

**ANALISIS *REST HOUR* TERHADAP KESEHATAN DAN
KESELAMATAN KERJA DI KM. DHARMA KARTIKA IX**



**OLEH
MUHAMMAD ZAHRAN SADIQ RAHMAN
NIT. 21.41.191
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

**ANALISIS *REST HOUR* TERHADAP KESEHATAN DAN
KESELAMATAN KERJA DI KM. DHARMA KARTIKA IX**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

MUHAMMAD ZAHRAN SADIQ RAHMAN

NIT. 21.41.191

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2025**

SKRIPSI

ANALISIS *REST HOUR* TERHADAP KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI KM. DHARMA KARTIKA IX

MUHAMMAD ZAHRAN SADIQ RAHMAN
NIT. 21.41.191

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 16 Mei 2025

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Capt. Nurwahidah, S.Pd., M.T., M.Mar.
NIP. 19741009 200912 2 001

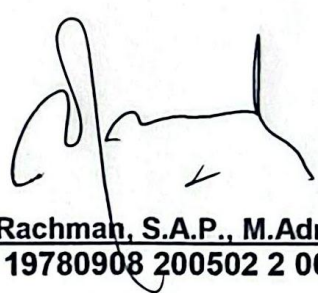

Diah Vitaloka Hartati, M.Pd., M.Mar.
NIP. 19921228 202321 2 048

Mengetahui:

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika


Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar.
NIP. 19750329 199903 1 002


Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm.S.D.A.
NIP. 19780908 200502 2 001

KATA PENGANTAR

Segala pujian maupun syukur peneliti haturkan pada Allah Yang Maha Kuasa atas semua anugerah dan karunia-Nya, sehingga peneliti mampu menyusun dan menyelesaikan skripsi dengan judul “Analisis *Rest Hour* Terhadap Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Di KM. Dharma Kartika IX”.

Informasi yang peneliti sampaikan dalam penulisan proposal ini adalah hasil yang diperoleh dari sejumlah referensi buku yang ada di perpustakaan PIP Makassar, dokumen terkait kapal, serta berbagai jurnal kesehatan.

Dalam proses perumusan skripsi ini, penulis mendapatkan berbagai bentuk bimbingan, masukan, serta dukungan dari berbagai pihak yang memberikan kontribusi pada terselesainya temuan ini. Sehingga, melalui kesempatan ini penulis bermaksud menyampaikan apresiasi maupun rasa terima kasih yang tulus pada:

7. Yth. Capt. Rudy Susanto, M.Pd. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Yth. Ibu Subehana Rachman, S.A.P.,M.Adm.S.D.A. Selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
9. Yth. Dr. Capt. Nurwahidah, S.Pd., M.T., M.Mar. Selaku dosen Penguji I
10. Yth. Diah Vitaloka Hartati, M.Pd., M.Mar selaku dosen Penguji II
11. Yth. Capt. Marthen Todingan, SP-1. Selaku dosen Penguji III
12. Yth. Sigit Hendra Waskita, M.Si. Selaku Dosen Penguji IV

Sebagai penutup, penulis sadar bahwasanya karya ilmiah ini masih mempunyai berbagai keterbatasan maupun belum mencapai kesempurnaan. Oleh sebab itu, masukan berupa kritik dan saran yang konstruktif sangat diharapkan demi penyempurnaan di masa mendatang. Semoga hasil temuan ini mampu memberikan nilai kebermanfaatannya bagi berbagai kalangan, khususnya dalam meningkatkan kesadaran akan pentingnya penerapan rest hour untuk kesehatan dan keselamatan kerja di dunia pelayaran.

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Muhammad Zahran Sadiq Rahman
NIT : 21.41.191
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwasanya skripsi dengan judul:

ANALISIS *REST HOUR* TERHADAP KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI KM. DHARMA KARTIKA IX

Pernyataan ini menegaskan bahwasanya karya tulis ilmiah ini sepenuhnya sebagai hasil pemikiran orisinal penulis, kecuali pada bagian tema maupun kutipan yang secara eksplisit dinyatakan sebagai referensi. Jika di hari selanjutnya terbukti jika pernyataan tersebut tidak benar, penulis bersedia menerima segala bentuk sanksi yang diberlakukan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 1 Juni 2025.



MUHAMMAD ZAHRAN SADIQ RAHMAN

NIT 21.41.191

ABSTRAK

Muhammad Zahran Sadiq Rahman, 2025. “Analisis *Rest Hour* Terhadap Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Di KM. Dharma Kartika IX “. Skripsi Jurusan Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, (dibimbing oleh Ibu Nurwahidah dan Ibu Diah Vitaloka Hartati).

