

**EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT  
AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP  
*MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006***



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Studi Nautika

**ELSA OKTAVIOLA**

**NPM.2201015**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG**

**TAHUN 2025 EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU  
ISTIRAHAT AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP  
*MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006***



Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian  
Program Studi Diploma III Studi Nautika

**ELSA OKTAVIOLA**  
**NPM.2201015**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III STUDI NAUTIKA  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN  
PENYEBERANGAN PALEMBANG  
TAHUN 2025**

**PERSETUJUAN SEMINAR  
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : Evaluasi Kepatuhan Jam Kerja Dan Waktu Istirahat Awak  
Kapal Jatra III Terhadap *Maritime Labour Convention (MLC)*  
2006

Nama Taruna : Elsa Oktaviola

NPT : 22 01 015

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

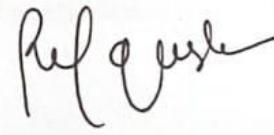
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 14 Agustus 2025

Menyetujui

Pembimbing I

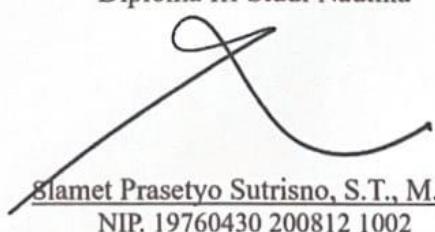
Pembimbing II



Dr. Ir. Andri Yulianto, M.T., IPM., M.Mar.E.  
NIP. 19760718 199808 1001

Elfita Agustini, S.E., M.M.  
NIP. 19710817 199203 2002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Diploma III Studi Nautika



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd.  
NIP. 19760430 200812 1002

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT**  
**AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP *MARITIME LABOUR***  
***CONVENTION (MLC) 2006***  
Disusun dan Diajukan oleh:  
**NAMA: ELSA OKTAVIOLA**  
**NPM. 22 01 015**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Kertas Kerja Wajib  
Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang

Pada tanggal 14 Agustus 2025

Ketua



Paulina M Latuheru, S.SiT.,M.M.

NIP. 19780611 200812 2001

Menyetujui

Sekretaris



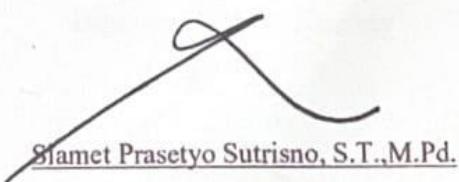
Anggota



Sri Kelana, M.Pd

NIP. 19821115200912 1 004

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Diploma III Studi MTPD



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T.,M.Pd.  
NIP. 19760430 200812 1002

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ELSA OKTAVIOLA

NPM : 22 01 015

Program Studi : Diploma III Studi Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT  
AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP *MARITIME LABOUR  
CONVENTION (MLC) 2006.***

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW 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 Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang, 14 Agustus 2025



(ELSA OKTAVIOLA)

## SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Elsa Oktaviola  
NPM : 22 01 015  
Program Studi : Diploma III Studi Nautika

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul  
“EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT  
AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP *MARITIME LABOUR CONVENTION*  
(*MLC*) 2006.”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah  
kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang  
Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1, Kabupaten Banyuasin,  
Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir  
Taruna/i Program Studi Diploma III Studi Nautika selama batas waktu yang tidak  
ditentukan.

Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan  
sebagaimana mestinya

Palembang, 14 Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

( Politeknik Transportasi SDP Palembang )

Pencipta



( ELSA OKTAVIOLA )



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
BADAN LAYANAN UMUM  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG**



Jl. Sabar Jaya No. 116      Telp. : (0711) 753 7278      Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id  
Palembang 30763      Fax. : (0711) 753 7263      Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

**SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME  
Nomor : 104 / PD / 2025**

Tim Verifikator Smiliarity Karya Tulis Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, menerangkan bahwa identitas berikut :

Nama : ELSA OKTAVIOLA  
NPM : 2201015  
Program Studi : D. III STUDI NAUTIKA  
Judul Karya : EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU  
ISTIRAHAT AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP  
MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 13% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.

Palembang, 26 Agustus 2025  
Verifikator



Kurniawan.,S.I.P  
NIP. 19990422 202521 1 005



"The Bridge Start Here"

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan Kepada Tuhan Yang Maha Esa atas berkat rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal karya ilmiah terapan yang berjudul “EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006*” dengan tepat waktu tanpa ada hal-hal yang tidak diinginkan.

Dalam penyusunan proposal karya ilmiah terapan ini, penulis telah banyak mendapat petunjuk dan bimbingan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat serta terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa Allah S.W.T;
2. Bapak, Ibu dan keluarga tercinta yang selalu memberi dukungan serta do'a;
3. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyebrangan Palembang, Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., Mar.E.;
4. Bapak Dr. Ir Andri Yulianto, M.T., IPM., M.Mar.E. selaku dosen pembimbing I dan Ibu Elfita Agustini, SE., MM. Selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk membimbing serta memberi petunjuk sehingga KKW ini dapat diselesaikan;
5. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyebrangan Palembang yang telah memberi bekal ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat;
6. Seluruh Pengasuh Taruna yang selalu memberika arahan dan bimbingan.
7. Kak Asuh Annisa dan Kak Asuh Jeni yang selalu memberi semangat dan bimbingan;
8. Rekan-rekan Angkatan XXXIII dan Rekan-rekan Kontingen Lubuklinggau yang memberikan dukungan serta semangat;
9. Taruna, Taruni N3B dan Kamar 15 yang selalu suport dan menemani disaat susah maupun senang;
10. Mr. Al yang selalu menemani sampai di titik ini, selalu suport dan memberikan yang terbaik;

11. Semua pihak yang yang telah ikut membantu dalam penulisan KKW ini.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam pembahasan serta penyusunan KKW ini, oleh karena itu Peneliti mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca untuk kesempurnaan penelitian di masa yang akan mendatang. Akhir kata, peneliti mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dan peneliti berharap semoga laporan ini dapat bermanfaat.

Palembang, 14 Agustus 2025

Penulis,



Elsa Oktaviola

NPM.2201015

# **EVALUASI KEPATUHAN JAM KERJA DAN WAKTU ISTIRAHAT**

## **AWAK KAPAL JATRA III TERHADAP**

### ***MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006***

Elsa Oktaviola (2201015)

Dibimbing oleh : Dr.Ir. Andri Yulianto, M.T.,IPM.,M.Mar.E. dan  
Elfita Agustini, S.E., M.M

## **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi penerapan sistem jam kerja dan waktu istirahat awak kapal KMP Jatra III berdasarkan ketentuan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif melalui observasi, wawancara mendalam terhadap enam awak kapal (Mualim I, Mualim II, Mualim III, Mualim IV, Serang/Bosun, dan Kelasi), serta analisis dokumen selama praktik laut selama 12 bulan (11 Juni 2024 – 12 Juni 2025).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar awak kapal bekerja melebihi batas maksimal yang ditentukan *MLC 2006*, yakni 14 jam per hari atau 72 jam per minggu, dan sering tidak mendapatkan waktu istirahat minimal 10 jam per hari. Kelelahan fisik (pegal, mengantuk) maupun mental (hilang fokus, stres) banyak dialami oleh kru, diperparah dengan kurangnya kontrol personal terhadap jadwal kerja serta tekanan operasional yang tinggi. Selain itu, dokumen wajib seperti *Shipboard Working Arrangement* dan *Rest Hour Record* tidak tersedia atau tidak diisi, sehingga pelanggaran tidak dapat dimonitor dengan baik. Berdasarkan teori *Fatigue Hockey* (2013), kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan kerja dan menurunkan kinerja operasional. Rekomendasi penelitian ini adalah perlunya konsistensi penerapan jadwal shift, penambahan jumlah kru saat periode sibuk, pencatatan jam kerja dan istirahat secara disiplin, serta peningkatan sosialisasi hak-hak awak kapal sesuai *MLC 2006*.

Kata Kunci : *Jam kerja, MLC 2006, istirahat, kelelahan kerja, Awak kapal*

**Evaluation of Crew Compliance with  
Working Hours and Rest Time on KMP Jatra III Based  
on the Maritime Labour Convention (MLC) 2006**

Elsa Oktaviola (2201015)

Supervised by : Dr. Ir. Andri Yulianto, M.T.,IPM.,M.Mar.E. and  
Elfita Agustini, S.E., M.M

**ABSTRACT**

This study aims to evaluate the implementation of the working hours and rest time system of crew members on board KMP Jatra III in accordance with the *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*. A qualitative descriptive approach was employed, with data collected through observation, in-depth interviews with six crew members (Chief Officer, Second Officer, Third Officer, Fourth Officer, Bosun, and Ordinary Seaman), and document analysis conducted during a 12-month sea practice (June 11, 2024 – June 12, 2025).

The findings revealed that most crew members exceeded the MLC 2006 limits of 14 working hours per day or 72 hours per week, and frequently failed to obtain the minimum rest requirement of 10 hours per day. Both physical fatigue (drowsiness, body aches) and mental fatigue (loss of focus, stress) were reported, exacerbated by the lack of personal control over work schedules and high operational pressures. Furthermore, required documents such as the *Shipboard Working Arrangement* and *Rest Hour Record* were either unavailable or not maintained, preventing effective monitoring of compliance. Based on Hockey's (2013) fatigue theory, these conditions increase the risk of accidents and reduce operational performance. The study recommends consistent implementation of shift schedules, additional crew allocation during peak operations, disciplined documentation of work and rest hours, and improved education for seafarers regarding their rights under the MLC 2006.

Keywords: working hours, MLC 2006, rest time, work fatigue, crew

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN SEMINAR KERTAS KERJA WAJIB</b>	<b>Error! Bookmar k not defined.</b>
<b>SURAT PERALIHAN HAK CIPTA</b>	<b>v</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>x</b>
<b><i>ABSTRACT</i></b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b>	<b>xv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	<b>xvi</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
A.    Latar Belakang Penelitian	1
B.    Rumusan Masalah	3
C.    Tujuan Penelitian	3
D.    Batasan Masalah	3
E.    Manfaat Penelitian	3
1.    Manfaat Teoritis	3
2.    Manfaat Praktis	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI</b>	<b>5</b>

A.	Tinjauan Pustaka	5
	1. Penelitian Terdahulu	5
	2. Teori Pendukung yang relevan	6
B.	Landasan Teori	9
	1. Landasan Hukum	9
	2. Landasan Teori	13
a.	Teori Kelelahan Kerja ( <i>Fatigue Theory</i> )	13
b.	Hakikat Kelelahan Kerja	14
c.	Interaksi Jam Kerja Kontrol Kelelahan (Model Hockey)	14
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>		<b>15</b>
A.	Desain Penelitian	15
	1. Waktu dan Lokasi Penelitian	15
	2. Jenis Penelitian	16
	3. Instrumen Penelitian	16
	4. Jenis dan Sumber Data	18
B.	Teknik Pengumpulan Data	21
	1. Wawancara	21
	2. Observasi	21
	3. Dokumentasi	21
C.	Teknik Analisis Data	21
	1. Pengumpulan Data ( <i>Data Collection</i> )	23
	2. Reduksi Data ( <i>Data Reduction</i> )	23
	3. Penyajian Data (Display Data)	23
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>		<b>24</b>
A.	Analisis Data	24
b.	Dampak Fisik dan Mental akibat Kelelahan	30

c.	Minimnya Kontrol Personal terhadap Jadwal Kerja	31
d.	Tidak Adanya Sistem Dokumentasi Jam Kerja dan Istirahat	31
e.	Tingkat Kesadaran terhadap <i>MLC</i> 2006 Masih Rendah	31
f.	Jam Kerja dan Intensitas Tugas Tinggi: Pelanggaran terhadap Batas <i>MLC</i> 2006	32
g.	Rendahnya Kontrol Personal Terhadap Jadwal Kerja: Faktor Pemicu Kelelahan Psikologis	34
h.	Tekanan Eksternal dari Lingkungan Kerja: Beban Psikososial Tinggi	35
i.	Ketiadaan Sistem Dokumentasi dan Evaluasi Formal: Pelanggaran Administratif terhadap <i>MLC</i> 2006	37
j.	Kesadaran Hukum yang Rendah: Minimnya Internalisasi Prinsip <i>MLC</i> 2006	39
<b>BAB V KESIMPULAN</b>		<b>46</b>
A.	Kesimpulan	46
	1. Untuk Perusahaan Pelayaran (Operator Kapal)	47
	2. Untuk Regulator/Pemerintah	47
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>		<b>48</b>
<b>LAMPIRAN</b>		<b>50</b>
Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>		50
Lampiran 2 <i>Crew List</i>		51
Lampiran 3 Jadwal Tugas Jaga Laut KMP. Jatra III		52
Lampiran 4 <i>Sign On Sign Off</i>		53
Lampiran 5 Surat Izin Berlayar		54
Lampiran 6 Masa Layar		55
Lampiran 7 <i>Form Shipboard Working Arragement (SWA)</i>		56
Lampiran 8 <i>Form Rest Hour Record</i>		57
Lampiran 9 foto-foto pengambilan data dan wawancara		57
Lampiran 10 Formulir Hasil Wawancara		58

## **DAFTAR TABEL**

Tabel 3.1 Pedoman Wawancara	16
Tabel 3.2 <i>Checklist</i> observasi	17
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	4
Tabel 4.1 Biodata Informan	23
Tabel 4.2 Standar <i>MLC</i> 2006	27
Tabel 4.3 Data yang Diperoleh Dikapal	27
Tabel 4.4 Perbandingan antara standar <i>MLC</i> dan Hasil Pengamatan dikapal	27
Tabel 4.5 Ringkasan Temuan Penelitian Bedasarkan Rumusan Masalah	40

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Awak Kapal KMP Jatra III Saat dinas jaga di Anjungan	6
Gambar 3.1 KMP Jatra III	14
Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian	19
Gambar 3.3 Alur Analisis Data Penelitian	21
Gambar 4.1 <i>Deck Log Book</i> KMP Jatra III yang menunjukkan jam jaga melebihi 14 jam/hari pada kondisi padat lalu lintas	26
Gambar 4.1 <i>Deck Log Book</i> KMP Jatra III yang menunjukkan jam jaga melebihi 14 jam/hari pada kondisi padat lalu lintas	27
Gambar 4.2 Dokumentasi Wawancara	42
Gambar 4.3 Dokumentasi Wawancara	43

## **LAMPIRAN**

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	51
Lampiran 2 <i>Crew List</i>	52
Lampiran 3 Jadwal Tugas Jaga Laut KMP. Jatra III	53
Lampiran 4 <i>Sign On Sign Off</i>	54
Lampiran 5 Surat Izin Berlayar	55
Lampiran 6 Masa Layar	56
Lampiran 7 <i>Form Shipboard Working Arragement (SWA)</i>	57
Lampiran 8 <i>Form Rest Hour Record</i>	58
Lampiran 9 Formulir Hasil Wawancara	60
Lampiran 10 Kegiatan Selama Melaksanakan Praktek Laut (PRALA)	64

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Penelitian**

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki lebih dari 17.000 pulau yang tersebar dari Sabang sampai Merauke. Untuk mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi logistik nasional, transportasi laut berperan sangat vital, terutama dalam menghubungkan wilayah-wilayah yang tidak terjangkau oleh transportasi darat dan udara. Dalam hal ini, kapal penyeberangan seperti KMP Jatra III memiliki peranan penting sebagai sarana penghubung antarpulau, khususnya di rute-rute padat seperti Merak–Bakauheni (Wahyuni, Sunusi, Jaya, & BN, 2020).

Namun, di balik peran pentingnya dalam konektivitas nasional, awak kapal sebagai pelaksana utama operasional kapal dihadapkan pada tuntutan kerja fisik dan mental yang berat. Mereka sering kali bekerja dalam kondisi lingkungan yang terbatas, terpencil, dan menghadapi tekanan tinggi, baik dari segi waktu maupun keselamatan operasional. Menurut *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*, jam kerja maksimal pelaut adalah 14 jam per hari dan 72 jam per minggu, atau sebaliknya harus mendapatkan waktu istirahat minimal 10 jam per hari dan 77 jam per minggu (Kementerian Ketenagakerjaan RI, 2006). Ketentuan ini diperkuat oleh *STCW Amandemen Manila 2010* yang menetapkan hak istirahat wajib sebagai syarat keselamatan kerja (Mawardi, 2021).

