kerja-istirahat dalam menjaga keselamatan pelayaran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan penulis.

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya
Sumber : Dokumen Peneliti

No.	Penulis	Judul	Hasil Penelitian
1.	R. Bäumlér, B.S. Bhatia, M. Kitada (2021)	<i>Ship first: Seafarers' adjustment of records on work and rest hours</i>	Banyak pelaut cenderung menyesuaikan atau memanipulasi catatan jam kerja dan istirahat untuk menghindari sanksi dari inspeksi pelabuhan atau untuk memenuhi target kerja kapal, meskipun secara formal telah ada ketentuan MLC 2006. Penyebab utama adalah tekanan dari manajemen kapal untuk menyelesaikan tugas tambahan di luar waktu kerja formal.
2.	C.G.L. Castro & L.M.M. Naquita (2024)	<i>Implementation of the Mandatory Hours of Work and Rest Onboard Container Ships</i>	Tantangan implementasi jam istirahat wajib di kapal kontainer, terutama pada saat kapal bersandar di pelabuhan dan terjadinya overlapping tugas. Kapal sering mengalami kekurangan personel saat sandar, menyebabkan pelaut harus bekerja melebihi batas waktu istirahat yang diatur. Tidak semua kapal menyediakan logbook digital yang efektif mencatat pelanggaran jam istirahat.

B. Landasan Teori

1. Analisis

Dalam konteks penelitian kualitatif, analisis dipahami sebagai proses sistematis untuk menafsirkan data deskriptif yang diperoleh dari observasi, wawancara, maupun dokumen. Berbeda dari pendekatan kuantitatif yang bertujuan mengukur, analisis kualitatif berupaya memahami makna dan pola dalam fenomena sosial yang kompleks. Proses ini berakar pada paradigma interpretatif, yang menekankan bagaimana subjek membentuk makna atas pengalaman mereka. Analisis bersifat induktif, dimulai dari data empiris yang dikembangkan menuju teori, bukan sebaliknya (Vasileiou *et al.*, 2022).

Tujuan utama analisis kualitatif adalah mengidentifikasi kategori, pola, dan tema dalam data, sehingga peneliti dapat mengungkap makna sosial yang lebih dalam dan simbolik dari realitas yang diteliti. Dengan demikian, analisis tidak hanya menjawab pertanyaan penelitian, tetapi juga memungkinkan pengembangan teori baru dari bawah (*grounded theory*). Proses ini penting untuk mengungkapkan kompleksitas pengalaman manusia dalam konteksnya, sebagaimana dijelaskan oleh Nowell *et al.* (2021) yang menekankan pentingnya kedalaman pemaknaan dibanding sekadar generalisasi statistik.

Dalam praktiknya, terdapat berbagai pendekatan dalam analisis kualitatif, seperti *thematic analysis*, *grounded theory*, dan *narrative analysis*. Meskipun memiliki prosedur teknis yang berbeda, seluruh pendekatan tersebut menempatkan interpretasi sebagai inti proses analitik.

Misalnya, dalam *thematic analysis*, peneliti memulai dengan pengkodean data, mencari tema-tema penting, dan kemudian meninjau tema tersebut secara reflektif dan berulang (Braun & Clarke, 2021). Pendekatan ini memberikan fleksibilitas namun tetap menuntut ketelitian dalam penafsiran.

Prosedur analisis kualitatif tidak bersifat linier melainkan iteratif dan reflektif. Peneliti akan terus-menerus membaca ulang data, menyusun kode, mengembangkan tema, dan mengaitkan hasil temuan dengan kerangka teoritis yang sesuai. Kepekaan terhadap makna subjektif dan nuansa bahasa sangat diperlukan dalam proses ini. Miles, Huberman, dan Saldaña (2020) menekankan bahwa validitas dalam analisis kualitatif tidak diukur dari kuantitas data, melainkan dari kualitas dan kedalaman interpretasi yang dihasilkan. Untuk menjaga keabsahan dan kredibilitas, peneliti kualitatif menerapkan teknik seperti triangulasi data, audit trail, dan member checking. Tujuannya adalah memastikan bahwa interpretasi yang dibuat tidak menyimpang dari makna yang dimaksudkan oleh partisipan. Menurut Korstjens dan Moser (2021), validitas dalam analisis kualitatif lebih menekankan pada transparansi proses dan refleksi kritis peneliti, bukan sekadar objektivitas dalam arti konvensional.

Dalam proses analisis, peran peneliti sangat krusial karena ia berfungsi sebagai instrumen utama dalam pengolahan dan penafsiran data. Subjektivitas peneliti dianggap sebagai aset, bukan kelemahan, selama disertai refleksi diri (*reflexivity*) yang tinggi dan kesadaran akan bias pribadi. Finlay (2020) menyatakan bahwa pemaknaan yang kaya dan

mendalam hanya dapat dicapai jika peneliti mampu melakukan refleksi kritis terhadap posisi dan keterlibatannya dalam riset.

Akhirnya, hasil dari proses analisis ini memiliki implikasi penting terhadap pengembangan teori, baik teori substantif yang spesifik pada konteks studi, maupun teori formal yang dapat diperluas secara konseptual. Dalam pendekatan kualitatif, generalisasi tidak dilakukan secara statistik, melainkan melalui *transferability* atau relevansi kontekstual. Terry et al. (2021) menegaskan bahwa analisis kualitatif memungkinkan pemahaman yang mendalam terhadap realitas sosial serta kontribusi pada pembangunan teori yang bermakna dan kontekstual.

2. Jam Istirahat (*Rest Hour*)

a. Definisi

Rest hour atau yang sering disebut jam istirahat merupakan jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan di atas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan. Dalam aturan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 dan *Standard of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 yang telah di amandemen, disebutkan bahwa *rest hour* atau jam istirahat adalah waktu di luar waktu bekerja di mana jam ini tidak termasuk *coffee break*. Jam istirahat ditentukan oleh jumlah jam kerja yang dilakukan dalam satu hari dan dijumlahkan selama tujuh hari sehingga bisa mengetahui jumlah periode jam istirahat selama satu minggu.

b. Jenis-jenis istirahat

Dalam konteks Maritime Labour Convention (MLC) 2006, istirahat (rest) tidak diklasifikasikan secara eksplisit menjadi beberapa “macam” seperti dalam teori kesehatan kerja umum, tetapi secara substantif dan operasional, terdapat beberapa bentuk atau macam istirahat yang diakui atau diterapkan secara implisit dalam pelaksanaan di atas kapal. Berikut adalah macam-macam istirahat yang dapat dipahami dari ketentuan MLC 2006, khususnya dalam Regulation 2.3 dan Standard A2.3:

1) *Daily Rest* (Istirahat Harian)

Merujuk pada minimal 10 jam istirahat dalam jangka waktu 24 jam. Dapat dibagi menjadi maksimal 2 periode, dan salah satunya tidak boleh kurang dari 6 jam. Tidak boleh ada lebih dari 14 jam antara dua periode istirahat. Dengan tujuan memberikan waktu pemulihan fisik dan mental dalam siklus harian.

2) *Weekly Rest* (Istirahat Mingguan)

Merujuk pada total istirahat minimum 77 jam dalam 7 hari berturut-turut. Dengan tujuan memberikan waktu cukup dalam seminggu untuk mengurangi akumulasi kelelahan.

3) *Long Rest* (Istirahat Panjang/Utuh)

Istirahat penuh yang tidak terpecah, biasanya saat tidur malam. Meskipun MLC tidak menyebutkan secara eksplisit, ini penting untuk mengurangi kelelahan kronis dan menjaga siklus tidur yang sehat.

4) *Short Breaks* (Jeda Pendek) – Tidak Dianggap Jam Istirahat

MLC secara tegas menyatakan bahwa jeda singkat selama jam kerja (misalnya coffee break) tidak dihitung sebagai jam istirahat. Jeda ini biasanya diberikan saat pergantian tugas atau selama jam kerja panjang.

