



**ANALISIS PENERAPAN *REST HOUR* UNTUK
MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL
(ABK) DI ATAS KAPAL MT. ARCADIA**

SKRIPSI

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

Oleh

AHMAD BAGAS HARTONO

NIT: 58211118130 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2025**

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISIS PENERAPAN *REST HOUR* UNTUK MENINGKATKAN KINERJA
ANAK BUAH KAPAL (ABK) DI ATAS KAPAL MT ARCADIA

DISUSUN OLEH: AHMAD BAGAS HARTONO

NIT: 582111118130 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pada Selasa, 22 Juni 2025

Dosen Pembimbing I
Materi



Dr. YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan

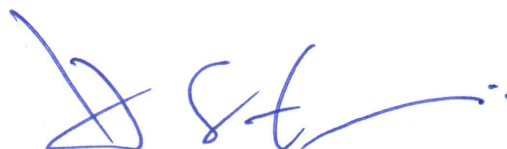


SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Dr. YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Analisis Penerapan *Rest Hour* Untuk Meningkatkan Kinerja

Anak Buah Kapal (ABK) di atas Kapal MT. Arcadia” karya,

Nama : Ahmad Bagas Hartono

NIT : 582111118130 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Dewan Penguji Skripsi Program Studi Nautika,
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, pada hari Selasa tanggal 22 Juli 2025.

Semarang, 22 Juli 2025

PENGUJI

Penguji I : JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Penguji II : Dr. YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

Penguji III : WAHYU PRASETYA ANGGRAHINI, S.Si., M.T.
Pembina (IV/a)
NIP. 19760526 200502 2 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Dr. Ir. H. MAFRISAL, M.T., M.Mar.E.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19730205 199903 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ahmad Bagas Hartono

NIT : 582111118130 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “*Analisis Penerapan Rest Hour Untuk Meningkatkan Kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di MT. Arcadia*”.

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 memegang resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini.

Semarang, 22 Juli 2025

Yang menyatakan



AHMAD BAGAS HARTONO

NIT. 582111118130 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. “Apabila kamu dihormati dengan suatu penghormatan, maka balaslah penghormatan itu dengan yang lebih baik, atau balaslah dengan yang serupa.” - (An-Nisa:86).
2. “Jangan pernah takut untuk gagal, karena dari kegagalan kita belajar untuk menjadi lebih baik.” - (Bacharuddin Jusuf Habibie).
3. “Memang baik menjadi orang penting, tapi jauh lebih penting jadi orang baik.” - (Ahmad Bagas Hartono).

Persembahan:

1. Kedua orang tua, almarhum Bapak Nanang Rudi Hartono, Bapak Wahyudi, dan Ibu Jariyatun Hening Rosidah.
2. Almamater tercinta, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. PT Arcadia Shipping dan kru MT Arcadia.

PRAKATA

Alhamdulillah, puji dan syukur peneliti panjatkan ke hadirat Allah Swt., Tuhan Yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang, atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya, sehingga penulisan skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Shalawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi besar Muhammad Saw., yang telah membimbing umat manusia menuju jalan kebenaran.

Penelitian ini berjudul “Analisis Penerapan *Rest Hour* untuk Meningkatkan Kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas Kapal MT. Arcadia”, yang disusun berdasarkan data dan pengalaman selama peneliti menjalani praktik laut. Penelitian ini dilakukan sebagai bentuk kontribusi akademik dalam bidang pelayaran, khususnya dalam pengelolaan waktu kerja dan istirahat awak kapal.

Dalam upaya penyusunan skripsi ini, peneliti menyadari bahwa kelancaran dan terselesaikannya penulisan ini tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, dukungan, serta arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat, peneliti menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dr. Ir. H. Mafrisal., M.T., M.Mar.E. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Yustina Sapan, S.Si.T., M.M. selaku Ketua Program Studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Dosen Pembimbing Materi, yang telah memberikan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membimbing dan mengarahkan selama penelitian, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini.

3. Sri Purwantini, S.E., S.Pd., M.M. selaku Dosen Pembimbing dalam metode penulisan skripsi yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah mengajarkan ilmu pengetahuan dalam membantu proses penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh kru MT Arcadia dan PT Arcadia Shipping yang telah memberikan kesempatan untuk peneliti melaksanakan penelitian.
6. Orang tua tercinta, almarhum Bapak Nanang Rudi Hartono, Bapak Wahyudi dan Ibu Jariyatun Hening Rosidah, serta orang-orang terdekat yang menjadi motivasi dan penyemangat untuk dapat menyelesaikan penelitian ini.
7. Ucapan terima kasih kepada keluarga besar English Council dan Unit Bahasa, khususnya kepada Ibu Ria Hermina Sari, S.S., M.Sc., selaku Kepala Unit Bahasa beserta jajarannya, atas penerimaan yang hangat, kesempatan untuk berkembang, serta lingkungan yang telah menjadi rumah kedua bagi saya.
8. Kepada rekan-rekan angkatan LVIII yang telah memberikan semangat dan dukungannya selama proses penyusunan skripsi ini.

Dengan segala kerendahan hati, peneliti menyadari adanya kekurangan dalam penelitian ini dan mengharapkan saran serta kritik yang membangun demi perbaikan. Semoga tulisan ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....
Peneliti

AHMAD BAGAS HARTONO
NIT: 58211118130 N

ABSTRAKSI

Hartono, Ahmad Bagas. 2025. *“Analisis Penerapan Rest Hour Untuk Meningkatkan Kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas Kapal MT. Arcadia”*. Skripsi Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Pembimbing I: Dr. Yustina Sapan., S.Si.T., M.M, Pembimbing II: Sri Purwantini, S.E., S.Pd., M.M.

Jam istirahat (*rest hour*) adalah periode waktu yang diperlukan pekerja untuk mengistirahatkan tubuh, memulihkan tenaga, dan kondisi tubuh setelah melakukan pekerjaan. Latar belakang penelitian berangkat dari kondisi operasional kapal pada bulan Februari 2024 di mana ABK mendapat jam istirahat yang kurang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan jam istirahat (*rest hour*) dan pengaruhnya terhadap peningkatan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di kapal MT. Arcadia.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data yang diperoleh dianalisis menggunakan model Miles dan Huberman, yang terdiri dari reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan jam istirahat (*rest hour*) di kapal MT. Arcadia mengalami penyesuaian akibat jadwal operasional, kerja harian dan jam jaga, dan insiden tak terduga. Penyesuaian dilakukan melalui perencanaan kerja dengan *rest hour record*, dicatat dalam *monthly performed maintenance*, dan melakukan *evaluation meeting* untuk meninjau penerapan jam istirahat di kapal.

Kata Kunci: jam istirahat, MLC 2006, kinerja, ABK, penyesuaian.

ABSTRACT

Hartono, Ahmad Bagas. 2025. “*Analysis of Rest Hour Implementation to Improve the Performance of Ship’s Crew on MT. Arcadia*”. Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Supervisor I: Dr. Yustina Sapan, S.Si.T., M.M., Supervisor II: Sri Purwantini, S.E., S.Pd., M.M.

Rest hour are periods of time required for workers to rest their bodies, recover their energy, and restore their physical condition after performing work. The background of this study stems from the operational conditions of the ship in February 2024, during which the crew received insufficient rest hours. This study aims to analyze the implementation of rest hours and their impact on improving the performance of crew members on the MT. Arcadia vessel.

This study uses a qualitative descriptive method with data collection techniques consisting of observation, interviews, and documentation. The data obtained were analyzed using the Miles and Huberman model, which consists of data reduction, data presentation, and conclusion drawing.

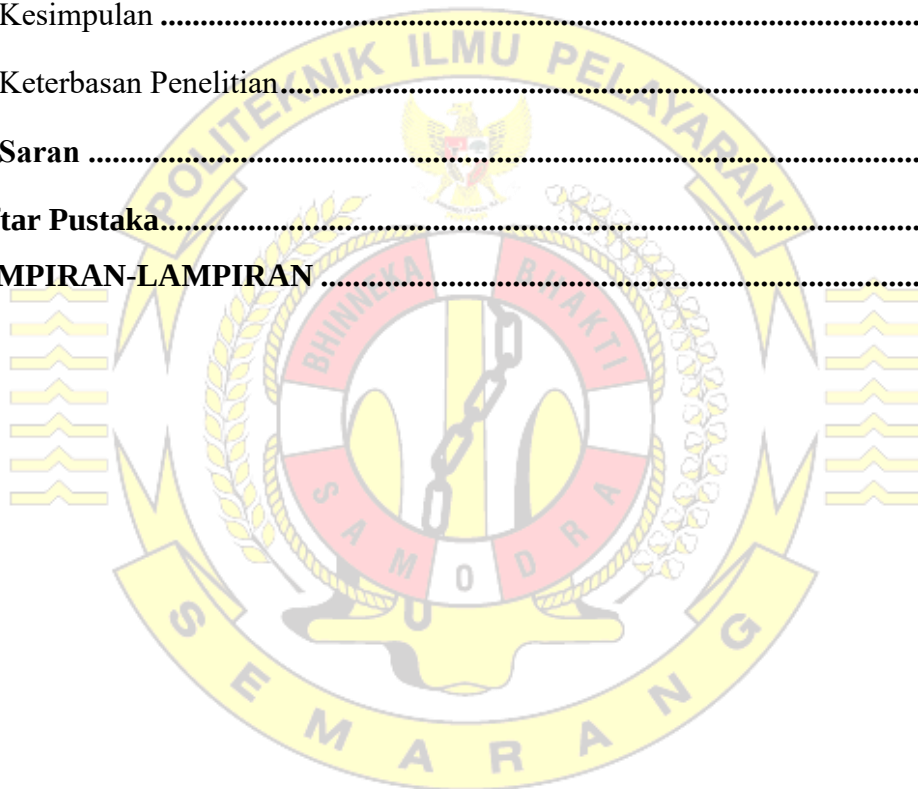
The results of the study indicate that the implementation of rest hours on the MT. Arcadia vessel has been adjusted due to operational schedules, daily work and watch hours, and unexpected incidents. Adjustments were made through work planning with rest hour records, written on *monthly performed maintenance*, and evaluation meetings to review the implementation of rest hours on the vessel.

Keywords: *rest hour, MLC 2006, crew performance, adjustments.*

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB 1	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II	8
A. Deskripsi Teori	8
B. Definisi Operasional	14
C. Kerangka Penelitian	17
BAB III	19
A. Metode Penelitian	19
B. Tempat dan Waktu Penelitian	20
C. Sumber Data Penelitian	20
D. Teknik Pengumpulan Data	22
E. Instrumen Penelitian	24
F. Teknik Analisis Data Kualitatif	26

G. Pengujian Keabsahan Data.....	28
BAB IV	30
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	30
B. Deskripsi Data.....	32
C. Temuan.....	38
D. Analisis dan Hasil Pembahasan Permasalahan	40
BAB V.....	52
A. Kesimpulan	52
B. Keterbasan Penelitian.....	52
C. Saran	53
Daftar Pustaka.....	54
LAMPIRAN-LAMPIRAN	56



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu	31
--------------------------------------	----



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian	18
Gambar 3.1 Diagram Metode Triangulasi	29
Gambar 4.1 Logo Perusahaan	33
Gambar 4.2 Kapal MT. Arcadia.....	34
Gambar 4.3 ABK Bekerja di Malam Hari	41



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Hasil Wawancara Mualim I.....	56
Lampiran 2: Hasil Wawancara Masinis II	59
Lampiran 3: Hasil Wawancara Juru mudi.....	61
Lampiran 4: <i>On Hire Certificate</i>	64
Lampiran 5: <i>Rest Hour Record</i> (Februari 2024)	65
Lampiran 6: <i>Rest Hour Record</i> (Januari 2024)	66
Lampiran 7: <i>Voyage Memo</i> (Februari 2024).....	67
Lampiran 8: <i>Voyage Memo</i> (Januari 2024).....	68
Lampiran 9: <i>Passage Plan</i>	69
Lampiran 10: <i>Monthly Performed Maintenance Deck</i>	70
Lampiran 11: Perjanjian Kerja Pelaut	71
Lampiran 12: Kebocoran Oli, Macet Jangkar, dan Putus Tali	72
Lampiran 13: <i>Tanker Time Sheet</i>	73
Lampiran 14: Berita Acara Kebocoran Oli	74
Lampiran 15: Berita Acara Jangkar Macet	75
Lampiran 16: Berita Acara Putus Tali	76
Lampiran 17: <i>Monthly Office Personnel Evaluation Report</i>	77
Lampiran 18: <i>Evaluation Meeting Form</i>	78
Lampiran 19: <i>Marine Personnel Manual</i>	79
Lampiran 20: <i>Crew list</i> MT Arcadia.....	80
Lampiran 21: <i>Ship Particular</i>	81
Lampiran 22: Lembar Pengajuan Judul	82
Lampiran 23: Lembar Bimbingan Dosen 1.....	83
Lampiran 24: Lembar Bimbingan Dosen 1.....	84
Lampiran 25: Lembar Bimbingan Dosen 2	85
Lampiran 26: Surat Keterangan Hasil Cek Turnitin	86
Lampiran 27: Berita Acara Sidang.....	87

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Bekerja di kapal merupakan pekerjaan yang menuntut sumber daya manusia dengan kemampuan fisik yang kuat serta ketahanan mental yang baik. Hal ini berlaku untuk sumber daya manusia yang terlibat, baik sebagai manajer yang bertanggung jawab atas pengelolaan dan pengawasan, maupun sebagai pekerja yang menjalankan tugas operasional. Bekerja di industri maritim terkhususnya kapal mempunyai banyak tantangan. Para pekerja di kapal dituntut untuk mampu bekerja di bawah tekanan dan memiliki daya tahan fisik dan mental yang tinggi karena tuntutan untuk seseorang bekerja di kapal membuat pekerja harus menyesuaikan kondisi tubuh dengan tanggung jawab dan kewajiban pekerjaan yang mana dapat menguras tenaga dan pikiran. Selain menuntut kekuatan fisik dan pikiran, kemampuan keterampilan teknis diperlukan untuk dapat memastikan kapal dan seluruh operasionalnya berjalan dengan lancar dan efisien. Pekerja yang mengalami kesulitan dalam melakukan pekerjaannya atau tidak menguasai tugasnya di kapal cenderung akan merasakan beban pikiran yang lebih berat, maka dari itu penguasaan tugas dan tanggung jawab pekerja menjadi penting.