Sayangnya, implementasi ketentuan tersebut di lapangan masih jauh dari ideal. Berdasarkan laporan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), pada periode 2017–2023 ditemukan sejumlah kecelakaan kapal yang berkaitan dengan kelelahan awak akibat jam kerja berlebih. Kelelahan ini menyebabkan penurunan konsentrasi, gangguan pengambilan keputusan, dan peningkatan risiko kecelakaan laut. Hal ini menunjukkan bahwa pelanggaran terhadap batas jam kerja dan kurangnya waktu istirahat tidak hanya berdampak pada kesehatan awak kapal, tetapi juga berpotensi besar terhadap keselamatan pelayaran (KNKT, 2023; Hockey, 2013).

Di sisi lain, perusahaan pelayaran sering mengabaikan pentingnya dokumentasi kerja seperti *Shipboard Working Arrangement* dan *Rest Hour Record*. Padahal, dokumen ini diwajibkan dalam *MLC* 2006 sebagai alat kontrol dan evaluasi terhadap kepatuhan sistem kerja (Kementerian Ketenagakerjaan RI, 2006). Selain itu, beberapa penelitian terdahulu menunjukkan bahwa banyak kru kapal tidak mengetahui secara rinci hak-hak mereka menurut *MLC*, dan bekerja hanya berdasarkan instruksi tanpa kontrol terhadap jadwal kerja mereka sendiri (Yulianto, Hanik, & Nabila, 2023).

Kesenjangan (gap) antara regulasi internasional dan praktik di lapangan menjadi masalah utama yang perlu dievaluasi. Meskipun Indonesia telah meratifikasi *MLC* 2006 melalui Undang-Undang No. 15 Tahun 2016, pelaksanaannya masih menemui banyak kendala, mulai dari kesadaran hukum yang rendah hingga tidak tersedianya sumber daya manusia yang mencukupi untuk menjalankan shift kerja yang sehat (UU RI No. 15 Tahun 2016; Aprillia, Mulyatno, Mursid, & Yulianti, 2023).

Berdasarkan berbagai permasalahan tersebut, penting dilakukan penelitian yang mengkaji kepatuhan sistem jam kerja dan waktu istirahat di atas kapal terhadap standar internasional. Penelitian ini akan difokuskan pada kapal KMP Jatra III dengan pendekatan evaluatif terhadap pelaksanaan *MLC* 2006, serta menggunakan teori kelelahan kerja dari Hockey (2013) sebagai kerangka analisis. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi rekomendasi perbaikan bagi perusahaan pelayaran dan regulator untuk menciptakan lingkungan kerja yang lebih manusiawi, sehat, dan aman bagi awak kapal.

Sistem shift jaga di KMP Jatra III dilaksanakan dengan pola per dua trip. Pada saat kapal akan sandar di Pelabuhan Bakau, shift jaga berikutnya diwajibkan untuk standby dan membantu hingga kapal benar-benar sandar, kemudian tetap standby sampai pergantian shift dilakukan ketika kapal tiba dan sandar di Pelabuhan Merak. Berdasarkan pola tersebut, shift kerja awak kapal KMP Jatra III berlangsung selama  $\pm 6-7$  jam per periode jaga. Dalam 24 jam, setiap ABK mendapat giliran jaga sebanyak dua kali, sehingga total waktu dinas jaga di KMP Jatra III berkisar antara 12 hingga 14 jam per hari.

Berdasarkan fenomena di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai “Kepatuhan Jam Kerja dan Waktu Istirahat Awak Kapal KMP Jatra III Terhadap *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*”. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran nyata mengenai kesenjangan antara aturan internasional dan praktik lapangan, serta merumuskan solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan keselamatan kerja dan kesejahteraan awak kapal.

#### **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana penerapan sistem jam kerja dan waktu istirahat awak kapal Jatra III dibandingkan dengan ketentuan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* ?
2. Apa solusi yang dapat diusulkan untuk meningkatkan kepatuhan sistem kerja di KMP Jatra III terhadap standar *MLC 2006* ?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui sistem jam kerja awak kapal Jatra III berdasarkan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*
2. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis solusi yang dapat diusulkan guna meningkatkan kepatuhan sistem kerja di KMP. Jatra III terhadap *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*

#### **D. Batasan Masalah**

Penelitian dilakukan di kapal KMP Jatra III selama praktik laut 12 bulan (Juni 2024–Juni 2025). Fokus penelitian pada evaluasi jam kerja, waktu istirahat, serta kepatuhan terhadap *MLC 2006*.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Berdasarkan permasalahan yang telah penulis uraikan di atas, maka penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi para pembaca, sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Dengan mempertimbangkan beberapa komponen penelitian dan penulisan KKW ini, beberapa manfaat yang penulis harap dapat tercapai antara lain :

- a. Untuk referensi pembaca mengenai pengaruh waktu istirahat terhadap kinerja awak kapal.
  - b. Untuk dapat dijadikan bahan masukan dan pengalaman baru sebagai awal menuju dunia kerja dimasa mendatang.
  - c. Sebagai perbandingan antara ilmu yang dipelajari secara akademis di kampus dengan pengalaman langsung yang didapat di lapangan selama pelatihan kelautan di atas kapal.
2. Manfaat Praktis
- a. Bagi Penulis
- Memperluas wawasan dan pengetahuan penulis mengenai dampak waktu istirahat terhadap kinerja pelaut.
- b. Bagi Perusahaan
- Memberikan saran yang sekiranya bermanfaat untuk dijadikan sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi mengenai perlindungan dan kesejahteraan awak kapal.
- c. Bagi Awak kapal
- Digunakan untuk sarana bagi Awak kapal diatas kapal agar dapat melaksanakan kerja dengan aman dan mendapatkan haknya dengan baik.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Penelitian Terdahulu**

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil penelitian yang didapatkan lebih akurat. Digunakan penelitian yang membahas tentang Evaluasi Kepatuhan Jam Kerja Dan Waktu Istirahat Awak Kapal Terhadap *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul	Hasil
1.	Ritma (2022)	Penerapan <i>Maritime Labour Convention (MLC)</i> Terhadap Jam Kerja dan Jam Istirahat Di Atas KM CTP Delta	Salah satu penyebab terjadinya jam kerja berlebihan (over time) di KMP CTP Delta adalah keterlambatan proses bongkar muat akibat kerusakan alat, persoalan dokumen, atau keterlambatan penyiapan dum truk. Hal ini menyebabkan Awak kapal senantiasa siap untuk bekerja dan berdampak buruk pada kebugaran mereka. Kurangnya waktu istirahat menjadi permasalahan utama akibat kelebihan waktu kerja.
2.	Aprillia, Mulyatno, Mursid, dan Yulianti (2023) dari Universitas Diponegoro	Analisis Penerapan Jam Kerja an Waktu Istirahat Awak Kapal Berdasarkan MLC 2006 serta Pengaruh terhadap Kinerja dan Keselamatan Kerja	Waktu istirahat merupakan prioritas utama, dengan kondisi mental, lingkungan kerja, dan tingkat kejemuhan turut mempengaruhi kinerja awak kapal. Durasi tidur menjadi faktor kunci dalam mendukung kinerja dan keselamatan kerja.

3.	Roesfiansjah (2018)	Analisis Kesiapan Indonesia dalam Implementasi <i>Maritime Labour Convention</i> 2006 di Sektor Pelayaran Nasional	penerapan standar ketenagakerjaan maritim masih menghadapi tantangan berupa lemahnya pengawasan, belum adanya mekanisme kontrol jam kerja yang efektif, serta rendahnya pemahaman pelaut terhadap hak-hak mereka.
4.	Arifin dan Syaiful (2022)	Evaluasi terhadap penerapan ketentuan jam kerja dan waktu istirahat di kapal milik PT Pelni berdasarkan <i>MLC</i> 2006	praktik di lapangan belum sepenuhnya sesuai regulasi, terutama dalam hal pencatatan jam kerja ( <i>Rest Hour Record</i> ) yang belum berjalan disiplin, serta kurangnya sosialisasi terhadap kru mengenai ketentuan istirahat minimum. Penelitian ini merekomendasikan perlunya pelatihan dan pengawasan intensif terhadap implementasi regulasi internasional tersebut.

Sebagian besar penelitian membahas secara umum, sedangkan penelitian ini fokus pada evaluasi praktis di KMP Jatra III dengan analisis kelelahan berdasarkan teori Hockey (2013).

## 2. Teori Pendukung yang relevan

### a. Evaluasi

Menurut Suharsimi Arikunto (2004), evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil keputusan. Evaluasi diartikan juga sebagai suatu alat atau prosedur yang digunakan untuk mengetahui dan mengukur sesuatu dalam suasana dengan cara dan aturan-aturan yang sudah ditentukan (Muryadi, 2017).

Dalam penelitian mengenai penerapan jam istirahat awak kapal berdasarkan *MLC* 2006 ini, evaluasi melibatkan analisis terhadap efektivitas dan dampak bagi awak kapal terhadap kebijakan yang

berlaku dan evaluasi dilakukan untuk menilai apakah penerapan mengenai jam istirahat awak kapal telah sesuai dengan aturan yang berlaku.

b. Dinas Jaga



Gambar 2. 1 Awak Kapal KMP Jatra III Saat Dinas Jaga di Anjungan

Sumber : Dokumentasi Pribadi

Dinas jaga merupakan salah satu aspek fundamental dalam operasional kapal yang bertujuan untuk menjamin keselamatan pelayaran, keamanan kapal, dan kelancaran operasional selama kapal berlayar maupun berada di pelabuhan. Menurut ketentuan *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 Amandemen Manila 2010, dinas jaga adalah periode waktu di mana seorang perwira atau awak kapal ditugaskan secara resmi untuk melaksanakan pengawasan, pengendalian, dan penanganan tugas-tugas tertentu sesuai bidangnya, baik di anjungan (*bridge watch*), di kamar mesin (*engine watch*), maupun di dek (*deck watch*).

Pelaksanaan dinas jaga memerlukan kesiapan fisik dan mental yang optimal dari petugas jaga. Hal ini dikarenakan tugas jaga tidak hanya bersifat rutin, tetapi juga membutuhkan kewaspadaan tinggi terhadap potensi bahaya seperti perubahan cuaca, lalu lintas laut yang padat, gangguan teknis kapal, maupun situasi darurat. *STCW* mengatur

bahwa pengaturan jam kerja dan waktu istirahat harus mempertimbangkan faktor kelelahan Awak kapal (*fatigue*), karena kelelahan dapat mengurangi kewaspadaan dan meningkatkan risiko kecelakaan.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk menjalankan tugas sesuai jabatan yang tertera dalam buku sijil. Dalam pelaksanaannya, struktur organisasi di atas kapal telah diatur lebih lanjut melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 17 Tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggaraan Pelabuhan (PM 17/2023), yang turut mencerminkan pembagian kerja serta tanggung jawab antar bagian seperti perwira dek, perwira mesin, dan bagian permakanan.

Rapat informal seperti yang tergambar menunjukkan adanya budaya kerja kolaboratif serta mekanisme evaluasi dan penyampaian informasi, yang merupakan bagian penting dalam mendukung keselamatan, efisiensi operasional, serta kepatuhan terhadap regulasi pelayaran dan ketenagakerjaan internasional, termasuk *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* yang tercantum dalam buku sijil. Peraturan Menteri Perhubungan No. 17 Tahun 2023 tentang organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggaraan Pelabuhan (PM 17/2023) mengenai struktur organisasi diatas kapal sebagai berikut :

- a) Perwira Bagian Deck (*Deck Department*)
  - (1) Kapten (Nahkoda/*Captain*)
  - (2) Mualim 1 (*Chief Officer*)
  - (3) Mualim 2 (*Second Officer*)
  - (4) Mualim 3 (*Third Officer*)
  - (5) Markonis (*Radio Officer*)
- b) Perwira Bagian Mesin (*Engine Department*)
  - (1) KKM (Kepala Kamar Mesin)/*CE*
  - (2) Masinis 1 (*First Engineer*)

- (3) Masinis 2 (*Second Engineer*)
  - (4) Masinis 3 (*Third Engineer*)
  - c) *Ratings* atau bawahan
    - (1) Bagian *Deck*
      - (a) Bosun (*Boatswain*)
      - (b) Juru Mudi (*Able Bodied Seamen*)
      - (c) Kelasi (*Ordinary Seamen*)
    - (2) Bagian Mesin
      - (a) Mandor (Kepala Kerja *Oiler* dan *Wiper*)
      - (b) Juru Las (*Fitter*)
      - (c) Juru Minyak (*Oiler*)
      - (d) *Wiper*
    - (3) Bagian Permakanan
      - (a) Juru Masak (*cook*)
      - (b) Pembantu (*Mess Boy*)
- Struktur yang dijelaskan di atas tidak sesuai dengan yang ada di atas kapal. Karena semua itu tergantung dari kebijakan dari perusahaan masing-masing dalam menentukan keputusannya dalam rangka efisien pengeluaran. Beberapa bagian sengaja dihilangkan atau ditiadakan karena faktor tersebut, sehingga menyebabkan pekerjaan di atas kapal menjadi menumpuk dan memungkinkan seringnya terjadi *overtime* karena kekurangan awak kapal.

## B. Landasan Teori

### 1. Landasan Hukum

#### a. *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*

*Maritime Labour Convention (MLC) 2006* adalah perjanjian internasional yang mengatur hak-hak dan perlindungan bagi awak kapal. Organisasi Maritim Internasional (*IMO*) mengadopsi *MLC 2006* pada tahun 2006 dan mulai berlaku secara efektif pada tahun 2010.

Indonesia telah meratifikasi *MLC 2006* pada tahun 2006, yang berarti Indonesia berkomitmen menerapkan standar ketenagakerjaan maritim yang ditetapkan dalam konvensi tersebut. *MLC 2006* berperan

penting dalam memastikan kesejahteraan awak kapal terjamin, dan industri pelayaran menjadi lebih adil dan berkelanjutan.

Pokok-Pokok Aturan dalam *MLC (Maritime Labour Convention)* :

1) Peraturan 2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat

Tujuan : Untuk memastikan bahwa para awak kapal yang bekerja di atas kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur.

- a) Setiap negara anggota harus memastikan bahwa jam kerja atau jam istirahat awak kapal telah diatur.
- b) Setiap negara anggota harus menetapkan jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum dalam jangka waktu tertentu yang konsisten dengan ketentuan yang diatur dalam kaidah.

2) Peraturan A2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat

- a) Setiap awak kapal memiliki standar yang menentukan suatu jumlah maksimum jam kerja yang wajib tidak melebihi jangka waktu yang ditetapkan, atau jumlah minimum jam istirahat yang wajib diberikan dalam suatu jangka waktu yang ditetapkan.
- b) Dalam menetapkan, setiap Awak kapal wajib memiliki jam kerja yang didasarkan pada delapan jam sehari dengan satu hari istirahat perminggu dan istirahat pada hari libur nasional dan mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan.

3) Pedoman B2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat

- a) Untuk tujuan standar ini, istilah :

- (1) Jam kerja adalah waktu dimana awak kapal diwajibkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal
  - (2) Jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak termasuk waktu istirahat singkat.

- b) Standar ini menetapkan jumlah jam kerja maksimum yang tidak boleh dilampaui dalam jangka waktu yang ditetapkan, atau jumlah jam istirahat minimum yang harus diberikan dalam jangka waktu yang ditetapkan.

- c) Setiap negara anggota mengakui bahwa standar jam kerja normal untuk awak kapal, seperti halnya untuk pekerja lain, harus

didasarkan pada delapan jam sehari dengan satu istirahat per minggu dan istirahat pada hari libur nasional. Namun, hal ini tidak menghalangi negara anggota untuk memiliki prosedur untuk mengesahkan atau mendaftarkan perjanjian bersama yang menentukan jam kerja normal awak kapal yang pada dasarnya tidak kurang menguntungkan dari standar ini.

- d) Dalam menentukan standar nasional, setiap negara anggota harus mempertimbangkan bahaya yang ditimbulkan oleh kelelahan awak kapal, terutama mereka yang tugasnya melibatkan keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal.

