

HALAMAN PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI MANAJEMEN WAKTU ISTIRAHAT (*REST HOUR MANAGEMENT*) GUNA MENINGKATKAN KINERJA CREW KAPAL MV. HABCO CARINA

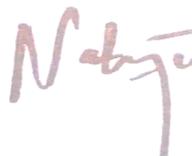
DISUSUN OLEH : ALDI AZIZ

NIT. 561911127110 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan didepan Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

Dosen Pembimbing I

Materi



WAHJU WIBOWO, S.Sos., M.Psi., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19710102 199803 1003

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



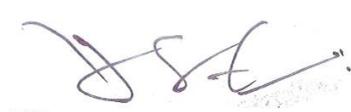
PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19661015 199703 1 002

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 “ IMPLEMENTASI MANAJEMEN WAKTU ISTIRAHAT
(*REST HOUR MANAGEMENT*) GUNA MENINGKATKAN KINERJA CREW
KAPAL MV. HABCO CARINA” karya

Nama : ALDI AZIZ

NIT : 561911127110 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik
Ilmu Pelayaran Semarang pada hari senin , tanggal 22 januari 2024

Semarang, 22 januari 2024

PENGUJI

Penguji I : **MANUNGKU TRINATA PRAMUDHITA, S.Si.**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19770323 201012 1 001



Penguji II : **WAHJU WIBOWO, S.Sos., M.Psi., M.Mar**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19710102 199803 1 003



Penguji III : **IMAM SAFI'I, S.Si. T., M.Si.**
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771222 200502 1 001



Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.M. Tr, M.Mar
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19671210 19903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : ALDI AZIZ

NIT : 561911127110 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “ IMPLEMENTASI MANAJEMEN WAKTU ISTIRAHAT
(*REST HOUR MANAGEMENT*) GUNA MENINGKATKAN KINERJA CREW
KAPAL MV. HABCO CARINA” karya

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, 18 januari 2024

Yang membuat pernyataan



ALDI AZIZ

NIT. 561911127110 N

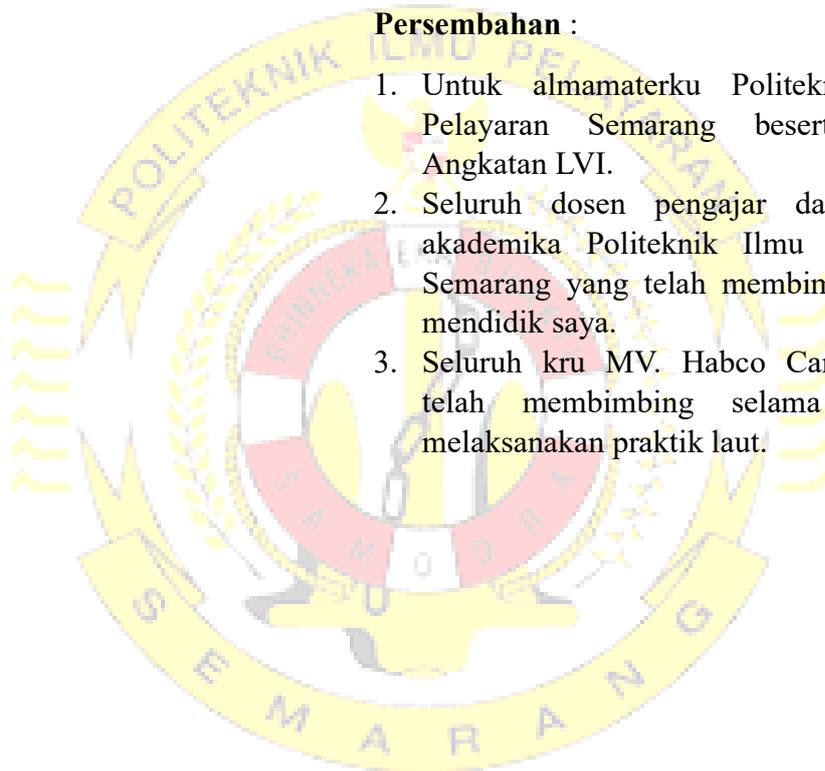
MOTO DAN PERSEMBAHAN

MOTO :

1. “Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.” (QS. Al Baqarah :286)
2. “Cukuplah Allah menjadi penolong kami dan Allah adalah sebaik-baik pelindung”. (QS. Ali Imran :139)
3. “ karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu adalah kemudahan”. (QS. Al-Insyirah : 5-6)

Persembahan :

1. Untuk almamaterku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang beserta rekan Angkatan LVI.
2. Seluruh dosen pengajar dan civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membimbing dan mendidik saya.
3. Seluruh kru MV. Habco Carina yang telah membimbing selama peneliti melaksanakan praktik laut.



PRAKATA

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarakatoh. Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan hidayah-nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Skripsi ini mengambil judul “Implementasi Manajemen Waktu Istirahat (*Rest Hour Management*) Guna Meningkatkan Kinerja *Crew* Kapal MV. Habco Carina” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun enam hari praktek laut di Perusahaan PT. Habco Trans Maritima.

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

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr, M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.Si. T, M.M selaku ketua program studi nautika Politeknik Ilmu Pelayaran yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Wahyu Wibowo, S,Sos., M.Psi., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.

5. Pimpinan beserta Karyawan Perusahaan PT. Habco Trans Maritima yang telah memberikan kesempatan pada Penulis untuk melakukan penelitian dan praktek diatas kapal.
6. Nahkoda, KKM beserta seluruh awak MV. Habco Carina yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
7. Ayah, dan ibunda tercinta, serta kakak ku yang sangat sabar dalam memberikan motivasi, dukungan, dan doa kepada Peneliti disetiap langkah untuk meraih keberhasilan.
8. Semua pihak dan rekan-rekan saya Angkatan LVI yang telah memberikan motivasi serta membantu Peneliti dalam penyusunan Skripsi ini.

Demikian prakata dari peneliti, dengan segala kerendahan hati peneliti menyadari masih banyak terdapat kekurangan. Sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan Skripsi ini. Peneliti berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 18 Januari 2024

Penulis



ALDIAZIZ
561911127110 N

ABSTRAKSI

Aziz, Aldi. 2024. “Implementasi Manajemen Waktu Istirahat (*Rest Hour Management* Guna Meningkatkan Kinerja Crew Kapal MV. Habco Carina”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Wahyu Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar. Pembimbing II: Purwantono, S.Psi, M.Pd.

Rest hour managament merupakan pengaturan tentang bagaimana membuat waktu istirahat *crew* kapal sesuai dengan ketentuan MLC 2006. Penerapan *rest hour management* yang tidak sesuai dengan peraturan dapat menyebabkan kecelakaan. Maka dibuat skripsi yang berjudul “Implementasi Manajemen Waktu Istirahat (*Rest Hour Management*) Guna Meningkatkan Kinerja Crew Kapal MV. Habco Carina”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penerapan manajemen waktu istirahat di atas kapal MV. Habco Carina, dan upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja *crew* dengan *rest hour management*.

Metode penelitian yang diterapkan dalam penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif. Sumber data utama berasal dari data primer dan data sekunder. Proses pengumpulan data melibatkan observasi, dokumentasi, dan wawancara. Adapun Teknik analisis data melibatkan langkah-langkah seperti pengumpulan data, reduksi data, dan penyajian data. Metode triangulasi digunakan sebagai pendekatan tambahan untuk memastikan validitas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan manajemen waktu istirahat di MV. Habco Carina tidak sesuai dengan ketentuan MLC 2006 tentang *rest hour management*. Oleh karena itu perlu dilaksanakannya pengorganisasian jam kerja, dan pengawasan terhadap pelaksanaan pekerjaan. Upaya yang dapat dilakukan guna meningkatkan kinerja *crew* diatas kapal ialah dengan ditingkatkan lagi pengawasan dan pelaksanaannya agar *rest hour management* dapat diterapkan dengan baik oleh *crew*, dan untuk perusahaan yang bekerja dalam bidang pelayaran agar lebih memperhatikan tentang manajemen waktu istirahat *crew* karena dengan waktu istirahat yang baik akan menjadikan tubuh *crew* menjadi lebih prima sehingga dapat bekerja dengan maksimal.