Bekerja di kapal membuat pekerja harus bisa bekerja di waktu dan tempat pada saat dibutuhkan dan saat terdapat tugas atau pekerjaan di kapal, dengan keadaan di mana kegiatan operasional kapal harus terus berjalan. Waktu yang digunakan pekerja untuk melakukan pekerjaan berbeda dengan, pekerja yang

bekerja di darat dengan jam kerja dan jam istirahat yang sudah pasti dan terjadwal, pekerja di kapal melakukan pekerjaan dengan jam kerja dan jam istirahat yang tentatif dengan penuh pertimbangan dan pengaruh dari kondisi tempat kerja yaitu di kapal.

Terdapat sistem kerja dan kepemimpinan yang dibuat di kapal yang membedakan atasan dan bawahan dalam menyelesaikan tugas dan tanggung jawab dengan cara individual ataupun kelompok. Atasan di kapal disebut dengan perwira sedangkan bawahan di kapal disebut dengan ABK (Anak Buah Kapal). ABK adalah sebutan untuk salah satu profesi dalam industri maritim yang memegang peranan penting demi terselenggaranya pelaksanaan pelayaran dalam industri maritim (Pramuditya et al., 2020). ABK di kapal memiliki peran dan tugasnya masing-masing, di bawah tanggung jawab dan wewenang perwira. Dalam melakukan pekerjaannya perwira cenderung memegang tugas dan tanggung jawab manajerial yaitu pekerjaan untuk memimpin, mengatur, dan memastikan operasional di kapal tetap berjalan semestinya, sedangkan ABK memegang tugas dan tanggung jawab operasional yaitu sebagai operator dalam menjalankan perintah perwira, sebagai pekerja yang bekerja sesuai dengan perintah perwira.

ABK sebagai operator yang bekerja di kapal memiliki jam kerja dan jam istirahat yang diatur oleh perwira kapal dengan ketentuan yang dibuat dalam regulasi internasional. *The International Maritime Organization* (IMO) telah menetapkan regulasi untuk jam kerja dan istirahat di kapal yang tercantum dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 dan *The Standards of*

Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) Convention 2010. Dalam regulasi tersebut ketentuan jam kerja dan jam istirahat pekerja telah diatur, sehingga pengaturan dan penerapan jam istirahat di kapal wajib mengikuti peraturan yang telah ditetapkan dalam regulasi tersebut, perwira dan ABK harus patuh pada ketentuan dan dalam pelaksanaannya di kapal harus sesuai dengan regulasi tersebut.

Pada penerapan yang terjadi di kapal MT. Arcadia, ABK telah melaksanakan pengaturan jam istirahat yang telah disusun dan ditetapkan oleh perwira di kapal. Pengaturan ini bertujuan untuk memastikan setiap ABK mendapatkan waktu istirahat yang cukup guna menjaga kesehatan dan kinerja kerja selama pelayaran. Namun, dalam kasus ini, peneliti mengamati selama melaksanakan praktik di kapal bahwa dalam pelaksanaannya terdapat beberapa faktor yang memengaruhi efektivitas jam istirahat tersebut. Akibat dari faktor tersebut, meskipun pengaturan jam istirahat sudah diterapkan dengan baik, masih ditemukan kendala dalam penerapannya yang dapat berpengaruh terhadap kualitas istirahat ABK. Hal ini pada akhirnya berpotensi menyebabkan penurunan kinerja, karena kurangnya jam istirahat yang dapat menimbulkan kelelahan fisik maupun mental, sehingga berdampak pada kelancaran dan keselamatan kerja di kapal. Dengan demikian, diperlukan penelitian lebih lanjut terhadap pengaturan jam istirahat agar dapat menyesuaikan dengan situasi dan kebutuhan nyata di lapangan, sehingga kinerja ABK dapat tetap terjaga selama menjalankan tugas di kapal MT. Arcadia.

Kinerja ABK yang menurun dapat mengancam kelancaran operasional kegiatan kapal, ABK sebagai operator dalam menyelesaikan pekerjaan di kapal yang mengalami hambatan atau penurunan kinerja akan berdampak pada banyak hal. Kehadiran ABK dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya di kapal menjadi sangat penting, tanpa ABK pekerjaan di kapal akan menumpuk dan tidak dapat diselesaikan. Salah satu gejala dalam kejadian kinerja ABK menurun adalah terjadinya *human error*. Kurangnya pengendalian terhadap kelelahan telah diakui sebagai salah satu penyebab terjadinya beberapa kecelakaan dalam waktu terakhir (Grech, 2016). Dalam pernyataan tersebut peneliti dapat mengatakan bahwa kelelahan adalah sesuatu yang tidak seharusnya diabaikan dan diperlukan adanya pencegahan pada kedepannya.

Di kapal MT. Arcadia, peneliti mengamati adanya indikasi di mana ABK mengalami penurunan kinerja yang dapat menyebabkan *human error* pada saat bekerja. Dikarenakan pekerjaan di kapal MT. Arcadia yang berlangsung secara terus-menerus selama kapal beroperasi, tanpa adanya jeda atau penghentian kegiatan operasional pelayaran. Kapal ini melayani rute pelayaran yang mencakup tiga pelabuhan utama, yaitu Ambon, Tobelo, dan Ternate, dengan membawa produk olahan minyak. Produk minyak yang diangkut oleh kapal ini terdiri dari empat jenis produk minyak, yaitu biosolar, kerosene, pertamax, dan pertalite. Hal tersebut menjadikan kelelahan dan penurunan kinerja dapat terjadi di kapal.

Sehingga diperlukan penerapan jam istirahat yang disesuaikan dengan kondisi lapangan di kapal, hal tersebut menggerakkan peneliti untuk melakukan

penelitian lebih lanjut terhadap penerapan jam istirahat di kapal dikarenakan peneliti merasa penerapan jam istirahat menjadi sangat penting dan memberikan pengaruh yang besar pada kelancaran operasional di kapal MT. Arcadia.

Jadwal operasional kapal MT. Arcadia dapat memberi pengaruh yang signifikan terhadap pengaturan penerapan jam istirahat bagi ABK di kapal. Jadwal operasional yang padat menuntut adanya penyesuaian dalam pengaturan penerapan jam istirahat, sehingga setiap ABK tetap dapat menjalankan tugasnya secara optimal tanpa mengabaikan kebutuhan dasar akan istirahat yang memadai. Pengaturan jam istirahat yang efektif sangat penting untuk menjaga kesehatan fisik maupun mental ABK, serta memastikan bahwa mereka tetap berada dalam kondisi prima selama melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sebagai ABK di kapal.

Oleh karena itu, penelitian ini difokuskan mengenai bagaimana penerapan jam istirahat ABK di kapal MT. Arcadia yang sesuai dengan tujuan agar dapat meningkatkan kinerja ABK. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang komprehensif mengenai proses pengaturan jam istirahat, faktor-faktor yang memengaruhi pelaksanaannya, serta dampaknya terhadap kinerja ABK.

Berdasarkan dari kejadian yang telah peneliti uraikan di atas, peneliti merasa tertarik dan memutuskan untuk melakukan penelitian dengan mengangkat permasalahan tersebut yang akan dipaparkan dalam suatu bentuk thesis atau skripsi. Dengan judul “Analisis Penerapan *Rest Hour* untuk Meningkatkan Kinerja ABK (Anak Buah Kapal) di atas Kapal MT. Arcadia”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah maka peneliti menyimpulkan rumusan masalah untuk penelitian yang dibagi berdasarkan bab-bab yang telah tertera. Pelaksanaan praktik laut di kapal yang telah menjadi pengalaman peneliti akan menjadi rumusan masalah pada penelitian ini, yang mana diuraikan sebagai berikut:

1. Faktor apa yang memengaruhi kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di kapal MT. Arcadia?
2. Bagaimana penerapan *rest hour* dapat meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di kapal MT. Arcadia?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengidentifikasi faktor apa yang memengaruhi kinerja ABK di kapal MT. Arcadia
2. Untuk mengetahui penerapan *rest hour* seperti apa yang dapat dilakukan di kapal MT. Arcadia untuk dapat meningkatkan kinerja ABK.

D. Manfaat Penelitian

Dengan peneliti menyusun dan menyelesaikan penelitian ini, diharapkan bahwa hasil dari penelitian ini dapat memberikan manfaat yang signifikan dan berkelanjutan bagi para pembaca. Penelitian ini diharapkan tidak hanya menjadi sumber informasi yang bermanfaat, tetapi juga dapat dijadikan sebagai bahan referensi yang valid dalam pengembangan kebijakan terkait pengaturan jam istirahat dan peningkatan kinerja ABK. Berikut ini, peneliti akan menguraikan

manfaat dari penelitian ini, yang meliputi manfaat teoritis maupun praktis, antara lain:

1. Manfaat teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi bagi perwira di atas kapal untuk dapat membuat pengaturan penerapan jam istirahat ABK di kapal yang lebih sesuai.
- b. Diharapkan ABK sadar pentingnya jam istirahat dan dalam penerapannya di atas kapal sesuai dengan MLC 2006.

2. Manfaat praktis:

- a. Sebagai referensi praktis untuk ABK agar dapat mengetahui apabila di kapal terdapat ketidaksesuaian dalam penerapan jam istirahat
- b. Sebagai sarana peneliti untuk membagikan pengalaman dalam bentuk ilmu praktis kepada perwira dan ABK yang bekerja di kapal dan ilmu teoritis yang dapat dikaji.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori merupakan penjelasan yang disusun secara sistematis mengenai teori-teori yang memiliki keterkaitan erat dengan topik atau permasalahan yang menjadi fokus dalam penelitian ini. Fungsi utama dari deskripsi teori adalah untuk memberikan pemahaman yang komprehensif terhadap konsep-konsep dasar yang dijadikan landasan dalam penelitian, sekaligus menguraikan hubungan antar variabel yang terdapat dalam teori tersebut. Sebelum melangkah ke tahap analisis, peneliti menyajikan deskripsi teori sebagai upaya untuk mengkaji secara mendalam berbagai konsep yang relevan, yang diperoleh dari kajian literatur serta pendapat para ahli yang berkompeten di bidang terkait dengan topik penelitian ini. Dengan demikian, deskripsi teori menjadi fondasi penting dalam membangun kerangka pemikiran yang kokoh untuk mendukung proses penelitian secara keseluruhan.

1. Analisis

Menurut (Darmawati, 2023), analisis adalah aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria kemudian dicari kaitannya dan ditafsir maknannya. (Meylinda Nasution, Ice Wirevenska, 2021), menyebutkan bahwa analisis merupakan penguraian suatu pokok secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan antar bagian serta hubungannya secara menyeluruh untuk memperoleh pengertian dan

pemahaman yang tepat. Dijelaskan lagi oleh (Sugiyono, 2022) bahwa analisis merupakan proses mengelompokkan data sesuai dengan variabel dan kategori responden. Selanjutnya, data dari semua responden diringkas berdasarkan variabel yang dianggap relevan.

Berdasarkan uraian di atas peneliti menyimpulkan, analisis merupakan serangkaian aktivitas yang mencakup penguraian, pemilahan, dan pengelompokan data berdasarkan kriteria tertentu. Proses ini dilakukan secara sistematis untuk memahami hubungan antar bagian serta kaitannya dengan keseluruhan. Analisis bertujuan memberikan pemahaman yang lebih mendalam dengan menata data sesuai dengan variabel yang relevan dan kategori responden. Setelah data dikelompokkan, langkah berikutnya adalah merangkum informasi yang telah diperoleh guna mendapatkan gambaran yang lebih jelas dan terstruktur mengenai objek yang sedang dikaji.

2. Jam istirahat

Seorang pekerja akan melakukan pekerjaan selama periode waktu tertentu, saat periode waktu bekerja tersebut atau setelah pekerjaan selesai, maka pekerja berhak mendapatkan waktu untuk beristirahat atau biasa disebut dengan jam istirahat. Menurut Murdani dan Iskandar (2023) jam istirahat adalah periode yang diperlukan seseorang untuk mengistirahatkan tubuh dan pikiran setelah menyelesaikan pekerjaan. Sebagai orang yang bekerja di kapal, ABK bekerja dalam periode waktu yang telah ditentukan maka berhak beristirahat atau untuk mendapatkan jam istirahat. Di atas kapal, Mualim satu dan Masinis dua adalah perwira yang memiliki

wewenang tanggung jawab dalam mengatur jam kerja dan jam istirahat ABK. Pengaturan jam kerja dan jam istirahat ABK harus sesuai dengan regulasi internasional yang berlaku seperti *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 dan *Standard Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 (*Amendment Manila 2010*).

a. MLC 2006

MLC 2006 adalah instrumen hukum internasional yang disahkan pada tanggal 23 Februari 2006 dalam sesi maritim ke-10 serta sesi ke-94 *International Labour Convention* (ILC). Konvensi ini bertujuan untuk melindungi hak-hak pekerja di sektor maritim dengan menetapkan standar global yang harus dipatuhi oleh negara-negara yang meratifikasinya (McConnell, 2011).

Berdasarkan MLC 2006 paragraf 2.3 butir 1, setiap negara anggota wajib memastikan bahwa jam kerja dan jam istirahat bagi pelaut diatur sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini menegaskan bahwa setiap pelaut harus mendapatkan waktu kerja dan istirahat yang sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan mengatur mengenai batasan jam kerja dan jam istirahat, sebagaimana tercantum dalam paragraf 2.3 pada butir 5 dan butir 6. Dalam butir 5, dijelaskan bahwa batas maksimum jam kerja adalah tidak melebihi 14 jam dalam periode 24 jam dan tidak melebihi 72 jam dalam periode tujuh hari. Sementara itu, jam istirahat minimum ditetapkan tidak kurang dari 10 jam dalam periode 24 jam dan tidak kurang dari 77 jam dalam periode tujuh hari. Selanjutnya, pada butir 6

disebutkan bahwa jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, di mana salah satu periode tersebut harus berdurasi setidaknya enam jam, dan jarak antara dua periode istirahat berturut-turut tidak boleh melebihi 14 jam.