Batasan jam kerja atau jam istirahat sebagai berikut :

- (1) Jam kerja maksimum tidak melebihi :

- (a) 14 jam dalam periode 24 jam; dan  
(b) 72 jam dalam periode tujuh hari

- (2) Jam istirahat minimum tidak kurang dari :

- (a) 10 jam dalam periode 24 jam; dan  
(b) 77 jam dalam periode tujuh hari

- b. UU No.15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*

UU No. 15 Tahun 2016 ini berisi tentang pengesahan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* di Indonesia. Pada bagian pokok- pokok isi *MLC 2006* dalam peraturan ini menyatakan bahwa setiap kapal yang berbendera Indonesia wajib memenuhi standar internasional yang terkait dengan kondisi kerja dan hidup yang layak, upah yang adil, waktu kerja yang wajar, keselamatan, dan kesehatan kerja serta perlindungan sosial (Fakhrurrozi & Ridwan, 2021).

- c. Ketentuan mengenai pemberian jam istirahat awak kapal diatur dalam *Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024* yang merupakan perubahan ketiga atas *Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Peraturan ini menegaskan hak-hak awak kapal, yang meliputi:

- 1) Jam kerja (*hours of work*) dan jam istirahat (*hours of rest*) yang sesuai dengan standar keselamatan dan kesehatan kerja pelaut.

- 2) Gaji yang layak sesuai perjanjian kerja laut dan peraturan perundang-undangan
- 3) Jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pengembalian ke tempat asal setelah kontrak kerja berakhir.
- 4) Kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan atau gangguan operasional.
- 5) Kesempatan mengembangkan karier melalui pelatihan dan sertifikasi sesuai ketentuan.
- 6) Penyediaan akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, dan minuman yang layak bagi awak kapal.
- 7) Pemeliharaan dan perawatan kesehatan, termasuk pemberian asuransi kecelakaan kerja bagi awak kapal.

Ketentuan ini menjadi acuan bagi perusahaan pelayaran untuk memastikan bahwa pengaturan jam kerja dan waktu istirahat awak kapal tetap mematuhi standar nasional yang sejalan dengan konvensi internasional, seperti *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

- d. Pasal 21 Ayat 4 Peraturan Pemerintah No.7 Tahun 2000 tentang Kepelautan

Dalam peraturan ini menyatakan bahwa setiap Awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu (dua puluh empat) jam yang dapat dibagi 2, yang salah satu di antaranya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darura.

- e. Undang-Undang Nomor 13 Tahun tentang Ketenagakerjaan (UU Ketenagakerjaan) dan Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2021 tentang Jam Kerja dan Istirahat Kerja (PP No. 35/2021).

Menurut UU ketenagakerjaan standar jam kerja, yaitu:

1. 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu; atau
2. 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu.

Total jam kerja mingguan maksimum 40 jam dalam 1 minggu.

## 2. Landasan Teori

### a. Teori Kelelahan Kerja (*Fatigue Theory*)

Kelelahan kerja (*fatigue*) adalah kondisi penurunan kemampuan tubuh akibat tekanan kerja yang berlebihan, jam kerja panjang, atau istirahat yang tidak memadai, yang berdampak langsung pada performa, keselamatan, dan kesehatan pekerja. Menurut Hockey (2013) dalam kajiannya mengenai *fatigue and human performance*, kelelahan merupakan keadaan fisiologis dan psikologis akibat beban kerja berkepanjangan yang dapat mengganggu kewaspadaan, pengambilan keputusan, dan refleks kerja.

Dalam konteks kelautan, kelelahan menjadi isu krusial karena pelaut harus beroperasi dalam lingkungan kerja terbatas, terpencil, dan dengan jam kerja yang seringkali melebihi batas normal. *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 secara eksplisit mengatur batas jam kerja dan hak istirahat guna meminimalkan risiko kelelahan ini. Jika aturan ini dilanggar, maka pelaut akan lebih rentan terhadap kelelahan yang pada akhirnya meningkatkan risiko kecelakaan laut, kesalahan navigasi, dan gangguan kesehatan.

Menurut Hockey, R. (2013) Kelelahan kerja memiliki dua dimensi utama, yaitu:

- 1) Fisik: menurunnya kekuatan otot, kelelahan otot akibat kerja berat atau terus-menerus.
- 2) Mental: terganggunya konsentrasi, pengambilan keputusan, dan kestabilan emosi.

Dalam studi oleh *IMO (International Maritime Organization)*, kelelahan diakui sebagai penyebab utama kecelakaan laut dan menjadi pertimbangan penting dalam perumusan aturan *STCW* dan *MLC*. Oleh karena itu, teori ini sangat relevan untuk menilai apakah sistem kerja di kapal Jatra III telah memadai dalam mencegah kelelahan pelaut.

Dengan demikian, Teori Kelelahan Kerja dijadikan kerangka untuk mengevaluasi sejauh mana pengaturan jam kerja di kapal Jatra III telah memenuhi standar keselamatan dan kesejahteraan kerja pelaut

berdasarkan *MLC* 2006.

b. Hakikat Kelelahan Kerja

Menurut Hockey (2013), kelelahan kerja (*fatigue*) bukan hanya kondisi kelelahan fisik, tetapi merupakan reaksi psikofisiologis kompleks terhadap tekanan lingkungan kerja yang berkepanjangan. Kelelahan mencerminkan konflik antara tuntutan kerja dan kapasitas energi individu untuk mempertahankan performa. Dalam konteks pekerjaan pelaut, kelelahan bisa terjadi meskipun individu tampak masih bekerja secara fisik, namun mental dan refleksnya sudah tidak optimal. Kelelahan ini bersifat akumulatif, artinya jika tidak ada pemulihian (istirahat) yang cukup, maka dampaknya semakin besar. Hockey membagi kelelahan menjadi kelelahan akut (jangka pendek) dan kronis (jangka panjang), di mana kelelahan kronis dapat menyebabkan *burnout*, stres berat, bahkan risiko kesehatan jangka panjang.

c. Interaksi Jam Kerja Kontrol Kelelahan (Model Hockey)

Robert Hockey menjelaskan bahwa kelelahan dipengaruhi oleh tiga komponen utama yang saling berinteraksi:

- 1) Jam kerja dan intensitas tugas
- 2) Tingkat kontrol personal terhadap tugas atau waktu
- 3) Tuntutan eksternal dari lingkungan kerja

Jika salah satu dari ketiga faktor ini tidak seimbang – misalnya jam kerja tinggi dan kontrol rendah – maka kelelahan sangat mungkin terjadi. Pada kapal Jatra III, kondisi ini dapat dilihat dari pola kerja yang bergantung pada instruksi mendadak dari atasan, tidak adanya log waktu kerja, serta tekanan operasional saat hari raya atau musim padat.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Desain Penelitian**

##### **1. Waktu dan Lokasi Penelitian**

###### **a. Waktu Penelitian**

Penulis melaksanakan penelitian Ketika Praktek Laut (Prala) selama lebih kurang 12 bulan dimulai dari tanggal 11 Juni 2024 sampai dengan tanggal 12 Juni 2025.

###### **b. Lokasi Penelitian**

Penelitian pada karya ilmiah ini dilaksanakan di kapal Jatra III milik PT ASDP Indonesia Ferry dengan rute penyebrangan Merak-Bakauheni.



Gambar 3.1 KMP Jatra III

Sumber : Dokumntasi Pribadi

Sistem shift jaga di KMP Jatra III dilaksanakan dengan pola per dua trip. Pada saat kapal akan sandar di Pelabuhan Bakau, shift jaga berikutnya diwajibkan untuk standby dan membantu hingga kapal benar-benar sandar, kemudian tetap standby sampai pergantian shift dilakukan ketika kapal tiba dan sandar di Pelabuhan Merak. Berdasarkan pola

tersebut, shift kerja awak kapal KMP Jatra III berlangsung selama ±6–7 jam per periode jaga. Dalam 24 jam, setiap ABK mendapat giliran jaga sebanyak dua kali, sehingga total waktu dinas jaga di KMP Jatra III berkisar antara 12 hingga 14 jam per hari.

## 2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. penelitian deskriptif merupakan penelitian pemaparan tentang fenomena sosial tertentu, baik tunggal maupun jamak. Dapat diambil dari sumber tunggal atau jamak dengan metode observasi/pengamatan langsung atau survey (Zellatifanny & Mudjiyanto, 2018).

Menurut (Sugiyono dalam Wijaya, 2014) metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari *generalisasi*.

Jadi dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif adalah suatu metode yang menggambarkan fenomena melalui deskripsi dalam bentuk kalimat dan bahasa yang menggunakan metode alamiah.

## 3. Instrumen Penelitian

Untuk melakukan penelitian mengenai "Evaluasi Jam Kerja Awak Kapal Jatra III Berdasarkan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*", instrumen penelitian yang digunakan meliputi tiga teknik pengumpulan data dan mengg. Pertama, wawancara akan dilakukan dengan sejumlah awak kapal Jatra III untuk mendapatkan informasi yang mendalam mengenai kebijakan jam kerja, waktu istirahat, dan dampaknya terhadap kinerja mereka. Kedua, Observasi sebagai teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lainnya. Ketiga, dokumentasi lapangan akan dilakukan untuk mencatat dan mengamati secara langsung kondisi awak kapal dan kinerja mereka.

Tabel 3.1 Pedoman Wawancara

No	Pertanyaan
1	Bagaimana pengaturan jam kerja dan waktu istirahat di kapal tempat Anda bekerja? Apakah sudah sesuai dengan standar <i>MLC</i> 2006?
2	Apa dampak dari sistem jam kerja dan waktu istirahat tersebut terhadap kondisi fisik dan mental Anda saat bekerja di kapal?
3	Apakah Anda pernah mengalami kelelahan, stres, atau kehilangan fokus saat bekerja karena jadwal kerja yang panjang atau tidak menentu? Jelaskan.
4	Apa saran atau masukan Anda agar pengaturan jam kerja dan waktu istirahat lebih seimbang dan dapat meningkatkan kinerja Awak kapal?

Instrumen wawancara yang digunakan dalam penelitian ini disusun untuk menggali secara mendalam pengalaman dan pandangan awak kapal terhadap pelaksanaan jam kerja dan waktu istirahat di atas kapal KMP Jatra III. Pertanyaan pertama bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaturan sistem kerja dan istirahat diatur serta sejauh mana kepatuhannya terhadap standar *MLC* 2006. Pertanyaan kedua dan ketiga dirancang untuk mengidentifikasi dampak fisik dan mental yang dirasakan kru akibat sistem kerja yang diterapkan, termasuk kelelahan, stres, dan gangguan konsentrasi yang dapat memengaruhi keselamatan kerja. Sementara itu, pertanyaan keempat bersifat terbuka untuk memperoleh masukan langsung dari informan mengenai solusi atau saran perbaikan terkait pengaturan jam kerja agar lebih manusiawi dan seimbang. Seluruh pertanyaan tersebut dirancang secara semi-terstruktur agar pewawancara dapat menggali lebih lanjut informasi sesuai situasi di lapangan.

Tabel 3.2 *Checklist* observasi

No	Aspek yang Diamati	Kriteria Penilaian	Keterangan
1	Apakah ada pembagian shift kerja secara tertulis?		
2	Apakah jadwal kerja dan istirahat diikuti secara disiplin?		
3	Apakah tersedia <i>Shipboard Working Arrangement</i> ?		
4	Apakah tersedia <i>Rest Hour Record</i> yang diisi harian?		
5	Apakah awak kapal mendapat istirahat minimal 10 jam per 24 jam?		
6	Adakah gangguan istirahat karena instruksi mendadak?		
7	Terlihat tanda-tanda kelelahan pada kru (mengantuk, kelelahan fisik/mental) ?		
8	Apakah jumlah kru cukup untuk beban kerja harian?		

*Checklist* observasi dalam penelitian ini disusun untuk menilai secara langsung kesesuaian pelaksanaan jam kerja dan waktu istirahat awak kapal KMP Jatra III dengan standar yang ditetapkan dalam *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*. Instrumen ini mencakup delapan aspek penting, mulai dari keberadaan jadwal kerja tertulis, konsistensi pelaksanaannya, hingga ketersediaan dokumen pendukung seperti *Shipboard Working Arrangement* dan *Rest Hour Record*. Selain itu, checklist juga mencatat kondisi aktual di lapangan seperti gangguan istirahat akibat instruksi mendadak, gejala kelelahan yang tampak pada kru, serta kecukupan jumlah personel untuk memenuhi beban kerja harian.

#### 4. Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder yang data-data ini diperoleh dari sumber-sumbernya langsung atau yang telah disusun

oleh pihak lain yang ada kaitannya dengan penelitian mengenai Kebijakan jam kerja terhadap waktu istirahat dan kinerja awak kapal berdasarkan *maritime labour convention (MLC) 2006*.

a. Data Primer

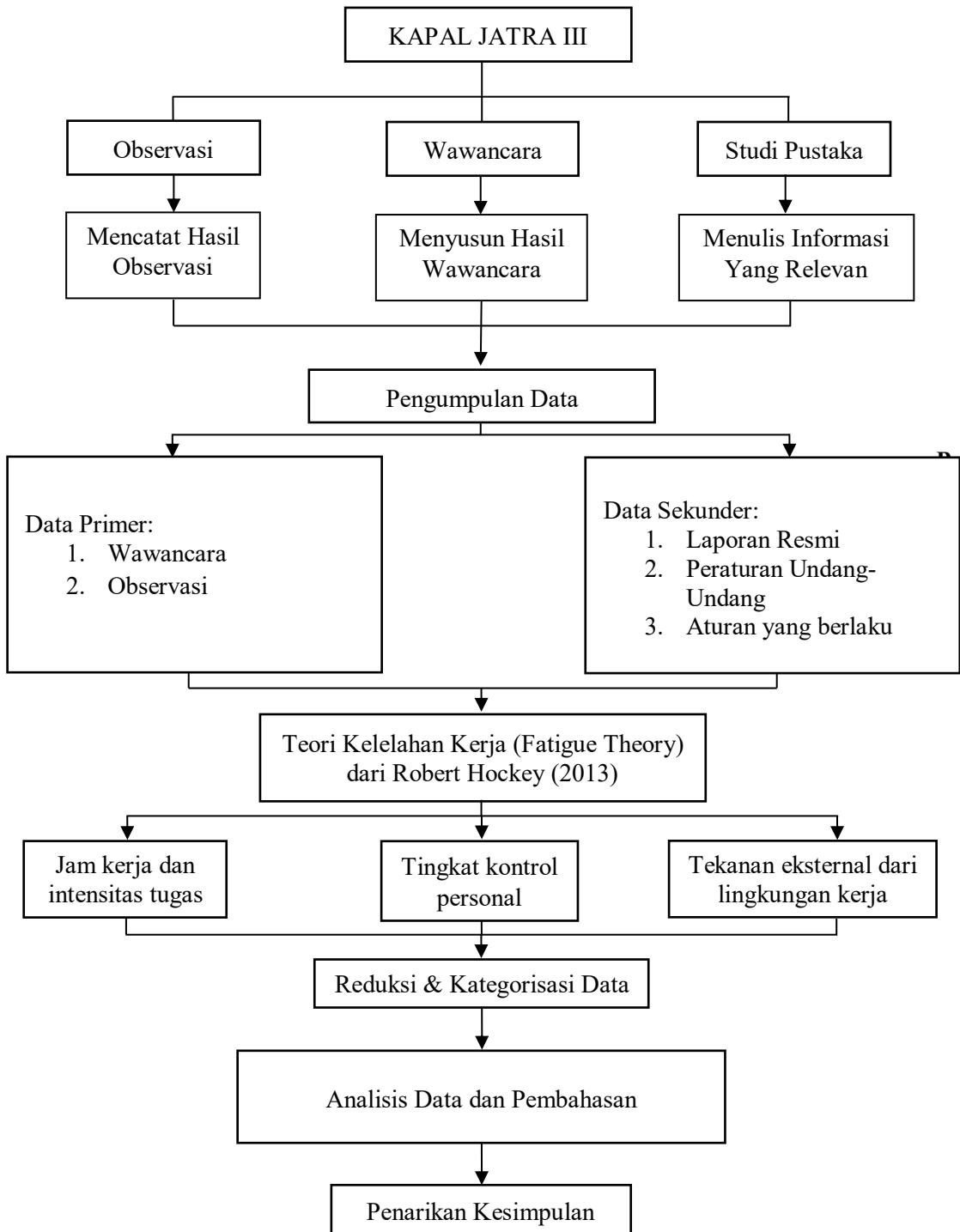
Sumber data primer akan diperoleh dari hasil wawancara dan observasi yang dilakukan sendiri oleh penulis langsung. Data ini akan menjadi informasi utama yang dianalisis untuk menjawab tujuan penelitian. Data primer pada penelitian kapal Jatra III berupa realisasi jam kerja dan jam istirahat awak kapal Jatra III.

b. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang dikumpulkan oleh peneliti sebagai penunjang dari sumber pertama yaitu data primer, dimana data sekunder diperoleh dari pihak lain yang telah diolah atau dianalisis sebelumnya. Data sekunder pada penelitian ini berupa struktur organisasi awak kapal Jatra III, dan jadwal kerja awak kapal Jatra III.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif, yang diperoleh melalui wawancara mendalam dan observasi langsung terhadap aktivitas kerja awak kapal. Sumber data utama berasal dari informan yang dipilih secara purposive, yaitu secara sengaja berdasarkan pertimbangan bahwa mereka memiliki pengalaman, pemahaman, dan peran langsung dalam sistem kerja di atas kapal KMP Jatra III. Informan dalam penelitian ini berjumlah enam orang, yaitu Heru Wahyudi (Mualim I), Sutryan (Serang/Bosun), Uji Fauzi (Kelas), Alfi Moch Rizal (Mualim IV), Try Wahyu (Mualim II), dan Chandra Sahid (Mualim III). Ke enamnya dipilih karena mewakili jenjang jabatan dan fungsi kerja yang berbeda, sehingga memberikan gambaran menyeluruh mengenai pelaksanaan jam kerja dan waktu istirahat. Penggunaan purposive sampling dianggap relevan dalam penelitian kualitatif karena memungkinkan peneliti memperoleh data yang mendalam dan sesuai dengan fokus studi.