Dilatarbelakangi oleh pentingnya waktu istirahat bagi ABK untuk mencegah kelelahan dan kecelakaan kerja, berdasarkan temuan KNKT (2018), serta kasus kecelakaan maritim yang diinvestigasi KNKT (2018) akibat kelelahan ABK semakin memperkuat ketertarikan peneliti untuk melakukan penelitian ini.

Penelitian ini menganalisis penerapan *rest hour* terhadap kesehatan dan keselamatan ABK dek di KM. Dharma Kartika IX. Metode kualitatif digunakan melalui observasi partisipatif, wawancara mendalam dengan tiga jabatan ABK dek yang berbeda, serta studi dokumentasi. Hasil menunjukkan ketidak patuhan terhadap standar *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006, khususnya pada Jurumudi jaga 4-8 yang bekerja lebih dari 14 jam/hari dengan istirahat yang kurang dari 10 jam/hari. Faktor eksternal seperti cuaca buruk, kepadatan pelabuhan, dan muatan berlebih (ODOL) juga memperpanjang jam kerja. Peneliti merekomendasikan penerapan kebijakan *rest hour* berbasis MLC 2006, Penjadwalan kerja, dan audit berkala, untuk memastikan kepatuhan dan mengurangi risiko kecelakaan.

Kata kunci: *rest hour*, kesehatan kerja, keselamatan pelayaran.

ABSTRACT

Muhammad Zahran Sadiq Rahman, 2025. "Analysis of Rest Hour on Occupational Health and Safety at KM. Dharma Kartika IX". Thesis, Department of Nautical, Diploma IV Programme, Makassar Polytechnic of Shipping Sciences, (supervised by Nurwahidah and Diah Vitaloka Hartati).

This research is motivated by the importance of rest time for crew members to prevent fatigue and work accidents, based on the findings of the KNKT (2018). and maritime accident cases investigated by the KNKT (2018) due to crew fatigue further strengthened the researcher's interest in conducting this research.

This research analyses the application of rest hour to the occupational health and safety of deck crew members at KM. Dharma Kartika IX. Qualitative methods were used through participatory observation, in-depth interviews with three different crew members (Deck officers, Helmsman, and Ordinary Seaman), and as well as documentation studies. The results showed non-compliance with the Maritime Labour Convention (MLC) 2006 standards, particularly for watchkeepers on watch 4-8 who worked more than 14 hours/day with less than 10 hours/day of rest. External factors such as bad weather, port congestion, and overloading (ODOL) also extended working hours. The researchers recommended the implementation of rest hour policies based on the MLC 2006, work scheduling, and periodic audits to monitor working hours and rest periods to ensure compliance and reduce the risk of accidents.

Keywords: rest hour, occupational health, maritime safety.

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Penelitian Relavan	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Analisis	8
B. Penerapan	8
C. <i>Rest Hour</i>	8
D. Kesehatan Keselamatan Kerja	13
E. Kerangka Pikir	14
BAB III METODE PENELITIAN	16
A. Jenis Penelitian	16
B. Definisi Operasional Variabel	16
C. Teknik Pengumpulan Data	17
D. Teknik Analisis data	18
E. Jadwal Penelitian	19
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	21
A. Deskripsi Hasil Analisis Data	21
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	40
A. Simpulan	40
B. Saran	40

DAFTAR PUSTAKA	41
LAMPIRAN	44
RIWAYAT HIDUP PENELITI	52

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
3.1 Matrix <i>Timeline</i> Penelitian	20
4.1 Rangkaian Kegiatan Mualim 1, dan Kelasi Jaga 4-8	24
4.2 Rangkaian Kegiatan Mualim 3, dan Kelasi Jaga 8-12.	25
4.3 Rangkaian Kegiatan Mualim 2, dan Kelasi Jaga 12-4.	26
4.4 Rangkaian Kegiatan Mualim Jaga dan Kelasi Jaga periode Minggu.	27
4.5 Rangkaian Kegiatan Jurumudi Jaga periode Minggu	28
4.6 Rangkaian Kegiatan Jurumudi Jaga periode Senin sampai Kamis	29
4.7 Rangkaian Kegiatan Jurumudi Jaga Hari Jumat.	30
4.8 Rangkaian Kegiatan Jurumudi Jaga Hari Sabtu.	31
4.9 Perolehan jam kerja dan jam istirahat anak buah kapal dalam periode 7 hari.	32
4.10 Informasi Jadwal Keberangkatan Parepare-Balikpapan KM. Dharma Kartika IX.	33

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	15
4.1 Proses bongkar muatan alat berat.	37
4.2 Truk (ODOL) yang kehilangan keseimbangan	37
4.3 Truk rem blong dan menghantam dinding geladak kapal	38
4.4 Kapal berlabuh saat pelabuhan padat	39

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1. Dokumen Kapal	44
2. Dokumentasi kegiatan	46
3. Hasil Wawancara	48
4. Jadwal kerja jurumudi dalam periode 31 hari.	51
5. Riwayat Hidup Peneliti	52

