

**TINJAUAN IMPLEMENTASI *MARITIME LABOUR
CONVENTION (MLC) 2006* PADA KMP. PORT LINK**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

ALBET MAULINA
NPM. 2201002

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

**TINJAUAN IMPLEMENTASI *MARITIME LABOUR
CONVENTION (MLC) 2006* PADA KMP. PORT LINK**



Diajukan dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Studi Nautika

ALBET MAULINA
NPM. 2201002

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

**TINJAUAN IMPLEMENTASI *MARITIME LABOUR*
*CONVENTION (MLC) 2006 PADA KMP. PORT LINK***

Disusun dan Diajukan Oleh:

ALBET MAULINA
2201002

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KKW

Pada tanggal...14...Agustus. 2025

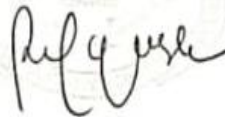
Menyetujui

Penguji I




Chairul Insani Ilham, ATD., M.M
NIP. 19601215 198703 1 007

Penguji II



Elfita Agustini, S.E., M.M.
NIP. 19710817 199203 2 002

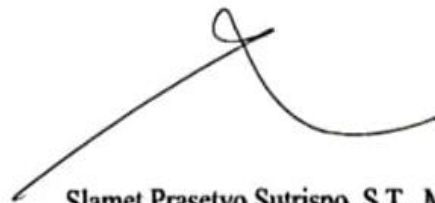
Penguji III



Hera Agustina, M.Pd.
NIP. 19860824 202321 2 029

Mengetahui

Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd
NIP. 19760430 200812 1 001

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul : **TINJAUAN IMPLEMENTASI *MARITIME
LABOUR CONVENTION (MLC) 2006* PADA
KMP. PORT LINK**

Nama Mahasiswa/i : **ALBET MAULINA**

NPM : **2201002**

Program Studi : **Diploma III Studi Nautika**

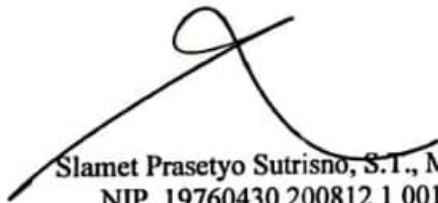
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Palembang, *12-8-2025*


Menyetujui

Pembimbing I

Pembimbing II




Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd
NIP. 19760430 200812 1 001



Ferdinand Pusriansyah, S.Si.T, S.H, M.Si.
NIP. 19820310 200312 1 003

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Studi Nautika



Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd
NIP. 19760430 200812 1 001

SURAT PERALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Albet Maulina

NPM : 2201002

Program Studi : D III Studi Nautika

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “Tinjauan Implementasi *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 pada KMP. Port Link”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada:

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no. 116, Prajin, Banyuasin 1, Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

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

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

Palembang, Agustus 2025

Pemegang Hak Cipta

(Poltektrans SDP Palembang)

Pencipta



(Albet Maulina)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Albet Maulina

NPM : 2201002

Program Studi : D-III Studi Nautika

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

**TINJAUAN IMPLEMENTASI *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)*
2006 PADA KMP. PORT LINK**

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



(Albet Maulina)



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM**

POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN PALEMBANG

Jl. Sabar Jaya No. 116
Palembang 30763

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

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



**SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIARISME
Nomor : 84 / PD / 2025**

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

Nama : Albet Maulina
NPM : 2201002
Program Studi : D. III STUDI NAUTIKA
Judul Karya : Tinjauan Implementasi Maritime Labour Convention (MLC) 2006 Pada KMP. Port Link

Dinyatakan sudah memenuhi syarat dengan Uji Turnitin 20% sehingga memenuhi batas maksimal Plagiasi kurang dari 25% pada naskah karya tulis yang disusun. Surat keterangan ini digunakan sebagai prasyarat pengumpulan tugas akhir dan *Clearence Out* Wisuda.

Palembang, 26 Agustus 2025
Verifikator


Kurniawan.,S.IP
NIP. 19990422 202521 1 005

"The Bridge Start Here"



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah Swt. karena berkat rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul “Tinjauan Implementasi *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 pada KMP. Port Link”. Kertas Kerja Wajib (KKW) ini disusun dalam rangka menyelesaikan program pendidikan Diploma III di Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang (Poltektrans SDP Palembang).

Dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini, penulis banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat serta terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Seorang laki-laki yang selalu berjuang dan mengusahakan anaknya untuk mengenyam bangku kuliah. Ayah Bayzet, terimakasih atas semua keringat yang telah dikeluarkan, tulang yang hampir rapuh, dan doa yang selalu mengalir setiap waktu.
2. Guru pertama saya, ibu Siti Attohiroh. Terimakasih untuk segala perhatian, waktu, dan kasih sayang yang selalu tercurahkan. KKW ini dapat selesai berkat dari 80% doa ibu.
3. Direktur Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang Dr. Ir. Eko Nugroho Widjatmoko, M.M., IPM., M.Mar.E
4. Bapak Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd selaku dosen pembimbing I yang senantiasa meluangkan waktunya untuk membimbing dan memberi arahan dalam penyusunan kertas kerja wajib ini.
5. Bapak Ferdinand Pusriansyah, S.Si.T, S.H, M.Si. selaku dosen pembimbing II yang senantiasa memberi bimbingan dan arahan dalam penyusunan kertas kerja wajib ini
6. Seluruh dosen pengajar Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang dan seluruh pengasuh taruna Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang

7. Kakak-kakak pengasuh Poltektrans SDP yang senantiasa memberikan didikan dalam bentuk hukuman setiap harinya. Kepada Kak Denis dan Kak Firaz, terimakasih pernah memberikan hukuman yang sedikit berbeda 2 kali berturut-turut.
8. Saudara/I saya Beta Herbinma dan Rahmad Afdillah, terimakasih selalu memberikan support yang tiada hentinya, yang selalu mengingatkan untuk terus semangat dalam menyelesaikan tugas. Sepupu saya, Shanta Marchella terimakasih sudah bersedia menyempatkan waktu menjawab telepon dan menyiapkan telinga untuk mendengar keluh kesah.
9. Seluruh *crew* KMP Port Link, terkhusus untuk pria berinisial KM yang berasal dari Ambon, terimakasih sudah memperlakukan saya dengan baik selama prala.
10. Teman-teman satu kapal, Mona, Deca, Amoy, Lingling, Putri, Risky, Amir, Firsal, Ajik, Saddam, Stepanus, dan Kak Abi terimakasih sudah kebersamaan hari-hari saya selama 1 tahun di kapal.
11. Sokam 27, Ayyara, Dantel, Kasya, terimakasih sudah menjadi pendengar cerita setiap hari dan penyemangat pada saat semuanya terasa melelahkan. Terimakasih atas saran, komentar, dan makian yang kalian keluarkan setiap kali saya bersikap bodoh.
12. Ayyara dan Dantel, terimakasih sudah menjadi teman, sahabat, dan saudara selama di kampus ini. Terimakasih atas semua kebaikan yang selalu kalian berikan. Makanan yang sering kalian *share*, candaan konyol yang sering kalian buat dan keluh kesah yang selalu kalian dengar, terimakasih untuk semuanya.
13. Terimakasih kepada Saudara Asuh Jasmine 33, Adik Asuh 34 & 35. Terutama untuk adik asuh kandung saya, Alenza terimakasih sudah membantu dan mengusahakan segala kebutuhan kakak selama 2 bulan di kampus ini.
14. Rekan-rekan prodi Nautika, kelas A & kelas B yang selalu bersama dalam suka maupun duka walaupun sangat jarang sekali terlihat akrab. Untuk teman-teman Nautika kelas A, terimakasih atas segala kebaikan dan dedikasi kalian selama 3 tahun ini.

15. Rekan-rekan angkatan XXXIII yang selalu dapat bagian susah, tetapi saling menyemangati satu sama lain dan menanamkan jiwa korsa mulai dari catar hingga menjadi wisudawan.
16. Yang terakhir, seorang laki-laki yang tidak bisa saya sebutkan namanya disini, lelaki yang sangat susah untuk diajak mengobrol secara langsung dan hanya punggung tegapnya yang bisa saya tatap pada saat apel. Terimakasih atas segala sikap yang kamu berikan, semua responmu terhadap rasa yang tak pantas ini, terimakasih atas semua saran yang kamu sampaikan untuk mengubah tingkah laku-ku, dan terimakasih pada rasa yang tertanam yang senantiasa menemani selama 1 tahun tanpa kamu hiraukan.
17. Seluruh pihak yang secara langsung dan tidak langsung terlibat dalam penyusunan kertas kerja wajib ini

Semoga Kertas Kerja Wajib ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya serta dapat digunakan dan dikembangkan untuk penelitian yang lebih baik dimasa yang akan datang.

Palembang, Agustus 2025
Penulis,

ALBET MAULINA
NPM. 2201002

TINJAUAN IMPLEMENTASI *MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)* 2006 PADA KMP. PORT LINK

Albet Maulina (2201002)

Dibimbing oleh: Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd dan
Ferdinand Pusriansyah, S.Si.T, S.H, M.Si

ABSTRAK

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 adalah sebuah aturan untuk melindungi hak-hak para pelaut dan menyertakan standar kerja melalui ketentuan-ketentuan yang dapat diterima oleh seluruh dunia dari berbagai macam aspek. Berdasarkan hasil survei di KMP. Port Link, ditemukan jam istirahat *crew* kapal bagian dek departemen sangat kurang. Maka dari itu penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penerapan yang sebenarnya di KMP Port Link dan pengaruh penerapan aturan tersebut terhadap kinerja *crew* kapal. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan observasi untuk mengetahui kejadian sebenarnya di lapangan dan wawancara untuk mengetahui pendapat dari *crew* kapal mengenai jam istirahat mereka.

Berdasarkan hasil dari observasi dan wawancara, didapatkan bahwa jam istirahat *crew* kapal belum sesuai dengan aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 dan kurangnya jam istirahat sangat berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal dalam berdinamika jaga. Dengan menambah satu tim jaga maka jam istirahat *crew* kapal akan sesuai dengan aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 dan kinerja *crew* kapal tidak akan menurun.

Kata Kunci : *Istirahat, Kapal, Hak Pelaut, Standar, Kerja, Wawancara*

**REVIEW OF THE IMPLEMENTATION *MARITIME LABOUR*
*CONVENTION (MLC) 2006 AT KMP. PORT LINK***

Albet Maulina (2201002)

Guided by Slamet Prasetyo Sutrisno, S.T., M.Pd and
Ferdinand Pusriansyah, S.Si.T, S.H, M.Si

ABSTRACT

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 is a regulation to protect the rights of seafarers and includes work standards through provisions that are accepted worldwide from various aspects. Based on the results of a survey at KMP. Port Link, it was found that the rest hours of the ship's crew in the deck department were very lacking. Therefore, this study aims to determine the actual implementation at KMP Port Link and the effect of the implementation of these rules on the performance of the ship's crew. This research uses qualitative research method with observations to find out the actual events in the field and interviews to find out the opinions of the ship's crew regarding their rest hours.

Based on observations and interviews, it was found that the crew's rest hours were not in accordance with the Maritime Labour Convention (MLC) 2006 regulations, and the lack of rest hours significantly impacted the crew's performance on watch. By adding a watch team, the crew's rest hours would be in accordance with the Maritime Labour Convention (MLC) 2006 regulations and crew performance would not decline.

Keywords : *Rest, Ship, Seafarer's Rights, Standard, Work, Interview*

DAFTAR ISI

Halaman Sampul	
Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan	ii
Halaman Persetujuan Seminar	iii
Halaman Surat Peralihan Hak Cipta	iv
Halaman Pernyataan Keaslian	v
Halaman Bebas Plagiarisme	vi
Kata Pengantar	vii
Abstrak / <i>Abstract</i>	x
Daftar Isi	xii
Daftar Tabel	xiii
Daftar Gambar	xiv
Daftar Lampiran	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Batasan Masalah	4
E. Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI	6
A. Tinjauan Pustaka	6
1. Penelitian Terdahulu	6
2. Teori Pendukung	7
B. Landasan Teori	8
1. Landasan Hukum	8
2. Landasan Teori	12
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	18
A. Desain Penelitian	17
B. Teknik Pengumpulan Data	20
C. Teknik Analisis Data	20

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	22
A. Hasil Penelitian	22
1. Penyajian Data	22
2. Analisis Data	27
B. Pembahasan	28
BAB V PENUTUP	35
A. Kesimpulan	35
B. Saran	35
DAFTAR PUSTAKA	37
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian	6
Tabel 4.1 Jam Jaga dan Istirahat Perwira	26
Tabel 4.2 Total Jam Jaga dan Istirahat Perwira Perhari	23
Tabel 4.3 Total Jam Jaga dan Istirahat Perwira Perminggu	23
Tabel 4.4 Jam Jaga dan Istirahat Juru Mudi serta Kelasi	24
Tabel 4.5 Total Jam Jaga dan Istirahat Juru Mudi serta Kelasi Perhari	24
Tabel 4.6 Total Jam Jaga dan Istirahat Juru Mudi serta Kelasi Perminggu	25
Tabel 4.7 Kejadian diatas Kapal	25
Tabel 4.8 Jam Jaga dan Istirahat Juru Mudi serta Kelasi (4 Tim)	33
Tabel 4.9 Total Jam Jaga dan Istirahat Juru Mudi serta Kelasi Perhari	33
Tabel 4.10 Total Jam Jaga dan Istirahat Juru Mudi serta Kelasi Perminggu	34
Tabel 4.11 Rekapitulasi Hasil Penelitian	14

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian	19

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. <i>Ship Particular</i>	39
Lampiran 2. <i>Crew List</i>	40
Lampiran 3. Jadwal Tugas Jaga Laut	42
Lampiran 4. Jadwal Masuk Lintasan	43

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Negara Indonesia terdiri dari banyak pulau yang dihubungkan oleh laut. Untuk itu, jasa sewa kapal menjadi pilihan utama saat mengangkut barang antar pulau. Dalam bidang maritim saat ini, kapal dianggap sebagai alat transportasi laut yang sangat penting yang memudahkan pergerakan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai alat angkut. Angkutan laut dengan menggunakan kapal laut dipilih sebagai alat transportasi utama karena memungkinkan pengiriman barang dalam jumlah besar dengan biaya yang ekonomis dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. Pada dasarnya fokus transportasi laut adalah pada penanganan barang yang efisien dan efektif.

