



**ANALISIS HUBUNGAN JAM KERJA *OVERTIME*  
TERHADAP KINERJA KERJA *CREW* DI MV. MANALAGI  
TISYA**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh :**

**FAJAR ADIT HELVIYANTO  
NIT 561911137197 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2023**



**ANALISIS HUBUNGAN JAM KERJA *OVERTIME*  
TERHADAP KINERJA KERJA *CREW* DI MV. MANALAGI  
TISYA**

**SKRIPSI**

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada  
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh :**

**FAJAR ADIT HELVIYANTO  
NIT 561911137197 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISIS HUBUNGAN JAM KERJA *OVERTIME* TERHADAP KINERJA  
KERJA CREW DI MV. MANALAGI TISYA**

DISUSUN OLEH :

**FAJAR ADIT HELVIYANTO**  
**NIT 561911137197 N**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji  
Politeknik Ilmu Pelayaran.  
Semarang, .....

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

**Moh.Zaenal Arifin, S.ST, M.M**

**Penata (III/c)**


**NIP. 19760309 201012 1 002**

**Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd**

**Penata Tk. I (III/d)**

**NIP. 19660702 199203 2 009**

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika



**Yustina Sapan, S.Si.T, M.M.**

**Penata Tk. I (III/d)**

**NIP. 19771129 200502 2 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Hubungan Jam Kerja *Overtime* Terhadap Kinerja Kerja *Crew* di Mv. Manalagi Tisya” karya,

Nama : Fajar Adit Helviyanto

NIT : 561911137197 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal .....

Semarang, .....

### PENGUJI

Penguji I : Capt. Dian Kurnianing Sari, S.ST., M.M, M.Mar  
Penata Tk.I (III/d)  
NIP. 19760206 200812 2 001

Penguji II : Moh.Zaenal Arifin, S.ST, M.M  
Penata (III/c)  
NIP. 19591016 199503 1 001

Penguji III : Pritha Kurniasih, M.Sc  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M. Mar.**

**Pembina Tk. I (IV/b)**

**NIP. 19730704 199803 1 001**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Fajar Adit Helviyanto

NIT : 561911137197 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisis Hubungan Jam Kerja *Overtime* Terhadap Kinerja Kerja *Crew* di MV. Manalagi Tisya”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, .....

Yang membuat pernyataan



**FAJAR ADIT HELVIYANTO**

**NIT. 561911137197 N**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

### Moto:

1. "Usaha dan keberanian tidak cukup tanpa adanya tujuan dan arah perencanaan". ( John F. Kennedy)
2. "Tidak masalah apabila anda berjalan lambat, asalkan anda tidak pernah berhenti berusaha." (Confucius)
3. Ubahlah hidupmu dari hari ini jangan pernah bertaruh pada masa depan, kamu harus bertindak sekarang tanpa menunda-nunda. (Simone Deauvoir)

### Persembahan:

1. Kepada Bapak dan Ibu yang telah membesarkan saya dengan penuh kasih sayang.
2. Kepada keluarga besar saya yang telah memberikan support dan doa untuk saya.
3. Teman-teman angkatan LVI, senior, junior, dan segenap keluarga besar kasta Semarang.

## PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang teah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Analisis Hubungan Jam Kerja *Overtime* Terhadap Kinerja Kerja *Crew* MV. Manalagi Tisya” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun satu hari di praktik laut di perusahaan PT. Salam Pacific Indonesian Lines.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Afandi dan Ibu Kumariyah selaku orang tua serta Anindita Alya Anidiyanti selaku adik peneliti yang senantiasa selalu mendukung langkah-langkah yang dilakukan oleh penulis.
2. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi M.H., M. Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Ibu Yustina Sapan, S.Si.T., M.M., selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
4. Bapak Moh.Zaenal Arifin, S.ST, M.M selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Ibu Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah menyampaikan ilmunya kepada taruna selama menempuh studi di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Pimpinan beserta karyawan perusahaan PT. Salam Pacific Indonesia Lines yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melakukan penelitian dan praktik.
8. Nakhoda dan seluruh *crew* kapal MV. Manalagi Tisya yang membantu penulis dalam melaksanakan penelitian ini.
9. Devita Gita Pangestu yang telah memberikan dukungan, moral, dan waktu untuk menemani peneliti dalam menyelesaikan skripsi.
10. Kak Rizka dan keluarga yang telah memberikan masukan dan membantu dalam menyelesaikan skripsi.
11. Teman kelas N8C yang menemani penulis selama penulis menyelesaikan masa pendidikan.
12. Rekan taruna dan taruni angkatan LVI khususnya periode 97
13. Semua pihak yang membantu dan mendukung sehingga penelitian ini dapat terselesaikan dengan baik, yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, Juli 2023



Fajar Adit Helviyanto  
561911137197 N



## ABSTRAKSI

**Helviyanto, Fajar Adit**, NIT. 561911137197 N, 2023, “Analisis Jam Kerja *Overtime* Terhadap Kinerja Kerja *Crew* di MV. Manalagi Tisya”. Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M. Pembimbing II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

Jam kerja *overtime* merupakan waktu kerja yang melebihi batas jam kerja normal yang ditetapkan oleh peraturan perusahaan. Jam kerja *overtime* seringkali diperlukan untuk mengatasi kebutuhan operasional yang mendesak atau keadaan darurat. Batasan jam kerja telah diatur pada *MLC 2006* yang memastikan bahwa setiap anggota harus memiliki jam kerja dan jam istirahat sesuai dengan peraturan yang berlaku. Pemberlakuan jam kerja yang terstruktur sangat penting untuk mencegah terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode deskriptif kualitatif. Sumber data yang diperoleh melalui data primer dan sekunder. Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan melakukan observasi, wawancara, dan dokumentasi yang dikumpulkan peneliti selama praktik laut di MV. Manalagi Tisya. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode reduksi data, pengumpulan data dan menarik kesimpulan.

Faktor penyebab terjadinya jam kerja *overtime* adalah karena kurangnya skill yang dimiliki pekerja, perencanaan kerja yang tidak baik, kondisi cuaca dan kondisi kapal yang sering mengalami kerusakan. Upaya yang dilakukan untuk mencegah jam kerja *overtime* di kapal MV. Manalagi Tisya yaitu dengan melakukan penjadwalan kerja yang efektif, memberikan pelatihan kerja guna meningkatkan *skill* kerja *crew* dan melakukan pengawasan jam kerja untuk memastikan pekerjaan diselesaikan dengan efisien dan menghindari pemborosan waktu.

**Kata Kunci:** Kerja *overtime*, kinerja kerja, *crew* kapal

## **ABSTRACT**

**Helviyanto, Fajar Adit**, NIT. 561911137197 N, 2023, "*Analysis of Overtime Working Hours on the Work Performance of Crews on MV. Manalagi Tisya.*". Thesis of IVth Diploma Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Moh. Zaenal Arifin, S.ST, M.M. Supervisor II: Ir. Fitri Kensiwi, M.Pd.

*Overtime work refers to working hours that exceed the normal working hours set by company regulations. Overtime work is often necessary to address urgent operational needs or emergency situation. The limits of working hours have been established under the MLC 2006, which ensures that each crew member has working hours and rest periods in accordance with applicable regulations. The implementation of structured working hours is crucial to prevent undesirable circumstances.*

*The research method used in this study is a qualitative descriptive method. Data sources were obtained through primary and secondary data. Data collection techniques involved observation, interviews, and documentation conducted by the researcher during shipboard training program on MV. Manalagi Tisya. The data analysis technique employed in this research is data reduction, data collection, and drawing conclusions.*

*Factors causing overtime work include lack of worker skills, poor work planning, weather conditions, and frequent vessel malfunctions. Efforts to prevent overtime work on MV. Manalagi Tisya involve effective work scheduling, providing job training to enhance the crew's skills, and monitoring working hours to ensure efficient completion of tasks and avoid time wastage.*

**Keyword:** *Overtime work, work performance, ship crew.*

## DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	4
C. Rumusan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II.....	6
LANDASAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penelitian.....	19
BAB III.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
METODOLOGI PENELITIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A. Metode Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>

B.	Waktu dan tempat penelitian .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C.	Sampel Sumber Data Penelitian/Informan.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D.	Teknik Pengumpulan Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
E.	Instrumen Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
G.	Pengujian Keabsahan Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB IV .....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
HASIL PENELITIAN.....		<b>Error! Bookmark not defined.</b>
A.	Gambaran Konteks Penelitian .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
B.	Deskripsi Data .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
C.	Temuan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
D.	Pembahasan Hasil Penelitian.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
BAB V.....		21
SIMPULAN DAN SARAN.....		21
A.	Simpulan.....	21
B.	Keterbatasan Penelitian .....	22
C.	Saran.....	22
DAFTAR PUSTAKA.....		24
LAMPIRAN.....		28
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....		44

## DAFTAR TABEL

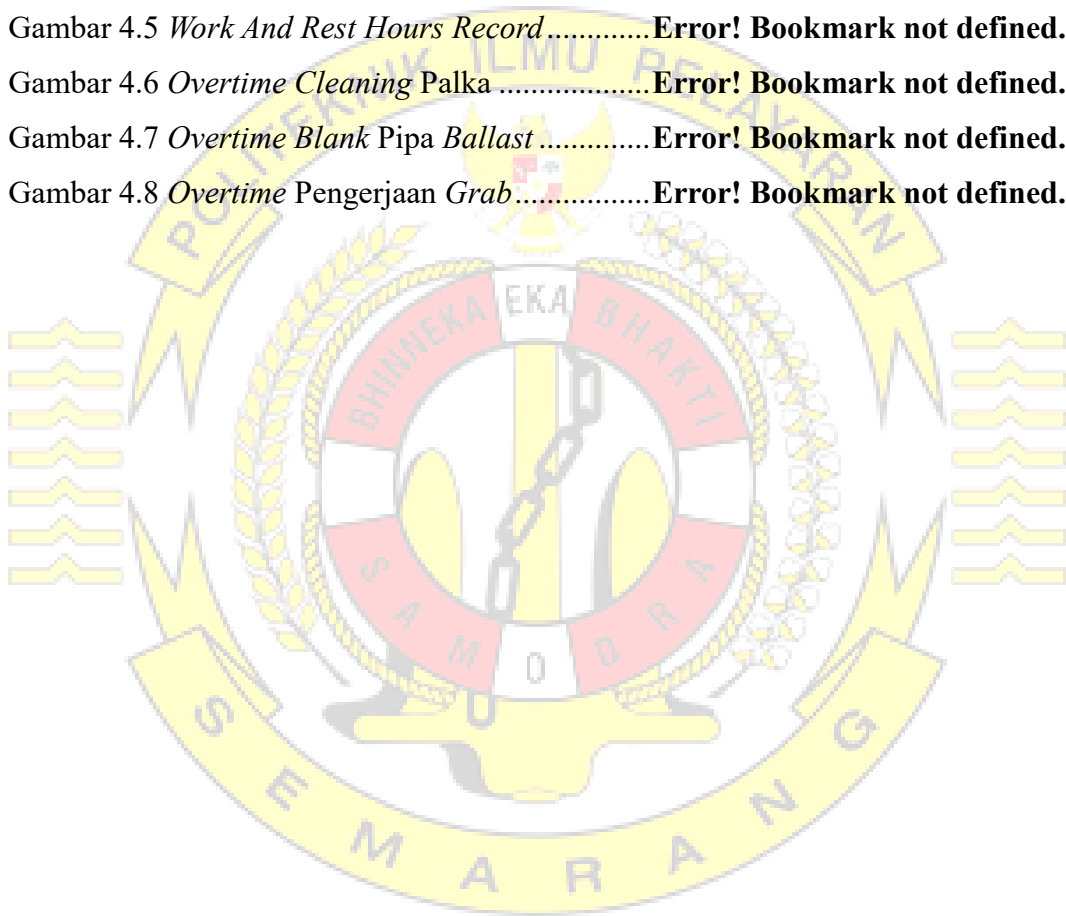
Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu.....**Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4.2 *Ship's Particular*.....**Error! Bookmark not defined.**