Dari uraian paragraf tersebut dinyatakan bahwa batas maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari (24 jam) dan 72 jam dalam satu minggu (168 jam). Sementara itu, waktu istirahat tidak boleh kurang dari 10 jam dalam satu hari dan 77 jam dalam satu minggu, dengan pembagian dalam dua periode istirahat pada satu hari. Disebutkan juga bahwa jam istirahat ini tidak termasuk pada saat jam *coffee break*.

b. *Standard Training Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978* (Amendment Manila 2010)

Hasil konvensi dari *International Maritime Organization* (IMO) dibuatlah mengenai standarisasi dari pemberlakuan jam kerja dan jam istirahat di dalam STCW 1978 *Manila Amandement 2010* pada Bab VIII yang dijelaskan bahwa:

- 1) Para perwira dan ABK yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin, atau anak buah kapal lainnya yang diberi tugas berkaitan dengan keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan harus diberikan periode istirahat, sebagai berikut:
 - a) Minimum 10 jam istirahat dalam 1 periode waktu 24 jam.
 - b) 77 jam istirahat dalam periode waktu 7 hari (168 jam).

- c) Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari 2 periode, di mana salah satunya harus berdurasi minimum selama 6 jam dan interval waktu antara periode yang berlangsung secara terus menerus tidak boleh lebih dari 14 jam.
 - d) Pengurangan waktu jam istirahat dari 77 jam dalam periode waktu 7 hari menjadi 70 jam istirahat dalam periode 7 hari adalah diperbolehkan untuk waktu yang tidak melampaui 2 minggu berturut-turut.
- 2) Nakhoda wajib untuk menempatkan informasi terkait pembagian jam istirahat di atas kapal, yang mencakup jam kerja dan jam istirahat harian bagi seluruh ABK, baik selama pelayaran maupun saat kapal berada di pelabuhan. Informasi berkenaan dengan jam istirahat harus dibuat dengan jelas dan ditempatkan pada lokasi yang mudah terlihat serta dapat diakses oleh ABK tanpa kesulitan seperti di *mess room* atau di *meeting room*. Informasi disajikan dalam dua bahasa, yaitu bahasa yang umum digunakan di atas kapal dan bahasa Inggris.

IMO 1995 secara resmi mengesahkan STCW. Seiring berjalannya waktu, STCW mengalami berbagai perubahan dan pembaruan, revisi terbaru dilakukan pada tahun 2010, yang kemudian dikenal sebagai STCW'2010. Perubahan dan revisi ini dilakukan untuk menyesuaikan dengan kondisi serta kebutuhan yang ada pada setiap periode tertentu (Dirgayasa, 2022).

3. Kinerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) edisi ke-6 tahun 2024, kinerja diartikan sebagai pencapaian, sesuatu yang ditampilkan, atau kemampuan dalam melaksanakan pekerjaan. Kinerja mencerminkan hasil yang diperoleh dari suatu proses kerja yang dilakukan oleh individu maupun organisasi dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Secara lebih luas, kinerja dapat dipahami sebagai ukuran efektivitas seseorang atau suatu entitas dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya berdasarkan standar tertentu.

Menurut Afriyani & Sabandi (2020) kinerja merupakan hasil atau tingkat keberhasilan seseorang secara keseluruhan selama periode tertentu di dalam melaksanakan tugas dibandingkan dengan berbagai kemungkinan, seperti standar hasil kerja, target, sasaran atau kriteria yang telah ditentukan terlebih dahulu dan telah disepakati bersama. Suatu indikator yang menggambarkan hasil kerja, pencapaian, serta efektivitas dalam memenuhi target yang telah ditentukan, baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Kinerja dapat diukur berdasarkan tingkat efisiensi dan efektivitas individu maupun organisasi dalam mencapai tujuan yang telah dirancang. Selain berorientasi pada hasil akhir, kinerja juga mencakup proses yang ditempuh dalam merealisasikan tujuan tersebut, termasuk strategi, metode, serta pendekatan yang diterapkan dalam pelaksanaan tugas dan tanggung jawab.

Seseorang yang bekerja di dunia maritim, khususnya seorang pelaut, memiliki tuntutan untuk menunjukkan kinerja yang baik kepada atasan

maupun perusahaan pelayaran selama menjalankan tugasnya. Kinerja yang baik mencerminkan profesionalitas, etos kerja, loyalitas, serta tanggung jawab dalam melaksanakan setiap kewajiban. Seorang pelaut dituntut untuk bekerja secara disiplin, tangguh dalam menghadapi tekanan kerja di laut, serta mampu menjalin kerja sama yang efektif dalam tim multikultural.

Salah satu faktor yang memiliki relevansi erat dengan kinerja pelaut adalah jam kerja dan jam istirahat. Untuk dapat menunjukkan kinerja yang maksimal, pelaut harus mengorbankan fisik, tenaga, dan waktunya secara intensif. Oleh karena itu, pemenuhan jam istirahat menjadi hal yang krusial. Karena telah diatur dalam MLC 2006 bahwa pelaut wajib mendapatkan jam istirahat yang cukup demi menjaga kesehatan dan kestabilan agar dapat mendapatkan kinerja yang baik. Dengan demikian, kinerja pelaut sangat dipengaruhi oleh pengaturan serta penerapan kebijakan tentang jam istirahat di kapal.

B. Definisi Operasional

Berikut definisi-definisi yang relevan untuk mendukung penelitian ini. Penjelasan dari definisi-definisi berikut yang akan menjadi landasan pada penelitian ini. Pada bagian ini diharapkan dapat membantu untuk memahami aspek-aspek penelitian dan pada hubungan antar unsurnya agar mudah dimengerti.

a. Dinas jaga

Kegiatan dinas jaga merupakan suatu tugas yang dilakukan oleh ABK, baik saat kapal berlayar maupun ketika bersandar di pelabuhan, dengan

tujuan memastikan situasi dan kondisi tetap aman serta terkendali selama 24 jam penuh. Tanggung jawab ini mencakup aspek-aspek, seperti pengawasan terhadap peralatan kapal, pemantauan cuaca dan lalu lintas laut, serta memastikan kesiapan ABK dalam menghadapi kemungkinan adanya situasi darurat. Dinas jaga dilakukan secara bergantian sesuai dengan jadwal yang telah diatur, sehingga operasional kapal dapat berlangsung dengan efisien dan keselamatan kerja tetap terjamin. Selain itu, kegiatan ini juga bertujuan untuk menjaga kelancaran pekerjaan di atas kapal, sehingga aspek keselamatan dan keamanan baik bagi kru, kapal, maupun muatan dapat selalu terjaga. (Made Aditya Nugraha & Amalia Rajab, 2021).

Di kapal MT. Arcadia, pelaksanaan dinas jaga menjadi salah satu aspek penting dalam operasional sehari-hari yang melibatkan perwira serta ABK yang bertugas di departemen dek maupun mesin. Dinas jaga ini mencakup berbagai kegiatan yang harus dijalankan secara bergantian dan berkelanjutan, seperti dinas jaga anjungan yang bertugas mengawasi navigasi kapal, dinas jaga ruang mesin yang bertanggung jawab atas kondisi dan performa mesin kapal, serta dinas jaga saat proses bongkar muat berlangsung guna memastikan kelancaran dan keamanan operasional. Pekerjaan dinas jaga ini dilakukan secara terus-menerus tanpa jeda selama kapal beroperasi, sehingga menuntut tingkat konsentrasi dan kesiapsiagaan yang tinggi dari setiap ABK yang bertugas. Dalam hal ini, perwira kapal, khususnya Mualim I yang dan Masinis II selaku kepala kerja, memiliki

tanggung jawab utama dalam mengatur serta membagi tugas dinas jaga kepada ABK secara adil dan efisien.

Ketika ABK melaksanakan dinas jaga, secara otomatis berada dalam masa jam kerja yang menuntut fokus dan kondisi fisik yang baik. Setelah masa dinas jaga tersebut berakhir, ABK berhak mendapatkan jam istirahat yang cukup sebagai upaya pemulihan tenaga dan persiapan untuk melaksanakan dinas jaga di jam berikutnya. Penerapan jam istirahat ini menjadi penting karena berfungsi sebagai mekanisme untuk menjaga keseimbangan antara jam kerja dan jam istirahat, sehingga ABK dapat bekerja secara optimal dan mengurangi risiko kelelahan yang dapat berdampak negatif pada kegiatan operasional kapal.

b. Pelayaran

Dalam hukum maritim, pelayaran merujuk pada periode perjalanan kapal yang melibatkan waktu transit dari satu lokasi ke lokasi lainnya, baik itu dari pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan, maupun dalam pergerakan kapal di perairan internasional. Perjalanan ini dapat berlangsung dalam durasi yang bervariasi tergantung pada faktor-faktor seperti jarak tempuh, kondisi cuaca, rute yang diambil, serta kecepatan kapal (Faishal et al., 2019).

Pelayaran yang dilakukan oleh kapal MT. Arcadia dimulai dari pelabuhan Wayame, yang berfungsi sebagai titik awal proses pengangkutan produk minyak. Di pelabuhan ini, kapal melakukan kegiatan muat barang yang terdiri dari empat jenis produk minyak, yaitu biosolar, kerosene,

pertamax, dan pertalite. Setelah proses muat selesai di pelabuhan Wayame, kapal MT. Arcadia melanjutkan pelayaran menuju pelabuhan-pelabuhan tujuan untuk membongkar muatan. Terdapat dua pelabuhan bongkar yang menjadi tujuan kapal, yaitu pelabuhan Tobelo dan pelabuhan Ternate. Kedua pelabuhan ini memiliki peran strategis sebagai titik distribusi produk minyak yang diangkut, sehingga kegiatan bongkar muat di kedua pelabuhan tersebut harus dilakukan secara efisien dan terorganisir dengan baik agar proses distribusi berjalan lancar dan tepat waktu.

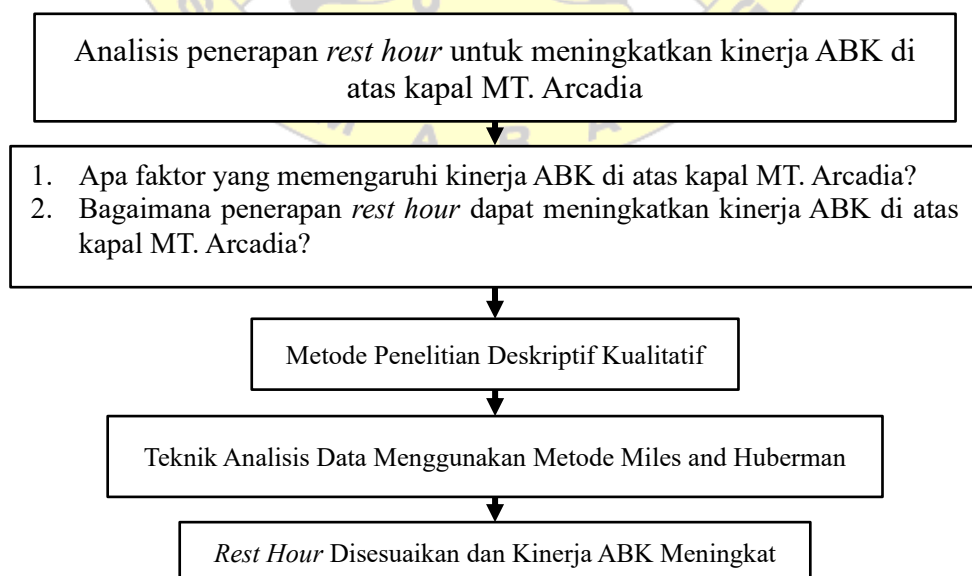
c. Kelelahan

Menurut (Boekoesoe et al., 2021), kelelahan merupakan suatu mekanisme biologis yang berfungsi sebagai sistem perlindungan tubuh untuk mencegah terjadinya kerusakan lebih lanjut akibat aktivitas fisik maupun kognitif yang berlebihan. Kondisi ini terjadi ketika kapasitas fisiologis dan psikologis seseorang mengalami penurunan akibat akumulasi beban pekerjaan yang melebihi ambang batas toleransi tubuh. Kelelahan dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti durasi dan intensitas kerja, dan kurangnya waktu istirahat. Jika tidak dikelola dengan baik, kelelahan dapat menurunkan efisiensi kerja, menghambat fungsi kognitif, serta meningkatkan risiko kecelakaan akibat berkurangnya kewaspadaan dan refleks tubuh.

C. Kerangka Penelitian

Kerangka berpikir bertujuan untuk memberikan gambaran mengenai hubungan antara variabel yang diteliti. Penelitian ini berjudul “Analisis

penerapan *rest hour* untuk meningkatkan kinerja ABK di atas kapal MT. Arcadia.” Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pentingnya pengaturan waktu istirahat atau *rest hour* dalam meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK). Adapun rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah: Apa faktor yang memengaruhi kinerja ABK di atas kapal MT. Arcadia dan bagaimana penerapan *rest hour* dapat meningkatkan kinerja ABK di atas kapal MT. Arcadia. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif untuk menggambarkan secara mendalam proses dan pengaruh penerapan jam istirahat terhadap kinerja ABK. Teknik analisis data yang digunakan adalah metode Miles and Huberman, yang terdiri dari penyajian data, reduksi data dan penarikan kesimpulan. Berdasarkan hasil penelitian, disimpulkan bahwa penerapan *rest hour* berpengaruh pada kinerja ABK dan penerapan *rest hour* yang disesuaikan dengan kondisi actual kapal mampu meningkatkan kinerja ABK di atas kapal MT. Arcadia. Secara jelas akan digambarkan pada alur penelitian sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya mengenai penelitian tentang “Analisis Penerapan *Rest Hour* untuk Meningkatkan Kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di Atas Kapal MT. Arcadia”, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Penerapan *rest hour* di kapal MT. Arcadia dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti jadwal operasional, beban kerja, dan insiden di kapal yang berdampak pada kurangnya jam istirahat ABK. Penyesuaian penerapan *rest hour* dilakukan oleh perwira, seperti penyesuaian pekerjaan harian dan jam jaga yang dicatat pada dokumen *monthly performed maintenance*.
2. Kinerja ABK di kapal MT. Arcadia dicatat dan dinilai dari dokumen *monthly office personnel evaluation report*. Perbedaan penerapan *rest hour record* di bulan Januari dengan bulan Februari mengindikasikan bahwa penerapan *rest hour* berpengaruh pada kinerja ABK. Pengadaan *evaluation meeting* yang dilakukan tiap akhir bulan memberikan umpan balik kepada Mualim I dan Masinis II agar dapat menyusun penerapan *rest hour record* yang dapat meningkatkan kinerja ABK pada bulan selanjutnya.

