

**TINJAUAN PENERAPAN WAKTU ISTIRAHAT TERHADAP
KINERJA AWAK KAPAL GUNA MENCEGAH KELELAHAN
DI KMP. BATUMANDI**



Diajukan dalam Rangka
Penyelesaian Program Studi Diploma III Nautika

M. DZAKY ARYA

22 01 026

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

**TINJAUAN PENERAPAN WAKTU ISTIRAHAT TERHADAP
KINERJA AWAK KAPAL GUNA MENCEGAH KELELAHAN
DI KMP. BATUMANDI**



Diajukan dalam Rangka
Penyelesaian Program Studi Diploma III Nautika

M. DZAKY ARYA

22 01 026

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

**TINJAUAN PENERAPAN WAKTU ISTIRAHAT
TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL GUNA
MENCEGAH KELELAHAN DI KMP.BATUMANDI**

Disusun dan Diajukan Oleh:


**M. DZAKY ARYA
NPT. 2201026**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

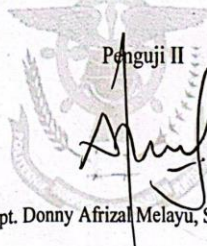
Pada tanggal, 2025

Menyetujui,


Penguji I


Dr. Capt. Moh Aziz Rohman, M.M., M.Mar
NIP. 19751029 199808 1 001

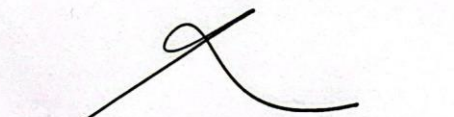
Penguji II


Capt. Donny Afrizal Melayu, S.SiT., M.M.M.Mar

Penguji III


Aulia Ika Atika, M.Pd.
NIP.19920125 202321 2 036

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika


SLAMET PRASETYO SUTRISNO, S.T. M.Pd.
NIP. 19760430 200812 1 001

PERSETUJUAN SEMINAR

KERTAS KERJA WAJIB

Judul : Pengaruh Manajemen Waktu Istirahat Terhadap
Kinerja Awak Kapal di KMP. Batumandi

Nama Taruna : M Dzaky Arya

NPT : 2201026

Program Studi : D-III Studi Nautika

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 12 Agustus 2025


Menyetujui,

Pembimbing I


Dr. Ir Eko Nugroho Wijatmoko, MM., IPM., M.Mar.E.

NIP. 19711221 200212 1 001

Pembimbing II


Eti Pujiyanto, S.E., M.M.

NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Diploma III Studi Nautika


Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd.

NIP. 19760430 200812 1 001

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : M. Dzaky Arya

NPT : 2201026

Program Studi : D III Studi Nautika

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Tinjauan Penerapan Waktu Terhadap Kinerja Awak Kapal Guna mencegah kelelahan di KMP. Batumandi”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 116, Prajin, Banyuasin 1, Kab. 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, 15 Juli 2025

Pemegang Hak Cipta

(Poltektrans SDP Palembang)

Pencipta



(M. Dzaky Arya)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : M. Dzaky Arya

NPT : 2201026

Program Studi :D-III Studi Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

TINJAUAN PENERAPAN WAKTU TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL GUNA MENCEGAH KELELAHAN DI KMP. BATUMANDI

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, 15 Juli 2025



(M. Dzaky Arya)



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@poltektransdp-palembang.ac.id
Website : www.poltektransdp-palembang.ac.id

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 129 / PD / 2025

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

Nama : M. DZAKY ARYA
NPM : 2201026
Program Studi : D. III STUDI NAUTIKA
Judul Karya : TINJAUAN MANAJEMEN WAKTU ISTIRAHAT
TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL GUNA
MENCEGAH KELELAHAN DI KMP. BATUMANDI

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 18% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Cleareance Out* Wisuda.

Palembang, 27 Agustus 2025

Verifikator

Kurniawan, S.IP
NIP. 19990422 202521 1 005

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbilalamin puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, penulis dapat menyelesaikan Laporan Proposal ini. Penulisan KKW ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Ahli Madya pada program studi Diploma III Studi Nautika Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Penulis menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Proposal ini, sangatlah sulit bagi penulis untuk menyelesaikan tugas ini. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Bapak. Dr. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., M.Mar.E selaku Direktur Politeknik Transportasi SDP Palembang Sekaligus dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Proposal ini dapat diselesaikan;
2. Bapak Erli Pujianto S.E.,M.M Selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan arahan dan bimbingannya sehingga KKW ini dapat diselesaikan;
3. Bapak Heru Widodo selaku Direktur Utama PT. ASDP Indonesia (Persero),
4. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung saya dalam menyelesaikan KKW ini.
5. Seluruh dosen pengajar Poltektrans SDP Palembang dan seluruh pengasuh taruna Poltektrans SDP Palembang;
6. Rekan-rekan angkatan XXXIII dan adik tingkat angkatan XXXIV terima kasih atas segala bentuk bantuan dan doanya;
7. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan KKW ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa KKW ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga KKW ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 15 Juli 2025

Penulis,

M Dzaky Arya

NPT. 2201026

**TINJAUAN PENERAPAN WAKTU TERHADAP KINERJA
AWAK KAPAL GUNA MENCEGAH KELELAHAN
DI KMP. BATUMANDI**

M. Dzaky Arya (22 01 026)

Dibimbing oleh: Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M.,IPM., M.Mar.E dan
Erli Pujiyanto, S.E.,M.M.

ABSTRAK

KMP Batumandi sebagai kapal penumpang eksekutif memiliki frekuensi pelayaran tinggi hingga 9–10 trip per hari, yang berpotensi mengurangi jam istirahat awak kapal khususnya bagian deck. Kondisi ini berdampak pada menurunnya fokus, disiplin, dan kinerja awak kapal hingga menyebabkan beberapa keterlambatan sandar. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi penerapan manajemen waktu istirahat terhadap kinerja awak kapal berdasarkan standar *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 serta menganalisis pengaruhnya terhadap keselamatan dan kelancaran operasional. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, kuesioner, dan dokumentasi. Responden penelitian terdiri dari mualim, juru mudi, dan kelasi, dengan data primer diperoleh dari praktik laut selama 12 bulan serta data sekunder dari dokumen perusahaan dan regulasi internasional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jam istirahat perwira relatif sesuai standar MLC 2006, sementara juru mudi dan kelasi hanya memperoleh rata-rata 9 jam istirahat per 24 jam atau 68 jam per minggu, lebih rendah dari ketentuan minimal 10 jam per hari dan 77 jam per minggu. Kekurangan istirahat menimbulkan kelelahan (*fatigue*), penurunan kesehatan, serta gangguan operasional kapal. Kesimpulannya, manajemen waktu istirahat berpengaruh signifikan terhadap kinerja awak kapal, dan penerapan MLC 2006 belum sepenuhnya optimal di KMP Batumandi. Rekomendasi yang diajukan adalah penambahan tim jaga, penjadwalan kerja yang lebih proporsional, sosialisasi regulasi istirahat, pengaturan pola makan, serta pemantauan kesehatan awak secara berkala untuk mencegah kelelahan dan menjaga keselamatan pelayaran.

Kata Kunci: *Manajemen Waktu Istirahat, Kinerja Awak Kapal*

**TINJAUAN PENERAPAN WAKTU TERHADAP KINERJA
AWAK KAPAL GUNA MENCEGAH KELELAHAN
DI KMP. BATUMANDI**

M. Dzaky Arya (22 01 026)

Dibimbing oleh: Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatomoko, M.M.,IPM., M.Mar.E dan
Erli Pujiyanto, S.E.,M.M.

ABSTRACT

KMP Batumandi, as an executive passenger vessel, operates with a high frequency of 9–10 trips per day, which potentially reduces the rest hours of crew members, particularly those on the deck department. This condition affects discipline, focus, and crew performance, even causing delays in berthing operations. This study aims to evaluate the implementation of rest time management on crew performance in accordance with the *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 and to analyze its impact on operational safety and efficiency. The research employed a descriptive qualitative method with data collected through observation, interviews, questionnaires, and documentation. Respondents consisted of officers, helmsmen, and deckhands, with primary data obtained during 12 months of sea practice and secondary data from company documents and international regulations.

The results indicate that officers' rest hours are generally in line with the MLC 2006 standard, while helmsmen and deckhands only obtained an average of 9 hours of rest per 24 hours or 68 hours per week, lower than the minimum requirement of 10 hours per day and 77 hours per week. Insufficient rest causes fatigue, declining health, and disruptions to ship operations. In conclusion, rest time management significantly influences crew performance, and the implementation of MLC 2006 has not yet been fully optimized aboard KMP Batumandi. Recommended measures include adding more watch teams, creating more proportional work schedules, conducting regular briefings on rest hour regulations, improving meal management, and monitoring crew health to prevent fatigue and ensure safe navigation.

Keyword: *Rest Time Management, Crew Performance*

DAFTAR ISI

TINJAUAN PENERAPAN WAKTU ISTIRAHAT TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL GUNA MENCEGAH KELELAHAN DI KMP. BATUMANDI	i
TINJAUAN WAKTU ISTIRAHAT	i
PERSETUJUAN SEMINAR	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	vi
ABSTRAK	ix
ABSTRACT	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Batasan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II	7
TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	7
A. Tinjauan Pustaka	7
1. Penelitian Terdahulu	7
2. Teori Pendukung	8
B. Landasan Teori	8
1. Landasan Hukum	8
2. Landasan Teori	12
BAB III	16
METODOLOGI PENELITIAN	16
A. Desain Penelitian	16
1. Waktu dan Lokasi Penelitian	16

2. Jenis Penelitian	16
3. Instrumen Penelitian	17
4. Jenis dan Sumber Data	18
5. Bagan Alir Penelitian	19
B. Teknik Pengumpulan Data	20
1. Data Primer	20
2. Data Sekunder	21
C. Teknik Analisis Data	21
BAB IV	23
ANALISIS & PEMBAHASAN	23
A. Analisis	23
B. Pembahasan	27
BAB V	29
PENUTUP	29
A. KESIMPULAN	29
B. SARAN	30
DAFTAR PUSTAKA	31
LAMPIRAN	33

DAFTAR TABEL

TABEL 2. 1 PENELITIAN TERDAHULU	19
TABEL 3.1 RESPONDEN WAWANCARA DECK	20

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 3.1 BAGAN ALIR PENELITIAN	7
GAMBAR 4.1 JAM KERJA DAN JAM ISTIRAHAT BAGIAN DEK DEPARTEMEN	24
GAMBAR 4.2 JADWAL ISTIRAHAT ABK DEKPERBAN BERLABUH JANGKAR	26

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1. SHIP PARTICULAR KMP. BATUMANDI	33
LAMPIRAN 2. <i>CREW LIST</i> KMP.BATUMANDI	34
LAMPIRAN 3. <i>CADET</i> SDP YANG PRALA DI PT.ASDP	35
LAMPIRAN 4. <i>PROFIL</i> UNIT KMP.BATUMANDI	36
LAMPIRAN 5. FORMULIR WAWANCARA	37
LAMPIRAN 6. HASIL WAWANCARA	38

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Jasa manusia sangat mendukung dalam pekerjaan modern, baik sebagai pelaksana maupun manajer. Di zaman sekarang, banyak orang menggunakan mesin-mesin canggih untuk menyelesaikan berbagai tugas. Pesatnya kemajuan teknologi telah mengubah orang yang dulunya bekerja sebagai pekerja menjadi operator. Namun, orang yang bekerja sebagai operator menghadapi tantangan fisik dan mental. Oleh karena itu, diperlukan waktu istirahat yang memadai guna mengoptimalkan kinerja. Aspek ini sangat terkait dengan jumlah aktivitas yang dilakukan, tingkat kebugaran fisik, serta konsentrasi saat menjalankan tugas. Kesehatan tubuh memegang peranan yang krusial dalam melaksanakan berbagai kegiatan.