Bekerja di atas kapal memerlukan konsentrasi yang besar untuk menghindari hal yang tidak diinginkan. Pekerja di kapal sering kali mengalami kecelakaan industri akibat kecerobohan dan kurang konsentrasi. Kurangnya waktu istirahat memiliki dampak yang tidak baik untuk para pekerja di atas kapal, kelelahan menjadi faktor utama jika bekerja dengan waktu yang berlebihan. Kelelahan juga menjadi faktor utama terjadinya kecelakaan yang terjadi, karena kelelahan membuat *crew* menjadi tidak fokus dan membuat kesalahan yang mengakibatkan kecelakaan kerja.

Menurut data yang disajikan pada amandemen STCW 2010 di Manila, dan sesuai hasil survei dari tahun 2010-2015 oleh IMO, dari 100% jumlah data survei, sebesar 37,3% kecelakaan tubrukan di laut terjadi dikarenakan *human error*. Pada tahun 2011, sebuah kapal container bernama MV. Flevodijk mengalami kecelakaan tubrukan terhadap tembok laut di utara Jembatan Akashi Kaikyo, Jepang. *2nd Officer* tertidur pada saat jam jaga sehingga kapal tersebut menabrak tembok laut. Menurut hasil investigasi, *2nd Officer* istirahat hanya 8 jam, masing-masing 4 jam.

Para pekerja harus mengatur jam kerjanya sedemikian rupa sehingga para pekerja di kapal memiliki waktu istirahat yang cukup. Sesuai dengan

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 bahwa kebutuhan istirahat seorang pelaut adalah 10 jam selama 24 jam periode kerja, dan dalam hal ini tidak termasuk *coffee time*. Dalam *STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping)* amandemen Manila 2010 bahwa waktu minimum yang dibutuhkan untuk istirahat dalam melakukan pekerjaan di atas kapal adalah 10 jam per hari atau 77 jam per minggu. Jam istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari dua kali dalam satu hari waktu istirahat, dan apabila dibagi menjadi dua kali maka salah satunya minimum 6 jam, tidak boleh kurang.

Maritime Labour Convention (MLC) merupakan konvensi internasional yang ditetapkan dalam sidang *International Labour Organization (ILO)* tahun 2006. Beberapa ketentuan *MLC* sudah tercantum dalam regulasi nasional. Antara lain dalam Undang – Undang Hukum Dagang UU 13/2003 Ketenagakerjaan, UU 17/2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah (PP) No.7/2000 tentang Kepelautan, Peraturan Pemerintah (PP) No. 20/2010 tentang Angkutan di Perairan, dan Peraturan Pemerintah (PP) No.51/2012 tentang Peningkatan SDM Pelaut yang Mensyaratkan Kesejahteraan.

MLC dibentuk pada tahun 2006 oleh Organisasi Pekerja Internasional (*ILO*) di Jenewa, Swiss pada bulan Februari 2006. Penerapan *MLC* 2006 berlaku bagi semua pelaut, baik yang bekerja didalam maupun luar negeri. Konvensi ini akan banyak memberikan perlindungan bagi pelaut yang negaranya telah meratifikasi konvensi ini, pemerintahnya secara formal telah membuat komitmen untuk menerapkan seluruh kewajiban yang ditetapkan dalam konvensi tersebut.

MLC 2006 pada mulanya hanya bersifat anjuran untuk diterapkan oleh semua pihak yang berkaitan dengan pekerjaan di dunia maritim. Pemerintah Republik Indonesia (RI) melalui Menteri Ketenagakerjaan M. Hanif Dhakiri menyerahkan instrumen ratifikasi *MLC* tahun 2006 kepada Direktur Jenderal *ILO*, Guy Ryder. Penyerahan instrument ini merupakan kewajiban bagi setiap anggota *ILO* yang sudah meratifikasi konvensi *ILO*. Indonesia telah meratifikasi *MLC* melalui Undang-undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pemenuhan Hak Dasar Pelaut yang disahkan Presiden Joko Widodo pada 6

Oktober 2016 lalu, dalam rangka memberikan perlindungan kepada pelaut terkait dengan pemenuhan hak dasar, antara lain upah, syarat kerja, termasuk waktu kerja dan waktu istirahat, perawatan medik, jaminan kesehatan, perekrutan dan penempatan, pelatihan dan pengawasan.

Tujuan dari *MLC* ini adalah untuk melindungi hak-hak para pelaut dan menyertakan standar kerja melalui ketentuan-ketentuan yang dapat diterima oleh seluruh dunia dari berbagai macam aspek. Ketentuan-ketentuan tersebut lalu dijabarkan menjadi 5 tema, yaitu:

1. Persyaratan minimal pelaut yang bekerja di kapal yang berisi tentang persyaratan usia, persyaratan kondisi kesehatan, persyaratan kompetensi, keahlian, dan training serta persyaratan rekrutmen dan penempatan.
2. Kondisi kerja yang mengatur tentang kontrak, gaji, dan kondisi kerja pelaut selama di kapal.
3. Akomodasi, fasilitas rekreasi, makan dan catering yang berisi tentang hak-hak yang berkaitan dengan makan, akomodasi dan fasilitas yang wajib diberikan kepada para pelaut.
4. Perlindungan dan perawatan kesehatan, kesejahteraan dan perlindungan keamanan social yang berisi tentang perawatan medis di kapal dan di darat, kewajiban pemilik kapal, perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja, akses ke fasilitas di daratan, dan keamanan sosial
5. Penerapan dan pelaksanaan yang berisi tentang negara dimana bendera kapal beroperasi, negara dimana kapal bersandar, dan agen yang menyediakan pekerja

MLC 2006 bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Waktu istirahat yang diterapkan oleh *MLC* yaitu minimal 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu.

Padatnya jadwal kapal sandar di pelabuhan dan pengaturan waktu kerja yang kurang teratur dapat membuat kru tidak mendapat jam istirahat yang sesuai dengan aturan *Maritime Labour Convention* (MLC). Beberapa hal yang

mungkin dapat terjadi ini menyebabkan belum optimalnya penerapan jam istirahat diatas kapal yang sesuai dengan MLC.

Oleh karena itu, penerapan *Maritime Labour Convention* (MLC) terhadap jam istirahat di atas kapal harus benar diterapkan untuk para pelaut melalui ketentuan-ketentuan yang dapat diterima secara mendunia. Berdasarkan hal-hal itu, penulis tertarik untuk mengambil judul **“TINJAUAN IMPLEMENTASI *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC) 2006 PADA KMP. PORT LINK”**

B. RUMUSAN MASALAH

1. Apakah peraturan jam istirahat ABK di atas kapal KMP. Port Link yang sesuai dengan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 sudah diterapkan?
2. Bagaimana pengaruh penerapan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 mengenai jam istirahat terhadap kinerja *crew* kapal KMP. Port Link?

C. TUJUAN PENELITIAN

Dalam penelitian ini, tujuan yang ingin dicapai yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kondisi penerapan peraturan jam istirahat *crew* kapal KMP. Port Link yang sesuai dengan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006
2. Untuk mengetahui pengaruh penerapan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 mengenai jam istirahat terhadap kinerja *crew* kapal KMP. Port Link

D. BATASAN MASALAH

Agar pokok permasalahan dalam Kertas Kerja Wajib ini tidak menyimpang dari sasaran, maka penulis memberikan batasan penelitian sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan diatas kapal KMP. Port Link selama kurun waktu 12 bulan terhitung mulai dari tanggal 11 Juni 2024 sampai dengan 11 Juni 2025 selama penulis melaksanakan prala disana.
2. Penelitian ini dilakukan berdasarkan pada aturan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 mengenai jam istirahat *crew* kapal bagian *deck department*.

E. MANFAAT PENELITIAN

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak direalisasikan, maka penelitian ini nantinya diharapkan memiliki kegunaan dalam dunia pendidikan, baik secara langsung maupun secara tidak langsung. Berikut manfaat yang dapat diambil dari penulisan KKW ini:

1. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai media untuk mengembangkan dan meningkatkan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*
- b. Sebagai referensi dan pijakan bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang meneliti permasalahan dan topik yang berhubungan.
- c. Memberikan sumbangsih ilmiah dalam ilmu kelautan dan perkapalan terkhusus mengenai regulasi-regulasi dan penerapannya.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Penulis
 - 1) Menambah wawasan penulis serta memperbanyak pengalaman, terkhusus melakukan kajian terkait realisasi suatu regulasi yang telah ditetapkan. Sehingga dapat menyalurkan ilmu dan informasi yang didapatkan selama perkuliahan.
 - 2) Memenuhi persyaratan kelulusan dari program studi Diploma III Studi Nautika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang dengan gelar Ahli Madya Transportasi (Amd. Tra).
- b. Bagi Anak Buah Kapal
Penulis berharap penelitian ini dapat digunakan untuk saran bagi ABK diatas kapal agar mendapatkan haknya dengan baik.
- c. Bagi Perusahaan Pelayaran
Penulis berharap agar perusahaan pelayaran lebih memperhatikan hak-hak *crew* kapal guna meningkatkan kesejahteraan *crew* di atas kapal

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Penelitian Terdahulu

Berkaitan dengan topik yang dilakukan oleh penulis dalam penelitian ini, maka perlu didukung dari penelitian-penelitian sebelumnya yang membahas penelitian yang sejenis.

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Sebelumnya dengan yang Baru

Perbedaan	Taufik Nugroho	M. Gilang Kusuma Rohim	Albet Maulina
Judul Penelitian	Evaluasi Penerapan Pengaturan Waktu Istirahat di KMP. Portlink III Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja	Tinjauan Penerapan <i>Maritime Labour Convention (MLC)</i> diatas KM. Sinabung	Tinjauan Implementasi <i>Maritime Labour Convention (MLC)</i> 2006 pada Kapal KMP. Port Link
Tahun	2023	2023	2025
Lokasi Penelitian	KMP. Port Link III	KM. Sinabung	KMP. Port Link
Metode Penelitian	Penelitian Kualitatif	Penelitian Kuantitatif	Penelitian Kualitatif
Faktor Penelitian	Dampak buruk yang terjadi pada saat <i>crew</i> kapal kekurangan waktu istirahat	Pemberlakuan <i>seafarer rest hour record</i> yang belum diterapkan dikapal menyebabkan kurangnya pengetahuan <i>crew</i> tentang jam kerja dan istirahat	Jam istirahat yang tidak sesuai aturan <i>Maritime Labour Convention</i> 2006 dan kinerja <i>crew</i> yang sering menurun

Dalam penelitian Nugroho Taufik (2023) pada skripsinya dengan judul “Evaluasi Penerapan Pengaturan Waktu Istirahat di KMP. Port Link III Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja” didapatkan hasil penelitian ini menunjukkan penerapan aturan waktu istirahat diatas kapal

KMP. Port Link III terbilang belum sesuai dengan masalah yang diangkat karena belum cukup diterapkan dengan baik. Sehingga perlu dilakukan sosialisasi mengenai dampak buruk yang dapat terjadi ketika *crew* kapal kekurangan waktu istirahat.

Pada tugas skripsi Rohim M.G.K (2023) dengan judul “Tinjauan Penerapan *Maritime Labour Convention (MLC)* diatas KM. Sinabung” didapatkan hasil penelitian tersebut menunjukkan penerapan *Maritime Labour Convention (MLC)* diatas KM. Sinabung sudah optimal namun dalam pelaksanaannya penulis menemukan masalah dalam jam kerja dan istirahat sehingga perusahaan sebaiknya mewajibkan aturan waktu kerja dan istirahat dengan memberlakukan *Seafarer Rest Hour Record* agar perusahaan dapat mengetahui jam kerja dan istirahat ABK sudah sesuai atau belum dengan aturan *MLC* 2006.

2. Teori Pendukung yang Relevan

- a. Teori Kepatuhan (*Compliance Theory*) oleh Tyler (1990), Hutter (2001)

Teori ini menjelaskan alasan individu atau organisasi mematuhi peraturan, hukum, atau kebijakan. Kepatuhan dapat didorong oleh:

- 1) Ketakutan terhadap sanksi (*compliance based on deterrence*),
- 2) Keyakinan akan legitimasi otoritas (*normative compliance*),
- 3) atau karena adanya insentif.

- b. Teori Regulasi dan Pengawasan (*Regulatory and Enforcement Theory*) oleh Ayres & Braithwaite (1992)

Teori ini menekankan pentingnya pengawasan dan respons pemerintah atau lembaga pengawas terhadap pelaksanaan aturan. Penegakan hukum yang responsif mengedepankan komunikasi, edukasi, dan sanksi bertingkat sebagai strategi untuk memastikan kepatuhan.