5) *Emergency Exemption Rest* (Istirahat yang Dikesampingkan Karena Keadaan Darurat)

Dalam situasi darurat, latihan keselamatan, atau kondisi luar biasa, aturan jam istirahat dapat dikesampingkan sementara, namun kompensasi harus diberikan sesegera mungkin.

6) *Compensatory Rest* (Istirahat Kompensasi)

Diberikan jika pelaut bekerja melebihi batas waktu karena alasan sah (misalnya latihan keselamatan, cuaca ekstrem, darurat). Harus diberikan sesuai dengan prinsip pemulihan kelelahan dan dicatat dalam jurnal kerja dan istirahat.

c. Faktor pendukung

1) Kondisi Lingkungan Tempat Istirahat

Kualitas istirahat sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan ruang akomodasi atau kamar tempat pelaut beristirahat. Suhu ruangan yang stabil, ventilasi yang baik, pencahayaan yang memadai, serta kebisingan yang minimal merupakan faktor utama yang dapat menunjang kenyamanan dan kualitas tidur. Standar MLC 2006 mengatur bahwa akomodasi pelaut harus dirancang untuk menjamin kondisi hidup yang layak, termasuk pengendalian suara

dan pencahayaan. Kebisingan mesin, getaran kapal, dan aktivitas operasional di sekitar tempat tidur sering kali menjadi gangguan utama yang mengurangi efektivitas istirahat. Oleh karena itu, desain interior kapal yang ergonomis dan akustik yang baik sangat penting untuk mendukung pemulihan fisik dan mental awak kapal.

2) Penjadwalan Jam Kerja yang Proporsional

Sistem penjadwalan jam kerja yang tidak memaksakan waktu kerja terus-menerus serta memberikan jeda istirahat yang cukup merupakan faktor penting dalam menjaga kualitas istirahat. Jadwal kerja yang mempertimbangkan ritme sirkadian tubuh (circadian rhythm), seperti rotasi jaga yang tidak terlalu cepat, dapat membantu pelaut mendapatkan tidur yang berkualitas. Penempatan jadwal kerja malam yang tidak terlalu sering dan pemberian waktu tidur siang saat jadwal jaga malam dapat membantu meminimalkan efek kelelahan. MLC 2006 sendiri mengatur bahwa pelaut harus mendapatkan istirahat minimal 10 jam dalam 24 jam, dan 77 jam dalam 7 hari untuk menjamin waktu pemulihan yang cukup.

3) Kondisi Kesehatan Fisik dan Psikologis Pelaut

Faktor individu seperti kesehatan fisik dan psikologis juga mempengaruhi kualitas istirahat. Pelaut yang mengalami stres, kelelahan berat, atau gangguan tidur seperti insomnia akan lebih sulit mendapatkan tidur yang nyenyak meskipun waktu istirahat telah tersedia. Tekanan kerja, kecemasan akan keselamatan, serta beban kerja administratif yang tinggi seringkali menjadi penyebab

gangguan tidur. Oleh karena itu, perhatian terhadap kesehatan mental, penyediaan konseling, serta manajemen stres menjadi bagian penting dalam meningkatkan kualitas istirahat awak kapal.

4) Beban Kerja yang Seimbang

Tingginya intensitas kerja dan kurangnya tenaga kerja di atas kapal dapat menyebabkan beban kerja yang tidak seimbang, sehingga waktu istirahat yang tersedia pun terganggu. Ketika pelaut harus bekerja lebih dari jam yang dijadwalkan karena kekurangan kru atau beban operasional tinggi, maka waktu tidur mereka akan terpotong. Hal ini bukan hanya berdampak pada kelelahan fisik, tetapi juga menurunkan kualitas tidur karena tubuh belum pulih dari kelelahan sebelumnya. Manajemen kru yang baik, termasuk jumlah kru yang memadai dan distribusi tugas yang adil, menjadi faktor penting dalam menjaga hak istirahat sesuai standar MLC 2006.

5) Manajemen dan Budaya Keselamatan di Kapal

Kualitas istirahat juga dipengaruhi oleh bagaimana perusahaan pelayaran dan manajemen kapal menerapkan budaya keselamatan kerja yang mengutamakan kesejahteraan pelaut. Jika manajemen kapal mendukung pelaksanaan jam istirahat yang sesuai regulasi, tidak memberikan tekanan untuk bekerja melebihi batas, dan memiliki sikap toleran terhadap kebutuhan biologis awak kapal, maka pelaut akan merasa aman dan nyaman untuk beristirahat. Budaya kerja yang sehat ini juga mencakup sistem pelaporan kelelahan, evaluasi kepatuhan terhadap MLC 2006, serta audit

internal untuk menjamin jam istirahat yang benar-benar diberikan secara riil, bukan hanya administratif.

6) Dukungan Sosial dan Interaksi Antarawak

Aspek psikososial di atas kapal, seperti hubungan antarawak yang harmonis, suasana kerja yang positif, serta adanya kegiatan sosial atau hiburan sederhana, turut memengaruhi kenyamanan dan istirahat pelaut. Ketika pelaut merasa terisolasi atau memiliki konflik interpersonal, hal tersebut dapat memicu stres dan berdampak negatif terhadap pola tidur. Sebaliknya, iklim kerja yang mendukung dan kohesi tim yang kuat menciptakan rasa aman dan nyaman, yang merupakan prasyarat penting bagi istirahat yang berkualitas.

d. Faktor penghambat

1) Kebisingan dan Getaran dari Mesin Kapal

Salah satu penghambat utama kualitas istirahat di atas kapal adalah kebisingan dan getaran yang ditimbulkan oleh mesin utama, generator, dan peralatan operasional lainnya. Kebisingan yang bersumber dari ruang mesin atau sistem ventilasi yang beroperasi secara terus-menerus dapat mengganggu siklus tidur pelaut, bahkan menyebabkan gangguan tidur kronis. Getaran konstan pada struktur kapal juga dapat menyebabkan ketidaknyamanan fisik dan gangguan relaksasi selama tidur. Meski MLC 2006 telah menetapkan standar akomodasi yang layak, dalam praktiknya tidak

semua kapal mampu mengurangi kebisingan hingga ke tingkat yang benar-benar aman bagi kualitas tidur.

2) Rotasi Jadwal Jaga yang Tidak Seimbang

Penjadwalan tugas jaga yang tidak mempertimbangkan ritme biologis tubuh dapat sangat mengganggu waktu istirahat. Sistem rotasi yang cepat, seperti pola 6 jam kerja dan 6 jam istirahat, membuat tubuh tidak memiliki cukup waktu untuk mencapai fase tidur dalam yang berkualitas. Selain itu, perubahan jadwal mendadak karena kondisi darurat atau keterbatasan kru menyebabkan pelaut seringkali harus beradaptasi secara cepat terhadap perubahan ritme, yang pada akhirnya berdampak negatif terhadap kualitas dan durasi tidur. Ketidakstabilan ini dapat menyebabkan disrupsi sirkadian dan meningkatkan risiko kelelahan ekstrem.

3) Beban Kerja Berlebihan dan Kelelahan Akumulatif

Pelaut yang bekerja dalam kondisi overwork atau kekurangan kru sering kali harus melaksanakan tugas di luar jam kerja yang seharusnya. Situasi ini mengakibatkan waktu istirahat yang secara administratif tersedia tidak benar-benar digunakan untuk beristirahat. Kelelahan fisik dan mental yang terus-menerus menyebabkan gangguan tidur, kualitas istirahat menurun, dan dalam jangka panjang dapat memicu masalah kesehatan serius. Kelelahan yang tidak dikelola dengan baik juga berdampak pada penurunan konsentrasi, performa kerja, dan potensi kecelakaan kerja.