Kata Kunci: Manajemen Waktu Istirahat, Metode Kualitatif

ABSTRACT

Aziz, Aldi. 2024. *“Implementation Of Rest Hour Management to Improve the Performance of the MV. Habco Carina”*. Thesis. Diploma IV Program, Nautica Department, Merchant Marine Polytechnic Semarang, Material Advisor (I): Wahyu Wibowo, S.Sos., M.Psi., M.Mar. Research and Writing Methodology Advisor (II): Purwantono, S.Psi, M.Pd.

Rest hour management is a regulation on how to make rest hour for ship crews in accordance with the provisions of MLC 2006. Implementation rest hour management that is not in accordance with the regulations can cause accidents. So a thesis was written entitled "Implementation of Rest Hour Management to Improve the Performance of crews MV. Habco Carina". This research aims to find out how rest time management is implemented on MV. Habco Carina, and efforts made to improve crew performance with rest hour management.

The research method applied in this research is descriptive qualitative. The main data sources come from primary data and secondary data. The data collection process involves observation, documentation, and interviews. The data analysis technique involves steps such as data collection, data reduction, and data presentation. The triangulation method was used as an additional approach to ensure validity.

The research results show that the implementation of rest hour management in MV. Habco Carina does not comply with the 2006 MLC provisions regarding rest hour management. Therefore, it is necessary to organize working hours and supervise the implementation of work. Efforts that can be made to improve the performance of the crew on board the ship are to improve supervision and implementation so that rest hour management can be implemented well by the crew, and for companies working in the shipping sector to pay more attention to the management of crew rest time because of good rest time. will make the crew's body more prime so they can work optimally.

Keywords: Rest Hour Management, Qualitative Methods

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
MOTO DAN PERSEMBAHAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAKSI	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian.....	2
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian.....	3
E. Manfaat Hasil Penelitian	3
BAB II KAJIAN TEORI	5
A. Deskripsi Teori	5
B. KERANGKA PENELITIAN	19
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	20
A. Simpulan	20
B. Keterbatasan Penelitian.....	2121
C. Saran.....	2121
DAFTAR PUSTAKA	23
LAMPIRAN	2424

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i>	24
Lampiran 2 MLC 2006 Tentang <i>Rest Hour Management</i>	25
Lampiran 3 <i>Running Hours</i>	30
Lampiran 4 Hasil Wawancara	34
Lampiran 5 Hasil Wawancara	35



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pekerjaan di era milenial saat ini melibatkan sumber daya manusia, baik sebagai manajer maupun sebagai pelaksana dalam suatu pekerjaan. Di era milenial ini banyak menggunakan mesin-mesin berteknologi tinggi sebagai pekerja untuk memudahkan segala macam jenis pekerjaan. Kedudukan manusia yang dulu sebagai pekerja kini telah bergeser menjadi operator karena disebabkan oleh pesatnya perkembangan teknologi saat ini.

Namun dalam hal ini manusia sebagai operator memiliki beban kerja fisik dan mental dalam menjalani pekerjaan tersebut. Sumber daya manusia menjadi kurang optimal saat melaksanakan pekerjaannya dikarenakan waktu istirahat yang kurang optimal. Waktu istirahat merupakan suatu bagian dari kebutuhan tubuh manusia dalam melakukan sebuah pekerjaan. Hal ini sangat berkaitan erat dengan tingkat aktivitas serta tingkat kebugaran tubuh dan konsentrasi saat melakukan suatu pekerjaan. Semua aktivitas sangat bergantung pada tingkat kesehatan tubuh demi tercapainya suatu pekerjaan dan terjaminnya keselamatan.

Sebagai karyawan dalam pekerjaan ini dituntut fisik dan mental, dimana fisik sebagai penggerak dan mental sebagai perencana dalam menjalankan profesinya. Pelaut berperan ganda dalam operasional bisnis niaga dan sebagai sebuah operator dalam menggunakan alat transportasi niaga berupa kapal.

Sebagai seorang operator dan pekerja didalam bisnis perniagaan. Pelaut memiliki tingkat stress dan waktu istirahat yang relatif tidak tetap sehingga dapat menimbulkan dampak yang sangat berbahaya yang mampu mengancam keselamatan diri sendiri dan kru lain, bahkan muatan kapal itu sendiri.

Tujuan utama melakukan sebuah pekerjaan adalah demi mencapai suatu tujuan tertentu yang telah disepakati oleh perusahaan bisnis niaga dan sumber daya manusia sebagai pekerjanya harus menjaga keselamatan saat melakukan pekerjaan dengan memperhatikan kesehatannya sebagai sumber penggerak utama tubuh.

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

B. Fokus Penelitian

Peneliti tentunya menyadari keterbatasan ilmu pengetahuan, literasi serta pengalaman yang peneliti miliki. Dan yang telah kita ketahui bersama bahwa pembahasan ini jika tidak dibatasi akan begitu luas serta masalah yang akan dibahas begitu spesifik. Maka fokus penelitian ini peneliti tertuju pada manajemen waktu istirahat yang mana penulisan ini mengambil lokasi pada

kapal tempat penulis praktek yaitu MV. Habco Carina guna meningkatkan kinerja *crew* dan memberi pemahaman akan pentingnya manajemen waktu istirahat dalam suatu pekerjaan terutama diatas kapal.

C. Rumusan Masalah

Bedasarkan latar belakang masalah yang telah tertulis tersebut, peneliti membuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Penerapan Manajemen Waktu Istirahat (*Rest Hour Management*) pada crew MV. Habco Carina?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja crew MV. Habco Carina dengan *Rest Hour Management* ?

D. Tujuan Penelitian

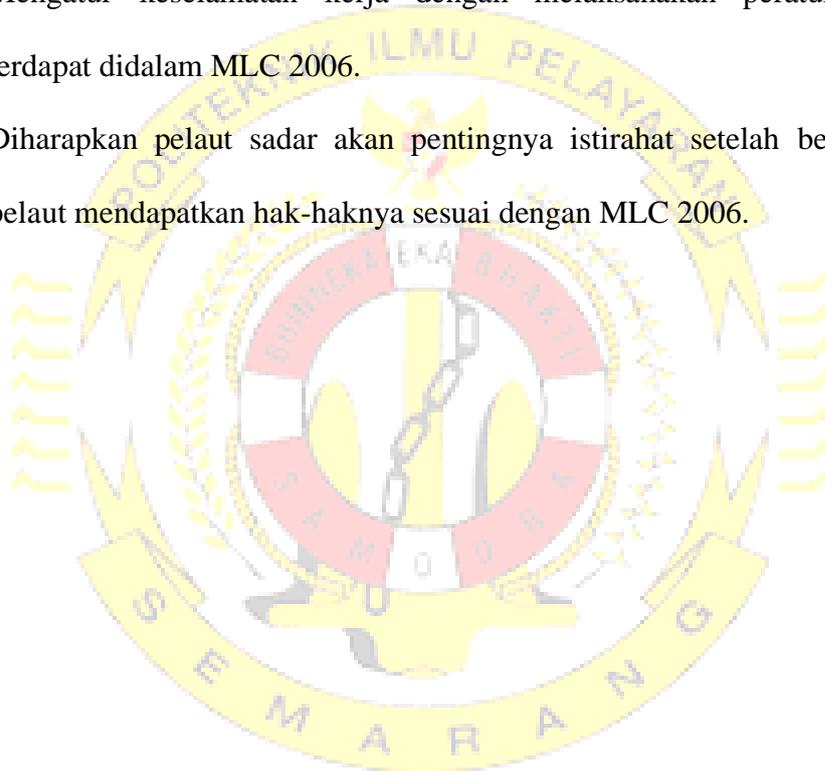
Terkait dengan judul penelitian, yaitu Implementasi Manajemen Waktu Istirahat (*Rest Hour Management*) guna meningkatkan kinerja *crew* kapal MV. Habco Carina, maka tujuan dari penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Guna mengetahui penerapan *rest hour management* di kapal MV. Habco Carina.
2. Guna mengetahui upaya yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja *crew* MV. Habco Carina dengan *rest hour management*.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Dengan peneliti mengadakan dan selesainya penelitian serta penulisan skripsi ini, peneliti berharap akan mencapai beberapa manfaat bagi pembaca, antara lain:

1. Penelitian ini diharapkan bahwa perusahaan pelayaran sebagai penyedia Sumber Daya Manusia (SDM) tenaga laut, dalam hal ini *Manning Agency* agar lebih memperhatikan *Job Agreement*. Yang akan ditandatangani oleh pelaut dan yang dibuat oleh perusahaan kapal atau *owner* serta pelaut juga harus memahami tentang isi kontrak terkhusus tentang perjanjian kerja laut.
2. Mengatur keselamatan kerja dengan melaksanakan peraturan yang terdapat didalam MLC 2006.
3. Diharapkan pelaut sadar akan pentingnya istirahat setelah bekerja dan pelaut mendapatkan hak-haknya sesuai dengan MLC 2006.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Implementasi

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kata implementasi bermakna pelaksanaan atau penerapan. Pelaksanaan merupakan proses, cara, perbuatan melaksanakan suatu rancangan keputusan dan sebagainya. Sedangkan Penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya.

Usman (2018) Implementasi (penerapan) adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan, atau adanya mekanisme suatu sistem. Implementasi bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan untuk mencapai tujuan kegiatan.

Setiawan, dkk (2018) Implementasi (penerapan) adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan proses interaksi antara tujuan dan tindakan untuk mencapainya serta memerlukan jaringan pelaksana birokrasi yang efektif.

2. Manajemen

James A.F. Stoner, dkk (2020) manajemen adalah proses pencernaan pengorganisasian, pengarahan, dan pengawasan usaha-usaha para anggota organisasi, dan penggunaan sumber daya organisasi lainnya agar mencapai tujuan organisasi yang telah ditetapkan.

Dalam kaitannya dengan manajemen waktu istirahat fungsi manajemen sebagai pengorganisasian dan pengawasan terhadap jumlah waktu kerja setiap *crew* kapal sehingga sesuai dengan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 dan tidak mengalami *overtime* sehingga dapat tercipta efisiensi dan efektivitas kinerja *crew* kapal.

3. Waktu Istirahat

Waktu istirahat merupakan jumlah minimum waktu istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan di atas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan.

Dalam aturan *Maritime Labour Convention* 2006 ini disebutkan bahwa *rest hour* atau waktu istirahat adalah waktu diluar waktu bekerja dimana jam ini tidak termasuk jam *coffee break*. Waktu istirahat ditentukan oleh jumlah waktu kerja yang dilakukan dalam satu hari dan dijumlahkan selama tujuh hari sehingga bisa mengetahui jumlah periode waktu istirahat selama satu minggu.

Rumus perhitungan jam dalam satu hari:

$$24 - X = Y$$

Dimana: 24 = Periode waktu selama 1 hari

X = Waktu kerja

Y = Jumlah waktu istirahat

Rumus perhitungan waktu istirahat dalam satu minggu:

$$Y_1 + Y_2 + Y_3 + \dots + Y_7 = Z$$

Dimana: Y_1 = Jumlah waktu istirahat hari ke-1

- Y_2 = Jumlah waktu istirahat hari ke-2
 Y_3 = Jumlah waktu istirahat hari ke-3
 Y_7 = Jumlah waktu istirahat hari ke-7
 Z = Jumlah waktu selama satu minggu

Dengan menggunakan rumus diatas maka dapat dilihat jumlah waktu istirahat seorang pelaut berbeda sesuai dengan jabatan masing-masing, sehingga dapat dengan mudah untuk memonitor dan mengawasi jumlah waktu istirahat. Seorang pelaut akan melaksanakan tugasnya dengan baik dan maksimal jika didukung dengan jumlah waktu istirahat yang cukup. Berdasarkan *Maritime Labour Convention* 2006 regulasi 2.3 bagian A nomor 5 yang menyatakan bahwa batas minimum waktu istirahat tidak kurang dari:

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

Aturan yang ditetapkan dalam *Maritime Labour Convention* 2006 Menyebutkan tujuan dari *rest hour management* ini merupakan untuk Memastikan bahwa pelaut telah mengatur waktu istirahatnya, sehingga para pelaut mempunyai kualitas istirahat yang maksimal dan dapat bekerja dengan maksimal.

Waktu istirahat juga diatur dalam *Standart Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Bab VIII *section A* yang berisi:

- a. Administrasi harus mempertimbangkan bahaya yang ditimbulkan oleh kelelahan para pelaut, terutama yang tugasnya melibatkan operasi kapal yang aman dan terlindungi.

- b. Semua orang yang ditugaskan sebagai petugas atau sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau yang bertanggung jawab atas keamanan harus diberikan waktu istirahat:
- 1). Paling sedikit 10 jam istirahat dalam 24 jam
 - 2). 77 jam dalam periode 7 hari
- c. Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya harus paling sedikit 6 jam, dan *interval* antara periode istirahat tidak boleh lebih dari 14 jam.
- d. Persyaratan untuk periode istirahat yang diatur tidak perlu diterapkan dalam keadaan darurat atau dalam kondisi operasional utama lainnya, contohnya seperti latihan *drill*, dan latihan yang ditentukan oleh hukum dan peraturan opsional dan oleh *instrument* internasional, yang harus dilakukan dengan cara meminimalkan gangguan pada waktu istirahat dan tidak menyebabkan kelelahan.
- e. Administrasi mewajibkan agar jadwal kerja dan istirahat dipasang ditempat yang mudah diakses. Jadwal harus ditetapkan dalam format standar dalam bahasa kerja kapal dan dalam bahasa Inggris.
- f. Ketika pelaut sedang dipanggil, seperti ketika ruang mesin tidak dijaga, pelaut harus memiliki periode istirahat kompensasi yang tidak memadai jika periode istirahat normal terganggu oleh info untuk bekerja.
- g. Administrasi akan mensyaratkan bahwa catatan jam kerja harian para pelaut dipelihara dalam format standar, dalam bahasa kerja atau bahasa kapal dan dalam bahasa Inggris, untuk memungkinkan

pemantauan dan verifikasi kepatuhan terhadap ketentuan-ketentuan pasal ini yang harus diterima oleh para pelaut. Salinan catatan yang berkaitan dengan mereka, yang akan disahkan oleh mereka atau oleh orang yang diberi wewenang oleh *master*.

- h. Tidak ada dalam bagian ini yang dianggap mengganggu hak *master* kapal untuk meminta pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan untuk keselamatan langsung dari kapal, untuk tujuan memberikan bantuan kepada yang lain kapal, atau orang kesulitan di laut. Oleh karena itu, *master* dapat menunda jadwal waktu istirahat dan meminta pelaut untuk melakukan setiap waktu kerja yang diperlukan sampai situasi normal telah dipulihkan. Sesegera mungkin setelah situasi normal dipulihkan, *master* harus memastikan bahwa setiap pelaut yang telah melakukan pekerjaan dalam periode istirahat yang dijadwalkan diberikan periode istirahat yang cukup.
- i. Pihak dapat mengizinkan pengecualian dari waktu istirahat yang diperlukan asalkan periode istirahat tidak kurang dari 77 jam dalam periode 7 hari, pengecualian dari periode istirahat mingguan yang diatur tidak boleh lebih dari dua minggu berturut-turut. *Interval* antara dua periode pengecualian dipapan harus tidak kurang dari tiga durasi pengecualian waktu istirahat yang diatur dapat dibagi menjadi tidak lebih dari tiga periode, yang salah satu diantaranya harus setidaknya 6 jam, dan tak satupun dari dua periode lainnya harus kurang dari satu jam. *Interval* antara periode istirahat berturut-turut tidak boleh lebih 14

jam. Pengecualian tidak akan melampaui dua periode dalam 24 jam dalam periode 7 hari perkecualian, sejauh mungkin, mempertimbangkan pedoman tentang pencegahan kelelahan pada bab VIII *section A*.

