



**PENERAPAN *REST HOURS* DI MT. B SUN MENURUT ATURAN
*MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC)***

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran Pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**GEDE ARIEF WICAKSONO
572011217642**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

PENERAPAN *REST HOURS* DI MT. B SUN MENURUT ATURAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC)

Disusun Oleh:

GEDE ARIEF WICAKSONO
NIT. 572011137875 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 2024

Dosen Pemimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodelogi dan Penulisan

Dr. Capt. AKHMAD NDORI, S.ST., M.M., M.Mar
Pembina Tingkat I (III/d)
NIP. 19770410 201012 2 002

MUHAMMAD CHOERONI, S.ST.Pel
Penata Tingkat (III/c)
NIP. 19890922 201503 1 004

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika

YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Penerapan *Rest Hours* di MT. B SUN Menurut Aturan *Maritime Labour Convention* (MLC)" karya,

Nama : GEDE ARIEF WICAKSONO

NIT : 572011137875 N

Program Studi : D IV NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi NAUTIKA, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, tanggal 2024.

Semarang,

2024

PENGUJI

Penguji I : **MOH. ZAENAL ARIFIN., S.ST., M.M**
Penata (III/c)
NIP. 19760309 201012 1 001

Penguji II : **MUHAMMAD CHOERONI., S.ST.Pel**
Penata Tingkat (III/c)
NIP. 19890922 201503 1 004

Penguji III : **Capt. INDAH SARASWATI., S.Pd., M.T., M.Mar**
Penata (III/c)
NIP.19770115 200912 2 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran
Semarang

Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19671210 1999031 001

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Gede Arief Wicaksono

N I T : 572011137875 N

Program studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Penerapan *Rest Hours* di MT. B SUN Menurut Aturan *Maritime Labour Convention* (MLC)” Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penulisan dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat dan 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 menyatakan pernyataan,

GEDE ARIEF WICAKSONO
NIT. 572011137875 N

HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto :

1. "Ketahuilah bahwa kemenangan bersama kesabaran, kelapangan Bersama kesempatan, dan kesulitan bersama kemudahan." (HR. Tirmidzi).
2. *Allah SWT* tidak akan memberikan cobaan yang melampaui kapasitas umatnya.
3. Datang dari jauh bukan untuk gagal, melainkan untuk menang.
4. Selesailah tepat waktu, bukan diwaktu yang tepat.

Persembahan :

1. Kepada kedua orang tua, Bapak Sobari dan Ibu Rusmiati.
2. Kepada almamaterku Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Teman-teman, sahabat, dan orang-orang yang selalu mendukung dalam mengerjakan dan proses pembuatan skripsi ini.
4. Kepada PT. AMAS SAMUDRA JAYA dan seluruh *crew* kapal MT. B SUN

PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur kami panjatkan kepada kepada ALLAH Swt, Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “**PENERAPAN *REST HOUR* DI MT.B SUN MENURUT ATURAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC)**”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel), serta syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan serta rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Sukirno M.MTr.,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 Kaprodi Nautika yang telah memberikan kemudahan kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
3. Dr. Capt Akhmad Ndori., S.ST.,M.M., M.Mar selaku Dosen Pembimbing materi yang dengan sabar dan tanggungjawab telah memberikan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Muhammad Choeroni., S.ST.Pel Selaku Dosen Pembimbing penulisan yang memberikan arahan dalam penyusunan skripsi ini
5. Kedua orang tua saya, Bapak Sobari dan Ibu Rusmiati serta keluarga saya yang senantiasa mendukung dan memberikan doa restu.
6. Seluruh dosen, perwira dan tenaga pengajar yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat kepada penulis selama melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Pimpinan beserta karyawan perusahaan PT. AMAS SAMUDRA JAYA yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penulisan dan praktik laut.

8. Nakhoda, beserta seluruh kru MT. B SUN yang telah membantu penulis dalam melaksanakan praktik laut.
9. Seluruh sahabat dan keluarga, Nautika 8 Delta dan Mabes X-Wiru terimakasih telah memberikan dukungan dan motivasi dalam penyelesaian studi ini.
10. Kepada pembimbing 3 yang selalu mendukung penulis dari belakang layar.
11. Seluruh teman teman saya Taruna dan Taruni PIP Semarang yang telah membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
12. Seluruh pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang, 2024

Penulis

GEDE ARIEF WICAKSONO

NIT. 572011137875 N

ABSTRAKSI

Wicaksono, Gede Arief. NIT. 572011137875 N, 2024 "PENERAPAN *REST HOUR* DI MT.B SUN MENURUT ATURAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC)" Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Capt AKHMAD NDORI., S.ST.,M.M., M.Mar ,Pembimbing II: MUHAMMAD CHOERONI., S.ST.Pel.

Rest hour adalah jumlah minimum jam istirahat yang harus dimiliki oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan di atas kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan dalam aturan. Permasalahan yang ditemui di kapal MT. B SUN yaitu adanya *overtime* sehingga menyebabkan kualitas jam untuk istirahat berkurang. Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh *rest hour* terhadap kinerja awak kapal dan untuk mengetahui penerapan aturan MLC 2006 di atas kapal.

Dalam hal ini penulis menggunakan metode dekriptif kualitatif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Metode ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data yang telah diperoleh dan dianalisa untuk dihubungkan dengan teori-teori yang ada untuk diambil kesimpulan yang logis. Permasalahan-permasalahan yang terjadi diuraikan, dipaparkan dan diidentifikasi penyebabnya, kemudian dianalisa pemecahan masalahnya.

Berdasarkan hasil penulisan dan pembahasan masalah, pengaruh *rest hour* terhadap kinerja awak kapal yaitu kinerja awak kapal akan menurun, keselamatan kerja awak kapal akan terancam, dan kesehatan awak kapal akan menurun. Sedangkan penerapan aturan MLC 2006 tentang *rest hour* di atas kapal yaitu dilaksanakannya pengorganisasian jam kerja, pengawasan terhadap pelaksanaan pekerjaan, dibuatnya jurnal kerja harian awak kapal, dibuatnya jadwal kerja harian, dibuatnya prosedur kerja harian, dibuatnya jurnal kecelakaan kerja, dibuatnya daftar *overtime*.

Kata kunci: *Overtime*, *rest hour*, MLC 2006

ABSTRACT

Wicaksono, Gede Arief. NIT. 572011137875 N, 2024 "PENERAPAN *REST HOUR* DI MT.B SUN MENURUT ATURAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC)" Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Maritime Polytechnic, Advisor I: Dr. Capt AKHMAD NDORI., S.ST.,M.M., M.Mar, Supervisor II: MUHAMMAD CHOERONI., S.ST.Pel

Rest hour is the minimum number of hours of rest each seaman must have in performing on-board work activities within the timeframe specified in the rules. Problems encountered on board the MT. B SUN is an overtime that causes the quality of the hours of rest is reduced. This study aims to determine the effect of rest hour on crew performance and to know the application of MLC 2006 rules on board.

In this case the author uses qualitative decriptive method to describe and describe the object under study. This method is done by collecting data that has been obtained and analyzed to be associated with the existing theories to be taken a logical conclusion. The problems that occur are described, described and identified the cause, then analyzed the problem solving.

Based on the results of research and discussion of the problem, the effect of rest hour on crew performance is that crew performance will decrease, worker safety will be threatened, and crew health will decrease. While the application of MLC 2006 rules on rest hour on the ship is the implementation of the organization of working hours, supervision of the implementation of the work, the daily working journal of the crew, the making of daily work schedule, making daily work procedures, making work accident journal, making the list of overtime.

Keywords: Overtime, rest hour, MLC 2006

DAFTAR ISI

JUDUL SKRIPSI	1
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
DAFTAR TABEL.....	xiv
BAB I	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penulisan	2
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan Penulisan.....	3
E. Manfaat Hasil Penulisan.....	4
BAB II.....	6
KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori.....	6
B. Kerangka Penulisan.....	18
BAB III.....	Error! Bookmark not defined.
METODE PENULISAN	Error! Bookmark not defined.
A. Metode Penulisan.....	Error! Bookmark not defined.
B. Tempat Penulisan.....	Error! Bookmark not defined.
C. Sampel Sumber Data Penulisan/Informan ..	Error! Bookmark not defined.
D. Teknik Pengumpulan Data.....	Error! Bookmark not defined.