B. Keterbatasan Penelitian

1. Analisis terhadap faktor-faktor yang memengaruhi kinerja ABK di kapal MT. Arcadia bergantung pada kondisi operasional kapal. Faktor seperti jadwal operasional, insiden tak terduga, serta beban kerja harian tidak

bersifat tetap dan dapat berbeda pada pelayaran lainnya, sehingga hasil penelitian ini mungkin tidak sepenuhnya mencerminkan situasi di waktu atau kapal yang lain.

2. Penerapan jam istirahat terbukti berpengaruh terhadap kinerja ABK, pengukuran kinerja dalam penelitian ini lebih bersifat deskriptif kualitatif dan tidak dilengkapi dengan indikator kuantitatif.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan kesimpulan yang diperoleh, peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Sebaiknya perwira di kapal melakukan peninjauan ulang terhadap pengaturan penerapan jam istirahat seperti: melakukan evaluasi dan menyesuaikan pembagian pekerjaan ABK dengan jadwal operasional kapal.
2. Sebaiknya dilakukan peningkatan kedisiplinan dalam pelaksanaan dan pengawasan jam istirahat di kapal, serta memberikan pemahaman kepada kru kapal mengenai pentingnya jam istirahat.

Daftar Pustaka

- Abdussamad, Z. (2019). Metode Penelitian Kualitatif. In P. Rapanna (Ed.), *Sustainability (Switzerland)* (I, Vol. 11, Issue 1). Syakir Media Press.
- Afriyanli, H. K., & Sabandi, A. (2020). Pengaruh Supervisi Kepala Sekolah Terhadap Kinerja Guru. *JMKSP (Jurnal Manajemen, Kepemimpinan, Dan Supervisi Pendidikan)*, 5(1), 51. <https://doi.org/10.31851/jmksp.v5i1.3520>
- Arianto, B. (2024). Triangulasi Metode Penelitian Kualitatif (G. Irma Kharisma Hatiebi, Saiful Khozi, Erick Sorongan, Ed.; Edisi Pert). Borneo Novelty Publishing.
- Boekoesoe, L., Prasetya, E., Gyardani Samani, G., Fikar Ahmad, Z., & Surya Indah Nurdin, S. (2021). Faktor Risiko Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Dengan Metode *Fatigue Assessment Scale* (Fas) Pada Pekerja Konstruksi. *Jambura Journal of Epidemiology*, 3(1), 18–26.
- Darmawati, D. (2023). Analisis Manajemen Pembelajaran Pendidikan Pancasila Dalam Meningkatkan Pemahaman Nilai-Nilai Pancasila Pada Mahasiswa Semester I Prodi Pendidikan Jasmani Unimerz Tahun 2022. *Journal of Innovation Research and Knowledge*, 2(10), 3937–3946. <https://doi.org/10.53625/jirk.v2i10.5239>
- Dirgayasa, I. W. (2022). *Maritime English Learning Materials Based on Standard Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Curriculum and Intercultural Competence (IC)*. *World Journal of English Language*, 12(4), 65. <https://doi.org/10.5430/wjel.v12n4p65>
- Faishal, M. F., Brata, A. H., & Jonemaro, E. M. A. (2019). Pengembangan Sistem Informasi Perjalanan Kapal dalam Satu Voyage pada PT. Lima Sekawan Marine Grup berbasis Website. *Jurnal Pengembangan Teknologi Informasi Dan Ilmu Komputer*, 3(6), 6062–6069.
- Grech, M. R. (2020). *Fatigue risk management: A maritime framework*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 13(2). <https://doi.org/10.3390/ijerph13020175>
- Hasan, H. (2022). Pengembangan sistem informasi dokumentasi terpusat pada stmik tidore mandiri. 2(1), 23–29.
- Made Aditya Nugraha, I., & Amalia Rajab, R. (2021). Peningkatan Kegiatan Dinas Jaga Mesin pada Pengoperasian Mesin Penggerak Utama pada KM. Hasil Melimpah 18 *Increased Activities of Watchkeeping in the Operation of the Marine Engine at Hasil Melimpah 18 Vessel*. *Jurnal Sumberdaya Akuatik Indopasifik*, 5(4), 439–446.

- McConnell, M. L. (2011). *The Maritime Labour Convention, 2006-reflections on challenges for flag State implementation*. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 10(2), 127–141. <https://doi.org/10.1007/s13437-011-0012-z>
- Meylinda Nasution, Ice Wirevenska, R. A. (2021). Jurnal Serunai Ilmu Pendidikan. Jurnal Serunai Ilmu Pendidikan Peran Matematika sangat berpengaruh pada kehidupan, mulai dari hal yang kecil hingga hal yang sangat besar . Matematika bisa menjadi ilmu dasar untuk ilmu-ilmu yang lainnya , sehingga dalam du. 7(1), 17–27.
- Mouwn Erland. (2020). Metodologi Penelitian Kualitatif. In Metodologi Penelitian Kualitatif. In *Rake Sarasin* (Issue March).
- Mudasir. (2024). Wawancara dan Observasi. In Pembangunan DAM (Issue July).
- Murdani, R., & Iskandar, A. (2023). PENGARUH MANAJEMEN JAM ISTIRAHAT DAN KOMPENSASI TERHADAP KINERJA CREW KAPAL. *Jurnal Penelitian Samudra*, 1. <https://doi.org/xx.xxxx/samudra.v1i1.xx>
- Nasution, M. K. M. (2021). Memahami Data: Suatu Pengantar. *Sains Data*, July. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.20754.79048/1>
- Nugroho, A. P. (2022). *Metode Pengumpulan Data* (Issue October).
- Pramuditya, A. P., Karsona, A. M., & Singadimedja, H. (2020). Perlindungan hukum anak buah kapal dalam aspek kesejahteraan di bidang hukum ketenagakerjaan. *Jurnal Cakrawala Hukum*, 11(2), 136–146. <https://doi.org/10.26905/idjch.v11i2.4100>
- Purwanto. (2018). Teknik Penyusunan Instrumen Uji Validitas Dan Reliabilitas Penelitian Ekonomi Syariah. In *Revista Brasileira de Linguística Aplicada* (Issue April).
- Rijali, A. (2018). Analisis Data Kualitatif Ahmad Rijali UIN Antasari Banjarmasin. 17(33), 81–95.
- Sugiyono. (2024). Cara Mudah Menyusun: Skripsi, Tesis, dan, Disertasi (Setiawami, Ed.; 2nd ed., Vol. 2, Issue June). Alfabeta CV.
- Tanti, M. A., & Hidayat, S. (2018). Analisis Sistem On Hire dan Off Hire dalam Carter Kapal Tunda PT. Pelindo Marine Service Terhadap Kegiatan Operasional Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya (*System Analysis On Hire and Off Hire in Charter Tugs Boat Againts the PT. Pelindo Marine Service Vessel Operations Service Division Branch Of Tanjung Perak Surabaya*).

Lampiran 1: Hasil Wawancara Mualim I

Transkrip wawancara

Wawancara dengan Mualim I MT Arcadia.

Peneliti : Selamat malam, Chief. Mohon izin meminta waktunya, jika Chief berkenan.

Mualim : Malam, Kadet. Gimana-gimana, iya silahkan.

Peneliti : Mohon izin, Chief. Sebelumnya saya ingin menjelaskan bahwasanya saya sedang melakukan penelitian tentang penerapan *rest hour* atau jam istirahat di kapal dan saya berniat melakukan wawancara dengan Chief sebagai salah satu narasumber dalam penelitian saya.

Peneliti : Terima kasih banyak, Chief. Sebelumnya boleh saya tahu nama lengkap dan jabatan Chief?

Mualim I : Okay, det. Perkenalkan nama saya Irwan L. Budiman, disini saya bekerja sebagai Mualim I di kapal ini.

Peneliti : Siap, terima kasih. Chief Irwan. Kalau boleh tahu, apa saja tugas utama Chief sebagai Mualim I?

Mualim : Di kapal ini saya bertugas untuk mengatur semua operasional dek. Mulai dari navigasi, jadwal jaga, pembagian tugas kru dek, termasuk pengawasan bongkar muat dan pemeliharaan kapal.

Peneliti : Siap, saya paham, Chief. Izin Chief, terkait penelitian saya yang fokus pada jam istirahat dan kinerja ABK, saya ingin bertanya beberapa hal. Menurut Chief Irwan, bagaimana pengaruh jadwal operasional kapal terhadap pelaksanaan jam istirahat bagi ABK?

Mualim I : Jadi gini det, menurut saya jadwal operasional betul bisa memengaruhi. Saya memang sudah susun jam istirahat sebisa saya untuk sesuai MLC 2006, tapi dalam praktiknya kadang harus disesuaikan. Soalnya dari kondisi dari charter itu membuat kapal terus jalan untuk beroperasi tanpa jeda. Nah itu det sebenarnya yang bikin saya jadi harus atur ulang jam jaga dan jam istirahat, supaya tetap aman dan nggak bikin kru terlalu capek.

Peneliti : Siap, Chief dapat dipahami. Berarti kadang perlu fleksibilitas dalam pengaturan jam istirahat ya, Chief. Lalu, untuk kegiatan kerja harian dan jaga, itu bagaimana pengaturannya agar tidak bentrok dengan kebutuhan istirahat dan bagaimana Chief melakukan penyesuaian agar jam kerja harian dan jaga tetap seimbang dengan jam istirahat ABK?

Mualim I : Biasanya saya pakai pendekatan skala prioritas. Saya atur mana yang penting dan mendesak, mana yang bisa ditunda. Kalau lagi padat atau kru kelelahan, saya kurangi kerja harian mereka, terutama yang sifatnya perawatan ringan. Saya juga pakai form *maintenance* bulanan, jadi bisa fleksibel sambil tetap terdata rapi.

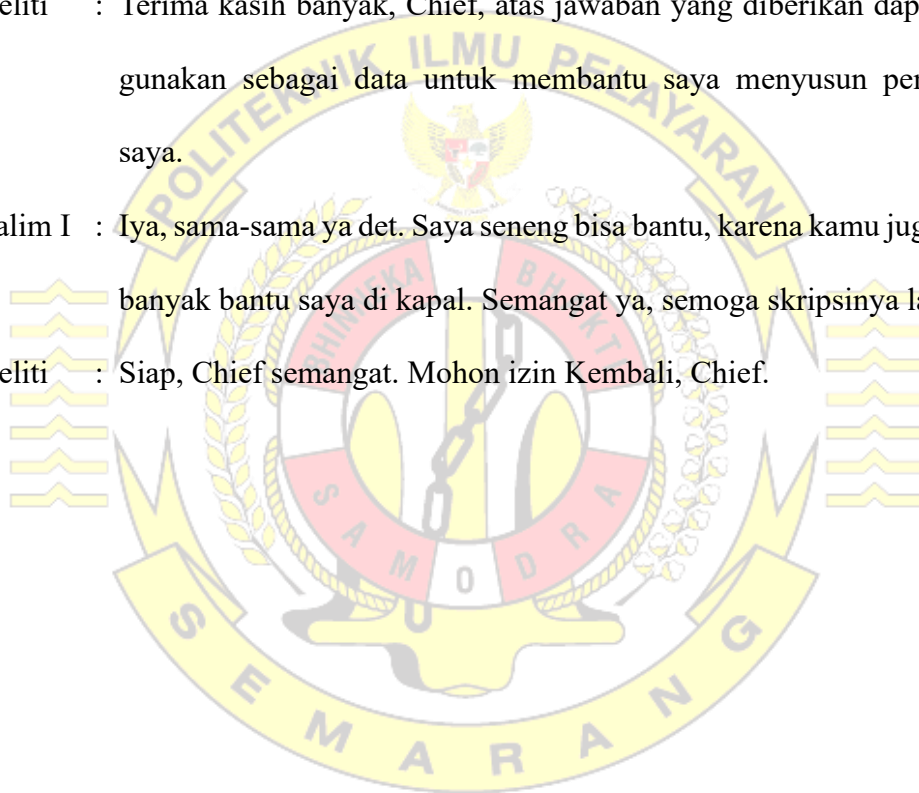
Peneliti : Siap, jadi itu adalah upaya dari Chief ya untuk mengatur penerapan jam istirahat di kapal. Nah, bagaimana dengan situasi darurat seperti insiden tak terduga di kapal? Apa dampaknya terhadap jam istirahat kru, terus kalau terjadi insiden seperti kemarin di pelabuhan Tobelo ada tali terputus atau oli bocor waktu itu, gimana sih dampaknya terhadap istirahat dan kinerja kru dari sudut pandang, Chief?

Mualim I : Ya, Det. Itu jelas mengganggu ya sudah pasti. Misalnya pas tali tros putus atau ada kebocoran, mau orang dek atau orang mesin harus langsung tangani. Kadang kru yang lagi istirahat saya minta untuk ikut turun tangan mau ga mau, det. Tapi setelah itu saya usahakan mereka dapat waktu istirahat tambahan atau tugasnya diringankan. Intinya jangan sampai kondisi mereka drop gara-gara kelelahan.

Peneliti : Terima kasih banyak, Chief, atas jawaban yang diberikan dapat saya gunakan sebagai data untuk membantu saya menyusun penelitian saya.

Mualim I : Iya, sama-sama ya det. Saya seneng bisa bantu, karena kamu juga udah banyak bantu saya di kapal. Semangat ya, semoga skripsinya lancar.

Peneliti : Siap, Chief semangat. Mohon izin Kembali, Chief.