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian .....	20
Gambar 3 1 Triangulasi Sumber Data.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.1 Logo SPIL .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.2 MV. Manalagi Tisya .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.3 Wawancara Bersama <i>Third Officer</i> ....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.4 Tingkat Pengawasan Anjungan .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.5 <i>Work And Rest Hours Record</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.6 <i>Overtime Cleaning Palka</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.7 <i>Overtime Blank Pipa Ballast</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
Gambar 4.8 <i>Overtime Pengerjaan Grab</i> .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship's Particular</i> .....	28
Lampiran 2 <i>Crew List</i> .....	29
Lampiran 3 <i>Form Work and Rest Hours Record</i> .....	30
Lampiran 4 <i>MLC 2006</i> tentang jam kerja dan jam istirahat.....	31
Lampiran 5 Tingkat Pengawasan Anjungan/ NAV.13.....	37
Lampiran 6 Wawancara .....	38



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Negara Indonesia terdiri dari banyak pulau yang dihubungkan dengan laut. Itulah sebabnya, penggunaan layanan penyewaan kapal laut menjadi pilihan utama dalam proses pengiriman barang antar pulau. Dalam sektor maritim saat ini, kapal diakui sebagai sarana transportasi laut yang sangat penting untuk memfasilitasi pergerakan barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan berbagai jenis transportasi. Dipilihnya angkutan laut menggunakan kapal sebagai moda transportasi utama disebabkan oleh kemampuannya untuk mengirimkan barang dalam jumlah besar dengan biaya yang lebih ekonomis dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Pada dasarnya, transportasi laut mengedepankan penanganan barang yang efisien dan efektif.

Bekerja di kapal membutuhkan banyak konsentrasi untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Pekerja di atas kapal sering terlibat dalam kecelakaan industri karena kurangnya perhatian atau kurang konsentrasi dan membutuhkan peralatan keselamatan untuk meminimalkan cedera akibat kecelakaan. Selain perlengkapan keselamatan, para pekerja harus mengatur jam kerjanya sedemikian rupa sehingga para pekerja di kapal memiliki waktu istirahat yang cukup.

Ketentuan tentang perlindungan tenaga kerja dan kesehatan tenaga kerja diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang keselamatan



Tenaga Kerja, kesehatan Tenaga Kerja dan Perlindungan Tenaga Kerja, Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003, Pasal 86 tentang Ketenagakerjaan, Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Migrasi Nomor PER. 03 /MEN/1982 tentang Pelayanan Kesehatan Kerja dan Keputusan Pemerintah No. 50 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

Ketika bekerja di atas kapal seringkali *crew* dihadapkan dengan keadaan darurat yang harus ditangani sesegera mungkin agar tidak membuat efek yang lebih untuk operasional kapal. Keadaan darurat yang dialami oleh *crew* tidak dapat diprediksi kapan akan terjadi dan hal ini membuat *crew* kapal harus siap sepanjang waktu agar ketika terjadi keadaan darurat *crew* dapat merespon dengan cepat. Semua pihak yang terlibat dapat mengalami kerugian akibat keadaan darurat yang terjadi di kapal, termasuk pemilik kapal, *crew* kapal, dan bahkan dapat merusak lingkungan dan ekosistem laut yang sensitif. Oleh karena itu, sangat penting bagi awak kapal atau calon awak kapal untuk memahami kondisi darurat ini. Sebelum bekerja di kapal, sebaiknya mereka memiliki pemahaman dasar tentang bagaimana mengenali tanda-tanda keadaan darurat.

Bekerja dengan waktu berlebihan 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.

Faktor kelelahan juga menyebabkan suasana di tempat kerja menjadi tidak nyaman, karena kelelahan memungkinkan emosi seseorang meningkat dan tidak dapat dikendalikan.

Bekerja dalam keadaan lelah dapat membuat pemikiran dan emosi seseorang menjadi tidak stabil, sehingga dapat membuat suasana kerja menjadi tidak nyaman. Selain menjadikan emosi tidak stabil jam kerja *overtime* memberikan dampak stress yang berlebih pada *crew*. Ketika peneliti melaksanakan praktik laut, peneliti banyak menemukan kejadian jam kerja *overtime* yang disebabkan oleh banyak faktor. Seperti pada saat kapal berlabuh di Chittagong, Bangladesh mesin jangkar mengalami kerusakan yang menyebabkan rantai jangkar larat. Pada saat perbaikan mesin jangkar *crew* dari deck dan mesin bekerja sama untuk memperbaiki mesin jangkar agar dapat bekerja secara normal kembali. Pada saat itu *crew* melakukan perbaikan dari jam 16.00 sampai 08.30 waktu setempat. Setelah mesin jangkar selesai dari perbaikan terjadi lagi *trouble* pada pompa crane yang menyebabkan crane rusak dan *crew* harus segera memperbaiki agar dapat melanjutkan aktivitas bongkar. Pada saat perbaikan *crane* banyak *crew* yang mudah tersulut emosi karena faktor kelelahan dan kurangnya istirahat serta tidak adanya pembagian jam kerja *overtime* di kapal. Karena permasalahan di atas, peneliti tertarik melakukan penelitian mengenai “ANALISIS HUBUNGAN JAM KERJA *OVERTIME* TERHADAP KINERJA KERJA *CREW* MV. MANALAGI TISYA” Pada penelitian ini peneliti berharap dapat meminimalisir *overtime*, meningkatkan kinerja seluruh awak kapal, mengetahui standar jam kerja yang

berlaku di kapal, dan memahami faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja awak kapal.

## B. Fokus Penelitian

Berdasarkan banyaknya insiden yang terjadi akibat dari jam kerja *overtime*, maka fokus penelitian mengenai objek yang diangkat berdasarkan pengalaman pada saat prala di MV. Manalagi Tisya yang dimulai pada tanggal 30 Agustus 2021 sampai dengan tanggal 31 Agustus 2022, serta sumber data dari berbagai narasumber.

## C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang di uraikan di atas, terdapat rumusan masalah beserta pemecahan masalah yang peneliti angkat melalui pengalaman prala, sumber data dari berbagai narasumber. Rumusan masalah tersebut yakni:

1. Apakah faktor yang mempengaruhi *overtime* di MV. Manalagi Tisya?
2. Apakah dampak yang ditimbulkan akibat jam kerja *overtime* di MV. Manalagi Tisya?
3. Apakah upaya agar tidak terjadi jam kerja *overtime* di MV. Manalagi Tisya?

## D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian tentang analisis hubungan jam kerja *overtime* terhadap kinerja kerja *crew* MV. Manalagi Tisya adalah :

1. Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi *overtime* di kapal

2. Mengetahui dampak yang ditimbulkan akibat jam kerja *overtime*
3. Menganalisis upaya agar tidak terjadi kerja *overtime*

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

Dari hasil penelitian analisis hubungan jam kerja *overtime* terhadap kinerja kerja *crew* MV.Manalagi Tisya, terdapat manfaat baik secara teoritis dan praktis :

1. Secara teoritis
  - a) Menambah pengetahuan faktor-faktor apa saja yang menyebabkan *crew overtime* jam kerja
  - b) Menambah pengetahuan serta informasi bagi pembaca tentang jam kerja *overtime* di kapal.
  - c) Melatih peneliti untuk menuangkan ilmu yang telah diterima melalui prala, eksposisi beberapa buku sehingga dituangkan dalam sebuah tulisan deskriptif dalam bentuk skripsi yang bisa dipertanggung jawabkan.
2. Secara praktis
  - a) Diharapkan dapat menambah masukan kepada *crew* kapal, Nakhoda, perwira kapal dalam mengatasi masalah jam kerja *overtime* yang dapat mengganggu kinerja kerja *crew*
  - b) Diharapkan dapat memberikan kontribusi serta menambah ilmu bagi Taruna dan instansi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang nantinya untuk digunakan meningkatkan ilmu, mutu dan kualitas Pendidikan yang ada di PIP Semarang.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

##### 1. Pengertian Kerja

Menurut Dr. Franz Von Magnis dalam Anoraga (2009: 11), pekerjaan adalah "aktivitas yang telah direncanakan". Sementara itu, Hegel menambahkan dalam Anoraga (2009: 12), bahwa "inti dari pekerjaan adalah kesadaran manusia".

Menurut Wiltshire (2016), kerja atau pekerjaan dapat didefinisikan sebagai konsep yang dinamis yang memiliki berbagai sinonim dan definisi.

- a. Pekerjaan melibatkan aktivitas yang penting, penggunaan waktu dan tenaga, serta mendapatkan imbalan.
- b. Pekerjaan melibatkan keterampilan dan kualifikasi tertentu yang harus diperbarui secara berkala.
- c. Pekerjaan tidak hanya tentang mencari nafkah, tetapi juga merupakan cara untuk mempertahankan kedudukan atau status.
- d. Pekerjaan adalah aktivitas sosial kelompok atau individu melakukan aktivitas selama periode waktu dan ruang tertentu, dengan harapan imbalan dalam bentuk uang atau lainnya, atau tanpa harapan apa pun selain rasa kewajiban terhadap orang lain.

Menurut Hasibuan (dalam Lestari, 2020: 113), kerja dapat didefinisikan sebagai pengorbanan jasa, tenaga fisik, dan pikiran untuk

menciptakan barang atau jasa tertentu dengan maksud menerima imbalan yang sesuai.