- j. Setiap administrasi harus menetapkan untuk tujuan mencegah penyalahgunaan alkohol batas tidak lebih tinggi dari 0,05% kadar alkohol dalam darah (BAC) atau 0,25 mg / liter alkohol dalam napas atau sejumlah alkohol yang mengarah ke konsentrasi alkohol seperti itu untuk para master, petugas dan pelaut lainnya saat melakukan tugas - tugas keselamatan, keamanan dan lingkungan laut yang ditunjuk.

Seafarer hours of work and hours of rest sesuai pedoman *International Maritime Organization (IMO) / International Labour Organization (ILO)*:

- a. Seorang anggota yang meratifikasi konvensi ini mengakui bahwa standar jam kerja normal untuk pelaut, seperti halnya untuk pekerja lain, harus didasarkan pada tujuh hari dengan satu hari istirahat per minggu dan istirahat pada hari libur umum. Namun hal ini tidak akan menghalangi anggota untuk memiliki prosedur untuk otorisasi atau mendaftarkan perjanjian bersama yang menentukan jam kerja pelaut normal atas dasar yang tidak kalah menguntungkan dari tanda ini.
- b. Batas jam kerja atau istirahat adalah sebagai berikut:
- 1) Jam kerja maksimum tidak akan melebihi 14 jam dalam periode 24 jam dan 72 jam dalam periode 7 hari atau,

- 2) Minimum jam istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam dalam periode 24 jam dan 77 jam dalam periode 7 hari.
- c. Tidak ada yang akan mencegah anggota dari memiliki undang-undang atau peraturan nasional atau prosedur bagi otoritas yang kompeten untuk mengotorisasi atau mendaftarkan perjanjian kolektif yang mengizinkan pengecualian pada batasan yang ditentukan. Pengecualian seperti periode cuti yang lebih sering atau lebih lama atau pemberian cuti kompensasi untuk pelaut pengawas atau pelaut yang kerja di kapal-kapal dalam perjalanan singkat.
- d. Jadwal layanan dilaut dan layanan dipelabuhan dan jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum yang disyaratkan oleh undang-undang, peraturan, atau kesepakatan bersama yang berlaku di negara harus diletakkan di tempat yang mudah diakses dari meja dengan pengaturan kerja kapal dan harus dibuat dalam format standar dalam bahasa kerja atau bahasa kapal dan bahasa Inggris.
- e. Pelaut dibawah 18 tahun tidak akan bekerja pada malam hari. Untuk keperluan *paragraph* ini, “malam” berarti periode setidaknya sembilan jam berturut-turut, termasuk *interval* dari tengah malam hingga jam lima pagi. Ketentuan ini tidak perlu ditetapkan ketika pelatihan efektif pelaut muda antara usia 16 dan 18 tahun sesuai dengan program dan jadwal yang ditetapkan akan terganggu.
- f. Tidak ada sesuatu pun dalam konvensi ini yang dianggap mengganggu hak *master* kapal untuk meminta pelaut untuk melakukan setiap jam

kerja yang diperlukan untuk keselamatan langsung kapal, orang diatas kapal atau kargo atau untuk tujuan memberikan bantuan kekapal lain atau orang dalam kesulitan dilaut. *Master* dapat menunda jadwal jam kerja atau jam istirahat dan meminta pelaut untuk melakukan jam kerja yang diperlukan sampai situasi normal telah dipulihkan sesegera mungkin. Setelah situasi normal dipulihkan, *master* harus memastikan bahwa setiap pelaut yang telah melakukan pekerjaan dalam periode istirahat yang dijadwalkan diberikan periode istirahat yang memadai.

- g. Anggota harus meminta agar catatan jam kerja pelaut harian atau pekerjaan atau jam istirahat harian mereka dipelihara untuk memungkinkan pemantauan kepatuhan terhadap ketentuan. Pelaut harus menerima Salinan catatan yang berkaitan dengannya yang akan disahkan oleh orang yang diberi wewenang oleh *master*.
- h. Otoritas yang kompeten harus menentukan prosedur untuk menyimpan catatan tersebut diatas kapal, termasuk *interval* dimana informasi harus direkam. Otoritas yang berkompeten harus menetapkan format catatan jam kerja pelaut atau jam istirahatnya dengan mempertimbangkan pedoman organisasi buruh internasional yang tersedia atau menggunakan format standar apapun yang disiapkan oleh organisasi, formatnya harus dibuat dalam bahasa kerja laut dan bahasa inggris. Salinan ketentuan yang relevan dari perundang-undangan nasional

yang berkaitan dengan konvensi ini dan perjanjian kolektif terkait harus disimpan diatas kapal dan mudah diakses oleh awak kapal.

- i. Otoritas yang kompeten harus memeriksa dan mengesahkan rekaman sebagaimana dimaksud dalam *paragraph* 8, pada interval yang sesuai, untuk memantau kepatuhan dengan ketentuan yang mengatur jam kerja atau jam istirahat yang berdampak pada konvensi ini.
 - j. Jika catatan atau bukti lain menunjukkan pelanggaran ketentuan yang mengatur jam kerja atau jam istirahat, pihak yang berwenang akan mewajibkan langkah-langkah, termasuk jika perlu revisi manning kapal, diambil untuk menghindari pelanggaran dimasa depan.
4. Meningkatkan

Meningkatkan adalah suatu proses atau tindakan yang dilakukan untuk meningkatkan sesuatu, baik secara kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan dapat dilakukan pada berbagai hal, seperti prestasi, kinerja, produktivitas, dan lain-lain.

Menurut para ahli, meningkatkan merupakan suatu proses yang dilakukan untuk meningkatkan kualitas suatu sistem atau proses dengan cara meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan kualitas hasilnya. Proses meningkatkan dapat dilakukan pada berbagai hal, seperti prestasi, kinerja, produktivitas, dan lain-lain.

5. Kinerja

Yusuf Hamali (2016:98) kinerja merupakan hasil pekerjaan yang mempunyai hubungan kuat dengan tujuan strategi organisasi, kepuasan

konsumen, dan memberikan kontribusi pada ekonomi.

Edison, dkk (2016) kinerja merupakan hasil dari proses tanggung jawab atau hasil dari tugas-tugas yang telah diberikan dalam periode tertentu berdasarkan kesepakatan yang telah ditetapkan organisasi atau Perusahaan.

Gibson, dkk (2017) menyatakan bahwa ada tiga faktor yang berpengaruh terhadap kinerja:

- a. Faktor individu: kemampuan, keterampilan, latar belakang keluarga, pengalaman kerja, tingkat sosial, dan demografi seseorang.
 - b. Faktor psikologis: persepsi, peran, sikap, kepribadian, motivasi, dan kepuasan kerja.
 - c. Faktor organisasi: struktur organisasi, desain pekerjaan, kepemimpinan, sistem penghargaan (*reward system*).
6. *Crew*

Crew atau yang biasa dikenal dengan istilah awak kapal merupakan seseorang yang dipekerjakan diatas kapal dan merupakan buruh utama dari pengusaha kapal yang mempunyai hak - hak yang harus dipenuhi.

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dan PP No. 51 Tahun 2007 tentang perkapalan, yang disebut dengan awak kapal adalah “orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik, atau operator kapal untuk melaksanakan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil”.