Lampiran 2: Hasil Wawancara Masinis II

Transkrip wawancara

Wawancara dengan Masinis II MT Arcadia.

Peneliti : Selamat pagi, Bas. Maaf mengganggu sebentar. Saya sedang melanjutkan penelitian tentang penerapan jam istirahat di kapal ini, dan ingin mewawancarai Bas selaku Masinis II, jika berkenan.

Masinis II : Selamat pagi. Boleh dong, det, sini duduk sebelah saya. Santai saja ya, gimana saya bisa bantu apanih?

Peneliti : Siap, Bas. Sebelumnya boleh saya tahu nama lengkap dan jabatannya?

Masinis II : Nama saya Sasongko Cahyo. Saya menjabat sebagai Masinis II di kapal MT Arcadia.

Peneliti : Siap, terima kasih, Bas Cahyo. Saya ingin bertanya beberapa hal seputar jam istirahat dan kaitannya dengan kinerja kru mesin. Menurut Bas, bagaimana sih pengaruh jadwal operasional kapal terhadap pelaksanaan jam istirahat bagi kru mesin?

Masinis II : Jadwal operasional memang padat, tapi untuk departemen mesin kita udah punya pola kerja yang cukup stabil. Sistem 4 jam kerja 8 jam istirahat masih bisa dijalankan. Tapi tetap, kalau ada manuver kapal atau operasi khusus, jam istirahat bisa terganggu. Biasanya saya siasati dengan menambah orang jaga atau mengatur ulang jam tugas.

Peneliti : Baik, jadi penyesuaian jam istirahat tetap ada ya, Bas. Lalu, soal kerja harian dan dinas jaga, bagaimana itu Bas menyesuainya dan bagaimana Bas menyiasati agar kerja harian dan tugas jaga tetap seimbang dengan waktu istirahat ABK??

Masinis II : Jadi gini det, kalau kerja harian bertabrakan dengan tugas jaga, biasanya saya arahkan kru untuk tunda atau kita alihkan. Misalnya, kalau ada perawatan mesin ringan yang tidak mendesak, bisa ditunda di lain hari. Prioritas kita adalah agar kru tidak kelelahan, dan agar operasional kapal bisa terus berjalan.

Peneliti : Saya setuju, Bas. Izin lanjut ya Bas, kalo gitu jika terjadi insiden teknis, bagaimana dampaknya terhadap jam istirahat atau kalau terjadi insiden seperti gangguan mesin atau kebocoran, bagaimana dampaknya terhadap istirahat dan kinerja kru?

Masinis II : Ya kalo itu, Det. Dampaknya langsung terasa. Misalnya pas ada kebocoran oli kemarin, kru harus turun semua buat bantu, kalau tidak bisa-bisa kapal berhenti beroperasi. Yang penting setelah itu, saya pastikan mereka dapet waktu istirahat tambahan buat gantiin *overtime* mereka. Kita catat juga di *rest hour record* supaya tetap terdata dan terorganisir.

Peneliti : Siap, Bas Cahyo terima kasih banyak atas waktunya dan penjelasannya yang sangat bermanfaat untuk penelitian saya.

Masinis II : Sama-sama. Semoga hasilnya bagus ya, sukses buat skripsinya, det.

Lampiran 3: Hasil Wawancara Juru mudi

Transkrip wawancara

Wawancara dengan Juru mudi MT Arcadia.

Peneliti : Selamat siang, Pak. Maaf mengganggu waktu istirahatnya. Mohon izin Pak kalau boleh saya ingin mewawancari Bapak untuk keperluan penelitian saya mengenai jam istirahat, boleh ya, Pak?

Juru mudi : Oke, silakan saja Det. Tapi saya tidak bisa lama-lama ya, saya harus jaga jam 16.00 nanti.

Peneliti : Siap, sebentar saja kok, Pak. Mohon izin, boleh dikasih tahu nama lengkap dan jabatan Bapak di kapal?

Juru mudi : Nama saya Imran Wijaya. Saya bekerja sebagai Juru mudi di kapal ini.

Peneliti : Baik, Pak Imran. Saya ingin bertanya, menurut Pak Imran, bagaimana pengaruh jadwal operasional kapal terhadap jam istirahat bagi ABK seperti Bapak?

Juru mudi : Kalau menurut saya pribadi, ya sangat berpengaruh, Det. ABK seperti saya ini memang ada jadwal kerja 4 jam jaga – 8 jam istirahat, tapi kalau kondisi kapal lagi manuver, atau pas bongkar muat, bisa aja kita disuruh bantu dan melakukan kerja tambahan. Jadinya waktu istirahat suka kepotong-potong.

Peneliti : Oh gitu, cukup berat juga ya, Pak. Terus bagaimana dengan kerja harian dan tugas jaga, Bapak? Apakah ada penyesuaian selama

Bapak disini dan bagaimana pembagian kerja harian dan jaga agar tetap seimbang dengan jam istirahat?

Juru mudi : Biasanya Mualim I yang mengatur. Kalau ABK baru capek atau habis jaga malam, kadang kerja harian dikurangi atau diganti kerja yang ringan-ringan saja. Pernah juga jam jaga ditukar kalau ada yang kondisi fisiknya sedang tidak sehat atau sakit. Jadi sebisa mungkin Mualim I berusaha adil gitu, Det.

Peneliti : Oke siap, Pak. Pertanyaan terakhir, bagaimana kalau terjadi insiden mendadak di kapal, seperti tali putus atau kebocoran seperti kemarin? Bagaimana pengaruhnya terhadap jam istirahat dan kinerja ABK di kapal?

Juru mudi : Misalnya waktu tali tros putus, waktu itu saya harus bantu di dek, padahal waktu itu adalah jam istirahat saya. Tapi ya itu risiko pekerjaan. Setelahnya biasanya kita dikasih waktu istirahat tambahan atau kerja harian diganti untuk sementara waktu supaya waktu istirahat yang sudah terpakai dapat digantikan sehingga performa saya pada saat melakukan pekerjaan dapat terus terjaga. Tapi ya kalau boleh jujur sih, terganggu juga, Det.

Peneliti : Aduh, gitu ya Pak Imran. Saya baru denger nih pendapat dari Bapak selaku ABK yang melaksanakan jam istirahat di kapal. Terima kasih banyak ya, Pak Imran. Penjelasan dari Bapak sangat membantu ini untuk data penelitian saya dan saya mohon doanya

ya, Pak supaya dilancarkan sewaktu saya mengerjakan skripsi nanti.

Juru mudi : Sudah itu saja ya, Det. Oke siap-siap, kembali kasih ya, Det. Iya, semoga lancar ya skripsinya. Saya permisi dulu mau jaga.



Lampiran 4: *On Hire Certificate*

PT Pertamina International Shipping
 Patrajas Office Tower 14th Floor, Jln. Galat Sutroto Kav 32-34, Jakarta Selatan 12960
 Phone : (62-21) 52900271, 52900272. Fax : (62-21) 52900273



ON HIRE CERTIFICATE

This is to certify that MT / TT / TB : **ARCADIA**
 Call Sign: **PNYT** Flag : **INDONESIA**
 DWT : **7450 t** was duly **ON HIRE** by PT PERTAMINA (PERSERO)
INTEGRATED TERMINAL WAYAME
 (for and on behalf of Charterer), to and accepted by Master (for and on behalf of
 owner), at **15.00** hours local time, on **10 September 2024**

It was also agreed at that time that the vessel had onboard bunker and fresh water
 as follows :

Marine Fuel Oil	231,432	Metric Ton.
Marine Diesel Oil	-	Metric Ton.
Biosolar (B35)	20,154	Metric Ton.
Fresh Water	-	Ton.

Port : **Wayame**
 Date : **10 September 2024**

Master MT / TT / TB

ARCADIA

(For and on behalf of Owner)

Capt. Herjansyah

PT PERTAMINA (PERSERO)

Representative

Port Manager

(For and on behalf of Charterer)

Yusept Eko Santoso

Lampiran 5: *Rest Hour Record* (Februari 2024)

[illegible]

Lampiran 6: *Rest Hour Record* (Januari 2024)

 PT. ARCADIA SHIPPING	Name of ship : MT. ARCADIA		Flag : INDONESIA	IMO Number : 9150204
	REST HOUR RECORD			
QUALITY THROUGH EXCELLENT			ASL FORM ISM053	

Name of ship :	MT. ARCADIA	Flag :	INDONESIA	IMO Number :	9159294
Name :	IRCAN WILAJAYA	Rank :	AB	Month and Year :	Jan-24

Please mark hours of rest using recommended codes from below

Activity	Hours																										Hours of rest in period	Comments			
	Date		00:00 - 01:00	01:00-02:00	02:00-03:00	03:00-04:00	04:00-05:00	05:00-06:00	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-00:00					
ANCORAGE	1																													16	-
ANCORAGE	2																													16	-
ANCORAGE	3																													16	-
ANCORAGE	4																													16	-
ANCORAGE	5																													16	-
ANCORAGE	6																													16	-
ANCORAGE	7																													16	-
IN PORT	8																													16	BERTH, LOADING
IN PORT	9																													16	LOADING
IN PORT	10																													16	LOADING, UNBERTH
AT SEA	11																													13	GREASING WINCH
AT SEA	12																													13	GREASING WINCH
AT SEA	13																													16	BERTH DISCHARGED
IN PORT	14																													16	DISCHARGED
AT SEA	15																													13	UNBERTH, CLEANING DECK
AT SEA	16																													13	CLEANING DECK
IN PORT	17																													16	BERTH, LOADING
IN PORT	18																													16	LOADING
IN PORT	19																													16	LOADING
AT SEA	20																													13	UNBERTH, CLEANING DECK
IN PORT	21																													16	BERTH, DISCHARGED
IN PORT	22																													16	DISCHARGED
IN PORT	23																													16	DISCHARGED, UNBERTH
AT SEA	24																													13	PAINTING MAIN DECK
AT SEA	25																													13	PAINTING MAIN DECK
IN PORT	26																													16	BERTH, DISCHARGED
AT SEA	27																													13	UNBERTH, CLEANING DECK
IN PORT	28																													16	BERTH, LOADING
IN PORT	29																													16	LOADING
IN PORT	30																													16	LOADING
IN PORT	31																													16	LOADING

Recommended usage of Codes

1: work

Date: 2/28/2024

See

IMPRAN WILJAYA

Head of Department: **IRWAN L. BUDIMAN**

Ma



CONTROLLED

Lampiran 7: Voyage Memo (Februari 2024)

BULAN		FEBRUARI		VOYAGE MEMO		
KAPAL		MT. ARCADIA				
NO VOYAGE	PELABUHAN		KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	DURASI	
	KEDATANGAN	KEBERANGKATAN				
1	05/L	WAYAME	TOBELO	2/5/24 4:30	2/6/24 23:54	1 hari 19 jam
	05/D1	TOBELO	TERNATE	2/9/24 9:12	2/10/24 1:30	0 hari 16 jam
	05/D2	TERNATE	WAYAME	2/10/24 13:30	2/11/24 18:00	1 hari 4 jam
2	06/L	WAYAME	TOBELO	2/12/24 3:54	2/14/24 0:06	2 hari 39 jam
	06/D1	TOBELO	TERNATE	2/15/24 19:42	2/16/24 12:42	0 hari 17 jam
	06/D2	TERNATE	WAYAME	2/17/24 2:06	2/18/24 5:00	1 hari 2 jam
3	07/L	WAYAME	TOBELO	2/18/24 17:30	2/20/24 9:52	2 hari 39 jam
	07/D1	TOBELO	TERNATE	2/21/24 21:42	2/22/24 15:24	1 hari 16 jam
	07/D2	TERNATE	WAYAME	2/23/24 15:00	2/24/24 19:36	0 hari 17 jam
						1 hari 4 jam
						2 hari 37 jam

Masukkan Stempel
Masukkan MT. Arcadia



Capt. Carles Yacob H.

Lampiran 8: Voyage Memo (Januari 2024)

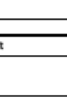
BULAN		JANUARI		VOYAGE MEMO			
KAPAL		MT. ARCADIA					
NO	VOYAGE	PELABUHAN		KEDATANGAN	KEBERANGKATAN		DURASI
		KEDATANGAN	KEBERANGKATAN	TANGGAL & WAKTU			
1	03/L	WAYAME	TOBELO	1/8/24 9:30	1/10/24 23:12		2 hari 13 jam
	03/D1	TOBELO	TERNATE	1/13/24 18:06	1/15/24 1:42		1 hari 7 jam
	03/D2	TERNATE	WAYAME	1/17/24 6:12	1/19/24 15:00		2 hari 8 jam
				5 hari 28 jam			
2	04/L	WAYAME	TOBELO	1/21/24 4:24	1/23/24 22:00		2 hari 17 jam
	04/D1	TOBELO	TERNATE	1/25/24 19:42	1/27/24 0:54		1 hari 5 jam
	04/D2	TERNATE	WAYAME	1/28/24 9:12	1/31/24 16:30		3 hari 7 jam
				6 hari 29 jam			

Masukkan Foto MT. Arcadia



Capt. Carles Yacob H.

