

**TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION*
(MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT KELELAHAN AWAK
KAPAL DI KM CIREMAI**



Disusun dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Nautika

**SELVITA
NPM. 2201044**

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

2025

**TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR CONVENTION*
(MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT KELELAHAN AWAK
KAPAL DI KM CIREMAI**



Disusun dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Nautika

**SELVITA
NPM. 2201044**

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

2025

**TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT
BERDASARKAN MARITIME LABOUR CONVENTION
(MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT KELELAHAN AWAK
KAPAL DI KM CIREMAI**

Disusun dan Diajukan Oleh:

SELVITA
NPM. 2201044

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW
Pada tanggal 1 Agustus 2025



Pengaji I

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

Pengaji II

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

Pengaji III

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

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika

Slamet Prasetyo Sutrisno, ST.,M.Pd.
NIP.19760430 200812 2 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT
BERDASARKAN *MARITIME LABOUR
CONVENTION (MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT
KELELAHAN AWAK KAPAL DI KM CIREMAI***

Nama Taruna/i : SELVITA

NPT : 2201044

Program Studi : D-III STUDI NAUTIKA

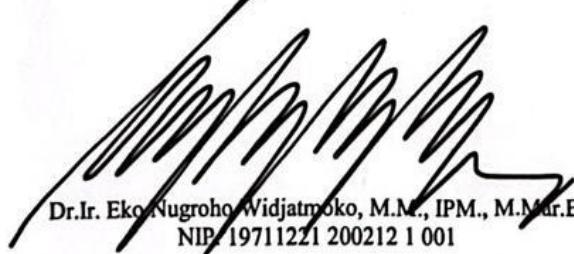
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, 13 Agustus 2025

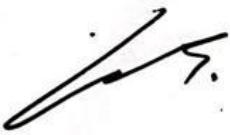
Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II



Dr.Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E.
NIP. 19711221 200212 1 001



Erli Pujiyanto, S.E., M.M.
NIP. 19880420 201012 1 004

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika



Slamet Prasetyo Sutrisno, ST.,M.Pd.
NIP.197604302008122001

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Selvita

NPM : 2201044

Program Studi : D-III Studi Nautika

Adalah pihak I selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Tinjauan Penerapan Jam Istirahat Berdasarkan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 Terhadap Tingkat Kelelahan Awak Kapal di KM Ciremai”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya No 116, Prajin , Banyuasin I Kab. Banyuasin, Sumatera, 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 digunakan sebagaimana mestinya.

Palembang, Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

Poltektrans SDP Palembang

Pencipta



Selvita

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Selvita

NPM : 2201044

Program Studi : D-III Studi Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul :

TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT BERDASARKAN MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT KELELAHAN AWAK KAPAL DI KM CIREMAI

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, Agustus 2025



Selvita



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 : 105 / PD / 2025

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

Nama : SELVITA
NPM : 2201044
Program Studi : D. III STUDI NAUTIKA
Judul Karya : TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT BERDASARKAN MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT KELELAHAN AWAK KAPAL DI KM CIREMAI

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 24% 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



"The Bridge Start Here"



KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis haturkan kepada Allah SWT. karena atas limpahan rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib yang berjudul "**TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT BERDASARKAN MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT KELELAHAN AWAK KAPAL DI KM CIREMAI**". Melalui penulisan ini, penulis berupaya mencerahkan pengetahuan yang ingin dipahami, sehingga informasi dan wawasan yang diperoleh selama praktik dapat memberikan manfaat yang berarti bagi pembaca di masa mendatang.

Penulisan KKW ini dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Ahli Madya Transportasi pada program studi Diploma III Studi Nautika di Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang. Penulis menyadari bahwa tanpa dukungan dan arahan dari berbagai pihak, sulit bagi penulis untuk dapat menyelesaikan KKW ini. Oleh karena itu, penulis ingin menyampaikan banyak terimakasih kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Transportasi SDP Palembang sekaligus dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan sehingga KKW ini dapat terselesaikan.
2. Bapak Erli Pujianto, S.E., M.M. Selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan sehingga KKW ini dapat terselesaikan.
3. Seluruh dosen dan pengasuh taruna Poltektrans SDP Palembang.
4. Teruntuk keluarga tercinta, Bapak, Ibu dan Ayuk yang senantiasa hadir memberikan doa serta dukungan yang tiada henti. Terima kasih atas cinta dan kasih sayang yang tak tergantikan, atas air mata dan doa yang selalu menyertai setiap langkah penulis hingga akhirnya sampai pada tahap ini.
5. Rekan-rekan angkatan XXXIII terkhusus rekan Prodi Studi Nautika yang telah memberikan bantuan serta semangat.

6. Seluruh awak KM Ciremai yang telah banyak memberikan bimbingan, ilmu, dan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktik laut.
7. Rekan kontingen Pagar Alam – Lahat yang selalu memberikan semangat, kebersamaan, dan dukungan selama pendidikan ini.

Penulis menyadari bahwa KKW ini masih terdapat kekurangan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik, saran, serta masukan yang bersifat membangun guna perbaikan di masa mendatang. Semoga KKW ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Palembang, Agustus 2025
Penulis,

Selvita
NPM. 2201044

Tinjauan Penerapan Jam Istirahat Berdasarkan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 Terhadap Tingkat Kelelahan Awak Kapal Di KM Ciremai

Selvita (2201044)

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

ABSTRAK

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 adalah konvensi internasional yang mengatur hak-hak pelaut. Hal yang menjadi fokus utama dalam penelitian ini yaitu penerapan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 serta hubungannya dengan tingkat kelelahan yang dirasakan awak KM Ciremai. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pentingnya manajemen jam istirahat yang sesuai dengan MLC 2006 untuk menjaga keselamatan dan kesehatan kerja pelaut. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana jam istirahat sesuai MLC diterapkan serta bagaimana pengaruhnya terhadap tingkat kelelahan awak kapal. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode pengambilan data melalui kuesioner. Populasi pada penelitian ini yaitu seluruh awak KM Ciremai yang berjumlah 117 orang, dan sampel penelitian yang diambil menggunakan teknik *stratified random sampling* (sampling acak bertingkat) yaitu sebanyak 54 awak. Analisis data dilakukan dengan metode deskriptif kuantitatif.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, didapati bahwasanya sebagian besar awak KM Ciremai telah mendapatkan jam istirahat yang sesuai dengan MLC 2006, namun masih didapati awak yang terkadang merasakan kelelahan. Bersumber pada hasil penelitian didapati pula bahwasanya terdapat hubungan signifikan antara jam istirahat yang didapat dengan tingkat kelelahan yang dirasakan awak KM Ciremai. Pihak operasional PELNI di pelabuhan dengan awak KM Ciremai diharapkan agar mengkaji ulang jadwal operasional agar meningkatnya efektivitas dalam proses bongkar muat sehingga selanjutnya tidak terjadinya keterlambatan yang mempengaruhi jam istirahat awak KM Ciremai.

Kata Kunci : MLC 2006, Jam Istirahat, Tingkat Kelelahan

Review The Implementation Of Rest Hours Based On The Maritime Labour Convention (MLC) 2006 On The Fatigue Levels Of Crew Members On KM Ciremai

Selvita (2201044)

Supervised by : Dr. Ir Eko Nugroho widjatamoko, M.M., IPM., M.Mar.E dan Erli Pujianto, S.E., M.M

ABSTRACT

The Maritime Labour Convention (MLC) 2006 is an international convention that regulates the rights of seafarers. The main focus of this study is the implementation of rest hours based on MLC 2006 and its relationship with the level of fatigue experienced by the crew members of KM Ciremai. This research is motivated by the importance of rest hour management in accordance with MLC 2006 to ensure the safety and occupational health of seafarers. The purpose of this study is to examine how rest hours in accordance with the MLC are implemented and how they affect the fatigue levels of the crew. The study employs a quantitative approach with data collection carried out through questionnaires. The population in this study consists of all 117 crew members of KM Ciremai, while the sample was selected using stratified random sampling technique, resulting in 54 respondents. The data were analyzed using descriptive quantitative methods.

Based on the results of the research, it was found that the majority of the crew members of KM Ciremai have received rest hours in accordance with MLC 2006, although some crew members still occasionally experience fatigue. The findings also show a significant relationship between the rest hour received and the level of fatigue experienced by the crew. It is expected that PELNI's operational management at the port, together with the crew of KM Ciremai, review the operational schedule to improve the effectiveness of loading and unloading processes, in order to avoid delays that may impact the crew's rest hours.

Keywords : MLC 2006, Rest Hour, Fatigue level

DARTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Halaman Pengesahan	Error! Bookmark not defined.
Halaman Persetujuan Seminar	ii
Halaman Surat Peralihan Hak Cipta	Error! Bookmark not defined.
Halaman Pernyataan Keaslian.....	Error! Bookmark not defined.
Kata Pengantar	viii
Abstrak	ix
Abstract	x
Daftar Isi.....	xii
Daftar Tabel	xiii
Daftar Gambar.....	xiv
Daftar Lampiran.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan Masalah.....	3
E. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	5
A. Tinjauan Pustaka	5
1. Penelitian Terdahulu	5
2. Teori Pendukung yang Relevan	6
B. Landasan Teori.....	7

BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	13
A. Desain Penelitian.....	13
B. Teknik Pengumpulan Data	19
C. Teknik Analisis Data.....	19
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	23
A. Hasil Penelitian	23
1. Penyajian Data	23
2. Analisis Data	29
B. Pembahasan.....	36
BAB V PENUTUP.....	38
A. Kesimpulan	38
B. Saran.....	38
DAFTAR PUSTAKA	40
LAMPIRAN	41

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	5
Tabel 3. 1 Skala Likert 5 Poin.....	14
Tabel 3. 2 Daftar Pertanyaan.....	14
Tabel 3. 3 Klasifikasi Responden KM Ciremai	16
Tabel 4. 1 Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin.....	23
Tabel 4. 2. Distribusi Frekuensi Usia.....	24
Tabel 4. 3 Distribusi Frekuensi Jabatan	24
Tabel 4. 4 Perhitungan Variabel X.....	25
Tabel 4. 5 Perhitungan Variabel Y.....	27
Tabel 4. 6 Hasil Uji Validitas Variabel X dan Y	30
Tabel 4. 7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X dan Y.....	30
Tabel 4. 8 Hasil Uji Normalitas	31
Tabel 4. 9 Hasil Uji Multokolinearitas.....	32
Tabel 4. 10 Hasil Uji Heteroskedastisitas	33
Tabel 4. 11 Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana	34
Tabel 4. 12 Hasil Uji T.....	34
Tabel 4. 13 Hasil Uji Koefisien Determinasi	35

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian	18
Gambar 4. 1 Jam Kerja dan Jam Istirahat Perwira dan Kesehat.....	27
Gambar 4. 2 Jam Kerja dan Jam Istirahat ABK Dek dan ABK Mesin	28
Gambar 4. 3 Jam Kerja dan Jam Istirahat Pelayan, Pelayan PBN dan	28

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Kuesioner Pertanyaan	41
Lampiran 1. 2 <i>Crew List</i> KM Ciremai	44
Lampiran 1. 3 Ship Particular KM Ciremai	47
Lampiran 1. 4 Jadwal Pelayaran KM Ciremai	48
Lampiran 1. 5 SOP Jam Kerja dan Jam Istirahat Awak Kapal	49
Lampiran 1. 6 <i>Form Rest Hour Record</i>	54
Lampiran 1. 7 Realisasi TA/TD KM Ciremai.....	55
Lampiran 1. 8 Laporan Perjalanan Kapal	56
Lampiran 1. 9 Dokumentasi Kegiatan	57

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Industri pelayaran merupakan urat nadi perdagangan internasional serta perekonomian global. Mayoritas barang yang diperdagangkan secara global didistribusikan melalui jalur laut, sehingga peran awak kapal sangat penting untuk memastikan operasional kapal berjalan lancar. Dalam Pasal 1 Undang-Undang RI No 66 Tahun 2004 tentang Pelayaran, awak kapal didefinisikan sebagai orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil.

Dalam melaksanakan tugasnya, awak kapal dituntut agar dapat bekerja secara optimal. Salah satu kunci penunjang kinerja optimal awak kapal adalah jam istirahat yang cukup dan berkualitas yang menjadi faktor krusial untuk menjaga performa awak kapal.

Menurut Murdani, R. & Iskandar, A. (2023) *rest hour* atau jam istirahat merupakan jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan diatas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan. Namun, beban kerja yang tinggi, tekanan waktu serta rutinitas kerja yang panjang dapat menyebabkan kelelahan pada awak kapal.

Dalam industri pelayaran sendiri, kelelahan telah lama menjadi masalah yang mempengaruhi keselamatan dan kinerja awak kapal. Sebagaimana dinyatakan oleh *International Maritim Organization* (IMO), kelelahan merupakan salah satu penyebab kecelakaan laut, baik secara langsung maupun tidak langsung.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, *International Labour Organization* (ILO) mengesahkan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 yang menetapkan standar minimum terkait jam kerja dan jam istirahat. Konvensi ini menetapkan bahwa awak kapal harus memperoleh minimal 10 jam istirahat dalam waktu 24 jam serta 77 jam istirahat dalam 7 hari.

Namun, pada kenyataannya berbagai kendala di lapangan terus menjadi penghalang pelaksanaan jam istirahat yang sesuai dengan MLC 2006. Kendala tersebut diakibatkan beberapa faktor seperti keterbatasan jumlah awak kapal, tekanan operasional pelayaran, serta kurangnya pengawasan perusahaan pelayaran.

Hal tersebut menyebabkan hak istirahat pelaut tidak terpenuhi sepenuhnya, akibatnya berdampak langsung pada kondisi kelelahan mereka. Kelelahan yang tidak tertangani dengan baik dapat menyebabkan turunnya kewaspadaan, meningkatkan kesalahan kerja, hingga membahayakan jiwa awak kapal.

Dalam beberapa penelitian, penerapan jam istirahat yang sesuai dengan MLC 2006 masih menghadapi beberapa hambatan. Salah satu contoh penelitian mengenai jam istirahat pernah dilakukan oleh (Dodik, 2020) yang dilakukan di atas kapal niaga jenis *Anchor Handling Tug*, dimana hasil penelitiannya mengemukakan bahwa waktu istirahat awak kapal belum optimal dan beban kerja serta kejemuhan menjadi faktor utama penyebab kelelahan yang dialami awak kapal.