4) Gangguan dari Kegiatan Operasional Kapal

Selama pelayaran atau kegiatan di pelabuhan, pelaut sering kali harus terlibat dalam berbagai kegiatan operasional seperti bongkar muat, pengecekan dokumen, manuver kapal, atau latihan keselamatan. Aktivitas ini dapat terjadi kapan saja, termasuk pada waktu-waktu istirahat, sehingga mengganggu kontinuitas tidur. Dalam beberapa kasus, pelaut juga diharuskan bangun untuk mengikuti latihan darurat, inspeksi rutin, atau panggilan radio, yang semuanya berkontribusi terhadap interupsi tidur dan fragmentasi istirahat.

5) Kondisi Fasilitas Akomodasi yang Tidak Memadai

Kamar tidur yang sempit, ventilasi buruk, suhu tidak stabil, dan tempat tidur yang tidak ergonomis merupakan contoh fasilitas akomodasi yang tidak mendukung istirahat berkualitas. Pada kapal-kapal yang lebih tua atau tidak diperbarui, kondisi akomodasi sering kali tidak memenuhi standar kenyamanan minimum. Penerangan yang tidak dapat disesuaikan, kasur tipis, dan tingkat kelembapan tinggi di ruang tidur juga menyebabkan gangguan tidur yang serius. Hal ini menunjukkan pentingnya peran desain ruang akomodasi dalam menunjang istirahat yang optimal.

6) Stres dan Tekanan Psikologis

Kehidupan di laut yang jauh dari keluarga, tekanan kerja tinggi, dan situasi darurat yang tidak terduga dapat menimbulkan stres berkepanjangan. Stres yang tidak ditangani dengan baik dapat

menurunkan kualitas tidur, menimbulkan gangguan kecemasan, hingga memicu insomnia. Pelaut yang merasa cemas akan keselamatan kapal, konflik antar kru, atau ketidakjelasan kontrak kerja sering kali sulit untuk beristirahat dengan tenang, meskipun waktu dan tempat telah tersedia. Aspek psikologis ini sering kali diabaikan, padahal memiliki dampak besar terhadap kondisi fisik dan keselamatan kerja pelaut.

7) Kurangnya Kepatuhan terhadap Regulasi Istirahat

Meskipun MLC 2006 telah menetapkan standar jam istirahat minimum, dalam praktiknya masih banyak kapal yang melakukan pelaporan istirahat secara administratif tanpa implementasi nyata. Manipulasi catatan jam kerja atau tekanan dari manajemen untuk menyelesaikan pekerjaan di luar waktu kerja menjadi bentuk ketidakpatuhan yang merugikan pelaut. Kurangnya sistem pengawasan eksternal dan rasa takut terhadap sanksi atau pemutusan kontrak membuat pelaut enggan melaporkan pelanggaran. Situasi ini memperparah kelelahan dan menurunkan kualitas istirahat secara keseluruhan.

3. Standards of Training Certification and Watchkeeping (STCW)

a. Definisi STCW

STCW adalah suatu instrumen hukum internasional yang bertujuan untuk menjamin bahwa pelaut di seluruh dunia memiliki kompetensi yang setara dalam aspek pelatihan, sertifikasi, dan tugas jaga. Konvensi ini menciptakan kerangka kerja global guna

meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut melalui kualifikasi profesional awak kapal. Sejak pertama kali diadopsi pada tahun 1978, perjalanan Konvensi STCW mengalami berbagai perkembangan signifikan. Pada tahun 1978, STCW pertama kali disahkan sebagai upaya internasional untuk menstandarkan pelatihan dan sertifikasi pelaut di seluruh dunia. Standar ini mulai diberlakukan secara resmi pada tahun 1984 oleh negara-negara anggota International Maritime Organization (IMO), menjadi tonggak awal penyatuan sistem pelatihan pelaut secara global. Kemudian, pada tahun 1995, dilakukan amandemen besar terhadap STCW. Amandemen ini menekankan sistem evaluasi kompetensi, memperkenalkan pengawasan oleh Port State Control, serta mewajibkan Quality Standards System (QSS) pada lembaga pelatihan. Perubahan ini mulai diterapkan pada tahun 1997 dan diberlakukan secara penuh hingga tahun 2002.

Amandemen besar selanjutnya terjadi pada tahun 2010 yang dikenal dengan sebutan Manila Amendments. Amandemen ini merespon tantangan baru dalam dunia pelayaran, termasuk regulasi baru terkait jam kerja dan istirahat (rest hour), pengenalan jabatan baru seperti Electro-Technical Officer (ETO), peningkatan standar pelatihan seperti pelatihan anti pembajakan, serta penggunaan sistem digital dalam pelatihan dan evaluasi. Amandemen ini mulai diberlakukan pada 1 Januari 2012, dengan masa transisi hingga 1 Januari 2017, yang menandai kewajiban semua pelaut untuk telah memenuhi ketentuan STCW hasil amandemen 2010 secara menyeluruh. Dalam periode

setelah 2017 hingga tahun 2024, meskipun tidak terdapat amandemen besar baru, IMO tetap melakukan peninjauan minor melalui berbagai IMO Circular untuk memberikan klarifikasi dan penyempurnaan teknis atas implementasi STCW. Hingga saat ini, STCW hasil amandemen Manila 2010 masih menjadi versi yang berlaku secara internasional. Seiring berkembangnya teknologi dan dinamika industri pelayaran global, IMO melalui sub-komite Human Element, Training and Watchkeeping (HTW) sedang mengkaji rencana pembaruan STCW agar lebih relevan dengan era digital, seperti otomatisasi kapal (*autonomous ships*) dan peningkatan perhatian terhadap keselamatan dan kesejahteraan mental pelaut.

Tujuan utama STCW adalah menstandarisasi pelatihan dan sertifikasi pelaut di seluruh dunia, menjamin bahwa pelaut memiliki kompetensi minimum untuk menjalankan tugasnya dengan aman dan profesional, meningkatkan keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut. STCW berlaku untuk semua pelaut yang bekerja di kapal niaga berbendera negara yang meratifikasi konvensi ini, termasuk kapal penumpang, kapal kargo, dan kapal tanker. Dengan sistem sertifikasi dan pelatihan yang terstandar, STCW mendorong kesetaraan dan profesionalisme dalam industri pelayaran internasional.

Aturan terkait jam istirahat (*hours of rest*) dalam STCW diatur dalam Bagian A-VIII/1 dari Kode STCW yaitu *Standards regarding watchkeeping*, yang merupakan bagian wajib dari konvensi. Aturan ini dirancang untuk mencegah kelelahan (*fatigue*) yang dapat

membahayakan keselamatan pelayaran. Ketentuan utamanya adalah sebagai berikut:

1) *Minimum Hours of Rest*

Setiap pelaut harus memiliki waktu istirahat minimum 10 jam dalam 24 jam, dan minimum 77 jam dalam 7 hari. Jam istirahat tersebut dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya tidak boleh kurang dari 6 jam. Interval antara dua periode istirahat tidak boleh lebih dari 14 jam.

2) *Penyesuaian Khusus*

Ada kelonggaran dalam kondisi darurat atau latihan keselamatan (*emergency drills*), tetapi pelaut tetap harus diberikan kompensasi istirahat setelahnya.

3) *Pencatatan dan Dokumentasi*

Setiap kapal wajib menyimpan catatan waktu kerja dan istirahat pelaut, yang ditandatangani oleh pelaut dan pejabat kapal. Data ini harus tersedia untuk inspeksi oleh otoritas pelabuhan (*Port State Control*).

4) *Tugas Jaga (Watchkeeping)*

STCW juga menetapkan kewajiban bahwa tugas jaga (navigasi, mesin, radio) harus dilakukan oleh pelaut yang beristirahat cukup dan dalam kondisi siaga penuh, sehingga tidak membahayakan keselamatan kapal.

5) *Integrasi dengan MLC 2006*

Ketentuan jam istirahat dalam STCW diharmonisasikan

dengan MLC 2006, sehingga keduanya saling melengkapi. Jika terjadi perbedaan, pelaut biasanya akan mengikuti aturan yang paling menguntungkan (favorable) bagi mereka.