E. Instrument Penulisan.....	Error! Bookmark not defined.
F. Teknis Analisis Data Kualitatif.....	Error! Bookmark not defined.
G. Pengujian Keabsahan Data.....	Error! Bookmark not defined.
BAB IV	Error! Bookmark not defined.
HASIL PENULISAN.....	Error! Bookmark not defined.
A. Gambaran Konteks Penulisan	Error! Bookmark not defined.
B. Deskripsi Data.....	Error! Bookmark not defined.
C. Temuan.....	Error! Bookmark not defined.
D. Pembahasan Hasil Penulisan.....	Error! Bookmark not defined.
BAB V.....	19
SIMPULAN DAN SARAN	19
A. Simpulan	19
B. Keterbatasan Penulisan	19
C. Saran.....	20
DAFTAR PUSTAKA	22
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	24
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	39

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Kerangka Penulisan.....	18
Gambar 3. 1 1 (Sugiyono, 2015:331) Triangulasi Data	Error! Bookmark not defined.
Gambar 4. 1 MT.B SUN	Error! Bookmark not defined.

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 WAWANCARA.....	24
LAMPIRAN 2 CREWLIST	26
LAMPIRAN 3 SHIPS PARTICULAR.....	27
LAMPIRAN 4 DAFTAR PELABUHAN YANG DIKUNJUNGI.....	28
LAMPIRAN 5 MSM-ISM JAM ISTIRAHAT DAN KERJA DIKAPAL	29
LAMPIRAN 6 HASIL PENGAWASAN PEKERJAAN	31
LAMPIRAN 7 DAFTAR JAGA PELABUHAN	32
LAMPIRAN 8 TABEL REST HOUR.....	33
LAMPIRAN 9 KAPAL MT. B SUN.....	34
LAMPIRAN 10 ATURAN DALAM MLC 2006.....	35

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Penerapan *rest hour* di MT. B SUN Berdasarkan MLC 2006: **Error! Bookmark not defined.**

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Rest hour atau yang biasa disebut jam istirahat merupakan jumlah waktu minimum istirahat yang harus didapatkan oleh setiap pelaut dalam melakukan aktivitas pekerjaan diatas kapal. dalam jangka waktu yang sudah diatur dalam suatu aturan. Setiap pelaut harus mengetahui standar atau jumlah jam istirahat yang seharusnya miliki oleh setiap pelaut selama berada di atas kapal. Pengaturan tentang *rest hour* atau jam istirahat ini diatur dalam beberapa konvensi, salah satunya diatur dalam *Maritime Labour Convention (MLC) 2006*.

MLC 2006 berisi tentang hak-hak dasar yang harus diperoleh seorang pelaut, seperti tempat kerja yang aman dan nyaman, pekerjaan yang wajar, lokasi kerja yang memadai, mendapat kesejahteraan di berbagai aspek, dan lain - lain. Melihat dari aspek tersebut, maka penulis tertarik untuk menulis penulisan mengenai kesejahteraan pelaut mengenai jumlah waktu istirahat atau *rest hour* di atas kapal.

Hal yang melatarbelakangi penulis untuk memilih penulisan dengan judul penerapan *rest hour* bagi *crew* kapal di MT. B SUN sesuai MLC 2006 adalah karena waktu istirahat bagi para pelaut sangatlah perlu diterapkan diatas kapal untuk menunjang kinerja awak kapal. Penerapan waktu istirahat tersebut seharusnya dimengerti, dipahami, dan dilaksanakan oleh seluruh awak kapal yang berada diatas kapal, sehingga meningkatkan kinerja awak kapal menjadi

maksimal dan dapat dicapai dengan baik. Hal ini guna meningkatkan kesejahteraan awak kapal yang bekerja di atas kapal. Penerapan *rest hour* sesuai dengan MLC bertujuan untuk memastikan bahwa pelaut telah mendapat jam kerja atau jam istirahat yang sesuai dengan ketentuan dalam aturan MLC 2006.

Selama penulis melaksanakan penulisan di MT. B SUN penulis menemukan beberapa masalah mengenai *rest hour* yang sering sekali terjadi. Kurangnya waktu istirahat ini dikarenakan adanya *overtime* diatas kapal. Terjadinya *overtime* itu dikarenakan *voyage* dari MT. B SUN yang pendek. Pelaksanaan bongkar muat di kapal sebenarnya tidak merusak *rest hour crew* kapal, tetapi karena *voyage* yang sangat pendek, yaitu yang hanya sekitar 1 hingga 8 jam. Hal ini menyebabkan rusaknya jam istirahat *crew* MT. B SUN. Jam istirahat *crew* kapal digunakan untuk melakukan *mooring*, *unmooring*, dan *cargo operation* yang menyebabkan kurangnya jam istirahat seluruh *crew* kapal MT. B SUN sehingga mengakibatkan dampak yang kurang bagus terhadap ketelitian dan kebugaran awak kapal MT. B SUN, seperti kelelahan. Melihat pentingnya waktu istirahat di atas kapal, maka penulis mengambil judul skripsi : “PENERAPAN *REST HOUR* DI MT. B SUN MENURUT ATURAN *MARITIME LABOUR CONVENTION* (MLC)“

B. Fokus Penulisan

Setelah diperhatikan banyaknya masalah yang akan dibahas oleh penulis dan keterbatasan waktu yang dimiliki penulis maka agar tujuan penulisan tercapai dengan baik, maka penulis membatasi masalah pada penulisan ini.

Batasan yang diambil ialah pengalaman penulis pada saat melaksanakan penulisan pada tanggal 07 Agustus 2022 hingga pada tanggal 09 Agustus 2023 di MT. B SUN.

C. Rumusan Masalah

Pengaturan waktu istirahat yang baik maupun sesuai dengan aturan yang tercantum dalam MLC 2006 akan berdampak atau pengaruh yang baik terhadap seluruh awak kapal. Beberapa faktor yang menyebabkan penataan waktu istirahat ini tidak bisa berjalan sesuai dengan yang diharapkan di atas kapal. Dari pengalaman dan penulisan penulis faktor tersebut didapatkan beberapa pokok permasalahan yang untuk selanjutnya dapat diberikan pemecahan masalah sesuai dengan pengalaman penulis pada saat melakukan penulisan di atas kapal MT. B SUN dalam menerapkan waktu istirahat yang sesuai MLC 2006. Berikut beberapa pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan ini antara lain :

1. Apa pengaruh penerapan *rest hour* terhadap kinerja *crew* di MT. B SUN ?
2. Bagaimana penerapan *rest hour* menurut aturan MLC 2006 di MT. B SUN ?

D. Tujuan Penulisan

Tujuan yang ingin dicapai oleh penulis dalam melakukan penulisan dan penulisan skripsi ini yaitu :

1. Untuk mengetahui pengaruh *rest hour* terhadap kinerja *crew* kapal di ataskapal MT. B SUN.
2. Untuk mengetahui sejauh mana penerapan MLC 2006 ini dilakukan di atas kapal sesuai dengan pengamatan penulis.

E. Manfaat Hasil Penulisan

Maksud dan tujuan yang diperoleh dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan manfaat dari penelitian bagi pihak-pihak yang terkait dalam dunia pelayaran, institusi yang bergerak dalam dalam bidang pelayaran, dan pengetahuan umum bagi perorangan, seperti :

1. Manfaat Secara Teoritis
 - a. Penelitian ini bertujuan untuk menambah pengetahuan mengenai waktu istirahat di atas kapal.
 - b. Memenuhi persyaratan kelulusan program Diploma IV Prodi Nautika di PIP Semarang.

2. Manfaat Secara Praktis

Sebagai kontribusi dan masukan yang bermanfaat dalam memahami mengenai penerapan *rest hour* bagi *crew* MT. B SUN.