Penelitian yang sama juga pernah dilakukan oleh Sulaima, Ritmawati (2023) dengan judul “Penerapan *Maritime Labour Convention* (MLC) Terhadap Jam Kerja dan Jam Istirahat Di Atas KM CTP Delta”. Hasil dari penelitian tersebut yaitu masalah mengenai jam kerja dan jam istirahat sering sekali terjadi. Kurangnya jam istirahat tersebut dikarenakan kelebihan waktu karena keterlambatan proses bongkar muat.

Kurangnya jam istirahat yang didapat oleh awak kapal sehingga mempengaruhi tingkat kelelahan mereka juga penulis dapat selama menjalani praktik laut di atas KM Ciremai. Dikarenakan padatnya pelabuhan yang harus disinggahi serta waktu sandar yang tidak lama, menyebabkan awak kapal terkadang terlambat saat persiapan sandar.

Berdasarkan beberapa penelitian sebelumnya serta pengalaman yang didapatkan selama praktik laut oleh penulis, dapat diketahui bahwa penerapan jam istirahat di kapal belum optimal, oleh karena itu penelitian ini penting untuk dilakukan. Dikarenakan beberapa alasan tersebut, maka penulis

mengambil judul penelitian yaitu **TINJAUAN PENERAPAN JAM ISTIRAHAT BERDASARKAN MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC) 2006 TERHADAP TINGKAT KELELAHAN AWAK KAPAL DI KM CIREMAI.**

B. Rumusan Masalah

Berlandaskan uraian latar belakang diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Bagaimanakah tingkat penerapan jam istirahat awak kapal berdasarkan MLC 2006 di KM. Ciremai?
2. Apakah terdapat pengaruh signifikan antara penerapan jam istirahat terhadap tingkat kelelahan awak KM. Ciremai?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Mengetahui tingkat penerapan jam istirahat awak KM. Ciremai pada saat ini.
2. Mengetahui apakah terdapat pengaruh signifikan dari penerapan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 terhadap tingkat kelelahan awak KM Ciremai.

D. Batasan Masalah

Peneliti menetapkan batasan masalah ini agar tidak meluas dari pokok permasalahan sebenarnya, maka peneliti mengambil batasan masalah yaitu lokasi penelitian di KM Ciremai dan dilakukan dalam jangka waktu 12 bulan serta arah penelitian difokuskan untuk menjawab pertanyaan penting yaitu sejauh mana penerapan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 telah dilaksanakan di KM Ciremai dan apakah hal tersebut berpengaruh secara signifikan terhadap tingkat kelelahan yang dirasakan oleh awak KM Ciremai.

E. Manfaat Penelitian

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

1. Manfaat Teoritis

Memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu pengetahuan serta memperkaya literatur mengenai hubungan antara penerapan jam istirahat dengan tingkat kelelahan awak kapal.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Sebagai tambahan ilmu pengetahuan serta wawasan serta dapat meningkatkan pemahaman mengenai penerapan jam istirahat yang efektif sesuai dengan regulasi yang sudah ditetapkan pada *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

b. Bagi Awak Kapal

Diharapkan dapat meningkatkan kesadaran awak kapal mengenai pentingnya waktu istirahat yang cukup untuk menjaga kesehatan serta performa awak kapal.

c. Bagi Perusahaan

Memberikan kritik dan saran yang sekiranya dapat bermanfaat sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi mengenai perlindungan hak awak kapal khususnya dalam penerapan jam istirahat.

d. Bagi Peneliti Lainnya

Dapat dijadikan referensi atau dasar bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti mengenai kesejahteraan awak kapal khususnya mengenai jam istirahat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Dodik Widarbowo (2020)	Analisis Pemanfaatan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan (<i>Fatigue</i>) Pada Awak Kapal	Waktu istirahat awak kapal belum optimal dan beban kerja serta kejemuhan menjadi faktor utama penyebab kelelahan yang dialami awak kapal.
2	Joanda Kusuma Arya (2022)	Optimalisasi <i>Rest Hour Management</i> Guna Meningkatkan Kinerja Kru MT. Musi	Penerapan <i>rest hour management</i> telah sesuai dengan MLC 2006 namun dalam penerapannya masih kurang pengawasan sehingga kinerja kru MT. Musi belum optimal.
3	Ritmawati Sulaiman (2023)	Penerapan <i>Maritime Labour Convention</i> (MLC) 2006 Terhadap Jam Kerja Dan Jam Istirahat Di Atas KM CTP Delta	Masalah mengenai jam kerja dan jam istirahat seringkali terjadi. Kurangnya jam istirahat tersebut dikarenakan kelebihan waktu karena keterlambatan proses bongkar muat.

2. Teori Pendukung yang Relevan

Jam istirahat merupakan jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melaksanakan aktivitas pekerjaan diatas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan (Murdani, 2023). Sudah merupakan kewajiban dari perusahaan untuk memberikan waktu istirahat kepada pekerjanya (Fakhrurrozi, 2021). Dalam aturan *Maritime Labour Convention 2006* ini disebutkan bahwa *rest hour* atau jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja dimana jam ini tidak termasuk jam *coffee break*, hal tersebut tidak termasuk istirahat singkat, yang diberikan kepada pelaut untuk memungkinkan mereka mendapatkan waktu istirahat yang cukup untuk menjaga kesehatan, keselamatan, dan efisiensi kerja mereka.

Sebuah studi yang dilakukan oleh *Cardiff University* (2025) mengungkap bahwa lebih dari 33 % dari pelaut yang bekerja di kapal melaporkan bahwa mereka kurang tidur. Selain itu, para pelaut juga mengaku memalsukan catatan jam kerja dan istirahat untuk menghindari konsekuensi hukum atau sanksi dari otoritas, yang menunjukkan adanya masalah sistemik dalam penegakan aturan jam kerja dan istirahat di atas kapal.

Adapun penelitian yang dilakukan oleh Murdani, R. & Iskandar, A. (2023) pada MV Pase Jaya mengungkapkan terdapat dua faktor permasalahan dalam penerapan jam istirahat, yaitu :

- a. Faktor internal : kurangnya pengetahuan *crew* tentang manajemen jam istirahat, kurangnya edukasi tentang resiko kerja akibat kelelahan.
- b. Faktor eksternal : waktu *all station* yang tidak menentu, waktu operasional yang tidak menentu, cuaca buruk, serta kerusakan mesin kapal yang mengakibatkan *crew* menjadi lembur.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

a. Maritime Labour Convention (MLC) 2006

Maritime Labour Convention (MLC) 2006, berfungsi sebagai landasan hukum untuk hak-hak awak kapal. Konvensi yang telah diratifikasi oleh Indonesia melalui Undang-Undang NO. 15 tahun 2016 ini bertujuan untuk melindungi kesejahteraan pelaut Indonesia baik di dalam maupun di luar negeri.

Di dalam MLC 2006, pokok-pokok aturan mengenai jam kerja dan jam istirahat pelaut diatur dalam :

1) Peraturan 2.3 – Jam kerja dan Jam Istirahat

Tujuan : Untuk memastikan awak kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur

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

2) Standar A.2.3 – 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 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.
 - e) 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
 - f) Jam istirahat dapat dibagi ke dalam dan tidak kurang dari dua jangka waktu, satu diantaranya paling singkat enam jam lamanya, dan jeda waktu antar waktu istirahat berturut-turut tidak melebihi 14 jam.
- 3) Pedoman B2.3 – Jam kerja dan Jam Istirahat
- Pedoman B2.3.1 – Awak Kapal Muda
- a) Di laut dan di pelabuhan ketentuan berikut ini harus diberlakukan pada semua awak kapal muda berusia di bawah 18 tahun :
 - (1) Jam kerja tidak melebihi delapan jam sehari dengan 40 jam per minggu dan lembur wajib dilaksanakan hanya jika terdapat kondisi yang tidak dapat dihindari untuk alasan keselamatan;

- (2) Waktu yang cukup harus diberikan untuk makan, dan waktu istirahat paling singkat satu jam untuk makan harus dipastikan; dan
- (3) Jangka waktu istirahat 15 menit sedapat mungkin setiap dua jam kerja yang harus diberikan
- b) Dengan pengecualian, ketentuan ayat 1 pedoman di atas tidak perlu ditetapkan jika :
- (1) Ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan untuk awak kapal muda di anjungan, ruang mesin dan bagian katering yang ditugaskan untuk melakukan dinas jaga atau bekerja pada sebuah sistem kerja terjadwal; atau
- (2) Pelatihan yang efektif bagi awak kapal muda sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan akan terganggu.
- c) Situasi pengecualian tersebut wajib dicatat, disertai dengan alasan-alasannya dan ditandatangani oleh nakhoda.
- b. Undang-Undang No.15 Tahun 2016 tentang Pengesahan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006
- Dalam peraturan ini menyatakan bahwa setiap kapal yang berbendera Indonesia wajib memenuhi standar internasional yang terkait dengan kondisi kerja dan penghidupan yang layak, upah yang adil, waktu kerja yang wajar, kesehatan dan keselamatan kerja, serta perlindungan sosial.
- c. Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan
- Dalam Peraturan Pemerintah No 7 Tahun 2004 tentang Kepelautan, telah diatur ketentuan mengenai waktu istirahat pelaut. Pasal 21 ayat (4) 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 darurat.

2. Landasan Teori

a. Pengertian Penerapan

Menurut Parnawi, A., dkk (2023) penerapan adalah perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Penerapan dalam konteks penelitian ini mengacu pada pelaksanaan ketentuan jam istirahat yang telah diatur dalam konvensi *Maritim Labour Convention* (MLC) 2006. Dimana penerapan aturan ini bertujuan agar awak kapal mendapatkan hak mereka khususnya mengenai jam istirahat.

b. *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006

1) Sejarah MLC 2006

Maritime Labour Convention atau dikenal pula dengan sebutan *seafarer's bill of rights*, yaitu sebuah perjanjian internasional yang bertujuan untuk melindungi hak-hak pekerja di sektor maritim.

Maritime Labour Convention 2006 ditandatangani pada tanggal 7 Februari 2006 di Jenewa, Swiss. Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 20 Agustus 2013, setelah diresmikan oleh *International Labour Organization* (ILO) pada tanggal 20 Juni 2012. Konvensi ini menetapkan standar minimum yang harus dipatuhi oleh negara-negara yang meratifikasi konvensi ini.

Konvensi ini terdiri dari lima aspek utama yaitu, persyaratan minimum bekerja di kapal, kondisi kerja, akomodasi, kesehatan, serta kepatuhan hukum.

Dengan adanya MLC sebagai sebuah instrumen menandakan bahwa pengaturan internasional mengenai kesejahteraan dan hak awak kapal sudah semakin komprehensif dan mengalami kemajuan.

2) MLC 2006 Sebagai Landasan Ketenagakerjaan Maritim

MLC 2006 sebagai salah satu landasan maritim utama lain selain SOLAS, MARPOL, dan STCW, berperan sebagai pengisi ruang kosong regulasi yang tidak diatur oleh landasan maritim lainnya, terutama terkait ketenagakerjaan dan kesejahteraan pelaut.

Sebagai landasan ketenagakerjaan dimana pada penelitian ini mengenai jam istirahat, MLC 2006 berperan sebagai fondasi dengan menjamin hak pelaut khususnya jam istirahat yang didapatkan oleh awak kapal.

c. Kelelahan Kerja

Menurut Bramantyo & Pramono (2023), kelelahan (*fatigue*) adalah suatu fenomena fisiologis, suatu proses terjadinya keadaan penurunan toleransi terhadap kerja fisik. Sedangkan menurut (IMO-MSC, 2019) kelelahan merupakan suatu bahaya karena dapat mempengaruhi kemampuan pelaut untuk melakukan pekerjaanya secara efektif dan dengan aman.

Maslach & Leiter dalam Pramono, G (2025) menyatakan kelelahan dalam dunia kerja tidak hanya berdampak pada karyawan secara individu, tetapi juga memiliki konsekuensi serius bagi organisasi. Ketika seseorang mengalami kelelahan fisik, mental, dan emosional, kapasitas mereka untuk bekerja secara efektif akan 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

Penelitian dilaksanakan selama satu tahun (12 bulan) sebagai bagian dari Praktek Laut. Lokasi penelitian dilaksanakan diatas KM. Ciremai.

2. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode deskriptif untuk menganalisis hubungan antara jam istirahat awak kapal berdasarkan standar MLC 2006 dengan tingkat kelelahan awak kapal. Data dianalisis secara statistik untuk menguji korelasi antara kedua variabel.

3. Instrumen Penelitian

a. Kuesioner

Kuesioner yang digunakan pada penelitian ini merupakan kuesioner tertutup yang disusun berdasarkan indikator variabel yang diteliti. Pada bagian pertama kuesioner berisi pertanyaan mengenai data responden, seperti usia, jenis kelamin serta jabatan di kapal. Dan pada bagian kedua berisi pernyataan terkait jam istirahat awak kapal (variabel X) dan tingkat kelelahan awak kapal (variabel Y) yang disusun berdasarkan pedoman *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006.

Pada bagian variabel X, terdiri dari 6 item pertanyaan sedangkan untuk variabel Y terdiri dari 4 item pertanyaan yang diukur menggunakan skala likert 5 poin yaitu sebagai berikut.

Tabel 3. 1 Skala Likert 5 Poin

No	Variabel X	Variabel Y
1	Sangat Tidak Setuju	Tidak Pernah
2	Tidak Setuju	Jarang
3	Netral	Kadang-Kadang
4	Setuju	Sering
5	Sangat Setuju	Selalu

Berikut ini adalah daftar pertanyaan kuesioner yang digunakan dalam penelitian.