Struktur organisasi kapal untuk setiap perusahaan pelayaran tidak sama, akan tetapi bagan dibawah ini dapat dijadikan pedoman organisasi diatas kapal pada umumnya yaitu:

a. Perwira bagian dek (*Deck Department*)

1). Kapten/Nakhoda/*Master*

Menurut pasal 341 KUHD nahkoda memimpin kapal, kepadanya diberikan kekuasaan umum atas semua orang yang berada di kapal (pelayar). Pelayar harus mentaati perintah yang diberikan demi keselamatan serta tegaknya ketertiban, sedangkan kekuasaan terhadap awak kapal lebih besar kekuasaan disipliner.

2). Mualim I/*Chief Officer/Chief mate*

Kepala dinas *deck* dan pembantu nahkoda, dalam hal mengatur pelayanan dikapal jika dikapal tidak ada *Chief Steward*. Membantu nahkoda menjaga ketertiban, disiplin dan mentaati peraturan-peraturan dinas. Mengatur mengenai dinas umum dan tugas pelayanan, tugas jaga navigasi kapal, serta pemuatan dan pembongkaran muatan.

3). Mualim II/*Second Officer/Second Mate*

Membantu nahkoda dalam hal navigasi, bertanggung jawab terhadap peralatan navigasi dan perawatannya, mengoreksi peta, mengoreksi buku-buku navigasi, dan membuat *voyage report*.

4) Mualim III/*Third Officer/Third Mate*

Menjaga dan memelihara alat-alat pemadam kebakaran, alat-alat keselamatan, membuat permintaan mengenai alat-alat keselamatan, dan pemadam kebakaran.

b. Perwira bagian mesin (*Engine Department*)

1) Kepala kamar mesin/*Chief Engineer*

Bertanggung jawab terhadap pengoperasian semua peralatan permesinan dan penunjangannya yang ada di kamar mesin dan juga yang ada di *deck*, termasuk perbaikan dan perawatannya. Sebagai atasan dari semua awak kapal bagian mesin.

2) Masinis II/*Second Engineer*

Bertanggung jawab terhadap pengaturan rutin kerja harian dan kebersihan di kamar mesin, bertanggung jawab terhadap perawatan mesin induk, dan menggantikan kkm bila berhalangan.

3) Masinis III/*Third Engineer*

Bertanggung jawab terhadap perawatan mesin bantu didalam kamar mesin, menerima tugas kerja dari masinis II.

4) Masinis IV/*Fourth Engineer*

Bertanggung jawab terhadap perawatan pesawat bantu di *dideck*, mesin sekoci, katel uap, *oil water separator* dan mesin kemudi, mengawasi *spare part*, dan bertanggung jawab terhadap tangki bahan bakar, pemakaiannya dan *bunkering*.

5). *Electrician*

Bertanggung jawab atas maintenance semua alat-alat kelistrikan diatas kapal, bertanggung jawab atas administrasi kelistrikan kapal, dan membuat list perbaikan.

c. Bawahan atau *ratings*

1). Bagian *deck*

a). Bosun atau *boatswain*

Sebagai kepala kerja dan mengatur pelaksanaan kerja dibagian *deck*, menerima perintah kerja dari mualim I.

b). Juru las atau *fitter*

Menerima order/perintah dari mualim I, dan melakukan pengelasan pipa-pipa dibagian didek yang bocor.

c). Jurumudi atau *Able Bodied Seaman (AB)*

Tugas jaga baik di laut atau di pelabuhan, dan membantu bosun.

2). Bagian mesin

a). Mandor/*Foreman*

Sebagai kepala kerja dan mengatur pelaksanaan kerja di bagian mesin yang menerima perintah dari masinis II.

b). Juru minyak/*Oiler*

Melaksanakan tugas jaga, dan membantu mandor.