4. Maritime Labour Convention 2006

a. Definisi

Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006) merupakan salah satu instrumen paling komprehensif yang dikeluarkan oleh *International Labour Organization* (ILO) dalam upaya memperkuat perlindungan hak-hak dan kesejahteraan pelaut di seluruh dunia. Konvensi ini bertujuan untuk menetapkan standar internasional minimum yang mengatur kondisi kerja dan kehidupan pelaut, termasuk aspek waktu kerja dan istirahat, akomodasi, makanan, perlindungan kesehatan, keselamatan kerja, dan mekanisme pengaduan. Dikenal secara luas sebagai "*Bill of Rights*" atau Piagam Hak Asasi Pelaut, MLC 2006 hadir untuk menjawab tantangan globalisasi dan liberalisasi industri pelayaran yang sering kali menyebabkan eksploitasi terhadap tenaga kerja maritim, terutama di negara-negara berkembang.

MLC 2006 menggabungkan dan menyatukan lebih dari 65 instrumen perburuhan maritim internasional yang sebelumnya terpisah dan tidak terintegrasi, menjadikannya sebagai satu dokumen hukum yang utuh dan terstruktur. Dengan demikian, konvensi ini memudahkan penerapan, pengawasan, dan penegakan hukum oleh negara anggota maupun oleh perusahaan pelayaran. Konvensi ini mulai berlaku secara internasional pada tanggal 20 Agustus 2013, setelah mencapai ratifikasi

oleh minimal 30 negara yang mewakili 33% tonase dunia. Sejak saat itu, MLC 2006 menjadi salah satu dari "empat pilar utama" regulasi maritim internasional, berdampingan dengan SOLAS (*Safety of Life at Sea*), MARPOL (*Marine Pollution*), dan STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*).

Salah satu keunggulan dari MLC 2006 adalah prinsip tripartit yang mendasarinya, yakni melibatkan tiga elemen utama: pemerintah, asosiasi pengusaha (pemilik kapal), dan perwakilan pekerja (serikat pelaut), dalam proses perumusannya. Hal ini memastikan bahwa isi konvensi mencerminkan keseimbangan antara kepentingan industri dan perlindungan hak-hak pekerja. Selain itu, MLC 2006 juga memiliki mekanisme penegakan hukum yang kuat, termasuk kewajiban bagi negara bendera (*Flag State*) dan negara pelabuhan (*Port State*) untuk melakukan pemeriksaan rutin dan sertifikasi kapal, serta sistem pengaduan awak kapal secara independen.

Dengan diberlakukannya MLC 2006, negara-negara yang meratifikasi konvensi ini diwajibkan untuk menerapkannya melalui undang-undang nasional dan sistem pengawasan ketenagakerjaan di sektor maritim. Di Indonesia, implementasi MLC 2006 diadopsi melalui berbagai regulasi nasional, salah satunya adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. 59 Tahun 2021 tentang Penempatan dan Perlindungan Awak Kapal Niaga. Konvensi ini menjadi landasan penting dalam menciptakan kondisi kerja yang manusiawi dan berkelanjutan bagi para

pelaut, serta mendorong terciptanya industri pelayaran global yang adil, aman, dan bertanggung jawab.

b. Isi pokok MLC 2006

1) Persyaratan Minimum untuk Bekerja sebagai Pelaut

Title ini mengatur tentang syarat dasar yang harus dipenuhi oleh setiap pelaut sebelum bekerja di atas kapal. Pelaut harus memiliki usia minimum 16 tahun, dan untuk pekerjaan malam atau yang berbahaya, usia minimum adalah 18 tahun. Mereka juga wajib memiliki sertifikat kesehatan yang membuktikan bahwa mereka secara fisik dan mental layak bekerja di laut. Selain itu, pelaut harus memperoleh pelatihan dan sertifikasi sesuai dengan standar internasional yang diatur dalam STCW. Proses perekrutan dan penempatan pelaut harus dilakukan oleh agen resmi yang terdaftar dan tidak diperbolehkan membebankan biaya kepada pelaut. Hal ini bertujuan untuk melindungi pelaut sejak tahap awal keterlibatannya dalam dunia kerja maritim.

2) Kondisi Ketenagakerjaan

Bagian ini menjamin bahwa pelaut bekerja dalam kondisi yang adil, dengan perjanjian kerja yang jelas dan transparan. Setiap pelaut harus memiliki kontrak kerja yang ditandatangani kedua belah pihak, yang menjelaskan hak dan kewajiban secara detail. Gaji pelaut harus dibayarkan secara teratur, minimal sebulan sekali, dengan slip gaji yang menunjukkan rincian pembayaran. Jam kerja diatur maksimal 14 jam per 24 jam atau 72 jam per 7 hari, dengan istirahat minimal 10 jam setiap harinya. Pelaut juga berhak atas cuti tahunan yang dibayar,

paling tidak 2,5 hari untuk setiap bulan kerja. Jika kontrak berakhir atau terjadi pemutusan hubungan kerja yang sah, pemilik kapal wajib memulangkan pelaut ke negara asal mereka tanpa beban biaya.

3) Akomodasi, Fasilitas Rekreasi, Makanan dan Katering

Standar hidup di atas kapal diatur secara rinci dalam *title* ini, agar pelaut bisa bekerja dengan nyaman dan sehat. Akomodasi pelaut harus memenuhi standar yang layak, termasuk ruang tidur yang bersih, ventilasi yang baik, pencahayaan yang memadai, dan fasilitas sanitasi. Makanan dan minuman harus cukup, bergizi, bersih, dan tidak dipungut biaya dari pelaut. Selain itu, personel dapur wajib memiliki pelatihan yang sesuai untuk memastikan kualitas katering. Fasilitas rekreasi seperti ruang hiburan, olahraga, dan akses komunikasi dengan keluarga juga menjadi bagian dari hak pelaut dalam mendukung kesejahteraan psikologis mereka di laut.

4) Perlindungan Kesehatan, Kesejahteraan dan Jaminan Sosial

Pelaut memiliki hak atas layanan kesehatan yang layak baik di atas kapal maupun ketika berada di pelabuhan. Di kapal, harus tersedia obat-obatan, perlengkapan medis, dan awak kapal yang memiliki pelatihan medis dasar. Jika pelaut memerlukan perawatan lanjutan, mereka harus dapat mengakses fasilitas kesehatan di darat tanpa diskriminasi. Negara anggota juga wajib menyediakan perlindungan sosial, termasuk asuransi kecelakaan kerja, sakit, kecacatan, dan pensiun. Kesejahteraan pelaut juga diperhatikan melalui kemudahan

berkomunikasi dengan keluarga dan ketersediaan layanan psikososial jika dibutuhkan.

5) Kepatuhan dan Penegakan Hukum

Title ini menjamin bahwa ketentuan-ketentuan dalam MLC 2006 benar-benar dilaksanakan melalui sistem inspeksi dan sertifikasi. Kapal dengan ukuran 500 GT atau lebih yang berlayar internasional harus memiliki sertifikat kepatuhan MLC. Negara bendera bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal-kapalnya mematuhi MLC, sementara negara pelabuhan berwenang melakukan inspeksi pada kapal asing. Jika ditemukan pelanggaran, otoritas pelabuhan dapat menahan kapal hingga masalah diselesaikan. Sistem pengaduan juga harus tersedia dan dapat diakses oleh pelaut, baik di atas kapal maupun melalui otoritas negara pelabuhan. Penegakan hukum harus dilakukan dengan tegas agar hak-hak pelaut terlindungi secara efektif.