## 5. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian  
Sumber: Penulis

## **G. Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Sugiyono (2017), cara atau teknik pengumpulan data dapat dilakukan dengan interview (wawancara), observasi (pengamatan), dokumentasi dan gabungan ketiganya. Berikut adalah teknik pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

### 1. Wawancara

Dalam penelitian, wawancara adalah proses tanya jawab yang dilakukan secara lisan antara peneliti dan subjek penelitian untuk mendapatkan informasi secara langsung. Metode ini digunakan untuk mengumpulkan informasi tentang gambaran umum penerapan jam istirahat dan bagaimana hal itu berdampak pada kinerja awak kapal Jatra III.

### 2. Observasi

Dalam observasi, peneliti menggunakan seluruh alat indera untuk mengumpulkan data dari perilaku, interaksi, atau fenomena yang diamati. Dengan menggunakan teknik ini, peneliti dapat mengamati secara langsung informasi yang diperlukan untuk penelitian. Tujuannya adalah agar data yang diperoleh melalui metode ini dapat melengkapi informasi yang diperlukan serta mendukung informasi yang diperoleh melalui wawancara.

### 3. Dokumentasi

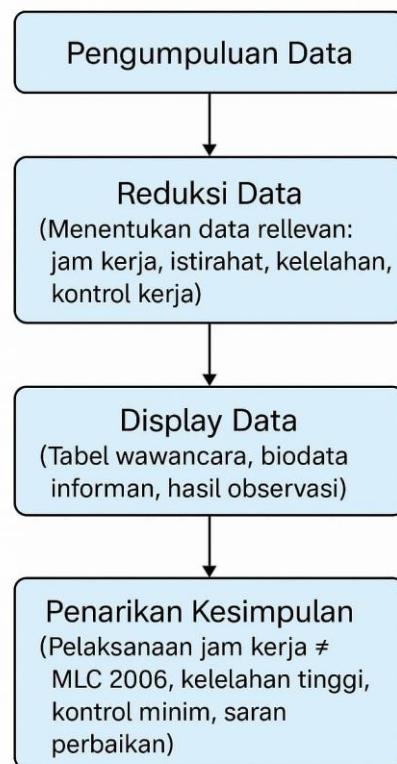
Teknik pengumpulan data yang selanjutnya digunakan oleh peneliti yaitu dokumentasi. Metode dokumentasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang mengandalkan penggunaan dokumen atau rekaman tertulis, audio, visual, atau elektronik sebagai sumber informasi. Teknik ini digunakan dengan cara meneliti berbagai dokumen atau sumber yang relevan dengan topik serta tujuan penelitian.

## **H. Teknik Analisis Data**

Menurut Sugiyono (2017) kegiatan dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah, dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan. Penelitian ini adalah penelitian deskriptif, dengan lebih banyak

uraian dari hasil wawancara dan kuesioner. Data yang diperoleh akan dianalisis secara kualitatif serta diuraikan secara deskriptif.

## Analisis Data



Gambar 3.3 Alur Analisis Data Penelitian

Sumber : Penulis

Gambar 3.3 memperlihatkan alur analisis data dalam penelitian ini yang mengikuti model Miles dan Huberman, dimulai dari proses pengumpulan data, dilanjutkan dengan reduksi data untuk menyaring informasi yang relevan seperti jam kerja, waktu istirahat, kelelahan, dan kontrol kerja. Data yang telah direduksi kemudian disajikan dalam bentuk tabel wawancara, biodata informan, dan observasi lapangan, sebelum akhirnya dilakukan penarikan kesimpulan terkait ketidaksesuaian sistem kerja di kapal KMP Jatra III dengan *MLC* 2006, tingkat kelelahan awak kapal yang tinggi, dan minimnya dokumentasi serta kontrol kerja. Skema ini menggambarkan proses berpikir analitis peneliti dalam merumuskan temuan dan rekomendasi penelitian.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan langkah-langkah yang dikemukakan Basuki Cahyadi (2003),

yaitu sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Pengumpulan data merupakan bagian integral dari kegiatan analisis data. Kegiatan pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan menggunakan wawancara dan studi dokumentasi.

Dalam penelitian ini, data yang telah dikumpulkan dari hasil wawancara, observasi, dokumentasi, serta dari dokumen relevan lainnya dikumpulkan dan disusun secara sistematis.

2. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan pada penyederhanaan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan data tertulis dilapangan. Reduksi data dilakukan sejak pengumpulan data dimulai dengan membuat ringkasan, menelusur tema, membuat gugus-gugus, menulis memo dan sebagainya dengan maksud menyisihkan data yang tidak relevan.

3. Penyajian Data (Display Data)

Pada penelitian ini, data yang telah melalui proses reduksi akan disajikan dalam bentuk tabel. Tabel tersebut menampilkan data dalam bentuk struktur yang terorganisir. Tabel yang digunakan berupa tabel statistik yang menampilkan informasi tentang durasi jam kerja dan istirahat awak kapal, serta frekuensi istirahat yang dilakukan.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Analysis Data**

##### **1. Penyajian Data**

Data diperoleh melalui wawancara terhadap enam awak kapal KMP Jatra III, observasi langsung, dan analisis dokumen. Informan terdiri dari Mualim I, II, III, IV, Bosun (Serang), dan Kelasi.

Tabel 4.1 Biodata Informan

No	Jabatan	Usia	Pengalaman Berlayar	Asal
1	Mualim I	45 Tahun	27 Tahun	Jakarta
2	Serang (Bosun)	36 Tahun	15 Tahun	Cimahi, Bandung
3	Kelasi	36 Tahun	11 Tahun	Serang Banten
4	Mualim IV	31 Tahun	9 Tahun	Tasik, Bandung
5	Mualim II	46 Tahun	24 Tahun	Jakarta
6	Mualim III	44 Tahun	23 Tahun	Bandung

Dalam pelaksanaan penelitian ini, peneliti mewawancarai enam orang awak kapal KMP Jatra III yang berasal dari berbagai jabatan dan latar belakang. Para informan dipilih secara purposif berdasarkan keterlibatan langsung mereka dalam aktivitas operasional kapal, khususnya terkait dengan sistem kerja dan pengaturan waktu istirahat. Profil para informan memberikan gambaran yang beragam baik dari segi usia, pengalaman berlayar, maupun posisi struktural di atas kapal.

Informan pertama adalah Mualim I. Beliau berusia 45 tahun dan memegang peran penting dalam pengawasan operasional harian di atas kapal. Sebagai perwira tingkat satu, tanggung jawab Heru mencakup pengaturan shift kerja dan koordinasi tugas pelayaran. Meskipun detail pengalaman berlayar dan asal daerahnya tidak tercatat secara lengkap, peran beliau sangat sentral dalam manajemen kerja awak kapal.

Informan kedua adalah Serang (Bosun), menjabat sebagai Serang atau *Bosun*, yaitu kepala bagian pelaksana di dek. Berusia 36 tahun dan berasal dari Cimahi, Bandung, Sutryan telah memiliki pengalaman berlayar selama 15 tahun. Dengan posisi ini, ia bertanggung jawab langsung dalam membagi tugas kepada anak buah kapal (ABK) di dek dan menjadi penghubung utama antara perwira dek dan pelaksana lapangan.

Informan ketiga adalah seorang Kelasi berusia 36 tahun dengan pengalaman berlayar selama 11 tahun. Ia berasal dari Serang, Banten. Sebagai salah satu pelaksana lapangan, Uji terlibat langsung dalam aktivitas fisik di kapal seperti pengikatan, pembersihan, dan tugas-tugas operasional lainnya yang bersifat rutin maupun insidental. Perspektifnya mencerminkan realitas jam kerja dari sudut pandang kru tingkat bawah.

Selanjutnya, Mualim IV, menjabat sebagai *Mualim IV*, atau perwira dek tingkat pemula. Ia berusia 31 tahun dan berasal dari Tasik, Bandung, dengan pengalaman berlayar selama 9 tahun. Meskipun berada pada tingkat perwira junior, Alfi memiliki tanggung jawab dalam pelaporan, pendampingan kegiatan jaga, dan sering kali menjadi penghubung antara struktur perwira dan pelaksana lapangan.

Informan kelima adalah Mualim II yang berusia 46 tahun yang berasal dari Jakarta. Ia memiliki pengalaman berlayar yang sangat panjang, yakni selama 24 tahun. Dengan pengalaman tersebut, Try memberikan banyak masukan dari sudut pandang perwira menengah yang sehari-hari bertugas dalam navigasi, perencanaan pelayaran, serta rotasi shift jaga.

Informan terakhir adalah Mualim III. Posisinya sebagai perwira ketiga mengindikasikan keterlibatan aktif dalam jaga navigasi dan pendampingan operasional dek. Ia mewakili sudut pandang kru yang berada di posisi transisi antara pelaksana teknis dan pengambil kebijakan operasional.

## 2. Analisis data

Berlayar di sailing in Pada Hari Day		Selat Sunda		Dari From Tanggal Date		Merak	
Jaga Watch	Jam Hours	Jumlah putaran/menit Rotation per minute	Haluan Kemudi Steered Course	Variasi + Deviasi Var & Dev	Arah & Kekuatan Angin Wind Direct & Force	Barometer	Suhu Udara Air Temperature Suhu Air Laut Sea Water Temperature
			Pedoman Standard Steering Compass	Pedoman Kemudi Steering Compass	Pedoman Gagling Gyro Compass	Pedoman Standard Steering Compass	Pedoman Kemudi Steering Compass
Lanjut hari Middle watch 00.00-04.00	02.10 02.45 06.00	A/P A/P A/P	Nakhoda kapal 0/6 Nakhoda kapal 0/6 Alo	Sandar bakau tolak ciwendan	SE Moderate B AC,CC Cloudy calm sea	(009)	28
Dini hari Morning watch 04.00-08.00	06.00 07.00	A/P A/P	Nakhoda kapal 0/6 Nakhoda kapal 0/6	Sandar Ciwendan tolak Bakau	SE Moderate B AC,CC Cloudy		
Pagi hari Forenoon watch 08.00-12.00	10.40 " 10 12.00	E	Bertabuh Jongkar & bakau (r.mau)		SE Moderate B AC,CC Cloudy		
			lave up Jongkar				
			A/P Nakhoda kapal 0/6	Sandar Bakau			
			Kapal Berlabuh Jongkar ±	Bakau	SE Moderate B AC,CC		
Siang hari Afternoon watch 12.00-16.00	12.45 13.20	A/P	Nakhoda kapal 0/6	<del>tolak</del>			
			Kapal Berlabuh Jongkar ±	Bakau			
Petang hari dog watch 16.00-20.00	17.00 18.00 18.30	A/P A/P A/P	Nakhoda kapal 0/6 Nakhoda kapal 0/6 Nakhoda kapal 0/6	Sandar Bakau tolak Merak Sandar Merak			
Malam hari First watch 20.00-24.00	20.30 22.30 23.00	A/P A/P A/P	Nakhoda kapal 0/6 Nakhoda kapal 0/6 Nakhoda kapal 0/6	tolak Bakau Sandar Bakau tolak Ciwendan	SE Moderate B AC,CC Cloudy calm sea		

Posisi Kapal pada tengah hari, tanggal  
Position at noon, on

20

Lintang duga  
Dr. Latitude

Bejur duga  
Dr. Longitude

Jarak yang ditempuh duga  
Estimated distance

Beringan tengah hari  
True bearing at noon

Arus dan/atau salati duga  
Surrent and/or Dr. Error

Sarat kapal  
Ship draft

muka  
force  
belakang  
after

Lintang Sejati  
True latitude

Bejur Sejati  
True longitude

Jarak yang ditempuh  
True distance

Pemakalian bahan bakar  
Fuel oil Consumption

Sisa kemarin pada tengah hari  
Yesterday noon Remnant

Dipakai dalam sehari-semalam  
Twenty four hours Consumption

Sisa pada tengah hari  
Remnant at noon

Gambar 4.1 *Deck Log Book* KMP Jatra III yang menunjukkan jam jaga melebihi 14 jam/hari pada kondisi padat lalu lintas

Sumber : Dokumen Kapal

Maret

Ke Bakauheni

2020

Paraf Syahbandar  
Paraphed by Harbor Minister

R

Pengukuran Sounding				Paraf Muat/muka Sign (On service Master)	Catatan Nakoda Annotations of the Master
Tank12 (Cm) Tank (Cm)	Got2 (Cm) Bilge (Cm)	Kiri PS	Kanan SB		
					02.10 0/6 sandar 02.10 fuf 02.45 0/6 tolak 02.55 fuf
					04.10 0/6 sandar 04.10 fuf 06.00 0/6 sandar 06.10 fuf 07.30 0/6 tolak 07.10 fuf
					10.40 Kapal Berkabut ± 11.10 Lubuk Jorjor 12.00 0/6 sandar 12.00 fuf
					12.45 0/6 <del>tolak</del> 13.00 13.30 Berkabut Jingga
					17.00 0/6 <del>tolak</del> 17.10 fuf 18.00 0/6 <del>tolak</del> 18.10 fuf 19.30 0/6 Sandar 19.10 fuf
					20.30 0/6 tolak 20.40 fuf 22.30 0/6 Sandar 22.40 fuf 23.00 0/6 tolak 23.10 fuf

Pekerjaan yang dilakukan dan latihan  
Activities and practices with  
Alat2 keamanan dan alat2 penolong  
Safety and life saving-equipment

Pada hari Kamis tanggal 23-03-2020  
Day

PT ASUP Indonesia Ferry Services

Nakoda Master

XND JATRA III

ABk yang diwajibkan menyelenggarakan buku harian  
Member of crew appointed on keeping this log book

Gambar 4.1 *Deck Log Book* KMP Jatra III yang menunjukkan jam jaga melebihi 14 jam/hari pada kondisi padat lalu lintas

Sumber : Dokumen Kapal

Berdasarkan dokumen *deck log book* (Gambar 4.1), terlihat bahwa pada saat kondisi lalu lintas padat, awak kapal harus melaksanakan dinas jaga lebih dari 14 jam dalam 24 jam. Hal ini jelas menunjukkan adanya pelanggaran terhadap ketentuan *MLC* 2006, yang membatasi jam kerja maksimal 14 jam per hari. Situasi ini memperkuat temuan penelitian bahwa sistem kerja di KMP Jatra III masih berisiko tinggi menimbulkan kelelahan (*fatigue*).