Westwood (2008) mendefinisikan kerja dalam konteks sosial budaya dan konteks ekonomi politik. Dalam konteks sosial budaya, bekerja pada dasarnya merupakan kewajiban yang kuat (*moral obligation*) bagi setiap orang untuk dapat mempengaruhi kesejahteraan keluarga. Sebaliknya, dalam ekonomi politik, pekerjaan lebih kepada promosi karena mewakili status dan pendapatan yang tinggi.

Berdasarkan pengertian kerja yang di atas, disimpulkan bahwa kerja adalah aktivitas yang melibatkan penggunaan keterampilan untuk mendapatkan imbalan, serta berperan dalam mempertahankan kedudukan dan kesejahteraan keluarga.

## 2. Kesiapan kerja

- a. Menurut Makki dkk (2015), kesiapan kerja merujuk pada kombinasi pengetahuan, sikap dan keterampilan yang memungkinkan lulusan baru untuk memberikan kontribusi yang produktif terhadap tujuan organisasi di tempat kerja mana pun individu tersebut bekerja.
- b. Menurut Yosina (2014:135), kesiapan kerja dapat didefinisikan sebagai kemampuan seseorang untuk meningkatkan kemampuan kerjanya, yang melibatkan kombinasi pengetahuan, keterampilan, dan sikap yang dimiliki individu tersebut.
- c. Menurut Fitriyanto (2006), kesiapan kerja dapat didefinisikan sebagai kondisi di mana terdapat keseimbangan antara kematangan fisik,

mental, dan pengalaman seseorang yang memungkinkannya untuk melakukan aktivitas tertentu yang terkait dengan pekerjaan.

Berdasarkan pengertian kesiapan kerja di atas dapat disimpulkan bahwa kesiapan kerja adalah keadaan yang menunjukkan keselarasan antara keterampilan, pengetahuan, dan sikap untuk mencapai tujuan organisasi yang berhubungan dengan pekerjaan.

### 3. Aspek Kesiapan Kerja

Keberhasilan kesiapan kerja dapat dinilai dari dua aspek, yaitu kemampuan dan kemauan. Menurut Robbins dan Judge (2007), kemampuan merujuk pada sejauh mana seseorang memiliki kapasitas, keterampilan, kompetensi, dan kemampuan untuk melaksanakan tugas yang ditugaskan, mencapai hasil, dan mencapai tujuan pekerjaan yang diberikan. Sementara itu, kemauan mengacu pada kematangan psikologis atau soft skill yang melibatkan tanggung jawab, dedikasi, integritas, dan motivasi untuk menyelesaikan tugas dengan baik. Setiap individu memiliki tingkat kesiapan kerja yang berbeda-beda. Menurut Brady (2010), terdapat enam aspek kesiapan kerja yang meliputi:

#### a. Tanggung Jawab (*Responsibility*)

Tanggung jawab adalah kesadaran individu terhadap kinerja dan pelaksanaan tugas di lingkungan kerja, bahkan dalam situasi tanpa pengawasan dari pihak lain. Orang yang termotivasi untuk bekerja secara aktif akan mengambil tanggung jawab atas pekerjaan mereka.

Tanggung jawab melibatkan integritas pribadi, kejujuran, dan dapat dipercaya dalam menjalankan tugas-tugas yang diberikan.

b. Fleksibilitas (*Flexibility*)

Fleksibilitas adalah kemampuan seseorang untuk menyesuaikan diri dengan perubahan dan tuntutan di tempat kerja. Orang yang dapat bersikap fleksibel adalah yang mampu menerima perubahan yang terjadi, baik yang dapat diprediksi maupun yang tidak dapat diprediksi. Selain itu, masyarakat dapat lebih aktif dan siap beradaptasi dengan perubahan.

c. Keterampilan (*Skills*)

Sebuah Keterampilan yang dapat dipelajari dan dikembangkan melalui bakat atau minat. Ini adalah bentuk kompetensi. Keterampilan mengacu pada kemampuan nalar, pemikiran, gagasan dan kreativitas untuk bekerja dengan cara yang membuatnya lebih bermakna. Keterampilan, seperti kompetensi, dapat ditentukan melalui tes bakat.

d. Komunikasi (*Communication*).

Orang yang untuk bekerja memiliki keterampilan komunikasi yang dapat digunakan untuk hubungan interpersonal di tempat kerja. Ketika orang dapat berkomunikasi dengan baik, lebih mudah bagi mereka untuk berinteraksi dan beradaptasi dengan lingkungan kerja baru. Selain itu, individu mampu mengikuti arah atau petunjuk, meminta bantuan, menerima kritik dan masukan, saling menghargai, dan bergaul baik dengan atasan dan rekan kerja.



e. Pandangan diri (*Self View*)

Pandangan diri merujuk pada proses internal seseorang yang terkait dengan keyakinan tentang diri mereka sendiri dan pekerjaan yang mereka lakukan. Pandangan diri merupakan elemen penting dalam komponen kesiapan kerja karena teori diri memainkan peran yang signifikan dalam pemahaman individu tentang diri mereka sendiri dan dalam mengevaluasi diri dalam kehidupan dan situasi kerja. Seseorang yang memiliki pandangan diri yang positif akan memiliki kesadaran akan kemampuan mereka, menerima diri sendiri, memiliki keyakinan dalam kemampuan mereka, dan memiliki kepercayaan dalam mencapai kesuksesan dalam pekerjaan mereka.

f. Kesehatan dan Keselamatan (*Health & Safety*)

Seseorang yang siap bekerja akan menjaga kebersihan, merawat diri, serta menjaga kesehatan fisik dan mental mereka. Dengan memiliki kondisi jiwa yang sehat, individu dapat dengan baik menggunakan atau mengoperasikan mesin atau alat-alat kerja sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Selain itu, individu yang siap bekerja juga cenderung mengikuti kebijakan dan peraturan yang berlaku di tempat kerja, termasuk penggunaan peralatan dan pakaian kerja yang disediakan, untuk memastikan kesehatan dan keselamatan diri mereka sendiri dan orang lain di sekitar mereka.

#### 4. *Maritime Labour Convention (MLC)*

*International Labour Organization (ILO)* mengadakan *Maritime Labour Convention (MLC)* 2006 yang diselenggarakan di Genewa, Swiss pada tahun 2006, adalah sebuah kongres yang bertujuan untuk melindungi hak-hak pelaut secara global dan memberikan pedoman kepada negara-negara dan pemilik kapal untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi para pelaut. Karena pelaut bekerja di negara-negara yang berbeda, diperlukan adanya standar ketenagakerjaan internasional yang mengatur kondisi kerja mereka. *Maritime Labour Convention MLC 2006* memastikan bahwa hak-hak pelaut dijamin dan melindungi kepentingan mereka di seluruh dunia. *Maritime Labour Convention (MLC)* membahas lima tema atau klausul untuk melindungi hak-hak pelaut. Kelima tema atau topik tersebut adalah :

##### a. Persyaratan pelaut yang bekerja di kapal

Persyaratan usia, persyaratan kesehatan, keahlian, pengetahuan spesialis dan persyaratan kompetensi serta persyaratan perekrutan dan penempatan menjadi persyaratan yang harus dipenuhi seorang pelaut adalah:

- 1) Umur minimum pelaut: Umur minimum adalah 16 tahun, namun untuk kerja malam atau di tempat berbahaya umur minimum adalah 18 tahun.
- 2) Kesehatan: Pelaut harus menyerahkan sertifikat kesehatan (*medical report*) yang diakui oleh negara masing-masing.

- 3) Pelatihan: Pelaut harus menerima pelatihan terkait pekerjaan sebelum melaut, serta pelatihan keselamatan diri (*Personal Safety Training*).
- 4) Rekrutmen atau penempatan harus dilakukan melalui prosedur rekrutmen dan registrasi yang baik, dengan prosedur pengaduan dan kompensasi jika proses rekrutmen gagal.

b. Kondisi Kerja

Klausul ini mengatur perjanjian kerja, gaji, dan situasi pekerjaan bagi awak kapal. Termasuk dalam hal ini adalah perjanjian kontrak yang jelas, cuti, hak libur, pemulangan kembali ke negara asal, dan sebagainya. Ringkasannya adalah sebagai berikut:

- 1) Kontrak kerja: Perjanjian harus jelas, sah dan mengikat
- 2) Upah kerja : Upah kerja pelaut harus diberikan paling tidak setiap bulan dan secara teratur diteruskan kepada anggota keluarga sesuai dengan kebutuhan mereka.
- 3) Waktu istirahat: Waktu istirahat diberlakukan sesuai dengan peraturan negara yang berlaku dan mengikuti standar tertentu. Waktu kerja maksimum adalah 14 jam per hari atau 72 jam per minggu, sedangkan waktu istirahat minimum adalah 10 jam per hari atau 77 jam per minggu. Selain itu, jam istirahat tidak boleh dibagi melebihi dua periode, di mana setiap periode harus berlangsung minimal 6 jam secara berturut-turut.
- 4) Cuti : Pelaut berhak atas cuti tahunan dan cuti darat.

- 5) Pemulangan : Kepulangan pelaut ke negara asalnya harus tidak ada biaya yang dipungut atau di tangguh pihak perusahaan.
- 6) Kandas hilang: Jika kapal hilang atau kandas, pelaut berhak mendapat pesangon.
- 7) Pengembangan karir: Pada setiap kapal, terdapat jalur karir yang terdefinisi dengan jelas bagi para pelaut.

c. Akomodasi, rekreasi, makan dan katering

Klausul ini menetapkan hak-hak yang berkaitan dengan makanan, akomodasi dan layanan yang diberikan kepada awak kapal.

Secara umum, persyaratan yang diperlukan adalah:

- 1) Akomodasi: Fasilitas akomodasi, termasuk tempat tinggal dan tempat kerja, harus memenuhi standar kesehatan dan kenyamanan yang sesuai bagi para pelaut. Terdapat persyaratan minimum yang harus dipenuhi untuk kamar tidur, ruang rekreasi, dan kamar asrama.
- 2) Pelayanan makanan dan katering: Kualitas dan jumlah makanan yang disediakan harus disesuaikan dengan persyaratan yang berlaku di negara tertentu sesuai dengan bendera kapal (*flag state*).

d. Pemeliharaan kesehatan, keamanan sosial, penjagaan dan kesejahteraan.

- 1) Pemeliharaan kesehatan di kapal dan di darat: Para awak kapal harus diberi fasilitas kesehatan di atas kapal tanpa dikenakan biaya,

dengan pelayanan kesehatan yang setara dengan yang tersedia di darat.