Tabel 3. 2 Daftar Pertanyaan

No.	Daftar Pertanyaan Variabel X
1	Saya bekerja maksimal 14 jam dalam 24 jam sesuai standar MLC 2006
2	Saya mendapatkan istirahat minimal 10 jam per 24 jam
3	Saya bekerja maksimal 72 jam dalam periode 7 hari
4	Saya mendapatkan istirahat minimal 77 jam dalam periode 7 hari
5	Jadwal kerja saat ini adil dan sesuai dengan tugas saya
6	Jadwal kerja di kapal fleksibel dan mempertimbangkan kondisi kelelahan

No.	Daftar Pertanyaan Variabel Y
1	Saya merasa kelelahan fisik setelah bekerja
2	Seberapa sering Anda diminta untuk bekerja di luar jam kerja normal (lembur)
3	Saya mengalami penurunan konsentrasi dan peforma kerja akibat kurangnya waktu istirahat
4	Jam kerja yang panjang membuat saya stress

b. *Form Rest Hour Record*

Rest hour record yang digunakan berupa lembar pencatatan jam kerja dan jam istirahat awak KM Ciremai. ABK mencatat total jam kerja dan jam istirahat yang didapatkan per hari selama periode 7 hari, sehingga didapatkan total jam istirahat harian serta mingguan diikuti rata-rata jam istirahat yang ABK dapatkan, sehingga peneliti dapat melihat kesesuaian jam istirahat yang didapat dengan ketentuan MLC 2006 yang berlaku.

c. Dokumentasi

Dokumentasi yang digunakan dalam penelitian ini berupa dokumen tertulis mengenai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang memuat mengenai pengaturan jam istirahat awak KM. Ciremai, Laporan Perjalanan Kapal (LPK), serta laporan realisasi *time arrival* dan *time departure* KM Ciremai. Dokumen ini digunakan untuk mendukung serta memverifikasi data utama yang diperoleh melalui kuesioner, serta sebagai data pendukung untuk mengetahui kemungkinan penyebab keterlambatan operasional yang berakibat terhadap jam istirahat yang didapat awak KM Ciremai.

4. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh awak KM. Ciremai di perusahaan pelayaran PT Pelni yang berjumlah 117 orang. Pada penelitian ini, peneliti mengambil sampel menggunakan teknik *stratified random sampling* (sampling acak bertingkat). Pengambilan sampel dengan metode ini dilakukan untuk mengambil keterwakilan dari setiap jabatan atau departemen.

Untuk menentukan jumlah sampel dari 117 orang awak kapal, peneliti menggunakan rumus slovin dengan margin of error sebesar 10 % :

$$n = \frac{N}{1+N \cdot e^2}$$

$$n = \frac{117}{1+117 \cdot 10^2}$$

$$n = 53,9 \text{ atau } 54$$

Berdasarkan perhitungan diatas, maka peneliti menggunakan 54 sampel yang diambil dari setiap jabatan. Berikut tabel klasifikasi responden awak KM Ciremai.

Tabel 3. 3 Klasifikasi Responden KM Ciremai

No	Klasifikasi Jabatan	Jumlah ABK	Jumlah Sampel
1	Perwira Dek	9	7
2	Perwira Mesin	11	7
3	Kesehtan	2	2
4	ABK Dek	23	12
5	ABK Mesin	16	7
6	Pelayan	29	11
7	Pelayan PBN	19	5
8	Satpam	8	3
Total		117	54

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

5. Jenis dan Sumber Data

Jenis penelitian ini yaitu deskriptif kuantitatif dengan sumber datanya terbagi menjadi dua yaitu :

a. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber aslinya. Pada penelitian ini data primer diperoleh langsung dari responden melalui kuesioner yang berisi pertanyaan mengenai penerapan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 serta tingkat kelelahan yang dirasakan awak kapal.

Data ini bersifat kuantitatif dengan skala pengukuran interval (skor 1-5 pada skala likert), selain itu terdapat juga *time sheet rest hour record* berdasarkan *form rest hour record* yang diisi awak KM Ciremai.

b. Data Sekunder

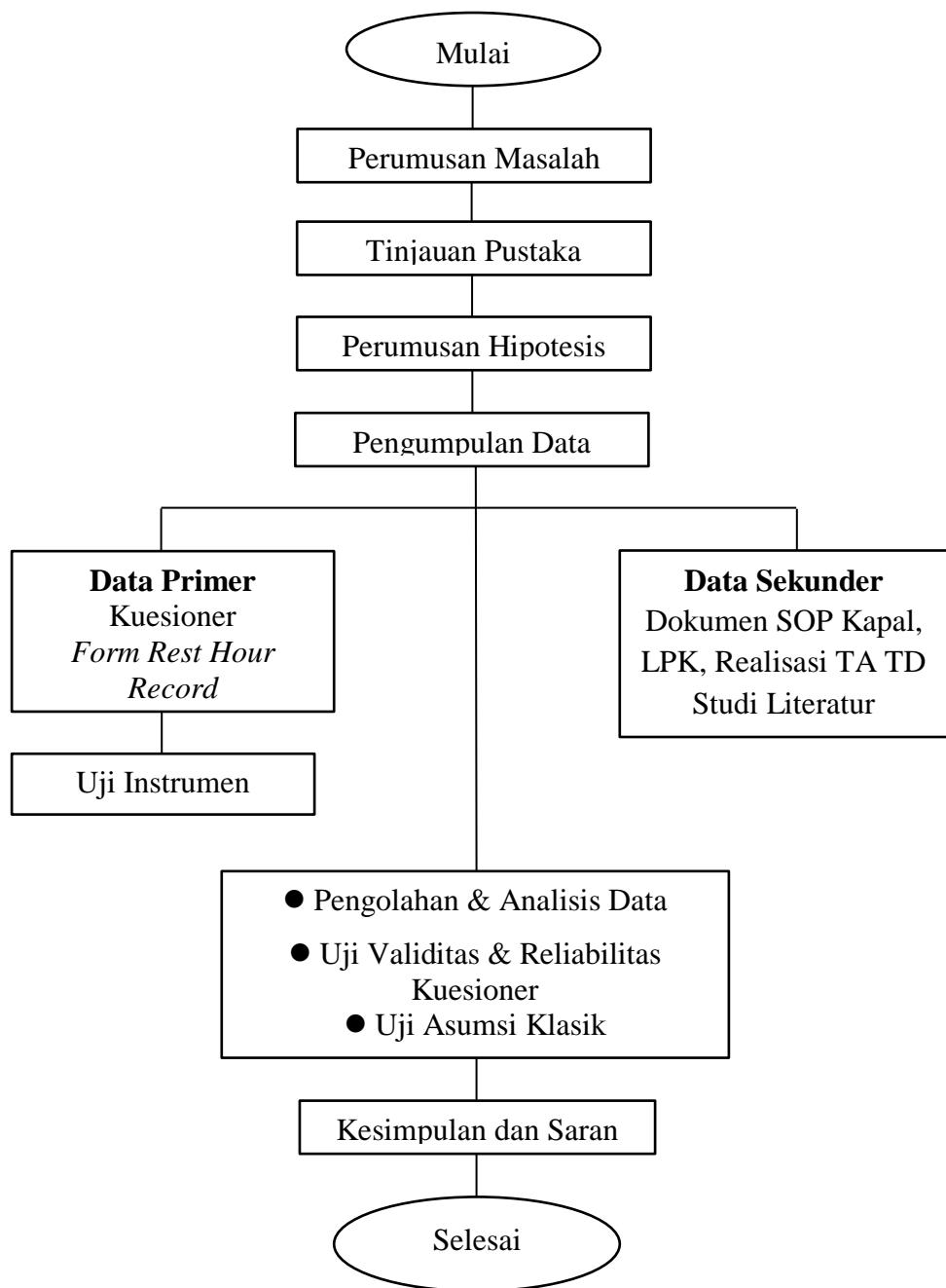
Data sekunder yaitu data yang diperoleh tidak langsung dari sumber aslinya. Data sekunder dalam penelitian ini berupa dokumen internal perusahaan yaitu Standar Operasional Prosedur (SOP) yang memuat pengaturan mengenai jam istirahat awak kapal, Laporan Perjalanan Kapal (LPK), serta dokumen realisasi *time arrival* dan *time departure* KM Ciremai.

6. Hipotesis Penelitian

Berdasarkan model penelitian yang telah dikembangkan, berikut hipotesis dalam penelitian ini, meliputi :

- a. H_0 (Hipotesis Nol) : Tidak terdapat pengaruh signifikan antara kepatuhan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 terhadap tingkat kelelahan awak kapal.
- b. H_1 (Hipotesis Alternatif) : Terdapat pengaruh signifikan antara kepatuhan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 terhadap tingkat kelelahan awak kapal.

7. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 1 Bagan Alir Penelitian

B. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan pada penelitian ini yaitu :

1. Survei

Teknik pengumpulan data yang pertama yaitu survei, dengan metode ini peneliti melakukan survei kepada awak kapal dengan cara membagikan kuesioner. Kuesioner ini disusun dalam bentuk tertutup dengan skala likert 5 poin, kemudian disebarluaskan kepada sampel terpilih yang telah ditentukan melalui teknik sampling. Penyusunan butir pertanyaan mengacu pada standar jam istirahat dari MLC 2006.

2. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data yang selanjutnya digunakan oleh peneliti yaitu dokumentasi. Teknik ini dilakukan untuk memperoleh data sekunder dari dokumen resmi yang berkaitan dengan pengaturan dan pelaksanaan jam istirahat di atas kapal. Dokumen yang didokumentasikan antara lain SOP perusahaan mengenai jam istirahat awak kapal, serta jadwal dinas harian. Teknik ini digunakan untuk memverifikasi kesesuaian antara kebijakan tertulis dengan pelaksanaan di lapangan.

C. Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini, teknik analisis data dilakukan secara kuantitatif, yaitu dengan mengolah data yang diperoleh dari hasil kuesioner menjadi bentuk angka yang dapat dianalisis secara statistik dengan bantuan program pengolahan data atau software SPSS versi 26.

Jenis analisis data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi statistik deskriptif dan statistik inferensial. Statistik deskriptif digunakan untuk menyajikan karakteristik responden berdasarkan data usia, jenis kelamin, serta jabatan di kapal. Selain itu analisis deskriptif juga digunakan untuk mengukur frekuensi serta persentase per kategori variabel. Sedangkan statistik inferensial digunakan untuk menguji hubungan antara jam istirahat dengan tingkat kelelahan awak kapal.

Sebelum dilakukannya analisis inferensial, maka dilakukan uji asumsi statistik terlebih dahulu diantaranya :

1. Uji Instrumen

Dalam melakukan uji instrumen atas data yang dimiliki, peneliti menggunakan uji validitas dan reliabilitas sebagai berikut.

a. Uji Validitas

Menurut Sugiyono dalam (Arsi, 2021), uji validitas adalah tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Uji ini dilakukan dengan menggunakan korelasi *Pearson Product Moment* terhadap hasil uji coba kuesioner. Suatu instrumen dinyatakan valid jika r hitung lebih besar atau sama dengan r tabel. Sebaliknya, jika r hitung lebih kecil dari pada r tabel maka instrumen dinyatakan tidak valid.

b. Uji Reliabilitas

Menurut Taherdoost dalam Anggraini, dkk (2022) reliabilitas adalah pengujian yang menunjukkan sejauh mana alat pengukuran dapat digunakan. Hal ini menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran data tetap konsisten ketika bila dilakukan dua kali atau lebih terhadap data yang sama, dengan menggunakan alat ukur yang sama. Teknik yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Cronbach Alpha melalui bantuan program SPSS. Suatu instrumen dikatakan reliabel apabila nilai Cronbach Alpha lebih besar $> 0,70$.

2. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik digunakan untuk mengetahui apakah data telah memenuhi asumsi dasar regresi linier, sehingga hasil analisis tidak bersifat bias atau menyimpang. Berikut uji asumsi klasik yang digunakan dalam penelitian ini meliputi :

a. Uji Normalitas

Digunakan untuk mengetahui apakah data residual terdistribusi secara normal. Dalam penelitian ini, uji normalitas dilakukan dengan menggunakan uji statistik non-parametrik Kolmogorov-Smirnov (K-S) test yang terdapat pada program SPSS. Teknik kolmogorov-smirnov memiliki kriteria jika nilai signifikansi $> 0,05$ maka data dinyatakan berdistribusi normal.

b. Uji Heteroskedastisitas

Bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual suatu pengamatan ke pengamatan yang lain. Untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas yaitu dengan dilakukan uji Glejser, yaitu dengan meregresikan nilai absolut residual terhadap variabel independen. Jika nilai signifikan antara variabel independen dengan absolut residual lebih dari 0,05 maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

3. Analisis Inferensial

Analisis inferensial dilakukan untuk mendapatkan jawaban dari rumusan masalah dan hipotesis penelitian. Pada penelitian ini, pengujian hipotesis dilakukan dengan pengujian hipotesis secara parsial (Uji t). Berikut penjelasan untuk setiap pengujian :

a. Uji Koefisien Regresi Linier Sederhana

Analisis regresi linier sederhana merupakan analisis untuk mengetahui pengaruh secara langsung antara satu variabel independen terhadap satu variabel dependen. Dalam penelitian ini, analisis regresi linier sederhana dilakukan untuk melihat sejauh mana variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen, yang ditunjukkan melalui nilai koefisien regresi, nilai signifikansi dan nilai koefisien determinasi.

b. Uji Parsial (Uji t)

Uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial dalam model regresi. Kriteria pengambilan keputusan dilakukan dengan membandingkan nilai signifikansi (Sig.) dengan tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$ dengan penjelasan sebagai berikut.

- 1) Nilai sig. $< 0,05$, artinya hipotesis diterima (signifikan). Hal tersebut berarti variabel independen berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.
- 2) Nilai sig. $> 0,05$, artinya hipotesis ditolak (tidak signifikan). Hal tersebut berarti variabel independen tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.

c. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi (R^2 atau *R-squared*) adalah ukuran statistik yang menunjukkan seberapa besar variabel dependen (Y) dapat dijelaskan oleh variabel independen (X). Nilai R^2 berkisar antara nol hingga satu. Nilai yang mendekati satu berarti semakin besar proporsi variabilitas dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Penyajian Data

Pada bab ini akan disajikan data yang telah dikumpulkan melalui kuesioner yang telah disebarluaskan pada 54 responden awak KM. Ciremai, serta data yang telah didapat dari *rest hour record*. Berikut penyajian data dimulai dengan gambaran umum responden penelitian.

a. Gambaran Umum Responden

Bagian ini menyajikan gambaran umum mengenai karakteristik responden yang terlibat dalam penelitian. Pada penelitian ini, profil responden mencakup aspek-aspek seperti jenis kelamin, usia, serta jabatan awak kapal.

Berikut tabel yang berisikan karakteristik profil responden penelitian ini :

1) Karakteristik berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4. 1 Distribusi Frekuensi Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi (F)	Percentase (%)
Laki - Laki	53	98.15%
Perempuan	1	1.85%
Total	54	100.00%

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan tabel 4.1, dari total 54 responden yang merupakan awak kapal, sebanyak 53 orang (98,15%) berjenis kelamin laki-laki dan hanya 1 orang (1,85%) berjenis kelamin perempuan. Ketimpangan proporsi ini mencerminkan realitas di lapangan, dimana profesi sebagai awak kapal didominasi oleh laki-laki. Hal ini disebabkan oleh sifat pekerjaan yang menuntut fisik, waktu kerja yang panjang di laut, sehingga partisipasi perempuan dalam profesi ini masih sangat rendah.