Tabel 4.2 Standar *MLC* 2006

No	Uraian	Standar
1	Jam Kerja	14 jam/hari, 72 jam/minggu
2	Waktu Istirahat	10 jam/hari, 77 jam/minggu

Tabel 4.3 Ringkasan Hasil Pengumpulan Data Jam Kerja dan Waktu Istirahat ABK KMP. Jatra III

No	Uraian	Data
1	Jam Kerja	Sering lebih dari 14 - 15 jam/hari
2	Waktu Istirahat	Tidak selalu mencapai 10 jam/ hari

Tabel 4.4 Perbandingan Antara Standar *MLC* dan Hasil Pengamatan di Kapal

No	Uraian	Perbandingan data		Kesesuaian
		Standar MLC 2006	Kondisi di KMP Jatra III	
1	Jam Kerja	Maks. 14 jam/24 jam, 72 jam/7 hari	14–15 jam/hari, kadang lebih saat musim padat.	✗ Tidak sesua
2	Waktu Istirahat	Min. 10 jam/24 jam, 77 jam/7 hari	Sering <10 jam/hari, terganggu panggilan darurat	✗ Tidak sesua
3	<i>Shipboard Working Arrangement (SWA)</i>	Wajib tersedia tertulis	Tidak tersedia	✗ Tidak sesua
4	<i>Rest Hour Record</i>	Wajib diisi harian	Tidak diisi	✗ Tidak sesua

5	Kontrol personal terhadap jadwal	Jadwal harus konsisten & diketahui kru	Minim, bergantung instruksi mendadak	<input checked="" type="checkbox"/> Tidak sesua
6	Beban kerja vs jumlah kru	Harus proporsional	Kru terbatas, beban menumpuk	<input checked="" type="checkbox"/> Tidak sesua

Data penelitian ini diperoleh melalui kombinasi metode wawancara mendalam (*in-depth interview*) dan observasi langsung terhadap enam orang informan yang memiliki peran berbeda di atas KMP Jatra III. Pemilihan informan dilakukan dengan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan subjek berdasarkan pertimbangan bahwa mereka memiliki pengalaman, pemahaman, dan keterlibatan langsung dalam pelaksanaan sistem jam kerja dan waktu istirahat di kapal.

Proses wawancara dilakukan secara tatap muka selama peneliti melaksanakan praktik laut (*sea project*) di kapal tersebut. Wawancara menggunakan pedoman pertanyaan yang telah disusun sebelumnya (terlampir dalam Tabel 3.1 Pedoman Wawancara), yang mencakup aspek pengaturan jam kerja, waktu istirahat, dampak kelelahan fisik dan mental, serta saran perbaikan sistem kerja. Setiap informan memberikan penjelasan berdasarkan pengalaman pribadi selama bertugas, sehingga diperoleh gambaran faktual tentang praktik yang berjalan di lapangan.

Selain wawancara, peneliti juga melakukan observasi partisipatif dengan mengikuti aktivitas operasional harian di kapal. Observasi ini berfokus pada kedisiplinan pelaksanaan jadwal kerja, gangguan terhadap waktu istirahat, tanda-tanda kelelahan awak kapal, serta ketersediaan dokumen pendukung seperti *Shipboard Working Arrangement* dan *Rest Hour Record* (mengacu pada Tabel 3.2 Checklist Observasi).

Hasil kombinasi wawancara dan observasi tersebut kemudian dianalisis secara kualitatif. Data yang terkumpul dibandingkan dengan ketentuan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006* untuk menilai kesesuaian praktik lapangan dengan standar internasional. Seluruh temuan

diuraikan dalam bagian Analisis Data dan Pembahasan, dengan kutipan langsung dari informan yang memperkuat keabsahan data (*data validity*) dan memberikan konteks yang jelas terhadap setiap permasalahan yang ditemukan.

a. Jam Kerja Tidak Konsisten dan Melebihi Batas *MLC* 2006

Mayoritas responden menyatakan bahwa jam kerja sering tidak teratur, bergantung pada kondisi operasional kapal. Misalnya:

- 1) Mualim III menyebutkan bekerja lebih dari 14 jam per hari, terutama saat ada inspeksi atau kegiatan bongkar muat.
- 2) Serang (Bosun) dan (Kelasi) menyatakan bahwa jam kerja tidak tetap, bahkan bisa mencapai malam hari hingga keesokan harinya tanpa waktu istirahat yang memadai.

Padahal, berdasarkan *MLC* 2006 Pasal A2.3, jam kerja maksimum yang diperbolehkan adalah:

- a) 14 jam dalam 24 jam, dan
- b) 72 jam dalam 7 hari.

Kondisi ini menunjukkan bahwa praktik di kapal belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan internasional.

b. Dampak Fisik dan Mental akibat Kelelahan

Dampak kelelahan terlihat jelas dari pernyataan seluruh narasumber:

- 1) Mualim I dan Mualim II menyatakan bahwa kehilangan fokus terjadi ketika waktu istirahat terganggu, terutama saat kapal masuk pelabuhan atau dalam kondisi darurat.
- 2) Mualim IV melaporkan mengalami pegal-pegal dan cepat lelah karena tidak cukup tidur.
- 3) Kelasi mengaku sering ngantuk saat kerja malam, namun tetap harus siap saat dipanggil siang harinya.

Hal ini menguatkan konsep fatigue menurut Hockey (2013), yaitu gabungan kelelahan fisik dan mental akibat kurangnya waktu pemulihan.

c. Minimnya Kontrol Personal terhadap Jadwal Kerja

Berdasarkan teori Hockey, kelelahan kerja akan meningkat jika pekerja memiliki kontrol yang rendah terhadap waktu dan tugasnya.

Temuan dari lapangan:

- 1) ABK bekerja berdasarkan instruksi langsung atasan, bukan berdasarkan jadwal kerja tetap.
- 2) Kelasi mengatakan harus siap kapan saja dipanggil, meskipun baru saja menyelesaikan shift malam.
- 3) Serang (Bosun) dan Mualim II mengeluhkan bahwa istirahat sering terganggu tanpa pemberitahuan sebelumnya.

Kondisi ini memperlihatkan bahwa kontrol personal terhadap waktu kerja sangat minim, sehingga risiko fatigue makin besar.

d. Tidak Adanya Sistem Dokumentasi Jam Kerja dan Istirahat

Hampir semua awak kapal menyampaikan bahwa tidak ada form atau dokumen resmi yang mencatat jam kerja dan jam istirahat mereka.

- 1) Tidak ada *Shipboard Working Arrangement (SWA)*
- 2) Tidak ada *Rest Hour Record*

Padahal, menurut *MLC 2006* Pedoman B2.3, setiap kapal wajib mencatat jam kerja dan istirahat untuk setiap pelaut.

Ketidadaan dokumen ini menyebabkan:

- a) Tidak ada dasar evaluasi bagi manajemen kapal
- b) Awak kapal tidak bisa melindungi haknya
- c) Rentan terjadi pelanggaran regulasi ketenagakerjaan maritim

e. Tingkat Kesadaran terhadap *MLC 2006* Masih Rendah

Beberapa responden, seperti Sutryan dan Uji Fauzi, tampaknya belum memahami secara menyeluruh apa itu *MLC 2006*. Mereka bekerja berdasarkan kebiasaan di atas kapal, bukan acuan hukum formal. Hal ini menunjukkan perlunya sosialisasi dan pelatihan yang lebih intensif mengenai hak dan regulasi jam kerja awak kapal.

Saran-Saran dari Awak Kapal

Berbagai saran yang diberikan menunjukkan kebutuhan akan perubahan sistem kerja:

- 1) Perlu penambahan kru agar beban tidak menumpuk ((Mualim I dan Mualim III)
- 2) Disiplin dalam jadwal istirahat, tidak boleh diganggu kecuali darurat (Kelas)
- 3) Rotasi shift yang lebih fleksibel dan evaluasi rutin oleh manajemen (Mualim II)
- 4) Kesadaran pimpinan kapal untuk memperhatikan kesejahteraan awak, bukan hanya target operasional (Mualim IV)

Data wawancara ini sangat konsisten dengan model fatigue control Hockey (2013), yang menekankan bahwa jam kerja panjang, minim kontrol, dan tekanan eksternal adalah kombinasi utama penyebab kelelahan kerja pelaut.

- f. Jam Kerja dan Intensitas Tugas Tinggi: Pelanggaran terhadap Batas MLC 2006

Sesuai Peraturan A2.3 MLC 2006, setiap pelaut memiliki batas maksimum jam kerja 14 jam per hari dan 72 jam per minggu, atau harus mendapat minimal 10 jam istirahat per hari dan 77 jam per minggu. Namun, kondisi di atas KMP Jatra III belum mencerminkan kepatuhan terhadap ketentuan tersebut.

Chandra Sahid (Mualim III) menjelaskan:

*“Jam kerja di kapal cukup padat. Kadang lebih dari 14 jam kalau ada inspeksi atau lalulintas yang padat.”*

Mualim I juga menyebutkan bahwa pembagian shift 6 jam kerja dan 6 jam istirahat secara teori sudah sesuai, tetapi sering kali diperpanjang karena tekanan operasional, terutama saat kapal sandar di pelabuhan atau ketika terjadi gangguan teknis.

Dalam model Hockey, intensitas kerja yang tinggi tanpa waktu pemulihan akan mempercepat munculnya kelelahan akut. Hal ini diperburuk dengan kondisi lapangan yang tidak terduga seperti cuaca buruk, keterlambatan bongkar muat, atau inspeksi dadakan, yang semuanya meningkatkan jam kerja melebihi standar.

Kondisi ini secara langsung menunjukkan bahwa meskipun sistem shift 6 jam kerja dan 6 jam istirahat telah diterapkan secara nominal, namun pelaksanaannya tidak konsisten di lapangan. Hal ini menimbulkan beban kerja yang menumpuk dan waktu istirahat yang terganggu, terutama ketika tidak ada kru cadangan yang bisa menggantikan posisi saat kru utama kelelahan. Ketiadaan pengawasan yang ketat terhadap pelaksanaan waktu istirahat menjadi salah satu faktor utama mengapa pelanggaran terhadap batas maksimal jam kerja masih terjadi secara rutin.

Lebih lanjut, tidak adanya dokumentasi resmi seperti *Rest Hour Record* dan *Shipboard Working Arrangement* membuat evaluasi terhadap kepatuhan jam kerja menjadi mustahil dilakukan secara objektif. Awak kapal tidak memiliki bukti tertulis untuk menegaskan hak-haknya atas waktu istirahat, sementara pihak manajemen kapal tidak memiliki dasar administratif untuk meninjau dan memperbaiki sistem kerja yang ada. Hal ini juga menyulitkan lembaga audit eksternal atau pengawas regulasi seperti otoritas pelabuhan untuk memverifikasi kepatuhan kapal terhadap standar *MLC 2006*.

Dampak dari ketidakteraturan sistem ini tidak hanya memengaruhi aspek keselamatan kerja, tetapi juga berdampak jangka panjang terhadap kesehatan fisik dan mental awak kapal. Seperti diungkapkan oleh beberapa informan dalam wawancara, gangguan tidur, kehilangan fokus, dan mudah lelah menjadi kondisi yang biasa mereka alami dalam tugas harian. Jika tidak ditangani, hal ini berpotensi menimbulkan kelelahan kronis, risiko kecelakaan kerja, bahkan penurunan performa operasional kapal secara keseluruhan.

Oleh karena itu, diperlukan tindakan korektif yang bersifat struktural dan sistemik, mulai dari penerapan pengawasan internal, penyusunan ulang jadwal kerja berbasis rotasi yang adil, hingga penyediaan pelatihan dan sosialisasi regulasi *MLC 2006* kepada seluruh awak kapal. Kesadaran terhadap pentingnya waktu istirahat tidak boleh hanya menjadi tanggung jawab individu pelaut, tetapi harus menjadi

budaya organisasi yang dibangun melalui sistem kerja yang manusiawi dan sesuai dengan regulasi internasional.

g. Rendahnya Kontrol Personal Terhadap Jadwal Kerja: Faktor Pemicu Kelelahan Psikologis

Komponen kedua dari model Hockey menyoroti pentingnya kontrol personal terhadap waktu dan tugas. Ketika pelaut tidak memiliki wewenang untuk mengatur waktu kerja dan istirahatnya, maka risiko kelelahan psikologis meningkat.

Kelasi menyampaikan:

*“Kadang kerja pagi, kadang malam. Tidak selalu sama.*

*Kadang istirahat terganggu karena panggilan tugas.”*

Pola kerja semacam ini mencerminkan minimnya kontrol individual, karena awak kapal harus selalu siap jika dipanggil atasan tanpa adanya kepastian jam istirahat. Hal ini berpotensi menimbulkan gangguan pada siklus tidur dan pemulihan, serta menurunkan stabilitas emosional dan kewaspadaan saat bertugas. Bagi pelaut yang berada dalam lingkungan tertutup seperti kapal, faktor kontrol personal ini menjadi penting untuk menjaga daya tahan fisik dan mental selama masa dinas yang panjang.

Selain intensitas kerja yang tinggi, permasalahan lain yang krusial adalah minimnya kontrol personal awak kapal terhadap jadwal kerja mereka sendiri. Dalam kondisi ideal, pelaut seharusnya mengetahui dan bisa mengantisipasi kapan mereka harus bekerja dan kapan bisa beristirahat. Namun yang terjadi di KMP Jatra III menunjukkan sebaliknya. Awak kapal menyampaikan bahwa mereka tidak memiliki kepastian waktu istirahat karena jadwal bersifat dinamis dan sepenuhnya bergantung pada perintah atasan, bukan pada jadwal yang telah disepakati atau disusun sebelumnya.

Situasi ini dijelaskan oleh Kelasi yang menyatakan bahwa jadwal kerja bisa berganti antara pagi dan malam tanpa pola tetap, serta istirahat sering terganggu karena panggilan mendadak. Ketidakteraturan ini menyebabkan para kru sulit membangun pola tidur

yang sehat, dan secara bertahap menurunkan kemampuan tubuh untuk beradaptasi. Menurut model Hockey, rendahnya kontrol personal terhadap waktu kerja merupakan salah satu faktor yang memperparah kelelahan, karena individu tidak bisa mengatur ritme biologis dan emosionalnya secara mandiri.

Minimnya kontrol juga menyebabkan kondisi psikologis kru menjadi lebih rentan terhadap stres. Ketika seseorang merasa tidak memiliki kendali atas beban atau waktu kerjanya, hal itu menciptakan tekanan mental yang cukup besar. Dalam konteks kerja di kapal, tekanan tersebut diperkuat dengan lingkungan kerja yang tertutup, terbatas, dan jauh dari akses dukungan eksternal. Akumulasi dari kurangnya kontrol dan tekanan ini bukan hanya berdampak pada produktivitas, tetapi juga pada stabilitas emosi, pengambilan keputusan, serta interaksi sosial antarawak kapal.

Lebih jauh lagi, ketidakjelasan dalam pengaturan waktu kerja membuat kru kapal tidak dapat membedakan dengan jelas antara waktu jaga dan waktu pribadi. Ketika batas tersebut kabur, maka kecenderungan untuk bekerja secara berlebihan menjadi lebih tinggi karena adanya tekanan moral atau rasa tanggung jawab yang berlebihan. Oleh karena itu, penting bagi manajemen kapal untuk menyusun jadwal kerja yang transparan, tertulis, dan konsisten, serta memberi ruang bagi kru untuk memiliki otonomi dalam mengelola waktu istirahat mereka. Hal ini sejalan dengan semangat *MLC 2006* dan prinsip pengendalian kelelahan dalam model Hockey.

h. Tekanan Eksternal dari Lingkungan Kerja: Beban Psikososial Tinggi

Tekanan eksternal seperti permintaan operasi yang tinggi, keterbatasan jumlah kru, dan kondisi darurat juga menjadi pemicu stres dan kelelahan.

Try Wahyu (Mualim II) menyatakan:

*“Kalau terlalu sering terganggu, badan tidak sempat pulih. Mental juga jadi mudah tertekan.”*

Hal ini sejalan dengan dimensi ketiga dalam model Hockey, yaitu lingkungan kerja yang menekan. Kondisi kerja di atas kapal tidak hanya memengaruhi durasi kerja, tapi juga kualitas pemulihan. Saat kru harus bekerja terus-menerus dalam tekanan target operasional, kesehatan mental pun ikut terancam.

Di samping itu, keterbatasan kru turut memperparah kondisi. Beberapa jabatan ditiadakan demi efisiensi biaya perusahaan, sehingga beban kerja jadi menumpuk pada kru yang tersedia. bahkan mengusulkan perlunya penambahan personel agar beban bisa terbagi.