Kinerja kru kapal merupakan salah satu elemen penting yang berkontribusi terhadap kelancaran operasional kegiatan pelayaran. Awak kapal dituntut untuk memiliki kesiapan fisik, mental, serta keterampilan dalam menjalankan tugasnya, mulai dari proses bongkar muat kendaraan, pengoperasian peralatan, hingga kegiatan sandar dan lepas sandar di pelabuhan. Apabila kinerja awak kapal tidak optimal, maka akan berimplikasi pada kelancaran operasional kapal secara keseluruhan, bahkan dapat menimbulkan risiko terhadap keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, pemenuhan kebutuhan dasar awak kapal seperti waktu istirahat yang memadai, pola makan yang teratur, serta kondisi kesehatan yang terjaga menjadi aspek yang tidak dapat diabaikan.

Tetapi fakta di lapangan menunjukkan adanya berbagai kendala yang berhubungan dengan keterbatasan waktu istirahat oleh awak kapal. Kondisi tersebut memicu munculnya permasalahan yang berulang dan berdampak langsung pada terganggunya kelancaran operasional kapal. Berdasarkan data kejadian dalam kurun waktu September 2024 hingga

Februari 2025, terdapat beberapa peristiwa yang dapat dijadikan gambaran nyata mengenai pentingnya faktor istirahat dan kesehatan dalam memengaruhi kinerja awak kapal.

Pada tanggal 23 September 2024, seorang juru mudi tidak ikut melaksanakan bongkar muat kendaraan pada saat kapal sandar di Pelabuhan Bakauheni. Demikian pula pada 30 November 2024, seorang kelasi tidak ikut standby tali di haluan ketika kapal hendak sandar di Pelabuhan Merak. Kedua kejadian ini disebabkan oleh kurangnya waktu istirahat sehingga menghambat kelancaran operasional kapal. Selanjutnya, pada 19 Januari 2025, *wire rampdoor* haluan putus akibat jurumudi yang kurang fokus saat memegang *handle*. Kejadian ini memperlihatkan bahwa kelelahan akibat kurang istirahat dapat menurunkan tingkat konsentrasi kerja awak kapal. Bahkan pada 24 Februari 2025, insiden serupa kembali terjadi ketika seorang kelasi tidak dapat standby tali di haluan saat kapal hendak sandar di Pelabuhan Bakauheni. Rangkaian peristiwa tersebut menunjukkan pola permasalahan yang konsisten, yakni kurangnya waktu istirahat yang berakibat pada turunnya kinerja awak kapal serta terhambatnya kelancaran operasional.

Fenomena-fenomena tersebut secara jelas menggambarkan bahwa waktu istirahat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja awak kapal. Kelelahan yang disebabkan oleh kurangnya istirahat akan menurunkan konsentrasi, menyebabkan kesalahan dalam bekerja, serta menghambat kelancaran aktivitas operasional. Apabila kondisi ini terus dibiarkan, maka potensi terjadinya gangguan operasional maupun risiko keselamatan pelayaran akan semakin besar.

Pada saat beristirahat, terdapat berbagai metode yang dapat diterapkan untuk mengembalikan kesegaran tubuh dan memulihkan energi yang telah terkuras akibat aktivitas pekerjaan. Istirahat yang efektif seharusnya mampu memberikan ketenangan secara mental, terbebas dari kecemasan dan juga ketenangan secara fisik, sehingga pemulihan mental dan fisik dapat tercapai dengan maksimal. Dalam melakukan istirahat, kita

tidak hanya bergantung pada berapa banyak waktu yang dibutuhkan, Namun juga tergantung pada seberapa baik kualitas istirahat yang kita lakukan.(Fatigue & Awak, 2020)

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa tujuan utama dari pelaksanaan pekerjaan adalah untuk mencapai sasaran tertentu yang telah ditetapkan oleh perusahaan dalam bidang bisnis niaga, di mana sumber daya manusia dan karyawan diharuskan untuk memaksimalkan kinerja mereka. Sesuai dengan MLC 2006, waktu istirahat minimum bagi pelaut adalah 10 jam dalam periode 24 jam kerja, tidak termasuk waktu istirahat untuk *coffetime*. Namun, peraturan STCW (*Standard of Training Certification and Watchkeeping*) amandemen Manila 2010 menetapkan waktu istirahat minimal 10 jam per hari atau 77 jam per minggu bagi pelaut yang bertugas di atas kapal. Waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari dua kali dalam satu hari; jika dibagi menjadi dua, salah satu periode istirahat harus berlangsung minimal 6 jam, dan yang lainnya tidak boleh kurang dari durasi tersebut..

KMP. Batumandi, sebagai salah satu armada kapal penumpang eksekutif di Selat Sunda dengan GT sebesar 5.553. Kapal tersebut melakukan pelayaran dengan jumlah 9-10 trip dalam sehari. Dengan banyak nya trip yang ada, maka akan menguras banyak tenaga serta jam istirahat *crew*. Kurangnya jam istirahat dapat menyebabkan kelelahan pada crew serta terhambatnya kelancaran operasional kapal. Pada tahun 2023 ada 3 kali keterlambatan sandar kapal Batumandi dikarenakan tidak ada crew yang standby di haluan ataupun buritan kapal Ketika kapal hendak sandar, dikarenakan *crew* mengalami ketiduran karena kelelahan.

“TINJAUAN MANAJEMEN WAKTU ISTIRAHAT TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL GUNA MENCEGAH KELELAHAN DI KMP. BATUMANDI”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan hasil pengamatan peneliti terhadap literatur yang ada, maka peneliti menyusun rumusan masalah sebagai berikut;

1. Bagaimana penerapan peraturan jam istirahat awak kapal kapal KMP. Batumandi?
2. Apa pengaruh penerapan jam istirahat terhadap kinerja awak kapal kapal KMP. Batumandi

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, adapun tujuan penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui kondisi penerapan peraturan jam istirahat *crew* kapal KMP. Batumandi
2. Untuk mengetahui penerapan jam istirahat terhadap kinerja *crew* kapal KMP. Batumandi

D. Batasan Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang telah dikemukakan di atas serta dengan mempertimbangkan waktu penelitian, disamping itu agar pembahasan dalam penelitian ini fokus, maka penulis memberikan batasi ruang lingkup penelitian yaitu sebagai berikut :

1. Lokasi yang diamati yaitu di KMP Batumandi rute penyeberangan Merak-Bakauheni milik PT.ASDP Indonesia Ferry.
2. Data yang diambil sewaktu penulis melaksanakan praktek berlayar terhitung mulai tanggal 11 Juni 2024 sampai dengan 11 Juni 2025.
3. Penerapan waktu istirahat sesuai yang dipaparkan dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006.
4. Jam istirahat awak kapal yang diteliti yaitu pada awak kapal bagian *deck*.

E. Manfaat Penelitian

Dengan memperhatikan beberapa aspek dari diadakannya penelitian dan penulisan kkw ini, penulis berharap akan beberapa manfaat yang dapat dicapai antara lain :

1. Secara Teoritis

- a. Sebagai referensi bagi para pembaca tentang pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal.
- b. Untuk dapat dijadikan bahan masukan dan pengalaman baru sebagai awal menuju dunia kerja dimasa mendatang.
- c. Sebagai pembanding antara ilmu teori yang didapat dari kampus Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dengan ilmu praktek yang di dapat saat melaksanakan praktek laut di KMP Batumandi

2. Secara Praktis

a. Bagi Penulis

- 1) Menambah wawasan serta pengetahuan penulis tentang pengaruh manajemen waktu terhadap kinerja awak kapal
- 2) Untuk memenuhi persyaratan kelulusan dari Program Diploma III Prodi Studi Nautika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dengan gelar Ahli Madya Transportasi (Amd. Tra).
- 3) Melatih penulis untuk menuangkan atau menggambarkan pemikiran dan pendapat yang dapat dipertanggungjawabkan

b. Bagi Awak Kapal

Penulis berharap awak kapal dapat memahami mengenai pengaruh manajemen waktu terhadap kinerja awak kapal guna memotivasi awak kapal untuk memanfaatkan jam istirahat dengan baik agar tidak terjadi kecelakaan kerja.

c. Bagi Perusahaan Pelayaran

Penulis berharap agar perusahaan pelayaran lebih memperhatikan jam istirahat serta kesehatan awak kapal di atas kapal guna mencegah terjadinya kecelakaan kerja pada awak kapal dan terhambatnya kelancaran operasional kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi penerapan jam istirahat terhadap kinerja awak kapal. Untuk mencapai tujuan tersebut penelitian ini meninjau literatur yang berkaitan dengan jam istirahat terhadap kinerja awak kapal.

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Naufal, Dkk. (2020)	Pengaruh Manajemen Jam Istirahat dan Kompensasi Terhadap Kinerja Crew Kapal	Manajemen <i>rest hour</i> dan kompensasi berpengaruh positif signifikan terhadap kinerja awak kapal kapal
2.	Meryanti, Dkk. (2022)	Penerapan <i>Rest Hour</i> Berdasarkan <i>Maritime Labour Convention 2006</i> di Atas Kapal MV. Dewi Ambarwati	Penerapan <i>Rest Hour</i> di atas kapal MV Dewi Ambarwati dalam pelaksanaan telah menggunakan program yang disediakan oleh Perusahaan Bernama <i>Sea Manager</i>
3.	Nugroho, T (2023)	Evaluasi Penerapan Pengaturan Waktu Istirahat di KMP. Portlink III Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja	Penerapan aturan waktu istirahat diatas kapal KMP. Port Link III terbilang belum sesuai dengan masalah yang diangkat karena belum cukup diterapkan dengan baik. Sehingga perlu dilakukan sosialisasi mengenai dampak buruk yang dapat terjadi ketika <i>crew</i> kapal kekurangan waktu istirahat.