2) Karakteristik berdasarkan Usia

Pada penelitian ini, responden dibagi menjadi lima kelompok usia, yaitu 20-30 Tahun, 31-40 Tahun, 41-50 Tahun serta >50 Tahun. Berikut Merupakan data frekuensi usia responden.

Tabel 4. 2. Distribusi Frekuensi Usia

Usia	Frekuensi (F)	Percentase (%)
20 - 30 Tahun	5	9.26%
31 - 40 Tahun	22	40.74%
41 - 50 Tahun	20	37.04%
> 50 Tahun	7	12.96%
Total	54	100.00%

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan tabel 4.2 di atas, diperoleh sebanyak 5 orang berada pada rentang usia 20-30 tahun, 22 orang berada pada rentang usia 31-40 tahun, 20 orang pada rentang usia 41-50 tahun, dan 7 orang berusia di atas 50 tahun. Data ini menunjukkan bahwa mayoritas responden berada pada kelompok usia produktif 31-50 tahun. Dominannya responden berusia 31-50 tahun ini mengindikasikan bahwa sebagian besar awak kapal berada dalam fase kematangan pekerjaan.

3) Karakteristik berdasarkan Jabatan

Berikut tabel data kelompok jabatan responden :

Tabel 4. 3 Distribusi Frekuensi Jabatan

Jabatan	Frekuensi (F)	Percentase (%)
Perwira Dek	7	12.96%
Perwira Mesin	7	12.96%
ABK Dek	12	22.22%
ABK Mesin	7	12.96%
Kesehatan	2	3.70%
Pelayan	11	20.37%
Pelayan PBN	5	9.26%
Satpam	3	5.56%
Total	54	100.00%

Sumber : Diolah dari data primer KM. Ciremai (2025)

b. Statistik Deskriptif Variabel Penelitian

Pada penelitian ini terdapat variabel independen dan variabel dependen yang terdiri dari Jam Istirahat (X) serta Tingkat Kelelahan (Y). Deskripsi hasil penelitian ini digunakan untuk mengetahui penilaian responden terhadap masing-masing variabel penelitian.

1) Variabel jam istirahat (X) dengan 6 indikator

N (Jumlah Responden) : 54

Jumlah Skor : bobot x jumlah indikator x N

Skor Terendah : $1 \times 6 \times 54 = 324$

Skor Tertinggi : $5 \times 6 \times 54 = 1620$

Rentang Skala : $\frac{\text{Skor Tertinggi} - \text{Skor Terendah}}{5}$

$$: \frac{1620 - 324}{5}$$

: 259

Sehingga, kriteria untuk variabel X adalah sebagai berikut.

Sangat Tidak Setuju : 324 - 583

Tidak Setuju : 584 – 843

Netral : 844 – 1103

Setuju : 1104 – 1363

Sangat Setuju : 1364 – 1623

Berdasarkan kriteria diatas, berikut hasil perhitungan variabel jam istirahat :

Tabel 4. 4 Perhitungan Variabel X

No	Nomor	Skor Jawaban									Total	
		Pernyataan		Sangat Tidak Setuju (1)		Tidak Setuju (2)		Netral (3)		Setuju (4)		
			F	%	F	%	F	%	F	%		
1	X1	0	0%	0	0%	2	4%	51	94%	1	2%	215
2	X2	0	0%	0	0%	12	22%	42	78%	0	0%	204
3	X3	0	0%	0	0%	12	22%	42	78%	0	0%	204
4	X4	0	0%	0	0%	11	20%	43	80%	0	0%	205
5	X5	0	0%	0	0%	0	0%	37	69%	17	31%	233
6	X6	0	0%	0	0%	0	0%	40	74%	14	26%	230
	Skor Aktual											1291

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan tabel 4.4 diatas, dapat diketahui bahwa total skor jawaban responden untuk variabel jam istirahat (X) adalah 1291, yang berada pada kategori setuju (1104 – 1363). Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar responden setuju bahwa jam istirahat yang telah diterapkan di KM. Ciremai telah sesuai dengan peraturan MLC 2006 mengenai jam istirahat. Dari 6 indikator diatas, dapat diketahui bahwa pada pernyataan 5 mengenai “jadwal kerja telah adil dan sesuai dengan tugas” mendapat skor tertinggi. Sehingga dapat diketahui bahwasanya pembagian tugas pada KM. Ciremai saat ini sudah sesuai.

2) Variabel tingkat kelelahan (Y) dengan 4 indikator

$$\begin{aligned} N (\text{Jumlah Responden}) &: 54 \\ \text{Jumlah Skor} &: \text{bobot} \times \text{jumlah indikator} \times N \\ \text{Skor Terendah} &: 1 \times 4 \times 54 = 216 \\ \text{Skor Tertinggi} &: 5 \times 4 \times 54 = 1080 \\ \text{Rentang Skala} &: \frac{\text{Skor Tertinggi} - \text{Skor Terendah}}{5} \\ &: \frac{1080 - 216}{5} \\ &: 173 \end{aligned}$$

Sehingga, kriteria untuk variabel Y adalah sebagai berikut :

Tidak Pernah	: 216 - 389
Jarang	: 390 – 563
Kadang-Kadang	: 564 – 737
Sering	: 738 – 911
Selalu	: 912 – 1085

Berdasarkan kriteria diatas, berikut hasil perhitungan variabel tingkat kelelahan :

Tabel 4. 5 Perhitungan Variabel Y

No	Nomor Pernyataan	Skor Jawaban										Total	
		Tidak Pernah (1)		Jarang (2)		Kadang-Kadang (3)		Sering (4)		Selalu (5)			
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%		
1	Y1	0	0%	37	69%	17	31%	0	0%	0	0%	125	
2	Y2	0	0%	31	57%	23	43%	0	0%	0	0%	131	
3	Y3	3	6%	28	52%	23	43%	0	0%	0	0%	128	
4	Y4	9	17%	34	63%	11	20%	0	0%	0	0%	110	
	Skor Aktual											494	

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa total skor jawaban responden untuk variabel tingkat kelelahan (Y) adalah 494, yang berada pada kategori jarang (390 – 563). Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar responden jarang merasakan kelelahan kerja, lembur, penurunan konsentrasi serta stress yang diakibatkan jam kerja yang berkepanjangan.

c. Time Sheet Rest Hour Record

Berdasarkan *rest hour record* yang telah diperoleh, berikut *time sheet* hasil perolehan data jam istirahat yang didapatkan oleh awak KM Ciremai. Angka yang berwarna merah mengindikasikan jam istirahat yang didapat pada hari itu belum sesuai dengan ketentuan MLC 2006.

		Jam Kerja dan Jam Istirahat Perwira dan Kesehatan													
No	Nama	21/02/25		22/02/25		23/02/25		24/02/25		25/02/25		26/02/25		27/02/25	
		Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat
1	Roberto Matualage	13	11	12	12	12	12	10	14	12	12	13	11	11	13
2	Muhammad Ridhwan	16	8	11	13	14	10	12	12	12	12	13	11	12	13
3	Ian Clemens R	14	10	11	13	11	13	12	12	13	11	12	12	13	11
4	Ari Sugandi	15	9	12	12	12	12	11	13	12	12	14	11	13	11
5	Sulasno	9	15	10	14	10	14	11	13	10	14	12	12	11	13
6	Syamsul Arief	9	15	11	13	12	12	11	13	11	13	9	15	10	14
7	Sutiyadi	8	16	12	12	13	11	12	12	13	11	12	12	12	12
8	Mawardi	12	12	11	13	10	14	11	13	13	11	10	14	11	13
9	Manota William S.	13	11	12	12	12	12	13	11	15	9	11	13	12	12
10	Fatchur Amam A.	15	9	13	11	12	12	13	11	14	10	11	13	12	12
11	Fachrul Azmi	14	10	12	12	11	13	13	11	15	9	12	12	11	13
12	Hasbiallah	13	11	12	12	11	13	12	12	13	11	11	13	12	12
13	Didik Haryanto	13	11	12	12	11	13	12	12	13	11	10	14	12	12
14	Agus Bahrul Ilmi	12	12	11	13	12	12	13	11	13	11	10	14	13	11
15	Rahma Cahya Putra	12	12	13	11	11	13	14	10	13	11	12	12	11	13
16	Sunarko	12	12	14	10	12	12	14	10	14	10	13	11	12	12

Gambar 4. 1 Jam Kerja dan Jam Istirahat Perwira dan Kesehatan

Dibawah ini merupakan data hasil pencatatan jam kerja dan jam istirahat ABK dek dan ABK mesin

No	Nama	Jam Kerja dan Jam Istirahat ABK Dek dan ABK Mesin										Date : 21-27 Februari 2025				
		21/02/25		22/02/25		23/02/25		24/02/25		25/02/25		26/02/25		27/02/25		
Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	
1	Edwin Faisal	10	14	11	13	12	12	11	13	10	14	11	13	10	14	
2	Nurhadi	10	14	11	13	12	12	11	3	10	14	11	13	10	14	
3	Syaifudin	13	11	12	12	11	13	12	12	12	12	10	14	12	2	
4	Sumardi	13	11	12	12	11	13	12	12	12	12	10	14	12	12	
5	Jajang Eko P.	13	11	12	12	11	13	11	13	12	12	10	14	11	13	
6	Agus Syafii	15	9	13	11	12	12	12	11	13	11	13	12	12	12	
7	Deviana Maulana	9	15	9	15	8	16	9	15	8	16	9	15	9	15	
8	Jufiardi	9	15	9	15	9	15	9	15	8	16	9	15	8	16	
9	Dedi	13	11	12	12	11	12	11	13	12	12	10	14	11	13	
10	Ahmad Ansori	13	11	12	12	11	12	11	13	12	12	10	14	11	13	
11	M. Hari Muliawan	13	11	12	12	11	12	11	13	12	12	10	14	11	13	
12	Hartono	13	11	12	12	10	14	11	13	11	13	12	12	12	12	
13	Atang Triono	13	11	12	12	10	14	11	13	12	12	12	12	12	12	
14	Arief Wahyudin	13	11	13	11	11	13	11	13	12	12	14	10	12	12	
15	Achmad Riadi	13	11	12	12	10	14	11	13	11	13	13	11	11	13	
16	Ari Bowo	13	11	12	12	10	14	11	13	11	13	12	12	11	13	
17	Muhaimin Ardhi	11	13	12	12	10	14	12	12	10	14	10	14	11	13	
18	Farhan Margian	15	9	13	11	12	12	12	12	11	13	11	13	12	12	
19	Dyan Istiana	13	11	12	12	13	11	12	12	13	11	12	10	14	14	

Gambar 4. 2 Jam Kerja dan Jam Istirahat ABK Dek dan ABK Mesin

Selain perwira, ABK dek dan ABK mesin, pencatatan jam kerja dan jam istirahat juga dilakukan untuk pelayan, pelayan PBN, serta satpam. Data hasil pencatatan jam kerja dan jam istirahat untuk bagian tersebut ditampilkan dalam tabel berikut.

No	Nama	Jam Kerja dan Jam Istirahat Pelayan, Pelayan PBN dan Satpam										Date : 21-27 Februari 2025				
		21/02/25		22/02/25		23/02/25		24/02/25		25/02/25		26/02/25		27/02/25		
Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	Jam Kerja	Jam Istirahat	
1	Hendra Setiawan	10	14	11	13	11	13	12	12	12	13	11	13	11	13	
2	Cecep Mansyur	10	14	11	13	11	13	12	12	12	13	11	13	11	13	
3	Darudin	10	14	11	13	11	13	12	12	12	13	11	13	11	13	
4	Gepi Purwadi	12	12	11	13	12	12	12	12	13	11	12	12	13	11	
5	Luat Rajagukguk	12	12	11	13	12	12	12	12	13	11	12	12	13	11	
6	Herlan Musiin	9	15	10	14	10	14	11	13	12	12	12	12	11	13	
7	Asep Saepudin	9	15	10	14	10	14	11	13	12	12	12	12	11	13	
8	Moh. Basyayudin	9	15	10	14	10	14	11	13	12	12	12	12	11	13	
9	Asep Barna	9	15	10	14	10	14	11	13	12	12	12	12	11	13	
10	Casmanto	9	15	10	14	10	14	11	13	12	12	12	12	11	13	
11	Mugiyono	10	14	11	13	9	15	9	15	11	13	12	12	11	13	
12	Amilludin	12	12	10	10	12	12	11	13	12	12	11	13	13	11	
13	Abdul Rohim	12	12	10	10	12	12	11	13	12	12	11	13	13	11	
14	Epi Rustandi	12	12	10	10	12	12	11	13	12	12	11	13	13	11	
15	La Munasi	12	12	10	10	12	12	11	13	12	12	11	13	13	11	
16	Deni Anugrah	12	12	10	10	12	12	11	13	12	12	11	13	13	11	
17	Rinto Siburian	13	11	12	12	12	12	11	13	11	13	11	13	12	12	
18	Totok Firmando	13	11	11	13	12	12	11	13	10	14	11	13	12	12	
19	Muhammad Furqon	13	11	11	13	12	12	11	13	10	14	11	13	12	12	

Gambar 4. 3 Jam Kerja dan Jam Istirahat Pelayan, Pelayan PBN dan Satpam

Berdasarkan penyajian data mengenai jam istirahat diatas, dapat dilihat bahwasanya sebagian besar awak KM Ciremai dari berbagai departemen jabatan, mendapatkan waktu istirahat pada rentang waktu 10 – 15 jam per hari. Hal tersebut berarti penerapan jam istirahat sesuai dengan MLC 2006 telah diterapkan dengan baik. Namun masih terlihat bahwasanya pada satu hari didapati awak yang mendapat waktu istirahat kurang dari 10 jam per hari, dimana hal ini belum sesuai dengan ketentuan MLC yang berlaku.

Hasil *time sheet rest hour record* yang didapat ini sesuai dengan hasil statistik variabel x dimana sebagian besar awak kapal setuju bahwasanya jam istirahat yang mereka dapat telah sesuai dengan ketentuan MLC 2006.