3). Bagian permakanan

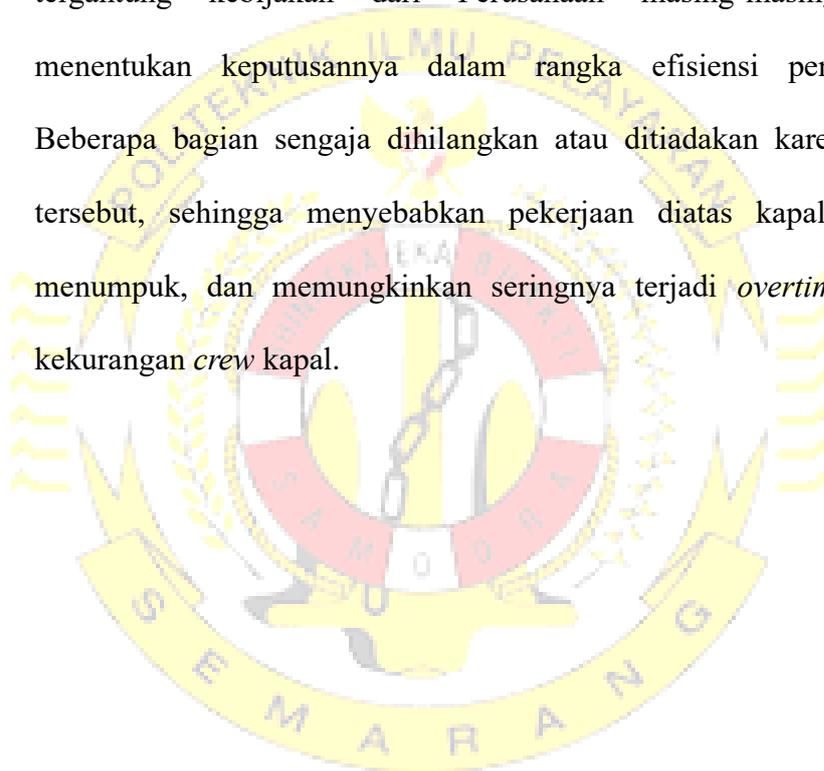
a). Juru masak atau *chief cook*

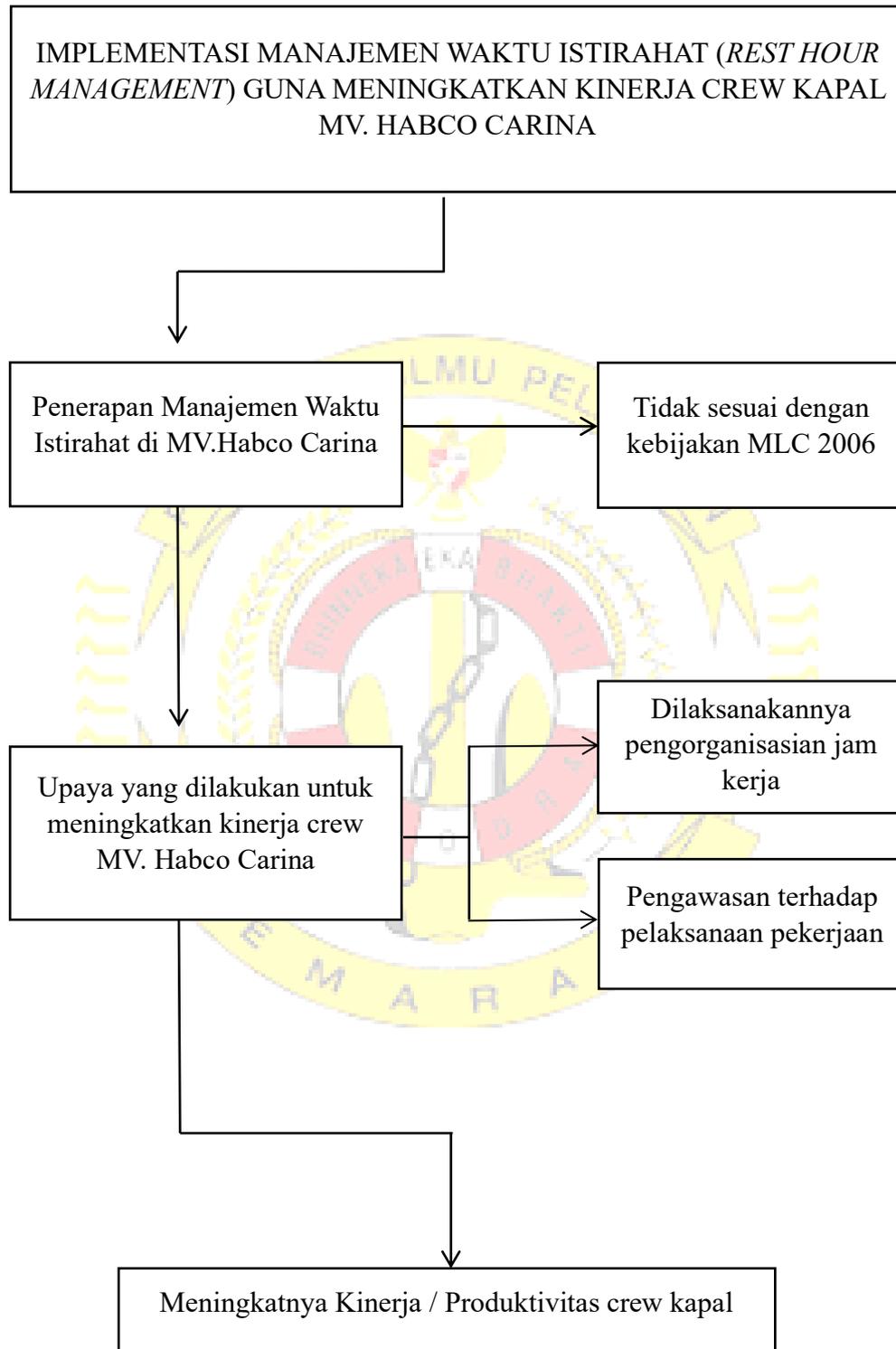
Bertanggung jawab dalam permakanan diatas kapal.

b). Pelayan atau *Messboy*

Membantu juru masak atau *chief cook* memasak dan menyiapkan bahan-bahan masakan, membersihkan ruang makan perwira serta menyiapkan makanan perwira.

Tetapi dalam keadaan yang sebenarnya, struktur yang dijelaskan diatas tidak sesuai dengan yang ada diatas kapal. Karena semua itu tergantung kebijakan dari Perusahaan masing-masing dalam menentukan keputusannya dalam rangka efisiensi pengeluaran. Beberapa bagian sengaja dihilangkan atau ditiadakan karena faktor tersebut, sehingga menyebabkan pekerjaan diatas kapal menjadi menumpuk, dan memungkinkan seringnya terjadi *overtime* karena kekurangan *crew* kapal.



B. KERANGKA PENELITIAN

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Simpulan yang dapat diambil dari penelitian tentang Implementasi Manajemen Waktu Istirahat (Rest Hour Management) Guna Meningkatkan Kinerja *Crew* MV. Habco Carina adalah:

1. Bagaimana penerapan manajemen waktu istirahat (*Rest Hour Managaement*) pada *crew* MV. Habco Carina :

Hasil observasi peneliti di atas kapal menunjukkan bahwa penerapan manajemen waktu istirahat di kapal tidak sesuai dengan persyaratan yang tertera dalam MLC 2006. Sesuai dengan regulasi yang terdapat dalam MLC 2006, waktu istirahat dibagi menjadi:

- a. Jam istirahat minimal 10 jam dalam kurun waktu 24 jam.
- b. Jam istirahat minimal 77 jam dalam kurun waktu 7 hari.
- c. Jam istirahat butir a dapat dibagi menjadi maksimum 2 kali periode.
- d. Salah satu periode istirahat sebagaimana disebutkan di butir c, minimal terdiri dari 6 jam istirahat.
- e. Dua periode istirahat tidak boleh dipisahkan lebih dari 14 jam
- f. Kompensasi jam istirahat wajib diberikan sebagai ganti ketika seorang pelaut dibutuhkan tenaganya selama jam istirahat berlangsung .
- g. Pelaksanaan drill dilaksanakan dengan menyesuaikan waktu yang ada untuk memastikan jam istirahat *crew* tidak terganggu.
- h. Jumlah jam kerja dan jam istirahat seluruh *crew* harus ditampilkan di

tempat yang mudah dilihat dan dijangkau oleh semua *crew* pengisian *form rest hour* yang dibuat dan disahkan oleh perusahaan pelayaran.

2. Upaya apa yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja *crew* MV. Habco Carina dengan *Rest Hour Management* :
 - a. Dilaksanakannya pengorganisasian jam kerja
 - b. Pengawasan terhadap pelaksanaan pekerjaan

B. Keterbatasan Penelitian

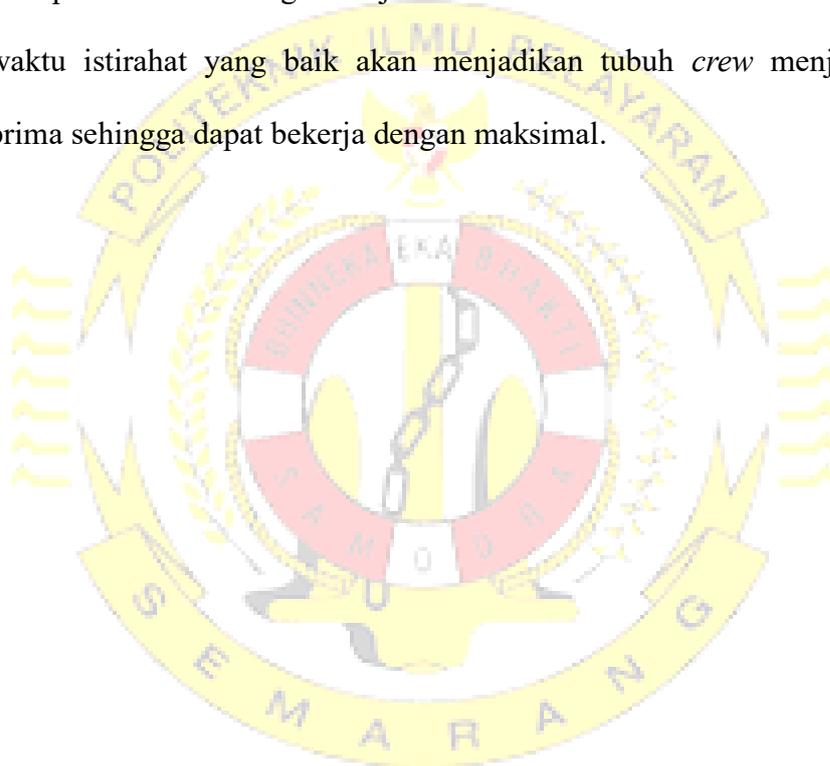
Dalam melakukan penelitian, peneliti melakukan pencarian data dari berbagai sumber. Tentunya dalam pencarian data ini terdapat hal yang tidak dapat dicapai sehingga peneliti mengalami keterbatasan data yang tentu tidak bisa dihindari. Keterbatasan penelitian dalam peneliti ini, adalah :

1. Peneliti banyak mendapatkan data dari departemen *deck* mengingat peneliti merupakan *deck cadet* sehingga banyak observasi dan data-data yang peneliti ambil dari pekerjaan yang diampu oleh departemen *deck*.
2. Keterbatasan waktu peneliti karena dilakukan selama praktek laut membuat data penelitian kurang maksimal mempengaruhi hasil penelitian.
3. Keterbatasan penelitian ini yang dirasa masih banyak dan jauh dari kata sempurna, maka peneliti berharap penelitian berikutnya akan lebih baik.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah peneliti jabarkan sebagai langkah perbaikan dimasa yang akan mendatang, berikut peneliti jabarkan beberapa saran dengan harapan penerapan manajemen waktu istirahat dapat diterapkan sesuai dengan MLC 2006 guna meningkatkan kinerja *crew* diatas kapal.