2. Teori Pendukung

Waktu istirahat, khususnya untuk tidur, merupakan aspek yang sangat penting dan berpengaruh dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran. Hal ini dapat dilihat dengan jelas melalui adanya peraturan STCW amandemen 2010 pada bagian A-VIII/1 mengenai Kelayakan untuk Bertugas, yang menyatakan bahwa waktu istirahat minimal adalah 77 jam dalam satu minggu dan tidak boleh kurang dari 10 jam dalam satu hari.

Untuk mengantisipasi kekurangan jam istirahat, Aturan yang tertuang dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 menegaskan bahwa pengelolaan jam istirahat bertujuan untuk memastikan setiap pelaut memperoleh waktu istirahat yang teratur, sehingga kualitas istirahat dapat tercapai secara optimal dan mendukung kinerja yang maksimal. Pelaut hanya dapat menjalankan tugas secara baik dan optimal apabila memperoleh waktu istirahat yang memadai. Hal ini ditegaskan dalam *Maritime Labour Convention* 2006, Regulasi 2.3 Bagian A ayat (5), yang menyebutkan bahwa batas minimum waktu istirahat tidak boleh kurang dari :

- a. 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 jam,
- b. 77 jam dalam periode waktu 7 hari.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

a. *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006

Pokok-pokok aturan tentang waktu kerja dan waktu istirahat pelaut diatur dalam :

Peraturan 2.3 – Jam kerja dan Jam Istirahat

Tujuan : Untuk memastikan awak kapal memiliki jam kerjatau jam istirahat yang teratur.

- 1) Setiap negara anggota wajib menjamin peraturan jam kerja dan jam istirahat awak kapal/
- 2) Setiap anggota juga berkewajiban menetapkan batas maksimum jam kerja atau minimum jam istirahat dalam periode tertentu, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam regulasi.

Standar A.2.3 – Jam kerja dan Jam Istirahat

1. Untuk tujuan standar ini, istilah :
 - a. Jam kerja merujuk pada waktu dimana awak kapal diwajibkan untuk melaksanakan tugas di atas kapal
 - b. Jam istirahat ialah waktu di luar jam kerja; tidak termasuk jeda jam istirahat.
2. Standar ini menentukan batas maksimum jam kerja yang tidak boleh dilampaui dalam periode tertentu atau jumlah minimum jam istirahat yang harus diberikan dalam periode tersebut.
3. Setiap negara anggota mengakui bahwa jam kerja normal bagi awak kapal, sebagaimana pekerja pada umumnya, didasarkan pada delapan jam per hari dengan satu hari libur per minggu serta hak istirahat pada hari libur nasional. Namun demikian, ketentuan ini tidak menutup kemungkinan adanya prosedur pengesahan atau pendaftaran perjanjian bersama yang menetapkan jam kerja normal awak kapal, sepanjang tidak kurang menguntungkan dari standar yang berlaku.
4. Dalam menetapkan standar nasional, setiap negara anggota harus memperhatikan risiko kelelahan pada awak kapal, khususnya bagi mereka yang menjalankan tugas terkait keselamatan dan keamanan operasional kapal.
5. Batasan jam kerja atau jam istirahat sebagai berikut :

- a. Jam kerja maksimum tidak melebihi :
 - 1) 14 jam dalam periode 24 jam; dan
 - 2) 72 jam dalam periode tujuh hari
- b. Jam istirahat minimum tidak kurang dari :
 - 1) 10 jam dalam periode 24 jam; dan
 - 2) 77 jam dalam periode tujuh hari
- c. Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya harus berdurasi minimal enam jam, dan jeda waktu antar waktu istirahat berturut-turut tidak boleh lebih dari 14 jam.

Pedoman B2.3 – Jam kerja dan Jam Istirahat (Awak Kapal Muda)

1. Bagi awak kapal yang berusia di bawah 18 tahun, baik di laut maupun di pelabuhan, berlaku ketentuan berikut:
 - a. Jam kerja tidak boleh melebihi delapan jam per hari dan 40 jam per minggu dan lembur hanya boleh dilakukan jika tidak dapat dihindari karena alasan keselamatan;
 - b. Waktu yang cukup harus diberikan untuk makan, dan istirahat setidaknya satu jam untuk makan harus dipastikan; dan
 - c. Waktu istirahat selama 15 menit setelah setiap dua jam kerja harus diberikan.
2. Dengan pengecualian, ketentuan ayat 1 pedoman di atas tidak perlu diterapkan jika :
 - a. Ketentuan-ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan untuk awak kapal muda di bagian dek, kamar mesin dan katering yang ditugaskan untuk dinas jaga atau bekerja dengan sistem kerja terjadwal; atau

- b. Pelatihan yang efektif bagi awak kapal muda sesuai dengan program dan jadwal yang telah ditetapkan akan terganggu.
3. Situasi pengecualian tersebut harus dicatat, disertai dengan alasan dan ditandatangani oleh nahkoda.

b. Standards of Training, Certification and Watchkeeping 1976

Amandement 2010

Section A-VIII/1 Fitness For Duty

Beberapa poin aturan yang tercantum dalam bagian ini adalah.

- 1) Administrasi harus mempertimbangkan bahaya yang ditimbulkan oleh kelelahan (fatigue) awak kapal, terutama yang tugasnya melibatkan keselamatan dan keamanan pengoperasian kapal.
- 2) Semua awak yang ditugaskan sebagai perwira jaga yang bertanggung jawab atas tugas jaga atau sebagai rating (ABK) yang terlibat dalam tugas jaga serta mereka yang tugasnya melibatkan keselamatan, pencegahan polusi dan keamanan harus diberikan waktu istirahat tidak kurang dari:
 - a) Paling sedikit 10 jam istirahat dalam periode waktu 24 jam
 - b) 77 jam dalam periode waktu 7 hari
- 3) Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya berdurasi sedikitnya 6 jam, dan interval antara periode istirahat tidak boleh lebih dari 14 jam
- 4) Persyaratan untuk periode istirahat yang diatur tidak perlu diterapkan dalam keadaan darurat atau dalam kondisi operasional utama lainnya. Contohnya seperti latihan pemadam kebakaran, sekoci, dan latihan yang ditentukan oleh hukum dan aturan dan oleh instrumen internasional,

yang harus dilakukan dengan cara meminimalkan gangguan pada waktu istirahat dan tidak menyebabkan kelelahan.

- 5) Administrasi mewajibkan agar jadwal kerja dan istirahat dipasang di tempat yang mudah diakses. Jadwal harus ditetapkan dalam format standar dalam bahasa kerja kapal dan dalam bahasa Inggris.
- 6) Ketika pelaut sedang dalam panggilan kerja, seperti ketika ruang mesin tidak dijaga, pelaut harus mendapatkan kompensasi periode istirahat yang memadai jika periode istirahat normal terganggu oleh panggilan untuk bekerja.
- 7) Administrasi harus mewajibkan catatan jam kerja harian para pelaut dibuat dalam format standar, dalam bahasa kerja atau bahasa kapal dan dalam bahasa Inggris, untuk memungkinkan pemantauan dan verifikasi atas kepatuhan terhadap ketentuan-ketentuan dalam pasal ini. Para pelaut harus menerima salinan catatan yang berkaitan, yang disahkan oleh master atau oleh orang yang diberi wewenang oleh master dan oleh para pelaut.

2. Landasan Teori

a. Manajemen Waktu

Menurut Menurut Alan Lakein, manajemen waktu merupakan suatu proses pengalokasian waktu untuk menyelesaikan tugas-tugas yang memiliki nilai tambah paling tinggi. Ia menekankan pentingnya perencanaan waktu melalui penyusunan daftar kegiatan serta penentuan prioritas atas aktivitas yang harus dilaksanakan. Perencanaan waktu yang baik diyakini dapat membantu seseorang menghindari kebiasaan menunda pekerjaan sekaligus meningkatkan produktivitas. (Fikri, 2024)

Menurut George R. Terry dan Leslie W. Rue manajemen adalah suatu proses atau kerangka kerja, yang melibatkan

bimbingan atau pengarahan suatu kelompok orang-orang. Manajemen dapat dipahami sebagai suatu upaya yang diarahkan pada pencapaian tujuan-tujuan organisasional maupun maksud-maksud tertentu yang telah dirancang. Meskipun bersifat abstrak dan tidak dapat dilihat secara langsung, keberadaan manajemen dapat dibuktikan melalui hasil-hasil yang dihasilkan, baik berupa keluaran kerja yang memadai, tingkat kepuasan manusia, maupun peningkatan kualitas produk dan jasa. (George, 2003)

Menurut James A. Kleban, manajemen waktu merupakan suatu proses untuk mengidentifikasi, mengatur, serta melaksanakan berbagai tugas dalam rentang waktu tertentu guna mencapai tujuan yang ditetapkan. Proses ini mencakup penentuan prioritas, perencanaan kegiatan, serta penerapan disiplin dalam penggunaan waktu agar dapat dialokasikan secara efisien.. (Fikri, 2024)

b. Dampak Kurang Istirahat

Kurang istirahat atau tidur tidak hanya memengaruhi kondisi fisik, tetapi juga berdampak pada psikologis dan kinerja seseorang, terutama bagi awak kapal yang bekerja dengan jadwal padat dan bergantian. Menurut Smith & Allen (2019), kurang tidur dapat menurunkan daya tahan tubuh, memperlambat respon motorik, serta mengganggu koordinasi gerakan sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja.

Secara kognitif, kurang istirahat berdampak pada penurunan konsentrasi, daya ingat, dan kemampuan membuat keputusan (Horne, 2018). Dalam konteks pelayaran, hal ini berbahaya karena awak kapal dituntut untuk selalu sigap dan fokus dalam mengoperasikan peralatan maupun menjaga keselamatan penumpang. Ketidakmampuan menjaga fokus

akibat kurang istirahat dapat menyebabkan kesalahan kecil yang berujung pada gangguan operasional bahkan potensi kecelakaan laut.

Selain itu, kurang istirahat juga berdampak pada kondisi emosional. Menurut Maslach & Leiter (2020), pekerja yang kekurangan tidur cenderung mudah marah, stres, dan kehilangan motivasi kerja. Dalam situasi kerja tim di kapal, kondisi emosional yang tidak stabil dapat mengganggu komunikasi dan kerja sama, sehingga memperburuk koordinasi antar awak.

c. Kelelahan Kerja

Menurut Bramantyo & Pramono (2021), Kelelahan (*fatigue*) merupakan suatu fenomena fisiologis yang ditandai dengan menurunnya kemampuan tubuh dalam mentoleransi aktivitas atau beban kerja fisik. Sedangkan menurut (IMO-MSA, 2019) kelelahan merupakan suatu bahaya karena dapat mempengaruhi kemampuan pelaut untuk melakukan pekerjaannya secara efektif dan dengan aman.

Maslach & Leiter dalam Pramono, G (2025) menyatakan kelelahan dalam konteks dunia kerja tidak hanya memengaruhi individu sebagai karyawan, tetapi juga menimbulkan dampak signifikan bagi organisasi. Ketika seseorang mengalami kelelahan secara fisik, mental, maupun emosional, kapasitasnya untuk melaksanakan pekerjaan secara efektif akan menurun. menurun, yang berujung pada penurunan produktivitas.