2. Analisis Data

a. Uji Instrumen Penelitian

1) Uji Validitas

Uji validitas dilakukan untuk mengukur keabsahan butir pertanyaan dalam kuesioner. Pada penelitian ini, uji validitas menggunakan korelasi *Product Moment Pearson* dengan membandingkan nilai R_{hitung} (koefisien korelasi setiap item) terhadap R_{tabel} pada derajat kebebasan dengan $df = N - 2$ (dengan $N=54$), sehingga diperoleh $R_{tabel} = 0,268$ (taraf signifikansi 5%). Suatu item dinyatakan valid jika $R_{hitung} > R_{tabel}$.

Pada penelitian ini, pengujian ini dilakukan terhadap variabel independen yaitu Jam Istirahat (X) dan variabel dependen yaitu Tingkat Kelelahan (Y). Berikut ini adalah hasil pengujian validitas sebagai berikut.

Tabel 4. 6 Hasil Uji Validitas Variabel X dan Y

Item Pernyataan	Nilai R Tabel	Nilai R Hitung	Keterangan
X1	0.268	0.447	VALID
X2	0.268	0.865	VALID
X3	0.268	0.865	VALID
X4	0.268	0.816	VALID
X5	0.268	0.630	VALID
X6	0.268	0.685	VALID
Y1	0.268	0.775	VALID
Y2	0.268	0.663	VALID
Y3	0.268	0.869	VALID
Y4	0.268	0.779	VALID

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan tabel hasil uji validitas diatas, seluruh butir indikator pernyataan pada setiap variabel memiliki nilai R_{hitung} yang lebih besar dibandingkan R_{tabel} . Dengan demikian, seluruh variabel diatas dapat dinyatakan valid dan memenuhi syarat sebagai alat ukur dalam penelitian.

2) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengukur konsistensi internal butir-butir pernyataan dalam instrumen penelitian. Uji reliabilitas dilakukan dengan metode analisis Cronbach's Alpha. Suatu instrumen dinyatakan reliabel apabila nilai Cronbach,s Alpha $> 0,60$. Hasil uji reliabilitas masing-masing variabel akan ditampilkan dalam tabel berikut.

Tabel 4. 7 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X dan Y

Variabel	N of Sample	N of item	Cronbach's Alpha	Keterangan
X	54	6	0,818	Reliabel
Y	54	4	0,773	Reliabel

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan hasil uji reliabilitas yang ditampilkan pada tabel 4.7 diatas, diperoleh bahwa seluruh item pada masing-masing variabel memiliki nilai Cronbach's Alpha diatas 0,60. Hal tersebut berarti seluruh instrumen yang digunakan dalam penelitian ini dapat dikategorikan reliabel.

b. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data pada masing-masing variabel dalam penelitian ini berdistribusi normal atau tidak. Uji ini penting sebagai salah satu prasyarat dalam analisis statistik parametrik. Dalam penelitian ini, uji normalitas dilakukan dengan menggunakan metode Kolmogorov-Smirnov. Suatu data dinyatakan berdistribusi normal jika nilai signifikansi (*sig.*) > 0,05. Berikut hasil uji normalitas penelitian ini:

Tabel 4. 8 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		54
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.36729435
Most Extreme Differences	Absolute	.114
	Positive	.114
	Negative	-.085
Test Statistic		.114
Asymp. Sig. (2-tailed)		.078 ^c
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan hasil uji normalitas diatas, diperoleh nilai signifikansi (sig.) lebih besar dari 0,05. Hal tersebut menunjukkan data pada variabel dalam penelitian ini berdistribusi normal, sehingga data memenuhi asumsi normalitas dan layak digunakan untuk pengujian selanjutnya.

2) Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengidentifikasi apakah terdapat kolerasi tinggi antar variabel independen dalam model regresi.

Multikolinearitas yang tinggi dapat menyebabkan gangguan dalam analisis regresi. Untuk mengetahui tidak terjadinya multikolinearitas di dalam model regresi yaitu dengan melihat nilai *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF) dari variabel independen. Apabila nilai tolerance $> 0,1$ dan mempunyai $VIF < 10$, maka tidak terjadi multikolinearitas.

Hasil Uji multikolinearitas dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4. 9 Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	22.554	2.580		8.743	.000		
X	-.561	.108	-.586	-5.211	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Hasil uji multikolinearitas diatas menunjukkan bahwa variabel independen dalam model regresi memiliki nilai *tolerance* $> 0,1$ dan nilai VIF < 10 . Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi multikolinearitas dalam model regresi, sehingga analisis regresi dapat dilanjutkan.

3) Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mengetahui adanya ketidakseimbangan varian dan residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Pada penelitian ini, uji heteroskedastisitas dilakukan dengan metode pengujian Glejser. Kriteria tidak terjadinya heteroskedastisitas yaitu jika nilai signifikan $> 0,05$. Sebaliknya, jika nilai signifikansi $< 0,05$ maka terjadi heteroskedastisitas. Hasil uji heteroskedastisitas dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 4. 10 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	1.011	1.527		.662	.511
X	.003	.064	.007	.053	.958

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Hasil pengujian heteroskedastisitas diatas menunjukkan bahwa variabel bebas memiliki nilai signifikan 0,958, artinya nilai tersebut lebih dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan dalam penelitian ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

c. Pengujian Hipotesis

1) Uji Regresi Linier Sederhana

Uji regresi linier sederhana digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y). Pengujian ini untuk melihat seberapa besar kontribusi variabel X dalam menjelaskan perubahan pada variabel Y. Setelah dilakukan analisis regresi linier sederhana melalui software SPSS, diperoleh output sebagai berikut.

Tabel 4. 11 Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	22.554	2.580		8.743	.000		
X	-.561	.108	-.586	-5.211	.000	1.000	1.000

a. Dependent Variable: Y

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan tabel diatas, didapatkan persamaan regresi sebagai berikut.

$$Y = 22,554 - 0,561X$$

Dari persamaan regresi linier sederhana diatas menunjukkan:

Nilai koefisien regresi X (-0.561), bernilai negatif yang berarti semakin baik penerapan jam istirahat awak kapal yang sesuai dengan regulasi MLC 2006, maka tingkat kelelahan yang dirasakan oleh awak kapal semakin berkurang atau menurun.

2) Uji Parsial (Uji T)

Uji t bertujuan untuk mengetahui apakah variabel X secara signifikan mempengaruhi variabel Y secara parsial. Uji ini dilakukan dengan melihat tingkat signifikansi variabel X, jika nilai signifikansi > 0,05 maka x secara signifikan mempengaruhi variabel Y. Berikut output SPSS uji T :

Tabel 4. 12 Hasil Uji T

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.		
	B	Std. Error	Beta				
(Constant)	22.554	2.580		8.743	0.000		
X	-0.561	0.108	-0.586	-5.211	0.000		

a. Dependent Variable : Y

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Dari hasil perhitungan uji hipotesis jam istirahat (X) terhadap tingkat kelelahan (Y), dapat dilihat bahwa nilai t hitung sebesar -5,211 bernilai negatif dengan hasil signifikan sebesar $0,000 < 0,05$. Hal tersebut menunjukkan bahwa jam istirahat awak kapal yang sesuai dengan regulasi berpengaruh negatif terhadap tingkat kelelahan awak kapal. Artinya, semakin baik penerapan jam istirahat awak kapal yang sesuai dengan regulasi MLC 2006, maka tingkat kelelahan yang dialami oleh awak kapal semakin menurun atau berkurang.

3) Koefisien Determinasi (R^2)

Uji koefisien determinasi dilakukan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variable dependen. Berikut hasil uji koefisien determinasi dengan program SPSS :

Tabel 4. 13 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.586 ^a	.343	.330	1.38038

Sumber : Diolah dari data primer KM Ciremai (2025)

Berdasarkan hasil analisis regresi diatas, diperoleh nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,343 atau 34,3 %. Hal ini berarti variabel X (jam istirahat) berpengaruh sebesar 34,3% terhadap variabel Y (tingkat kelelahan).

B. Pembahasan

Pada bab ini akan diuraikan hasil penelitian mengenai bagaimana tingkat penerapan jam istirahat yang sesuai MLC 2006 di KM Ciremai, serta bagaimana penerapan jam istirahat yang sesuai dengan MLC 2006 mempengaruhi tingkat kelelahan yang dirasakan oleh awak KM Ciremai. Berikut pembahasan berdasarkan urutan rumusan masalah yang telah ditetapkan.

1. Penerapan Jam Istirahat Berdasarkan MLC

Berdasarkan hasil analisis statistik deskriptif dari 54 responden awak KM Ciremai, sebagian besar awak kapal yaitu berada pada angka 78,8% menyatakan setuju bahwasanya penerapan jam istirahat yang diterapkan di KM Ciremai telah sesuai dengan regulasi atau ketentuan yang berlaku. Hal ini berbanding lurus dengan hasil yang didapatkan dari *rest hour record*, dimana rata-rata awak KM Ciremai mendapatkan istirahat antara 10-15 jam per-harinya. Akan tetapi, pada waktu tertentu masih didapati awak KM Ciremai yang mendapatkan waktu istirahat di bawah 10 jam. Keadaan tersebut dikarenakan beberapa hal diantaranya pengawasan bongkar muat serta kerusakan mesin yang membuat terlambatnya operasional kapal.

2. Pengaruh Penerapan Jam Istirahat terhadap Tingkat Kelelahan Awak KM Ciremai

Mengacu pada hasil analisis yang telah dilakukan, sebanyak 59,75% menyatakan jarang mengalami kelelahan dan sebanyak 34,25% menyatakan kadang-kadang mengalami kelelahan. Hal tersebut mengindikasikan awak KM Ciremai tidak mengalami tingkat kelelahan yang parah. Sedangkan dilihat dari hasil analisis regresi linier sederhana, menunjukkan nilai koefisien regresi yaitu sebesar -0.561. Artinya, terdapat pengaruh negatif signifikan antara penerapan jam istirahat terhadap tingkat kelelahan yang dirasakan oleh awak KM Ciremai. Hal tersebut berarti bahwa semakin baik penerapan jam istirahat yang

diterapkan sesuai dengan standar MLC 2006 di KM Ciremai, maka tingkat kelelahan awak kapal cenderung menurun.

Hasil penelitian ini selaras dengan penelitian yang dilakukan oleh Dodik (2020) yang mengungkapkan bahwa penerapan jam istirahat yang tidak optimal sangat berpengaruh terhadap tingkat kelelahan (*fatigue*) awak kapal.

Meskipun mayoritas responden memiliki jam istirahat yang sesuai, tetapi sebagian awak kapal masih didapati mengalami kelelahan pada kategori sedang. Berdasarkan data statistik deskriptif, hal ini sebagian besar dikarenakan waktu lembur terkadang masih terjadi sehingga masih berdampak pada kelelahan yang dirasakan oleh awak kapal.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis serta pembahasan mengenai penerapan jam istirahat berdasarkan MLC 2006 terhadap tingkat kelelahan awak KM Ciremai, berikut kesimpulan dari penelitian ini yaitu :

1. Penerapan jam istirahat berdasarkan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 di KM Ciremai sudah diterapkan namun masih belum maksimal. Hasil ini dapat dilihat dari hasil analisis jawaban responden bahwa sebanyak 78,8 % responden menyatakan setuju bahwa penerapan jam istirahat telah sesuai dengan regulasi MLC yang berlaku. Adapun faktor yang membuat penerapan jam istirahat belum maksimal diantaranya yaitu jadwal pelayaran yang padat, serta faktor penghambat seperti keterlambatan bongkar muat.
2. Terdapat hubungan negatif signifikan antara penerapan jam istirahat terhadap tingkat kelelahan yang dirasakan awak KM Ciremai. Hal itu berarti semakin baik penerapan jam istirahat yang sesuai dengan MLC 2006 diterapkan, maka tingkat kelelahan yang dirasakan oleh awak KM Ciremai semakin menurun. Sebaliknya, semakin buruk penerapan jam istirahat oleh awak KM Ciremai, maka tingkat kelelahan yang dirasakan oleh awak KM Ciremai semakin tinggi.

B. Saran

Berikut saran yang peneliti usulkan berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang didapatkan :

1. Berdasarkan hasil penelitian bahwasanya penerapan jam istirahat sesuai MLC 2006 di KM Ciremai sebagian besar telah diterapkan dengan baik namun belum maksimal, disarankan untuk pihak manajemen PT. Pelni serta awak kapal untuk mengevaluasi kembali jadwal pelayaran yang terlalu padat. Diperlukan juga koordinasi dengan pihak pelabuhan agar proses bongkar muat yang sering menyebabkan keterlambatan

operasional agar menjadi lebih efisien, sehingga tidak memotong waktu istirahat awak KM Ciremai.

2. Berdasarkan hasil bahwasanya penerapan jam istirahat yang baik dapat mengurangi tingkat kelelahan yang dirasakan awak KM Ciremai, disarankan agar manajemen PT Pelni serta awak KM Ciremai yang berwenang agar dapat memperkuat pengawasan terhadap jam istirahat yang didapatkan oleh awak KM Ciremai sehingga penerapan jam istirahat dapat sesuai dengan ketentuan dalam konvensi MLC 2006. Diharapkan juga awak KM Ciremai lebih proaktif jika terdapat kendala dalam penerapan jam istirahat yang sesuai dengan MLC 2006.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, F.D.P., dkk. (2022). *Pembelajaran statistika menggunakan software SPSS untuk uji validitas dan reliabilitas*. Jurnal Basicedu, 6(4), 6491-6504
- Arsi, A. (2021). *Langkah-Langkah Uji Validitas Realibilitas Instrumen Dengan Menggunakan Metode SPSS*, 1.
- Bramantyo, M.F., & Nugroho, S.W. (2023). *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kelelahan Kerja dengan Metode Subjective Self Rating Test (Studi Kasis: Pekerja Bagian Lantai Produksi PT. Marabunta Berkarya Caperindo)*. Industrial engineering Online Journal, 12(1)
- Cardiff University. (2025). *The Rising Tide of Fatigue Among Seafarers: A Growing Maritime Safety Crisis*. <https://www.westpandi.com/news-and-resources/news/june-2025/the-rising-tide-of-fatigue-among-seafarers-a-growi/>
- Dodik, W., (2020). *Analisis Pemanfaatan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan (Fatigue) Pada Awak Kapal*. Jurnal Venus, 8(1), pp.90-103..
- Fakhrurrozi, R., (2021). *Implementasi Undang-Undang No 15 Tahun 2016 dalam Melindungi Hak-Hak Anak Buah Kapal di PT Samudera Indonesia*. Jurnal Saintara, 5(2), pp.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).
- Kusuma, J.A (2022). *Optimalisasi Rest Hour Management Guna Meningkatkan Kinerja Kru MT. Musi*. Semarang : PIP Semarang, Prodi Nautika
- International Labour Organization. (2006). Maritime Labour Convention, 2006 (as amended). ILO. <https://www.ilo.org/mlc2006>
- Iskandar, R.A (2023). *Pengaruh Manajemen Jam Istirahat Dan Kompensasi Terhadap Kinerja Crew Kapal*. Jurnal Penelitian Samudera, 1(1), pp.15-23.
- Parnawi, A. dkk. (2023). *Penerapan Metode Demonstrasi dalam Meningkatkan Kemampuan Praktek Salat siswa Kelas IV di SD Al-Azhar 1 Kota Batam*. Jurnal on Education, Vol 05 No 02 (2023).
- Pemerintah Republik Indonesia. (2024). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 204

Pemerintah Republik Indonesia. (2016). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan Maritime Labour Convention, 2006*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 152.