Selain durasi kerja dan kontrol personal, tekanan eksternal dari lingkungan kerja merupakan komponen penting dalam model kelelahan Hockey yang juga sangat relevan dengan kondisi di atas KMP Jatra III. Tekanan eksternal ini muncul dalam berbagai bentuk, mulai dari jadwal pelayaran yang padat, permintaan operasional tinggi dari perusahaan, cuaca buruk yang memperpanjang waktu sandar, hingga inspeksi mendadak yang memaksa kru bekerja di luar waktu normal. Semua situasi tersebut memaksa awak kapal untuk siaga dan aktif bekerja dalam kondisi yang menuntut kesiapan fisik dan mental secara terus-menerus.

Mualim II menjelaskan bahwa ketika kapal masuk pelabuhan atau mengalami gangguan, waktu istirahat cenderung terganggu. Kondisi ini diperparah oleh tekanan untuk tetap menyelesaikan tugas sesuai target operasional yang telah ditetapkan. Tekanan semacam ini sering tidak disertai dengan penyesuaian jumlah kru atau redistribusi beban kerja, sehingga beban fisik dan psikologis tertumpu pada individu yang sama berulang kali. Hal ini menunjukkan bahwa sistem kerja tidak fleksibel dalam merespons tekanan lingkungan, sehingga kelelahan menjadi tidak terhindarkan.

Dalam konteks teori Hockey, tekanan eksternal yang tidak diimbangi dengan dukungan sistem atau perlindungan struktural akan mempercepat transisi dari kelelahan akut menjadi fatigue kronis. Kondisi kerja yang terus-menerus berada dalam tekanan, tanpa

kepastian istirahat dan tanpa batasan waktu kerja yang jelas, akan melemahkan kapasitas adaptif awak kapal. Bahkan ketika mereka secara fisik masih mampu bertugas, kewaspadaan, pengambilan keputusan, dan refleks kerja sudah dalam kondisi yang menurun. Risiko keselamatan pun meningkat seiring dengan menurunnya performa kerja di bawah tekanan.

Oleh karena itu, penting bagi manajemen kapal untuk menyusun sistem kerja yang mampu merespons tekanan operasional secara adaptif dan tidak memberatkan individu secara berlebihan. Salah satu caranya adalah dengan menyiapkan protokol shift cadangan saat kondisi darurat, atau menambahkan kru rotasi saat musim sibuk seperti libur nasional. Pendekatan ini tidak hanya mengurangi beban kerja per individu, tetapi juga memungkinkan sistem bekerja secara berkelanjutan tanpa mengorbankan keselamatan dan kesehatan kerja. Penanggulangan tekanan eksternal secara sistemik merupakan kunci untuk membangun budaya kerja yang tangguh dan sejalan dengan prinsip *MLC* 2006.

i. Ketiadaan Sistem Dokumentasi dan Evaluasi Formal: Pelanggaran Administratif terhadap *MLC* 2006

Pedoman B2.3 *MLC* 2006 mewajibkan pencatatan jam kerja dan istirahat awak kapal dalam bentuk *Shipboard Working Arrangement (SWA)* dan *Rest Hour Record*. Namun, temuan lapangan menunjukkan tidak adanya form pencatatan tersebut di kapal Jatra III.

Sutryan (Bosun) mengatakan:

*“Kami kerja berdasarkan instruksi dari atasan, biasanya 8 jam sehari tapi bisa lebih kalau banyak kerjaan. Belum tentu selalu sesuai standar MLC.”*

Tidak adanya dokumen formal menyebabkan:

- 1) Tidak ada dasar hukum bagi awak kapal untuk menuntut haknya
- 2) Tidak tersedia data evaluatif bagi pimpinan kapal dan manajemen
- 3) Rentan terhadap pelanggaran aturan internasional dan keselamatan kerja

Dokumentasi yang disiplin merupakan bagian integral dari sistem kerja yang efektif. Tanpa itu, pelaksanaan shift dan kontrol jam kerja menjadi tidak terstruktur.

Gabungan dari tiga faktor utama jam kerja yang berlebihan, minimnya kontrol personal, dan tekanan eksternal yang tinggi telah menciptakan kondisi kerja yang rawan kelelahan di atas KMP Jatra III. Ketidakteraturan jadwal, beban operasional yang fluktuatif, serta ketiadaan perlindungan administratif melalui dokumentasi resmi menunjukkan bahwa sistem kerja yang berjalan belum berpihak pada keseimbangan antara produktivitas dan kesejahteraan kru. Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat memicu kelelahan kronis yang berdampak pada keselamatan pelayaran, akurasi kerja, dan kesehatan mental awak kapal.

Temuan ini mempertegas urgensi dilakukannya evaluasi menyeluruh terhadap sistem kerja kapal yang berbasis prinsip pengendalian kelelahan. Penerapan *Rest Hour Record* dan *Shipboard Working Arrangement* harus diwajibkan dan diawasi secara aktif, tidak hanya sebagai bentuk kepatuhan formal terhadap *MLC 2006*, tetapi sebagai alat perlindungan kru. Selain itu, perlu adanya transparansi dalam penyusunan jadwal kerja, di mana kru diberi ruang untuk mengetahui dan mengelola waktu kerja serta istirahat mereka secara lebih mandiri.

Kunci dari perbaikan sistem bukan hanya berada pada level individu pelaut, tetapi pada struktur manajemen kapal dan perusahaan operator. Kepemimpinan kapal memiliki peran penting dalam memastikan bahwa pengaturan shift tidak hanya berjalan di atas kertas, tetapi juga benar-benar dilaksanakan di lapangan tanpa pengecualian. Dibutuhkan pula penguatan kapasitas awak kapal melalui pelatihan tentang hak-hak mereka berdasarkan *MLC 2006*, serta pentingnya mengenali dan melaporkan tanda-tanda kelelahan sebelum dampaknya meluas.

Dengan mengadopsi pendekatan sistemik seperti yang ditawarkan oleh model Hockey, manajemen kapal dapat membangun lingkungan kerja yang lebih adaptif dan manusiawi. Sistem kerja yang berbasis pada rotasi shift yang konsisten, dokumentasi jam kerja yang transparan, serta pengelolaan tekanan kerja secara kolektif akan menjadi fondasi penting dalam menciptakan pelayaran yang aman, sehat, dan berkelanjutan. Penyesuaian ini bukan sekadar memenuhi regulasi internasional, tetapi juga menjadi investasi jangka panjang bagi efisiensi dan reputasi operasional kapal.

j. Kesadaran Hukum yang Rendah: Minimnya Internalisasi Prinsip *MLC* 2006

Meskipun *MLC* 2006 telah diratifikasi secara nasional (UU No. 15 Tahun 2016), beberapa awak kapal belum memahami isinya secara menyeluruh. Banyak dari mereka yang bekerja hanya berdasarkan pengalaman atau instruksi atasan, bukan pada pedoman kerja formal yang berbasis hukum internasional.

Minimnya pemahaman ini membuat pelaut cenderung menerima kondisi kerja yang seharusnya bisa dihindari jika prinsip *MLC* diterapkan. Artinya, edukasi internal tentang hak-hak pekerja maritim harus menjadi bagian penting dari budaya kerja kapal.

Salah satu temuan penting dalam penelitian ini adalah rendahnya kesadaran hukum awak kapal terhadap isi dan prinsip-prinsip utama *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006. Beberapa awak kapal seperti Kelasi dan Bosun mengaku tidak memahami secara rinci ketentuan jam kerja dan hak istirahat yang diatur dalam *MLC*, dan lebih banyak berpedoman pada kebiasaan atau instruksi atasan. Ketidaktahuan ini membuat awak kapal cenderung menerima beban kerja berlebih tanpa mempertanyakan keabsahannya, dan pada akhirnya menormalisasi praktik kerja yang sebenarnya melanggar standar internasional.

Minimnya internalisasi prinsip *MLC* 2006 tidak hanya berdampak pada aspek perlindungan individu, tetapi juga melemahkan sistem

pengawasan internal di atas kapal. Ketika kru tidak mengetahui bahwa mereka berhak atas minimal 10 jam istirahat per hari atau bahwa lembur hanya diperbolehkan dalam situasi darurat tertentu, maka pelanggaran terhadap hak-hak tersebut akan terus terjadi tanpa disadari, apalagi dilaporkan. Kondisi ini membuat upaya untuk membangun sistem kerja yang adil dan manusiawi menjadi sulit, karena tidak ada tekanan dari dalam untuk mengoreksi kebijakan operasional yang menyimpang.

Kurangnya pengetahuan ini menunjukkan bahwa sosialisasi regulasi maritim seperti *MLC* 2006 masih sangat minim di tingkat pelaut operasional. Pelatihan yang diberikan lebih banyak berfokus pada aspek teknis pelayaran atau keselamatan fisik kapal, sementara hak-hak tenaga kerja maritim tidak dijadikan bagian penting dalam pembinaan. Akibatnya, pelaut hanya memahami kewajibannya tetapi tidak mengetahui batas-batas perlindungan yang melekat pada profesi mereka. Hal ini memperkuat relasi hierarkis di atas kapal, di mana keputusan atasan mutlak dijalankan tanpa ruang untuk dialog atau klarifikasi hukum.

Untuk mengatasi hal ini, diperlukan strategi peningkatan literasi hukum maritim yang sistematis dan berkelanjutan. Pelatihan tentang *MLC* 2006 harus menjadi bagian dari kurikulum pendidikan pelaut, serta disertai dengan pembekalan praktis mengenai cara melaporkan pelanggaran dan memahami dokumen kerja seperti *Rest Hour Record*. Selain itu, perusahaan pelayaran wajib memastikan bahwa seluruh kru menerima informasi tertulis yang mudah dipahami tentang ketentuan jam kerja dan istirahat sebelum memulai tugas di kapal. Dengan cara ini, prinsip-prinsip *MLC* tidak hanya dikenal secara formal, tetapi juga menjadi bagian dari budaya kerja di atas kapal.

Tabel 4. 5 Ringkasan Temuan Penelitian Berdasarkan Rumusan Masalah

No	Rumusan Masalah	Rumusan Masalah	Sumber
1	Bagaimana penerapan sistem jam kerja dan waktu istirahat awak kapal Jatra III dibandingkan dengan ketentuan <i>Maritime Labour Convention (MLC) 2006</i> ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Jam kerja melebihi 14 jam/hari dan tidak tercatat secara formal</li> <li>b. Tidak tersedia <i>Shipboard Working Arrangement</i> dan <i>Rest Hour Record</i></li> <li>c. Jadwal kerja tidak konsisten dan sering terganggu</li> <li>d. Pelaut tidak memiliki kontrol atas waktu istirahat</li> <li>e. Kesadaran hukum terhadap <i>MLC 2006</i> masih rendah</li> </ul>	Hasil wawancara dan observasi (Bab IV)  Analisis berdasarkan Teori Hockey (2013)
2	Apa solusi yang dapat diusulkan untuk meningkatkan kepatuhan sistem kerja di KMP Jatra III terhadap standar <i>MLC 2006</i> ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penambahan kru saat kondisi padat</li> <li>b. Penerapan sistem shift berbasis 3 tim</li> <li>c. Disiplin pencatatan jam kerja &amp; istirahat</li> <li>d. Sosialisasi dan pelatihan <i>MLC 2006</i> kepada seluruh kru</li> </ul>	Rekomendasi peneliti dan hasil wawancara

## B. Pembahasan

1. Penerapan Sistem Jam Kerja Dan Waktu Istirahat Awak Kapal Jatra III Dibandingkan Dengan Ketentuan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

Berdasarkan wawancara dengan enam narasumber, secara umum sistem jam kerja di KMP Jatra III dirancang dengan pola 6 jam kerja dan 6 jam istirahat, yang pada dasarnya mendekati ketentuan *Maritime*

*Labour Convention (MLC) 2006*. Namun, praktik di lapangan menunjukkan banyak penyimpangan, terutama pada saat kapal melakukan bongkar muat, menghadapi cuaca buruk, inspeksi, atau kondisi darurat.



Gambar 4.2 Dokumentasi Wawancara

- a. Mualim I dan Mualim II menyatakan bahwa secara teori shift sudah sesuai MLC (6 jam kerja, 6 jam istirahat), tetapi sering terganggu oleh kondisi operasional, sehingga waktu istirahat berkurang dan berujung pada kelelahan.
- b. Serang (Bosun) dan Kelasi menegaskan bahwa jam kerja sering tidak menentu, bahkan bisa lebih dari 8 jam sehari, istirahat terganggu karena sering dipanggil mendadak. Kondisi ini jelas tidak konsisten dengan standar MLC 2006.
- c. Mualim IV mengakui adanya pengaturan, tetapi praktiknya tidak ideal. Ketika terjadi keadaan darurat atau perjalanan panjang, istirahat tidak tercapai dan kru mengalami kelelahan fisik maupun menurunnya fokus.
- d. Mualim III menambahkan bahwa pada saat inspeksi atau bongkar muat, jam kerja dapat melebihi 14 jam per hari, sehingga istirahat jauh dari standar minimum 10 jam per 24 jam yang diatur MLC 2006.

Meskipun sistem resmi shift di KMP Jatra III secara teori mendekati aturan *MLC 2006*, implementasi di lapangan belum sesuai

karena jam kerja sering melebihi 14 jam dan waktu istirahat kurang dari 10 jam per hari. Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko fatigue dan menurunkan keselamatan kerja di kapal.

Dari keseluruhan wawancara, dapat disimpulkan bahwa penerapan sistem jam kerja dan waktu istirahat di KMP Jatra III belum sepenuhnya sesuai dengan *MLC* 2006. Awak kapal sering mengalami kelelahan (*fatigue*), stress, serta kehilangan fokus akibat jam kerja yang panjang dan waktu istirahat yang tidak teratur.

## 2. Solusi Yang Dapat Diusulkan Untuk Meningkatkan Kepatuhan Sistem Kerja di KMP Jatra III Terhadap *MLC* 2006

Berdasarkan hasil wawancara dengan enam narasumber (Mualim I-IV, Serang/Bosun, dan Kelasi), terdapat beberapa solusi yang dapat diusulkan untuk meningkatkan kepatuhan sistem kerja di KMP Jatra III agar sesuai dengan ketentuan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006.



Gambar 4.3 Dokumentasi Wawancara

Berikut merupakan hasil analisis peneliti terhadap jawaban para narasumber terkait solusi yang dapat diusulkan untuk meningkatkan kepatuhan sistem kerja di KMP Jatra III terhadap *MLC* 2006 :

### a. Narasumber 1 – Mualim I

Mualim I menyarankan perlunya evaluasi rutin terhadap penerapan jadwal kerja serta penambahan kru agar beban kerja lebih merata. Hal ini menunjukkan bahwa kendala utama adalah kurangnya

distribusi pekerjaan yang seimbang, sehingga jam kerja sering melebihi ketentuan.

b. Narasumber 2 – Serang (Bosun)

Bosun menekankan pentingnya pembagian kerja yang lebih jelas dan memastikan awak kapal memperoleh waktu istirahat yang terjaga. Solusi ini menyoroti perlunya sistem pengawasan internal yang disiplin, agar tidak ada ABK yang kelebihan beban kerja.

c. Narasumber 3 – Kelasi

Kelasi mengusulkan jam kerja yang lebih tetap dan larangan mengganggu waktu istirahat kecuali dalam kondisi mendesak. Usulan ini menegaskan perlunya kepastian jadwal agar ABK dapat memulihkan kondisi fisik dan mental sesuai standar MLC 2006.

d. Narasumber 4 – Mualim IV

Mualim IV menekankan bahwa pimpinan kapal harus lebih memperhatikan kesehatan kru, bukan hanya mengejar target operasional. Solusi ini memperlihatkan pentingnya pendekatan manajerial dan kepemimpinan yang berorientasi pada kesejahteraan ABK.

e. Narasumber 5 – Mualim II

Mualim II menyarankan adanya penambahan waktu istirahat atau rotasi shift yang lebih fleksibel. Usulan ini menunjukkan perlunya adaptasi sistem kerja dengan kondisi operasional tanpa mengorbankan standar MLC 2006.

f. Narasumber 6 – Mualim III

Mualim III mengusulkan adanya rotasi kru tambahan agar pola istirahat lebih teratur. Solusi ini berfokus pada penyediaan tenaga kerja cadangan untuk mengurangi jam kerja berlebih, khususnya saat bongkar muat dan inspeksi.