1). Kelelahan dalam Industri Pelayaran

Smith et al dalam Farhandika, G & Modjo, R (2025) mengatakan sistem kerja yang khas dalam pelayaran seperti jam kerja yang panjang, rotasi shift tidak teratur, dan waktu istirahat

terbatas, membuat sektor ini sangat rentan terhadap masalah kelelahan kerja.

2). Faktor Penyebab Kelelahan

Menurut Oldenburg & Jensen dalam Farhandika, G & Modjo, R (2025) menyatakan karakteristik pelayaran seperti keterasingan sosial, keterbatasan akses terhadap layanan kesehatan, serta masa kerja di laut yang panjang turut memperburuk beban fisik dan psikologis awak kapal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Desain Penelitian

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

a. Waktu Penelitian

Penulis melaksanakan penelitian ketika Praktek Laut (Prala) di KMP Batumandi selama lebih kurang 12 bulan, dimulai dari tanggal 11 Juni 2024 sampai 11 Juni 2025.

b. Tempat Penelitian

Penelitian pada karya ilmiah ini dilaksanakan di kapal KMP Batumandi milik PT. ASDP Indonesia Ferry dengan rute penyeberangan Merak – Bakauheni.

2. Jenis Penelitian

Dalam Dalam penulisan ini, peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif sebagai pendekatan penelitian untuk menganalisis permasalahan yang dikaji. Menurut Nasir yang dikutip oleh (AJAT, 2018), metode deskriptif merupakan suatu metode penelitian yang digunakan untuk menggambarkan keadaan sekelompok manusia, suatu objek, kondisi, sistem pemikiran, maupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang.

Sementara itu, Sugiyono (2019:18), menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme dan digunakan untuk mengkaji objek dalam kondisi alamiah, yang berbeda dengan penelitian eksperimen. Dalam metode ini, peneliti berperan sebagai instrumen utama, teknik pengumpulan data dilakukan melalui triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, serta hasil penelitian lebih menekankan pada makna daripada generalisasi.

Menurut (Adlini, 2018) Penelitian kualitatif merupakan salah satu metode penelitian yang bertujuan memperoleh

pemahaman mengenai realitas melalui proses berpikir induktif.. (Adlini, 2018) Juga menegaskan bahwa fokus utama dalam penelitian kualitatif terletak pada validitas data, yaitu kesesuaian antara data yang dicatat dengan kondisi sebenarnya di lapangan.

Berdasarkan beberapa pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa penelitian deskriptif kualitatif merupakan metode yang digunakan untuk menggambarkan sekaligus memahami suatu fenomena secara mendalam dan menyeluruh melalui deskripsi dalam bentuk kalimat serta bahasa yang berlandaskan pada data kualitatif.

3. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat yang digunakan untuk mengumpulkan data atau mengukur objek penelitian pada suatu variabel. Agar diperoleh data yang akurat sehingga kesimpulan dapat sesuai dengan keadaan sebenarnya, instrumen penelitian harus bersifat valid, konsisten, serta tepat dalam memberikan informasi. (Yusup, 2018). Instrumen penelitian yang digunakan dalam kajian ini meliputi:

a. Observasi

Melalui teknik observasi, penulis melakukan pencarian informasi secara langsung dari sumber di lapangan. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan pancaindra untuk mengamati lingkungan atau situasi penelitian. Data yang diperoleh mencakup ruang (tempat), waktu, pelaku, aktivitas, peristiwa, dan perasaan yang dialami selama pelaksanaan Praktek Laut (Prala) di KMP Batumandi.

b. Wawancara

Teknik ini dilakukan dengan mengajukan pertanyaan langsung kepada narasumber, yaitu awak kapal di KMP Batumandi, guna memperoleh informasi terkait pengaruh manajemen waktu terhadap kinerja awak kapal.

c. Dokumentasi

Metode ini digunakan untuk mengumpulkan bukti kegiatan serta mendukung permasalahan yang terjadi di KMP Batumandi. Dokumentasi berfungsi memperkuat hasil observasi dan wawancara, sehingga data yang diperoleh menjadi lebih sistematis dan valid.

4. Jenis dan Sumber Data

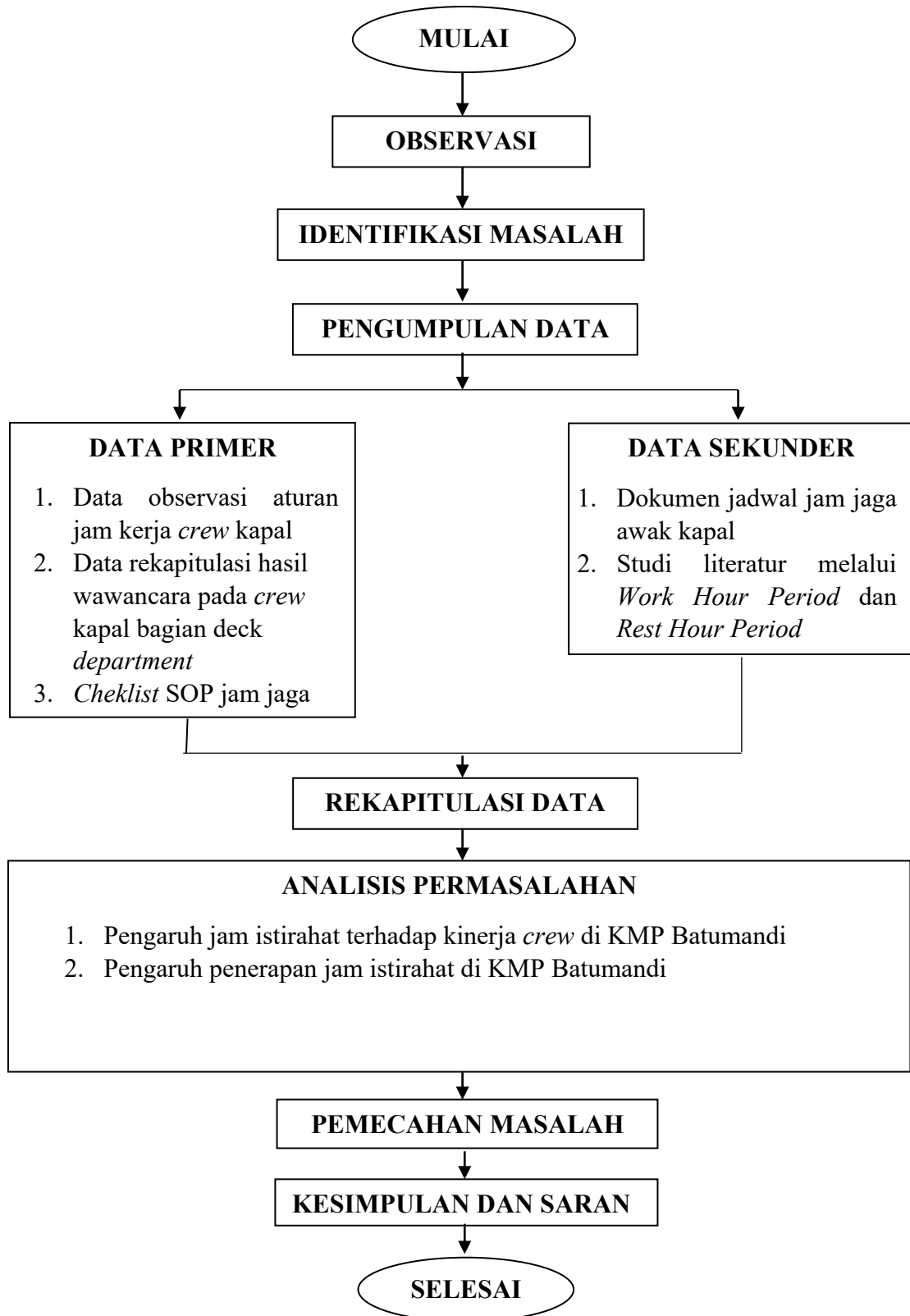
Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif dengan dua jenis sumber data, yaitu :

a. Data Primer

Data primer diperoleh secara langsung dari sumber pertama dan bersifat kualitatif. Data ini mencakup informasi mengenai pengaruh manajemen waktu terhadap kinerja awak kapal KMP Batumandi serta penerapan jam istirahat di kapal tersebut.

Data sekunder diperoleh secara tidak langsung melalui pihak ketiga atau media perantara. Data ini dapat berupa bukti, catatan, maupun laporan historis yang telah terdokumentasi, misalnya *rest hour period*, *crew list*, *ship particular*, dan dokumen terkait lainnya.

5. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

Sumber : Sugiyono

B. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer

Dalam memperoleh data primer, penulis melakukan pencarian informasi secara langsung dari sumber utama melalui pengamatan saat pelaksanaan Praktek Laut (Prala) di KMP Batumandi. Adapun metode yang digunakan meliputi :

a. Observasi

Metode observasi dilakukan dengan mengumpulkan data dan informasi secara langsung di lapangan sesuai dengan kondisi nyata di KMP Batumandi. Pengamatan dilakukan menggunakan pancaindra untuk memperhatikan serta menelaah lingkungan maupun situasi penelitian. Data yang diperoleh melalui teknik ini meliputi ruang (tempat), waktu, pelaku, aktivitas, peristiwa, serta perasaan yang muncul selama pelaksanaan Praktek Laut (Prala) di KMP. Batumandi.

b. Wawancara

Metode wawancara digunakan untuk mengumpulkan informasi secara langsung dari narasumber, yaitu awak kapal KMP Batumandi, dengan tujuan memperoleh data yang relevan terkait penelitian yaitu Nakhoda, Mualim 1, Mualim II, Bosun, Jurumudi, Kelasi, Kadet dek KMP Batumandi terkait dengan pengaruh manajemen waktu istirahat di KMP. Batumandi

Tabel 3. 1 Responden Wawancara Deck

Jabatan Responden	Kode Responden
Nakhoda	Narasumber 1
Mualim I	Narasumber 2
Mualim II	Narasumber 3
Bosun	Narasumber 4
Jurumudi	Narasumber 5
Jurumudi	Narasumber 6

Jurumudi	Narasumber 7
Kelasi	Narasumber 8
Kelasi	Narasumber 9
Kelasi	Narasumber 10
Kadet Deck	Narasumber 11
Kadet Deck	Narasumber 12
Kadet Deck	Narasumber 13
Kadet Deck	Narasumber 14
Kadet Deck	Narasumber 15

Sumber : data primer di olah (2025)

2. Data Sekunder

Data yang dikumpulkan berasal dari sumber-sumber yang telah tersedia sebelumnya. Sumber tersebut mencakup perpustakaan, dokumen, buku ilmiah, laporan penelitian, karya tulis, serta referensi tertulis lain yang relevan dengan pengaruh manajemen waktu istirahat terhadap kinerja awak kapal. Adapun data sekunder dalam penelitian ini meliputi:

- a. *Ship Particular* KMP. Batumandi
- b. *Crew List* KMP. Batumandi
- c. *Record rest hour*
- d. Jadwal Tugas Jaga Laut KMP. Batumandi

C. Teknik Analisis Data

Teknik] analisis data merupakan suatu proses untuk menelusuri serta menyusun data secara sistematis yang diperoleh melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Proses ini dilakukan dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori tertentu. Menjabarkan ke dalam subunit, melakukan sintesa, dan membuat kesimpulan yang membuatnya mudah difahami. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan analisis data

kualitatif yang mana hal tersebut mencakup langkah-langkah sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data

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

2. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses merangkum atau mengurangi jumlah variabel yang ada dalam kumpulan data, memilih dan memfokuskan pada hal-hal pokok, serta menyimpulkan data yang terkumpul menjadi bentuk yang lebih ringkas dan terfokus, agar analisis dapat dilakukan dengan lebih efisien tanpa kehilangan informasi penting. Dengan mereduksi data, peneliti akan lebih menganalisis dan menginterpretasikan data untuk tahapan selanjutnya.