Pemerintah Republik Indonesia. (2000). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 15.

Pramono, G.P., (2025). *Manajemen Karyawan : Kelelahan Fisik, Mental, dan Emosional*. Semarang : WeHa Press

Ritmawati Sulaiman, R. S. (2023). *Penerapan Maritime Labour Convention (Mlc) Terhadap Jam Kerja Dan Jam Istirahat Di Atas Km Ctp Delta* (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).

LAMPIRAN

Lampiran 1. 1 Kuesioner Pertanyaan

No	Variabel X	Variabel Y
	PERNYATAAN 1 = Sangat Tidak Setuju 2 = Tidak Setuju 3 = Netral 4 = Setuju 5 = Sangat Setuju	PERNYATAAN 1 = Tidak Pernah 2 = Jarang 3 = Kadang-Kadang 4 = Sering 5 = Selalu
1	<p>1. Saya bekerja maksimal 14 jam dalam 24 jam sesuai standar MLC 2006 *</p> <p>Sangat Tidak Setuju</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p> <p>Sangat Setuju</p>	<p>7. Saya merasa kelelahan fisik setelah * bekerja</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p>
2	<p>2. Saya mendapatkan istirahat minimal 10 jam per 24 jam *</p> <p>Sangat Tidak Setuju</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p> <p>Sangat Setuju</p>	<p>8. Seberapa sering Anda diminta * untuk bekerja di luar jam kerja normal (lembur)</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p>

No	Variabel X	Variabel Y
3	<p>3. Saya bekerja maksimal 72 jam dalam periode 7 hari *</p> <p>Sangat Tidak Setuju</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p> <p>Sangat Setuju</p>	<p>9. Saya mengalami penurunan konsentrasi dan performa kerja akibat kurangnya waktu istirahat *</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p>
4	<p>4. Saya mendapatkan istirahat minimal 77 jam dalam periode 7 hari *</p> <p>Sangat Tidak Setuju</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p> <p>Sangat Setuju</p>	<p>10. Jam kerja yang panjang membuat * saya stress</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p>
5	<p>5. Jadwal kerja saat ini adil dan sesuai dengan tugas saya *</p> <p>Sangat Tidak Setuju</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p> <p>Sangat Setuju</p>	

No	Variabel X	Variabel Y
6	<p>6. Jadwal kerja di kapal saya fleksibel * dan mempertimbangkan kondisi kelelahan</p> <p>Sangat Tidak Setuju</p> <p>1 <input type="radio"/></p> <p>2 <input type="radio"/></p> <p>3 <input type="radio"/></p> <p>4 <input type="radio"/></p> <p>5 <input type="radio"/></p> <p>Sangat Setuju</p>	

Lampiran 1. 2 Crew List KM Ciremai



NAMA KAPA : KM. CIREMAI
 BENDERA : INDONESIA
 ISI KOTOR : 14.403 GT
 L. O. A. : 146.50 M
 NAKHODA : CAPT. ROBERTO MATUALAGE

CALL SIGN : Y E U P
 PEMILIK : DIRJEN HUBLA/PT. PELNI
 JENIS KAPAL : PENUMPANG - RORO
 PORT OF REGIS : JAKARTA
 NO. IMO : 9032135

CREW LIST

VOY. 11/2025 PERIODE TANGGAL : 05 JUNI 2025 S/D 21 JUNI 2025

NO	NO SIJIL	NAMA	NRP	JABATAN	IJAZAH	KODE PELAUT	BUKU PELAUT	MASA BERLAKU
1	-	Roberto Matualage	06853	Nakhoda	ANT-I/2021	6200031102	F 303528	29-Nov-26
2	694	Muhammad Ridhwan	07778	Mualim I	ATT I / 2022	6201030839	I 047502	29-May-26
3	666	Ian Clemens Roinowowan	08693	Mualim II Sr	ANT II/2021	6201334486	G 134355	28-Sep-26
4	671	Victorinus Fredi N W	09152	MI II Yr	ANT II / 2017	6201471267	F 222337	16-Apr-26
5	625	Ari Sugandi	09156	Mualim III Sr	ANT III / 2016	6201308346	F 160703	27-Jul-25
6	574	Yahdan Mahara	08331	Mualim III Yr	ANT III / 2016	620143094	J 017139	19-Feb-27
7	564	Sulasno	06533	Markonis I	SRE-II/2020	6201109215	J 080791	28-Aug-27
8	607	Mawardi	06162	K K M	ATT I/2016	6200071215	J 037765	24-Apr-27
9	615	Manota William Siahaan	08630	Masinis I Sr	ATT II / 2016	6201292101	F 132021	26-Mar-28
10	610	Fatchur Amam Abad	08713	Masinis I Yr	ATT II / 2021	6202006783	F 338006	18-Aug-25
11	705	Fachrul Azmi	09176	Masinis II	ATT II/2024	6200008016	J 017432	26-Feb-27
12	525	Hasbiallah	07515	Masinis III Sr	ATT III/2014	6201014313	G 070348	9-Mar-27
13	713	Irvandho Argitya Utama	08702	Masinis III Yr	ATT III / 2022	6201477494	F 268393	6-Sep-26
14	611	Iwan Setiawan	06620	Masinis IV Sr	ATT IV / 2019	6200071759	F 262169	5-Aug-26
15	576	Didik hariyanto	08437	Masinis IV Yr	ATT IV / 2023	6201299089	J 081217	6-Sep-27
16	667	Bagus Priambada	06540	A.Listrik I	ETO	6200486716	G 124122	23-Nov-26
17	714	Manik Setya Jati	08158	A.Listrik II	ETO	6201192639	G 121891	26-Feb-27
18	627	Fadilah	07189	A. Listrik III	B S T	6200523397	I 075786	27-Jul-26
19	589	Sutrisno	06629	Juru Motor	ATT-V/2015	6200270979	H 089358	24-Jan-26
20	672	Muhaimin Ardhi	07038	Juru Motor	ATT V/2024	6200410388	J 101186	9-Oct-27
21	565	Rony Bonta Boutha	06638	Juru Motor	ATT-V/2022	6200077831	I 059115	7-Jul-26
22	682	Edwin Faisal	06544	PUK - I	B S T	6200011947	K 017345	13-Feb-28
23	711	Suripto	08032	PUK - II	B S T	6201291053	F 154996	7-Jul-26
24	590	Gemianto Doharman	08159	PUK - III	B S T	6201192640	J 034599	16-Oct-27
25	653	Sutiyadi	06665	Jenang -I	B S T	6200418869	G 070351	20-Mar-27
26	707	Nanda Tesha D	09226	Perawat	B S T	6211718705	J 033300	13-Jun-27
27	670	Sunarko	06522	Perawat	B S T	6200155823	I 060870	3-Oct-26
28	579	Syafudin	05582	Serang	Ratings Able D	6200416051	F 164939	26-Sep-25
29	716	Sumardi	06292	Tandil	Rating A Deck	6200036509	F 314734	26-Sep-27
30	580	Supriyanto	07598	Kasab Dek	Ratings Able D	6200509119	F 301792	19-Mar-27
31	601	M. Agus Syafi'i	06289	Mistri I	Ratings Able D	6201005957	J 037767	23-Apr-27
32	633	Jantje Waani	06227	Mistri	Ratings Able D	6200071860	G 067529	24-Mar-26
33	561	Supangat	07157	Mistri	ANTD	6200093917	F 132517	4-Jun-25
34	674	Jufiardi	09236	Juru Mudi	ANT-D	6201459725	K 017878	25-Feb-28
35	582	Jamal Ibrahim	08424	Juru Mudi	ANT IV / 2023	6200270932	F 135261	04 Mei 28
36	581	Parna	07064	Juru Mudi	Ratings Able D	6200028647	J 080795	28-Aug-27
37	648	Jajang Eko Prasetyo	08348	Juru Mudi	Ratings Able D	6200389680	G 121771	3-Jan-27
38	685	Dedi	06545	Panjarwala	Ratings Able D	6200273997	F 160705	30-Jul-25
39	583	Kurniawan Dadan Ahmad	06974	Panjarwala	B S T	6211591100	I 059114	6-Jul-26
40	631	Ahmad Ansori	06560	Panjarwala	Ratings Able D	6200299823	I 058197	19-Jun-26
41	661	Zulkifli Ali	07742	Panjarwala	Rating Able D	6200090879	F 303522	29-Nov-26
42	562	M Hari Muliawan	06267	Panjarwala	BST	6200022235	H 032957	17-Jun-27
43	571	Jhonny R.H. Visser	05376	Mandor Mesin	Ratings Able E	6200068774	F 115257	8-Feb-27
44	584	Atang Triono	07696	Pandal Besi	ATTD	6201011912	F 268176	2-Sep-26
45	612	Ichsanudin Setiawan	09248	Kasab Mesin	ATT-V/2024	6201474154	F 301077	5-Dec-26

NO	NO SIJIL	N A M A	NRP	JABATAN	IJJAZAH	KODE PELAUT	BUKU PELAUT	MASA BERLAKU
46	579	Ari Bowo	09262	Juru Minyak	Ratings Able E	6200270264	H 079476	27-Oct-25
47	676	Muhammad Ramadhan	09271	Juru Minyak	Rating Able E	6201113135	J 005723	15-Feb-27
48	587	Achmad Riadi	06322	Juru Minyak	Ratings Able E	6200068735	I 049659	3-May-26
49	521	Udin Syamsudin	06627	Juru Minyak	B S T	6200043318	F 292004	10-Oct-26
50	715	Usman Salim	06651	Juru Minyak	B S T	6200040296	J 037329	17-Apr-27
51	719	Sudrajat	0 9274	Juru Minyak	Rating Able E	6201096606	I 120135	18-Jan-27
52	717	Hendra Setiawan	0 6076	Perakit Masak	B S T	6200015832	G 040302	15-Dec-25
53	708	E.Supriyatna	06379	Perakit Masak	B S T	6200406923	I 118698	19-Dec-26
54	658	Rais Sulasdi	N 11421	Juru Masak	B S T	6200496316	I 102504	23-Oct-26
55	669	Ceccep Mansyur Mulia	05183	Juru Masak	B S T	6200008979	K 018094	27-Feb-28
56	709	Yunianto	09466	Juru Masak	B S T	6201017715	F 147923	10-May-26
57	703	Mulyadi	07416	Juru Masak	B S T	6201485132	F 170152	30-Aug-25
58	659	Yayan Setiawan	07261	Juru Masak	B S T	6200041837	J 088414	19-Sep-27
59	701	Luat Rajagukguk	07032	Pelayan Kep.	B S T	6200266831	F 176574	21-Sep-25
60	418	Mugiono	06280	Pelayan Kep.	B S T	6200463714	J 081041	4-Sep-27
61	589	Herlan Musiin	07361	Pelayan	B S T	6200406901	J 113095	6-Jan-28
62	712	Sujatma Syarief	09529	Pelayan	B S T	6200273414	I 004542	9-Dec-25
63	609	Abdul Malik	07120	Pelayan	B S T	6201109214	J 037328	17-Apr-27
64	677	Asep Saepudin	09624	Pelayan	B S T	6201338047	F 337484	24-Jul-25
65	650	Casmanto	07021	Pelayan	B S T	6200409621	J 061845	2-Jul-25
66	475	Moh.Basyarudin	06697	Pelayan	B S T	6200403370	I 004646	10-Apr-26
67	684	Mat Munir	06738	Pelayan	B S T	6200275207	K 016631	24-Jan-28
68	563	Tubin	08025	Pelayan	B S T	6200412468	J 080829	30-Aug-27
69	566	Agung Antareksa	N 11276	Pelayan	B S T	6200106417	I 097564	21-Aug-26
70	710	Pramu	05352	Pelayan	B S T	6200411676	J 037519	22-Apr-27
71	561	Wanly Santuan Damanik	07160	Pelayan	B S T	6201459282	G 104663	27-Aug-26
72	499	Cipto Sudarmono	06721	Pelayan	B S T	6200424432	H 003033	2-Feb-27
73	421	Abdul Nasir	06778	Pelayan	B S T	6200406918	G 070330	14-Jan-27
74	663	Setiawan	05189	Pelayan	B S T	6200272665	G 044334	15-Mar-26
75	636	Zainudin Harun	05185	Pelayan	B S T	6200071852	H 065423	8-Aug-25
76	702	Ferdiansyah	N 11272	Pelayan	B S T	6200190841	K 018098	28-Feb-28
77	675	Maafudin	07610	Pelayan	B S T	6200403380	I 104146	10-Oct-26
78	714	Andy Yanuar	06074	Pelayan	B S T	6200483538	G 041683	14-Jan-26
79	718	Aryo Hermanu	0 6682	Pelayan	B S T	6200416561	I 004719	26-Jun-26
80	256	Mugiyono	04900	Penatu	B S T	6200274005	F 231249	2-Jul-26
81	502	Iswanto Moenadjji	04839	Penatu	B S T	6200272596	F 139796	9-May-28
82	617	Rinto Siburian	PBN	Dan.Satpam	B S T	6211400551	I 118358	13-Apr-26
83	616	Aris Galasi	PBN	Satpam	B S T	6212020499	G 021587	14-Oct-25
84	613	Totok Firmanto	PBN	Satpam	B S T	6200565236	F 245243	3-Jul-26
85	646	Muhammad Furqhon	PBN	Satpam	B S T	6201315351	F 196117	10-Jan-26
86	686	Muhammad Zaini Arif	PBN	Satpam	B S T	6200382466	I 098413	5-Oct-26
87	645	Yusriadi	PBN	Satpam	B S T	6201654991	F 263935	9-Aug-26
88	724	Maoelani	PBN	Satpam	B S T	6200267000	I 046728	9-May-26
89	619	La Hariadin	PBN	Satpam	B S T	6211857903	F 304584	16-Jul-26
90	539	Amilludin	PBN	Pelayan	B S T	6211866994	F 343034	14-Apr-27
91	687	Sahrul	PBN	Pelayan	B S T	6200429577	F 248594	27-Jun-26
92	531	Deni Ismawan	PBN	Pelayan	B S T	6200364669	F 201361	10-Dec-25
93	546	Mukhamad Abdul Aziz	PBN	Pelayan	B S T	6211929786	F 307305	16-Jan-27
94	654	Abdul Rohim	PBN	Pelayan	B S T	6212335630	I 075964	2-Jul-26
95	547	Moh Kurniawan	PBN	Pelayan	B S T	6212109686	G 065975	10-May-26
96	541	Dik Dik Nur Ridwan	PBN	Pelayan	B S T	6212248331	H 067638	23-Sep-25
97	536	Mimir Barokah	PBN	Pelayan	B S T	6211933356	F 277029	12-Sep-26
98	692	Dendi Suhendi	PBN	Pelayan	B S T	6212317902	I 056822	19-May-26
99	687	Frizky Yoga Perdana K	PBN	Pelayan	B S T	6212329775	I 064608	2-Aug-26