1. Perlu ditingkatkan lagi pengawasan dan pelaksanaannya agar *rest hour management* dapat diterapkan dengan baik oleh *crew* kapal dan dapat menjadi semangat baru bagi pihak-pihak terkait agar dapat meningkatkan tenaga kerja yang mandiri, profesional, dan memperhatikan kesejahteraan *crew* kapal.
2. Untuk Perusahaan yang bekerja dalam bidang pelayaran agar lebih memperhatikan tentang manajemen waktu istirahat *crew* karena dengan waktu istirahat yang baik akan menjadikan tubuh *crew* menjadi lebih prima sehingga dapat bekerja dengan maksimal.



DAFTAR PUSTAKA

- Arif Yusuf Hamali, 2016, Pemahaman Manajemen Sumberdaya Manusia, Center for Academic Publishing Service, Yogyakarta.
- Arikunto, S., 2019, Prosedur Penelitian, Rineka cipta, Jakarta.
- Edison, Emron., dkk, 2016, Manajemen Sumber Daya Manusia, Alfabeta, Bandung.
- Gibson, dkk, 2017, Organisasi: Perilaku, Struktur, Proses, Binarupa Aksara, Jakarta.
- Hardani, dkk, 2020, Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif, CV. Pustaka Ilmu Grup, Yogyakarta.
- Indrawan Rully dan Poppy Yaniawati, 2017, Metodologi Penelitian, PT. Refika Aditama, Bandung.
- Moleong, Lexy J. (2018). Metodologi Penelitian Kualitatif, PT. Rosdakarya, Bandung.
- Sugiyono (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, Alfabet, Bandung.

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1
SHIP PARTICULAR

SHIP PARTICULAR					
NAME VESSEL		HABCO CARINA		OWNER :	
TYPE		BULK CARRIER		HABCO TRANS MARITIMA	
FLAG		INDONESIA		MANAGEMENT COMPANY :	
OFFICIAL NO				WINNING INDONESIA	
IMO		9497866		P & I CLUB	
CALL SIGN		YDHC2		BALLAST TANKS	
PORT OF REGISTRY		JAKARTA			
EMAIL		habco.carina@habcoprimatama.com		TANK	
TEL/FAX				m ³	
CLASS		CHINA CLASSIFICATION SOCIETY		TANK	
MMSI NO		525119188		m ³	
CLASS NO				FPT	
BUILDERS		Hundai Heavy Industries Co.		APT	
DATE OF BUILD		24 February 2009		No. 1 B.S.W.B. (P)	
MAIN ENGINE		HYUNDAI B&W 5560MC		No. 1 B.S.W.B. (S)	
		BHP 10 670		No. 2 B.S.W.B. (P)	
				No. 2 B.S.W.B. (S)	
				No. 3 B.S.W.B. (P)	
				No. 3 B.S.W.B. (S)	
				No. 4 B.S.W.B. (P)	
				No. 4 B.S.W.B. (S)	
				No. 5 B.S.W.B. (P)	
				No. 5 B.S.W.B. (S)	
				TOTAL	
				ALL TOTAL	
				16333,65	
				31250,75	
DIMENSION			BUNKER TANKS		
L. O. A			FUEL OIL		
189.99m			DIESEL OIL		
L. B. P			TANK		
185.00m			100% m ³		
BREATH MOULDED			TANK		
32.26m			100% M/T		
DEPTH MOULDED			No. 1 HFO TK P/S		
18.0m			410,64 / 410,64		
HEIGHT			No. 2 HFO TK P/S		
46.00m			388,55 / 388,55		
DRAFT SUMMER			No. 3 HFO TK P/S		
12.80m			200,51 / 343,25		
DISPLACEMENT SUMMER			No. 1 HFO SERV TK		
81096.2			26,47		
DEAD WEIGHT			No. 2 HFO SERV TK		
56885.300mt			26,47		
BRIDGE TO F. P			No. 1 HFO SETL TK		
190.43			39,70		
BRIDGE TO A. P			No. 2 HFO SETL TK		
39.55			26,47		
			TOTAL		
			2261,23		
			TOTAL		
			145,77		
TONNAGES		HATCHES		FRESH WATER TANKS	
GROSS TONNAGE		HATCH		TANK	
32957		DIMENSIONS		M/T	
NET TONNAGE		No. 1 (LxB)		FW TK (P)	
19231		18.66x18.26x0.9		143,61	
TYPE OF CRANE X SETS / SHIP		No. 2 (LxB)		FW TK (S)	
SS300200-280B X 4 SETS / SHIP		21.32x18.26x0.9		200,87	
LOAD CONDITION		No. 3 (LxB)		DISTILLED WATER TK	
HOOK USE -30T, GRAB USE -24T		21.32x18.26x0.9		31,82	
Slewing speed -04 rpm		No. 4 (LxB)		No. 1 DRINK WATER	
		21.32x18.26x0.9		44,54	
		No. 5 (LxB)		No. 2 DRINK WATER	
		21.32x18.26x0.9		44,54	
				TOTAL	
				465,38	
LINES					
LINE		DRAFT		DEADWEIGHT	
TROPICAL FR		13,788		58458,60	
FRESH		13,088		56885,30	
TROPICAL		13,067		58458,60	
SUMMER		12,800		56885,30	
WINTER		12,533		55314,60	
				DISPLACEMENT	
				FREEBOARD	
				TPC	
				TROPICAL FR	
				13,788	
				FRESH	
				13,088	
				TROPICAL	
				13,067	
				SUMMER	
				12,800	
				WINTER	
				12,533	
HOLDS					
HOLD		DIMENSIONS		GRAIN m ³	
No. 1 (LxBxD)		27.88m x 32.26m x 16.76m		13 009,86	
No. 2 (LxBxD)		31.16m x 32.26m x 16.72m		15 333,25	
No. 3 (LxBxD)		29.52m x 32.26m x 16.72m		14 553,08	
No. 4 (LxBxD)		31.16m x 32.26m x 16.72m		15 333,27	
No. 5 (LxBxD)		29.52m x 32.26m x 16.72m		13 404,64	
		TOTAL		71 634,10	
				BALE M ³	
				12 300,00	
				LIGHT SHIP	
				10795.83mt	
				F. W. A	
				288mm	
				Fore Corr.	
				- 3.10m	
				Mid Corr.	
				- 0.84m	
				Aft Corr.	
				10.48m	
				LBP	
				185	
PROPELLAR PITCH		5820.5 mm			
PROPELLAR IMMERSION		7420.0 mm			



LAMPIRAN 2

MLC 2006 Tentang *Rest Hour Management***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**

- 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
- 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.
- 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

LAMPIRAN 2

MLC 2006 Tentang *Rest Hour Management*

Petaturan dan Kaidah

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.*

LAMPIRAN 2

MLC 2006 Tentang *Rest Hour Management**The Regulations and the Code*

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.*

LAMPIRAN 2

MLC 2006 Tentang *Rest Hour Management*

Peraturan dan Kandah

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 berdinas 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

LAMPIRAN 2

MLC 2006 Tentang *Rest Hour Management*

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.

The Regulations and the Code

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.