- a. Bagi penulis :
 - 1) Untuk mengasah penulis menyalurkan pikiran dan pendapat dalam bahasa secara naratif dan dapat dipertanggung jawabkan dikemudian hari.
 - 2) Untuk dijadikan sebagai bahan masukan dan pengalamanbaru, untuk pandangan awal menuju dunia kerja pada suatu saat nanti. Selain itu, juga sebagai pembanding antara ilmu teori yang di dapat dari kampus dengan ilmu yang di dapat pada saat melakukan penelitian.

b. Bagi kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang :

- 1) Penelitian ini bisa menjadi sesuatu wacana yang bisa menambah pengetahuan. Dapat juga sebagai bahan pengembangan ilmu pengetahuan dari tahun ke tahun. Dan menambah pengetahuan dan khasanah dari lapangan kerja.
- 2) Menambah aset perpustakaan akademi.
- 3) Meningkatkan kualitas Institusi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

c. Bagi *crew* kapal :

Memberikan masukan dan pengetahuan tentang pentingnya penerapan *rest hour* di atas kapal agar awak kapal dapat melaksanakan pekerjaan dengan maksimal karena di dukung dengan kualitas jam istirahat yang baik.

d. Bagi perusahaan :

Penelitian ini dapat menjadi semangat baru bagi pihak-pihak yang terkait dalam bidang pelayaran, dan agar dapat lebih meningkatkan tenaga kerja yang mandiri, profesional, dan memperhatikan kesejahteraan seluruh awak kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Berdasarkan paparan latar belakang dan rumusan masalah, maka di dapatkan kesimpulan awal yaitu, penerapan *rest hours* yang diberikan dapat berpengaruh pada kinerja *crew* di atas kapal. Dapat disimpulkan bahwa mempunyai kinerja yang baik harus ditunjang dengan jam istirahat yang cukup dan sesuai dengan yang berikan oleh perusahaan untuk pekerjanya untuk menunjang kinerja yang lebih baik di atas kapal, dan dapat mempengaruhi kinerja pekerjaan pada saat bekerja di atas kapal.

Untuk pembaca memahami mengenai *rest hour* dan kinerja *crew*, penulis memandang perlu adanya gambaran teori dan definisi yang dapat memudahkan pemahaman pembaca terhadap penelitian ini :

1. Implementasi

Implementasi adalah pelaksanaan suatu tindakan atau rencana secara hati-hati dan terperinci. Implementasi ini biasanya selesai jika dianggap permanen. Implementasi tersebut bukan sekedar tindakan, melainkan suatu tindakan yang direncanakan dan dilakukan secara sungguh-sungguh dengan mengacu pada norma-norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan. Oleh karena itu, implementasi tidak berdiri sendiri melainkan dipengaruhi oleh objek berikutnya.

Mulyasa menyebutkan pengertian implementasi dalam Harteti Jasin (2021) bahwa implementasi adalah proses pengaplikasian sebuah ide, konsep, kebijakan atau inovasi dalam suatu tindakan, sehingga dapat menyebabkan dampak yang baik seperti perubahan pengetahuan, keterampilan maupun nilai dan sikap.

Mulyadi (2015:12), implementasi menunjuk pada sebuah tindakan untuk mencapai tujuan yang telah diatur dalam sebuah keputusan.

Mclaughlin dan Schubert yang diambil oleh Basyiruddin dan Nurudin dalam Ina Magdalena dkk (2020) menyebutkan implementasi merupakan kegiatan yang saling berkesinambungan ataupun saling menyesuaikan. Implementasi merupakan sistem rekayasa.

Grindle (Mulyadi, 2015:47), “menyatakan bahwa implementasi adalah proses umum mengenai tindakan administratif yang bisa diteliti pada tingkat program tertentu”.

menurut Syaukani dkk pada dasarnya implementasi (Pratama, 2015:229), “adalah suatu tahap dalam yang memiliki proses kebijaksanaan publik dalam suatu negara. Biasanya implementasi dilakukan setelah sebuah kebijakan diciptakan dengan tujuan yang jelas, termasuk untuk tujuan jangka pendek, menengah dan panjang”.

2. *Rest Hours*

Rest hours atau biasa disebut waktu istirahat adalah jumlah waktu istirahat minimal yang harus dimiliki oleh setiap pelaut di atas kapal selama waktu yang ditentukan dalam menjalankan tugas pekerjaannya. Menurut

UU No 13 tahun 2003 mengenai ketenagakerjaan, jam istirahat memiliki artian “waktu untuk pemulihan setelah melakukan pekerjaan untuk waktu tertentu”. Memberikan waktu istirahat bagi pekerjanya merupakan kewajiban dari Perusahaan pelayaran. Ketentuan mengenai pemberian jam istirahat ini tercatat juga dalam UU No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang memberikan hak-hak pelaut yang mencakup :

- a. Gaji;
- b. Jam kerja (*hours of work*) dan jam istirahat (*hours of rest*);
- c. Jaminan untuk pemberangkatan menuju ke tempat tujuan dan pengembalian menuju ke tempat asal;
- d. Kompensasi apabila kapal mengalami kerusakan dan tidak dapat melakukan operasi dikarenakan mengalami kecelakaan;
- e. Kesempatan dalam mengembangkan jenjang karier menuju lebih lanjut lagi;
- f. Pemberian akomodasi (tempat tinggal), fasilitas rekreasi, dan makanan ataupun minuman;
- g. Pemeliharaan dan pemantauan kesehatan serta pemberian asuransi untuk kecelakaan dalam bekerja.

Sesuai dengan MLC 2006 paragraf 2.3 butir 1 yang berbunyi “*Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.*” Dijelaskan bahwa setiap pelaut wajib memiliki waktu kerja dan istirahat yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan

isi peraturan yang dimaksud tercantum di dalam *Maritime Labour Convention 2006* paragraf 2.3 yaitu pada butir 5 dan butir 6 :

Butir 5 : *The limits on hours of work or rest shall be as follows:*

a. *Maximum hours of work shall not exceed :*

- 1) *14 hours in any 24-hour period; and*
- 2) *72 hours in any seven-day period;*

b. *Minimum hours of rest shall not be less than :*

- 1) *10 hours in any 24-hour period; and*
- 2) *77 hours in any seven-day period.*

Butir 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.*

Dijelaskan bahwa waktu kerja maksimal adalah 14 jam dalam 1 hari (24 jam) dan 72 jam dalam 1 minggu (168 jam), serta waktu istirahat yang didapatkan tidak boleh kurang dari 10 jam dalam 1 hari (24 jam) dan 77 jam dalam 1 minggu (168 jam) dengan dua waktu istirahat dalam satu hari. Dan menurut hasil konvensi dari *International Maritime Organisation (IMO)* maka dibuatlah suatu aturan mengenai standarisasi dari penerapan jam kerja dan jam istirahat di dalam *STCW (Standard Training Certificate of Watch Keeping) Manila Amandement 2010 Bab VIII :*

a. Para perwira dan awak kapal yang melakukan tugas jaga anjungan atau jaga kamar mesin atau awak kapal lainnya yang diberikan tugas terkait keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan harus diberikan waktu

istirahat, sebagai berikut :

- 1) Minimum 10 jam istirahat dalam periode waktu 24 jam;
- 2) 77 jam istirahat dalam 7 hari periode;
- 3) Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari 2 periode, yang mana salah satunya harus berdurasi sedikitnya selama 6 jam dan interval waktu antara periode yang berlangsung secara terus menerus tidak boleh melampaui 14 jam;
- 4) Pengurangan jam istirahat menjadi 70 jam istirahat dalam periode hari diperbolehkan untuk waktu yang tidak melampaui 2 minggu berturut-turut.

- b. Nahkoda wajib memasang pengumuman di kapal di tempat yang mudah terlihat dan mudah dijangkau, berisi informasi mengenai jadwal kerja atau istirahat sehari-hari baik selama di laut maupun di Pelabuhan. dalam bahasa yang dipergunakan di atas kapal dan dalam bahasa Inggris, untuk memudahkan bagi semua anak buah kapal.