NO	NO SIJIL	NAMA	NRP	JABATAN	IJAZAH	KODE PELAUT	BUKU PELAUT	MASA BERLAKU
100	655	Deni Anugrah	PBN	Pelayan	B S T	6212330958	I 076240	8-Aug-26
101	537	Epi Rustandi	PBN	Pelayan	B S T	6212202511	H 019594	8-Mar-27
102	535	Ilman Sidik	PBN	Pelayan	B S T	6212224824	H 034365	15-Jul-25
103	555	Surya Guntur	PBN	Pelayan	B S T	6201660126	I 002859	6-Jan-26
104	558	Egit Permana	PBN	Pelayan	B S T	6212209906	H 034868	22-Jul-25
105	562	La Munasi	PBN	Pelayan	B S T	6212101178	G 036120	8-Feb-26
106	656	Muhamad Aditia	PBN	Pelayan	B S T	6212328049	I 059179	11-Jul-26
107	563	La Ari	PBN	Pelayan	B S T	6212261439	H 096051	5-Dec-25
108	675	Muhammad Hamsa	PBN	Pelayan	B S T	6211805944	J 086314	5-Sep-27
109	642	Selvita	Prola	Cadet Deck	B S T	6212317566	I 103738	18-May-27
110	641	Satriyo Bagus Pratama	Prola	Cadet Deck	B S T	6212239547	I 079811	25-Jul-26
111	649	Farhan Margian	Prola	Cadet Deck	B S T	6212327781	J 027639	22-Apr-27
112	651	Ni Putu Tika Ardelia B	Prola	Cadet Deck	B S T	6212327797	J 027671	22-Apr-27
113	652	Ni Nengah Rima D	Prola	Cadet Deck	B S T	6212347649	J 006480	25-Mar-27
114	643	Rahmat Revaldo	Prola	Cadet Mesin	B S T	6212317644	I 103692	16-May-27
115	647	Arief Yudhistia Akbar	Prola	Cadet ETO	B S T	6212339669	J 010106	5-Feb-27
116	660	Dyan Istiana Himawati	Prola	Cadet Mesin	B S T	6212331442	J 028061	24-Apr-27
117	662	Farhan Abdillah	Prola	Cadet Mesin	B S T	6212323490	J 039950	6-Jun-27



Lampiran 1. 3 Ship Particular KM Ciremai



SHIP'S PARTICULAR MV. CIREMAI

SHIP'S NAME	:	MV. CIREMAI
CALL SIGN	:	YEUP
SHIP'S TYPE	:	RO-RO PASSENGER & INCLUDE CONTAINER CARRIER
FLAG STATE	:	INDONESIA
PORT OF REGISTRY	:	JAKARTA
OWNER	:	DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMMUNICATION
OPRATOR	:	PT. PELNI
IMO NO.	:	9032135
CLASSIFICATION	:	BIRO KLASIFIKASI INDONESIA (BKI), A 100 (1)
BUILDER	:	JOS. L. MEYER GMBH & CO.
BUILD AT	:	PAPENBERG, GERMANY, 1992
MODIFICATION AT	:	SEMBAWANG SHIPYARD, SINGAPORE, 2013
L. O. A	:	146.50 M.
L. B. P	:	130.00 M.
BREADTH	:	23.40 M.
HEIGHT	:	41.50 M.
MEAN DRAUGHT	:	5.90 M.
GROSS TONNAGE	:	14,610 T.
NET TONNAGE	:	5,422 T.
DEADWEIGHT	:	3,200 T.
LIGHTWEIGHT	:	7,182.78 T.
SIGN OF SELAR	:	GT 1461 / No. 527 / ba
MAIN MACHINERY	:	2 KRUPP MAK 6M 601 C OUTPUT: 6400 KW, 428 RPM 2 BBC TURBO CHARGERS TYPE: VTR 454-11 RPM 428 / 8500 HP
AUX. MACHINERY	:	4 DAIHATSU ENGINES TYPE: 6DL-24 OUTPUT: 882 KW, 750 RPM
PROPELLERS	:	2 LIPS CONTROLABLE PITCH PROPELLER PLANTS, Ø4100 4 BLADES, COPPER-NICKEL-ALUMINIUM ALLOY
BOW THRUSTER	:	1 LIPS BOW THRUSTER TYPE: CT 12 H-2 Ø2140
SPEED TRIAL	:	1 AEG E-MOTOR TYPE: BN7 359 L, 736 KW 17 KNOTS
BOATS & DAVIDS	:	2 FASSMER MOTOR LIFE BOATS FOR 60 PERSONS TYPE: SEL 8,5 (8,5X2,9X1,25M) 10 FASMER MOTOR LIFE BOATS FOR 150 PERSONS TYPE: SEL 11,8 (11,8X4,2X1,62M) MOTOR: PERKINS-BOATS-DIESEL-ENGINS TYPE: PERAMA M30, 21,5 KW, 3600 RPM 50 LIFE RAFTS FOR 25 PERSONS TYPE: VIKING 25 KF DAVITS FOR BOATS AND LIFE RAFTS-FIRM SCHAT-DAVIT 105 PERSONS
TOTAL CREW	:	
ACCOMMODATION	:	
PASSENGER WISATA CLASS	:	473 PERSONS
PASSENGER BUSINES CLASS	:	224 PERSONS
PASSENGER 2ND CLASS	:	88 PERSONS
PASSENGER 1ST CLASS	:	44 PERSONS
TOTAL PASSENGER	:	829 PERSONS
CAPACITY OF VEHICLE	:	
MOTORCYCLE	:	322 UNITS
CAR	:	39 UNITS
TRUCK OR EXCAVATOR	:	8 UNITS
CAPACITY OF CONTAINER	:	
CONTAINER (FORE)	:	19 TEUS
CONTAINER (AFTER)	:	48 TEUS
TOTAL CONTAINER	:	67 TEUS

Lampiran 1. 4 Jadwal Pelayaran KM Ciremai

PT.PELAYARAN NASIONAL INDONESIA KM.CIREMAI									
NO	PELAHUAN	Jam Layar	Jam Labuh	ETA			ETD		
				Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Tg.Priok	27	14	Sabtu	30-Nov-24	08.00	Sabtu	30-Nov-24	22.00
2	Surabaya	32	4	Senin	2-Dec-24	01.00	Senin	2-Dec-24	05.00
3	Makassar	18	4	Selasa	3-Dec-24	13.00	Selasa	3-Dec-24	17.00
4	Bau-bau	43	3	Rabu	4-Dec-24	11.00	Rabu	4-Dec-24	14.00
5	Sorong	16	5	Jun'at	6-Dec-24	09.00	Jun'at	6-Dec-24	14.00
6	Manokwari	8	3	Sabtu	7-Dec-24	06.00	Sabtu	7-Dec-24	09.00
7	Biak	19	2	Sabtu	7-Dec-24	17.00	Sabtu	7-Dec-24	19.00
8	Jayapura	22	5	Minggu	8-Dec-24	14.00	Minggu	8-Dec-24	19.00
9	Biak	9	2	Senin	9-Dec-24	17.00	Senin	9-Dec-24	19.00
10	Manokwari	16	2	Selasa	10-Dec-24	04.00	Selasa	10-Dec-24	06.00
11	Sorong	23	3	Selasa	10-Dec-24	22.00	Rabu	11-Dec-24	01.00
12	Ambon			Kamis	12-Dec-24	00.00			

PT.PELAYARAN NASIONAL INDONESIA KM.CIREMAI									
NO	PELAHUAN	Jam Layar	Jam Labuh	ETA			ETD		
				Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam
1	Ambon	22	21	Kamis	12-Dec-24	00.00	Kamis	12-Dec-24	21.00
2	Sorong	14	3	Jun'at	13-Dec-24	19.00	Jun'at	13-Dec-24	22.00
3	Manokwari	8	2	Sabtu	14-Dec-24	12.00	Sabtu	14-Dec-24	14.00
4	Biak	20	2	Sabtu	14-Dec-24	22.00	Minggu	15-Dec-24	00.00
5	Jayapura	22	4	Minggu	15-Dec-24	20.00	Senin	16-Dec-24	00.00
6	Biak	10	2	Senin	16-Dec-24	22.00	Selasa	17-Dec-24	00.00
7	Manokwari	15	2	Selasa	17-Dec-24	10.00	Selasa	17-Dec-24	12.00
8	Sorong	16	4	Rabu	18-Dec-24	03.00	Rabu	18-Dec-24	07.00
9	Manokwari	9	2	Rabu	18-Dec-24	23.00	Kamis	19-Dec-24	01.00
10	Biak	7	2	Kamis	19-Dec-24	10.00	Kamis	19-Dec-24	12.00
11	Serui	20	2	Kamis	19-Dec-24	19.00	Kamis	19-Dec-24	21.00
12	Jayapura	22	4	Jun'at	20-Dec-24	17.00	Jun'at	20-Dec-24	21.00
13	Serui	8	2	Sabtu	21-Dec-24	19.00	Sabtu	21-Dec-24	21.00
14	Biak	10	2	Minggu	22-Dec-24	05.00	Minggu	22-Dec-24	07.00
15	Manokwari	15	2	Minggu	22-Dec-24	17.00	Minggu	22-Dec-24	19.00
16	Sorong	24	3	Senin	23-Dec-24	10.00	Senin	23-Dec-24	13.00
17	Ambon	28	3	Selasa	24-Dec-24	13.00	Selasa	24-Dec-24	16.00
18	Bau-bau	16	2	Rabu	25-Dec-24	20.00	Rabu	25-Dec-24	22.00
19	Makassar	31	3	Kamis	26-Dec-24	14.00	Kamis	26-Dec-24	17.00
20	Surabaya	27	2	Sabtu	28-Dec-24	00.00	Sabtu	28-Dec-24	02.00
21	Tg.Priok			Minggu	29-Dec-24	05.00			

RUTE DAN JADWAL KM. CIREMAI VOYAGE 04.2025

VOYAGE 04.2025								
NO	PELAHUAN	ETA			ETD			
		Hari	Tanggal	Jam	Hari	Tanggal	Jam	
1	Tg.Priok	Jum'at	21-Feb-25	04:00	Jum'at	21-Feb-25	19:00	
2	Surabaya	Sabtu	22-Feb-25	22:00	Minggu	23-Feb-25	02:00	
3	Makassar	Senin	24-Feb-25	08:00	Senin	24-Feb-25	12:00	
4	Bau-Bau	Selasa	25-Feb-25	04:00	Selasa	25-Feb-25	06:00	
5	Ambon	Rabu	26-Feb-25	08:00	Rabu	26-Feb-25	11:00	
6	Sorong	Kamis	27-Feb-25	09:00	Kamis	27-Feb-25	12:00	
7	Serui	OMISI						
8	Jayapura	OMISI						
9	Serui	OMISI						
10	Sorong	OMISI						
11	Ambon	Jum'at	28-Feb-25	11:00	Jum'at	28-Feb-25	14:00	
12	Bau-Bau	Sabtu	1-Mar-25	17:00	Sabtu	1-Mar-25	19:00	
13	Makassar	Minggu	2-Mar-25	12:00	Minggu	2-Mar-25	15:00	
14	Surabaya	Senin	3-Mar-25	22:00	Senin	3-Mar-25	23:59	
15	Tg.Priok	Rabu	5-Mar-25	03:00				

Lampiran 1. 5 SOP Jam Kerja dan Jam Istirahat Awak Kapal

	PERATURAN DINAS AWAK KAPAL PT. PELNI (Persero)	Hal : 158 - 206 Status : Terkendali Versi : 0.3
---	---	---

BAB V HARI & WAKTU KERJA, ISTIRAHAT DAN WAKTU MAKAN

Pasal 44

Pengertian dan Ketentuan Hari Kerja

1. Hari kerja adalah hari-hari biasa sepanjang tahun kecuali hari minggu, hari libur resmi menurut ketentuan pemerintah dan hari biasa yang ditetapkan oleh Direksi sebagai hari libur.
2. Ketentuan hari dan waktu kerja diatur dalam Perjanjian Kerja Bersama Bab VII mengenai Waktu.