Lampiran 9: *Passage Plan*

 PT. ARCADIA SHIPPING	Passage Plan	Quality Through Excellence
		ASL Form No BRG015

Date : 8/Jul/24	Vessel Name : MT. ARCADIA	Voyage No : 0006.ARCADIA
-----------------	----------------------------------	--------------------------

Draft	
Fwd :	06.40 m
Mid :	06.80 m
Aft :	07.20 m
Trim :	00.80 m
Air :	28.34 m

Port	Berth
From : Wayame	Jetty 3 Pertamina Wayame
To : Tobelo	Jetty FT. Pertamina
Via : Ambon Bay, Kelang Strait, Seram Sea, Halmahera Sea, Morotai Strait	

Time	
GMT :	+9
GMT :	+9
GMT :	+9

Total Distance :	419.20
------------------	--------

Coast Pilot Books	
Admiralty List of Radio Signals	N/P: 63, 64, 3, 2, 1, 71, 70, 59.
Admiralty List of Lights	Vol.1(1), 1(2), 2, 3(1), 3(2), 4, 5, 6(3), 6(5).
Admiralty List of Tides	Vol D, J, H.
Admiralty Tide Tables	Vol 3, 2.
Tidal Stream Atlas	N/A
Mariner's Handbook	NP 100
Routing Charts	\$126(2)
Reporting *	See enclosed forms

Charts: INDONESIA CHART					
398	406	402	403		

* Procedures on chart & bridge note book

NAVIGATIONAL AIDS	
A	RADAR, ARPA.
B	GLOBAL POSITIONING SYSTEM (GPS)
C	NAVTEX, SAT-C.
D	VISUAL BEARINGS.
E	FACSIMILE (WEATHER FORECAST)
F	ECHO SOUNDER.
G	CELESTIAL NAVIGATION
H	TOTAL TIDE USED FOR UKC CALCULATIONS? (Y/N) YES

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th colspan="3">STEAMING TIME</th></tr> <tr> <th>Knots</th> <th>Days</th> <th>Hours</th> </tr> <tr><td>10.0</td><td>1</td><td>06.0</td></tr> <tr><td>9.5</td><td>1</td><td>07.5</td></tr> <tr><td>9.0</td><td>1</td><td>09.2</td></tr> <tr><td>8.5</td><td>1</td><td>11.2</td></tr> <tr><td>8.0</td><td>1</td><td>13.6</td></tr> </table>	STEAMING TIME			Knots	Days	Hours	10.0	1	06.0	9.5	1	07.5	9.0	1	09.2	8.5	1	11.2	8.0	1	13.6	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th colspan="2">NAVTEX</th></tr> <tr><td>(B) Ambon</td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> </table>	NAVTEX		(B) Ambon													
STEAMING TIME																																						
Knots	Days	Hours																																				
10.0	1	06.0																																				
9.5	1	07.5																																				
9.0	1	09.2																																				
8.5	1	11.2																																				
8.0	1	13.6																																				
NAVTEX																																						
(B) Ambon																																						

NAVAREA	WARNING	CHART AFFECTED
NAVAREA XI	-	-
	-	-
	-	-
	-	-

MASTER'S DECLARATION	
This is to declare that	
A. Company's Minimum Requirement regarding the Under Keel Clearance can be complied with Arcadia Ship Management MUST be advised immediately in case company's minimum requirements regarding UKC can not be complied with OR in case UKC can not be determined due to lack of information from Charterers Prior arrival, Masters must request local agents to provide information relating to prevailing weather conditions which may have an impact on safe navigation. (E.G Strong winds for an extended period of time which could effect depth of water in port, Currents or any other conditions which could have a negative effect)	
B. Company's Minimum Requirement regarding the Rest Hours can be complied with (The Marine Manager MUST be advised immediately in case Company's / STCW minimum requirements regarding Rest Hours cannot be complied with)	
C. MARPOL special areas marked/confirmed on the charts	
D. Passage Plan complies with Security routing when transiting the HRA as designated. CSO will be advised if not able to comply with or require deviation to the requirement as listed in company procedures and alternate planning criteria/measures to mitigate the risk with security risk assessment to be taken in consulta with the CSO.	
E. For ECDIS compliant vessels route verification/route check of passage plan has been done to confirm the planned passage safety.	
Master	

Master's Comment			
Passage Planning briefing done by Bridge Team on Date:			
Prepared by:	Read & Understood:	Read & Understood:	Verified:
Signature:	Signature:	Signature:	Signature:
Nav. Off: Ahmet S	3rd Officer : Yosue Palling P	Ch. Off. : Irwan L Budiman	Master : Capt. Herjansyah
Date: 08/07/2024	Date: 08/07/2024	Date: 08/07/2024	Date: 08/07/2024

Lampiran 10: Monthly Performed Maintenance Deck

	Deck Form	Quality through Excellence	
	Monthly Performed Maintenance Deck	DECK - 046	Rev 22 Mei 2021
VESSEL NAME :	MT. ARCADIA		
IMO NO:	9159294		

U: Underwork Maintenance

C: Completed Maintenance

O: On Hold Maintenance

Date	Work Description	Remarks	Symbol
1-Feb-24	Pengecatan mooring whinch dan windlass		C
2-Feb-24	BERTH, DISCH		
3-Feb-24	Perbaikan pipa hydraulic tangki 6C	OVERTIME	U
4-Feb-24	Perbaikan pipa hydraulic tangki 6C		C
5-Feb-24	BERTH, LOAD		
6-Feb-24	LOAD, UNBERTH		
7-Feb-24	Pembersihan deck		C
8-Feb-24	Pengecatan haluan		C
9-Feb-24	Dicharged & Perbaikan tali tros dan penggantian tali	OVERTIME	C
10-Feb-24	Pengecatan main deck, kapal sandar		C
11-Feb-24	DISCH, UNBERTH		
12-Feb-24	ANCHOR, BERTH, LOAD		
13-Feb-24	LOAD, UNBERTH		
14-Feb-24	Perbaikan crane	OVERTIME	U
15-Feb-24	Pengecatan crane		C
16-Feb-24	Pembersihan deck		C
17-Feb-24	ANCHOR, BERTH, DISCH, UNBERTH		
18-Feb-24	Pengecatan man hole, manifold, BERTH, LOAD		C
19-Feb-24	LOAD		
20-Feb-24	UNBERTH, Perbaikan pipa hydraulic tangki 4C dan 7C	OVERTIME	U
21-Feb-24	Perbaikan pipa hydraulic tangki 4C dan 7C, BERTH	OVERTIME	C
22-Feb-24	DISCH, UNBERTH		
23-Feb-24	Pengecatan pipa kargo, BERTH, DISCH		C
24-Feb-24	DISCH, UNBERTH		
25-Feb-24	Pengecatan pipa kargo, ANCHOR		C
26-Feb-24	Perbaikan jangkar yang macet	OVERTIME	U
27-Feb-24	Perbaikan jangkar yang macet	OVERTIME	C
28-Feb-24	BERTH, LOAD		
29-Feb-24	Pembersihan deck		

Signature:

C/O

Irwan L. Budiman

Lampiran 11: Perjanjian Kerja Pelaut

Seafarer's Employment Agreement

The Employment Agreement is an agreement signed between **PT. Arcadia Shipping** as owner of the ship which located in the **Jl. Pluit Utara Raya no.54, Pluit, Penjaringan, North Jakarta**.

And

(Full Name) : Imran Wijaya
Seafarere Code : 6211935685
(Place / Date of Birth) : Bandung / 21-08-2000
(Home Address) : Jl. Cimareme Indah Blok C5
No.8, Bandung, Jawa Barat,
Indonesia.

ARTICLE I : POSITION / RANK

During the period this Employment Engagement, the seafarer shall be employed by the Company as **A/B** on board ship **MT. Arcadia**
Flag : **Indonesia**
Grt : **4,321**

ARTICLE II: WAGES

During the period this Employment Engagement, Seafarer will receive monthly salary as follow :

1. Basic Wage : IDR 1.000.000
2. Fix Overtime :-
3. Allowance : IDR 1.000.000
4. Leave Pay : IDR 1.000.000

Your wages will be payable by Account Transfer refer to Crew Bank at monthly intervals on the date 28 to 31.

ARTICLE III : END OF EMPLOYMENT AGREEMENT

This Employment agreement is valid for 1 Month (+/-) 15 Days from start date of (15-12-2023)

1. When the contract is prematurely terminated by SEAFARER, the Seafarer must inform the company at least one month in advance.
2. Seafarers that the accelerated completion of the contract and was working but not full MONTH then the salary will be paid according to the number of days the work seafarer.
3. When the contract ended when the ship was still in the voyage, the seafarer can off from the ship at the next port.
4. In the event of a seafarer can not work due to ship foundering or loss then the company will still pay your salary for up to 2 months, and any belongings of the crew were lost due to ship foundering or loss will be reimbursed by the Company.
5. If the Seafarer left the ship without notification

PERJANJIAN KERJA LAUT

Perjanjian Kerja ini merupakan perjanjian yang ditandatangani antara **PT. Arcadia Shipping** sebagai pemilik kapal yang beralamat di **Jl. Pluit Utara Raya No.54, Pluit, Penjaringan, Jakarta Utara**.

Dan

Nama : Imran Wijaya
Kode Pelaut : 6211935685
Tempat / Tanggal lahir : Bandung / 21-08-2000
Alamat Tempat Tinggal : Jl. Cimareme Indah Blok C5
No.8, Bandung, Jawa Barat,
Indonesia.

PASAL I : POSISI / JABATAN .

Selama berlakunya perjanjian kerja ini, Pelaut akan dipekerjakan oleh perusahaan sebagai **A/B** diatas kapal **MT. Arcadia**
Bendera : **Indonesia**
Grt : **4,321**

PASAL II : GAJI

Selama berlakunya perjanjian ini, pelaut akan menerima gaji setiap bulannya dengan rincian sebagai berikut :

1. Gaji Pokok : IDR 1.000.000
2. Upah Lembur Tetap :-
3. Tunjangan : IDR 1.000.000
4. Leave Pay : IDR 1.000.000

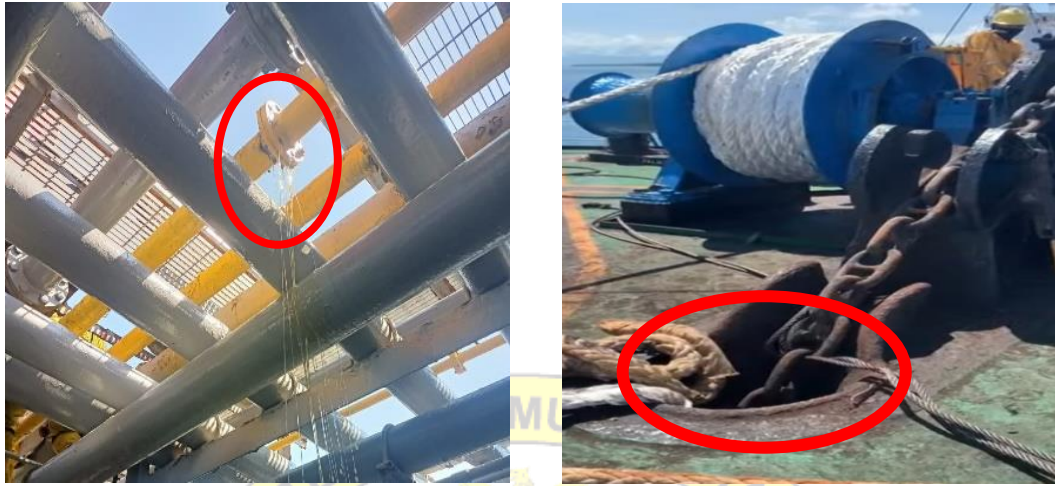
Gaji anda akan di bayarkan melalui TRANSFER REKENING sesuai dengan BANK CRE W setiap bulan antara tanggal 28 sampai tanggal 31

PASAL III : BERAKHIRNYA PERJANJIAN KERJA

Perjanjian kerja ini berlaku selama 1 Bulan (+/-) 15 hari terhitung mulai tanggal (15-12-2023)

1. Apabila kontrak dihentikan oleh PELAUT sebelum waktunya, maka pelaut harus menginformasikan kepada perusahaan minimal 1 bulan sebelumnya.
2. PELAUT yang dalam kontrak selesai dipercepat dan telah bekerja namun tidak penuh SEBULAN maka gaji akan dibayarkan sesuai dengan jumlah hari pelaut tersebut bekerja.
3. Apabila kontrak berakhir pada saat kapal masih dalam perjalanan, maka pelaut dapat turun dari kapal pada pelabuhan berikutnya
4. Dalam keadaan pelaut tidak dapat bekerja dikarenakan kapal dalam keadaan karam atau loss maka perusahaan tetap akan membayarkan gaji anda maksimal selama 2 bulan, dan setiap barang-barang milik kru yang hilang karena kapal karam atau loss akan diganti oleh perusahaan.
5. Jika Pelaut meninggalkan kapal tanpa pemberitahuan

Lampiran 12: Kebocoran Oli, Macet Jangkar, dan Putus Tali



Lampiran 13: Tanker Time Sheet



PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA
(P E R T A M I N A)

SHIPPING DEPARTMENT – DOWNSTREAM DIRECTORAT

JL. YOS SUDARSO 32 – 34 JAKARTA

PO.BOX 327

CABLE ADDRESS "PERTAMINASHIP" TELEX : 64096, 64085, 64221 FAC : 4301492, 49310 PHONE : 4301086

T A N K E R T I M E S H E E T

Vessel : MT. ARCADIA

Date : 02/02/2024

Port : FT. TERNATE

Voy No : 4/D2/II/2024

Next Port : IT. WAYAME

Cargo : PLITE,B35,PMAX

Quantity on :

778.150

(Invoice B/L)	PERTAMAX	308.254	L/Ton	(Ship's Calculation)	PERTAMAX	325.486	L/Ton
	PERTALITE	768.740	L/Ton		PERTALITE		L/Ton
	KERO	-	L/Ton		KERO	-	L/Ton
	B35	538.677	L/Ton		B35	510.481	L/Ton

Laytime allowed as per C P :

Records

No	Statement of Activity	Date		Remarks
1	Vessel Arrived at OB	02/02/2024	06:30	Hydraulic Pipe Leaking 02/02/24 (15:45)
2	Notice of Readiness Tendered	02/02/2024	06:30	Repair Hydraulic Pipe 02/02/24 (18:30)
3	Notice of Readiness Accepted	02/02/2024	08:00	
4	Pratique Granted	-	-	
5	POB for Berthing	02/02/2024	07:00	
6	Pilot off	02/02/2024	07:54	
7	First line to Shore	02/02/2024	07:36	
8	All Fast	02/02/2024	07:54	
9	Completed Inspection of the tanks	02/02/2024	07:36-08:00	
10	Hose Connected PERTALITE (Grade I)	02/02/2024	08:00	PERTAMAX (Grade II)
11	Commenced Loading PERTALITE	02/02/2024	08:36	Hose Connected 03/02/2024 1:00
12	Completed Loading PERTALITE	02/02/2024	15:12	Commenced Loading 03/02/2024 1:06
13	Hose disconnected PERTALITE	02/02/2024	15:30	Completed Loading 03/02/2024 6:24
14	Hose Connected BIOSOLAR (Grade II)	02/02/2024	19:00	Hose Disconnected 03/02/2024 8:00
15	Commenced Loading BIOSOLAR	02/02/2024	19:06	
16	Completed Loading BIOSOLAR	02/02/2024	23:45	Hose Connected - -
17	Hose Disconnected BIOSOLAR	03/02/2024	00:12	Commenced Loading - -
18	Completed Sounding	03/02/2024	08:45	Completed Loading - -
19	Cargo Calculation	03/02/2024	09:00	Hose Disconnected - -
20	DOC Completed	03/02/2024	11:00	

Heating

1 Heating Commenced

2 Heating Finished

3 Consumption

	Draft on Arrival	Fwd =	6.30	M		Aft =	6.80	M
	R.O.B on Arrival	MFO =	148.677	M/t		M.D.O =	38.341	M/t F.W = 100 Ts
	Draft on Departure	Fwd =	2.85	M		Aft =	5.85	M
	R.O.B on departure	MFO =	148.632	M/t		M.D.O =	36.007	M/t F.W = 93 Ts

Remark

We hereby certify that the above statements are true and correct.