3. Penyajian Data

Penyajian data merupakan proses mengubah data mentah menjadi format yang lebih mudah dipahami dan diinterpretasikan. Hal tersebut bertujuan untuk membuat *audience* memahami informasi yang terkandung dalam data real yang didapat di KMP. Batumandi dengan cara yang mudah dipahami dan efektif, sehingga memungkinkan penarikan kesimpulan dan pengambilan suatu tindakan.

4. Penarikan kesimpulan dan Verifikasi

Langkah terakhir dalam analisis data kualitatif yaitu penarikan kesimpulan dan verifikasi. Penarikan kesimpulan merupakan proses mengumpulkan dan mengorganisasikan data yang telah dianalisis menjadi bentuk informasi yang dapat digunakan untuk membuat keputusan, membuat prediksi, dan menarik kesimpulan yang menjawab pertanyaan penelitian. Adapun verifikasi data yaitu proses memastikan keabsahan data yang bertujuan untuk meningkatkan kepercayaan terhadap hasil penelitian yang dilakukan di KMP. Batumandi.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Analisis

1. Penerapan peraturan jam istirahat awak kapal kapal KMP. Batumandi

Pada tanggal 23 September 2024, KMP Batumandi sedang bersandar di Pelabuhan Bakauheni. Saat proses bongkar muat kendaraan berlangsung, penulis menemukan bahwa seorang jurumudi tidak ikut melaksanakan tugasnya. Setelah ditelusuri, jurumudi tersebut mengaku merasa terlalu lelah akibat kurang tidur malam sebelumnya. Hal ini diperkuat oleh pernyataan narasumber 3 yang mengatakan, “Kadang baru tidur sebentar sudah dipanggil lagi untuk bongkar muat. Jadi tidak jarang kami terlalu lelah untuk ikut kerja tambahan”. Fenomena ini menunjukkan bahwa aturan jam istirahat memang tercatat, tetapi dalam praktiknya tidak berjalan optimal karena jadwal kapal yang padat.

Situasi serupa juga terjadi pada tanggal 30 November 2024 ketika kapal hendak sandar di Pelabuhan Merak. Penulis mendapati seorang kelasi tidak berada di posisinya untuk standby tali di haluan. Setelah dikonfirmasi, kelasi tersebut mengaku ketiduran karena baru sempat beristirahat satu jam sebelum sandar. Pernyataan ini senada dengan pengakuan narasumber 7 yang menyampaikan, “Kalau habis kerja malam, badan masih capek. Kadang tidak terasa malah ketiduran di mess room, jadi telat *standby*” Kondisi ini semakin menegaskan bahwa penerapan jam istirahat tidak sepenuhnya efektif di lapangan

Selain karena padatnya jadwal, waktu istirahat ABK juga sering terpotong oleh aktivitas pribadi setelah selesai bekerja. Pada 14 Maret 2025, penulis mendapati beberapa kelasi yang baru saja menyelesaikan tugas di *car deck* tidak langsung beristirahat, melainkan mencuci pakaian mereka. Salah seorang kelasi mengatakan, “Kalau tidak dicuci malam ini, besok sudah tidak ada waktu lagi. Jadi walaupun capek, tetap harus mencuci dulu sebelum tidur”. Seorang kadet juga mengungkapkan hal senada, “Biasanya setelah tugas saya masih menulis laporan harian atau

menyiapkan peralatan untuk besok. Akhirnya tidur jadi lebih malam”. Fenomena ini menunjukkan bahwa waktu istirahat efektif semakin berkurang karena adanya kegiatan tambahan yang dilakukan awak kapal di luar jam kerja.

Hasil observasi didapatkan bahwa penerapan jam istirahat di KMP Batumandi belum berjalan maksimal. Walaupun aturan jam istirahat tercatat dalam dokumen resmi, dalam praktiknya awak kapal seperti Jurumudi, kelasi dan Kadet dek hanya mendapatkan waktu tidur rata-rata 9-10 jam per hari. Berarti ada jadwal yang masih menjadikan dibawah standar minimal yang seharusnya diterima. Selain itu, kondisi istirahat juga tidak selalu nyaman karena sering terganggu dengan panggilan tugas mendadak atau kegiatan operasional kapal yang padahal ini didukung dengan *rest hour record* dari dek departemen yaitu.

Jam Kerja dan Jam Istirahat awak kapal bagian dek departemen

Voyage No : 04		Date : 15-20 Februari 2025													
NO	NAMA	15/02/2025		16/02/2025		17/02/2025		18/02/2025		19/02/2025		19/02/2025		20/02/2025	
		Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam	Jam
		Kerja	Istirahat	Kerja	Istirahat	Kerja	Istirahat	Kerja	Istirahat	Kerja	Istirahat	Kerja	Istirahat	Kerja	Istirahat
1	SUKO SETIYADI	12	12	14	10	14	10	12	12	14	10	14	10	14	10
2	EDY SUPRAMONO	15	9	14	10	15	9	12	12	13	11	15	9	12	12
3	WINDRIO ADIKORO	14	10	14	10	12	12	15	9	15	9	14	10	14	10
4	ASEP SUPRIADI	13	11	13	11	13	11	14	10	15	9	13	11	12	12
5	LALU SATRIAWAN	13	11	12	12	14	10	13	11	13	11	14	10	16	8
6	KIKI MASDUKI	14	10	14	10	15	9	13	11	15	9	15	9	14	10
7	SAHADI RISARTO	14	10	15	9	13	11	13	11	15	9	14	10	12	12
8	ARVIN NOVULLAN	13	11	14	10	14	10	13	11	15	9	15	9	13	11
9	ARGO ANDARU	14	10	15	9	14	10	13	11	15	9	14	10	12	12
10	HERY GUSTIAWAN	13	11	15	9	13	11	15	9	14	10	14	10	14	10
11	ANGGA PRAMANA	13	11	14	10	15	9	14	10	14	10	14	10	13	11
12	RIDHO AKBAR	13	11	14	10	15	9	13	11	15	9	14	10	14	10
13	JERIKO P.	14	10	16	8	13	11	12	12	14	10	15	9	12	12
14	RACHMAT A.	15	9	14	10	13	11	13	11	14	10	15	9	13	11
15	MAKSMILIANUS	13	11	15	9	15	9	13	11	15	9	14	10	13	11

Gambar 4.1 Jam kerja dan Jam Istirahat ABK *deck*

Hasil observasi juga memperlihatkan bahwa kurangnya istirahat berdampak pada kondisi fisik awak kapal. Kru terlihat sering mengantuk saat bekerja, tampak lemas, dan kurang fokus dalam menjalankan tugas. Beberapa kesalahan kerja yang terjadi, seperti jurumudi tidak ikut

bongkar muat, kelasi tidak standby tali, serta kejadian rampdoor putus, semuanya berakar dari kurangnya jam istirahat yang memadai. Dengan demikian, dapat dipahami bahwa penerapan aturan jam istirahat di KMP Batumandi lebih banyak sebatas formalitas, sementara realitas di lapangan menunjukkan banyaknya hambatan dalam penerapannya.

2. Pengaruh Penerapan Jam Istirahat terhadap Kinerja Awak Kapal KMP Batumandi

Hasil observasi juga memperlihatkan bahwa kurangnya istirahat berdampak pada kondisi fisik awak kapal. Kru terlihat sering mengantuk saat bekerja, tampak lemas, dan kurang fokus dalam menjalankan tugas. Beberapa kesalahan kerja yang terjadi, seperti jurumudi tidak ikut

Pada tanggal 19 Januari 2025, terjadi peristiwa serius di KMP Batumandi ketika *wire rampdoor* haluan putus akibat jurumudi yang kurang fokus saat memegang handle. Penulis yang berada di dek menyaksikan jurumudi tersebut tampak kelelahan dan mengantuk. Setelah diwawancarai, ia mengaku, “Badan saya benar-benar capek, mata ngantuk, jadi saat pegang handle rampdoor tidak fokus. Akhirnya wire putus, hampir saja terjadi kecelakaan”. Kejadian ini membuktikan bahwa kelelahan akibat kurang istirahat dapat memengaruhi konsentrasi dan membahayakan keselamatan operasional.

Kejadian lain yang menunjukkan dampak kurang istirahat terhadap kinerja adalah pada 30 November 2024 ketika seorang kelasi tidak ikut standby tali saat kapal hendak sandar di Merak. Proses sandar menjadi terhambat karena kelasi tersebut ketiduran. Hal ini menunjukkan bahwa kurangnya jam tidur membuat awak kapal lalai terhadap tugas pokok mereka. Narasumber 9 menegaskan, “Kalau cukup istirahat, kerja bisa cepat selesai. Tapi kalau kurang tidur, banyak yang telat perintah dan malas bergerak”.

Mualim II juga menguatkan temuan ini. Ia menyebutkan, “Kalau kru istirahat cukup, simpul tali rapi, kerjaan cepat selesai. Tapi kalau kurang tidur, sering salah dengar perintah, simpul tali bisa salah, dan komunikasi

jadi kacau”. Pernyataan ini menunjukkan adanya penurunan kualitas kerja akibat kelelahan

Selain gangguan kinerja teknis, kurangnya jam istirahat juga memengaruhi kesehatan awak kapal. Pada 8 Februari 2025, seorang kelasi jatuh sakit asam lambung karena makan tidak teratur akibat jadwal kerja padat. Ia bahkan harus dirawat di rumah sakit selama delapan hari. Salah seorang kelasi lain menyatakan, “Kalau tidur kurang, badan cepat lemas, kepala pusing, dan gampang sakit. Pernah ada teman sampai dirawat karena lambungnya kambuh”.

Tidak hanya kelasi, para kadet juga mengalami dampak serupa. Seorang kadet menyampaikan, “Kadang kami dipaksa kerja walaupun badan lelah. Akhirnya saat jaga malam banyak yang tidak fokus dan sering mengantuk. Itu jelas memengaruhi kinerja”. Kesaksian ini menggambarkan bahwa generasi muda di kapal pun sudah merasakan beban akibat kurangnya istirahat.