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dilihat dari perspektif individu, arti bekerja adalah aktivitas fisik dan mental setiap orang untuk menjaga keberlangsungan hidup fisik maupun spiritual. Namun dalam konteks ini, pekerja yang juga berfungsi sebagai operator menghadapi beban kerja fisik dan mental yang cukup berat dalam melaksanakan tugasnya. Keadaan ini seringkali membuat sumber daya manusia kurang maksimal dalam menyelesaikan tugas, terutama karena pengaruh waktu istirahat yang tidak mencukupi. Waktu istirahat adalah kebutuhan dasar tubuh manusia untuk memulihkan diri setelah menjalani aktivitas kerja. Kebutuhan ini sangat berkaitan dengan tingkat aktivitas, kebugaran fisik, serta fokus saat bekerja. Tanpa istirahat yang memadai, kesehatan, daya tahan, dan kinerja kerja bisa menurun, yang pada akhirnya berpotensi membahayakan keselamatan kerja, terutama di tempat kerja dengan risiko tinggi seperti di kapal.

Pengertian sehat menurut Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) adalah kondisi optimal secara fisik, mental, dan sosial, bukan hanya terbebas dari gangguan atau cacat. Dalam lingkungan kerja kapal, kesehatan dan keselamatan kerja (K3) menjadi faktor yang sangat penting mengingat sifat lingkungan kerja yang dinamis dan penuh tantangan. Data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tahun 2018 mencatat bahwa 5 kecelakaan kapal terjadi akibat tubrukan yang disebabkan oleh minimnya waktu istirahat. Keadaan ini menyebabkan penurunan konsentrasi dalam membuat keputusan yang tepat. Salah satu kasus yang menonjol adalah tabrakan kapal Harapan Baru Express VII di perairan Sungai Sesayap, Tanjung Urong, Kabupaten Malinau, Kalimantan Utara, pada tanggal 22 Mei 2018. Investigasi KNKT menyimpulkan bahwa kecelakaan tersebut terjadi karena nahkoda mengalami *microsleep* (tidur sesaat) akibat kelelahan (*fatigue*). Kasus ini menjadi bukti nyata betapa pentingnya penerapan waktu istirahat yang memadai bagi anak buah kapal untuk meminimalisir risiko

kecelakaan. (Muhiddin, N. 2016) Pengertian anak buah kapal dapat dilihat pada Pasal 1 (42) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi "Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda".

Fatigue atau kelelahan menjadi salah satu faktor utama penyebab human error yang dapat memengaruhi kesehatan dan keselamatan kerja. Dalam industri pelayaran, kelelahan tidak hanya berdampak pada keselamatan anak buah kapal (ABK), namun dapat berdampak pada keselamatan penumpang, muatan, dan lingkungan laut. Tidak hanya itu, fatigue atau kelelahan dapat menurunkan kinerja kognitifnya,

Strauch, B. (2015) Tingkat penurunan kinerja bervariasi sesuai dengan tingkat kelelahan, dalam rentang perbedaan individu. Secara umum, semakin lelah seseorang, semakin menurun pula kinerja kognitifnya. Meskipun demikian, bahkan kelelahan ringan, yang seharusnya tidak cukup untuk terlihat oleh rekan kerja, berdampak buruk pada kinerja kognitif.

Strauch, B. (2015) Para peneliti, menyarankan bahwa model neurobiologis dua proses mengatur rasa kantuk dan mempengaruhi tingkat kelelahan. Yang pertama, yang disebut sebagai dorongan tidur homeostatis, menciptakan tekanan atau kebutuhan untuk tidur yang meningkat semakin lama seseorang terjaga, sebuah kebutuhan yang kemudian dihilangkan dengan menambah waktu tidur. Dorongan ini berfungsi untuk menyeimbangkan kebutuhan akan kelelahan dengan kesadaran dan kewaspadaan yang diperoleh dengan tidur yang cukup. Dengan tidur yang cukup, seseorang bangun dan tetap waspada sampai ia terjaga untuk waktu yang cukup sehingga kebutuhan untuk tidur dirasakan, yang kemudian meningkat semakin lama ia terjaga. Penerapan rest hour yang sesuai dengan standar internasional, seperti yang diatur dalam Maritime Labour Convention (MLC) 2006 dan Standards of Training, Certification, and Watchkeeping (STCW) 2010, menjadi sangat penting.

PT. Dharma Lautan Utama, sebagai perusahaan pelayaran yang menjadi lokasi penelitian ini, merupakan salah satu perusahaan swasta terkemuka di Indonesia yang bergerak di bidang jasa transportasi laut.