3. *Maritime Labour Convention* (MLC)

MLC adalah konvensi yang diselenggarakan oleh *International Labour Organization* (ILO) pada tahun 2006 di Genewa, Swiss. *Maritime Labour Convention* 2006, disingkat MLC 2006 adalah konvensi yang mengatur standar ketenagakerjaan maritim. MLC 2006 bertujuan untuk memastikan hak-hak para pelaut di seluruh dunia dilindungi dan memberikan standar pedoman bagi setiap negara dan pemilik kapal untuk menyediakan lingkungan kerja yang nyaman bagi pelaut. Hal ini dilakukan karena pelaut

bekerja lintas negara sehingga perlu diatur suatu standar bekerja yang berlaku secara internasional. MLC 2006 pada mulanya hanya bersifat anjuran untuk diterapkan oleh semua pihak yang berkaitan dengan pekerjaan di dunia maritim. Namun sejak 20 Agustus 2013, standar MLC 2006 diwajibkan untuk diterapkan. MLC 2006 telah diratifikasi oleh Presiden Joko Widodo (Jokowi) bersama Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) menjadi undang-undang Nomor 15 Tahun 2016 tentang Pengesahan MLC 2006 atau Pengesahan Konvensi Ketenagakerjaan Maritim 2006 pada 6 Oktober 2016. Indonesia sebagai negara anggota IMO dan juga ILO, wajib memberlakukan secara penuh ketentuan yang ada dalam MLC 2006 dalam rangka memberikan perlindungan kepada pelaut dan awak kapal terkait dengan pemenuhan hak dasar. Terdapat 5 tema pembahasan dalam MLC 2006 yaitu :

a. Persyaratan minimal pelaut yang bekerja di kapal.

Pembahasan ini berisi tentang persyaratan yang harus dipenuhi oleh seorang pelaut, seperti persyaratan usia, persyaratan kondisi kesehatan, persyaratan kompetensi, keahlian, dan training serta persyaratan rekrutmen dan penempatan sebagai berikut :

1) Usia minimal pelaut

Usia minimal untuk menjadi seorang pelaut adalah 16 tahun tetapi untuk kerja malam atau area berbahaya usia minimal 18 tahun.

Hal ini tercantum pada beberapa pasal di MLC yaitu pada pasal :

- a) Peraturan 1.1 ayat 2 tentang Usia Minimum yang berbunyi
“Usia minimal pada saat awal mulai berlakunya Konvensi ini adalah 16 tahun.”
- b) Standar A1.1 ayat 1-2 dan 4 tentang Usia Minimal yang berbunyi :
 - i) Ayat 1 “Penempatan, keterlibatan atau bekerja di atas kapal bagi setiap orang di bawah usia 16 tahun dilarang.”
 - ii) Ayat 2 “Bekerja malam hari bagi awak kapal di bawah usia 18 tahun dilarang. Sesuai tujuan Standar ini, “malam hari” dapat didefinisikan sejalan dengan hukum dan kebiasaan nasional. Ketentuan ini mencakup jangka waktu paling sedikit sembilan jam dimulai tidak lebih dari tengah malam dan berakhir tidak lebih awal dari pukul 5 pagi.”
 - iii) Ayat 4 “Penempatan, keterlibatan atau pekerjaan bagi awak kapal di bawah usia 18 tahun dilarang apabila pekerjaan itu dianggap berbahaya bagi kesehatan atau keselamatan mereka. Jenis-jenis pekerjaan tersebut wajib ditetapkan berdasarkan hukum atau peraturan nasional atau oleh otoritas berwenang, setelah berkonsultasi dengan organisasi pemilik kapal dan organisasi awak kapal terkait, sesuai dengan standar internasional.”

c) Pedoman B1.1 tentang Usia Minimum yang berbunyi “Saat mengatur pekerjaan dan kondisi tempat kerja, anggota wajib memberikan perhatian khusus terhadap kebutuhan orang-orang muda di bawah usia 18 tahun.”

2) Kondisi Kesehatan

Pelaut harus menyertakan sertifikat kesehatan (*medical report*) yang diakui oleh negara bersangkutan.

3) Pelatihan

Pelaut harus mendapatkan pelatihan yang berkaitan dengan pekerjaannya sebelum melaut dan juga harus mendapatkan training keselamatan diri (*Personal Safety Training*).

4) Rekrutmen atau penempatan

Pelaut harus dilakukan dengan menjalankan prosedur penempatan dan pendaftaran yang baik, adanya prosedur keluhan dan harus ada kompensasi bila proses rekrutmen gagal.

b. Kondisi kerja

Hal ini mengatur tentang kontrak, gaji, dan kondisi kerja pelaut selama di kapal. Ini mencakup kontrak yang jelas, waktu istirahat, hak cuti, pemulangan ke negara asal, dan sebagainya.

1) Kontrak kerja

Kontrak harus jelas, legal, dan mengikat.

2) Gaji

Gaji pelaut harus dibayar sekurang-kurangnya setiap bulan dan

harus ditransfer secara berkala ke keluarga bila dibutuhkan. Dalam pemberian upah ini diatur pada MLC 2006 yaitu pada pasal Standar A2.2 ayat 3 dan 4 yang berbunyi sebagai berikut :

- a) Ayat 3 “Setiap Negara Anggota wajib mensyaratkan bahwa pemilik kapal mengambil kebijakan, sebagaimana tercantum pada ayat 4 dari Standar ini, untuk menyediakan awak kapal sarana mengirimkan seluruh atau sebagian daripada pendapatan mereka kepada keluarga atau yang menjadi tanggungannya atau para penerima sah.”
 - b) Ayat 4 “Kebijakan yang memastikan bahwa para awak kapal dapat mengirimkan pendapatan mereka kepada keluarga mereka meliputi:
 - i) Suatu sistem untuk memungkinkan awak kapal, pada saat memulai pekerjaan atau selama bekerja, untuk membagi, apabila mereka menginginkan, sebagian dari upah mereka untuk dikirimkan dengan jangka waktu yang teratur kepada keluarga mereka melalui pengiriman antar bank atau dengan cara yang sejenis; dan
 - ii) Suatu persyaratan bahwa pembagian wajib dikirimkan tepat waktu dan secara langsung kepada seseorang atau orang-orang yang ditunjuk oleh awak kapal.”
- 3) Waktu istirahat

Waktu istirahat harus diterapkan sesuai dengan peraturan negara yang berlaku. Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu. Selanjutnya, waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.

4) Cuti

Pelaut memiliki hak cuti tahunan serta cuti di darat.

5) Pemulangan

Pemulangan pelaut ke negara asalnya haruslah gratis.

6) Kandas atau hilang

Bila kapal hilang atau kandas, pelaut memiliki hak pesangon.

7) Karir

Setiap kapal harus punya jenjang karir yang jelas.

c. Akomodasi, fasilitas rekreasi, makan, dan catering.

Pembahasan ini mencakup tentang hak-hak yang berkaitan dengan makan, akomodasi, dan fasilitas yang harus diberikan kepada pelaut.

1) Akomodasi

Akomodasi untuk tempat tinggal dan bekerja harus memperhatikan segala jenis segmen seperti kesehatan dan kenyamanan pelaut.

2) Fasilitas rekreasi

Fasilitas rekreasi harus disediakan karena untuk *refreshing* bagi semua *crew* di atas kapal

3) Makan dan Catering

Kualitas dan kuantitas makanan harus diatur sesuai negara menurut bendera kapal (*Flag State*)

d. Perlindungan dan perawatan kesehatan, kesejahteraan, dan perlindungan keamanan sosial.

1) Perawatan medis di kapal dan di darat.

Pelaut harus mendapatkan akses fasilitas kesehatan selama di atas kapal tanpa mengeluarkan biaya sedikitpun dan dengan kualitas pelayanan kesehatan yang sama dengan fasilitas kesehatan yang ada di darat.

2) Kewajiban pemilik kapal

Pelaut harus dilindungi dari dampak keuangan akibat sakit, cedera, atau kematian yang berhubungan dengan pekerjaan mereka. Pelaut juga harus tetap mendapatkan gaji setidaknya 16 minggu semenjak mulai sakit.

3) Perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja.

Lingkungan kerja yang aman dan higienis wajib diberikan saat bekerja maupun istirahat. Pengukuran tingkat kemanan untuk mengidentifikasi bahaya dan pengendalian resiko harus dilakukan untuk mencegah kecelakaan kerja.

4) Akses ke fasilitas di daratan.

Port states harus menyediakan fasilitas budaya, rekreasi dan informasi yang cukup saat di daratan dan semua fasilitas tersebut harus terbuka untuk semua pelaut tanpa membedakan ras, kelamin, agama dan pandangan politik.