Selama penelitian, penulis menyaksikan bahwa banyak awak kapal yang mengalami penurunan performa kerja akibat kurang istirahat. Beberapa kelasi tampak lambat dalam menarik tali saat sandar, jurumudi terlihat kurang fokus ketika mengoperasikan peralatan, bahkan ada yang tertidur ketika menunggu giliran tugas. Keadaan ini memperlihatkan bahwa kelelahan sudah menjadi masalah nyata yang memengaruhi kinerja awak kapal.

Jadwal jam istirahat ABK dek

No	Nama Crew	Jabatan	Tanggal	Jam Istirahat (Start)	Jam Istirahat (Finish)	Total Jam Istirahat
1	Suko Setiyadi	Nahkoda	11/09/2024	20:00	06:00	10
2	Edy Supramono	Mualim I	11/09/2024	06:00	16:00	10
3	Windrio Adikoro	Mualim II	11/09/2024	16:00	00:00	10
4	Asep Supriadi	Mualim III	11/09/2024	00:00	08:00	10
5	Lalu Satriawan	Bosun	11/09/2024	00:00	07:00	10
6	Kiki Masduki	Juru Mudi I	11/09/2024	20:00	05:00	9
7	Sahadi Risarto	Juru Mudi II	11/09/2024	06:00	00:00	10
8	Arvin Novullan	Juru Mudi III	11/09/2024	00:00	08:00	10
9	Angga Pramana	Kelasi I	11/09/2024	00:00	08:00	10
10	Argo Andaru	Kelasi II	11/09/2024	20:00	06:00	10
11	Hery Gustiawan	Kelasi III	11/09/2024	06:00	16:00	10
12	Ridho Akbar	Kadet Dek	11/09/2024	16:00	00:00	10
13	Jeriko P.	Kadet Dek	11/09/2024	00:00	08:00	8
14	Rachmat Alvein	Kadet Dek	11/09/2024	00:00	08:00	10
15	Maksimilianus	Kadet Dek	11/09/2024	00:00	07:00	9

Gambar 4.2 Jadwal istirahat ABK *deck*

Penulis juga mencatat bahwa kesehatan awak kapal ikut terpengaruh. Seorang kelasi harus dirawat di rumah sakit selama delapan hari karena sakit asam lambung akibat pola makan yang tidak teratur. Selain itu, kadet yang baru belajar juga sering mengeluh mengantuk saat jaga malam, sehingga tidak mampu menyerap pelajaran dan pengalaman dengan baik. Observasi ini menunjukkan bahwa kurangnya jam istirahat bukan hanya menurunkan kualitas kerja, tetapi juga berdampak pada keseluruhan kondisi fisik dan mental awak kapal. Berikut fenomena yang disebabkan kurang jam istira

Berdasarkan hasil observasi, dapat diketahui bahwa penerapan jam istirahat yang kurang optimal berpengaruh besar terhadap kinerja awak kapal KMP Batumandi. Awak kapal yang kurang tidur cenderung kurang disiplin, lamban dalam bekerja, dan lebih rentan melakukan kesalahan. Hal ini jelas menghambat kelancaran operasional kapal. Selain itu, kurangnya istirahat juga menimbulkan dampak jangka panjang berupa menurunnya kesehatan awak kapal. Kondisi ini berpotensi membahayakan keselamatan pelayaran, karena kru yang sakit atau lelah tidak bisa bekerja dengan maksimal. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa jam istirahat yang cukup merupakan syarat penting untuk menjaga kinerja awak kapal tetap optimal sekaligus menjamin keselamatan di atas kapal. Hal ini didukung dengan Jadwal istirahat dari awak kapal

B. Pembahasan

1. Penerapan Peraturan Jam Istirahat Awak Kapal KMP. Batumandi

Hasil observasi didapatkan bahwa penerapan jam istirahat di KMP Batumandi belum berjalan maksimal. Walaupun aturan jam istirahat tercatat dalam dokumen resmi, dalam praktiknya awak kapal seperti Jurumudi, kelasi dan Kadet dek hanya mendapatkan waktu tidur rata-rata 9-10 jam per hari. Berarti ada jadwal yang masih menjadikan dibawah standar minimal yang seharusnya diterima. Selain itu, kondisi

istirahat juga tidak selalu nyaman karena sering terganggu dengan panggilan tugas mendadak atau kegiatan operasional kapal

Hasil observasi dan wawancara menunjukkan bahwa penerapan jam istirahat di KMP Batumandi masih jauh dari ketentuan internasional. Awak kapal hanya bisa tidur sekitar 8–10 jam per hari, jauh di bawah ambang minimal 10 jam seperti yang ditetapkan dalam MLC 2006 (Regulation 2.3) dan STCW 2010 Section A-VIII/1 (Fitness for Duty). Kondisi ini jelas mencerminkan adanya ketidaksesuaian antara tujuan regulasi dan kenyataan di lapangan.

2. Pengaruh Penerapan Jam Istirahat di KMP. Batumandi

Berdasarkan hasil observasi, dapat diketahui bahwa penerapan jam istirahat yang kurang optimal berpengaruh besar terhadap kinerja awak kapal KMP Batumandi. Awak kapal yang kurang tidur cenderung kurang disiplin, lamban dalam bekerja, dan lebih rentan melakukan kesalahan. Hal ini jelas menghambat kelancaran operasional kapal. Selain itu, kurangnya istirahat juga menimbulkan dampak jangka panjang berupa menurunnya kesehatan awak kapal.

Pengaturan jam istirahat terhadap *crew* kapal sangat berpengaruh untuk kinerja *crew* kapal. Hal ini memiliki pengaruh positif apabila penerapan jam istirahat untuk para *crew* kapal berjalan dengan baik. Berdasarkan *Maritime Labour Convention (MLC)*, waktu istirahat untuk *crew* kapal yaitu minimal 10 jam dalam jangka waktu 24 jam dan jika dibagi menjadi dua waktu maka tidak kurang dari 6 jam. Apabila jam istirahat terpenuhi sesuai dengan aturan maka hal ini sangat berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal tersebut.

Adanya pengaturan jam kerja dan jam istirahat yang tepat maka akan meningkatkan kinerja *crew* saat bekerja di atas kapal. Sehingga nantinya akan memberikan timbal balik yang bagus dari *crew* untuk perusahaan.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Berdasarkan hasil observasi, wawancara, dan analisis data, dapat disimpulkan bahwa penerapan aturan jam istirahat sesuai ketentuan Maritime Labour Convention (MLC) 2006 di KMP Batumandi belum sepenuhnya optimal. Jam istirahat perwira relatif sudah sesuai standar, tetapi awak kapal bagian juru mudi dan kelasi hanya memperoleh rata-rata 9 jam istirahat per 24 jam atau sekitar 68 jam per minggu. Kondisi ini masih lebih rendah dari ketentuan minimal 10 jam per 24 jam dan 77 jam per minggu sebagaimana diatur dalam MLC 2006 dan STCW Amandemen Manila 2010. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi internasional dengan praktik nyata di lapangan akibat padatnya jadwal pelayaran (9–10 trip per hari) serta beban kerja tambahan di luar jam jaga.
2. Kekurangan jam istirahat berdampak langsung pada menurunnya kinerja awak kapal. Hasil penelitian menunjukkan bahwa awak kapal sering mengalami kelelahan, mengantuk saat bekerja, kurang disiplin, hingga terjadi kelalaian dalam pelaksanaan tugas, seperti tidak standby tali saat sandar dan terjadinya insiden putusnya rampdoor. Selain itu, kelelahan juga berdampak pada kesehatan awak kapal, terbukti dengan adanya awak yang jatuh sakit akibat pola tidur dan pola makan yang tidak teratur. Kondisi ini berpotensi menghambat kelancaran operasional kapal serta meningkatkan risiko keselamatan pelayaran. Dengan demikian, manajemen waktu istirahat terbukti menjadi faktor penting yang sangat memengaruhi kinerja awak kapal di KMP Batumandi.

B. SARAN

Setelah penulis melakukan pengamatan dan pembahasan mengenai penerapan jam istirahat berdasarkan aturan *MLC* 2006 dan *STCW* 2010 Amandemen manila di atas kapal KMP. Batumandi, maka penulis berusaha untuk memberikan saran yang diharapkan bermanfaat yaitu sebagai berikut.

1. Perusahaan bersama pihak kapal perlu menata ulang sistem jaga dengan menambah jumlah tim jaga atau menerapkan pola empat putaran secara konsisten. Alternatif ini terbukti lebih efektif karena mampu memberikan tambahan jam istirahat bagi juru mudi dan kelasi hingga 11 jam per hari, sehingga sesuai dengan ketentuan *MLC* 2006. Selain itu, perlu dibuat jadwal kerja dan istirahat yang lebih proporsional, serta dipantau secara berkala oleh mualim I dan nakhoda agar tidak hanya tercatat dalam dokumen tetapi benar-benar dilaksanakan di lapangan. Diadakannya sosialisasi atau *briefing* oleh Master dan Mualim mengenai dampak buruk yang dapat terjadi pada kinerja *crew* ketika kekurangan waktu istirahat di atas kapal setiap pelaksanaan *safety meeting*.
2. Awak kapal perlu diberikan sosialisasi rutin mengenai pentingnya pemenuhan jam istirahat serta dampak buruk kelelahan terhadap kinerja dan keselamatan pelayaran. Hal ini dapat dilakukan melalui *briefing* dalam setiap *safety meeting*. Selain itu, pihak manajemen kapal juga harus melakukan evaluasi rutin dan pengawasan ketat terhadap kepatuhan awak kapal dalam melaksanakan jam istirahat. Dengan demikian, disiplin kerja dapat ditingkatkan, kesehatan awak tetap terjaga, dan risiko kecelakaan kerja maupun gangguan operasional dapat diminimalisir.

DAFTAR PUSTAKA

- Fakhrurrozi, R. (2021, Maret). Implementasi Undang-Undang No 15 Tahun 2016 dalam Melindungi Hak-Hak Anak Buah Kapal di PT Samudera Indonesia. *Jurnal Saintara*, 5(2), 20-23.
- Farhandika, G. A., & Modjo, R. (2025). *Kelelahan Kerja di kalangan Awak Kapal : Systematic Literature Review*. Jurnal Ilmiah kedokteran dan Kesehatan, Vol 4 No 3 (2025).
- Fatigue, K., & Awak, P. (2020). *Analisis pemanfaatan waktu istirahat terhadap kelelahan (fatigue) pada awak kapal*. 08(173), 90–103.
- Fikri, A. (2024, March 27). *Definisi Manajemen Waktu Menurut Para Ahli*. Retrieved from RedaSamudera.id: <https://redasamudera.id/definisi-manajemen-waktu-menurut-para-ahli/>
- Kuncowati. (2018). PENTINGNYA PENGATURAN DINAS JAGA PELABUHAN DAN BEBAN KERJA AWAK KAPAL TERHADAP KINERJA AWAK KAPAL PADA SAAT DINAS JAGA DI PELABIHAN SURABAYA. *Jurnal Saintek Maritim*, 17(2), 4.
- Lesmono, R. (2024, May 11). *Pengaruh Menurut Para Ahli : Mengungkap Makna di Balik Interaksi Manusia*. Retrieved from RedaSamudera.id: <https://redasamudera.id/definisi-pengaruh-menurut-para-ahli/>
- Maritime Labour Convention, (2006). PDF e-book. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilojakarta/documents/legaldocument/wcms_616425.pdf. Diakses pada tanggal 18 Juli 2025.
- Murdani, R. & I., 2023. *Pengaruh Manajemen Jam Istirahat Dan Kompensasi Terhadap Kinerja Crew Kapal*. Jurnal Penelitian Samudera, 1(1), pp.15-23.