- 2) Tanggung jawab pemilik kapal: Pemilik kapal bertanggung jawab untuk melindungi awak kapal dari beban finansial yang timbul akibat penyakit, cedera, atau kematian yang terkait dengan pekerjaan mereka. Selain itu, awak kapal harus tetap menerima penghasilan paling sedikit selama 16 minggu sejak mulai sakit.
- 3) Penjagaan kesehatan dan keselamatan kerja: Lingkungan kerja yang aman dan bersih harus diberikan selama bekerja maupun istirahat. Evaluasi tingkat keamanan (identifikasi risiko dan pengendalian bahaya) harus dilaksanakan untuk mencegah kecelakaan kerja.
- 4) Akses ke sarana di daratan: *Port state* harus menyediakan sarana budaya, rekreasi dan informasi yang memadai di daratan dan semua sarana tersebut dapat diakses oleh semua awak kapal tanpa memandang suku, jenis kelamin, agama dan pandangan politik.
- 5) Perlindungan sosial: Perlindungan sosial harus diberikan kepada seluruh awak kapal.

e. Aplikasi dan implementasi

- 1) Negara dimana bendera kapal beroperasi (*Flag states*) bertanggung jawab untuk menerapkan peraturan tersebut pada kapal yang mengibarkan benderanya. Setiap kapal harus memiliki "*Certificate of Maritime Compliance*". Setiap kapal juga harus memiliki

prosedur pengaduan bagi seluruh awak kapal dan menyelidiki setiap pengaduan yang muncul.

- 2) Negara tempat kapal bersandar (*Port States*) memiliki kewajiban untuk melakukan inspeksi berdasarkan keberadaan *Certificate of Maritime Compliance*. Jika sertifikat tersebut memiliki hak cipta dan kapal berasal dari negara yang telah meratifikasi *MLC 2006*, maka hanya satu penyelidikan akan dilakukan untuk menentukan apakah ada bukti pelanggaran. Namun, jika kapal tidak memiliki sertifikat, maka dilakukan investigasi menyeluruh untuk memastikan bahwa kapal tersebut memenuhi persyaratan *MLC 2006*. Dengan demikian, *MLC 2006* secara tidak langsung juga berlaku bagi negara yang belum meratifikasi *MLC 2006* jika ingin berlabuh di negara yang telah meratifikasi *MLC* pada tahun 2006.
- 3) Agen Pelaut: Memastikan Agen yang menyediakan pekerja untuk diaudit guna memastikan mematuhi dan mensertifikasi *MLC 2006* (serta peraturan jaminan sosial lainnya). *MLC 2006* awalnya hanya merupakan rekomendasi untuk dilaksanakan oleh semua pihak yang terlibat dalam ketenagakerjaan maritim. Namun, dari tanggal 20 Agustus 2013, standar *MLC 2006* harus diterapkan, meski Indonesia belum meratifikasi *MLC 2006*.

#### 5. Dinas Jaga

Dinas jaga adalah kewajiban bagi perwira atau anak buah kapal yang harus dilaksanakan dengan tanggung jawab, dinas jaga dilakukan

pada saat kapal berlayar, berlabuh, sandar atau sedang aktivitas bongkar muat. Perwira yang sedang berdinas jaga akan ditemani juru mudi untuk melaksanakan tugas dinas jaga.

Menurut Branc (1995:114), dinas jaga memiliki tanggung jawab untuk melakukan tindakan keamanan di pelabuhan, pelabuhan peti kemas, lapangan peti kemas, dan lokasi lainnya dengan tujuan mencegah atau mengurangi risiko pencurian atau risiko terkait lainnya.

Adapun tugas jam jaga laut yang dilaksanakan oleh perwira yang ada di atas kapal sebagai berikut :

- a. *2<sup>nd</sup> Officer* Jam 00.00 – 04.00 ( *Middle Watch* )
  - b. *Chief Officer* atau *4<sup>th</sup> Officer* Jam 04.00 – 08.00 ( *Morning watch* )
  - c. *3<sup>rd</sup> Officer* Jam 08.00 – 12.00 ( *Forenoon Watch* )
  - d. *2<sup>nd</sup> Officer* Jam 12.00 – 16.00 ( *Afternoon Watch* )
  - e. *Chief Officer* atau *4<sup>th</sup> Officer* Jam 16.00 – 20.00 ( *Evening Watch* )
  - f. *3<sup>rd</sup> Officer* Jam 20.00 – 24.00 ( *First Watch* )
6. Pengertian jam kerja lembur (*overtime*)

Berdasarkan Pasal 1 ayat 1 Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.102/MEN/VI/2004, waktu kerja *overtime* didefinisikan sebagai waktu kerja yang melebihi batas waktu kerja normal, yaitu 7 jam sehari untuk 6 hari kerja dan 40 jam dalam seminggu, atau 8 jam sehari untuk 7 hari kerja dan 40 jam dalam seminggu. Hal ini juga mencakup waktu kerja pada hari istirahat mingguan dan/atau hari libur resmi yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Menurut Harianto dan Syafiudin (2008:3), kerja *overtime* adalah jenis pekerjaan yang dilakukan di luar jam kerja biasa, dan upah yang diterima oleh pekerja untuk kerja *overtime* berbeda dengan upah resmi yang diterima untuk pekerjaan biasa.

Pasal 3 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. 102/MEN/VI/2004 tentang *Overtime* dan Kompensasi *Overtime* membatasi kerja *overtime* hingga maksimal 3 jam per hari dan 14 jam per minggu. Pasal 7 Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. 102/MEN/VI/2004 mewajibkan perusahaan yang menggunakan pekerja *overtime* untuk memenuhi persyaratan yang ditetapkan :

- a. pembayaran *overtime*.
  - b. memberikan kesempatan istirahat yang cukup.
  - c. Makanan dan minuman minimal 1.400 kalori untuk kerja *overtime* 3 jam atau lebih (Makanan dan minuman yang disediakan tidak dapat ditukar dengan uang).
7. Jam istirahat ( *Rest Hour* ).

*Rest hour* adalah periode waktu yang diperlukan seseorang untuk beristirahat setelah menjalani pekerjaan, dan kebutuhan yang harus dipenuhi setiap pekerja. Hal ini berkaitan erat dengan kondisi dan kesadaran kerja, yang dapat mempengaruhi efisiensi, efektivitas dan keamanan kerja. Waktu istirahat memiliki batas maksimum dan minimum. Dalam hal ini, tubuh manusia secara umum memerlukan minimal 10 jam waktu istirahat dalam setiap periode 24 jam (1 hari). Menurut paragraf



2.3(1) *Maritime Labour Convention* 2006, "setiap Anggota harus memastikan bahwa jam kerja atau jam istirahat awak kapal diatur." Ditegaskan bahwa semua awak kapal harus memiliki jam kerja dan istirahat sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan ketentuan tersebut di atas diatur dalam paragraf 5 dan 6 Bab 2.3 Konvensi Perburuhan Maritim tahun 2006:5.

a. Paragraf 5: Batasan jam istirahat atau kerja adalah sebagai berikut:

- 1) Waktu kerja maksimum tidak boleh melebihi:
  - a) Periode 24 jam, kerja tidak melebihi 14 jam.
  - b) Periode waktu 7 hari, kerja tidak melebihi 72 jam.
- 2) Minimum waktu istirahat tidak kurang dari:
  - a) Dalam 24 jam waktu istirahat 10 jam.
  - b) Dalam 7 hari waktu istirahat 77 jam.

b. Paragraf 6: Waktu istirahat dapat dibagi menjadi maksimal dua periode, salah satunya harus sekurang-kurangnya enam jam dan waktu antara periode istirahat berturut-turut tidak melebihi 14 jam. Berdasarkan konvensi *International Maritime Organization* (IMO), dibuatlah standar mengenai jam kerja dan jam istirahat dalam *STCW (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping)* Manila Amendment 2010 Bagian VIII :

- 1) Perwira dan awak kapal yang bertanggung jawab atas navigasi, pengoperasian mesin, atau tugas-tugas terkait keselamatan,

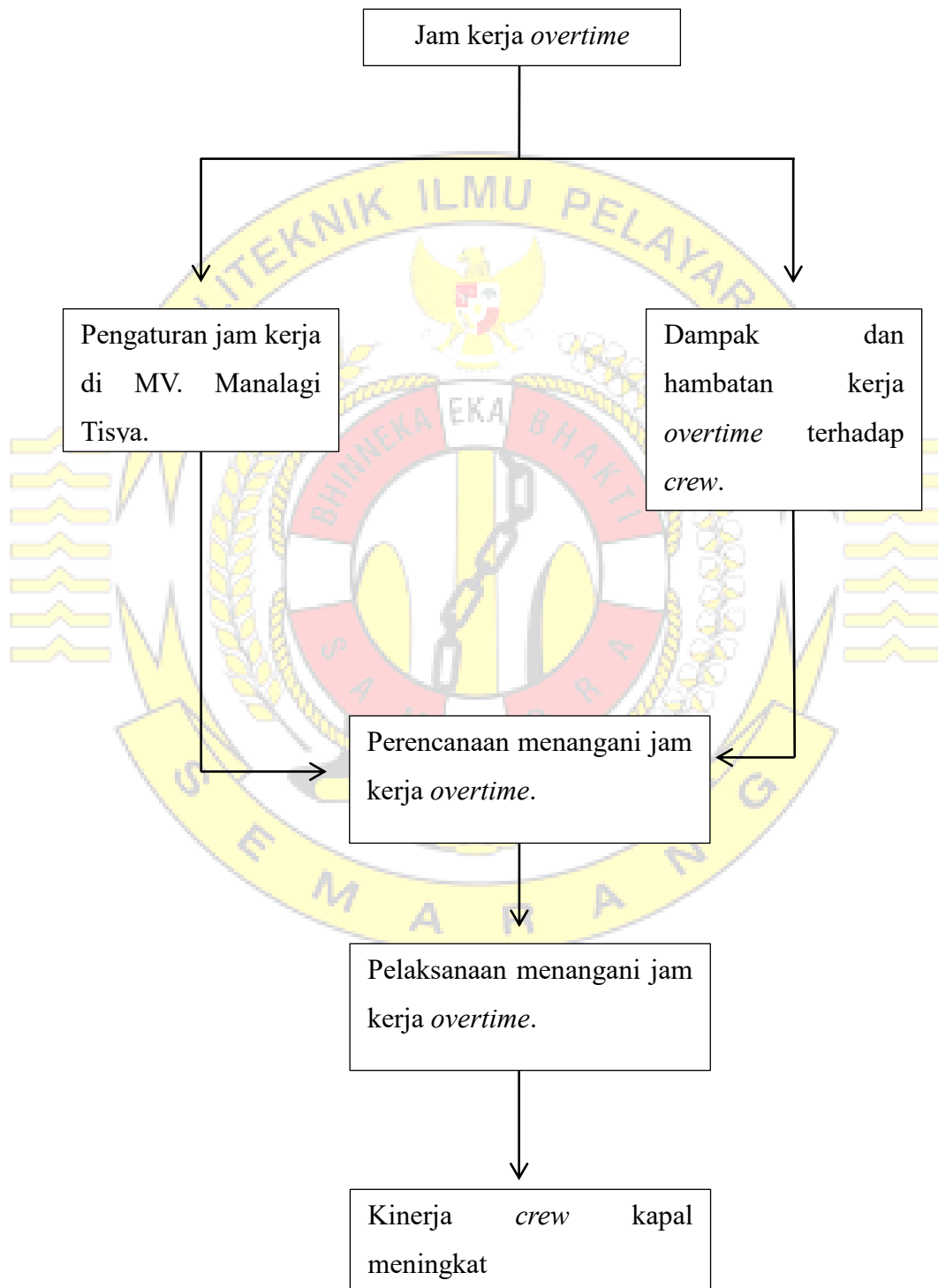
pengecehan polusi, dan keamanan harus diberikan waktu istirahat sesuai dengan ketentuan berikut:

- a) Waktu istirahat sekurang-kurangnya 10 jam dalam 24 jam.
  - b) 77 jam istirahat dalam 7 hari.
  - c) Waktu istirahat 12 jam tidak dapat dibagi menjadi dua atau lebih, salah satunya harus paling sedikit 6 jam dan tidak ada waktu istirahat berturut-turut yang dapat melebihi 14 jam.
  - d) Dalam situasi tertentu, pengurangan waktu istirahat menjadi 70 jam selama 7 hari berturut-turut dapat diperbolehkan, tetapi hal ini hanya berlaku selama maksimal 2 minggu berturut-turut.
- 2) Nakhoda harus memasang di atas kapal di tempat yang mudah dilihat dan dijangkau dalam bahasa yang digunakan di atas kapal yang memuat pembagian waktu kerja, yang memuat informasi tentang jadwal kerja/istirahat harian selama pelayaran dan di pelabuhan.

## **B. Kerangka Penelitian**

Tujuan pembuatan kerangka penelitian adalah untuk memudahkan baik analisis masalah maupun pembahasan lainnya, dan persiapan diharapkan dapat memudahkan pembahasan dalam bentuk spesifikasi yang detail. Kerangka penelitian adalah konsep yang ada dalam penelitian, menggabungkan visualisasi satu variabel dengan variabel lain sehingga penelitian menjadi terstruktur secara sistematis dan dapat diterima oleh semua pihak yang terlibat. Menurut Sugiyono (2017), Pengertian kerangka penelitian adalah

suatu proses berpikir yang menerapkan berbagai model konseptual untuk menjelaskan bagaimana teori secara sistematis berhubungan dengan faktor-faktor yang diidentifikasi sebagai masalah dalam topik penelitian.



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berdasarkan temuan dan pembahasan yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara dan dokumentasi yang dilakukan penelitian di MV. Manalagi Tisya untuk mengetahui apakah jam kerja *overtime* mempengaruhi kinerja *crew*, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Faktor yang menyebabkan jam kerja *overtime* di kapal MV. Manalagi Tisya adalah keterbatasan kemampuan (*skill*), perencanaan kerja, kondisi kapal sering mengalami *trouble* dan kondisi cuaca menjadi faktor yang mempengaruhi *crew* harus bekerja *overtime* dalam menyelesaikan pekerjaan. Keterbatasan kemampuan (*skill*) mempengaruhi dalam menyelesaikan pekerjaan, dengan memiliki kemampuan (*skill*) yang bagus *crew* dapat mengatur prioritas pekerjaan, mengelola waktu, menyelesaikan pekerjaan dengan cepat dan dapat melakukan pencegahan kerusakan pada kapal yang sering mengalami *trouble*. Kemampuan (*skill*) yang bagus dapat mendukung perencanaan kerja yang baik. Kondisi cuaca yang buruk seperti badai, angin kencang dan gelombang tinggi dapat menyebabkan gangguan dalam operasional kapal yang menyebabkan penundaan bongkar muat dan membutuhkan waktu tambahan untuk menyelesaikan.
2. Dampak yang diakibatkan dari jam kerja *overtime* kinerja *crew* yang menurun, karena *crew* terlalu lelah, hasil kerja kurang maksimal, kesehatan yang memburuk dan meningkatkan resiko kecelakaan kerja.

3. Upaya yang dapat dilakukan untuk mencegah terjadi jam kerja *overtime* bagi *crew* yaitu dengan melakukan perencanaan penjadwalan kerja yang baik agar dapat menghindari atau membatasi jam kerja *overtime*, memberikan pelatihan guna meningkatkan kemampuan (*skill*) bekerja setiap *crew* agar pekerjaan menjadi efisien dan efektif. Melakukan pengawasan jam kerja, dengan adanya pengawasan jam kerja tersebut diharapkan *crew* mematuhi jam kerja dan jam istirahat yang telah disepakati.

## B. Keterbatasan Penelitian

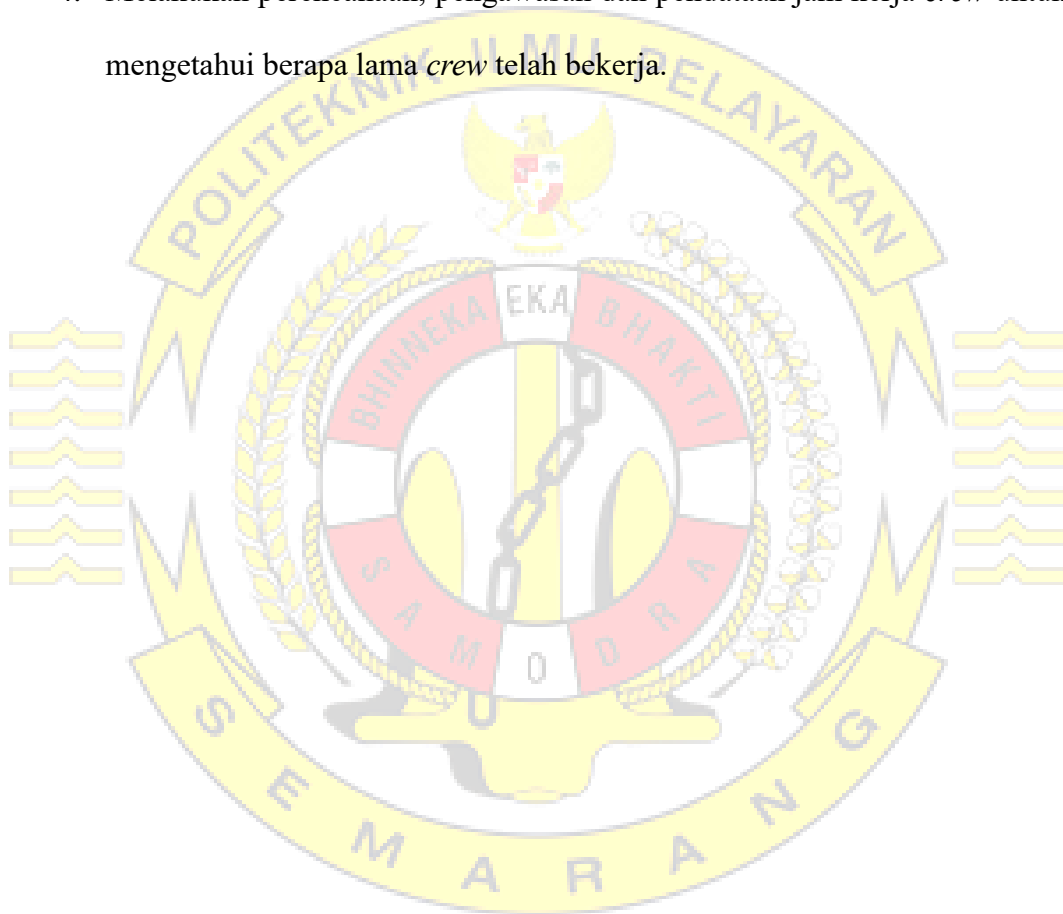
Dalam penelitian ini, peneliti hanya berfokus pada permasalahan jam kerja *overtime* yang ada di MV. Manalagi Tisya sehingga menyebabkan sumber data yang didapatkan hanya dari *crew* MV. Manalagi Tisya. Data yang digunakan pada peneliti bergantung pada laporan subjektif, sehingga dapat dipengaruhi oleh persepsi individu dan faktor-faktor lain, seperti suasana hati atau kecenderungan untuk menggambarkan situasi dengan cara tertentu.

## C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang disampaikan peneliti, maka peneliti memiliki saran untuk meminimalisir jam kerja *overtime* yang mempengaruhi kinerja kerja *crew* adalah :

1. Pembatasan jam kerja *overtime* Penting untuk menetapkan batasan yang jelas terkait jam kerja *overtime*. Hal ini akan membantu mencegah kelelahan yang berlebihan dan memastikan *crew* memiliki waktu untuk istirahat yang cukup.

2. Melakukan pengecekan secara teratur alat-alat pendukung operasional kapal, agar jika ditemukan indikasi kerusakan alat pendukung operasional kapal dapat diperbaiki dengan cepat.
3. Melakukan edukasi tentang keselamatan kerja dan edukasi tentang gaya hidup sehat di atas kapal.
4. Melakukan perencanaan, pengawasan dan pendataan jam kerja *crew* untuk mengetahui berapa lama *crew* telah bekerja.



## DAFTAR PUSTAKA

- Agusta, Y. N. (2014). *Hubungan Antara Orientasi Masa Depan dan Daya Juang Terhadap Kesiapan Kerja Pada Mahasiswa Tingkat Akhir Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Di Universitas Mulawarman* (Vol. 2). Kalimantan Timur: Jurnal Psikoborneo.
- Asmoro, & Dwi. (2017). *Optimalisasi Penerapan Manajemen Perawatan Alat Bongkar Muat Guna Menunjang Kelancaran Pembongkaran Di MT. Ontari*.
- Azka, L. H. (2019). *Analisis Penerapan Rest Hour Management Untuk Meningkatkan Kinerja Crew Kapal MV. Pan Energen*.
- Berger. (2020). In Kriyanto, *Teknik Praktis Riset Komunikasi Kuantitatif dan Kualitatif disertai contoh Praktis Skripsi, Tesis, dan Disertai Riset Media, Public Relations, Komunikasi Pemasaran* (p. 289). Rawamangun: Prenadamedia Group.
- Brady. (2010). *Kesiapan Kerja bagi Inventaris Administrator*. Jaakarta: Akasia.
- Branc. (1995). *Tugas Jaga*. Buku Maritim Semarang.
- Farida, & Nurwidyaningrum. (2017, April 1). *Penerapan Waktu Kerja Lembur Menurut Uu No. 13 Tahun 2003 Tentang Tenaga Kerja Pada Lulusan Baru Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Jakarta Yang Bekerja Di Perusahaan Konstruksi*.
- Fitriyanto. (2006). *Ketidakpastian Memasuki Dunia Kerja Karena Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Hamzah, A. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif Rekonstruksi Pemikiran Dasar serta Contoh Penerapan Pada Ilmu Pendidikan, Sosial dan Humaniora*. Malang.
- Hanif, M. W. (2017). *Optimalisasi Perawatan Crane Kapal Guna Menunjang Kelancaran Proses Bongkar Muat Menjadi Efektif Di MV. Isa Express*.