5) Keamanan sosial

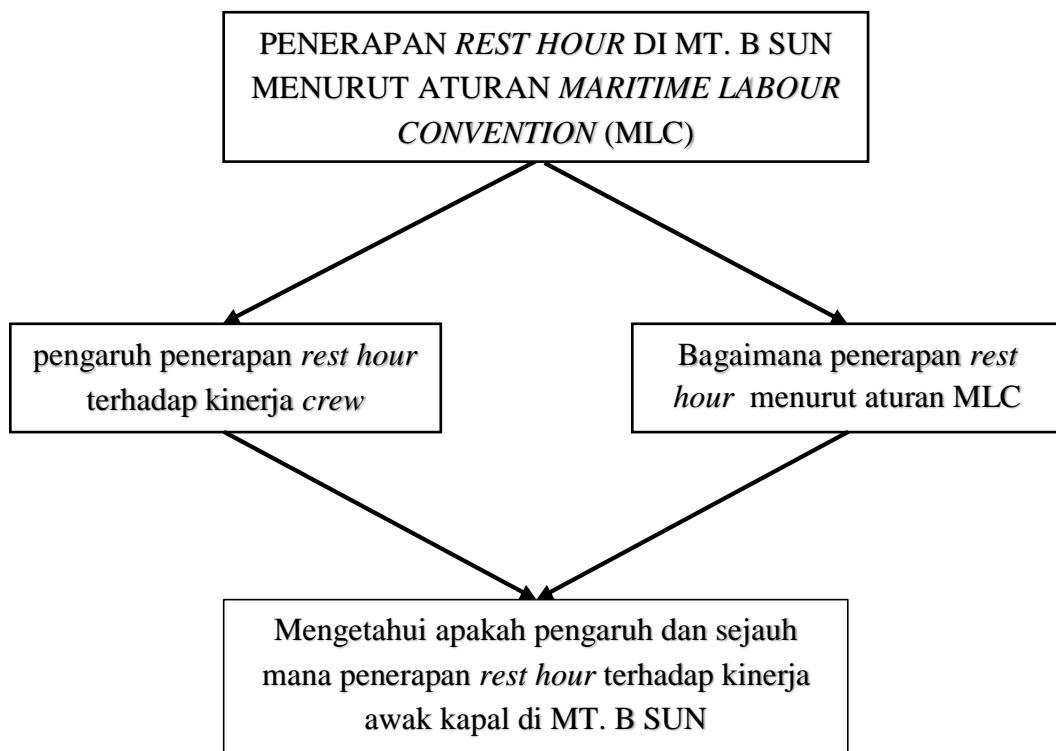
Perlindungan sosial harus diberikan ke semua pelaut.

e. Penerapan dan pelaksanaan

Penerapan dan penegakan aturan MLC (2006) di semua negara tempat kapal beroperasi, kapal bertanggung jawab untuk menerapkan aturan tersebut pada kapal yang mengibarkan benderanya. Setiap kapal harus dilengkapi *Certificate of Maritime Compliance* (sertifikat kepatuhan maritim). Sertifikat ini merupakan kesepakatan antara kapal dengan negara yang bersangkutan untuk mematuhi seluruh peraturan yang berlaku. Setiap kapal juga harus memiliki prosedur pengaduan bagi seluruh awak kapal dan semua pengaduan harus diselidiki. *Port States* (negara dimana kapal bersandar). harus melakukan inspeksi berdasarkan *Certificate of Maritime Compliance*. Setelah sertifikat berada di tangan dan kapal berbendera negara yang telah meratifikasi MLC 2006, maka investigasi hanya dilakukan sekedar untuk memeriksa adanya indikasi ketidak patuhan.

B. Kerangka Penulisan

Dalam pembahasan skripsi ini penulis membahas tentang Analisis sistem *management* jam kerja dan *rest hours management* terhadap kinerja *crew* kapal. Secara jelas dapat digambarkan kerangka penelitian tersebut dalam bentuk bagan sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Penulisan

Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

Menurut penjelasan dan penjabaran pada pembahasan di atas tentang penerapan *rest hour* di MT. B SUN. Maka pada bagian ini penulis memberikan simpulan dan saran yang berkaitan dengan topik permasalahan yang dibahas di dalam skripsi ini, yaitu :

A. Simpulan

Simpulan yang bisa diambil dari penelitian mengenai penerapan *rest hour* bagi awak kapal MT. B SUN sesuai MLC 2006, yaitu :

1. Pengaruh *rest hour* terhadap performa awak kapal dapat terjadi dikarenakan kurangnya waktu istirahat sehingga mengurangi efektivitas kinerja awak kapal, terancamnya keselamatan dan menurunnya Kesehatan awak kapal seperti mudah terserang penyakit, dan terjadinya kecelakaan kerja.
2. Penerapan peraturan MLC belum diterapkannya *rest hour* secara maksimal di atas kapal. Pengaplikasian yang telah terjadi di MT. B SUN adalah dilaksanakannya pengelompokan waktu kerja, pekerjaan yang selalu dikontrol, dibuatnya jurnal kerja harian awak kapal, dibuatnya jadwal kerja harian, dibuatnya tata cara kerja harian, dibuatnya buku harian tentang kecelakaan kerja, dibuatnya daftar *overtime*.

B. Keterbatasan Penulisan

Keterbatasan penelitian adalah segala sesuatu yang membatasi penulis pada saat mengadakan penelitian dalam pembuatan sebuah karya tulis ilmiah,

atau yang disebut juga dengan skripsi. Berikut ini merupakan beberapa keterbatasan yang ditemui oleh penulis, yang mempengaruhi hasil penelitian ini, yaitu :

1. Penelitian ini dilakukan oleh penulis sebagai *deck cadet* dan tujuannya di kapal merupakan untuk pembelajaran dan belum memiliki sebuah tanggung jawab apapun di atas kapal. Pada saat penulis melaksanakan pengamatan pada permasalahan di atas kapal hal sebaliknya justru terjadi kepada penulis karena harus banyak melakukan pengamatan mengenai perkembangan pembelajar di atas kapal.
2. Penulis kurang memiliki waktu untuk melakukan dokumentasi, hal ini disebabkan karena waktu istirahat yang sangat sedikit, oleh karena itu mengakibatkan penulis tidak memiliki banyak waktu untuk melakukan dokumentasi seperti pengambilan gambar lokasi penulis dilakukan.

C. Saran

Sesuai dengan permasalahan yang di angkat oleh penulis, penulis memberikan beberapa saran yang di butuhkan dalam penerapan *rest hour* di MT. B SUN dapat dilaksanakan secara maksimal. Berikut ini merupakan beberapa saran dari penulis yang dapat dijabarkan, yaitu :

1. Untuk mengatasi perbedaan aturan *rest hour* yang sesuai dengan aturan MLC 2006 dan yang terjadi dilapangan, yaitu dilakukannya klasifikasi waktu kerja seperti pembuatan laporan pemeliharaan kapal dalam 1 bulan. Dan ditingkatkannya lagi mengenai pengawasan dalam penerapan *rest hour* agar dilaksanakan dengan baik oleh seluruh awak kapal dan dapat

menjadikan dorongan bagi pihak terkait, agar meningkatnya tenaga kerja yang independent dan professional. Hal ini bertujuan agar awak kapal dapat mendapat istirahat yang cukup.