Pasal 45 Waktu Dinas Jaga Laut

1. Dinas Jaga Anjungan

- a. Dinas Jaga Anjungan dilaksanakan selama kapal berlayar atau dipelabuhan / sandar, jika dianggap perlu atas perintah Nakhoda pada waktu kapal berlabuh jangkar, di perairan ramai, cuaca buruk, kabut dan arus kuat.
- b. Yang melaksanakan tugas jaga Anjungan adalah :
 - 1) Di Kapal Penumpang :
 - a) Mualim jaga
 - b) Juru Mudi jaga
 - c) Panjarwala jaga
 - d) Calon Perwira / Taruna Prala Jurusan Nautika
 - 2) Di Kapal Barang :
 - a) Mualim jaga
 - b) Juru Mudi jaga
 - c) Panjarwala (apabila diperlukan)
 - d) Calon Perwira / Taruna Prola Jurusan Nautika

	PERATURAN DINAS AWAK KAPAL PT. PELNI (Persero)	Hal : 160 - 206
		Status : Terkendali
		Versi : 0.3

2. Dinas Jaga Radio

- a. Dinas jaga radio dilaksanakan oleh Perwira Radio.
- b. Pengaturan dinas jaga radio sebagai berikut :

DINAS JAGA RADIO	
a. Jam Dinas 16 Jam	Kapal dengan 2 Orang Perwira Radio
06.00 – 08.00	Perwira Radio II
08.00 – 12.00	Perwira Radio I
12.00 – 16.00	Perwira Radio II
16.00 – 20.00	Perwira Radio I
20.00 – 22.00	Perwira Radio II
b. Jam Dinas 8 Jam	Kapal dengan 1 Orang Perwira Radio
08.00 – 12.00	
16.00 – 18.00	
19.00 – 21.00	

3. Dinas Jaga Kamar Mesin

- a. Dinas jaga kamar mesin di laksanakan selama kapal berlayar, jika dianggap perlu dalam keadaan luar biasa diatur atas perintah Nakhoda
- b. Dinas jaga kamar mesin dilaksanakan oleh :
 - 1) Kapal Penumpang :
 - a) Masinis jaga
 - b) Juru Motor jaga
 - c) Juru Minyak jaga
 - d) Calon Perwira/Taruna Prala Jurusan Teknika
 - 2) Kapal Barang :
 - a) Masinis jaga
 - b) Juru Minyak jaga.
- c. Pengaturan waktu dinas jaga laut Masinis jaga kamar mesin adalah sebagai berikut :

	PERATURAN DINAS AWAK KAPAL PT. PELNI (Persero)	Hal : 161 - 206
		Status : Terkendali
		Versi : 0.3

WAKTU JAGA	TIPE KAPAL				
	2000/3000	1000	500 / RORO	BARANG/ TERNAK/ PERINTIS > 1500 GT	PERINTIS <=1500 GT
JAGA LARUT MALAM (00.00 - 04.00)	MS II	MS. II	MS. II	MS. II	MS. II
JAGA DINI HARI (04.00 – 08.00)	MS I SR MS. IV JR	MS. I	MS. I	MS I	KKM
JAGA PAGI HARI (08.00 – 12.00)	MS III SR	MS.III	MS. III	MS.III	MS. I
JAGA SIANG HARI (12.00 – 16.00)	MS. III JR	MS. II	MS. II	MS.II	MS.II
JAGA SORE HARI (16.00 – 20.00)	MS I JR	MS. IV + OG	MS. I	MS. I	KKM
JAGA MALAM HARI (20.00 – 24.00)	MS IV SR	MS III	MS. III	MS. III	MS.I

- d. Pengaturan waktu dinas jaga laut Juru Motor, Juru Minyak jaga kamar mesin masing-masing diatur 2 x 4 jam sehari setiap personil jaga Tukang Angsur/ Taruna Prala (apabila diperlukan).

Pasal 46

Waktu Dinas Jaga Pelabuhan

1. Dinas Jaga Pelabuhan adalah pada waktu kapal sedang berlabuh jangkar, sandar di dermaga / melaksanakan bongkar / muat barang, embarkasi / debarkasi penumpang atau melaksanakan reparasi dan dock (RR / FRD).

	PERATURAN DINAS AWAK KAPAL PT. PELNI (Persero)	Hal : 162 - 206 Status : Terkendali Versi : 0.3
---	---	---

2. Dinas jaga pelabuhan anak buah kapal di sesuaikan dengan kebutuhan sesuai lamanya kapal di pelabuhan sesuai perintah Nakhoda atau dengan melaksanakan Dinas Jaga Laut sebagaimana diatur dalam Peraturan Dinas ini.
3. Jumlah personil Dinas Jaga Pelabuhan harus disesuaikan dengan kebutuhan dan atau ada personil lain yang siap membantu bila diperlukan dalam mengatasi keadaan seperti kapal shipting/ pindah termasuk berjaga-jaga dalam mengatasi keadaan darurat.

Pasal 47
Waktu Dinas Kerja Harian

1. Bagi ABK yang tidak melaksanakan Dinas Jaga Laut sebagaimana diatur dalam peraturan ini melaksanakan dinas kerja harian.
2. Waktu dinas kerja harian dilaksanakan sebagai berikut :

HARI	WAKTU	KETERANGAN
Senin, Selasa, Rabu, Kamis	07.30 – 10.00	
	10.00 – 10.30	Istirahat
	10.30 – 12.00	
	12.00 – 13.00	Istirahat Makan
	13.00 – 16.00	
Jum'at	07.30 – 11.00	
	11.00 – 13.00	Ishoma
	13.00 – 16.00	
Sabtu	08.00 – 10.00	
	10.00 - 10.30	Istirahat
	10.30 – 12.00	
Minggu		Libur

3. Khusus ABK Pelayanan Kapal yang tidak terikat dengan Dinas Kerja Harian pada ayat 2 Pasal ini, jam kerja diatur dengan ketentuan khusus pada kapal masing-masing sesuai dengan kebutuhan atas perintah Nakhoda.

Lampiran 1. 6 Form Rest Hour Record

PT PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)
Form Catatan Jam Istirahat KM Ciremai
Voyage 06 2025

Nama :
Jabatan :

No.	Hari	Tanggal	Jam Kerja		Total	Jam Kerja		Total	Jam Kerja		Total	Total Jam Kerja	Total Jam Istirahat	Keterangan
			Mulai	Selesai		Mulai	Selesai		Mulai	Selesai				
1	Sabtu	22 Maret 2025												
2	Minggu	23 Maret 2025												
3	Senin	24 Maret 2025												
4	Selasa	25 Maret 2025												
5	Rabu	26 Maret 2025												
6	Kamis	27 Maret 2025												
7	Jum'at	28 Maret 2025												
8	Sabtu	29 Maret 2025												
9	Minggu	30 Maret 2025												
10	Senin	31 Maret 2025												
11	Selasa	01 April 2025												
12	Rabu	02 April 2025												
13	Kamis	03 April 2025												
14	Jum'at	04 April 2025												
15	Sabtu	05 April 2025												
16	Minggu	06 April 2025												

CATATAN

- 1
- 2
- 3
- 4

KM. CIREMAI,

NAKHODA

2025

CAPT. ROBERTO MATUALAGE

Nrp. 06853

Lampiran 1. 7 Realisasi TA/TD KM Ciremai

PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)
REALISASI TA / TD
VOY. 09 / 2025

NO.	PELAHUAN	JARAK	KECEPATAN		SCHEDULE			REALISASI			KETERANGAN
			EMPLOY	REALISASI	TANGGAL	TA	TANGGAL	TD	TANGGAL	TA	
1	TG. PRIOK	-	15.0	-	10-May-25	21:00	11-May-25	7:00	10-May-25	21:00	11-May-25 7:08 ON TIME
2	SURABAYA	398.9	15.0	14.8	12-May-25	10:00	12-May-25	14:00	12-May-25	9:21	12-May-25 18:23 DELAY
3	MAKASSAR	436.8	15.0	15.0	13-May-25	21:00	14-May-25	2:00	14-May-25	0:50	14-May-25 6:12 DELAY
4	BAU - BAU	230.7	15.0	15.0	14-May-25	18:00	14-May-25	21:00	14-May-25	21:49	14-May-25 23:36 DELAY
5	AMBON	379.5	15.0	14.7	16-May-25	0:01	16-May-25	3:00	16-May-25	2:49	16-May-25 4:45 DELAY
6	SORONG	324.4	15.0	14.1	17-May-25	2:00	17-May-25	5:00	17-May-25	2:43	17-May-25 5:16 ON TIME
7	SERUI	355.5	15.0	14.5	18-May-25	5:00	18-May-25	7:00	18-May-25	4:07	18-May-25 7:01 ON TIME
8	JAYAPURA	292.6	15.0	14.1	19-May-25	5:00	19-May-25	11:00	19-May-25	2:56	19-May-25 11:09 ON TIME
9	SERUI	301.9	15.0	14.5	20-May-25	8:00	20-May-25	10:00	20-May-25	7:42	20-May-25 9:59 ON TIME
10	SORONG	352.1	15.0	15.2	21-May-25	10:00	21-May-25	13:00	21-May-25	9:16	21-May-25 13:01 ON TIME
11	AMBON	326.7	15.0	15.1	22-May-25	11:00	22-May-25	13:00	22-May-25	10:44	22-May-25 13:41 DELAY
12	BAU - BAU	380.0	15.0	14.4	23-May-25	14:00	23-May-25	16:00	23-May-25	13:14	23-May-25 16:02 ON TIME
13	MAKASSAR	231.4	15.0	13.9	24-May-25	8:00	24-May-25	11:00	24-May-25	7:34	24-May-25 11:09 ON TIME
14	SURABAYA	438.0	15.0	14.9	25-May-25	16:00	25-May-25	18:00	25-May-25	17:12	25-May-25 19:37 DELAY
15	TG. PRIOK	394.3	15.0	14.1	26-May-25	20:00			26-May-25	22:15	

CATATAN:

- 1 Pada tanggal 12 Mei 2025 di Pel Surabaya berangkat tertunda dari pukul 14.00 - 18.00 dikarenakan menunggu muatan
- 2 Pada tanggal 24 Mei 2025 di Pelayaran Makassar ke Surabaya Mesin Induk kanan Stop dari pukul 11.00 - 19.05
- 3 Pelabuhan Makassar,Bau bau, Ambon Delay karena keterlambatan sebelumnya

KM. CIREMAI, 26 MEI 2025

NAKHODA,

CAPT. ROBERTO MATUALAGE

NRP. 06853

Lampiran 1.8 Laporan Perjalanan Kapal



LAPORAN BONGKAR MUAT

Permulaan dan berakhirnya bongkar muat, banyaknya gang yang bekerja, ditunda / berhenti dan apa sebab kecelakaan-kecelakaan, hal-hal lain, mutu pekerjaan bongkar muat.
Jika pokok persoalan tidak dapat diuraikan secara ringkas, maka harus dibuat laporan tersendiri, dengan menjelaskannya didalam laporan ini.

No	PELABUHAN	TANGGAL	Waktu Bongkar / Muat				JENIS KEGIATAN
			Mulai	Jam	Tanggal	Jam	
1	TG. PRIOK	27-May-2025	27-May-2025	7:55	27-May-2025	22:55	Muat
2	SURABAYA	29-May-2025	29-May-2025	4:18	29-May-2025	06:40	Bongkar/Muat
3	MAKASSAR	30-May-2025	30-May-2025	14:40	30-May-2025	17:42	Bongkar/Muat
4	BAU-BAU	31-May-2025	31-May-2025	10:00	31-May-2025	10:36	Bongkar/Muat
5	AMBON	1-Jun-2025	1-Jun-2025	15:15	1-Jun-2025	17:02	Bongkar/Muat
6	SORONG	2-Jun-2025	2-Jun-2025	14:30	2-Jun-2025	16:46	Bongkar/Muat
7	SERUI	3-Jun-2025	3-Jun-2025	17:00	3-Jun-2025	19:25	Bongkar/Muat
8	JAYAPURA	4-Jun-2025	4-Jun-2025	15:54	4-Jun-2025	19:54	Bongkar/Muat
9	SERUI	5-Jun-2025	5-Jun-2025	20:58	5-Jun-2025	22:30	Bongkar/Muat
10	SORONG	6-Jun-2025	6-Jun-2025	21:20	6-Jun-2025	22:32	Bongkar/Muat
11	AMBON	7-Jun-2025	7-Jun-2025	22:20	7-Jun-2025	23:00	Bongkar/Muat
12	BAU-BAU	9-Jun-2025	9-Jun-2025	3:13	9-Jun-2025	03:40	Bongkar/Muat
13	MAKASSAR	9-Jun-2025	9-Jun-2025	22:22	9-Jun-2025	23:58	Bongkar/Muat
14	SURABAYA	11-Jun-2025	11-Jun-2025	5:40	11-Jun-2025	07:28	Bongkar

Mengatahi,
NAKHODA

Capt. Roberto Mutualage
Nrp. 06853

KM. Ciremai, 12 Juni 2025
MUALIM I

Muhammad Ridhwan
Nrp. 07778



PERHATIAN!!!
Isi dengan potot tinta.
Buatlah rangkap tiga aslinya
untuk Bag. Dek. (NAUTIKA)
1. Tembusan untuk MANAGER
KOMERSIAL
2. Tembusan untuk kapal.
Kapal yang berangkutan diluar
Tanjung Priok, mengirimkan juga

LAPORAN PERJALANAN KAPAL

NO : 10 / Y E U P / 2025

Nama kapal Dimulai dari	: KM. Ciremai : Tg. Priok	Line Melalui	: NP - 08 : Sby, Mks, Bau2, Amb, Srg, Serui, Jyp.	Perjalanan ke	: 10 / 2025
Perjalanan dimulai tanggal Dan berakhir tanggal	: 28 May 2025 : 12 June 2025	Dan kembali ke	: Tg. Priok		
Jumlah masa berlayar	: 13	Hari	14:52:00	Jam	(Jumlah dari kolom 7)
Jumlah jarak yang ditempuh	: 4857,4	Mil laut		Mil per jam	(Jumlah kolom 8)
Kecepatan rata - rata	: 14,9	Mil per jam			(Jumlah kolom 8 dibagi oleh kolom 7)
Sekoci yang ada di Kapal					
Menurut Peraturan	Ada di Kapal	Jabatan	N a m a	Ditempatkan di kapal tgl.	Dipindahkan tanggap
Motor Boat	-	Nakhoda	Capt. Roberto Mutualage		
Sekoci Motor	12	Mualim I	Muhammad Ridhwan		
Rakit Penolong / ILR	50	Mualim II Sr	Ian Clemens Roinwowan		
Latihan sekoci diadakan tanggal	: 15 Mei 2025 / 22 Mei 2025				
Latihan kebakaran diadakan tanggal	: 15 Mei 2025 / 22 Mei 2025				
Keadaan gasmasker	: Baik				
Keadaan alat-alat oxygen	: Baik				
Exhibition terakhir	: 20 Mei 2025				
Pemeriksaan tikus terakhir	: 26 Agustus 2024				
Menggunakan kemudi darurat	: 17 Juli 2024				
Kapal naik dok terakhir di	: Dock Koja Bahari I				
.	: 09 Agustus s/d 26 Agustus 2024				

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)
Jl. Oajah Mada No. 14 Jakarta Pusat
10130, DKI Jakarta, Indonesia
Telp. 021-4334342
Fax. 021-63894130
www.pelni.co.id

Lampiran 1. 9 Dokumentasi Kegiatan