Loading Master

*Master/Chief Officer

YOGI A N

IRWAN I. BUDIMAN

Lampiran 14: Berita Acara Kebocoran Oli



BERITA ACARA KEBOCORAN PIPA HIDRAULIK

MT. ARCADIA

M/T ARCADIA

PORT: TERNATE

VOY NO: 4/D2/II/2024

DATE: 2 FEBRUARI 2024

Pada hari Sabtu, tanggal 2 Februari 2024, sekitar pukul 15.45 WIB, telah terjadi insiden kebocoran pipa hidraulik di area dekat tangki 2 wing sisi port dan starboard pada kapal MT. Arcadia. Kejadian ini berlangsung saat kapal hendak melepas hose menggunakan crane setelah selesai melakukan discharge muatan pertalite di Pelabuhan Pertamina Jambula, Ternate.

Awak kapal yang bertugas mendapati adanya cairan hidraulik yang keluar dari sambungan pipa hidraulik crane. Setelah pemeriksaan, ditemukan kebocoran pada sambungan pipa hidraulik yang menyebabkan turunnya tekanan hidraulik dan mengganggu proses pelepasan hose. Insiden ini segera dilaporkan kepada Chief Engineer dan Nakhoda untuk penanganan lebih lanjut.

Tindakan Penanganan:

- Proses pelepasan hose dihentikan sementara untuk mencegah risiko lebih besar.
- Area kebocoran diamankan dan diberi tanda peringatan.
- Tim teknisi melakukan penanganan sementara dengan menutup kebocoran dan menampung cairan hidraulik yang bocor.
- Dilakukan pengecekan menyeluruh pada sistem hidraulik crane untuk memastikan tidak ada kebocoran lain.

Kebocoran diduga akibat keausan pada sambungan pipa hidraulik karena tekanan kerja dan umur pakai.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya, dan dipergunakan sebagai mestinya.

Ternate, 3 Februari 2024



Capt. Charles Yacob H.
Master of MT. Arcadia

Lampiran 15: Berita Acara Jangkar Macet



BERITA ACARA JANGKAR TIDAK BISA DIANGKAT

MT. ARCADIA

M/T ARCADIA

VOY NO: 7/D2/II/2024

PORT: WAYAME

DATE: 26 FEBRUARI 2024

Pada tanggal 26 Februari 2024, pukul 08.30 WIT, kapal MT. Arcadia sedang melaksanakan prosedur pengangkatan jangkar (*heave up*) setelah selesai berlabuh di area pelabuhan Wayame, Ambon. Saat proses pengangkatan berlangsung, terjadi hambatan berupa macetnya jangkar yang menyebabkan proses tidak dapat dilanjutkan secara normal. Pemeriksaan awal menunjukkan bahwa mata rantai jangkar mengalami aus berat dan diameter rantai mengecil akibat korosi yang telah berlangsung lama. Kondisi ini menyebabkan pengeroposan pada permukaan rantai sehingga gigi *drum winch* jangkar tidak mampu menggigit rantai dengan baik, sehingga rantai tidak dapat ditarik naik secara optimal.

Tindakan Penanganan

- Menggunakan tali dan *wire* tambahan sebagai alat bantu untuk menarik jangkar secara manual.
- Melakukan koordinasi antara Mualim I dan KKM untuk memastikan keselamatan selama proses penanganan.
- Melakukan pemeriksaan ulang pada sistem winch dan rantai jangkar setelah jangkar berhasil terangkat.
- Melaporkan kondisi rantai jangkar yang aus kepada manajemen kapal untuk penggantian segera.
- Proses penanganan ini memakan waktu sekitar 2 hari, sehingga menyebabkan keterlambatan jadwal operasional kapal yang akan melakukan muat di Wayame.

Dampak Insiden

- Terhambatnya jadwal operasional kapal.
- Jam kerja dan jam istirahat ABK menjadi tidak teratur.

Demikian berita acara ini dibuat dengan sebenarnya, dan dipergunakan sebagai mestinya.

Wayame, 26 Februari 2024



Capt. Caries Yacob H.
Master of MT. Arcadia

Lampiran 16: Berita Acara Putus Tali



BERITA ACARA PUTUS TALI TROS HALUAN

MT. ARCADIA

M/T ARCADIA

VOY NO: 5/D2/II/2024

PORT: TOBELO

DATE: 10 FEBRUARI 2024

Pada hari Sabtu, tanggal 10 Februari 2024, sekitar pukul 16:12 LT, telah terjadi insiden putusnya tali haluan pada saat kapal MT. Arcadia saat sedang sandar dan melakukan proses bongkar muatan biosolar di Pelabuhan Tobelo. Kejadian bermula ketika tali haluan kapal tiba-tiba putus, sehingga menyebabkan haluan kapal menjauh dari dermaga. Kondisi ini menimbulkan risiko serius, karena *hose* atau selang dari pelabuhan yang terhubung ke *manifold* kapal berpotensi terlepas, sehingga dapat menyebabkan tumpahan minyak ke laut. Menyadari bahaya tersebut, *loading master* segera menginstruksikan penghentian sementara proses bongkar muatan (*stop cargo*) untuk mencegah risiko yang lebih besar.

Selanjutnya, dilakukan penanganan dengan menarik kembali tali haluan yang terputus ke atas kapal. Tali tersebut kemudian diperbaiki dengan cara membuat mata tali baru di ujungnya. Setelah proses perbaikan selesai, tali haluan kembali ditambatkan ke *bollard* dermaga dengan bantuan *boat* dari *mooring team*. Selama proses penanganan, petugas keselamatan pelabuhan dan awak kapal melakukan pengawasan ketat guna memastikan tidak terjadi tumpahan biosolar ke laut dan seluruh prosedur keselamatan dijalankan dengan baik. Proses penanganan insiden ini memakan waktu sekitar tiga jam, sehingga menyebabkan keterlambatan dalam operasional kapal.

Demikian berita acara ini dibuat sebagai dokumentasi kejadian dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Tobelo, 10 Februari 2024



Capt. Carles Yacob H.
Master of MT. Arcadia

Lampiran 18: *Evaluation Meeting Form*

 PT. ARCADIA SHIPPING	Evaluation Form	<i>Quality through Excellence</i>
ASL FORM		

Periode Evaluasi: [28/FEB/2024] s.d. [29/FEB/]

Nama ABK: IMRAN WIJAYA

Jabatan di Kapal: JURU MUDI

Nama Kapal: MT. ARCADIA

I. KESESUAIAN JAM ISTIRAHAT

1. Apakah Anda mendapatkan waktu istirahat minimal 10 jam dalam periode waktu 24 jam?
☐ Ya ☐ Tidak
2. Dalam sehari, berapa total jam istirahat yang Anda dapatkan?
☐ Kurang dari 10 jam
☐ 10 jam
☐ Lebih dari 10 jam
3. Apakah waktu istirahat Anda pernah terganggu oleh kegiatan mendadak (alarm, perintah mendesak, dll)?
☐ Sering
☐ Kadang-kadang
☐ Tidak Pernah
4. Apakah jadwal kerja dan istirahat Anda dipantau dan dicatat dalam buku waktu kerja/istirahat (rest hour record)?
☐ Ya ☐ Tidak ☐ Tidak Tahu

II. KONDISI FISIK DAN MENTAL

5. Apakah Anda merasa cukup istirahat untuk dapat bekerja secara optimal?
☐ Selalu
☐ Kadang-kadang
☐ Jarang
☐ Tidak Pernah
6. Selama satu bulan terakhir, apakah Anda pernah merasa kelelahan berat saat bekerja?
☐ Ya ☐ Tidak
7. Apakah kelelahan tersebut mempengaruhi keselamatan kerja atau pengambilan keputusan Anda?
☐ Ya ☐ Tidak

Lampiran 19: *Marine Personnel Manual*

	Marine Personnel Manual	Quality through Excellence	
		Dokumen MPM No. 008	Rev 22 Mei 2021

8. Periode Kerja dan Istirahat

- **Tujuan**
Untuk menguraikan dengan jelas tentang periode jam kerja dan istirahat dan kepatuhan terhadap semua peraturan.
- **Aplikasi**
Semua Kapal
- **Tanggung Jawab**
Nakhoda
Kepala Departemen
Individu Awak Kapal
Kantor

8.1 Periode Jam Kerja dan Istirahat

Kebijakan Patria Nusantara tentang waktu kerja dan istirahat kru adalah untuk mematuhi Kode STCW dan persyaratan ILO/MLC.

STCW (Sebagaimana diubah dengan amandemen Manila 2010 yang mulai berlaku pada 1 Januari 2012)	ILO/MLC (Ketentuan ILO 180 telah dimasukkan dalam Konvensi Perburuhan Maritim, 2006 yang berlaku tahun 2013)
Istirahat minimal 10 jam dalam periode 24 jam	Istirahat minimal 10 jam dalam periode 24 jam
Jam istirahat minimum dalam periode 7 hari = 77	Jam istirahat minimum dalam periode 7 hari = 77
Tidak ada persyaratan untuk jam kerja maksimum dalam periode 24 jam	Maksimal 14 jam kerja dalam periode 24 jam
Tidak ada persyaratan untuk jam kerja maksimum dalam periode 7 hari	Maksimum 72 jam kerja dalam periode 7 hari
Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya harus setidaknya enam jam lamanya	Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya harus setidaknya enam jam lamanya
Interval antara waktu istirahat tidak melebihi 14 jam	Interval antara waktu istirahat tidak melebihi 14 jam

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

Standar pengertian jam kerja dan jam istirahat sebagai berikut:

- Jam kerja adalah waktu selama awak kapal dipersyaratkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal
- Jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak meliputi istirahat pendek

Nakhoda dan Kepala Kamar Mesin harus memastikan bahwa semua Petugas dan Kelasi disediakan dengan waktu yang cukup untuk istirahat untuk memastikan kebugaran mereka untuk tugas sebagaimana dimaksud dalam STCW 95 (amandemen Manila 2011), peraturan VIII / 1, termasuk Nakhoda & Kepala Kamar Mesin.

Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:

- Jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
 - o 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - o 72 jam dalam jangka waktu dalam 7 hari; atau

TERKONTROL

Disetujui oleh DPA
Halaman 1 dari 2

Lampiran 20: Crew list MT Arcadia

		Crew List								Quality through Excellence	
										ASL Form CRW039	
☐ Arrival ☐ Departure										Nationality of Ship: Indonesia	
Vessel: MT ARCADIA										Date Arr (ddMMyy): 24-Feb-24	
Port of Arrival:										Port of Destination:	
No.	Rank	Name	Sex	Birth	Nat	Seaman Book	Exp.Date	Passport	Exp.Date	Date Sion	Place Sion
1	Master	CARLES YACOB HARINDAH	M	10-Jul-74	INA	G 075447	21-Apr-26	C3996984	4-Jul-24	12-Feb-24	WAYAME
2	Ch. Officer	IRWAN L BUDIMAN	M	9-Jun-75	INA	G 043547	24-Feb-26	C 7792771	8-Mar-26	15-Apr-24	WAYAME
3	2nd Officer	INDRA IRAWAN	M	11-Apr-92	INA	H 015288	11-Jun-25	C7051727	19-Nov-25	12-Feb-24	WAYAME
4	3rd Officer	YOSUA PALILING PALULLUNGAN	M	3-Jul-99	INA	I 119533	15-Jan-27	I1886779	31-Jan-33	10-Mar-24	WAYAME
5	Ch. Engineer	HANDOKO	M	3-Feb-71	INA	H 059078	22-Aug-25	C7308018	23-Jul-25	12-Feb-24	WAYAME
6	2nd Engineer	SASONGKO CAHYO W. N	M	8-Sep-87	INA	I 097855	2-Oct-24	C8425324	13-Dec-26	3-Jan-24	WAYAME
7	3rd Engineer	DEDEK WAHYUDI	M	4-Mar-92	INA	F 294549	4-Nov-24	C 8839391	28-Apr-27	12-Feb-24	WAYAME
8	4th Engineer	MUHAMMAD RIDWAN	M	4-Apr-00	INA	F 302987	25-Nov-24	C 6787039	28-Feb-25	29-Feb-24	WAYAME
9	Boatswain	NOPRIANTO	M	25-Oct-81	INA	G 106166	29-Sep-24	C 3917315	13-Dec-24	12-Feb-24	WAYAME
10	AB - 1	IMRAN WIJAYA	M	7-Feb-93	INA	I 100415	28-Nov-26	C 7863186	29-Oct-26	10-Mar-24	WAYAME
11	AB - 2	AYUP IRFANDI	M	12-Sep-92	INA	F 228980	14-Mar-26	C 4680400	5-Sep-33	3-Jan-24	WAYAME
12	AB - 3	RYAN IHSANUDDIN	M	31-Jan-92	INA	I 002021	19-Dec-25	E1522830	21-Nov-32	12-Feb-24	WAYAME
13	Oiler A	SRIYANTO	M	21-Jun-84	INA	F 289582	22-Oct-24	E 5463888	10-Oct-33	10-Mar-24	WAYAME
14	Oiler B	MUHAMMAD GILAR PRASETYO	M	11-Apr-99	INA	H 056136	27-Jul-25	E4764416	6-Sep-33	15-Apr-24	WAYAME
15	Oiler C	ISMAHITO	M	28-Sep-86	INA	I 106668	18-Oct-26	E5209383	13-Dec-33	29-Feb-24	WAYAME
16	OS	LA ODE M. AL FANDI	M	19-Dec-03	INA	G 060257	16-Jul-24	E3226006	6-Apr-33	13-Dec-23	WAYAME
17	WIPIER	PUJI SUTRISNO	M	25-Nov-80	INA	H 045594	6-Jun-25	E00820449	18-Oct-32	26-Apr-24	WAYAME
18	Cook	TUMIRAN	M	11-Sep-76	INA	F 118044	22-Feb-25	C9843835	8-Jul-27	17-Feb-24	TERNATE
19	Messman	SULAEAMAN	M	19-May-00	INA	I 001680	13-Dec-25	E 3226006	6-Apr-33	13-Dec-23	WAYAME
20	Deck Cadet	AHMAD BAGAS HARTONO	M	20-Mar-03	INA	I 008246	27-Feb-26	E 2860646	28-Mar-33	23-Oct-23	WAYAME
21	Engine Cadet	EDGAR WIRA CELESTA	M	26-Jun-02	INA	I 031004	6-Mar-26	E2860662	28-Mar-33	7-Nov-23	WAYAME
											