2. Agar tidak terjadinya hambatan tentang penerapan *rest hour* kepada awak kapal, sebaiknya ditingkatkannya pengawasan waktu istirahat, Kesehatan maupun keselamatan awak kapal saat bekerja dengan cara memberikan petunjuk dan pemahaman mengenai manfaat penerapan *rest hour* di atas kapal agar awak kapal dapat mengerjakan pekerjaan dengan maksimal dan sesuai dengan yang di inginkan, dengan cara di dukung dengan kualitas waktu istirahat yang memadai.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdi Mirzaqon and Budi Purwoko. (2018). Studi Kepustakaan mengenai Landasan Teori dan Praktik Konseling Expressive Writing Library. *Jurnal BK UNESA*. <https://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/jurnal-bkunesa/article/viewFile/22037/20201>, 1-8
- Adiputra, I. M. S., et al. (2021). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Malang: Yayasan Kita Menulis.
- ILO. 2006. *Maritimer Labourr Converntion 2006*. Jernerwa
- Indrawan Rully dan Poppy Yaniawati. (2014). *Metodologi Penelitian*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Jasin, H. (2021). Implementasi Guru Terhadap Model Pembelajaran Daring dimasa Pandemi Covid-19 di SDN 4 Ponelo Kepulauan. Prosiding Seminar Nasional Pendidikan ..., 63–71.
<http://ejurnal.pps.ung.ac.id/index.php/PSNPD/article/view/1052>
- Kriyantono, R. (2020). *Teknik praktis riset komunikasi kuantitatif dan kualitatif disertai contoh praktis Skripsi, Tesis, dan Disertai Riset Media, Public Relations, Advertising, Komunikasi Organisasi, Komunikasi Pemasaran*. Rawamangun: Prenadamedia Group
- Magdalena, I., dkk. (2020). Analisis Daya Pembeda, Dan Taraf Kesukaran Pada Soal Bilangan Romawi Kelas 4 Sdn Tobat 1 Balaraja. *Jurnal Pendidikan Dan Ilmu Sosial*, Volume 3, Nomor 1 (hlm. 151–58).
- Mulyadi. (2015). *Implementasi Organisasi*. Yogyakarta: Gadjah Mada Univercity Press.
- Ndori, A., Susanto, S., & Achriyan, D. A. (2022). Analisa Penyebab Penurunan Kinerja Cargo Oil Pump dan Seat Ring Valve Terhadap Kelancaran Discharge Cargo Di Kapal Tanker. *Jurnal Maritim Polimarin*, 8(1), 96-101.
- Pratama, Y. A., & Junianto, E. (2015). Sistem Pakar Diagnosa Penyakit Ginjal Dan Saluran Kemih Dengan Metode Breadth First Search. *Jurnal Informatika*, II(1), 212–221.
- Rijai, Ahmad. (2018). Analisis Data Kualitatif. *Jurnal Alhadharah*, Vol.17(33)
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta

Sugiyono (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono, (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:CV. Alfabeta

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Undang-Undang (UU) Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan

Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Widiyantoro, M., Subardi, A., & Ndori, A. (2022). Pengaruh Kerusakan Jack Hydraulic Terhadap Proses Bongkar Muat di MV. Sri Wandari Indah. 76 *Dinamika Bahari*, 1(1), 45–52. <https://doi.org/10.46484/db.v1i1.183>

LAMPIRAN-LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 WAWANCARA

Berikut ini hasil dari wawancara oleh mualim I

Jabatan : Mualim I (*Chief Officer*)

Tanggal : 1 Desember 2022

Peneliti : “Selamat pagi *chif*”

Chief Officer : “Pagi det”

Peneliti : “saya ingin bertanya merkaitan dengan bagaimana penerapan *rest hours* di MT. B SUN”

Chief Officer : “jadi penerapan *rest hours* di MT. B SUN sesuai dengan MLC dan seluruh awak kapal mendapatkan hak istirahat, harapannya seluruh awak MT. B SUN dapat selalu terjaga kesehatannya. Namun karena kapal ini memiliki rute pelayaran yang pendek dan sangat sering sandar di Pelabuhan maka dari waktu istirahat yang seharusnya didapat oleh para awak kapal beberapa ada yang tetap ingin pesiar dan Sebagian ada yang kelelahan melakukan olahgerak saat sandar maupun lepas sandar. Biasanya dari beberapa awak kapal yang pesiar saya sebagai kepala kerja memberikan kelonggaran, namun saya tidak mau tau jika diatas kapal harus bekerja dengan baik dan pada kenyataannya mereka

jadi kelihatan lemas dan bekerj tidak sesuai prosedur. Ada juga yang sampai sakit dan menjadi sumber penyakit.”

Peneliti : “Kemudian apa yang menyebabkan kinerja awak kapal MT. B SUN menurun?”

Chief Officer : “penyebab turunnya kinerja awak kapal biasanya di karenakan oleh tubuh yang kurang sehat atau di karenakan oleh kurangnya waktu istirahat dan biasanya awak kapal yang kurang istirahat memiliki ketahanan tubuh yang rendah, sehingga mudah terserang penyakit. Nah, awak kapal yang sakit biasanya karena habis begadang atau pesiar. Jadi mengakibatkan kerja mereka kurang optimal.”

Peneliti : “lalu bagaimana cara meningkatkan kinerja awak kapal di MT. B SUN?”

Chief Officer : “jadi cara untuk meningkatkan kinerja awak kapal sebenarnya sangatlah mudah, mengontrol awak kapal, memberi pengarahan betapa pentingnya waktu istirahat, saat bekerja terus di awasi jika ada sesuatu yang aneh atau tidak sesuai, tanyakan apa ada masalah yang terjadi atau apakah dalam keadaan sehat atau tidak. Sehingga kita bisa taupenyebab Ketika kinerja mereka turun dikarenakan oleh apa ”

Peneliti : “baik *chief* terimakasih untuk jawabannya.”

LAMPIRAN 2 CREWLIST

IMO CREW LIST

This form is to be completed on arrival and departure

1. Name of Ship MT. B. SUN		2. Port of Arrival/Departure DAKAR, SENEGAL			Date of Arrival / Departure 18-04-2023			
4. Nationality of Ship MARSHALL		5. Port of Arrival/Departure BANJUL, GAMBIA						
No.	7. FAMILY NAME GIVEN NAME	8. RANK	9. NATIONALITY	10. SIGN-ON PORT	11. SIGN-ON DATE	12. PASSPORT NUMBER	13. DATE OF BIRTH	14. PASSPORT EXPIRY
1	Yu Cheon Seog	MASTER	S. KOREA	Dakar, Senegal	19-01-2023	M71655627	26-01-1953	30-04-2023
2	Christyan Heru Widigatma	C/O	INDONESIA	Dakar, Senegal	31-03-2023	X 12504562	21-08-1972	26-01-2023
4	Wendy	2/O	INDONESIA	Dakar, Senegal	08-01-2023	E 1793791	10-06-1993	13-12-2033
4	Min Min Latt	3/O	MYANMAR	Dakar, Senegal	03-03-2023	MG 8560323	23-11-1978	17-11-2023
5	Lee John	C/E	S. KOREA	Dakar, Senegal	28-10-2022	M50311092	27-05-1964	06-09-2022
6	Bambang Sularso	1/E	INDONESIA	Dakar, Senegal	31-03-2023	C 58448110	02-01-1984	03-01-2023
7	Lu Phae Win	2/E	MYANMAR	Dakar, Senegal	03-03-2023	ME 7008787	07-06-1982	25-10-2023
8	Eko Bagu Fatkhul Mubin	3/E	INDONESIA	Dakar, Senegal	11-10-2022	C 66256107	17-11-1994	01-06-2022
9	Solihin	BSN	INDONESIA	Dakar, Senegal	08-09-2022	C 77950782	21-07-1984	05-04-2023
10	Riswanto Mawa	AB A	INDONESIA	Dakar, Senegal	11-10-2022	C 86730053	03-07-1976	06-08-2022
11	Sgahrullah	AB B	INDONESIA	Dakar, Senegal	08-01-2023	C 73088946	16-05-1984	04-08-2022
12	Kyaw Min Tun	AB C	MYANMAR	Dakar, Senegal	03-03-2023	MF 2968711	15-10-1979	06-01-2022
13	I Kadek Candra Anggara	Deck Boy	INDONESIA	Dakar, Senegal	07-08-2022	C 85419450	02-01-2000	01-04-2022
14	Gede Arief Wicaksono	Deck Boy	INDONESIA	Dakar, Senegal	07-08-2022	C 85419162	2-09-2000	01-04-2022
15	Zaw Myo Khaing	No.1 OLR	MYANMAR	Dakar, Senegal	03-03-2023	MF 3519362	25-07-1992	04-09-2022
16	Isa Rahman	OLR.A	INDONESIA	Dakar, Senegal	11-10-2022	C 70229113	19-03-1987	06-10-2022
17	Thet Naing Aung	OLR.B	MYANMAR	Dakar, Senegal	03-03-2023	MF 2117390	10-06-1993	31-09-2022
18	Htet Zarni Myint Shein	C/COOK	MYANMAR	Dakar, Senegal	03-03-2023	MG 0467032	28-11-1988	06-06-2022