- Harianto, & Syafiudin. (2008). Perbandingan Produktivitas Kerja Lembur dan Kerja Normal di Proyek Rehabilitasi Terminal Joyoboyo Surabaya. *JURNAL IPTEK, Vol. 11, 3*.
- Hasibuan. (2020). In Lestari, *Manajemen Sumber Daya Manusia Edisi Revisi* (p. 113). Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Hegel. (2009). In Anoraga, *Psikologi Kerja* (p. 12). Jakarta: Rineka Cipta.
- Hudoyo, C. P., & Sismiani, A. (2022). *Analisis Pengaruh Kerja Lembur Terhadap Produktivitas Pekerja Konstruksi Pada Proyek Pembangunan Gedung*.
- ILO. (2006). *Maritime Labour Convention*. Jenewa.
- Indarawan, & dkk. (2014). *Metodologi Peneleitian*. Bandung: PT Reflika Aditama.
- Ismail, M. I. (2020). *Evaluasi Pembelajaran Konsep Dasar, Prinsip, Teknik dan Prosedur*. Depok: PT. Rajagrafindo Persada.
- Ismail, M. I. (2020). *Evaluasi Pembelajaran: Konsep Dasar, Prinsip, Teknik, dan Prosedur*.
- Kriyanoto. (2020). In *Teknik Praktis riset komunikasi kuantitatif dan kualitatif disertai contoh praktis Skripsi, Tesis, dan Disertai Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran*. (pp. 289-290). Rawamangun: Prenadamedia Group.
- Kurniawan, A. (2018). *Analisis Fix Overtime Untuk Meningkatkan Kinerja Kerja Dinas Jaga Abk Kapal Mt. Sepingga Di Pt. Pertamina (Persero) Perkapalan Jakarta*.
- Layuk, A. A., Nurwahidah, N., & M, M. R. (2021). *Penerapan Sistem Manajemen Perawatan Kapal Dalam Menunjang Kelancaran Pengoperasian Kapal MT. CATUR SAMUDRA*.
- Magniz. (2009). In Anoraga, *Psikologi Kerja* (p. 11). Jakarta: Rineka Cipta.



- Makki, & dkk. (2015). International Symposium on Technology Management and Emerging Technologies. *Work Readiness , Career Self-Efficacy and Career Exploration : A Correlation Analysis*.
- Miles, & Huberman. (2015). In Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (p. 249). Bandung: CV Alfabeta.
- Moleong. (2017). *metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Moses, C. (20019, December 15). Retrieved January 22, 2023, from Dinas Jaga Kapal: [https://www.academia.edu/8731133/Dinas\\_Jaga\\_Kapal](https://www.academia.edu/8731133/Dinas_Jaga_Kapal)
- Mudjia, R. (2010, Oktober 15). Retrieved May 10, 2023, from *Triangulasi dalam Penelitian Kualitatif*: <https://uin-malang.ac.id/r/101001/triangulasi-dalam-penelitian-kualitatif.html>
- Muspawi, M., & Lestari, A. (2020). *Membangun Kesiapan Kerja Calon Tenaga Kerja*.
- Pemerintah Indonesia. (2008). *Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2007 Tentang Perkapalan*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Pemerintah Indonesia. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Purwanto. (2018). *Pengaruh Jumlah Tanggungan Terhadap Tingkat Kesejahteraan Ekonomi Keluarga Pekerja K3I Universitas Padjadjaran*.
- Purwanto, & dkk. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Untuk Administrasi Publik, Dan Masalah-masalah Sosial. Metode Penelitian Kuantitatif, Untuk Administrasi Publik, Dan Masalah-Masalah Sosial*.
- Robbins, & Judge. (2007). *Perilaku Organisasi, Alih Bahasa Drs. Benyamin Molan*.
- Rully, & Poppy. (2014). *Metodologi Penelitian*. Bandung: PT. Refika Aditama.

- Sekaran, U. (2011). *Metodologi Penelitian Untuk Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.
- Suharsimi, A. (2006). In *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek* (p. 130). Jakarta : Rineka Cipta.
- Sumarningsih, T. (2014). *Pengaruh Kerja Lembur pada Produktivitas Tenaga Kerja Konstruksi*.
- Susanti, S. (2018). *Pengaruh Manajemen Perawatan Kapal terhadap Kelancaran Operasional pada Kapal MV. Meratus Semarang*.
- Westwood. (2008). *What Teacher Need To Now About Teaching Methods*.
- Whiltshire. (2016). The meanings of work in a public work scheme in South Africa. *International Journal of Sociology and Social Policy*.
- Yosina. (2014). *Hubungan Antara Orientasi Masa Depan Dan Daya Juang Terhadap Kesiapan Kerja Pada Mahasiswa Tingkat Akhir Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Di Universitas Mulawarman*.

Lampiran 1

Ship's Particular

MV. MANALAGI TISYA																																			
CALL SIGN	YBTL2	Version 1.0 Dated 03th May 2017	SATELLITE COMMUNICATION																																
FLAG	INDONESIA	KEEL LAID	06 Mei 2002																																
PORT OF REGISTRY	TANJUNG PERAK	LAUNCHED	19-Oct-02																																
OFFICIAL NUMBER	DR-151052	DELIVERED	7-Jan-03																																
IMO NUMBER	9250139	SHIPYARD	PTKINDAMPO																																
CLASS SOCIETY	KE	SHIPYARD	PTKINDAMPO																																
CLASSIFICATION NO.		YARD HULL NO.																																	
CLASSIFICATION	NS' MNS'																																		
TYPE OF SHIP	RULE CARRIER																																		
BULK CARRIER CAPACITY	ON DECK	IN HOLDS	TOTAL																																
KEEPER CAPACITY	NA	NA	NA																																
P AND CLUB																																			
OWNERS	PT MANA LAGI																																		
MANAGERS	PT SALAM PACIFIC INDONESIA LINES																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">SATELLITE COMMUNICATION</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INMARSAT - B</td> <td>Inmarsat - C</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TELEX</td> <td>440177000</td> <td>440011241</td> </tr> <tr> <td>PHONE</td> <td>870-773-110-758</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FAX</td> <td>870-783-111-640</td> <td></td> </tr> <tr> <td>EMAIL</td> <td colspan="2">manalagitiya@manalagitiya.co.id</td> </tr> <tr> <td colspan="3">OTHER MODES - VHF / MF / HF</td> </tr> <tr> <td>IMBIS DSC</td> <td colspan="2">525100499</td> </tr> <tr> <td>INDOP ID</td> <td colspan="2"></td> </tr> </tbody> </table>				SATELLITE COMMUNICATION			INMARSAT - B	Inmarsat - C		TELEX	440177000	440011241	PHONE	870-773-110-758		FAX	870-783-111-640		EMAIL	manalagitiya@manalagitiya.co.id		OTHER MODES - VHF / MF / HF			IMBIS DSC	525100499		INDOP ID							
SATELLITE COMMUNICATION																																			
INMARSAT - B	Inmarsat - C																																		
TELEX	440177000	440011241																																	
PHONE	870-773-110-758																																		
FAX	870-783-111-640																																		
EMAIL	manalagitiya@manalagitiya.co.id																																		
OTHER MODES - VHF / MF / HF																																			
IMBIS DSC	525100499																																		
INDOP ID																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>BOW THRUSTER (MMERSON)</th> <th>BOW THRUSTER (KW)</th> <th>PROPELLER (MMERSON DRAUGHT)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NA</td> <td>NA</td> <td>6.48</td> </tr> </tbody> </table>				BOW THRUSTER (MMERSON)	BOW THRUSTER (KW)	PROPELLER (MMERSON DRAUGHT)	NA	NA	6.48																										
BOW THRUSTER (MMERSON)	BOW THRUSTER (KW)	PROPELLER (MMERSON DRAUGHT)																																	
NA	NA	6.48																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">DIMENSIONS</th> </tr> <tr> <th>METERS</th> <th>FEET</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LOA</td> <td>191.56</td> </tr> <tr> <td>LENGTH (LBP)</td> <td>181.00</td> </tr> <tr> <td>BREADTH (MOULDED)</td> <td>32.25</td> </tr> <tr> <td>DEPTH (MOULDED)</td> <td>17.60</td> </tr> <tr> <td>HEIGHT (MAXIMUM) (KEEL TO INMARSAT AT TOP)</td> <td>48.79</td> </tr> <tr> <td>BRIDGE FRONT BOW</td> <td>160.32</td> </tr> <tr> <td>BRIDGE FRONT STEER</td> <td>31.24</td> </tr> </tbody> </table>				DIMENSIONS		METERS	FEET	LOA	191.56	LENGTH (LBP)	181.00	BREADTH (MOULDED)	32.25	DEPTH (MOULDED)	17.60	HEIGHT (MAXIMUM) (KEEL TO INMARSAT AT TOP)	48.79	BRIDGE FRONT BOW	160.32	BRIDGE FRONT STEER	31.24														
DIMENSIONS																																			
METERS	FEET																																		
LOA	191.56																																		
LENGTH (LBP)	181.00																																		
BREADTH (MOULDED)	32.25																																		
DEPTH (MOULDED)	17.60																																		
HEIGHT (MAXIMUM) (KEEL TO INMARSAT AT TOP)	48.79																																		
BRIDGE FRONT BOW	160.32																																		
BRIDGE FRONT STEER	31.24																																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> <th colspan="2">NET TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>52201.9</td> <td>8824.1</td> <td>30374</td> <td>21414.15</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE		NET TONNAGE		GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	52201.9	8824.1	30374	21414.15																				
REGISTERED GROSS TONNAGE		NET TONNAGE																																	
GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE																																
52201.9	8824.1	30374	21414.15																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">CUBIC CAPACITY OF CARGO HOLDS</th> </tr> <tr> <th>NO.</th> <th>HATCH COVER</th> <th>CU. MTRS.</th> <th>CU. FT.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>CARGO HOLD NO.1</td> <td>12774.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>CARGO HOLD NO.2</td> <td>14198.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>CARGO HOLD NO.3</td> <td>13807.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>CARGO HOLD NO.4</td> <td>13807.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>CARGO HOLD NO.5</td> <td>12995.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">TOTAL</td> <td>67582.70</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>				CUBIC CAPACITY OF CARGO HOLDS				NO.	HATCH COVER	CU. MTRS.	CU. FT.	1	CARGO HOLD NO.1	12774.7		2	CARGO HOLD NO.2	14198.4		3	CARGO HOLD NO.3	13807.1		4	CARGO HOLD NO.4	13807.1		5	CARGO HOLD NO.5	12995.4		TOTAL		67582.70	6
CUBIC CAPACITY OF CARGO HOLDS																																			
NO.	HATCH COVER	CU. MTRS.	CU. FT.																																
1	CARGO HOLD NO.1	12774.7																																	
2	CARGO HOLD NO.2	14198.4																																	
3	CARGO HOLD NO.3	13807.1																																	
4	CARGO HOLD NO.4	13807.1																																	
5	CARGO HOLD NO.5	12995.4																																	
TOTAL		67582.70	6																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8824.1</td> <td>52201.9</td> <td>21414.15</td> <td>30374</td> </tr> </tbody> </table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8824.1	52201.9	21414.15	30374																				
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8824.1	52201.9	21414.15	30374																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">REGISTERED GROSS TONNAGE</th> </tr> <tr> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> <th>NET TONNAGE</th> <th>GROSS TONNAGE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>8</td></tr></tbody></table>				REGISTERED GROSS TONNAGE				NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	8																							
REGISTERED GROSS TONNAGE																																			
NET TONNAGE	GROSS TONNAGE	NET TONNAGE	GROSS TONNAGE																																
8																																			