- c. Teori Kesejahteraan Kerja (*Occupational Welfare Theory*) oleh Richard Titmuss

Teori ini membahas bahwa kesejahteraan kerja merupakan bagian dari kebijakan social yang bertujuan meningkatkan produktivitas dan

kesejahteraan tenaga kerja, termasuk kondisi kerja yang layak, upah yang adil, serta akses terhadap layanan kesehatan dan sosial.

- d. Teori Hak Asasi Manusia (*Human Rights Theory*) oleh Jack Donnelly, Henry Shue

Hak-hak tenaga kerja, termasuk pelaut, merupakan bagian dari hak asasi manusia. Perlindungan terhadap pelaut dalam MLC 2006 dapat dipandang sebagai bentuk perlindungan HAM dalam dunia kerja, termasuk hak atas perlakuan yang manusiawi dan kondisi kerja yang layak.

- e. Teori Manajemen Sumber Daya Manusia (*Human Resource Management Theory*)

Teori ini menekankan pentingnya pengelolaan tenaga kerja secara strategis untuk mendukung pencapaian tujuan organisasi. Hal ini mencakup rekrutmen, pelatihan, pengembangan, dan perlindungan tenaga kerja.

B. LANDASAN TEORI

1. Landasan Hukum

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

Maritime Labour Convention merupakan bagian dari *International Labour Convention (ILC)*, atau dikenal pula dengan *seafarer's bill of rights*, merupakan instrument penting bagi pelaut diseluruh dunia untuk memastikan bahwa mereka mendapatkan hak-hak minimum atas anak buah kapalnya termasuk didalamnya lingkungan anak buah kapalan maupun upah yang layak. Dengan adanya *MLC* sebagai sebuah instrumen menandakan bahwa pengaturan internasional mengenai maritim kini sudah semakin komprehensif dan mengalami kemajuan.

Prinsip dasar dari *MLC* adalah bahwa setiap negara anggota harus memastikan bahwa ketentuan peraturan perundang-undangannya, harus menghormati hak-hak dasar terhadap kebebasan berserikat dan pengakuan yang efektif terhadap hak atas perundingan bersama, penghapusan segala bentuk kerja paksa atau wajib kerja,

penghapusan efektif anak buah kapal, dan penghapusan diskriminasi berkaitan dengan anak buah kapalan dan jabatan (Arma Law 2021).

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

1) Peraturan 2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat

Tujuan : Untuk memastikan *crew* kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur.

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

Dalam aturan ini *crew* kapal bekerja delapan jam sehari dengan satu hari istirahat perminggu guna menghindari kelelahan *crew* kapal yang menyebabkan kecelakaan dalam pengoperasian kapal dan menjaga keselamatan dan keamanan kegiatan operasi kapal.

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

- a) Untuk tujuan standar ini, istilah :
 - (1) Jam kerja adalah waktu selama *crew* kapal dipersyaratkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal.
 - (2) Jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak meliputi istirahat pendek.
- b) Standar ini menentukan suatu jumlah maksimum jam kerja yang wajib tidak melebihi jangka waktu yang ditetapkan, atau jumlah minimum jam istirahat yang wajib diberikan dalam suatu jangka waktu yang ditetapkan.
- c) Setiap Negara Anggota mengakui standar jam kerja normal untuk *crew* kapal, seperti halnya pekerja lain, wajib didasarkan pada delapan jam sehari dengan satu hari istirahat per minggu dan istirahat pada hari libur nasional. Akan tetapi, hal ini harus tidak mencegah Negara Anggota untuk memiliki prosedur guna mengizinkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang menentukan jam kerja normal

crew kapal yang pada dasarnya tidak kurang menguntungkan dari Standar ini.

- d) Dalam menetapkan standar nasional, setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan *crew* kapal, khususnya mereka yang pekerjaannya menyangkut keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal.
- e) Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:
 - (1) Jam kerja maksimum wajib tidak melebihi :
 - (a) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (b) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
 - (2) Jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari :
 - (a) 10 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (b) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.
- f) Jam istirahat dapat dibagi ke dalam 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

a) Pedoman B2.3.1 – *Crew* Kapal Muda

- (1) Dilaut dan di pelabuhan ketentuan berikut ini harus diberlakukan pada semua *crew* kapal muda berusia di bawah 18 tahun:
 - (a) Jam kerja tidak melebihi delapan jam sehari dan 40 jam per minggu dan lembur wajib dilaksanakan hanya jika terdapat kondisi yang tidak dapat dihindari untuk alasan keselamatan;
 - (b) Waktu yang cukup harus diberikan untuk makan, dan waktu istirahat paling singkat satu jam untuk makan harus dipastikan; dan
 - (c) Jangka waktu istirahat 15 menit sedapat mungkin setiap dua jam kerja yang harus diberikan.

(2) Dengan pengecualian, ketentuan ayat 1 pedoman di atas tidak perlu diterapkan jika :

- (a) Ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan untuk *crew* kapal muda di anjungan, ruang mesin dan bagian katering yang ditugaskan untuk melakukan dinas jaga atau bekerja pada sebuah sistem kerja terjadwal; atau.
- (b) Pelatihan yang efektif bagi *crew* kapal muda sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan akan terganggu.

Situasi pengecualian tersebut wajib dicatat, disertai dengan alasan-alasannya dan ditandatangani oleh nakhoda.

- b. Undang- Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 27 ayat (2), berisi bahwasannya “Tiap-tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.” Berdasarkan pasal tersebut, berarti setiap warga negara termasuk anak buah kapal selain berhak atas pekerjaan, mereka juga berhak untuk menerima jumlah dari hasil yang telah dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan, serta mampu untuk memenuhi kebutuhan hidup anak buah kapal dan keluarga mereka secara wajar.
- c. Pengertian dan Hak-Hak *Crew* Kapal Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008

Menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, *Crew* Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik, atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

Sudah merupakan kewajiban dari perusahaan untuk memberikan jam istirahat yang sesuai kepada pekerjanya. Ketentuan mengenai pengaturan jam istirahat ini tercantum di dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Bagian Kelima Kesejahteraan *Crew*

Kapal dan Kesehatan Penumpang pasal 151 tentang Pelayaran yang memberikan hak-hak pelaut yang meliputi :

- 1) Gaji
 - 2) Jam kerja (*hours of work*) dan jam istirahat (*hours of rest*),
 - 3) Jaminan pemberangkatan ketempat tujuan dan pengembalian ketempat asal,
 - 4) Kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan,
 - 5) Kesempatan mengembangkan karier,
 - 6) Pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman,
 - 7) Pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja.
- d. UU No. 15 Tahun 2016 tentang pengesahan *Maritime Labour Convention* 2006

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

2. Landasan Teori

a. Tinjauan

Menurut Hasan Almi dalam K.R. Muhammad (2021) tinjauan adalah hasil dari meninjau pandangan, pendapat tentang suatu hal sesudah menyelidiki atau dipelajari.

b. Implementasi

Menurut Budi Winarno (2002) Implementasi adalah tindakan-tindakan yang harus dilakukan oleh sekelompok individu yang sudah ditunjuk dalam penyelesaian suatu tujuan yang sudah ditetapkan sebelumnya.

c. Konvensi

Menurut Endra Yuda, konvensi adalah aturan dasar yang timbul dan terpelihara dalam praktik penyelenggaraan negara, namun sifatnya tak tertulis. Sukma Yudha mendefinisikan konvensi sebagai kumpulan norma yang diterima oleh masyarakat dan pemerintah secara umum.

d. Pekerja/ Buruh

Dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dijelaskan bahwa, pekerja/ buruh adalah setiap orang yang bekerja dengan menerima upah atau imbalan dalam bentuk lain.

e. Pengertian *Maritime Labour Convention* 2006

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 adalah konvensi yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization (ILO)* pada tahun 2006 di Jenewa, Swiss yang mengatur tentang hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman serta lingkungan kerja yang nyaman bagi para pelaut.

f. Jam Istirahat

Menurut Undang-Undang Ketenagakerjaan, jam istirahat adalah waktu istirahat yang diberikan kepada pekerja/buruh setelah bekerja selama beberapa jam terus menerus.

g. *Crew* Kapal

Menurut Masfu' (2018), *crew* kapal adalah seseorang yang pekerjaannya berlayar di laut atau dapat pula berarti seseorang yang mengemudikan kapal atau membantu dalam operasi, perawatan atau pelayanan dari sebuah kapal.

Crew kapal adalah 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 siji (UU RI No. 17/2008 tentang pelayaran).

Crew kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas

kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji (PP. RI No. 7 /2000 tentang kepelautan).

Crew kapal adalah orang yang bekerja atau yang dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji (PP RI. No. 51 tahun 2002 tentang Perkapalan).

h. Kinerja

Kinerja merupakan hasil kerja dari tingkah laku (Amstrong, 1999 : 15). Pengertian kinerja ini mengaitkan antara hasil kerja dengan tingkah laku. Sebagai tingkah laku, kinerja merupakan aktivitas manusia yang diarahkan pada pelaksanaan tugas perusahaan/organisasi yang dibebankan kepadanya.

Menurut KBBI (2000), kinerja adalah sesuatu yang dicapai, sesuatu yang diperlihatkan atau kemampuan kerja. Kinerja merupakan hasil akhir yang dicapai dalam melakukan sesuatu. Kinerja adalah hasil kerja secara kualitas, totalitas dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya (Mangkunegara, 2000).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. DESAIN PENELITIAN

1. Waktu dan Lokasi Penelitian

a. Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan ketika melaksanakan praktek kerja laut (PRALA) selama 1 tahun terhitung mulai tanggal 11 Juni 2024 sampai dengan tanggal 11 Juni 2025.

b. Lokasi Penelitian

Penelitian pada kertas kerja wajib (KKW) ini dilaksanakan di kapal KMP. Port Link.

2. Jenis Penelitian

Dalam menyusun kertas kerja wajib ini jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif. Dalam proses penelitian ini banyak menggunakan landasan teori sebagai panduan berdasarkan fakta yang ada di lapangan.

Di dalam metode deskriptif kualitatif ini penelitian yang dilakukan peneliti selama praktek kerja laut mengenai penerapan konvensi pelaut (*Maritime Labour Convention*) pada kapal KMP. Port Link.

3. Instrument Penelitian

Adapun instrument penelitian yang digunakan yaitu:

a. Observasi

Metode ini dilakukan dengan menggunakan panca indera penulis untuk melihat, mengawasi lingkungan atau situasi penelitian. Observasi dalam penelitian ini adalah observasi partisipatif, dimana peneliti dalam pengamatan ikut melakukan kegiatan yang dilakukan narasumber dan aktivitas di atas kapal dengan mengadakan checklist SOP. Data hasil observasi pada penelitian ini juga didukung dengan tabel eksisting jam jaga dan jam istirahat di kapal KMP. Port Link.

b. Wawancara

Pengumpulan informasi dan data menggunakan lembar wawancara dengan narasumber yang ada yaitu para *crew* kapal.

4. Jenis dan Sumber Data

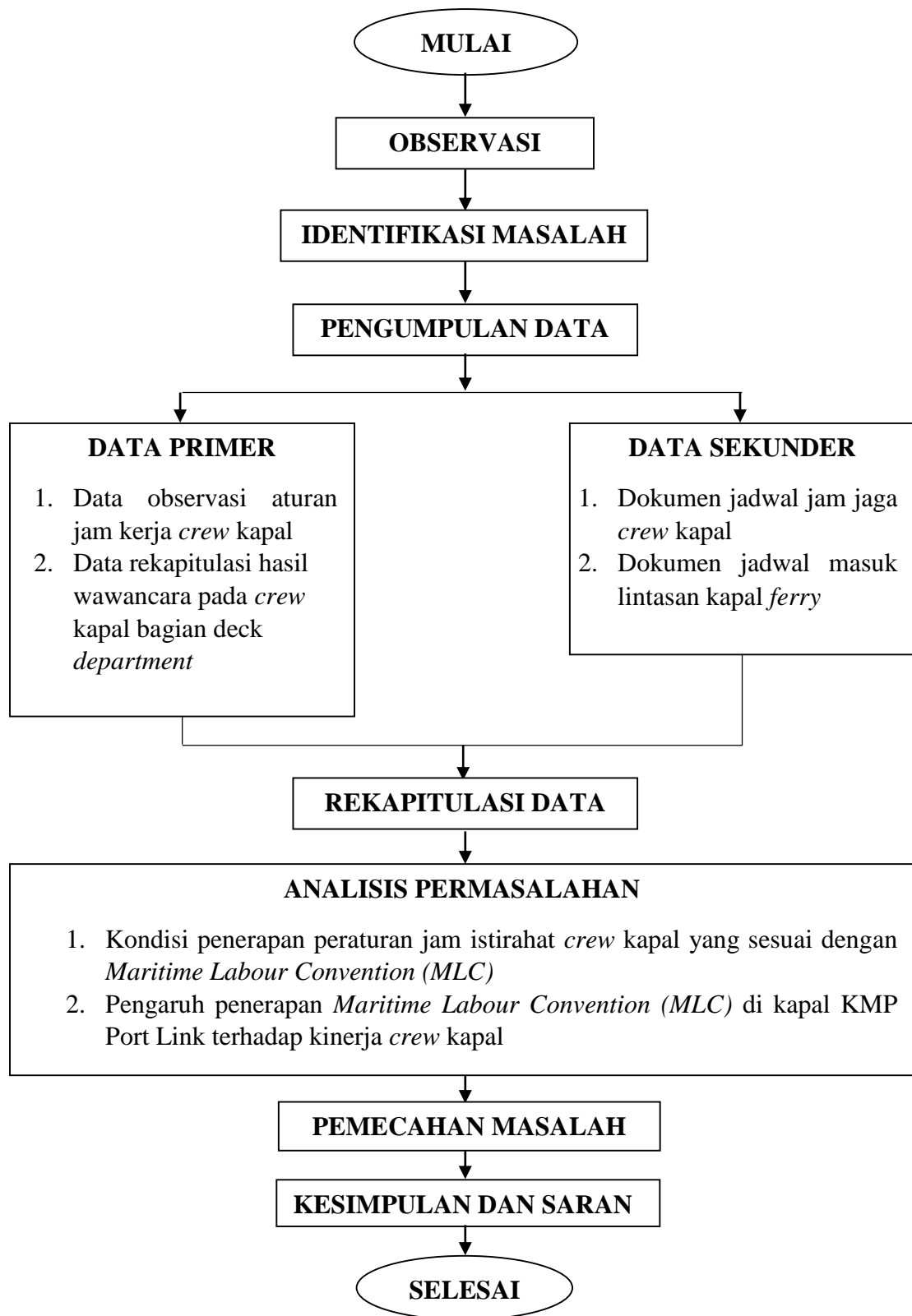
a. Data Primer

Data ini bersifat kualitatif yang merupakan hasil dari wawancara dan observasi mengenai penerapan *Maritime Labour Convention* (MLC) terhadap jam istirahat *crew* kapal.

b. Data Sekunder

Data sekunder pada penelitian ini didapatkan dari *crewlist* dan jadwal tugas jaga laut.

5. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.1

B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Data Primer

Pengumpulan data primer dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini diperoleh pada saat melaksanakan Praktek Laut (Prala) di atas kapal dengan melakukan pengamatan dan pencatatan secara langsung terkait dengan pola perilaku subjek, objek, atau kejadian yang sistematis. Metode yang digunakan untuk pengumpulan data primer yaitu :

a. Metode Observasi

Observasi dalam penelitian ini adalah observasi partisipatif, dimana peneliti dalam pengamatan ikut melakukan kegiatan yang dilakukan narasumber dan aktivitas di atas kapal. Observasi dilakukan peneliti dengan cara pengamatan dan pencatatan terhadap jam istirahat *crew* kapal.

b. Metode Wawancara

Pengumpulan informasi dan data menggunakan lembar wawancara dengan narasumber yang ada yaitu para *crew* kapal bagian *deck department* terkait dengan jam istirahat berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh atau dikumpulkan dari sumber-sumber yang telah ada. Data sekunder pada penelitian ini diambil dari jadwal jam jaga serta jam istirahat *crew* kapal dan jadwal kapal saat masuk lintasan.

C. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan langkah-langkah seperti yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman dalam buku Sugiyono (2018), yaitu sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Kegiatan pengumpulan data pada penelitian ini adalah dengan menggunakan wawancara dan observasi.

2. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi data pada penelitian ini dilakukan sejak pengumpulan data

hasil wawancara dan observasi dimulai dengan cara membuat ringkasan dan catatan-catatan di lapangan yang bertujuan untuk menyisihkan data atau informasi yang tidak relevan.

3. Penyajian Data

Penyajian data kualitatif pada penelitian ini disajikan dalam bentuk teks naratif dan tabel.

4. Penarikan Kesimpulan

Langkah terakhir dalam menganalisis penelitian kualitatif adalah penarikan kesimpulan. Kesimpulan dari penelitian ini berdasarkan sesuai atau tidak sesuainya jam istirahat *crew* kapal dengan aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 dan berpengaruh atau tidaknya terhadap kinerja *crew* kapal.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Penyajian Data

Data yang disajikan pada bab ini akan diuraikan secara deskriptif yang diperoleh penulis dari hasil wawancara bersama *crew* KMP. Port Link bagian *deck* dan observasi lapangan di KMP Port Link. Agar penyajian data ini lebih terarah, maka penulis akan mengemukakan data berdasarkan pokok-pokok bahasan, yaitu :

a. Wawancara

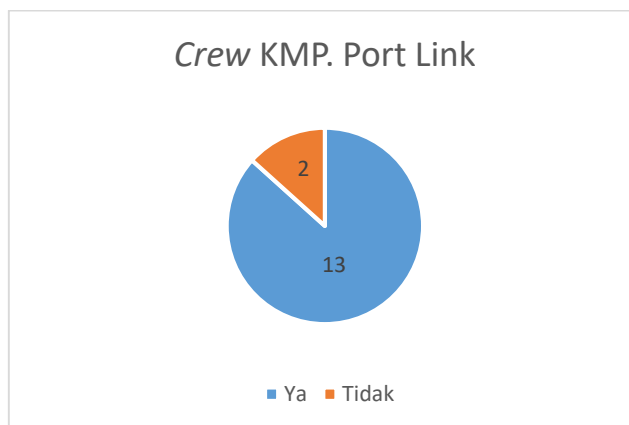
Wawancara dilakukan dengan narasumber yang ada yaitu *crew* kapal bagian dek departemen di KMP. Port Link terkait dengan penerapan jam istirahat dan pengaruhnya terhadap kinerja *crew* kapal berdasarkan *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

Berikut adalah data wawancara untuk rumusan masalah pertama tentang kondisi eksisting penerapan jam istirahat di KMP. Port Link.

1) Bagian A: Pengetahuan tentang *MLC* 2006

(a) Apakah anda mengetahui tentang aturan *MLC* 2006?

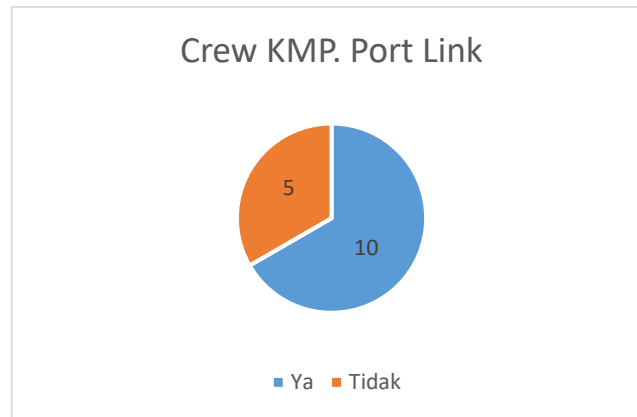
☐ Ya ☐ Tidak



Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, 13 diantaranya menjawab pernah membaca atau mendengar mengenai aturan *MLC* 2006, sedangkan 2 lainnya menjawab tidak mengetahui tentang aturan tersebut.

(b) Apakah bapak mengetahui ketentuan jam kerja dan jam istirahat *crew* menurut *MLC* 2006?

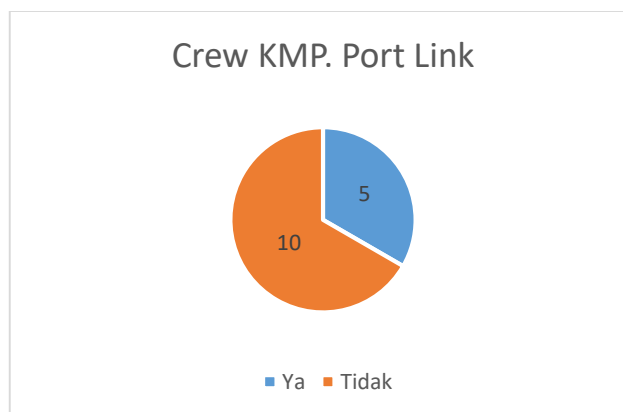
☐ Ya ☐ Tidak



Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, 10 diantaranya menjawab menegetahui dan paham mengenai aturan *MLC* 2006, sedangkan 5 lainnya menjawab tidak mengetahui tentang ketentuan dari aturan tersebut.

(c) Apakah bapak pernah mendapatkan *briefing* pada saat *safety meeting* tentang hak-hak istirahat berdasarkan *MLC* 2006?

☐ Ya ☐ Tidak

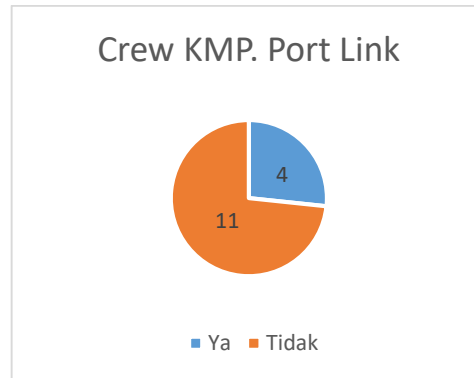


Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, 5 diantaranya menjawab pernah mendapat *briefing*, sedangkan 10 lainnya menjawab tidak pernah mendapat *briefing* mengenai hal tersebut.

2) Evaluasi dan Kepatuhan

(a) Apakah menurut bapak aturan jam istirahat berdasarkan *MLC* 2006 sudah diterapkan dengan baik di kapal ini?

☐ Ya ☐ Tidak



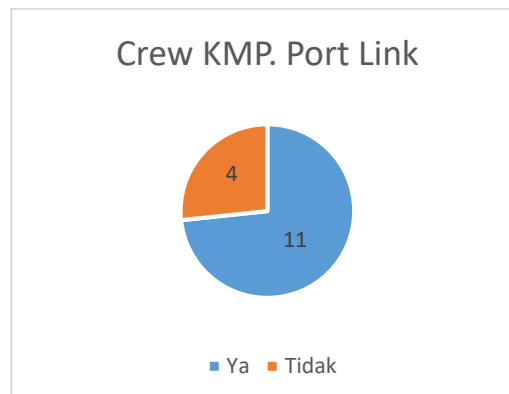
Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, 4 diantaranya menjawab sudah, sedangkan 11 lainnya menjawab tidak atau belum diterapkan dengan baik.

Dari data hasil wawancara diatas, didapatkan jam istirahat untuk perwira sudah sesuai. Sedangkan jam istirahat untuk juru mudi dan kelasi belum sesuai aturan *MLC* 2006.

Selanjutnya peneliti juga menyajikan data wawancara untuk rumusan masalah kedua terkait pengaruh jam istirahat yang diterapkan di KMP. Port Link terhadap kinerja *crew* kapal.

1) Apakah aturan jam istirahat yang diterapkan memengaruhi kinerja *crew* KMP. Port Link?

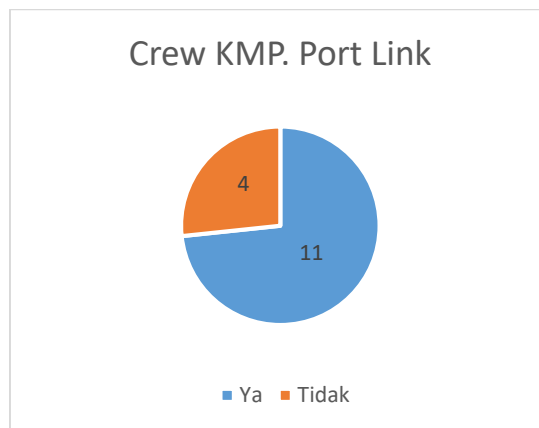
☐ Ya ☐ Tidak



Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, 11 diantaranya menjawab berpengaruh, sedangkan 4 lainnya menjawab tidak berpengaruh.

- 2) Apakah ada penurunan produktivitas *crew* pada ketentuan jam istirahat saat ini?

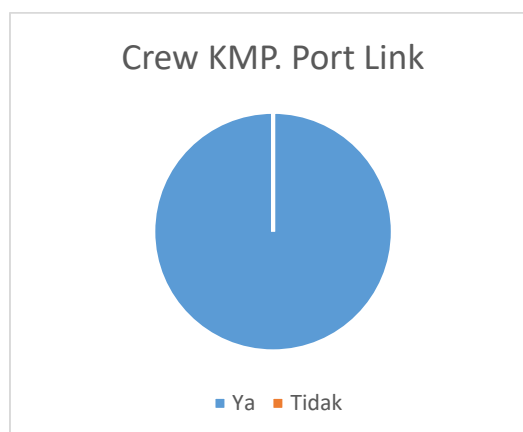
☐ Ya ☐ Tidak



Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, 11 diantaranya menjawab ya, sedangkan 4 lainnya menjawab tidak.

- 3) Apakah ada gangguan saat anda sedang beristirahat yang menyebabkan waktu istirahat anda berkurang?

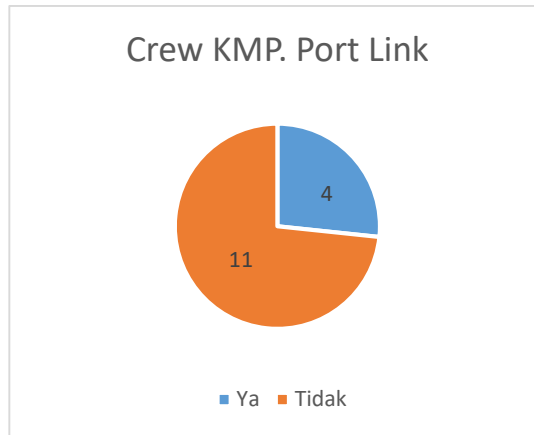
☐ Ada ☐ Tidak ada



Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, seluruhnya menjawab ada gangguan pada saat mereka sedang beristirahat.

- 4) Apakah bapak merasa cukup istirahat untuk menjaga kinerja saat berdinas jaga?