TOTAL CREW ONBOARD IS INCLUDING MASTER



Master Of MT B. SUN

(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

LAMPIRAN 3 SHIPS PARTICULAR

SHIP'S PARTICULARS

1. SHIP'S NAME : **B. SUN** NATIONALITY : MARSHALL ISLANDS
 CALL SIGN : **V7QB8** PORT OF REGISTRY : MAJURO
 REGISTRY NO. : 1167-15-PRC HULL NO. : HT - 0140
 IMO NO. : 9697301 E-MAIL ADDRESS : bsun@dooraeship.com
 SAT-FB Numbers : Tel : 773-069-184 / 773-935-723 FAX : 783-930-120
 OFFICIAL NO. : 6684 MMSI NO. : 538006684

2. SHIP'S CLASS : KR SHIP'S TYPE : OIL TANKER

3. BUILDER : Chongqing Chuandong Shipbuilding Industry Co., Ltd, Shanghai, China
 KEEL LAID : 30.Jun.2014 LAUNCHED DATE : 15.May.2015
 DELIVERY DATE : 04.Dec.2015 LAST DRY DOCK : N/A

4. TYPE OF MAIN ENG. : WARTSILA 6L32 D
 MCR : 3000 BHP X 750 RPM NCR : 2550 BHP X 710 RPM

5. OWNER'S NAME : CHUANDONG 2 MARINE HOLDINGS CO.,LTD
 ADDRESS : Trust Company Complex, Ajeltake Road, Ajeltake Island, Majuro, Marshall Islands
 OPERATOR'S NAME : SK B&T
 ADDRESS : 19TH FL. NAMSAN GREEN BLDG, 267, 5-GA,NAMDAEMUN-RO, CHUNG-GU, SEOUL,KOREA
 TLX : +82-2-3788-8637 E-MAIL ADDRESS: bunker@skbrt.com
 P & I Club : SKULD

6. SHIP'S DIMENSIONS
 L.O.A. : 101.39 mtrs. HEIGHT (Keel to top of Mast) : 38.89 mtrs.
 L.B.P. : 94.96 mtrs.
 BREADTH MOULDED : 19.05 mtrs DEPTH MOULDED : 10.50 mtrs.
 INT. GRT : 5.621 TONS
 INT. NRT : 2.170 TONS
 PROPELING PWR : 3000 KW

FREEBOARD PARTICULAR	DRAFT(EXT.)	DEADWEIGHT	DISPLACEMENT	FREEBOARD
TROPICAL T	7.554 mtrs.	7963MT.	10924MT	2.946 mtrs.
SUMMER S	7.400 mtrs.	7709MT	10670MT	3.100 mtrs.
WINTER W	7.246 mtrs.	7456MT	10417MT	3.254 mtrs.
LIGHT SHIP	2.436 mtrs.	-	2961MT	8.064 mtrs.
NORMAL BALLAST CONDITION	4.667 mtrs	3322MT	6283MT	5.833 mtrs

WBT TK CAPACITY (100 %) : 3,001 cub. Mtrs. EMERGENCY HEAVY BALLAST TANK : 7862 cub. Mtrs.

7. MANIFOLD TO BOW : 50.36 mtrs. MANIFOLD TO AFT : 51.03 mtrs.
 BRIDGE TO FORE : 77.39 mtrs. BRIDGE TO AFT : 24.0 mtrs.
 MFLD TO KEEL : 9,5 mtrs. MANIFOLD TO MANIFOLD : 16.0 MTRS
 MANIFOLD TO SHIP'S SIDE : 3.5 m HEIGHT OF MANIFOLD OVER DECK : 2.0 mtrs.
 MANIFOLD HEIGHT FROM TOP OF OIL SPILL TANK : 85cm
 MFLD TO WATER LEVEL AT LOADED CONDITION : 4.1 mtrs.


 MASTER
 MASTER OF MT. B.SUN

(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

LAMPIRAN 4 DAFTAR PELABUHAN YANG DIKUNJUNGI

NO	PELABUHAN	KETERANGAN
1	Dakar, Senegal	Discharging
2	Banjul	Discharging
3	Guenia - Bissau	Discharging
4	Conakry, Guinea	Discharging
5	Dakar OPL	Loading

(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

LAMPIRAN 5 MSM-ISM JAM ISTIRAHAT DAN KERJA DIKAPAL

PR-03 SSP

Ch.13 Management of Work & Rest hour

1 / 2

1. General (일반)

This procedure aims to ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest.
본 절차는 선원이 통제된 근로시간 또는 휴식시간을 갖도록 보장하는데 그 목적이 있다.

2. Application Of Minimum Rest Hours (최소 휴식시간 적용)

Unless otherwise stipulated by flag for maximum hours of work or minimum hours of rest, minimum hours of rest shall be applied as follows;

최대 근로시간 또는 최소 휴식시간에 대한 기국의 다른 명문 규정이 없는 한, 다음의 최소 휴식시간을 적용한다.

2.1 Minimum hours of rest for crew including the master onboard shall not be less than;

선장을 포함한 모든 선원의 최소 휴식시간은 다음을 하회하지 않는다.

1) Ten hours in any 24-hour period

일체의 24 시간의 기간 중 10 시간

2) 77 hours in any seven-day period

일체의 7 일의 기간 중 77 시간

2.2 The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length.

휴식시간의 분할은 2 회까지 가능하며, 1 회의 휴식기간은 연속 6 시간 이상이어야 한다.

2.3 The interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

연속적인 휴식시간 사이의 간격은 최대 14 시간을 초과하여서는 아니 된다.

2.4 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.

비상 배치, 소화 훈련 및 구명정 훈련과 국내법령 및 국제협약에서 규정하는 훈련은 휴식기간에 대한 방해를 최소화하고 피로를 유발하지 않는 방식으로 시행되어야 한다.

3. Managing The Minimum Rest Hours (최소 휴식 시간의 관리)

3.1 Master shall post a table with [P3-49 Table of shipboard working arrangement] containing the schedule of service at sea and in port for seafarers onboard with above minimum rest time.

선장은 모든 선원의 [P3-49 항해 및 정박 중 당직/작업 일정표]를 상기의 최소 휴식시간과 함께 선원이 쉽게 접근할 수 있도록 선내에 게시하여야 한다.

3.2 Master and the head of dept. shall ensure the minimum rest hours for by modifying the [P3-49 Table shipboard working arrangement] containing the schedule of service at sea and in port for seafarers onboard according to ship's itinerary and circumstance as frequent arrival/departure etc.

선장 및 부서장은 잦은 입/출항 등 선박 일정 및 상황에 따라 [P3-49 항해 및 정박 중 당직/작업 일

Rev. No: 07

Doorae Shipping Co., Ltd.

Enf. Date: 2017.01.01

(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

정표]를 수정하여 모든 선원의 최소 휴식시간을 보장하여야 한다.

- 3.3 Master review each crew work rest hour weekly to calculate their cumulated rest hour in a week. If there are any difficulties to maintain regulations, master immediately contact CMT manager.
선장은 매주 각 선원의 일주일 누적 시간을 검토하여 규정에 미 충족될 시 즉시 해무감독에게 보고하여 조치한다.
- 3.4 Master give an adequate compensatory rest period to seafarers who work overtime as the following particulars, and shall take actions reporting to CMT manager in case of doubt about adequate compensatory rest period. In the principle, Compensatory rest consist of half as much again as overtime shall be given to seafarer next consecutive rest period consecutively.
선장은 선원이 다음에 열거한 시간 외 근무를 시행한 경우 해당 선원에게 적절한 보상 휴식을 부여하여야 하며, 적절한 보상 휴식과 관련하여 의문이 있는 경우 해무감독에게 보고하여 조치한다. 보상 휴식은 시간 외 근무시간의 1.5 배에 해당하는 시간을 다음 연속된 휴식시간에 연속하여 부여함을 원칙으로 한다.
- 1) Any hours of work necessary for the immediate safety of the ships, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.
인명, 선박 또는 화물의 안전을 도모하거나, 해양오염 또는 해상보안을 확보하거나 또는 인명이나 다른 선박을 구조하기 위하여 긴급을 요하는 경우 등
 - 2) When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, if the normal period of rest is distributed by call-outs to work.
기관구역이 무인화된 선박에서와 같이 무인 당직에 임하는 선원이 작업에 호출되어 정상적인 휴식시간을 방해 받았을 경우
- 3.5 Crew including the master onboard shall record hours of their work and rest period through [P3-48 Records of Hours of Rest] designated by company in every day, and the master shall verify the records. Furthermore, the master shall provide a copy of records to the crew and keep the original records.
선장을 포함한 모든 선원은 매일 근무시간, 휴식시간을 회사가 지정한 [P3-48 휴식 시간 기록부]를 사용하여 기록하고 관리하여야 하며, 선장은 기록된 사항을 검증하여야 한다. 또한 선장은 해당 기록부의 원본 1 부를 보관해야 하며, 해당 선원에게 사본 1 부를 매일 제공하여야 한다.
- 3.6 The master shall send the record of work and rest period to MAT manager on the beginning of the month. And then CMT manager shall verify the records.
선장은 매월 초 전 선원의 전월 근무/휴식 시간 관리 기록을 해무감독에게 송부하고 해무감독은 이를 검토한다.
- 3.7 Regarding other watch keeping, refer to MLC Standard A 2.3.
본 장에 언급하지 않은 사항에 대하여는 MLC Standard A. 2.3 을 참조한다.