6) *Regulation A 2.3* (jam kerja dan jam istirahat)

Regulasi ini menetapkan batas waktu kerja dan istirahat untuk memastikan keselamatan kerja dan kesehatan pelaut. Waktu istirahat dapat dibagi menjadi maksimal dua periode, salah satunya setidaknya 6 jam, dan tidak boleh ada periode istirahat yang melebihi 14 jam antar satu sama lain. Negara anggota wajib mengadopsi dan menerapkan salah satu dari dua sistem berikut:

a) Jam Kerja Maksimum:

- (1) Tidak lebih dari 14 jam dalam periode 24 jam.

(2) Tidak lebih dari 72 jam dalam periode 7 hari.

b) Jam Istirahat Minimum (yang lebih umum dipakai):

(1) Tidak kurang dari 10 jam istirahat dalam 24 jam.

(2) Tidak kurang dari 77 jam istirahat dalam 7 hari.

Rumus perhitungan jam istirahat dalam satu hari:

$$24 - X = Y \dots\dots\dots 2.1$$

Dimana:

24 = periode waktu selama 1 hari

X = jam kerja

Y = jumlah jam istirahat

Rumus perhitungan jam istirahat dalam satu minggu:

$$Y1 + Y2 + Y3 + \dots\dots\dots + Y7 = Z \dots\dots\dots 2.2$$

Dimana:

Y1 = jumlah jam istirahat hari ke-1

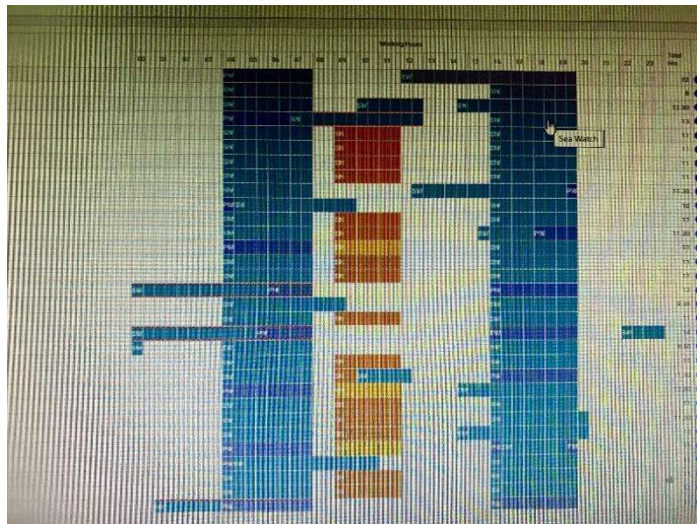
Y2 = jumlah jam istirahat hari ke-2

Y3 = jumlah jam istirahat hari ke-3

Y7 = jumlah jam istirahat hari ke-7

Z = jumlah jam selama satu minggu

Dengan menggunakan rumus di atas maka dapat dilihat jumlah jam istirahat seorang pelaut berbeda sesuai dengan 11 jabatan masing-masing, sehingga dapat dengan mudah untuk memonitor dan mengawasi jumlah jam istirahat. Seorang pelaut akan melaksanakan tugasnya dengan baik dan maksimal jika didukung dengan jumlah istirahat yang cukup.



Gambar 2.1 Pencatatan Digital *Rest Hour* MV. Meratus Batam
Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2024

Aturan yang ditetapkan dalam MLC 2006 menyebutkan tujuan dari *rest hour* management ini adalah untuk memastikan bahwa pelaut telah mengatur jam istirahatnya, sehingga para pelaut mempunyai kualitas istirahat yang maksimal dan dapat bekerja dengan maksimal.

c. *Guideline B 2.3* (panduan implementasi)

Guideline B2.3 bertujuan memberikan arahan praktis untuk menerapkan ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat yang tercantum dalam *Regulation A2.3*. Negara anggota disarankan untuk merujuk pada standar keselamatan dan kesehatan kerja dari organisasi internasional seperti *International Maritime Organization* (IMO), khususnya Kode STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*). Ketentuan dalam pedoman ini mengingatkan bahwa dalam kondisi darurat atau saat latihan keselamatan, pelaut memang dapat diminta bekerja melebihi batas waktu yang ditentukan. Namun, dalam situasi tersebut, pelaut harus diberikan kompensasi berupa waktu istirahat

tambahan secepat mungkin setelah kondisi kembali normal, untuk memastikan pemulihan kelelahan.

Pedoman ini juga menekankan pentingnya pengaturan jam kerja bagi petugas jaga (*watchkeepers*), baik yang bertugas di dek maupun di ruang mesin. Mereka harus dijadwalkan sedemikian rupa agar tidak mengalami kelelahan berlebihan yang bisa menyebabkan kesalahan operasional. Untuk menjamin kepatuhan terhadap aturan ini, dokumentasi waktu kerja dan istirahat harus selalu tersedia dan dapat diverifikasi, terutama oleh petugas dari negara pelabuhan (*Port State Control*) atau otoritas negara bendera. Tujuan akhirnya adalah menjamin tidak hanya kesejahteraan pelaut, tetapi juga keselamatan kapal, awak, dan perlindungan lingkungan laut.

d. Konsekuensi terkait *pelanggaran* aturan

Pelanggaran terhadap aturan jam istirahat sebagaimana diatur dalam *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* membawa sejumlah konsekuensi serius yang berdampak pada aspek hukum, keselamatan operasional kapal, serta kesehatan fisik dan mental pelaut. Dari sisi hukum, pelanggaran ini dapat terdeteksi saat pemeriksaan *Port State Control* (PSC). Jika ditemukan bahwa pelaut tidak mendapatkan istirahat sesuai ketentuan, kapal dapat ditahan (*detained*) hingga permasalahan diperbaiki. Selain itu, kapal berisiko kehilangan atau mengalami penundaan dalam penerbitan sertifikat penting seperti *Maritime Labour Certificate* dan *Declaration of Maritime Labour Compliance* (DMLC). Negara anggota MLC 2006 bahkan dapat mengenakan sanksi

administratif maupun pidana kepada pemilik atau operator kapal apabila pelanggaran dilakukan secara sistemik dan disengaja.

Dari perspektif keselamatan kerja dan operasional, kelelahan akibat kurang istirahat meningkatkan risiko kesalahan manusia (*human error*), yang menurut berbagai studi merupakan penyebab utama lebih dari 80% kecelakaan laut. Pelaut yang kelelahan cenderung mengalami penurunan konsentrasi, refleksi yang lambat, serta kesalahan dalam pengambilan keputusan yang bisa berakibat fatal, khususnya dalam tugas-tugas kritis seperti navigasi, bongkar muat, atau penanganan muatan berbahaya. Hal ini bukan hanya membahayakan nyawa dan keselamatan kapal, tetapi juga dapat mengganggu efisiensi operasional dan menimbulkan kerugian finansial.

Dari sisi kesehatan dan kesejahteraan, pelanggaran jam istirahat berdampak pada fisik dan mental pelaut. Kelelahan kronis dapat memicu gangguan tidur, penurunan daya tahan tubuh, serta penyakit seperti hipertensi atau gangguan jantung. Secara psikologis, pelaut yang kurang istirahat lebih rentan mengalami stres, depresi, dan gangguan mental lain yang serius. Jika kondisi ini terus berlanjut tanpa penanganan, dapat terjadi *burnout* atau bahkan penggunaan zat stimulan yang membahayakan. Akibat lebih lanjut, tingkat turnover atau pergantian awak kapal meningkat karena pelaut merasa tidak diperlakukan manusiawi, sehingga perusahaan mengalami kerugian dalam hal biaya perekrutan dan pelatihan awak baru.