- Meryanti, M., Suhardono, A., & Herlambang, P. (2022). Penerapan Rest Hour Berdasarkan Maritime Labour Convention 2006 Di Atas Kapal MV. Dewi Ambarwati. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 4(2), 1–5. <https://doi.org/10.51578/j.sitektransmar.v4i2.51>
- Nugroho Taufik (2023). *Evaluasi Penerapan Pengaturan Waktu Istirahat di KMP. Port Link III Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja*. (Skripsi tidak dipublikasikan). Palembang: POLTEKTRANSSDP Palembang, Prodi Nautika.
- Pramono, G.P., (2025). *Manajemen Karyawan : Kelelahan Fisik, Mental, dan Emosional*. Semarang : WeHa Press

LAMPIRAN

Lampiran 1 Ship Particular KMP. Batumandi



SHIPS PARTICULARS

I. DATA KHUSUS

- NAMA KAPAL	:	KMP. BATUMANDI
- NOMOR IMO	:	9759733
- TYPE KAPAL	:	FERRY RO – RO TWIN SCREWS
- DIBANGUN OLEH	:	PT. DAYA RADAR UTAMA. PANJANG
- TAHUN DI BUAT	:	2014
- BENDERA KEBANGSAAN/CALL SIGN	:	INDONESIA – PLMI
- KELAS	:	B K I
- PORT OF REGISTRY	:	PANJANG
- KAPASITAS PENUMPANG	:	812 ORANG
- KAPASITAS KENDARAAN	:	77 SEDAN, 37 TS, 02 TRONTON dan 26 TRAILER.
- RESCUE BOAT	:	2 UNIT
- INFATABLE LIFE RAFT (ILR)	:	24 UNIT (KAPASITAS . 50 ORANG)
- LIFE JACKET (BAJU PENOLONG)	:	1080 BUAH
- MARK OF TONNAGE CERT. (tanda selar)	:	GT 5553 No : 586 / CCa
- ABK	:	30 ORANG

II. DIMENSI UTAMA

- PANJANG SELURUHNYA (Loa)	:	109.40 M
- PANJANG A.G.T (Lbp)	:	99.20 M
- LEBAR DECK (Bdeck)	:	19.60 M
- LEBAR GARIS AIR (bwl)	:	18.94 M
- TINGGI	:	5.60 M
- SARAT	:	4.10 M
- GROSS REGISTER TONNAGE (GRT)	:	5553 T
- NET TONNAGE (NT)	:	2667 T
- FUEL OIL TANK CAPACITY	:	125 T
- KAPASITAS TANKY AIR TAWAR	:	156 T
- KAPASITAS TANKY BALLAST	:	190 T

III. PERALATAN MESIN

A. MESIN UTAMA (M/E)	:	2 x 3500 HP
- MERK/TYPE	:	YANMAR - 6 N330 – EW
B. MESIN BANTU (A/E)	:	4 x 392 KW / 490 KVA / 1450 RPM
- MERK / TYPE	:	YANMAR, TYPE GAYL-WET
C. BOW THRUSTER	:	1 x 600 KW
D. G S P	:	1 UNIT (OYAMA/DPY.80) 55 KW / 45 M3 / HOUR
E. O W S	:	1 UNIT 0,25 M3/HOUR (TANK CAPACITY : 0,55)
F. HYDRAULIC POWER PACK	:	1 UNIT 5 T (18,5 / 15 KW)
G. KECEPATAN	:	16 KNOT

IV. PEMILIK / OPERATOR

: PT. ASDP INDONESIA FERRY (PERSERO) – JAKARTA

Lampiran 2 Crew List KMP.Batumandi



CREW LIST

NAMA KAPAL : KMP. BATUMANDI
 DATANG DARI :
 TUJUAN KE :
 BERANGKAT :

IMO / MMSI : 9759733 / 525001136
 LOA/LBP/BREADTH : 109.40/99.55/19.60
 GT/NT/KW : 5553/2213/2 X 3500
 PEMILIK AGENT : PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)

NO	NAMA	JABATAN	NO UJASA	ENDORSEMENT		BUKU PELAUT	
				NOMOR	BERLAKU		BERLAKU
1.	SUKO SETYADI	NAKHODA	ANT-II 620067259N20115	620067259NB0120	17-07-2025	F 184172	23-04-2026
2.	WINDRIO ADIKORO	MUALIM I	ANT-III 6201321874M33816	6201321874MC3823	12/07/2028	H 060471	10-02-2026
3.	ASEP SUPRIADI	MUALIM III	ANT-IV 6200519855M43816	6200519855MD3821	15/07/2026	A 059713	18.09.2025
4.	EKO PRIAMBODO	KKM	ATT-II 6200348590T20520	6200348590TB0520	16/09/2025	F 158396	01.07.2027
5.	BAGUS SAPUTRO	MASINIS II	ATT-II 6202079218T20522	6202079218TB0522	27/10/2027	F 309465	01.02.2026
6.	NOVEN HENDRAYANTO	MASINIS IV	ATT-IV 6201021999T40167	6201021999TD0622	27/10/2027	I 044375	22.02.2027
7.	LALU SATRIAWAN	SERANG	ANT-IV 6200355594N40518	6200355594ND0523	22/02/2028	F 186555	26.08.2025
8.	HARSONO	MANDOR	ATT-V 6201504778TM0218	6201504778TE0223	15/03/2028	I 045057	19.09.2026
9.	KIKI MASDUKI	JURU MUDI	RATING 6201195495340616			I 081866	24.10.2027
10.	SAHADI RISARTO	JURU MUDI	ANT-V 6201098230N50218	6201098230NE0223	15/03/2028	F 089559	25.12.2025
11.	ARVIN NOVULLAN	JURU MUDI	RATING 6201112736343816			I 045179	06.12.2026
12.	MUSTAZAM	JURU MINYAK	RATING 6201657851420215			F 026432	05.05.2026
13.	AKHIRUL HASAN	JURU MINYAK	RATING 6201696632420616			F 114919	24.09.2026
14.	M AFIF MUNANDAR	JURU MINYAK	ATT-V 6201338072T55119	6201338072TE5119	15/08/2027	F 080086	02.04.2026
15.	ARGO ANDARU.F.W	KELASI	ANT-V 6202082119N50524	6202082119NS0524	08/05/2029	F 195516	06.02.2026
16.	HERY GUSTIAWAN	KELASI	RATING 6211507925330715			G 052286	10.03.2027
17.	ANGGA PRAMANA	KELASI	RATING 6201408761340517			F 338238	08.06.2025
18.	APRIANTO MAJIU	JURU MASAK	RATING 6212263001330123			I 022899	16.02.2026
19.	M. DZAKY ARYA	PRALA DECK	BST 6212317575014423			I 103743	18.05.2027
20.	M. RIDHO AKBAR	PRALA DECK	BST 6212317604014423			I 103755	18.05.2027
21.	JERIKO F. PANJAITAN	PRALA DECK	BST 6212315318012823			F 117408	29.06.2027
22.	RACHMAT ALVEIN N.	PRALA DECK	BST 6212338641015123			J 029987	08.05.2027
23.	MAKSMILIANUS ARIF D.	PRALA DECK	BST 6212342595012423			J 060695	11.06.2027
24.	MUHAMMAD FAIS.A	PRALA MESIN	BST 6212327742010323			J 028107	24.04.2027
25.	ALBAB FATUHMANN	PRALA MESIN	BST 6212317631014423			I 103677	16.05.2027
26.	YUDHA ANDHIKA R.	PRALA MESIN	BST 6212331456010323			J 028085	24.04.2027

Mengetahui
 Perusahaan Pelayaran
 PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Penerima Laporan
 Kantor KSOP KELAS I Banten

Yang Membuat
 Nakhoda KMP. BATUMANDI

 SUKO SETYADI
 KMP. BATUMANDI

we bridge the nation

Lampiran 3 *Cadet* SDP yang PRALA di PT.ASDP



Lampiran 4 *Profil* unit KMP.Batumandi



Lampiran 5 Formulir Wawancara

LEMBAR WAWANCARA

A. Identitas Narasumber

Responden :

Usia :

B. Daftar Pertanyaan

1. Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?
2. Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?
3. Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal?
4. Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?

Lampiran 1. Wawancara Narasumber 1

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Kalau bicara aturan, di atas kertas kita memang mengacu ke MLC, minimal 10 jam istirahat dalam 24 jam. Tapi kenyataannya di lapangan, kapal kita ini trip-nya padat sekali. Sehari bisa sampai 9–10 kali sandar. Jadi otomatis jam istirahat anak buah sering terpotong, apalagi bagian deck yang selalu standby
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Tidak bisa dibilang dipatuhi penuh. Kadang baru tidur sebentar sudah dipanggil lagi untuk bongkar muat atau standby tali. Bahkan ada jurumudi yang tidak sempat ikut bongkar muat di Bakauheni karena sudah terlalu lelah. Jadi ya, praktiknya masih jauh dari aturan
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Pengaruhnya sangat besar. Kalau kru istirahat cukup, mereka lebih fokus dan kerjanya rapi. Tapi kalau kurang tidur, gampang emosi, kerja lambat. Pernah waktu itu kelasi tidak standby tali di Merak, akibatnya sandar jadi terhambat. Itu jelas karena kelelahan.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Bahaya sekali. Pernah kejadian jurumudi pegang handle rampdoor tapi karena ngantuk tidak fokus, akhirnya wire rampdoor putus. Untung tidak ada korban, tapi itu membuktikan kalau istirahat tidak bisa dianggap sepele

Lampiran 5. Wawancara Narasumber 2

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Aturan tetap kita catat di logbook, seolah-olah sesuai standar. Tapi realitanya, anak buah deck jarang dapat full 10 jam. Kadang hanya 5–6 jam. Sisanya dipakai untuk bongkar muat dan persiapan sandar
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Tidak. Saya sering lihat kelasi ketiduran di mess room karena kelelahan. Bahkan ada yang sakit asam lambung gara-gara makan tidak teratur, itu juga efek dari jam istirahat dan pola makan yang kacau.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau kru istirahat cukup, kerja mereka lebih sigap. Tali cepat diikat, komunikasi lancar. Tapi kalau kurang, mereka cenderung lambat, sering salah dengar perintah.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Risikonya besar. Satu orang lelah bisa bikin seluruh proses sandar terganggu. Contohnya waktu kelasi tidak standby tali di haluan, itu membuat kapal harus menunggu lebih lama, jelas mengganggu keselamatan manuver.