(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

LAMPIRAN 6 HASIL PENGAWASAN PEKERJAAN



Perawatan pada *stopper anchor*
(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

LAMPIRAN 7 DAFTAR JAGA PELABUHAN

TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS

Name of Ship : B. PACIFIC Flag of Ship : COOK ISLAND IMO Number: 9697296 Last Updated: 05TH JUN. 2024

Minimum Hours of Rest: **Minimum Hours of Rest shall not be less than: (i) 10 hours in any 24-hour period; and (ii) 77 hours in any 7-day period.**

Position / Rank	Scheduled Daily Work Hours at Sea		Scheduled Daily Work Hours in Port		Comments	Total Daily Rest Hours	
	Watch keeping (from – to)	Non-Watching Duties (from – to)2	Watch keeping (from – to)	Non-Watching Duties (from – to)2		At Sea	In Port
Master		0800-1200/1300-1700		STAND BY	IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	14
Chief Officer	0400-0800/1600-2000			STAND BY	IN CASE OF NORMAL OPERATION	13	14
2 nd Officer	0000-0400/1200-1600		0000-0600/1200-1800		IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	12
3 rd Officer	0800-1200/2000-2400		0600-1200/1800-2400		IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	12
BSN		0800-1200/1300-1700		STAND BY	IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	14
AB-A	0800-1200/2000-2400		0800-1200/2000-2400		IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	16
AB-B	0000-0400/1200-1600		0000-0400/1200-1600		IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	16
AB-C	0400-0800/1600-2000		0400-0800/1600-2000		IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	16
D/B-1		0800-1200/1300-1700	0000-0600/1200-1800		IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	12
D/B-2		0800-1200/1300-1700	0600-1200/1800-2400		IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	12
Chief Cook		0600-0900/1100-1300/1600-1900		0600-0900/1100-1300/1600-1900	IN CASE OF NORMAL OPERATION	16	16



Signature of Master B. Pacific : KIM SONGGYU

1. Terminology used should be the same as listed in other documents such as the Minimum Safe Manning Certificate or the Station Bill
2. For watch keeping personnel, the comments section may be used to indicate anticipated hours that may be devoted to unscheduled work, and any such hours should be included when recording the total daily rest hours column.

(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

Records of Hours of Rest

VESSEL NAME: B. PACIFIC
 YEAR: 2024
 SEAFARER NAME: PRYO DAVI UN (094)
 MONTH: APRIL
 RANK: DR-1
 WATCH/STATION NO:
 (Ref. of No.)

LAMPIRAN 8 TABEL REST HOUR

Day	day/hour	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-00	Hour of Work in 24-hour period	Hour of Rest in 24-hour period	Hour of Work in 7-day period	Hour of Rest in 7-day period	Hour of Rest in 24-hour period	Hour of Rest in 7-day period	Overline	Comment
1	5/15/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	17.5	14.5	30.5	16	0	0	DAILY WORK
2	5/16/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	25.5	16	46.5	0	0	0	BUNKERING
3	5/17/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	32.5	16	42.5	0	0	0	EDUCATION/DRILL
4	5/18/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	9	42.5	15	77.5	1	0	0	BUNKERING
5	5/19/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	9	51.5	15	92.5	1	0	0	BUNKERING
6	5/20/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	59.5	16	108.5	2	0	0	DAILY WORK
7	5/21/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	10	61.5	14	108.5	2	0	0	BUNKERING
8	5/22/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	60	16	108	0	0	0	DAILY WORK
9	5/23/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	60	16	108	0	0	0	DAILY WORK
10	5/24/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	60	16	108	0	0	0	EDUCATION/DRILL
11	5/25/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	59	16	109	0	0	0	DAILY WORK
12	5/26/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	58	16	110	0	0	0	DAILY WORK
13	5/27/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	58	16	110	0	0	0	EDUCATION/DRILL
14	5/28/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	58	16	110	0	0	0	DAILY WORK
15	5/29/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	58	16	112	0	0	0	DAILY WORK
16	5/30/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	55	16	112	0	0	0	DAILY WORK
17	5/31/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	56	16	112	0	0	0	EDUCATION/DRILL
18	5/01/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	56	16	112	0	0	0	DAILY WORK
19	5/02/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	56	16	112	0	0	0	DAILY WORK
20	5/03/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	4.5	57.5	14.5	110.5	1.5	0	0	BUNKERING
21	5/04/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	57.5	16	110.5	0	0	0	DAILY WORK
22	5/05/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	57.5	16	110.5	0	0	0	DAILY WORK
23	5/06/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	57.5	16	110.5	0	0	0	DRILL/EDUCATION
24	5/07/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	57.5	16	110.5	0	0	0	DAILY WORK
25	5/08/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	57.5	16	110.5	0	0	0	DRILL
26	5/09/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	57.5	16	110.5	0	0	0	DAILY WORK
27	5/10/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	56	16	112	0	0	0	DAILY WORK
28	5/11/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	4.5	57.5	14.5	110.5	1.5	0	0	DAILY WORK
29	5/12/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	4.5	59	14.5	109	1.5	0	0	DAILY WORK
30	5/13/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	59	16	109	0	0	0	DAILY WORK
31	5/14/2024	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	r	8	59	16	109	0	0	0	DAILY WORK

Please mark period of work with "w" period of rest with "r"

CURRENT DATE: 31
 Month in 24-hour: 8
 Month in 48-hour: 59
 Month in 72-hour: 116
 Month in 96-hour: 149

NOTE: Hour of rest may be stored in a manner than was provided, one of which will be at least 1 hour in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

MASTER OF B. PACIFIC

PRINT DATE: 6/15/2024

(Sumber: Dokumen Pribadi Peneliti)

LAMPIRAN 9 KAPAL MT. B SUN



(Sumber: <https://static.vesselfinder.net/ship-photo/9697301-538006684-afdbbfe23304db930f10b4bcd4e4d63c/1?v1>)

LAMPIRAN 10 ATURAN DALAM MLC 2006

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

(Sumber: ILO. 2006. *Maritime Labour Convention 2006*. Jernerwa)

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.*

(Sumber: ILO. 2006. *Maritime Labour Convention 2006*. Jernerwa)

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.*

(Sumber: ILO. 2006. *Maritimer Labourr Converntion 2006*. Jernerwa)

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

(Sumber: ILO. 2006. *Maritime Labour Convention 2006*. Jemberwa)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Gede Arief Wicaksono
2. Tempat, Tanggal Lahir : Oku Timur,
12 September 2002
3. NIT : 572011137875
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Desa Srikaton Rt 014 Rw 003 Kec. Buay
Madang Timur Kab. Oku Timur Prov.
Sumatera Selatan
8. Nama Orang tua
Ayah : Mohammad Sobari
Ibu : Rusmiati
9. Alamat : Desa Srikaton, Rt 014 Rw 003, Kec. Buay
Madang Timur Kab. Oku Timur Prov.
Sumatera Selatan.
10. Riwayat Pendidikan :
SD : MINU Rawa Bening
SMP : SMP N 1 Buay Madang Timur
SMA : SMA N 3 Martapura
Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
11. Praktek Laut
Perusahaan Pelayaran : PT. AMAS SAMUDRA JAYA
Divisi / Bagian : Deck Cadet
Masa Praktik : 06 Agustus 2022 – 08 Agustus 2023