Dengan demikian, kepatuhan terhadap aturan jam istirahat dalam MLC 2006 tidak hanya merupakan kewajiban hukum, melainkan kebutuhan fundamental untuk menjamin keselamatan pelayaran, keberlangsungan operasi kapal, dan perlindungan terhadap hak asasi pelaut sebagai pekerja maritim.

e. Otoritas yang berwenang dalam pengawasan MLC 2006

1) Negara Bendera (*Flag State*)

Negara bendera merupakan pihak utama yang bertanggung jawab atas pelaksanaan dan pengawasan MLC 2006 terhadap kapal-kapal yang berlayar di bawah benderanya. Negara bendera memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa setiap kapal memenuhi persyaratan minimum yang ditetapkan dalam MLC 2006, terutama terkait kondisi kerja dan kesejahteraan pelaut. Pengawasan dilakukan melalui sistem sertifikasi seperti *Maritime Labour Certificate* dan *Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLC)*. Negara bendera juga memiliki kewenangan untuk menunjuk petugas inspeksi atau menyerahkannya kepada lembaga klasifikasi (*Recognized Organizations*) untuk melakukan audit dan inspeksi secara berkala. Di Indonesia, fungsi ini dijalankan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, sebagai perwakilan pemerintah yang mengatur pelayaran nasional.

2) Negara Pelabuhan (*Port State Control*)

Negara pelabuhan, atau *Port State*, memiliki kewenangan untuk melakukan inspeksi terhadap kapal asing yang berlabuh di

pelabuhannya melalui mekanisme yang disebut *Port State Control (PSC)*. Inspeksi ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal mematuhi standar internasional, termasuk ketentuan dalam MLC 2006, terutama apabila terdapat indikasi pelanggaran seperti kurangnya jam istirahat, upah yang tidak dibayar, atau akomodasi yang tidak layak. Bila pelanggaran terbukti serius, otoritas pelabuhan berhak untuk menahan (*detain*) kapal hingga koreksi dilakukan. Di tingkat regional, PSC beroperasi di bawah koordinasi *Memorandum of Understanding (MoU)* seperti Tokyo MoU untuk wilayah Asia Pasifik dan Paris MoU untuk wilayah Eropa.

3) International Labour Organization (ILO)

Sebagai badan internasional yang mengembangkan dan mengadopsi MLC 2006, *International Labour Organization (ILO)* memiliki peran penting dalam mengawasi pelaksanaan konvensi di negara-negara anggota. ILO tidak melakukan inspeksi langsung di atas kapal, namun mereka mewajibkan setiap negara pihak untuk mengirimkan laporan pelaksanaan secara berkala. Laporan ini kemudian dinilai oleh *Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (CEACR)*. Melalui mekanisme ini, ILO dapat mengidentifikasi ketidaksesuaian dan memberikan rekomendasi untuk perbaikan, sehingga menciptakan sistem monitoring yang transparan dan akuntabel di tingkat global.

4) Administrasi Maritim Nasional

Setiap negara anggota MLC memiliki lembaga administratif yang bertugas mengimplementasikan dan mengawasi ketentuan MLC 2006 di wilayah yurisdiksinya. Lembaga ini bertanggung jawab dalam menerjemahkan ketentuan konvensi ke dalam peraturan nasional, menyediakan pelatihan dan informasi kepada pemilik kapal serta pelaut, serta memfasilitasi pengaduan apabila terjadi pelanggaran. Di Indonesia, peran ini dijalankan oleh Kementerian Perhubungan, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, yang bertugas mengatur dan mengawasi kegiatan pelayaran niaga termasuk kesejahteraan pelaut.

5) Organisasi Klasifikasi (*Recognized Organizations*)

Organisasi klasifikasi atau *Recognized Organizations* (RO) seperti Lloyd's Register, DNV, atau Bureau Veritas, adalah lembaga yang menerima pelimpahan kewenangan dari negara bendera untuk melaksanakan inspeksi dan penerbitan sertifikasi MLC 2006. RO memiliki keahlian teknis dan pengalaman yang diakui dalam memeriksa struktur kapal, kondisi kerja awak kapal, serta sistem manajemen yang diterapkan oleh operator kapal. Peran RO menjadi penting dalam mendukung negara bendera yang memiliki keterbatasan sumber daya dalam melakukan inspeksi secara langsung terhadap seluruh armadanya.

6) Serikat Pekerja Pelaut (Seafarers' Unions)

Serikat pekerja pelaut, baik di tingkat nasional maupun internasional, juga memiliki peran strategis dalam mengawasi pelaksanaan MLC 2006, terutama dalam pembelaan hak-hak pelaut. Organisasi seperti *International Transport Workers' Federation* (ITF) secara aktif mengawasi kondisi kerja di atas kapal, menangani aduan pelaut, serta mendorong negosiasi perjanjian kerja kolektif yang adil. Di Indonesia, serikat pekerja pelaut seperti KPI Maritim juga turut mengadvokasi pelaut yang menghadapi pelanggaran, termasuk tidak terpenuhinya jam istirahat minimum atau pembayaran gaji yang tidak tepat waktu. Serikat pekerja sering kali menjadi penghubung penting antara pelaut dan otoritas pengawas.

7) Pemilik Kapal dan Operator

Meskipun bukan merupakan otoritas pengawas, pemilik kapal dan operator memiliki tanggung jawab langsung dalam memastikan bahwa ketentuan MLC 2006 diterapkan secara efektif di atas kapal. Mereka wajib menyusun kebijakan perusahaan terkait waktu kerja dan istirahat, menyediakan fasilitas yang layak untuk awak kapal, dan melakukan evaluasi internal secara berkala. Kegagalan dalam memenuhi kewajiban ini tidak hanya berdampak pada reputasi perusahaan, tetapi juga dapat mengakibatkan sanksi hukum dan penahanan kapal saat inspeksi dilakukan.

5. Undang-undang No. 66 th 2024 tentang pelayaran (*Rest hour*)

a. Definisi

Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 merupakan perubahan ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Undang-undang ini disusun sebagai respons atas dinamika kebutuhan hukum pelayaran nasional yang semakin kompleks, khususnya dalam mendukung efisiensi logistik, pemberdayaan pelayaran rakyat, serta peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran nasional. Dalam Pasal 1 undang-undang ini, pelayaran didefinisikan sebagai satu kesatuan sistem yang mencakup kegiatan angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Pendekatan sistemik ini menempatkan pelayaran sebagai bagian integral dari sistem transportasi nasional yang berdaya saing tinggi dan berkelanjutan.

b. Aturan yang Mengatur

UU No. 66 Tahun 2024 tidak mencantumkan secara langsung pasal tentang durasi atau mekanisme jam istirahat (*rest hour*) bagi awak kapal, seperti jumlah minimal jam istirahat per hari atau per minggu. Namun, aturan ini tetap diakomodasi secara normatif melalui Pasal 337 yang berbunyi “Ketentuan mengenai hubungan kerja awak kapal tunduk pada ketentuan khusus yang diatur dalam:

- 1) Perjanjian Kerja Laut (PKL),
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD),

- 3) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006), dan
- 4) Peraturan perundang-undangan lainnya di bidang pelayaran.”
- 5) Pasal ini menjadi dasar bahwa aturan kerja dan istirahat awak kapal tidak perlu dimuat ulang secara detail dalam UU No. 66/2024, karena secara hukum telah tunduk pada instrumen hukum lain yang berlaku secara nasional dan internasional.

c. Keterkaitan dengan MLC 2006

Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 secara eksplisit menyebutkan pentingnya merujuk pada konvensi internasional yang diratifikasi, salah satunya adalah Maritime Labour Convention (MLC) 2006, yang Indonesia ratifikasi melalui Undang-Undang No. 15 Tahun 2016. Keterkaitan UU Pelayaran dengan MLC 2006 tercermin dalam upaya harmonisasi standar nasional dengan standar internasional, khususnya dalam aspek:

- 1) Jam istirahat minimum pelaut (10 jam per 24 jam, 77 jam per 7 hari),
- 2) Pencatatan waktu kerja/istirahat,
- 3) Penegakan hak pelaut atas istirahat yang layak, yang selaras dengan prinsip kesejahteraan dan keselamatan kerja sebagaimana diamanatkan MLC 2006.