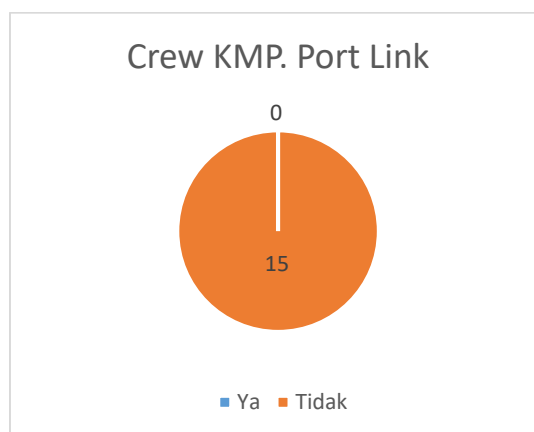
☐ Ya ☐ Tidak



Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, 4 diantaranya menjawab cukup, sedangkan 11 lainnya menjawab tidak cukup/kurang istirahat.

- 5) Apakah kapal ini mencatat jam istirahat *crew* dalam log atau sistem khusus?

☐ Ya ☐ Tidak



Dari 15 *crew deck department* KMP. Port Link, seluruhnya menjawab tidak ada catatan khusus untuk jam istirahat *crew* kapal.

Dari data hasil wawancara diatas, didapatkan bahwa penerapan waktu istirahat sangat memengaruhi kinerja *crew* kapal.

b. Observasi

Dalam data observasi ini penulis telah melakukan checklist SOP berdasarkan *MLC* 2006 terhadap kondisis eksisting di KMP. Port Link.

Tabel 4.1 Tabel Checklist SOP

NO	SOP	CHEKLIST	
		Ya	Tidak
A. Kepatuhan terhadap Batas Jam Istirahat Minimum			
1	Minimal 10 jam istirahat dalam periode 24 jam		✓
2	Maksimal dibagi 2 periode, dengan salah satu periode minimal 6 jam berturut-turut		✓
B. Pemantauan dan Pencatatan Jam Istirahat			
1	Tersedia sistem pencatatan jam istirahat yang akurat dan transparan		✓
2	Catatan jam kerja dan istirahat disimpan dan dapat diakses untuk pemeriksaan		✓
C. Penjadwalan yang Adil dan Terencana			
1	Jadwal kerja yang memastikan <i>crew</i> mendapatkan istirahat sesuai <i>MLC</i>		✓
2	Jadwal yang dibuat diumumkan dan dipahami oleh seluruh <i>crew</i>		✓
3	Tidak ada <i>crew</i> yang bekerja lebih dari 2 <i>shift</i> berturut-turut tanpa istirahat yang cukup	✓	
D. Penanganan Situasi Darurat			
1	Tersedia prosedur khusus untuk situasi darurat yang memungkinkan jam istirahat <i>crew</i> berkurang		✓
2	Pemberian kompensasi waktu istirahat sesuai dengan jam yang dikurangi		✓
E. Pelatihan dan Sosialisasi			
1	<i>Briefing</i> kepada <i>crew</i> tentang hak istirahat sesuai <i>MLC</i> 2006		✓
2	Semua <i>crew</i> memahami peraturan <i>MLC</i> terkait jam istirahat		✓
F. Pemantauan Kesehatan dan Kesejahteraan <i>Crew</i>			
1	Jam istirahat yang diberikan cukup untuk menjaga kesehatan fisik dan kinerja <i>crew</i>		✓

Hal ini juga didukung dengan tabel eksisting jam jaga dan jam istirahat yang terjadi diatas kapal.

Tabel 4.2 Jam Jaga dan Jam Istirahat Perwira

PORT LINK		PERWIRA			11-17 SEPTEMBER 2024		
NO	NAMA	JAM KERJA		TOTAL JAM KERJA	JAM ISTIRAHAT		TOTAL JAM ISTIRAHAT
		START	FINISH		START	FINISH	
1	PUTRA KURNIADI	07.30	12.30	5	12.30	22.30	10
2	ASHANI TAQIYUDIN	12.30	17.30	5	17.30	03.30	10
3	SUPRAPTO	17.30	22.30	5	22.30	08.30	10
4	PUTRA KURNIADI	22.30	03.30	5	03.30	13.30	10
5	ASHANI TAQIYUDIN	03.30	08.30	5	08.30	18.30	10
6	SUPRAPTO	08.30	13.30	5	13.30	23.30	10
7	PUTRA KURNIADI	13.30	18.30	5	18.30	04.30	10
8	ASHANI TAQIYUDIN	18.30	23.30	5	23.30	09.30	10
9	SUPRAPTO	23.30	04.30	5	04.30	14.30	10
10	PUTRA KURNIADI	04.30	09.30	5	09.30	19.30	10
11	ASHANI TAQIYUDIN	09.30	14.30	5	14.30	00.30	10
12	SUPRAPTO	14.30	19.30	5	19.30	05.30	10
13	PUTRA KURNIADI	19.30	00.30	5	00.30	10.30	10
14	ASHANI TAQIYUDIN	00.30	05.30	5	05.30	15.30	10
15	SUPRAPTO	05.30	10.30	5	10.30	20.30	10
16	PUTRA KURNIADI	10.30	15.30	5	15.30	01.30	10
17	ASHANI TAQIYUDIN	15.30	20.30	5	20.30	06.30	10
18	SUPRAPTO	20.30	01.30	5	01.30	11.30	10
19	PUTRA KURNIADI	01.30	06.30	5	06.30	16.30	10
20	ASHANI TAQIYUDIN	06.30	11.30	5	11.30	21.30	10
21	SUPRAPTO	11.30	16.30	5	16.30	02.30	10
22	PUTRA KURNIADI	16.30	21.30	5	21.30	07.30	10
23	ASHANI TAQIYUDIN	21.30	02.30	5	02.30	12.30	10
24	SUPRAPTO	02.30	07.30	5	07.30	17.30	10
25	PUTRA KURNIADI	07.30	12.30	5	12.30	22.30	10
26	ASHANI TAQIYUDIN	12.30	17.30	5	17.30	03.30	10
27	SUPRAPTO	17.30	22.30	5	22.30	08.30	10
28	PUTRA KURNIADI	22.30	03.30	5	03.30	13.30	10
29	ASHANI TAQIYUDIN	03.30	08.30	5	08.30	18.30	10
30	SUPRAPTO	08.30	13.30	5	13.30	23.20	10
31	PUTRA KURNIADI	13.30	18.30	5	18.30	04.30	10
32	ASHANI TAQIYUDIN	18.30	23.30	5	23.30	09.30	10
33	SUPRAPTO	23.30	04.30	5	04.30	14.30	10
34	PUTRA KURNIADI	04.30	09.30	5	09.30	19.30	10

Tabel 4.3 Total Jam Jaga dan Jam Istirahat Perwira Perhari

HARI	TANGGAL	NAMA	TOTAL JAM KERJA	TOTAL JAM ISTIRAHAT
RABU	11 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	10 JAM	14 JAM
		ASHANI TAQIYUDIN	9 JAM	15 JAM
		SUPRAPTO	5 JAM	19 JAM
KAMIS	12 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	8 JAM	16 JAM
		ASHANI TAQIYUDIN	6 JAM	18 JAM
		SUPRAPTO	10 JAM	14 JAM
JUMAT	13 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	7 JAM	17 JAM
		ASHANI TAQIYUDIN	10 JAM	14 JAM
		SUPRAPTO	7 JAM	17 JAM

Tabel 4.3 Lanjutan

SABTU	14 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	10 JAM	14 JAM
		ASHANI TAQIYUDIN	6 JAM	18 JAM
		SUPRAPTO	8 JAM	16 JAM
MINGGU	15 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	5 JAM	19 JAM
		ASHANI TAQIYUDIN	9 JAM	15 JAM
		SUPRAPTO	10 JAM	14 JAM
SENIN	16 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	10 JAM	14 JAM
		ASHANI TAQIYUDIN	9 JAM	15 JAM
		SUPRAPTO	5 JAM	19 JAM
SELASA	17 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	8 JAM	16 JAM
		ASHANI TAQIYUDIN	6 JAM	18 JAM
		SUPRAPTO	10 JAM	14 JAM

Tabel 4.4 Total Jam Jaga dan Jam Istirahat Perwira Perminggu

	NAMA	TOTAL JAM KERJA	TOTAL JAM ISTIRAHAT
11 – 17 SEPTEMBER 2024	PUTRA KURNIADI	58 JAM	110 JAM
	ASHANI TAQIYUDIN	55 JAM	113 JAM
	SUPRAPTO	55 JAM	113 JAM

Berdasarkan gambar hasil observasi jam kerja dan jam istirahat diatas, rata-rata jam istirahat perwira dalam sehari yaitu 15-16 jam dan 112 jam dalam seminggu. Hal ini sudah sesuai dengan aturan *MLC* 2006 yaitu jam istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam dalam jangka waktu 24 jam dan tidak boleh kurang dari 77 jam dalam jangka waktu 7 hari.

Tabel 4.5 Jam Jaga dan Jam Istirahat Juru Mudi serta Kelasi

PORT LINK	JURU MUDI, KELASI DAN CADET			11-17 SEPTEMBER		
TIM	JAM KERJA		TOTAL JAM KERJA	JAM ISTIRAHAT		TOTAL JAM ISTIRAHAT
	START	FINISH		START	FINISH	
TIM I	07.30	16.30	9	16.30	22.30	6
TIM II	12.30	21.30	9	21.30	03.30	6
TIM III	17.30	02.30	9	02.30	08.30	6
TIM I	22.30	07.30	9	07.30	13.30	6
TIM II	03.30	12.30	9	12.30	18.30	6
TIM III	08.30	17.30	9	17.30	23.30	6
TIM I	13.30	22.30	9	22.30	04.30	6
TIM II	18.30	03.30	9	03.30	09.30	6
TIM III	23.30	08.30	9	08.30	14.30	6
TIM I	04.30	13.30	9	13.30	19.30	6
TIM II	09.30	18.30	9	18.30	00.30	6
TIM III	14.30	23.30	9	23.30	05.30	6
TIM I	19.30	04.30	9	04.30	10.30	6
TIM II	00.30	09.30	9	09.30	15.30	6
TIM III	05.30	14.30	9	14.30	20.30	6
TIM I	10.30	19.30	9	19.30	01.30	6
TIM II	15.30	00.30	9	00.30	06.30	6
TIM III	20.30	05.30	9	05.30	11.30	6

Tabel 4.5 Lanjutan

TIM I	01.30	10.30	9	10.30	16.30	6
TIM II	06.30	15.30	9	15.30	21.30	6
TIM III	11.30	20.30	9	20.30	02.30	6
TIM I	16.30	01.30	9	01.30	07.30	6
TIM II	21.30	06.30	9	06.30	12.30	6
TIM III	02.30	11.30	9	11.30	17.30	6
TIM I	07.30	16.30	9	16.30	22.30	6
TIM II	12.30	21.30	9	21.30	03.30	6
TIM III	17.30	02.30	9	02.30	08.30	6
TIM I	22.30	07.30	9	07.30	13.30	6
TIM II	03.30	12.30	9	12.30	18.30	6
TIM III	08.30	17.30	9	17.30	23.30	6
TIM I	13.30	22.30	9	22.30	04.30	6
TIM II	18.30	03.30	9	03.30	09.30	6
TIM III	23.30	08.30	9	08.30	14.30	6
TIM I	04.30	13.30	9	13.30	19.30	6

Total 4.6 Jam Jaga dan Jam Istirahat Juru Mudi serta Kelasi Perhari

HARI	TANGGAL	NAMA	TOTAL JAM KERJA	TOTAL JAM ISTIRAHAT
RABU	11 SEPTEMBER 2024	TIM I	18	6
		TIM II	13	11
		TIM III	9	15
KAMIS	12 SEPTEMBER 2024	TIM I	12	12
		TIM II	14	10
		TIM III	17	7
JUMAT	13 SEPTEMBER 2024	TIM I	15	9
		TIM II	16	8
		TIM III	12	12
SABTU	14 SEPTEMBER 2024	TIM I	15	9
		TIM II	12	12
		TIM III	16	8
MINGGU	15 SEPTEMBER 2024	TIM I	12	12
		TIM II	17	7
		TIM III	14	10
SENIN	16 SEPTEMBER 2024	TIM I	18	6
		TIM II	13	11
		TIM III	13	11
SELASA	17 SEPTEMBER 2024	TIM I	12	12
		TIM II	14	10
		TIM III	17	7

Tabel 4.7 Jam Jaga dan Jam Istirahat Juru Mudi serta Kelasi
Perminggu

	NAMA	TOTAL JAM KERJA	TOTAL JAM ISTIRAHAT
11 – 17 SEPTEMBER 2024	TIM I	102	66
	TIM II	99	69
	TIM III	98	70

Dari data hasil observasi diatas, jam istirahat yang dimiliki juru mudi dan kelasi hanya 9 jam dalam jangka waktu 24 jam dan 68 jam dalam seminggu. Hal ini jelas tidak sesuai dengan aturan *MLC* 2006.

Hasil observasi yang penulis lakukan, penulis melihat bahwa jam kerja dan jam istirahat *crew* kapal tidak menentu, semua

tergantung trip perjalanan Merak-Bakauheni. Jam jaga untuk juru mudi dan kelasi kurang lebih 10 jam dan jam istirahat hanya 6 jam dalam 6 trip perjalanan bolak-balik Merak-Bakauheni. Hal ini dikarenakan hanya terdapat 3 putaran tim jaga.