Lampiran 2

Crew List

**CREW LIST**  
(INOFAL FORM 5)

1.1 Name of ship : Manalagi Tisyra		1.2 IMO number : 9250139		1.3 Call sign : YBTL2		1.4 Voyage number : 03 / 2022				
2. Port of arrival/departure : PA-SIR GUIDANG		3. Date of arrival/departure : 17 MARCH 2022		4. Flag State of ship: Indonesia		5. Last port of call: MONGLA (BANGLADESH)				
6 No	7. Family name & Given name	8. Rank or rating	9. Nationality	10. Date of birth	11. Place of birth	12. Gender	13. Joining Date	14. Number of document (Passport)	15. Issuing State of identity document	16. Expiry date of identity document
1	Capt. M. Sefaet	Master	Indonesian	25.12.1966	Ga ut	Male	24.08.2021	B 9898524	Tasikmalaya	08.03.2023
2	Rudi Hartono	Ch Officer	Indonesian	23.06.1971	Su odadi	Male	30.08.2021	C 719046C	Mataram	09.09.2025
3	Faizal Fajri	2nd Officer	Indonesian	17.07.1991	Bai yumas	Male	24.08.2021	C 698474C	Surakarta	04.06.2026
4	Andi Satiawan	3rd Officer	Indonesian	30.04.1990	Ke udal	Male	07.12.2020	C 2600907	Semarang	25.01.2024
5	Ahmad Irfan Musri	4th Officer	Indonesian	17.07.1995	Pnrrang	Male	09.11.2021	C 714083E	Pare-Pare	25.08.2026
6	Rudin	Ch.Engineer	Indonesian	22.11.1963	Bai yumas	Male	24.08.2021	C 782946C	Cilacap	08.06.2026
7	Jecky Sarwoleksono	2nd Engineer	Indonesian	18.09.1979	Jai arta	Male	22.07.2021	C 7207183	Tanjung Perak	02.09.2026
8	Arnold Sholat	3rd Engineer	Indonesian	22.05.1987	Jai arta	Male	27.08.2021	C 4971062	Tanjung Priok	25.09.2024
9	Inam Sukoco	4th Engineer	Indonesian	27.09.1990	Ke luumen	Male	25.05.2021	C 7828857	Cilacap	30.04.2026
10	Ahmad Subechi	Electrician	Indonesian	06.06.1976	Tejall	Male	05.09.2020	C 720780C	Tanjung Perak	02.09.2026
11	Hendro Novadianto	Boatswain	Indonesian	09.07.1987	Mo okerto	Male	15.02.2022	C 720157E	Tanjung Perak	18.11.2026
12	Ganang Susanta	Fitter	Indonesian	30.06.1991	Sleman	Male	13.04.2021	B 9487172	Belawan	22.02.2023
13	Destian Aditya	A/B	Indonesian	30.12.1999	Kaji te	Male	17.10.2021	C 807995E	Makassar	09.09.2026
14	Paskalon Tampubolon	A/B	Indonesian	22.04.1984	Jai arta	Male	09.10.2021	B 8528437	Tanjung Priok	14.11.2022
15	Iswanto	A/B	Indonesian	09.10.1980	Bag ikalan	Male	30.08.2021	C 720705E	Tanjung Priok	20.08.2026
16	R. Jody Adiningrat	OS	Indonesian	05.10.1999	Uju ng Pandang	Male	09.11.2021	C 309269E	Tanjung Priok	04.04.2024
17	Syeh Saifal Yazan B	Eng.Foreman	Indonesian	18.07.1986	Su abaya	Male	30.08.2021	C 8789937	Tanjung Priok	26.06.2025
18.	Bambang Dwi Zakaria	Oiler	Indonesian	15.06.1988	Pu worejo	Male	20.02.2021	C 725891E	Semarang	24.02.2026
19	Didik Irawan	Oiler	Indonesian	12.08.1982	Bag ikalan	Male	05.10.2020	B 7439689	Cilegon	28.11.2026
20	Bagus Kristianto	Oiler	Indonesian	26.10.1993	Magelang	Male	30.08.2021	C 6686637	Tanjung Perak	04.08.2025
21	Muslimin	Cook	Indonesian	12.09.1972	Jor ibang	Male	09.10.2021	C 7200504	Tanjung Perak	02.03.2026
22	Moch. Edy Purwanto	Mess Boy	Indonesian	13.09.2001	Jor ibang	Male	04.01.2021	C 720715E	Tanjung Perak	01.09.2026
23	Fajar Adit Helvyanto	Deck Cadet	Indonesian	08.10.2001	Semarang	Male	30.08.2021	C 7541812	Semarang	21.04.2026
24	Anggi Rizki Pratama	Eng.cadet	Indonesian	14.08.1998	Tejall	Male	30.08.2021	C 7541812	Semarang	24.04.2026



Capt. Muhammad Saiful

Date and signature by master, authorized agent or officer





## Lampiran 4

*MLC 2006* tentang jam kerja dan jam istirahat*The Regulations and the Code***Peraturan****Peraturan 2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat**

*Tujuan:* untuk memastikan awak kapal memiliki jam kerja atau jam istirahat yang teratur.

1. Setiap Negara Anggota wajib memastikan bahwa jam kerja atau jam istirahat awak kapal telah diatur.
2. Setiap Negara Anggota wajib menetapkan jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum dalam jangka waktu tertentu yang konsisten dengan ketentuan yang diatur dalam Kaidah.

**Standar****Standar A2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat**

1. Untuk tujuan Standar ini, istilah:
  - (a) jam kerja adalah waktu selama awak kapal dipersyaratkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal
  - (b) jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak meliputi istirahat pendek
2. Setiap Negara Anggota wajib, dalam batas yang ditetapkan dalam ayat 5 sampai dengan ayat 8 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.
3. Setiap Negara Anggota mengakui standar jam kerja normal untuk awak

**Regulation****Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest**

*Purpose:* to ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest.

1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.
2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

**Standard****Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest**

1. For the purpose of this Standard, the term:
  - (a) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
  - (b) hours of rest means time outside hours of work; this term does not include short breaks.
2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.
3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for

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

4. Dalam menetapkan standar nasional, setiap Negara Anggota wajib mempertimbangkan bahaya yang diakibatkan oleh kelelahan awak kapal, khususnya mereka yang pekerjaannya menyangkut keselamatan pelayaran dan keselamatan dan keamanan kegiatan operasional kapal.
5. Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:
  - (a) jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
    - (i) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
    - (ii) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
  - (b) jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
    - (i) sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
    - (ii) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.
6. 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.

*seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.*

4. *In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.*
5. *The limits on hours of work or rest shall be as follows:*
  - (a) *maximum hours of work shall not exceed:*
    - (i) *14 hours in any 24-hour period; and*
    - (ii) *72 hours in any seven-day period; or*
  - (b) *minimum hours of rest shall not be less than:*
    - (i) *ten hours in any 24-hour period; and*
    - (ii) *77 hours in any seven-day period.*
6. *Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.*

7. Berkumpul, latihan pemadaman kebakaran dan latihan penggunaan sekoci, dan latihan-latihan yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan nasional dan oleh instrumen internasional, wajib dilaksanakan dengan cara yang meminimalkan gangguan waktu istirahat dan tidak mengakibatkan kelelahan.
  8. Pada saat awak kapal sedang bertugas, misalnya ketika di ruang mesin tanpa awak, awak kapal wajib mempunyai kompensasi jangka waktu istirahat yang cukup jika jangka waktu istirahat normal terganggu oleh panggilan untuk bekerja.
  9. Apabila tidak ada perjanjian kerja bersama atau keputusan arbitrase atau bila otoritas berwenang menetapkan bahwa ketentuan dalam perjanjian atau keputusan yang terkait dengan ayat 7 atau ayat 8 Standar ini tidak mencukupi, otoritas berwenang wajib menetapkan ketentuan guna memastikan awak kapal mendapat waktu istirahat yang cukup.
  10. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan penempatan, di tempat yang mudah diakses, sebuah tabel yang memuat pengaturan kerja di atas kapal, yang wajib memuat untuk setiap posisi, paling tidak:
    - (a) jadwal kerja di kapal dan kerja di pelabuhan; dan
    - (b) jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama yang berlaku.
  11. Tabel yang dirujuk pada ayat 10 Standar ini wajib disusun dalam format baku dalam bahasa yang digunakan atau bahasa-bahasa di atas kapal dan bahasa Inggris.
- 
7. *Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.*
  8. *When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.*
  9. *If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.*
  10. *Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:*
    - (a) *the schedule of service at sea and service in port; and*
    - (b) *the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.*
  11. *The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.*



12. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan catatan harian jam kerja harian awak kapal atau jam istirahat harian mereka disimpan untuk memungkinkan pemantauan kepatuhan terhadap ayat 5 sampai dengan ayat 11 yang tercantum dalam Standar ini. Catatan ini wajib dalam format baku yang disusun oleh otoritas berwenang dengan mempertimbangkan pedoman Organisasi Perburuhan Internasional yang ada atau wajib dalam format standar apa pun yang disiapkan oleh Organisasi. Catatan tersebut wajib dalam bahasa-bahasa yang ditetapkan pada ayat 11 Standar ini.

Awak kapal wajib menerima salinan catatan yang berkaitan dengan mereka yang disahkan oleh nakhoda, atau seseorang yang diberi wewenang oleh nakhoda, dan disetujui oleh awak kapal.