Dari hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa solusi yang paling relevan adalah penambahan kru, evaluasi dan pengawasan disiplin jadwal kerja, serta penekanan pada pentingnya keseimbangan antara jam kerja dan waktu istirahat. Implementasi solusi tersebut diharapkan

mampu menekan risiko kelelahan (fatigue), meningkatkan keselamatan kerja, serta memastikan kepatuhan KMP Jatra III terhadap MLC 2006.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap sistem jam kerja awak kapal KMP Jatra III dan analisis berdasarkan ketentuan *MLC* 2006 serta teori kelelahan kerja menurut Hockey (2013), dapat disimpulkan beberapa poin utama sebagai berikut:

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan analisis data wawancara dan observasi, ditarik kesimpulan mengenai kepatuhan jam kerja di KMP Jatra III terhadap *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006. Ditemukan adanya kesenjangan signifikan antara standar internasional dan praktik di lapangan. Kondisi ini, yang dianalisis menggunakan teori kelelahan kerja, menunjukkan bahwa jam kerja berlebih, kurangnya kontrol awak kapal, dan tekanan operasional berdampak langsung pada kesejahteraan dan keselamatan kru. Berikut adalah rincian kesimpulan dan solusi yang diusulkan :

1. Penerapan sistem jam kerja dan waktu istirahat di kapal Jatra III teridentifikasi belum sesuai dengan ketentuan *MLC* 2006, dari keseluruhan wawancara, dapat disimpulkan bahwa penerapan sistem jam kerja dan waktu istirahat di KMP Jatra III belum sepenuhnya sesuai dengan *MLC* 2006. Awak kapal sering mengalami kelelahan (fatigue), stress, serta kehilangan fokus akibat jam kerja yang panjang dan waktu istirahat yang tidak teratur. Meskipun sistem resmi shift di KMP Jatra III secara teori mendekati aturan *MLC* 2006, implementasi di lapangan belum sesuai karena jam kerja sering melebihi 14 jam dan waktu istirahat kurang dari 10 jam per hari. Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko fatigue dan menurunkan keselamatan kerja di kapal.
2. Dari hasil analisis data dan wawancara Solusi yang dapat diusulkan untuk meningkatkan kepatuhan sistem kerja di KMP Jatra III sesuai dengan ketentuan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006, adalah penambahan kru, evaluasi dan pengawasan disiplin jadwal kerja, serta penekanan pada

pentingnya keseimbangan antara jam kerja dan waktu istirahat. Implementasi solusi tersebut diharapkan mampu menekan risiko kelelahan (*fatigue*), meningkatkan keselamatan kerja, serta memastikan kepatuhan KMP Jatra III terhadap *MLC 2006*.

## **B. SARAN**

1. Untuk Perusahaan Pelayaran (Operator Kapal)
  - a. Menetapkan sistem kerja berbasis tiga rotasi dengan pembagian shift yang jelas dan konsisten untuk menyeimbangkan beban kerja dan waktu istirahat.
  - b. Menyediakan serta menerapkan *Shipboard Working Arrangement* dan *Rest Hour Record* yang dicatat disiplin dan diverifikasi secara berkala.
  - c. Menambah kru pada musim padat atau saat pelayaran intensif untuk mencegah kelelahan berlebihan.
  - d. Melakukan evaluasi internal secara rutin dan menyertakan feedback dari awak kapal dalam perumusan kebijakan kerja.
2. Untuk Regulator/Pemerintah
  - a. Memperkuat pengawasan penerapan *MLC 2006* di kapal berbendera Indonesia melalui Kementerian Perhubungan dan Kementerian Ketenagakerjaan..
  - b. Melakukan audit dan inspeksi mendadak yang mencakup dokumentasi jam kerja dan waktu istirahat.
  - c. Menyusun regulasi turunan dari UU No. 15 Tahun 2016 yang lebih teknis dan mudah diterapkan.
  - d. Menyelenggarakan pelatihan rutin untuk meningkatkan pemahaman pelaut terhadap regulasi maritim.

Dengan mengimplementasikan solusi-solusi ini secara terstruktur, KMP Jatra III tidak hanya akan memenuhi standar internasional *MLC 2006*, tetapi juga meningkatkan moral, produktivitas, dan keselamatan kru, yang pada akhirnya akan berdampak positif pada operasional kapal secara keseluruhan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aprillia, R., Mulyatno, T., Mursid, M., & Yulianti, L. (2023). *Penerapan MLC terhadap jam kerja dan istirahat awak kapal*. Universitas Diponegoro.
- Arikunto, S. (2004). *Dasar-dasar evaluasi pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Banjarani, D. R., & Andreas, R. (2019). Perlindungan dan akses hak pekerja wanita di Indonesia: Telaah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan atas Konvensi ILO. *Jurnal HAM*, 10(1), 115–126.  
<https://doi.org/10.30641/ham.2019.10.115-126>
- Basuki, C. (2003). *Metodologi penelitian sosial*. Yogyakarta: UII Press.
- Fakhrurrozi, & Ridwan. (2021). Implementasi Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2016 dalam melindungi hak-hak anak buah kapal di PT Samudera Indonesia. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 5(2), 15–23.  
<https://doi.org/10.52488/saintara.v5i2.98>
- Hockey, R. (2013). *The psychology of fatigue: Work, effort and control*. Cambridge: Cambridge University Press.
- IMO (2001, 2018). Guidance on Fatigue Mitigation and Management (MSC/Circ.1014; MSC.1/Circ.1598).
- Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia. (2006). *Konvensi Ketenagakerjaan Maritim (Maritime Labour Convention/MLC) 2006*. International Labour Organization.
- Mawardi, K. (2021). Pengaturan pelaksanaan dinas jaga di kapal sesuai STCW 1978 as amended 2010. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 19(1), 87–103.  
<https://doi.org/10.33489/mibj.v19i1.260>
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kualitatif, kuantitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Undang-undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Jakarta: Pemerintah Pusat. Diundangkan dan mulai berlaku pada tanggal 28 Oktober 2024.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

- Wahyuni, T. I. E., Sunusi, S., Jaya, I., & B. N., S. (2020). Analisis perkembangan transportasi laut dalam wilayah Sulawesi untuk mendukung tol laut. *Jurnal Venus*, 7(13), 61–74. <https://doi.org/10.48192/vns.v7i13.242>
- Wijaya, H. (2014). Analisis data kualitatif model Spradley (etnografi). *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 18(3), 283–284.
- Zellatifanny, P., & Mudjiyanto, B. (2018). *Metodologi penelitian kualitatif deskriptif*. Jakarta: Prenadamedia Group.

## LAMPIRAN

### Lampiran 1 Ship Particular

 <b>SHIP'S PARTICULAR</b> 						
I	NAMA KAPAL			:	KMP. JATRA III (Eks Shi-Zuki)	
II	CALL SIGN			:	YGJV	
III	TEMPAT PEMBUATAN			:	JEPANG / SHIDOMA DOCKYARD	
IV	TAHUN PEMBUATAN			:	1985	
V	TYPE KAPAL			:	FERRY RO - RO	
VI	IMO NUMBER			:	8503694	
	BENDERA			:	INDONESIA	
VII	UKURAN KAPAL			:		
	1. PANJANG KESELURUHAN	(LOA)	:	89.95 M		
	2. PANJANG	(LPP)	:	84.30 M		
	3. LEBAR	( B )	:	16.60 M		
	4. DALAM		:	5.50 M		
	5. SARAT		:	4.00 M		
	6. GRT / NRT		:	5071 GT / 2495 NT		
VII	MESIN UTAMA			:		
	1. MERK		:	DAIHATSU		
	2. TYPE		:	6 DLM-28		
	3. TENAGA KUDA / HP		:	1800HP/1332KW		
	4. JUMLAH MESIN		:	4 UNIT		
	5. KECEPATAN MAXIMUM		:	15 KNOT OPR : 12 KNOT		
	6. RPM		:	700 RPM OPR : 500 RPM		
	7. TAHUN PEMBUATAN MESIN		:	1985		
	8. JENIS BAHAN BAKAR		:	HSD		
	9. NOMOR MESIN		:	(1) DL6280.62 (2) DL6280.67 (3) DL6280.28 (4) DL6280.29		
IX	MESIN BANTU			AUXILIARY ENGINE	EMERGENCY GENERATOR	BOW THRUSTER
	1. MERK		DAIHATSU	YANMAR	DAIHATSU	
	2. TYPE		6DS-18M	6GH-TE	6DL-20	
	3. JUMLAH MESIN		2 UNIT	1 UNIT	1 UNIT	
	4. TENAGA KUDA / HP		650HP/481KW	200HP/148KW	700HP/518KW	
	5. RPM		900			
	6. KVA		475 / KVA			
X	KAPASITAS TANGKI					
	1. TANGKI BAHAN BAKAR		:	183.5 TON		
	2. TANGKI AIR TAWAR		:	150 TON		
	3. TANGKI BALAS		:	837.7 TON		
XI	KAPASITAS MUATAN					
	1. JUMLAH PENUMPANG		:	518 Orang		
			:			
	2. JUMLAH KENDARAAN		:			
	A. KENDARAAN KECIL		:	40 UNIT		
	B. KENDARAAN SEDANG		:	12 UNIT		
	C. KENDARAAN BESAR		:	20 UNIT		

KMP. JATRA III, 01 JANUARI 2024

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)  
  
 NAKHODA  
 AMSORI  
 T.A.P. JATRA III

## Lampiran 2 Crew List



### CREW LIST

NO.	NAMA	JABATAN	IJAZAH		ENDORSEMENT		BUKU PELAUT	
			CLASS	NOMOR	NOMOR	EXPIRE	NOMOR	BERLAKU
1.	AMSORI	NARHODA	ANT - I	6200004549N10124	6200004549NA0124	28-06-2029	F 115607	29-03-2027
2.	HERU WAHYUDI	MUALIM I	ANT - II	620046490N22424	6200464909MC0121	25-05-2026	I 044570	26-02-2028
3.	TRI WAHYU N. SAPATI	MUALIM II	ANT - III	6200075421M32419	6200075421MC2424	15-03-2029	F 208425	01-07-2026
4.	CHANDRA SAHID H	MUALIM III	ANT - II	6200363005N20524	6200363005NB0524	27-09-2029	I 050696	16-01-2027
5.	ALFI MOCH RIZAL	MUALIM IV	ANT - III	6200218252M35321	6200218252MC321	15-12-2026	F 341095	09-03-2027
6.	HERU SUSETYO	KKM	ATT - I	6201698365T10317	6201698365TA0322	28-10-2027	F 307559	09-12-2026
7.	AGUS MUHTAR	MASINIS II	ATT - II	6200074404720214	62000744047B0224	25-04-2029	I 057388	08-06-2026
8.	MALDI MUNTHE	MASINIS III Sr	ATT - II	6200353169T20223	6200353169T80223	11-01-2028	I 045504	11-09-2026
9.	MUSA SAI/MIMA	MASINIS III Yr	ATT - II	6200541000720222	62005410007B0222	13-05-2027	H 009869	19-08-2025
10.	ROHMATUN	MASINIS IV	ATT - IV	6200264100740218	62002641007D0223	27-07-2028	F 146513	09-07-2026
11.	SUTRIYAN	SERANG	ANT - IV	6200385928N40218	6200385928ND0223	13-07-2028	E 063343	12-06-2026
12.	ZUL FAKAR	JURU MUDI	RAS - D	6200006870342416	-	-	H 009870	23-08-2025
13.	ROBI SAEPUL ROHIM	JURU MUDI	RAS - D	6201297054342416	-	-	H 074882	19-02-2028
14.	ZULMANSYAH	JURU MUDI	ANT - V	6200407791N52418	6200407791NE2423	21-11-2028	F 107125	29-08-2025
15.	IMAM SHOLEH	JURU MUDI	ANT - IV	6201343804N45325	6201343804ND5325	19-03-2030	F222486	25-04-2026
16.	APRIYONO S	MANDOR MESIN	ATT - IV	6200231133T40624	6200231133T60624	10-12-2029	G 051858	20-09-2026
17.	VICKY INDRA FIRNANDA	JURU MINYAK	ATT - V	6201307831T50214	6201307831TE0223	27-02-2028	F 160005	09-11-2025
18.	MUHAMMAD BUDI S	JURU MINYAK	RAS - E	6201398026423816	-	-	F 272145	01-11-2026
19.	WAHYU BINSAR SIREGAR	JURU MINYAK	RAS - E	620169498350714	-	-	F 253234	08-11-2026
20.	LUQMAN HAKIM	JURU MINYAK	ATT - V	6202108207750520	6202108207750520	18-03-2030	G 099810	21-02-2027
21.	UII FAUJI	KELASI	RAS - D	6201667349340617	-	-	F 184380	12-11-2026
22.	DEDI WAHYUDI	KELASI	RAS - D	6201485245340216	-	-	F 107050	02-08-2025
23.	SEDANA ARI SURYA	KELASI	RAS - D	6201504839340616	-	-	I 044454	01-04-2027
24.	MOH IHZA MAHENDRA	KELASI	ANT - V	6202194155N5019	6202194155NE0524	28-03-2029	G 059525	10-05-2026
25.	KEFIN GATUT A	JURU MASAK	RAS - D	6212029205330521	-	-	G 065283	06-04-2026
26.	SINTIYA PUTRI RAHAYU	PRALA DECK	BST	6212317597014423	-	-	I 103729	18-05-2027
28.	ELSA OKTAVIOLA	PRALA DECK	BST	6212317563014423	-	-	I 103741	18-05-2027
30.	ROFINUS PATRISILAS AMA S	PRALA DECK	BST	6212316291012823	-	-	F 117360	01-07-2027
31.	ZIDANE ADRIAN	PRALA DECK	BST	6212336643015123	-	-	I 029993	08-05-2027
32.	DIYARULIYANA ALFIAN.A	PRALA MESIN	BST	6212317638014423	-	-	I 103680	16-05-2027
33.	SASTRA ERLANDA	PRALA MESIN	BST	6212000449013020	-	-	F 319041	03-02-2027
34.	A.FIRMANSYAH	PRALA MESIN	BST	6211817304010623	-	-	F192615	27-02-2026



KMP.Jatra III, OCTOBER 2024  
 Nakhoda Ferry  
 AMMORI  
 asdp  
 PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)  
 T.M.P. J A T R A III

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)  
**KMP. JATRA III**  
 Jl. Pelabuhan Bakauheni  
 Bakauheni 35592  
 Telp. (0727) 331032, 331040, 331145  
 Fax. (0727) 331252  
[www.asdp.id](http://www.asdp.id)

We Bridge the Nation

Lampiran 3 Jadwal Tugas Jaga Laut KMP. Jatra III

 <b>JADWAL TUGAS JAGA LAUT</b>		No. Dokumen : NR-403.02.01 Revisi : 05 Berlaku Efektif : 25 April 2022 Halaman : 1 dari 1			
<b>JADWAL TUGAS JAGA LAUT / JAGA PELABUHAN (KAPAL SANDAR/KAPAL BERA LABUH) *)</b>					
Nama Kapal : KAMP. JATRA III		Berlaku tanggal : 01 JANUARI S/d 10 JANUARI 2024			
NO	WAKTU JAGA**)	Bagian Deck		Bagian Mesin	
		Nama	Jabatan	Nama	Jabatan
1.	Jam 08.00 – 12.00 Jam 20.00 – 24.00	1.ALFI MOCH	MUALIM III	1.AGUS MUHTAR	MASINIS II
		2.ZULFAKAR	JURU MUDI	2.APRIYONO	MANDOR
		3.SEDANA ARI 4.ELSA OKTAVIOLA 5.AFLAH AMMAR	KELASI CADET CADET	3. LUKMAN H 4. D. ALFIAN A	JURU MINYAK CADET
2.	Jam 12.00 – 16.00 Jam 00.00 – 04.00	1.TRI WAHYU NS	MUALIM II	1.ROHMATUN	MASINIS IV
		2.ZULMANSYAH	JURU MUDI	2.VICKY INDRA F	JURU MINYAK
		3.DEDY WAHYUDI 4.ROFINUS.P.A.S	KELASI CADET	3. SASTRO E	CADET
3.	Jam 16.00 – 20.00 Jam 04.00 – 08.00	1.HERU WAHYUDI	MUALIM I	1.MALDI MUNTHE	MASINIS III
		2.ROBI SAEFUL	JURU MUDI	2.MUHAMAD BUDI S	JURU MINYAK
		3.UJI FAUJI 4.SINTIYAP.R 5.ZIDANE.A	KELASI CADET CADET	3. A. FIRMANSYAH	CADET
NAMA		JABATAN	TANDA TANGAN		
Dibuat :	HERU SUSETYO	Kepala Kamar Mesin			
	HERU WAHYUDI	Mualim I			
Mengetahui :	AMSORI	Nakhoda			
<b>Catatan :</b> 1. Jadwal Tugas Jaga kapal dapat menggunakan Papan tulis/White Board 2. Karena alasan operasional nakhoda diberi kewenangan untuk merubah format dan mengatur waktu tugas jaga disesuaikan dengan kondisi setempat sesuai Instruksi Kerja Tugas Jaga di Kapal butir 1.4. Dan 1.5.1.2. 3. *) = Coret yang tidak perlu 4. **) = Waktu jaga disesuaikan dengan jenis jaga.					