Dalam observasi ini jam istirahat sangat mempengaruhi kinerja *crew* di KMP Port Link. Jam istirahat yang kurang atau tidak sesuai dapat menurunkan kinerja *crew*, dengan menurunnya kinerja *crew* maka dapat menyebabkan kecelakaan kerja pada *crew* yang pastinya akan berpengaruh terhadap kegiatan operasional kapal. Berikut hasil observasi penulis berupa fenomena yang disebabkan karena kurangnya jam istirahat di KMP. Port Link :

Tabel 4.8 Fenomena Yang Disebabkan Karena Tidak Sesuainya
Jam Istirahat di KMP Port Link

No.	Tanggal	Kejadian	Penyebab	Dampak
1.	23/09/2024	Juru mudi tidak ikut melaksanakan bongkar muat kendaraan pada saat sandar di Pelabuhan Bakauheni.	Kurangnya waktu istirahat	Menghambat kelancaran operasional kapal.
2.	30/11/2024	Kelasi tidak ikut <i>standby</i> tali di haluan ketika kapal hendak sandar di Pelabuhan Merak.	Kurangnya waktu istirahat	Menghambat kelancaran operasional kapal.

Tabel 4.8 Lanjutan

3.	19/01/2025	Wire Rampdoor haluan putus karena Jurumudi yang kurang fokus saat memegang handle.	Kurangnya waktu istirahat	Menghambat kelancaran operasional kapal.
4.	08/02/2025	Kelasi mengalami sakit asam lambung.	Makan yang tidak teratur	Dirawat di rumah sakit selama 8 hari
5.	24/02/2025	Kelasi tidak ikut <i>standby</i> tali di haluan ketika kapal hendak sandar di Pelabuhan Bakauheni.	Kurangnya waktu istirahat	Menghambat kelancaran operasional kapal.

Dari tabel di atas, fenomena yang sering muncul akibat tidak sesuainya jam istirahat yaitu *crew* mengalami kelelahan (*fatigue*) sehingga sering terjadi beberapa *crew* tidak mengikuti *standby* tali ketika kapal hendak sandar di pelabuhan. Kinerja *crew* yang menurun seperti hal nya diatas dapat mengakibatkan terhambatnya kelancaran operasional kapal.

2. Analisis Data

Peneliti melaksanakan praktek laut di KMP Port Link selama 12 (dua belas) bulan yang terhitung mulai tanggal 11 Juni 2024 sampai dengan 11 Juni 2025. Dari beberapa permasalahan yang terjadi di atas kapal, peneliti melakukan penelitian mengenai tinjauan penerapan jam kerja dan jam istirahat berdasarkan aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006.

a. Analisis Penerapan Jam Istirahat yang Sesuai

Berdasarkan pokok-pokok aturan dalam *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 bagian Standar A2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat, batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:

- 1) Jam kerja maksimum wajib tidak melebihi :
 - (a) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (b) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
- 2) Jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari :
 - (a) 10 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - (b) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.

b. Analisis Kondisi Eksisting Penerapan Jam Istirahat diatas Kapal

Dari hasil wawancara dan observasi pada *crew* kapal KMP. Port Link mengenai jam istirahat *crew* kapal, diketahui bahwa juru mudi dan kelasi yang telah selesai melaksanakan dinas jaga beserta *standby* Bakau selama 10 jam hanya memiliki waktu 6 jam untuk beristirahat untuk 6 trip perjalanan. Selain itu, terdapat jam ekstra yang tidak menentu jika terjadi kendala di alur masuk/keluar ataupun sulitnya proses sandar dan tolak karna cuaca yang tidak mendukung.

c. Analisis Pengaruh Aturan Jam Istirahat terhadap Kinerja *Crew* Kapal

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

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

B. PEMBAHASAN

Maritime Labour Convention (MLC) merupakan konvensi internasional yang ditetapkan dalam sidang *International Labour Organization (ILO)* tahun 2006. Penerapan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 berlaku bagi semua pelaut, baik yang bekerja didalam maupun luar negeri. Adapun standar jam istirahat yang ditetapkan di PT. ASDP Indonesia *Ferry* (PERSERO) khususnya KMP. Port Link ini belum diterapkan dengan baik. Beberapa *crew* kapal di bagian *deck department* yaitu juru mudi dan kelasi belum mendapatkan waktu istirahat yang cukup sehingga tidak sesuai standar *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006.

Pada saat penulis melaksanakan Praktek Laut di KMP. Port Link masih didapatkan banyak kekurangan oleh beberapa *crew* kapal dalam melaksanakan dinas jaga. Pengaturan jam istirahat bertujuan untuk meminimalisir resiko pekerjaan akibat menurunnya kinerja *crew* kapal yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran. Hal ini dapat dilihat pada tabel hasil wawancara berikut.

Berdasarkan hasil pengolahan data, maka penulis menemukan bahwa dalam penerapan aturan *MLC* pada jam istirahat di atas KMP. Port Link belum diterapkan dengan baik. Didapatkan untuk masalah jadwal ekstra yang tidak menentu yang seharusnya Bosun dengan persetujuan Mualim I harus lebih mempertimbangkan kembali pengaturan dinas jaga agar waktu istirahat sesuai dengan aturan yang sudah tertuang dalam *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 ini. Selain itu, pengaturan waktu istirahat harus diperhatikan oleh perusahaan yang terkait agar kinerja para *crew* kapal dapat maksimal.

Oleh karena itu untuk mengantisipasi keadaan demikian ada beberapa alternatif pemecah masalah, salah satunya yaitu menambah 1 tim jaga agar waktu istirahat juru mudi dan kelasi sesuai dengan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006. Alternatif ini sudah dicoba diterapkan pada bulan Maret 2025 saat posko lebaran.

Tabel 4.9 Jam Jaga dan Jam Istirahat Juru Mudi serta Kelasi (4 Tim)

PORT LINK		JURU MUDI, KELASI DAN CADET		25 MARET – 1 APRIL 2025		
TIM	JAM KERJA		TOTAL JAM KERJA	JAM ISTIRAHAT		TOTAL JAM ISTIRAHAT
	START	FINISH		START	FINISH	
TIM 1	07.30	16.30	9	16.30	03.30	11
TIM 2	12.30	21.30	9	21.30	08.30	11
TIM 3	17.30	02.30	9	02.30	13.30	11
TIM 4	22.30	07.30	9	07.30	18.30	11
TIM 1	03.30	12.30	9	12.30	23.30	11
TIM 2	08.30	17.30	9	17.30	04.30	11
TIM 3	13.30	22.30	9	22.30	09.30	11
TIM 4	18.30	03.30	9	03.30	14.30	11
TIM 1	23.30	08.30	9	08.30	19.30	11
TIM 2	04.30	13.30	9	13.30	00.30	11
TIM 3	09.30	18.30	9	18.30	05.30	11
TIM 4	14.30	23.30	9	23.30	10.30	11
TIM 1	19.30	04.30	9	04.30	15.30	11
TIM 2	00.30	09.30	9	09.30	20.30	11
TIM 3	05.30	14.30	9	14.30	01.30	11
TIM 4	10.30	19.30	9	19.30	06.30	11
TIM 1	15.30	00.30	9	00.30	11.30	11
TIM 2	20.30	05.30	9	05.30	16.30	11
TIM 3	01.30	10.30	9	10.30	21.30	11
TIM 4	06.30	15.30	9	15.30	02.30	11
TIM 1	11.30	20.30	9	20.30	07.30	11
TIM 2	16.30	01.30	9	01.30	12.30	11
TIM 3	21.30	06.30	9	06.30	17.30	11
TIM 4	02.30	11.30	9	11.30	22.30	11
TIM 1	07.30	16.30	9	16.30	03.30	11
TIM 2	12.30	21.30	9	21.30	08.30	11
TIM 3	17.30	02.30	9	02.30	13.30	11
TIM 4	22.30	07.30	9	07.30	18.30	11
TIM 1	03.30	12.30	9	12.30	23.30	11
TIM 2	08.30	17.30	9	17.30	04.30	11
TIM 3	13.30	22.30	9	22.30	09.30	11
TIM 4	18.30	03.30	9	03.30	14.30	11
TIM 1	23.30	08.30	9	08.30	19.30	11
TIM 2	04.30	13.30	9	13.30	00.30	11

Tabel 4.10 Jam Jaga dan Istirahat Juru Mudi serta Kelasi Perhari (4 Tim)

HARI	TANGGAL	NAMA	TOTAL JAM KERJA	TOTAL JAM ISTIRAHAT
JUMAT	25 MARET 2025	TIM 1	13	11
		TIM 2	9	15
		TIM 3	9	15
		TIM 4	9	15
SABTU	26 MARET 2025	TIM 1	13	11
		TIM 2	12	12
		TIM 3	9	15
		TIM 4	9	15
MINGGU	27 MARET 2025	TIM 1	10	14
		TIM 2	13	11
		TIM 3	11	13
		TIM 4	9	15
SENIN	28 MARET 2025	TIM 1	9	15
		TIM 2	11	13
		TIM 3	13	11
		TIM 4	10	14
SELASA	29 MARET 2025	TIM 1	9	15
		TIM 2	9	15
		TIM 3	12	12

Tabel 4.10 Lanjutan

		TIM 4	13	11
RABU	30 MARET 2025	TIM 1	13	11
		TIM 2	9	15
		TIM 3	9	15
		TIM 4	13	11
KAMIS	1 APRIL 2025	TIM 1	13	11
		TIM 2	12	12
		TIM 3	9	15
		TIM 4	9	15

Tabel 4.11 Total Jam Jaga dan Jam Istirahat Juru Mudi serta Kelasi
Perminggu (4 Tim)

	NAMA	TOTAL JAM KERJA	TOTAL JAM ISTIRAHAT
25 MARET – 1 APRIL 2025	TIM 1	80 JAM	88 JAM
	TIM 2	75 JAM	93 JAM
	TIM 3	72 JAM	96 JAM
	TIM 4	72 JAM	96 JAM

Selama 2 minggu posko lebaran terhitung dari tanggal 25 Maret 2025 sampai dengan 8 April 2025, tim jaga yang diubah menjadi 4 putaran ini berjalan dengan baik, hal ini sudah dikemukakan sendiri oleh beberapa juru mudi dan kelasi dalam proses wawancara. Juru mudi dan kelasi mendapatkan jam istirahat yang cukup dan sesuai dengan yang tertera pada aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006, yaitu 12-13 jam dalam jangka waktu 24 jam.

Tabel 4.12 Rekapitulasi Hasil Penelitian

NO	URAIAN	KONDISI EKSISTING	USULAN UNTUK PERBAIKAN	PERUBAHAN YANG DIHARAPKAN
1	Pemahaman <i>crew</i> kapal terkait aturan <i>MLC</i> 2006	Hanya perwira dan beberapa <i>crew</i> yang mengetahui aturan <i>MLC</i> 2006	Diadakannya <i>briefing</i> tentang aturan jam istirahat berdasarkan <i>MLC</i> 2006 pada setiap diadakannya <i>safety meeting</i> .	<i>Crew</i> kapal mengetahui dan paham dengan aturan <i>MLC</i> 2006
2	Jam istirahat <i>crew</i> kapal	Saat kapal beroperasi, dalam 1 kali dinas jaga waktu istirahat hanya 6 jam	Menambah waktu istirahat menjadi lebih lama, sekitar 10 atau 11 jam	Pembagian waktu istirahat sesuai dengan aturan <i>MLC</i> 2006
3	Kinerja <i>crew</i> pada saat berdinis jaga	Kinerja <i>crew</i> kapal sangat menurun sehingga menyebabkan beberapa masalah terjadi pada saat kapal sedang beroperasi	Mempertahankan kinerja yang baik dengan cara menerapkan waktu istirahat yang sesuai	Kinerja <i>crew</i> tetap bagus pada saat berdinis jaga selanjutnya
4	Jumlah tim jaga yang berpengaruh terhadap waktu istirahat	Hanya terdiri dari 3 tim jaga	Menambah 1 tim jaga lagi agar menjadi 4 putaran	Hal ini bisa diterapkan secara permanen di KMP. Port Link

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Setelah penulis melakukan pengamatan terhadap penerapan aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 mengenai jam istirahat di atas KMP. Port Link, maka penulis membuat kesimpulan sebagai berikut :

1. Kondisi eksisting pada KMP. Port Link mengenai penerapan aturan jam istirahat berdasarkan *MLC* 2006 saat kapal sedang beroperasi, hanya jam istirahat perwira yang sudah sesuai dengan aturan tersebut. Sedangkan jam istirahat juru mudi dan kelasi belum diterapkan dengan cukup baik, dalam jangka waktu 24 jam juru mudi dan kelasi hanya mendapatkan jam istirahat selama 9 jam dan apabila dibagi menjadi 2 waktu maka kurang dari 6 jam, hal ini tidak sesuai dengan standar aturan *MLC* 2006.
2. Jam istirahat sangat mempengaruhi kinerja *crew* kapal. Jam istirahat yang kurang, dapat menyebabkan kinerja *crew* kapal menurun seperti mengalami kelelahan dan mengantuk, kesehatan yang terganggu, berkurangnya rasa disiplin serta malas-malasan dalam melaksanakan dinas jaga.

B. SARAN

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

1. Diharapkan kepada pihak perusahaan untuk mengadakan buku pedoman *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 di atas kapal KMP. Port Link, agar para *crew* kapal dapat memahami isi dari *MLC* 2006 tersebut dan kemudian nantinya dapat diterapkan dengan baik dalam pembagian waktu istirahat di atas kapal KMP Port Link.
2. Diadakannya sosialisasi atau *briefing* oleh Master dan Mualim mengenai dampak buruk yang dapat terjadi pada kinerja *crew* ketika kekurangan waktu istirahat di atas kapal setiap pelaksanaan *safety meeting*.