13. Tidak ada dalam ayat 5 dan 6 Standar ini yang mencegah Negara Anggota memiliki hukum atau peraturan nasional atau prosedur untuk otoritas berwenang guna mengesahkan atau mendaftarkan perjanjian kerja bersama yang memperbolehkan pengecualian terhadap batas yang ditetapkan. Pengecualian tersebut wajib, sedapat mungkin, mengikuti ketentuan dalam Standar ini tetapi dapat mempertimbangkan jangka waktu cuti yang lebih sering atau lebih lama atau pemberian kompensasi cuti bagi awak kapal yang berdinam jaga di bagian navigasi atau awak kapal yang bekerja di atas kapal pada pelayaran pendek.
14. Tidak ada dalam Standar ini yang dianggap menghilangkan hak nakhoda kapal untuk mengharuskan seorang awak kapal melaksanakan tindakan yang diperlukan kapan saja bagi keselamatan kapal, orang-orang di atas kapal atau

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard.

*The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.*

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.
14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose

muatan kapal, atau untuk tujuan pemberian bantuan kepada kapal lain atau orang yang berada dalam keadaan bahaya di laut. Selain itu, nakhoda dapat menunda jadwal jam kerja atau jam istirahat dan mengharuskan awak kapal melaksanakan tindakan yang diperlukan sampai situasi normal telah dikembalikan. Secepatnya dapat dipraktikkan situasi normal telah dikembalikan, nakhoda wajib memastikan bahwa setiap awak kapal yang telah melaksanakan pekerjaan saat waktu istirahatnya diberikan jangka waktu istirahat yang memadai.

### **Pedoman**

#### **Pedoman B2.3 – Jam Kerja dan Jam Istirahat**

##### **Pedoman B2.3.1 – Awak Kapal Muda**

1. Di laut dan di pelabuhan ketentuan berikut ini harus diberlakukan pada semua awak kapal muda berusia di bawah 18 tahun:
  - (a) jam kerja wajib 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.

*of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.*

### **Guideline**

#### **Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest**

##### **Guideline B2.3.1 – Young seafarers**

1. *At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:*
  - (a) *working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;*
  - (b) *sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and*
  - (c) *a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.*

Pelautan dan Kaidah

2. Dengan pengecualian, ketentuan ayat 1 Pedoman di atas tidak perlu diterapkan jika:
  - (a) ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan untuk awak kapal muda di anjungan, ruang mesin dan bagian catering yang ditugaskan untuk melakukan dinas jaga atau bekerja pada sebuah sistem kerja terjadwal; atau
  - (b) pelatihan yang efektif bagi awak kapal muda sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan akan terganggu.
3. Situasi pengecualian tersebut wajib dicatat, disertai dengan alasan-alasannya, dan ditandatangani oleh nakhoda.
4. Ayat 1 dari Pedoman ini tidak mengecualikan awak kapal muda dari kewajiban umum atas semua awak kapal untuk bekerja selama keadaan darurat sesuai yang tercantum dalam Standar A2.3, ayat 14.

## Peraturan

### Peraturan 2.4 – Hak Cuti

*Tujuan:* untuk memastikan awak kapal mempunyai cuti yang memadai.

1. Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan awak kapal yang dipekerjakan di atas kapal berbendera Negara Anggota diberikan cuti tahunan berbayar sesuai kondisi, sejalan dengan ketentuan dalam Kaidah.
2. Awak kapal wajib diberikan izin pesiar untuk manfaat kesehatan dan

2. *Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:*
  - (a) *they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shiftwork system; or*
  - (b) *the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.*
3. *Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.*
4. *Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.*

## Regulation

### Regulation 2.4 – Entitlement to leave

*Purpose:* to ensure that seafarers have a adequate leave.

1. *Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.*
2. *Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being*





## Lampiran 6

### Wawancara

Teks wawancara bersama Chief Officer Mv. Manalagi Tisya

1. Faktor apa saja yang menyebabkan jam kerja overtime di mv.manalagi tisya?

Untuk faktor yang menyebabkan overtime di kapal ini yang saya temukan yang pertama adalah faktor cuaca, karena cuaca saat ini tidak menentu dan banyak pekerjaan yang belum terselesaikan sehingga crew harus melaksanakan jam overtime untuk menyelesaikan pekerjaannya tepat waktu. Yang ke dua, dari pengalaman crew itu sendiri. Karena kurangnya pengalaman bekerja di atas kapal crew disini terkadang melakukan kesalahan karena belum mengenal peralatan yang diperbaiki yang menyebabkan harus dicopot kembali dan dilakukan perbaikan dari awal lagi.

2. Apa deadline yang diberikan oleh perusahaan dapat menjadi faktor jam overtime di MV. Manalagi tisya?

Tentu, karena pada pelaksanaan kerja perusahaan hanya ingin tahu pekerjaan yang diberikan harus diperbaiki sebelum tanggal deadline itu berakhir dan tidak mempertimbangkan faktor lain yang dapat menyebabkan terganggunya perbaikan.

3. Bagaimana dampak yang terjadi pada crew setelah jam kerja overtime?

Dampak yang dapat dirasakan pasti crew kelelahan karena harus mengejar deadline pekerjaan yang banyak. Adapun dampak negatif terhadap

kesejahteraan awak kapal karena jam overtime mempengaruhi jam istirahat dan menyebabkan stres kepada crew.

4. Apa saja upaya yang dilakukan agar mengurangi jam kerja overtime?

Upaya yang saya lakukan adalah dengan melakukan pengecekan setiap hari apa saja yang perlu diperbaiki dan jika menemukan alat yang akan rusak akan saya perbaiki lebih awal guna meminimalisir jam overtime. Berikutnya membuat rencana pekerjaan yang akan dikerjakan pada hari itu dan mendiskusikan bersama bosun apakah pekerjaan yang akan dilaksanakan dapat diselesaikan pada hari itu juga dan berapa jumlah crew yang akan melakukan pekerjaan itu.

Chief Officer



Rudy Hartono



Teks wawancara bersama Third Officer Mv. Manalagi Tisya

1. Faktor apa saja yang menyebabkan jam kerja overtime di mv.manalagi tisya?  
Untuk Faktor yang saya rasakan disini itu kurang lengkapnya peralatan yang dibutuhkan untuk perbaikan. Pada saat perbaikan sekoci saya harus menunggu crew lain selesai menggunakan peralatan yang akan saya gunakan karena kurangnya peralatan yang saya butuhkan.
2. Apa deadline yang diberikan oleh perusahaan dapat menjadi faktor jam overtime di MV. Manalagi tisya?  
Deadline yang diberikan oleh perusahaan dapat berpengaruh jika peralatan yang ada diatas kapal tidak memadai.
3. Bagaimana dampak yang terjadi pada crew setelah jam kerja overtime?  
Dampak yang dapat dilihat secara jelas adalah kesehatan crew yang menurun akibat kelelahan karena jam istirahat crew yang berkurang. Dampak dari kelelahan itu juga dapat mempengaruhi resiko kerja yang meningkat karena orang yang kelelahan konsentrasi dalam pekerjaan dapat berkurang dan dapat meningkatkan resiko pekerjaan.
4. Apa saja upaya yang dilakukan agar mengurangi jam kerja overtime?

Upaya yang saya lakukan untuk mengurangi jam kerja overtime dengan melakukan perencanaan awal apa yang akan dikerjakan dan menyiapkan peralatan yang akan digunakan.

Third Officer

  
PERSEROAN TERBATAS  
MAHALAGI TISYA  
PELAYARAN MAHALAGI TISYA  
Andi Setiawan



Teks wawancara bersama Boatswain Mv. Manalagi Tisya

1. Faktor apa saja yang menyebabkan jam kerja overtime di mv.manalagi tisya?

Kondisi kapal dan kemampuan crew dapat menjadi faktor ini, dikapal ini banyak sekali peralatan-peralatan yang sudah tua yang menyebabkan kerusakan atau tidak berfungsi dengan baik peralatannya. Dengan kondisi kapal yang sudah tua dan kondisi peralatan yang sering mengalami trouble dapat menyebabkan crew bekerja overtime. Kemampuan crew juga berpengaruh dalam lamanya crew memperbaiki kerusakan, banyak crew disini yang baru saja naik di kapal dengan type curah dan hal itu menyebabkan crew harus mengenali lagi peralatan-peralatan yang digunakan.

2. Apa deadline yang diberikan oleh perusahaan dapat menjadi faktor jam overtime di MV. Manalagi tisya?

Bisa iya bisa tidak, Karena jika tidak terjadi masalah trouble pada alat-alat penting seperti crane, jangkar, dll kita bisa memaksimalkan jam kerja untuk menyelesaikan pekerjaan kita.

3. Bagaimana dampak yang terjadi pada crew jam kerja overtime?

Dampak yang dirasaka banyak crew yang kelelahan dan kelelahan itu menyebabkan kinerja karyawan yang menurun dengan contoh kita jika bekerja pada jam normal kita bisa menyelesaikan pekerjaan A tetapi karena kelelahan

kita tidak bisa menyelesaikan pekerjaan A karena crew sering beristirahat. Karena lelah juga banyak crew yang bekerja asal-asalan, karena yang difikirkan hanya pekerjaan itu selesai dan tidak memperdulikan berapa lama peralatan tersebut dapat bertahan saat digunakan.

4. Apa saja upaya yang dilakukan agar mengurangi jam kerja overtime?

Upaya yang dilakukan untuk mengurangi jam kerja overtime dikapal dengan mengajari bagaimana melakukan perbaikan peralatan-peralatan agar meningkatkan ketrampilan kerja crew dikapal dan melakukan pengawasan kerja agar crew tidak melakukan pekerjaan yang membuang-buang waktu agar tidak terjadi jam kerja overtime.

Boatswain



Hendro Novadianto

### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Fajar Adit Helviyanto
2. Tempat, Tanggal Lahir : Semarang, 08 Oktober 2001
3. N I T : 561911137197
4. Program Studi : Nautika
5. Agama : Islam
6. Alamat : Jl. Jedung Raya Rt.02/Rw.03 Kel.Nongkosawit,  
Kec. Gunung Pati, Kota Semarang, Jawa Tengah,  
50224.
7. Nama Orang Tua :
  - a. Ayah : Afandi
  - b. Ibu : Kumariyah
8. Riwayat Pendidikan :
  - a. SD Negeri Nongkosawit 02 (2007-2013)
  - b. SMP Negeri 41 Semarang (2013-2016)
  - c. SMA Negeri 1 Tuntang (2016-2019)
  - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2019-Sekarang)
9. Pengalaman Praktik Laut :
  - a. Perusahaan : PT. SPIL
  - b. Nama Kapal : Mv. Manalagi Tisya
  - c. Masa Layar : 30 Agustus 2021 – 31 Agustus 2022