Melalui peraturan pelaksana dan perjanjian kerja laut, Indonesia mengadopsi standar internasional tersebut ke dalam sistem hukum nasional untuk memastikan bahwa pelaut Indonesia maupun pelaut

asing yang bekerja di kapal berbendera Indonesia mendapatkan perlindungan yang sama sebagaimana diatur dalam MLC 2006.

6. Permenhub No. 59 Tahun 2021

a. Definisi (PM 59 Tahun 2021)

Permenhub No. 59 Tahun 2021 adalah regulasi nasional yang mengatur mengenai jam kerja dan waktu istirahat awak kapal niaga berbendera Indonesia. Tujuannya adalah:

- 1) Untuk melindungi kesehatan dan keselamatan kerja pelaut,
- 2) Mencegah kelelahan (*fatigue*),
- 3) Menjamin pelaut mendapatkan istirahat yang cukup agar dapat menjalankan tugas secara aman dan profesional.

Definisi waktu istirahat dalam Permenhub ini merujuk pada periode tidak melakukan pekerjaan apapun, termasuk jaga navigasi, jaga mesin, maupun kegiatan operasional lainnya.

b. Aturan yang Mengatur (Isi Pokok PM 59 Tahun 2021)

Permenhub No. 59 Tahun 2021 menetapkan aturan utama sebagai berikut:

- 1) Jumlah Minimum Waktu Istirahat
 - a) jam dalam waktu 24 jam, dan
 - b) 77 jam dalam 7 hari.
- 2) Pembagian Waktu Istirahat
 - a) Dapat dibagi maksimal menjadi dua periode,
 - b) Salah satu periode tidak boleh kurang dari 6 jam,
 - c) Jarak antar periode istirahat tidak boleh lebih dari 14 jam.

3) Pengecualian

Dalam keadaan darurat atau latihan keselamatan (*emergency or drill*), pelaut dapat ditugaskan di luar waktu istirahat, tetapi harus diberikan kompensasi istirahat setelahnya.

4) Kewajiban Pencatatan:

- a) Setiap kapal wajib mencatat waktu kerja dan istirahat awak kapal harian,
- b) Catatan ditandatangani oleh pelaut dan pejabat kapal,
- c) Data harus tersedia untuk diperiksa oleh otoritas pelabuhan dan pihak terkait.

5) Penegakan dan Pengawasan:

- a) Pengawasan dilakukan oleh Syahbandar,
- b) Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenai sanksi administratif, termasuk pencabutan dokumen kapal atau sertifikasi awak.

c. Keterkaitan dengan Regulasi Internasional

Permenhub No. 59 Tahun 2021 disusun untuk memastikan harmonisasi dengan peraturan internasional, khususnya:

1) Keterkaitan dengan STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*)

Regulasi STCW, khususnya pada Bagian A-VIII/1, mengatur batas minimum waktu istirahat pelaut untuk mencegah kelelahan dan menjaga keselamatan tugas jaga (*watchkeeping*).

Ketentuan STCW:

- a) Minimum 10 jam istirahat dalam 24 jam,
- b) 77 jam istirahat dalam 7 hari,
- c) Periode istirahat tidak lebih dari dua, salah satunya minimal 6 jam.

Permenhub 59 Tahun 2021 mengadopsi langsung ketentuan ini, sehingga pelaut berbendera Indonesia tetap memenuhi standar internasional saat berlayar lintas negara.

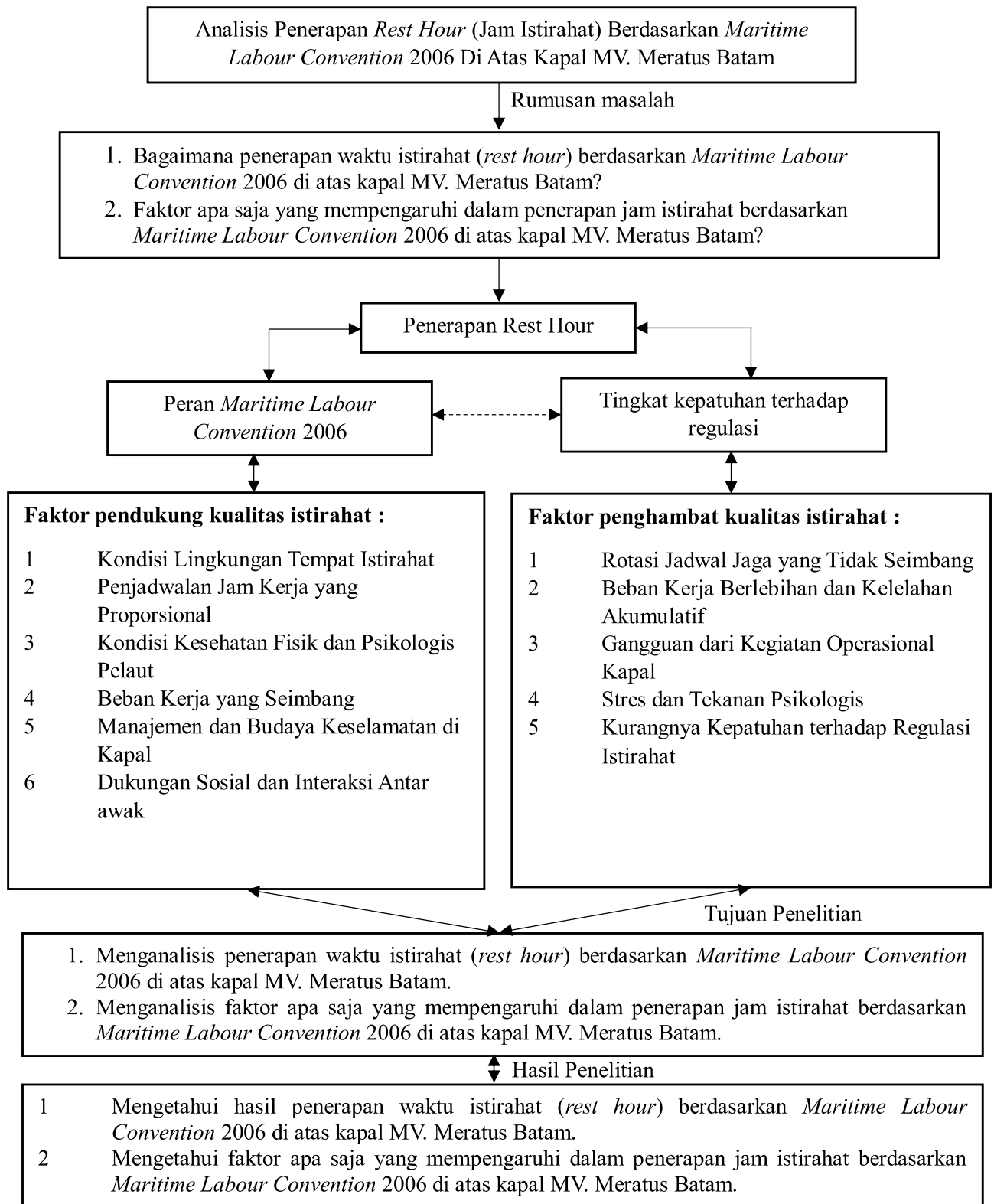
2) Keterkaitan dengan MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006)

MLC 2006, pada Regulation A2.3, juga mengatur jam kerja dan waktu istirahat pelaut untuk memastikan perlindungan hak dan kesejahteraan pelaut. Opsinya adalah:

- a) Maksimal jam kerja: 14 jam dalam 24 jam, dan 72 jam dalam 7 hari.
- b) Minimum jam istirahat: 10 jam dalam 24 jam, dan 77 jam dalam 7 hari.

Permenhub 59 Tahun 2021 selaras dengan opsi kedua dari MLC 2006, yaitu standar minimum jam istirahat. Hal ini menunjukkan bahwa Indonesia secara aktif mendukung dan mengimplementasikan prinsip-prinsip *decent work for seafarers* dalam sistem perundang-undangan nasional.