3. Sebaiknya tim jaga dengan 4 putaran terus dilanjutkan untuk kedepannya. Karena pada percobaan bulan Maret, alternatif ini sudah berjalan dengan baik dan memperoleh hasil yang memuaskan yaitu jam istirahat juru mudi dan kelasi menjadi 11 jam, hal ini juga sudah sesuai dengan aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006.

DAFTAR PUSTAKA

Afrizal., & Wati, Salmah. (2014). *Kepentingan Indonesia Tidak Meratifikasi Maritime Labour Convention (MLC) Tahun 2006-2014. Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau*. Diakses dari: *Kepentingan Indonesia Tidak Meratifikasi Maritime Labour Convention (Mlc) Tahun 2006-2014 - Neliti*

Arikunto, Suharsimi. (2013). *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta : Rineka Cipta.

Haikal, Thio. (2019). *Pengaturan tentang Pelaut dalam Maritime Labour Convention 2006 dan Implementasinya di Indonesia*. Lampung: Universitas Lampung, Fakultas Hukum.

Hastuti, L. dkk (2018). *Urgensi Ratifikasi Maritime Labour Convention 2006 Harapan dan Tantangannya dalam Mewujudkan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. Laporan Akhir Tahun Penelitian Dasar Unggulan Perguruan Tinggi, Universitas Airlangga, diakses dari: *Urgensi Ratifikasi Maritime Labour Convention 2006 Harapan Dan Tantangannya Dalam Mewujudkan Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia (unair.ac.id)*

Husein Umar. (2013). *Metode Penelitian Untuk Skripsi Dan Tesis*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Indriantoro, Nur., dan Supomo, Bambang. (2013). *Metodologi Penelitian Bisnis Untuk Akuntansi & Manajemen*. Yogyakarta: BPFE.

Maritime Labour Convention, (2006). PDF e-book. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/---ilojakarta/documents/legaldocument/wcms_616425.pdf. Diakses pada tanggal 18 Juli 2025.

Martono, Nanang. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif: Analisis Isi dan Analisis Data Sekunder*. Depok: PT Rajagrafindo Persada.

Pemerintah Indonesia. 2008. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran RI Tahun 2008, No. 17. Sekretariat Negara. Jakarta.

Poerwadarminta W.J.S. (1986). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai

Rohim M.G.K (2023). *Tinjauan Penerapan Maritime Labour Convention (MLC) diatas KM. Sinabung*. (Skripsi tidak dipublikasikan). Palembang: POLTEKTRANSSDP Palembang, Prodi Nautika.


Silalahi, Tabita.S.K (2020). *Optimalisasi Penerapan Peraturan Jam Kerja Crew Guna Meningkatkan Kinerja ABK di Atas Kapal MV. Diamond Indah*. Jakarta: STIP Jakarta, Prodi Nautika.

Nugroho Taufik (2023). *Evaluasi Penerapan Pengaturan Waktu Istirahat di KMP. Port Link III Untuk Meminimalisir Resiko Kecelakaan Kerja*. (Skripsi tidak dipublikasikan). Palembang: POLTEKTRANSSDP Palembang, Prodi Nautika.

Zainuddin', Muhammad. (2021). *Perlindungan Hukum dalam Perjanjian Kerja Laut bagi Pelaut Berdasarkan Marine Labour Convention*. *Jurnal Hukum dan Etika Kesehatan*, Vol 1 No 2 (2021). Diakses dari: moch+zainudin_issue+2_jurnal+khusnul+huda (1).pdf

LAMPIRAN

Lampiran 1. *Ship Particular*

		PT. ASDP INDONESIA FERRY (Persero) SHIP'S PARTICULARS KMP. PORT LINK	
I. PRINCIPAL PARTICULARS			
- Vessel Name	: KMP. PORT LINK (Ex. MV. STENA CALEDONIA)		
- Flag State & Call Sign	: INDONESIA - P O Q Z		
- GRT / NT	: 12.674 GT / 3.756NT		
- DWT Max	: 1874 Tons		
- Light Weight Ship	: 6060 Tons		
- IMO Number / MMSI	: 7910917 / 5250167124		
- Mark Of Tonnage & Cert	: GT.12674 No 796/ Ab		
- Registration Mark	: 2012 Pst No.7345/L		
- Vessel Type	: RO-RO Passenger		
- Keel Laying	: December 14 th 1974		
- Date Of Launched	: September 25 th 1980		
- Place & Build	: Harland & Wolff, Belfast Northern Ireland		
- Classification	: BKI		
- Port Of Registry	: Jakarta		
- Passenger Capacity	: 746 Persons		
- Tatami Driver Deck IV & V	: 50 Persons		
- Smoking Area Deck VI	: 30 Persons		
- Passenger Room Deck VIIA	: 154 Persons		
- Passenger Room Deck VIIB	: 317 Persons		
- Kids Play Ground	: 10 Persons		
- ASDP-Stena Plus Deck VII	: 40 Persons		
- Sport Bar Deck VIII	: 205 Persons		
- IT Room Deck VIII	: 34 Persons		
- Passenger Area Deck VII	: 60 Persons		
- & Deck VIII Outside	: 35 Persons		
- Car Capacity	: 115 Units		
- Main Vehicle Deck	: 52 Units		
- Rescue Boat	: 1 Units @ 16 Persons		
- Life Boat	: 2 Units @ 175 Persons		
- Inflatable Life Raft	: 35 Units @ 25 Persons		
- Life Jacket	: 1106 Units		
- Accomodation	: 32 Crews & 9 Cadet		
II. GENERAL DIMENSION			
- Length Over All (LOA)	: 131.80	Meter	
- LBP	: 121.51	Meter	
- Extreme Breadth	: 22.00	Meter	
- Moulded Breadth	: 21.00	Meter	
- Depth	: 6.40	Meter	
- Draft Maximal	: 5.02	Meter	
- Free Board	: 0.91	Meter	
- Fuel Oil Tank Capacity	: 279	Tons	
- Fresh Water Tank Capacity	: 210	Tons	
III. MACHINERY & EQUIPMENT			
A. MAIN ENGINE			
- Maker	: A.P.E. Crossley Ltd.		
- Model	: Pielstick 16 PC. 2V MK.5		
- Type	: Single Input/Output Horizontal CPP Controller		
- HP Output	: 2 x 10.400 BHP (2x7675Kw)		
- Maximal Speed	: 15 Knot		
- Number Of Cylinder	: 16 Configuration V8		
- RPM	: Input 520 / Output 265 RPM		
- Serial Number	: 86040 / 1 & 86041 / 2		
B. PROPELLERS			
- Maker	: Stone Manganese Marine Ltd		
- Type	: CPP 4 Blade		
- Diameter	: 3 Meters		
- Mean Pitch	: 3.243 Meters		
- Blade Area	: 5.28 M ²		
- Weight	: 2 x 6.264 Tons		
C. AUXILLIARY ENGINE			
- Maker	: M.A.N Diesel Engine		
- Model	: MAN 6SL 250		
- HP Output	: 3 x 675 KW at 750 RPM		
- No. Of Cylinder	: 6		
- KVA	: 3 x 884, 425 Volts, 1175 Amp		
D. MAIN ALTERNATOR			
- Maker	: M.A.N Diesel Engine		
- HP Output	: 675 KW at 750 RPM		
E. EMERGENCHY AUXILLIARY ENGINE			
- Maker	: Dorman Diesel Ltd.		
- Model	: 6 QTCZ		
- HP Output	:		
- No. Of Cylinder	: 6		
- Serial Number	: MC634A H04553703		
F. BOW THRUSTER			
- Maker	: KAMEWA		
- Type	: Electric Motor Driven - CPP		
- Model	: 1650 / 600 / AS - CP		
- Motor Power	: 450 KA at 1450 RPM (750x2)		
- Propeller RPM	: 450		
G. OIL WATER SEPARATOR			
- Maker	: Wartsila		
- Serial Number	: 87363		
- Year Of Manufactured	: 2008		
- Class Module	: II / A1		
- Type	: 212-000-c Volume : 26 Liter		
Owner & Operator	: PT. ASDP Indonesia Ferry		

Lampiran 2. Crew List



PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) KMP. PORTLINK




SHIP'S NAME / CALL SIGN : KMP. PORTLINK / POQZ
GRT : 12.674 GT NET TONAGE : 3756
IMO NUMBER / MMSI : 7910917 / 525016714
OWNER : PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
FLAG STATE : INDONESIA
TYPE OF VESSEL : FERRY RO RO
CREW : 41 PERSONS
MASTER : MOCHAMAD HARYANTO

NO	NAMA	JABATAN	NO. IJAZAH	NO. ENDORSEMENT	BERLAKU	BUKU PELAUT		KET
						NOMOR	BERLAKU	
1	MOCHAMAD HARYANTO	NAKHODA	ANT 1.6200024064N10318	6200024064N10318	19/08/2028	G 052144	28/01/2027	(ex) P
2	ACHMAD NUR RIZKA B.K	MUALIM I	ANT II.6200195318N20120	6200195318N20120	04/11/2025	F 230235	05/05/2027	(ex) P
3	MOCH. MOCHLIS	MUALIM II	ANT III.6200460381M33821	6200460381M33821	31/05/2028	E 128733	08/11/2026	(ex) P
4	SUPRAPTO	MUALIM II	ANT III.6200148904N30121	6200148904N30121	08/12/2026	H 074145	11/05/2026	(ex) P
5	ASHANI TAQIYUDIN	MUALIM III	ANT III.6200346820N32423	6200346820N32423	14/11/2028	F 051862	21/08/2026	(ex) P
6	PUTRA KURNADI	MUALIM IV	ANT III.6201287992N30521	6201287992N30521	20/05/2028	F032218	14/07/2027	(ex) p
7	WAJIRAN	KKM	ATT I.6200040671T10317	6200040671T10317	20/12/2027	I 081864	24/10/2027	(ex) P
8	CAHYO KUSUMO BOEDIN	MASINIS II	ATT I.6201037232T10218	6201037232T10218	28/06/2028	H 074146	11/05/2026	(ex) P
9	SUNARIYO	MASINIS II	ATT II.6201020943T20519	6201020943T20519	21/10/2028	I 069378	23/10/2026	(ex) P
10	KUSNADI	MASINIS III	ATT III.6200503587T32422	6200503587T32422	14/09/2027	E 113401	19/12/2026	(ex) P
11	HERI MULYONO	MASINIS III	ATT IV.6200512108S43818	6200512108S43818	03/01/2028	G 051962	18/11/2028	(ex) P
12	M. SOPA	MASINIS IV	ATT IV.6201557825S40215	6201557825S40215	15/08/2025	F 058837	09/12/2027	(ex) GB
13	UDI DARWANTO	SERANG	ANT V.6200504135M63818	6200504135M63818	20/09/2028	F 309304	13/11/2025	(ex) P
14	AHMAD FAHRIZAL	JURU MUDI	ANT V.6200252259N50221	6200252259N50221	22/12/2028	F 233810	03/05/2026	(ex) p
15	ILHAM WUJAYA	JURU MUDI	RATINGS. 6201021760S43817	-	-	F 106903	25/04/2027	(ex) P
16	JAANG	JURU MUDI	RATINGS. 6200272428S43817	-	-	G 052231	08/04/2027	(ex) P
17	HADI SETIAJI	JURU MUDI	RATINGS. 6200361542S43816	-	-	H 074272	04/07/2026	(ex) P
18	EKO CAHYONO	JURU MINYAK	ATT V.6200363014T50515	6200363014T50515	20/08/2025	F 184076	13/12/2025	(ex) P
19	MUHAMMAD ABUL H.	JURU MINYAK	RATINGS. 6200360283S422416	-	-	H 074197	30/05/2026	(ex) P
20	EFNU EFENDI	JURU MINYAK	ATT V.6201194309T50514	6201194309T50514	28/11/2025	F 019642	05/09/2027	(ex) GB
21	DENI SAEFUL B.	JURU MINYAK	ATT V.6200389543T52416	6200389543T52416	26/05/2026	H 074198	30/05/2026	(ex) P
22	JAINARDO PARDOMUAN	JURU MINYAK	ATT V.6200266288S63819	6200266288S63819	20/09/2028	H 074196	30/05/2026	(ex) p
23	MAHPUDIN	KELASI	RATINGS. 6200355354S43815	-	-	I 044313	28/01/2027	(ex) P
24	HUSEIN	KELASI	RATINGS. 6211549795S30719	-	-	F 273229	28/08/2026	(ex) P
25	ELVAN MARCIANO TOY	KELASI	RATINGS. 6211730606S30519	-	-	F 234042	13/05/2028	(ex) P
26	NABAHANI	KELASI	RATINGS. 6211881596S33819	-	-	F 223334	18/04/2026	(ex) P
27	DIKI HIDAYATULLAH	KELASI	RATINGS. 6211910181S30119	-	-	F 237758	13/05/2026	(ex) P
28	KURNIAWAN MANDATI	KELASI	ANT V.6211810211N50233	6211810211N50233	10/08/2028	F 073006	09/08/2025	(ex) P
29	KHAMAL ARDHAN IFNU P	KELASI	ANT V.621158731N50223	621158731N50223	13/04/2026	G 052232	08/04/2025	(ex) P
30	ENTIS SUTISNA	KOKI	RATINGS. 6201584522S42416	-	-	F 106807	28/03/2025	(ex) P
31	TAUFIK ADRIAN WAEL	KOKI	RATINGS. 6212333947S30123	-	-	I 076564	15/08/2026	(ex) P
32	FIRSAL ADRIAN	CADET DECK	BST. 6212304714010623	-	-	G 132418	01/03/2027	(ex) P
33	NURHILAL FAJRI	CADET DECK	BST. 6212317589014423	-	-	I 103668	18/05/2027	(ex) P
34	KEYSA PUTRI HENDRIKA	CADET DECK	BST. 6212317588014423	-	-	I 103747	18/05/2027	(ex) P
35	ALBET MAULINA	CADET DECK	BST. 6212317598014423	-	-	I 103725	18/05/2027	(ex) P
36	M. SADAM RAMA GIMNASTAR	CADET MESIN	BST. 6212304750010623	-	-	G 132343	15/03/2027	(ex) P
37	AMIR WUJAYA	CADET MESIN	BST. 6212317653014423	-	-	I 103695	16/05/2027	(ex) P
38	MONA AYU SHINTYA	CADET MESIN	BST. 6212317610014423	-	-	I 103704	16/05/2027	(ex) P
39	DELLA NATALIA	CADET MESIN	BST. 6212317648014423	-	-	I 103697	16/05/2027	(ex) P
40	STEPANUS SALLIMBONG	CADET MESIN	BST. 6212309311010623	-	-	J 057367	10/05/2027	(ex) P
41	RISKY BANJARRO TAMPUBOLON	CADET MESIN	BST. 6212317646014423	-	-	I 103807	16/05/2027	(ex) P