Lampiran 6 . Wawancara Narasumber 3

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Kalau di dokumen memang dicatat sesuai aturan, tapi faktanya jam kerja jauh lebih panjang. Kadang saya sendiri baru bisa tidur 4–5 jam karena harus memantau jaga dan bongkar muat.
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Tidak. Jaga malam sering sekali kehabisan waktu tidur, karena habis sandar langsung ada trip lagi. Awak deck paling sering jadi korban.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau cukup istirahat, kerja tim lebih kompak, komunikasi jalan. Tapi kalau kurang, gampang salah dengar. Pernah ada yang salah mengikat tali, akibatnya kapal agak lama menempel di dermaga.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Risiko besar. Awak yang ngantuk bisa saja salah jaga atau tidak fokus, itu bisa membahayakan keselamatan kapal.

Lampiran 7. Wawancara Narasumber 4

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Jujur, aturan jam istirahat masih sering terlanggar. Kalau kapal ramai, bongkar muat jalan terus, anak buah deck tidak sempat tidur lama.
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Dalam kenyataan, aturan itu tidak dipatuhi penuh. Misalnya pada 23 September 2024, jurumudi tidak ikut bongkar muat di Bakauheni karena kelelahan. Itu bukti bahwa kru tidak mendapatkan waktu istirahat yang cukup.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau kru cukup tidur, kerja mereka lebih sigap, tali cepat diikat, dan komunikasi lancar. Tapi kalau kurang, bisa seperti yang terjadi di Merak 30 November 2024, kelasi tidak standby tali di haluan, sehingga kapal terlambat sandar.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	kurang tidur bisa berbahaya untuk keselamatan. Saya masih ingat kejadian 19 Januari 2025, saat rampdoor wire putus karena jurumudi yang memegang handle dalam kondisi ngantuk. Itu contoh nyata dampak serius kurang istirahat.

Lampiran 8. Wawancara Narasumber 5

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Bisa dibilang sulit. Kadang selesai jaga kemudi, saya langsung dipanggil lagi untuk bongkar muat.
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Tidak. Pernah saya tidak ikut bongkar muat di Bakauheni karena sudah terlalu lelah, akhirnya bosun marah.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau cukup tidur, saat pegang kemudi lebih tenang, bisa fokus ke arah kapal. Tapi kalau kurang, rasanya kepala berat.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Saya pernah hampir salah ambil jalur karena ngantuk saat kemudi. Untung nakhoda langsung koreksi.

Lampiran 9. Wawancara Narasumber 6

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Tidak sepenuhnya jalan. Trip malam kadang arus kencang yang membuat jam jaga kami berantakan akibat cuaca buruk bikin jam istirahat makin pendek.
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Sulit. Kadang baru tidur sebentar, ada panggilan lagi.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau cukup tidur, kerja lebih semangat. Kalau kurang, badan gemetar, susah konsentrasi.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Saya ingat betul waktu kejadian wire rampdoor putus, itu karena jurumudi yang pegang handle sudah terlalu lelah dan tidak fokus.

Lampiran 10. Wawancara Narasumber 7

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Aturan itu ada, tapi untuk jurumudi susah banget jalan. Kadang habis jaga kemudi, saya masih harus bantu bongkar muat. Jadi istirahatnya kepotong terus.
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Enggak. Pernah saya sendiri sampai enggak ikut bongkar muat di Bakauheni karena udah capek banget. Mau dipaksa juga badan udah nggak kuat.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau tidurnya cukup, pegang kemudi itu enak, bisa fokus jaga arah. Tapi kalau ngantuk, rasanya kayak mata berat terus. Salah sedikit bisa bahaya.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Saya pernah hampir salah ambil jalur pas di lintasan, karena mata udah sepet banget. Untung nakhoda cepat koreksi.

Lampiran 11. Wawancara Narasumber 8

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Tergantung kondisi. Kalau trip padat, ya susah tidur lama
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Tidak. Saya sering hampir ketiduran di mess room karena kelelahan dan belum maksimal tidurnya
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau cukup, kerja cepat, tali rapi. Kalau kurang, lambat
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Satu orang lelah bisa bikin seluruh proses sandar terganggu. Contohnya waktu saya hampir tidak standby tali di haluan, itu membuat kapal harus menunggu lebih lama dan dimarahi oleh pak chief.

Lampiran 12. Wawancara Narasumber 9

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Aturan istirahat susah sekali dijalankan, apalagi untuk kami di deck. Bongkar muat terus-menerus bikin tidur tidak pernah cukup. Kadang hanya sempat rebahan 2 jam sebelum dipanggil lagi padahal baru selesai jaga
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Jam istirahat tidak pernah penuh. Baru tidur sebentar, biasanya ada panggilan kerja lagi. Jadi kami sering merasa kurang tidur setiap har
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau cukup tidur, kerja lebih rapi, tenaga kuat, dan cepat selesai. Tapi kalau kurang, gampang marah, gampang salah, dan kerja terasa berat sekali.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Saya sendiri pernah jatuh sakit, asam lambung kambuh karena makan dan tidur berantakan. Akhirnya saya dirawat di rumah sakit 8 hari, kru lain jadi kerepotan karena kekurangan tenaga.

Lampiran 13. Wawancara Narasumber 10

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Aturan tetap kita catat di logbook, seolah-olah sesuai standar. Tapi realitanya, anak buah deck jarang dapat full 10 jam. Kadang hanya 5–6 jam. Sisanya dipakai untuk bongkar muat dan persiapan sandar
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Tidak. Saya sering lihat kelasi ketiduran di mess room karena kelelahan. Bahkan ada yang sakit asam lambung gara-gara makan tidak teratur, itu juga efek dari jam istirahat dan pola makan yang kacau.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau kru istirahat cukup, kerja mereka lebih sigap. Tali cepat diikat, komunikasi lancar. Tapi kalau kurang, mereka cenderung lambat, sering salah dengar perintah.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Risikonya besar. Satu orang lelah bisa bikin seluruh proses sandar terganggu. Contohnya waktu kelasi tidak standby tali di haluan, itu membuat kapal harus menunggu lebih lama, jelas mengganggu keselamatan manuver.

Lampiran 14. Wawancara Narasumber 11

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	Aturan tetap kita catat di logbook, seolah-olah sesuai standar. Tapi realitanya, anak buah deck jarang dapat full 10 jam. Kadang hanya 5–6 jam. Sisanya dipakai untuk bongkar muat dan persiapan sandar
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	Jam istirahat tidak bisa dibilang dipatuhi. Saya sendiri sering dipanggil tiba-tiba saat baru tidur. Rasanya badan tidak pernah segar.
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	Kalau kru istirahat cukup, kerja kami lebih sigap. Tali cepat diikat, komunikasi lancar. Tapi kalau kurang, mereka cenderung lambat, sering salah dengar perintah.
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	Pernah saya malas ikut standby tali di Bakauheni karena sudah capek sekali. Akibatnya kapal lebih lama sandar, dan itu jelas berisiko

Lampiran 15. Wawancara Narasumber 12

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	“Sebagai kadet, jam istirahat hampir tidak pernah penuh. Kami harus ikut belajar sekaligus kerja, jadi tidur hanya 4–5 jam sehari. Rasanya tubuh tidak pernah fit.”
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	“Dalam praktiknya, kami tetap disuruh kerja walau ngantuk. Kadet sering dijadikan tenaga tambahan kalau kru lain sudah kelelahan. Jadi jam istirahat kami sering terabaikan.”
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	“Kalau cukup tidur, saya bisa cepat paham arahan senior dan semangat ikut kerja. Kalau kurang, kepala kosong, susah konsentrasi, dan gampang salah.”
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	“Saya pernah ketiduran saat mencatat logbook di anjungan. Untung mualim cepat lihat dan mengingatkan, kalau tidak bisa bahaya.”

Lampiran 16. Wawancara Narasumber 13

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	“Penerapan aturan jam istirahat masih jauh dari ideal. Kadet sering ikut sandar juga, jadi jam tidur berkurang banyak. Rasanya tubuh terus-menerus lelah.”
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	“Jam istirahat jarang bisa penuh. Kadang baru tidur sebentar, sudah dipanggil untuk kerja lagi. Akhirnya tidur jadi kebolak-balik dan tidak nyenyak.”
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	“Kalau cukup tidur, saya lebih cepat tanggap saat bantu bosun atau mualim. Kalau kurang, gerakan jadi lambat, bahkan sering salah ikut aba-aba.”
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	“Pernah saya hampir jatuh saat bongkar muat karena badan lemas. Itu benar-benar berbahaya kalau sampai terjadi di dekat peralatan berat.”

Lampiran 17. Wawancara Narasumber 14

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	“Aturan jam istirahat hampir tidak pernah jalan sempurna. Kami jarang tidur sesuai jam yang seharusnya. Trip yang padat membuat kadet sering kelelahan.”
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	“Jam istirahat sulit dipenuhi, apalagi kalau kapal penuh penumpang. Kadet biasanya tetap disuruh standby.”
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	“Kalau cukup tidur, saya bisa konsentrasi penuh saat praktik navigasi. Tapi kalau kurang, kepala pusing, mata berat, dan sulit fokus.”
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	“Saya pernah hampir ketiduran saat jaga malam. Kalau sampai terlelap, bisa membahayakan navigasi kapal.”

Lampiran 18. Wawancara Narasumber 15

No	Pertanyaan	Jawaban
1.	Bagaimana penerapan aturan jam istirahat di KMP. Batumandi?	“Jam istirahat sering terganggu, baru tidur sebentar sudah dipanggil lagi untuk kerja. Jadi hampir tidak pernah tidur panjang sesuai aturan.”
2.	Dalam praktik sehari-hari, apakah jam istirahat benar-benar dipatuhi oleh seluruh awak kapal?	“Dalam praktiknya, jam istirahat kadet jarang terpenuhi. Bahkan kami sering dipakai untuk kerja tambahan meski sudah lelah.”
3.	Menurut anda apa pengaruh jam istirahat terhadap kinerja awak kapal	“Kalau cukup tidur, saya bisa ikut kegiatan dengan semangat dan belajar dengan baik. Kalau kurang, rasanya malas, susah fokus, dan cepat capek.”
4	Apa dampak kurangnya istirahat terhadap keselamatan?	“Saya pernah salah catat di buku latihan karena ngantuk. Kalau data itu dipakai, bisa menyesatkan dan berbahaya.”

Lampiran 19. Wawancara Narasumber 16



Lampiran 20 Dokumentasi Wawancara dengan Perwira