C. Kerangka Berpikir



Gambar 4. 2 Kerangka Berpikir 2024

Sumber : Data Peneliti, 2025

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Menurut Sugiyono (2010) Metode yang dilakukan dalam melakukan penelitian ini merupakan studi penelitian yang bersifat deskriptif dengan pendekatan masalah observasi analisi, dimana dilakukan observasi yang terjadi selama kegiatan operasional kapal yang menjadi objek penelitian. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif-kualitatif. Pendekatan kualitatif bertujuan untuk memahami makna, interpretasi, dan pengalaman subjektif para subjek dalam konteks sosial tertentu (Creswell & Poth, 2018). Karakteristik utama dari pendekatan ini mencakup eksploratif, partisipatif, dan mengandalkan data non-numerik yang mendalam, seperti narasi dan observasi. Jenis penelitian deskriptif-kualitatif dipilih karena sesuai untuk menggambarkan secara komprehensif penerapan *rest hour* di atas kapal MV. Meratus Batam berdasarkan regulasi *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. Penelitian ini tidak bertujuan menguji hipotesis, melainkan untuk memperoleh pemahaman mendalam terhadap realitas sosial dan praktik kerja pelaut berdasarkan sudut pandang mereka.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Peneliti melakukan penelitian saat Praktek Laut (PRALA) di atas kapal MV. Meratus Batam milik perusahaan PT. Meratus Line yang beralamat di Alun-Alun Priok No. 27 Surabaya Jawa Timur.

2. Waktu Penelitian

Adapaun waktu dan tempat pelaksanaan penelitian ini yaitu pada saat peneliti melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di atas kapal dan waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan penelitian ini yaitu selama peneliti melaksanakan praktek berlayar selama 12 bulan yang di mulai dari tanggal 9 Agustus 2023 sampai dengan 11 Agustus 2024.

C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

Menurut Arikunto (2002), Sumber data adalah benda, hal atau orang, tempat peneliti mengamati, membaca atau bertanya tentang data. Data peneliti meliputi:

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya melalui narasumber yang tepat dan yang dijadikan responden dalam penulisan penelitian. Menurut Sugiyono (2009) yang dimaksud dengan data primer adalah sumber data yang berlangsung memberikan data kepada pengumpul data.

Sumber data yang primer diperoleh dengan cara observasi atau pengamatan terhadap suatu kejadian yang berlangsung pada suatu objek yang diteliti mengenai keadaan pada kegiatan di lapangan maupun yang bersifat observasi dan wawancara. Dalam melengkapi pengamatan juga dilakukan wawancara dengan beberapa narasumber di atas kapal kepada *Master, Chief Officer* dan *Chief Engineer*.

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung untuk memperoleh gambaran secara lengkap, utuh, dan menyeluruh maka disamping adanya data primer, masih diperlukan adanya tambahan yaitu data sekunder. Data sekunder menurut Sugiyono (2016) Data sekunder merupakan sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen. Jadi data sekunder bersifat mendukung dan melengkapi data primer. Penulis memperoleh data-data ini dari internet maupun buku-buku yang ada di kapal serta buku yang memiliki kaitan dengan obyek yang diteliti di perpustakaan. Dalam melengkapi penelitian ini juga dilakukan dokumentasi dengan mengambil gambar untuk mengetahui kebenarannya sesuai dengan kondisi yang terjadi di lapangan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan peneliti untuk mendapatkan data dalam suatu penelitian. Maka data yang diperoleh haruslah mendalam, jelas dan spesifik. Menurut Sugiyono (2019), Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai sumber dan berbagai cara. Untuk memperoleh data yang diperlukan maka penulis menggunakan Teknik sebagai berikut:

a. Teknik Observasi

Menurut Sugiyono (2018) observasi merupakan Teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan Teknik yang lain. Observasi juga tidak terbatas pada orang tetapi juga objek-objek alam yang lain. Melalui kegiatan observasi peneliti dapat belajar tentang perilaku dan makna dari perilaku tersebut. Observasi dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan pengamatan langsung di atas kapal. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan secara langsung pada saat jam kerja jaga, serta manuver.

b. Teknik Wawancara

Menurut Banister (2006) wawancara adalah percakapan dan tanya jawab yang diarahkan untuk mencapai tujuan tertentu. Wawancara kualitatif dilakukan bila peneliti bermaksud untuk memperoleh pengetahuan tentang makna-makna subjektif yang di pahami individu berkenaan dengan topik yang diteliti, dan bermaksud melakukan eksplorasi terhadap isu tersebut, sesuatu hal yang tidak dapat dilakukan melalui pendekatan lain sesuai prosedur.

Wawancara menurut Sugiyono (2006) menyatakan bahwa wawancara digunakan sebagai Teknik pengumpulan data jika peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti , serta juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam.

Wawancara menghendaki adanya komunikasi langsung antara penulis dengan narasumber atau informan penelitian yaitu dengan *Master* (Nakhoda) yang bertanggung jawab penuh atas seluruh operasional kapal, keselamatan, dan kepatuhan terhadap peraturan maritim, *Chief Officer* dan *Chief Engineer* yang membuat laporan pencatatan jam kerja dan jam istirahat setiap bulan (*monthly report*).

c. Teknik Dokumentasi

Menurut Sugiyono (2018) Dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian.

Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang telah terjadi. Data yang di dapat berupa tulisan, gambar, atau karya monumental dari seseorang. Dokumen yang digunakan yaitu dokumen yang berhubungan dengan Penulis memperoleh data-data ini dari internet maupun buku-buku yang ada di kapal serta buku yang memiliki kaitan dengan obyek yang diteliti di perpustakaan.

D. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara observasi adalah dengan metode deskriptif yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang sebenarnya terjadi dilapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Dalam pengolahan data peneliti akan memahami dan

menganalisis dengan deskriptif kualitatif yang memberikan predikat pada variable yang di teliti sesuai dengan kondisi yang sebenarnya, hasil ini akan diperoleh dari pelaksanaan observasi dan wawancara dianalisis dengan uraian dan penjelasan narasi.

Menurut Miles & Hubernam (1992) analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu : reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan/verifikasi. Mengenai ketiga alur tersebut secara lebih lengkapnya adalah sebagai berikut:

1. *Data Condensation* (Kondensasi Data)

Kondensasi Data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan . Reduksi data berlangsung terus-menerus selama proyek yang berorientasi penelitian kualitatif berlangsung.

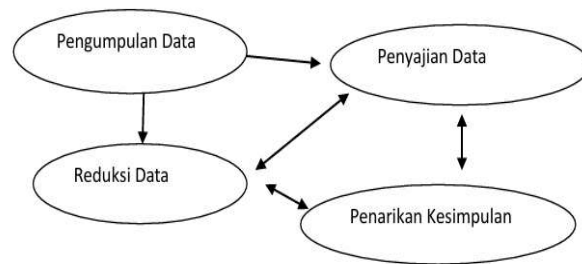
2. *Data Display* (Penyajian Data)

Miles & Huberman membatasi suatu penyajian sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Mereka menyakini bahwa penyajian-penyajian yang lebih baik merupakan suatu cara yang utama bagi analisis kualitatif yang valid. Pengajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan simpulan dan pengambilan tindakan.

3. *Conclusion Drawing/Verification* (Menarik Kesimpulan)

Menarik suatu kesimpulan dari apa yang telah kita analisis dan kita

bahas diambil setelah semuanya dianggap selesai. Kesimpulan menjawab apakah tujuan dari analisis tercapai atau tidak. Memberikan saran apa yang sesuai dengan apa yang kita simpulkan simpulkan dan ini dapat merupakan bahan masukan dalam meningkatkan olah gerak kapal saat memasuki alur sempit agar terjamin keselamatan sehingga dianggap selesai.



Gambar 3. 1 Teknik Analisis Data
(Sumber: Miles dan Huberman)