		Master, Authorised Agent / Officer's Name									
Date :		24-Feb-24									

CONTROLLED

Revision: 01 Dec 2020 Approved by DPAPage: 1 of 1

Lampiran 21: *Ship Particular*

SHIP PARTICULAR

<i>Ship Name</i>	: MT ARCADIA
<i>Call Sign</i>	: P.N.Y.T
<i>Nationality</i>	: INDONESIA
<i>Port Register</i>	: JAKARTA
<i>Name Of Owner</i>	: Arcadia Shipping
<i>Address Of Owner</i>	: Jl Pluit Raya Utara, No 54 Jakarta
<i>Class</i>	: B K I (Biro Klasifikasi Indonesia)
<i>Type Of ship</i>	: Chemical Tanker/Oil Tanker
<i>IMO No</i>	: 9159294
<i>Dead Weight Tons</i>	: 7450.51 tons
<i>Gross Tonnage</i>	: 4.321 Tons
<i>Net Tonnage</i>	: 2.388 Tons
<i>Light Draft</i>	: 2.10 mtrs
<i>Light Displacement</i>	: 2.472,490 Tons
<i>Length Overall</i>	: 105,90 Mtrs
<i>Length Bet Perpendicular</i>	: 98,00 Mtrs
<i>Moulded Breadth</i>	: 18,00 Mtrs
<i>Moulded Depth</i>	: 9,00 Mtrs
<i>Keel Laid</i>	: March 18,1997
<i>Launched</i>	: August 22,1997
<i>Full load displacement</i>	: 9923.00 Tons
<i>COT 100% Cubic Capacity</i>	: 8.351,887
<i>Main Engine Type</i>	: Akasaka Diesel / 6UEC37LA
<i>Main Engine Output*</i>	: M.C.O 4200 PS x 210 Rpm
<i>Cruising speed</i>	: 10.5 Knots
<i>Navigation Area</i>	: API
<i>No of Compliments</i>	: 22 persons (Indonesian)

Lampiran 22: Lembar Pengajuan Judul

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG Jalan Singosari 2a Semarang, Jawa Tengah 50242 Telp : (62) 024-8311527/ 8311528 Email : info@Pip-Semarang.ac.id	Nomor Formulir	:	FM.PRODI.02.01
		Tgl. Disahkan	:	02 Nov 2015
		Tgl. Revisi	:	1 Juli 2024
		Tgl. Diberlakukan	:	1 Juli 2024
		Halaman	:	1 dari 1
FORMULIR USULAN JUDUL KARYA ILMIAH / SKRIPSI				

Nama Taruna : Ahmad Bagas Hartono

NIT : 5821118130

Semester / Prodi : 7 / Nautika

Judul karya ilmiah/skripsi yang akan diusulkan yaitu :

ANALISIS PENERAPAN *REST HOUR* UNTUK MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK)
DI ATAS KAPAL MT. ARCADIA

RUMUSAN MASALAH:

1. Faktor apa yang memengaruhi kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal MT. Arcadia?
2. Bagaimana penerapan *rest hour* dapat meningkatkan kinerja Anak Buah Kapal (ABK) di atas kapal MT. Arcadia?

DOSEN PEMBIMBING :

Pembimbing I : Dr. Yustina Sapan, S.Si.T, M.M

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

Pembimbing II : Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19661217 198703 2 002

Mengetahui / Menyetujui

Pembimbing I :

Pembimbing II :

Semarang, 08 Oktober 2024

Yang Mengajukan Judul

Ahmad Bagas Hartono
NIT . 58211118130 N

Mengetahui / Menyetujui
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

Lampiran 23: Lembar Bimbingan Dosen 1

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG Jalan Singosari 2a Semarang, Jawa Tengah 50242 Telp : (62) 024-5311527/ 5311528 Email : Info@Pip-Semarang.ac.id	Nomor Formulir	: FM.PRODI.02.02
		Tgl. Disahkan	: 2 Nov 2015
		Tgl. Revisi	: 1 Juli 2024
		Tgl. Diberlakukan	: 1 Juli 2024
		Halaman	: 1 dari 1
FORMULIR MONITORING KEMAJUAN BIMBINGAN KARYA ILMIAH/SKRIPSI			

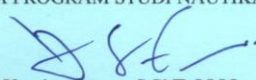
NAMA : AHMAD BAGAS HARTONO
 NIT : 582111118130
 JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PENERAPAN *REST HOUR* UNTUK MENINGKATKAN
 KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DI ATAS KAPAL MT. ARCADIA
 PEMBIMBING 1 : DR. YUSTINA SAPAN, S.Si.T, M. M

TANGGAL	URAIAN KEGIATAN BIMBINGAN	TANDA TANGAN DOSEN
12/11'24	- jika menggunakan parafirma, cek apakah sudah berlaku. - Untuk Mengetahui - Revisi yg dr 6- tadi.	} f.
12/02'25	- Latar belakang, blm jelas. - Revisi yg dr 6- tadi.	f.
17/02'25	- Revisi tabel. - Lampiran B26 2.	f.
28/02'25	- Revisi yg dr 6- tadi.	f.
19/04'25	- ACC Bab 1 - Materi pada Bab 2, tug mendukung - korangka penulisan revisi - ACC Bab 3	} f.

Catatan: Bimbingan dilaksanakan minimal 8x untuk masing-masing dosen pembimbing

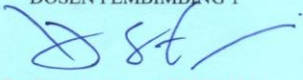
Mengetahui,

KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA


Dr. Yustina Sapan, S.Si.T, M.M
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19771129 200502 2 001

Semarang, 08 Oktober 2024

DOSEN PEMBIMBING 1


Dr. Yustina Sapan, S.Si.T, M.M
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19771129 200502 2 001

Lampiran 24: Lembar Bimbingan Dosen 1

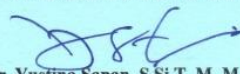
	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG Jalan Singosari 2a Semarang, Jawa Tengah 50242 Telp : (62) 024-8311527/ 8311528 Email : info@Pip-Semarang.ac.id	Nomor Formulir	: FM.PRODI.02.02
		Tgl. Disahkan	: 2 Nov 2015
		Tgl. Revisi	: 1 Juli 2024
		Tgl. Diberlakukan	: 1 Juli 2024
		Halaman	: 1 dari 1
FORMULIR MONITORING KEMAJUAN BIMBINGAN KARYA ILMIAH/SKRIPSI			

NAMA : AHMAD BAGAS HARTONO
 NIT : 58211118130 N
 JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PENERAPAN *REST HOUR* UNTUK MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DI ATAS KAPAL MT. ARCADIA
 PEMBIMBING 1 : DR. YUSTINA SAPAN, S.Si.T, M. M

TANGGAL	URAIAN KEGIATAN BIMBINGAN	TANDA TANGAN DOSEN
28/04/25	- Revisi yang diberi tanda Bab 4	f
05/05/25	- Revisi Tabel Penelitian terdahulu.	
21/05/25	- Revisi yang diberi tanda. - Lanjut Bab 5.	f
04/06/25	- Acc Bab 4 - Revisi yang diberi tanda Bab 5.	f
23/06/25	- Revisi Kesimpulan	f
09/07/25	- Acc Fulltext, Siap Sidang	f

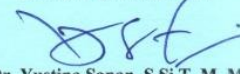
Catatan: Bimbingan dilaksanakan minimal 8x untuk masing-masing dosen pembimbing

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA


Dr. Yustina Sapan, S.Si.T, M. M
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19771129 200502 2 001

Semarang, 22 Mei 2025

DOSEN PEMBIMBING 1


Dr. Yustina Sapan, S.Si.T, M. M
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19771129 200502 2 001

Lampiran 25: Lembar Bimbingan Dosen 2

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	Nomor Formulir	: FM.PRODI.02.02
	BADAN PENGEMBANGAN SUMBER	Tgl. Disahkan	: 2 Nov 2015
	DAYA MANUSIA	Tgl. Revisi	: 1 Juli 2024
	POLITEKNIK ILMU PELAYARAN	Tgl. Diberlakukan	: 1 Juli 2024
	SEMARANG	Halaman	: 1 dari 1
Jalan Singosari 2a Semarang, Jawa Tengah 50242 Telp : (62) 024-8311527/ 8311528 Email : Info@Pip-Semarang.ac.id			
FORMULIR MONITORING KEMAJUAN BIMBINGAN KARYA ILMIAH/SKRIPSI			

NAMA : AHMAD BAGAS HARTONO
 NIT : 582111118130
 JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PENERAPAN *REST HOUR* UNTUK MENINGKATKAN
 KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DI ATAS KAPAL MT. ARCADIA
 PEMBIMBING 2 : SRI PURWANTINI, SE, S.Pd, MM

TANGGAL	URAIAN KEGIATAN BIMBINGAN	TANDA TANGAN DOSEN
8/10-25	Pengantar jml	
10/10-25	Acc jml	
27/6-25	Pengantar Bab. I	
20/5-25	Acc Bab. I	
20/5-25	Pengantar Bab. II	
20/5-25	Acc Bab. II	
10/6-25	Pengantar Bab. II & III	
18/6-25	Revisi Bab. II	
26/6-25	Revisi Bab. III	
7/7-25	Acc Bab. II & III	
7/7-25	Acc Bab. IV	
7/7-25	Acc Bab. V & Full text dan lap Kaji 14/7-25	

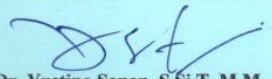
Catatan: Bimbingan dilaksanakan minimal 8x untuk masing-masing dosen pembimbing

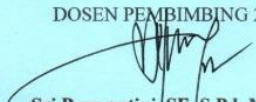
Mengetahui,

Semarang, 08 Oktober 2024

KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA

DOSEN PEMBIMBING 2


Dr. Yustina Sapan, S.Si.T, M.M
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19771129 200502 2 001


Sri Purwantini, SE, S.Pd, MM
 Penata Tk. I (III/d)
 NIP. 19661217 198703 2 002

Lampiran 26: Surat Keterangan Hasil Cek Turnitin

SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY NASKAH SKRIPSI/PROSIDING No. 2566/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/7/2025

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : AHMAD BAGAS HARTONO
 NIT : 582111118130 N
 Prodi/Jurusan : NAUTIKA
 Judul : ANALISIS PENERAPAN REST HOUR UNTUK
 MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL (ABK) DI
 ATAS KAPAL MT. ARCADIA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 18%* (delapan belas persen)

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 18 Juli 2025

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
 NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)

Lampiran 27: Berita Acara Sidang

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG	Nomor Form.	: FM.PRODI.03.01
	Jalan Singosari 2a Semarang, Jawa Tengah 50242	Tgl. Disahkan	: 02 Nov 2015
	Telp : (62) 024-8311527/ 8311528	Tgl. Revisi	: 20 Maret 2024
	Email : Info@Pip-Semarang.ac.id	Tgl. diberlakukan	: 20 Maret 2024
		Halaman	: 1 dari 1
FORMULIR BERITA ACARA SIDANG KARYA ILMIAH/SKRIPSI			

BERITA ACARA SIDANG KARYA ILMIAH / SKRIPSI TARUNA PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN PERIODE : AGUSTUS 2024 - JULI 2025

Pada hari ini SELASA, 22 JULI 2025 bertempat di Gedung POLLUX telah dilaksanakan Sidang/Seminar Karya Tulis Ilmiah Terapan (Skripsi) terhadap Taruna Pogram Diploma IV Pelayaran Program Studi NAUTIKA

N A M A : AHMAD BAGAS HARTONO
N I T : 582111118130
KELAS-ABSEN : N VIII B
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS PENERAPAN REST HOUR UNTUK MENINGKATKAN KINERJA ANAK BUAH KAPAL DI ATAS KAPAL MT. ARCADIA

Berdasarkan hasil sidang/seminar Karya tulis Ilmiah Terapan (Skripsi), Tim Penguji memutuskan bahwa Taruna tersebut dinyatakan :

LULUS / LULUS dengan CATATAN / TIDAK LULUS *)

Demikian Berita Acara ini dibuat dengan sebenar-benarnya untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diputuskan oleh Tim Penguji yang terdiri dari:

PENGUJI I : JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M
(selaku Ketua Sidang) : Penata Tk. I (III/d)
: NIP. 19800118 200812 2 002

PENGUJI II : Dr. YUSTINA SAPAN, S.Si.T., M.M
(selaku Anggota) : Penata Tk.I (III/d)
: NIP. 19771129 200502 2 001

PENGUJI III : WAHYU PRASETYA ANGGRAHINI, S.Si., M.T
(selaku Anggota) : Pembina (IV/a)
: NIP. 19760526 200502 2 001

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA


Dr. YUSTINA SAPAN, S.Si.T. M.M
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 037

*) Coret yang tidak perlu