KMP. Port Link, Juni 2025

PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
asdp
Indonesia Ferry
KMP. PORTLINK
MOCHAMAD HARYANTO

Lampiran 3. Jadwal Tugas Jaga Laut

		JADWAL TUGAS JAGA LAUT		No. Dokumen : NR-403.02.01 Revisi : 05 Berlaku Efektif : 25 April 2022 Halaman : 1 dari 1	
JADWAL TUGAS JAGA LAUT / JAGA PELABUHAN (KAPAL SANDAR/KAPAL BERLABUH *)					
Nama Kapal : KMP. PORT LINK Berlaku Tanggal : 01 APRIL 2025 s/d 30 APRIL 2025					
NO	WAKTU JAGA **)	Bagian Deck		Bagian Mesin	
		Nama	Jabatan	Nama	Jabatan
1.	Jam 08.00 - 12.00 Jam 20.00 - 24.00	1. M. Mochlis	Mualim II ⁵	1. M. Sopa	Masinis IV
		2. Hadi Setiaji	Juru Mudi	2. Jaiardo P.	Juru Minyak
		3. Mahfudin	Kelasi	3. M. Abul K.	Juru Minyak
		4. Elvan Marciano T.	Kelasi		
2.	Jam 12.00 - 16.00 Jam 00.00 - 04.00	1. Suprpto	Mualim II ^h	1. Amin Nursidik	Masinis II ^a
		2. Ilha wijaya	Juru Mudi	2. Efu Efendi	Juru Minyak
		3. Kurniawan M.	Kelasi		
2	Jam 16.00 - 20.00 Jam 04.00 - 08.00	1. Ashani Taqjudin	Mualim III	1. Heri Mulyono	Masinis III
		2. Rusdi	Juru Mudi	2. Deni Saepul	Juru Minyak
		3. Nabahani	Kelasi		
		4. diki hidayatullah	kelasi		
N A M A		JABATAN		TANDA TANGAN	
Dibuat Oleh :	WAJIRAN	Kepala Kamar Mesin			
	AHMAD NUR RIZKA BK	Mualim I			
Mengetahui :	MOCHAMAD HARYANTO	Nakhoda			
Catatan :					
1. Jadwal Tugas Jaga kapal dapat menggunakan Papan tulis/White Board 2. Karena alasan operasional nakhoda diberi kewenangan untuk merubah format dan mengatur waktu tugas jaga disesuaikan dengan kondisi setempat sesuai Instruksi Kerja Tugas Jaga di Kapal butir 1.4. Dan 1.5.1.2. 3. *) = Coret yang tidak perlu 4. **) = Waktu jaga disesuaikan dengan jenis jaga.					

Lampiran 4. Jadwal Masuk Lintasan

JADWAL FERRY EKSPRESS BULAN MARET 2025													
Merak							Bakauheni						
No	Tiba Alur	Sandar	Port Time	Tutup Rmdor & SPB	Brgkt	Nama Kapal	Tiba Alur	Sandar	Port Time	Tutup Rmdor & SPB	Brgkt	Nama Kapal	
Rabu, 19 Maret 2025													
9													
10	12.00	12.20	00.55	13.15	13.30	BATUMANDI	12.00	12.20	00.55	13.15	13.30	LEGUNDI	
11													
12	14.30	14.50	00.55	15.45	16.00	LEGUNDI	14.30	14.50	00.55	15.45	16.00	BATUMANDI	
13													
14	17.00	17.20	00.55	18.15	18.30	BATUMANDI	17.00	17.20	00.55	18.15	18.30	LEGUNDI	
15							18.15	18.35	00.55	19.30	19.45	PORTLINK	<<<<
16	19.30	19.50	00.55	20.45	21.00	LEGUNDI	19.30	19.50	00.55	20.45	21.00	BATUMANDI	
17	20.45	21.05	00.55	22.00	22.15	PORTLINK							
18	22.00	22.20	00.55	23.15	23.30	BATUMANDI	22.00	22.20	00.55	23.15	23.30	LEGUNDI	
No	Tiba Alur	Sandar	Port Time	Tutup Rmdor & SPB	Brgkt	Nama Kapal	Tiba Alur	Sandar	Port Time	Tutup Rmdor & SPB	Brgkt	Nama Kapal	
Kamis, 20 Maret 2025													
1							23.15	23.35	00.55	00.30	00.45	PORTLINK	
2	00.30	00.50	00.55	01.45	02.00	LEGUNDI	00.30	00.50	00.55	01.45	02.00	BATUMANDI	
3	01.45	02.05	00.55	03.00	03.15	PORTLINK							
4	03.00	03.20	00.55	04.15	04.30	BATUMANDI	03.00	03.20	00.55	04.15	04.30	LEGUNDI	
5							04.15	04.35	00.55	05.30	05.45	PORTLINK	
6	05.30	05.50	00.55	06.45	07.00	LEGUNDI	05.30	05.50	00.55	06.45	07.00	BATUMANDI	
7	06.45	07.05	00.55	08.00	08.15	PORTLINK							
8	08.00	08.20	00.55	09.15	09.30	BATUMANDI	08.00	08.20	00.55	09.15	09.30	LEGUNDI	
9							09.15	09.35	00.55	10.30	10.45	PORTLINK	
10	10.30	10.50	00.55	11.45	12.00	LEGUNDI	10.30	10.50	00.55	11.45	12.00	BATUMANDI	
11	11.45	12.05	00.55	13.00	13.15	PORTLINK							
12	13.00	13.20	00.55	14.15	14.30	BATUMANDI	13.00	13.20	00.55	14.15	14.30	LEGUNDI	
13							14.15	14.35	00.55	15.30	15.45	PORTLINK	
14	15.30	15.50	00.55	16.45	17.00	LEGUNDI	15.30	15.50	00.55	16.45	17.00	BATUMANDI	
15	16.45	17.05	00.55	18.00	18.15	PORTLINK							
16	18.00	18.20	00.55	19.15	19.30	BATUMANDI	18.00	18.20	00.55	19.15	19.30	LEGUNDI	
17							19.15	19.35	00.55	20.30	20.45	PORTLINK	
18	20.30	20.50	00.55	21.45	22.00	LEGUNDI	20.30	20.50	00.55	21.45	22.00	BATUMANDI	
19	21.45	22.05	00.55	23.00	23.15	PORTLINK							

KETERANGAN

- 1 KMP. PORTLINK
- 2 KMP. JATRA III
- 3 KMP. SEBUKU
- 4 KMP. BATU MANDI
- 5 KMP. PORTLINK III
- 6 KMP. LEGUNDI

Catatan

- Jadwal dapat berubah dalam kondisi tertentu

- <<< Masuk Dermaga
- >>> Keluar Dermaga
- Penyesuaian

Menyetujui,
General Manager

Rudi Sunarko

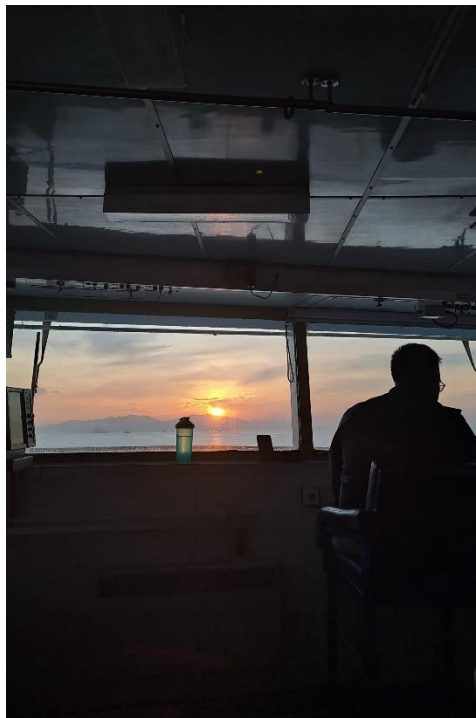
Membuat,
Manager Usaha Penyeberangan

Hendra Akhdafira

Mengetahui,
SGM Regional II

Suharto

Lampiran 5. Dokumentasi Kegiatan



LEMBAR WAWANCARA

A. Judul Penelitian:

Tinjauan Implementasi *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 pada KMP.
Port Link

B. Identitas Responden:

Nama :

Jabatan :

Lama Bekerja di KMP. Port Link :

Tanggal Wawancara :

C. Pertanyaan :

1. Pengetahuan tentang *MLC* 2006

a. Apakah anda mengetahui tentang aturan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006?

☐ Ya ☐ Tidak

b. Apakah anda mengetahui ketentuan jam kerja dan jam istirahat *crew* menurut *MLC* 2006?

☐ Ya ☐ Tidak

c. Apakah anda pernah mendapatkan *briefing* pada saat *safety meeting* tentang hak-hak istirahat berdasarkan *MLC* 2006?

☐ Ya ☐ Tidak

2. Pelaksanaan Jam Istirahat di Kapal

a. Berapa jam anda biasanya melaksanakan dinas jaga di kapal ini?

☐ 4 Jam

☐ 8 Jam

☐ 5 Jam

☐ 9 Jam

☐ 6 Jam

☐ 10 Jam

☐ 7 Jam

b. Berapa jam waktu istirahat anda setelah berdinis jaga selama kapal beroperasi?

☐ 6 Jam

☐ 9 Jam

☐ 12 Jam

☐ 7 Jam

☐ 10 Jam

☐ 13 Jam

☐ 8 Jam

☐ 11 Jam

☐ 14 Jam

3. Evaluasi dan Kepatuhan

a. Apakah menurut anda aturan jam istirahat berdasarkan *MLC* 2006 sudah diterapkan dengan baik di kapal ini?

☐ Ya

☐ Tidak

b. Apa saran anda agar penerapan jam istirahat di kapal bisa lebih baik dan sesuai dengan *MLC* 2006?

Jawab:.....
.....
.....
.....

LEMBAR WAWANCARA

A. Judul Penelitian:

Tinjauan Implementasi *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 pada KMP.
Port Link

B. Identitas Responden:

Nama :
Jabatan :
Lama Bekerja di KMP. Port Link :
Tanggal Wawancara :

C. Pertanyaan :

1. Apakah aturan jam istirahat yang diterapkan memengaruhi kinerja *crew* KMP. Port Link?

☐ Ya ☐ Tidak

2. Apakah ada penurunan produktivitas *crew* pada ketentuan jam istirahat saat ini?

☐ Ya ☐ Tidak

3. Apakah ada gangguan saat anda sedang beristirahat yang menyebabkan waktu istirahat anda berkurang?

☐ Ya

☐ Alarm Darurat

☐ Panggilan kerja mendadak (*standby*)

☐ Tidak

4. Apakah anda merasa waktu istirahat saat ini cukup untuk menjaga kinerja saat berdinis jaga?

☐ Ya ☐ Tidak

5. Apakah kapal ini mencatat jam istirahat *crew* dalam log atau sistem khusus?

☐ Ya ☐ Tidak

LEMBAR WAWANCARA

A. Judul Penelitian:

Tinjauan Implementasi *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 pada KMP.
Port Link

B. Identitas Responden:

Nama :
Jabatan :
Lama Bekerja di KMP. Port Link :
Tanggal Wawancara :

C. Pertanyaan:

1. Apakah anda merasa sistem dinas jaga baru ini lebih baik dari sistem sebelumnya? Mengapa?

Jawaban:
.....
.....
.....

2. Apakah sistem ini memudahkan anda untuk mengatur pola tidur dan istirahat?

Jawaban:.....
.....
.....
.....

3. Apakah anda merasa lebih fokus dan tidak cepat lelah saat berdinas jaga?

Jawaban:.....
.....
.....
.....

4. Seberapa besar pengaruh sistem baru ini terhadap kinerja anda saat melaksanakan dinas jaga?

Jawaban:.....
.....
.....
.....

5. Menurut anda, apakah sistem baru ini layak untuk diterapkan secara permanen?

Jawaban:.....
.....
.....