LAMPIRAN 3

Running Hours

Name : Agung Purwanto Rank : AB - A		PT. HABCO TRANS MARITIMA SAFETY FORM WORKING & REST HOURS																								Document No : S.16 Issued Date : 01.01.2022 Issued Status : 2 Revision : 1			
		Month : November Year : 2022																								Total hours of work in 1 Month period			
Time / Date	Rest	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Hours of rest in 24-hour period	Comment	Hours of work, as applicable, in any 24-hour period	Total hours of work in 1 Month period
1	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. BUNATI	100	
4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14		10	
7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Berth. WEDA	15	432
8	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
9	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
10	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
11	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14	Dept. WEDA Sunday	10	100
13	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
14	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
15	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Arrvl. BUNATI	15	
16	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
17	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
18	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
19	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
20	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14	Dept. BUNATI	10	100
21	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
22	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
23	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
24	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
25	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Arrvl. WEDA	15	
26	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Shift. WEDA	15	
27	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7	Shift. JETTY 1 TO 2 WEDA	17	
28	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14	Dept. WEDA	10	
29	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15	
30	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Berth. MORSOWALI	15	30
																										Total hours of rest in 1 Month period			

Approved BY

 Master

Issued BY

 Chief Officer

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2002 tentang Keselamatan Laut
 Pasal 21
 4. Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 (sepuluh) jam dalam 24 (dua puluh empat) jam, dan waktu istirahat tersebut harus memenuhi persyaratan 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
 jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
 (i) sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam, dan
 (ii) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.

LAMPIRAN 3

Running Hours

Name : Roni		Month : November		Year : 2022								
Ranking : Oiler - A		Document No. : S-18		Issued Date : 01.10.2022								
HTM		SAFETY FORM		Revision : 2								
PT. HABCO TRANS MARITIMA		WORKING & REST HOURS		Revision : 1								
Time / Date	Rest	Work	20	21	22	23	24	Hours of rest in 24 hour period	Comment	Hours of work, as applicable, in any 24-hour period	Hours of work, as applicable, in any 7-day period	Total hours of work in 1 Month period
1	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. BUNATI	100		
4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14	Sunday			433
7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Berth. WEDA			
8	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
9	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
10	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
11	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. WEDA	100		
12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14	Sunday			
13	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
14	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. WEDA			
15	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. BUNATI			
16	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
17	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
18	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
19	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
20	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14	Dept. BUNATI	100		
21	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
22	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
23	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
24	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. WEDA			
25	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Shift. WEDA			
26	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7	Shift. JETTY 1 TO 2 WEDA	102		287
27	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	14	Dept. WEDA			
28	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9				
29	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	8	Berth. MOROWALI			
30	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		31		

Reservasi Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2002 tentang Keistiahan Kapal

Konvensi Keselamatan Maritim, 2006 / Maritime Labour Convention, 2006

- Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:
 - 14 jam dalam jangka waktu 24 jam, dan
 - 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari, atau jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
 - esepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.
- Setiap awak kapal harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 esepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam, dan jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
 - esepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.

Approved by



Master

Issued by

Chief Engineer

LAMPIRAN 3

Running Hours

Name : Adil Komauudin		Month : November		Year : 2022																										
Ranking	Officer - B	PT. HABCO TRANS MARITIMA												Document No	S-18															
SAFETY FORM		WORKING & REST HOURS												Issued Date	01/11/2022															
HTM														Issued Status	2															
														Revision	1															
Time / Date	Rest	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Hours of rest in 24 hour period	Comment	Hours of work, as applicable, in any 24-hour period	Hours of work, as applicable, in any 7-day period	Total hours of work in 1 Month period
1	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
2	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. BUNATI	15		
4	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		104
5	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
6	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	13	Sunday	11		
7	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6	Berth. WEDA	18		441
8	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
9	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
10	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
11	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
12	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
13	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	10	Dept. WEDA Sunday	18		103
14	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	10		14		
15	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Ann. BUNATI	15		
16	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
17	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
18	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
19	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
20	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	13	Dept. BUNATI	11		101
21	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
22	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
23	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
24	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
25	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Ann. WEDA	15		
26	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Shift WEDA	15		
27	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	13	Shift JETTY TO 2 WEDA	17		
28	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Dept. WEDA	11		
29	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9		15		
30	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	9	Berth. MOROWALI	15		30

Konvensi Ketenagakerjaan Maritim, 2006 / Maritime Labour Convention, 2006

5 Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:

- (a) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
- (b) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari; atau
- (c) 10 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
- (d) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan

Pasal 21

4 Setiap awak kapal/konduktor yang bekerja tidak lebih sedikit 10 (sepuluh) jam dalam jangka waktu 24 (dua puluh empat) jam yang dimulai sejak 2 (dua) minggu sebelum berangkat dan tidaknya tidak kurang dari 6 (enam) jam kecuali dalam keadaan darurat.

Approval by



Mester

Issued by

Chief Engineer

LAMPIRAN 4

Hasil Wawancara

Nama Narasumber : Capt. Ivan Marivano

Jabatan : Nahkoda MV. Habco Carina

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Peneliti : Selamat siang capt, mohon izin capt. Mohon izin jika capt berkenan, saya mohon izin untuk waktunya sebentar untuk wawancara terkait dengan penerapan *rest hour management* di kapal.

Narasumber 1 : Boleh

Peneliti : Mohon Izin capt, untuk pertanyaan pertama. Apakah capt mengetahui manfaat istirahat yang cukup saat bekerja diatas kapal?

Narasumber 1 : bisa kondisi badan terasa fit, tidak stress, tidak terlalu banyak pikiran, dan tidak mudah sakit.

Peneliti : Baik capt, apakah waktu istirahat capt cukup?

Narasumber 1 : Cukup.

Peneliti : Baik capt, apakah pekerjaan membuat capt merasa terbebani?

Narasumber 1 : Tidak.

Peneliti : Baik capt, menurut capt bagaimana penerapan *rest hour management* di MV. Habco Carina?

Narasumber 1 : Bagus.

Peneliti : Baik capt, apakah sudah sesuai dengan ketentuan MLC 2006 tentang *rest hour management*?

Narasumber : Sudah.

Peneliti : Baik capt, menurut capt upaya apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan kinerja *crew* dengan *rest hour management*?

Narasumber 1 : Bekerja secara profesional sesuai dengan bidangnya.

LAMPIRAN 5

Hasil Wawancara

Nama Narasumber : Petrus Genzo Sihombing

Jabatan : *Chief Officer* MV. Habco Carina

Dengan hasil wawancara sebagai berikut :

Peneliti : Selamat sore *chief*, mohon izin *chief*. Mohon izin jika *chief* berkenan, saya mohon izin untuk waktunya sebentar untuk wawancara terkait dengan penerapan *rest hour management* di kapal.

Narasumber 2 : Silahkan.

Peneliti : Mohon Izin *chief*, untuk pertanyaan pertama. Apakah *chief* mengetahui manfaat istirahat yang cukup saat bekerja diatas kapal?

Narasumber 2 : manfaat istirahat yang cukup adalah menjaga kesehatan dan kebugaran tubuh selama diatas kapal, agar tidak kelelahan disaat kembali untuk dinas jaga ataupun bekerja.

Peneliti : Baik *chief*, apakah waktu istirahat *chief* cukup?

Narasumber 2 : Cukup.

Peneliti : Baik *chief*, apakah pekerjaan membuat *chief* merasa terbebani?

Narasumber 2 : Tidak, pekerjaan itu adalah tanggung jawab.

Peneliti : Baik *chief*, menurut *chief* bagaimana penerapan *rest hour management* di MV. Habco Carina?

Narasumber 2 : penerapan *rest hour* di MV. Habco Carina dalam pelaksanaannya belum berjalan dengan baik, karena masih diterapkan secara manual, sehingga banyak *crew* yang bekerja tidak sesuai jam kerjanya.

Peneliti : Baik *chief*, apakah sudah sesuai dengan ketentuan MLC 2006 tentang *rest hour management*?

Narasumber 2 : Sebenarnya tidak sesuai, tapi dikapal berusaha untuk menyesuaikan walaupun kenyataannya jam kerja *crew* tidak sesuai dengan MLC 2006.

Peneliti : Baik *chief*, menurut *chief* upaya apa yang harus dilakukan untuk meningkatkan kinerja *crew* dengan *rest hour management*?

Narasumber 2 : Dari pihak manajemen kantor, melakukan training, dan agar lebih mudah lagi diberikan software dikapal untuk menjalankan *rest hour*.