## Lampiran 4 Sign On Sign Off



**SURAT KETERANGAN**

Nomor : Sket. 009 /PA.002/ASDP-CUB/VI/ASDP-CUB/2025

Yang bertanda tangan di bawah ini atas nama General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni, menerangkan bahwa :

Nama	:	ELSA OKTAVIOLA
Tempat Tanggal Lahir	:	Tugumulyo, 31 Oktober 2003
Jabatan	:	Kadet Prala Nautika
NPT	:	22.01.015
Lembaga Pendidikan	:	Politeknik Transportasi SDP Palembang
Buku Pelaut	:	I 103741

Bahwa nama tersebut diatas telah melaksanakan Praktek Laut sebagai Kadet Nautika di KMP. Jatra III sesuai surat dari :

1. Surat Vice President Pengelolaan SDM PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Nomor : PA.108/02504/VI/ASDP-2024, tanggal 10 Juni 2024;
2. Surat Perintah Tugas dari An. General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni Manager SDM & Umum Nomor : Sprint.155/PA.108/VI/ASDP-CUB/2024, tanggal 11 Juni 2024 perihal penempatan Taruna Praktek Laut (Prala) Politeknik Transportasi SDP Palembang di Kapal KMP. Jatra III;
3. Surat dari KMP. Jatra III Nomor : 05/VI/JTR-III/ASDP-CUB/2025, tanggal 12 Juni 2025 perihal Selesai Praktek Berlayar (Prala) dari KMP. Jatra III atas nama Elsa Oktaviola;

Selama melaksanakan Praktek Laut (Prala) Kadet Nautika dari tanggal 11 Juni 2024 sampai dengan 12 Juni 2025 yang bersangkutan berkelakuan **BAIK**.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Dikeluarkan : Bakauheni  
Pada tanggal : 12 Juni 2025  
An. GENERAL MANAGER  
Manager SDM & Umum  
  
**NUGROHO WARGO SUSILO**

**Tembusan Yth:**

1. Senior General Manager Regional II PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
2. VP. Pengelolaan SDM PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero);
3. General Manager PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni;
4. Nakhoda KMP. Jatra III;
5. Para Manager/Assisten Manager Cabang Bakauheni;
6. Para Supervisi/Assisten Supervisi Cabang Bakauheni.

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)  
Kantor Cabang Bakauheni  
Jl. Pelabuhan Bakauheni  
Bakauheni 35592  
Telp. (0727) 331032, 331040, 331145  
Fax. (0727) 331252  
[www.asdp.id](http://www.asdp.id)

**We Bridge the Nation**

## Lampiran 5 Surat Izin Berlayar



### KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN



#### BADAN LAYANAN UMUM

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116  
Palembang 30763

Telp. : (0711) 753 7278  
Fax. : (0711) 753 7263

Email : kepegawaian@poltektranssdp-palembang.ac.id  
Website : www.poltektranssdp-palembang.ac.id

#### SURAT IZIN PRAKTEK BERLAYAR

*Recommendation Letter of Sea Training*

**Nomor** : SM 002/ 5 / 3 / Poltektrans SDP-2024  
**Number** : SM.002/ 5 / 3 / Poltektrans SDP-2024

1. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang, berdasarkan:

a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga;  
*The Decree of a Ministry of Transportation Number KM. 70 Years 1998 about Manning of Merchant Ship;*

b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 140 Tahun 2016, tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut;  
*The Regulation of Ministry of Transportation Number PM 140 Years 2016 about Seafarer's Education and Training, Certification and Watchkeeping;*

Dengan ini memberikan Surat Izin Praktek Berlayar kepada:  
*Here with issued Recommendation of Letter for Sea Training to:*

**Nama Taruna** : ELSA OKTAVIOLA  
*Name of apprentice*

**Tempat & Tanggal Lahir** : TUGUMULYA, 31 OKTOBER 2003  
*Place & Date of Birth*

**Nomor Register** : 2201015  
*Registration Number*

**Jurusan** : D-III STUDI NAUTIKA  
*Department*

**Lembaga Pendidikan** : POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU  
*Educational Institution* DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

2. Taruna tersebut di atas telah memenuhi persyaratan yang berlaku dan memiliki dokumen yang diperlukan.

*The above mentioned apprentice has completed the current requirement and has been in process of necessary document.*

Dikeluarkan di : P A L E M B A N G  
*Issued at*  
Tanggal Pengeluaran : 31 Mei 2024  
*Date of issued*

DIREKTUR  
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU  
DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG  
THE DIRECTOR OF INLAND WATER AND  
FERRIES TRANPORTATION POLYTECHNIC



**Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E**  
NP.19711221 200212 1 001

## Lampiran 6 Masa Layar



### KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I PALEMBANG

Alamat : JL. MAYOR MEMET SASTRAWRYA NO.147 BOOM BARU PALEMBANG 30115 | TELP 0711 713551 WA 082185464846 | EMAIL : ksopkelas2palembang@gmail.com INSTAGRAM : @dpl\_ksoppalembang

#### SURAT KETERANGAN MASA BERLAYAR

No : AL.506/ 4 / 10 / KSOP.PLG-2025

1. Kepala Kantor Kesahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Palembang dengan ini menerangkan bahwa:

Nama : ELSA OKTAVIOLA  
Tempat/Tgl.Lahir : TUGU MULYO, 31 OKTOBER 2003  
Alamat sekarang : DUSUN I RT 02 RW 01 05 MARGA PUSPITA KECAMATAN MEGANG SUMATERA SELATAN  
Nomor Buku pelaut : I 103741  
Nomor Buku Saku (Cadet) : -  
Sertifikat Keahlian/Keterampilan : BASIC SAFETY TRAINING  
Setelah diadakan penelitian pada Buku Pelaut dan/atau Buku Saku, yang bersangkutan mempunyai masa berlayar seperti dibawah ini,

No.	NAMA KAPAL	ISI KOTOR (GT)	TENAGA MESIN (KW)	DEARAH PELY.	JABATAN	TANGGAL		MASA BERLAYAR		
						NAIK	TURUN	THN	BLN	HARI
1.	KMP. JATRA III	5071	4 X 1800 PK	Terbatas	Cadet Deck	11-06-2024	12-06-2025	1	0	1
JUMLAH MASA BERLAYAR SELURUHNYA								1	0	1

2. Surat keterangan berlayar ini diberikan untuk keperluan ujian pasca prala
3. Dan pada surat Keterangan Masa Berlayar ini diambil berdasarkan Buku Pelaut nomor : I 103741
4. Demikianlah Surat keterangan masa berlayar ini diberikan untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Kode Billing : 820250626608154

DIKELUARKAN DI : PALEMBANG  
TANGGAL : 26 JUNI 2025

A.n KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN  
OTORITAS PELABUHAN KELAS I PALEMBANG  
KEPALA BIDANG KESELAMATAN BERLAYAR  
PENJAGAAN DAN PATROLI



#### CATATAN :

Tidak berlaku apabila yang bersangkutan ditemukan  
Melakukan pemalsuan pada dokumen pengambilan data

## Lampiran 7 Form Shipboard Working Arragement (SWA)



## SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS

Name of Ship: \_\_\_\_\_

Flag of Ship: \_\_\_\_\_

IMO number: \_\_\_\_\_

Month: \_\_\_\_\_

The maximum hours of work or minimum hours of rest are applicable in conformity with ILO's Seafarer's Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996 (No 180) and with the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, as amended, (STCW 2010).

**Minimum hours of rest:** Minimum Hours of Rest shall not be less than: (i) 10 hours in any 24-hour period; and (ii) 77 hours in any 7-day period.

**Other requirements:**

Signature of master: \_\_\_\_\_

\* For watchkeeping personnel, the comment section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours

Generated by PARIS on 26 Jan 2021

Rev 0 07/18 S-3.11 F

## Lampiran 8 Form Rest Hour Record

1	VESSEL		NAME OF CREW MEMBER								DATE JOINED:				
	Day of Swing	Day	Date	Start Hr Min	Finish Hr Min	Hours	Start Hr Min	Finish Hr Min	Hours	Start Hr Min	Finish Hr Min	Hour s	Total I Wor	Total Rest Hours for the Day	Total Rest Hours for the Week
2	1	Saturday	0/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
3	2	Sunday	1/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
4	3	Monday	2/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
5	4	Tuesday	3/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
6	5	Wednesday	4/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
7	6	Thursday	5/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
8	7	Friday	6/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
9	8	Saturday	7/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
10	9	Sunday	8/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
11	10	Monday	9/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
12	11	Tuesday	10/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
13	12	Wednesday	11/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
14	13	Thursday	12/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
15	14	Friday	13/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
16	15	Saturday	14/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
17	16	Sunday	15/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
18	17	Monday	16/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
19	18	Tuesday	17/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
20	19	Wednesday	18/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
21	20	Thursday	19/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
22	21	Friday	20/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
23	22	Saturday	21/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
24	23	Sunday	22/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
25	24	Monday	23/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
26	25	Tuesday	24/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
27	26	Wednesday	25/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
28	27	Thursday	26/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
29	28	Friday	27/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
30	29	Saturday	28/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
31	30	Sunday	29/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
32	31	Monday	30/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
33	32	Tuesday	31/01/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
34	33	Wednesday	1/02/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
35	34	Thursday	2/02/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
36	35	Friday	3/02/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
37	36	Saturday	4/02/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
38	37	Sunday	5/02/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
39	38	Monday	6/02/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
40	39	Tuesday	7/02/00			0.00			0.00			0.00 0.00		24.00	
41															96
42															
43															
44															
45															
46															
47															

Crew Member      Signed \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

Master/Chief Engineer      Signed \_\_\_\_\_ Date \_\_\_\_\_

## Lampiran 9 Formulir Hasil Wawancara

No	Narasumber & Jabatan	Pertanyaan	Jawaban
1	Narasumber 1 – Mualim I	Bagaimana pengaturan jam kerja dan waktu istirahat di kapal tempat Anda bekerja? Apakah sudah sesuai dengan standar <i>MLC</i> 2006?	Shift 6 jam kerja dan 6 jam istirahat, umumnya sesuai <i>MLC</i> 2006, tetapi kadang lebih lama saat darurat/bongkar muat.
		Apa dampak sistem tersebut terhadap kondisi fisik dan mental Anda?	Jika jadwal normal, fisik dan mental terjaga. Saat masuk pelabuhan, istirahat terganggu dan cepat lelah.
		Pernahkah mengalami kelelahan, stres, atau kehilangan fokus karena jadwal panjang/tidak menentu?	Pernah, terutama saat jadwal padat atau cuaca buruk, kehilangan fokus dan sangat lelah.
		Saran agar jam kerja dan istirahat lebih seimbang.	Perlu evaluasi rutin dan penambahan kru.
2	Narasumber 2 – Serang (Bosun)	Bagaimana pengaturan jam kerja dan istirahat? Apakah sesuai <i>MLC</i> 2006?	Berdasarkan instruksi atasan, biasanya 8 jam/hari, bisa lebih. Tidak selalu sesuai <i>MLC</i> .
		Dampak terhadap fisik dan mental?	Cepat capek, istirahat tidak menentu, kadang kurang segar.
		Pernahkah mengalami kelelahan/stres?	Pernah, terutama saat kerja malam, kepala pening dan fokus berkurang.
		Saran perbaikan.	Pembagian kerja lebih jelas dan istirahat dijaga.
3	Narasumber 3 – Kelasi	Bagaimana pengaturan jam kerja dan istirahat? Apakah sesuai <i>MLC</i> ?	Jam kerja tidak tetap, kadang terganggu karena panggilan tugas.
		Dampak terhadap fisik dan mental?	Ngantuk saat kerja malam, badan capek jika kerja terus tanpa jeda.
		Pernahkah mengalami kelelahan/stres?	Pernah, terutama setelah kerja malam dan siangnya tetap dipanggil.
		Saran perbaikan.	Jam kerja lebih tetap, istirahat tidak diganggu kecuali mendesak.
4	Narasumber 4 – Mualim IV	Bagaimana pengaturan jam kerja dan istirahat?	Sudah diatur, tapi tidak ideal saat darurat.
		Dampak terhadap fisik dan mental?	Badan sering pegal, cepat lelah, fokus menurun jika kurang tidur.
		Pernahkah mengalami kelelahan/stres?	Pernah, terutama saat pelayaran panjang dan cuaca buruk.
		Saran perbaikan.	Pimpinan harus menjaga kesehatan kru, tidak hanya target kerja.

5	Narasumber 5 – Mualim II	Bagaimana pengaturan jam kerja dan istirahat?	Shift 6 jam kerja, 6 jam istirahat. Sesuai teori <i>MLC</i> , tapi praktik tergantung kondisi laut.
		Dampak terhadap fisik dan mental?	Jika sering terganggu, badan tidak pulih, mental mudah tertekan.
		Pernahkah mengalami kelelahan/stres?	Pernah, apalagi saat masuk pelabuhan, fokus kacau.
		Saran perbaikan.	Tambah waktu istirahat atau rotasi shift fleksibel.
6	Narasumber 6 – Mualim III	Bagaimana pengaturan jam kerja dan istirahat?	Jam kerja padat, kadang lebih dari 14 jam saat inspeksi/bongkar muat.
		Dampak terhadap fisik dan mental?	Kurang tidur membuat kerja tidak maksimal.
		Pernahkah mengalami kelelahan/stres?	Sering, fokus hilang di malam hari jika siangnya tidak sempat tidur.
		Saran perbaikan.	Rotasi kru tambahan agar istirahat lebih teratur.

#### Lampiran 10 Pertanyaan Formulir observasi

No	Uraian Observasi	Hasil Pengamatan	Keterangan
1	Ketersediaan <i>Shipboard Working Arrangement</i> di ruang ABK	Ada	Dokumen tersedia di ruang ABK, namun tidak selalu diperbarui sesuai kondisi terbaru.
2	Ketersediaan <i>Rest Hour Record</i> yang terisi lengkap	Ada sebagian	Form tersedia, tetapi tidak semua shift dicatat dengan disiplin.
3	Pelaksanaan jadwal kerja dan istirahat sesuai dengan dokumen yang ada	Tidak selalu	Sering terjadi perbedaan antara jadwal tertulis dan praktik di lapangan.
4	Gangguan istirahat akibat pekerjaan mendadak di luar jam jaga	Sering	Terjadi saat bongkar muat, inspeksi mendadak, dan kondisi cuaca buruk.
5	Kesesuaian jumlah kru dengan beban kerja	Kurang	Kru terbatas menyebabkan jam kerja lebih panjang dari standar <i>MLC</i> 2006.
6	Fasilitas istirahat (ruang tidur, ventilasi, kebersihan) dalam kondisi layak	Cukup layak	Fasilitas tersedia, namun kebersihan terganggu pada musim pelayaran padat.

Lampiran 11 Kegiatan Selama Melaksanakan Praktek Laut (PRALA)



ABK KMP. Jatra III Saat Makan Bersama



ABK KMP. Jatra III Saat Melaksanakan *Safety Meeting*



ABK KMP. Jatra III Saat Melaksanakan Latihan Keadaan Darurat



ABK KMP. Jatra III Saat Melaksanakan Latihan Keadaan Darurat