Perusahaan ini mengoperasikan sejumlah armada kapal penumpang dan kendaraan yang melayani rute-rute strategis di wilayah Indonesia, termasuk rute Parepare-Balikpapan yang menjadi fokus dalam penelitian ini. Sebagai perusahaan yang berkomitmen terhadap kesejahteraan anak buah kapal (ABK) dan keselamatan pelayaran, PT. Dharma Lautan Utama senantiasa berupaya memenuhi standar internasional, termasuk ketentuan Maritime Labour Convention (MLC) 2006 terkait waktu istirahat (rest hour).

Salah satu kapal yang menjadi objek penelitian adalah KM. Dharma Kartika IX, sebuah kapal penumpang dan kendaraan dengan kapasitas muat hingga 600 penumpang dan 195 kendaraan. Kapal ini memiliki panjang keseluruhan 155 meter dan lebar 19 meter, dilengkapi dengan 6 deck yang terdiri dari 3 car deck dan 2 deck penumpang. Dengan total kru sebanyak 50 orang, KM. Dharma Kartika IX mengarungi rute Parepare-Balikpapan pulang pergi, dengan durasi pelayaran sekitar 16 jam dan waktu bongkar muat rata-rata 4 jam, meskipun dapat lebih lama tergantung kondisi operasional. Kapal ini sering menghadapi tantangan seperti lonjakan muatan hingga 100% saat musim liburan atau hari besar, serta aktivitas pembersihan dek yang intensif pasca-bongkar muat, terutama setelah mengangkut muatan seperti alat berat yang meninggalkan kotoran.

Maritime Labour Convention (MLC) 2006 menetapkan bahwa setiap pelaut harus memiliki waktu istirahat minimal 10 jam dalam periode 24 jam dan 77 jam dalam periode 7 hari. Aturan ini dirancang untuk memastikan bahwa anak buah kapal memiliki waktu yang cukup untuk memulihkan kondisi fisik dan mental mereka. Namun, dalam praktiknya, masih banyak anak buah kapal yang mengalami kesulitan memenuhi waktu istirahat ini akibat tuntutan pekerjaan, seperti bongkar muat atau olah gerak kapal. Seperti yang terungkap dalam Hasil Wawancara yang dilakukan terhadap anak buah kapal KM. Dharma Kartika IX, beberapa responden mengaku bahwa kegiatan seperti bongkar muat seringkali memakan waktu istirahat mereka, bahkan ada yang melaporkan durasi kegiatan tersebut mencapai 8 jam, selain itu, faktor lain seperti rute pendek, kecepatan kapal yang

tinggi, dan kondisi pelabuhan yang padat, serta keadaan cuaca pada saat kegiatan bongkar muat juga turut memengaruhi ketersediaan waktu istirahat.

Pada hari-hari biasa, kapal mungkin hanya menampung 50%-70% muatan, tetapi pada hari libur atau musim mudik, lonjakan muatan bisa mencapai 100%. Kondisi ini memperpanjang durasi bongkar muat dan meningkatkan beban kerja anak buah kapal. Selain itu, muatan seperti alat berat atau hewan seringkali meninggalkan kotoran dan lumpur di dek, yang mengharuskan anak buah kapal membersihkannya segera setelah bongkar muat selesai. Aktivitas ini seringkali dilakukan di luar jam kerja normal, sehingga mengurangi waktu istirahat yang seharusnya menjadi hak mereka.

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menganalisis penerapan rest hour terhadap kesehatan dan keselamatan kerja di kapal, dengan fokus analisis waktu istirahat yang diperoleh anak buah kapal yang dapat menyebabkan kelelahan atau *fatigue*. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi bagi perusahaan pelayaran dan regulator untuk memperbaiki kebijakan terkait waktu istirahat, sehingga tercipta lingkungan kerja yang lebih aman dan sehat bagi anak buah kapal.

Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya memiliki manfaat teoritis dalam menambah khazanah pengetahuan tentang pentingnya rest hour, tetapi juga manfaat praktis dalam meningkatkan kesadaran anak buah kapal, dan perusahaan tentang perlunya penerapan waktu istirahat yang sesuai standar. Pada akhirnya, hal ini akan berkontribusi pada peningkatan efisiensi, efektivitas, dan keselamatan kerja di industri pelayaran. Kondisi operasional KM. Dharma Kartika IX yang padat dan menuntut inilah yang membuat penelitian tentang penerapan rest hour pada kapal ini menjadi sangat relevan untuk memahami dinamika waktu istirahat anak buah kapal di lingkungan kerja yang penuh tekanan. Selain itu, peneliti juga sering mendengar bahwa bekerja di kapal penumpang mengorbankan banyak tenaga dan waktu, maka peneliti mengambil penelitian yang berjudul :

“ANALISIS *REST HOUR* TERHADAP KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI KM. DHARMA KARTIKA IX”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan yang telah disampaikan sebelumnya, peneliti akan melaksanakan penelitian sesuai dengan judul yang telah disebutkan dengan pertanyaan penelitian mengenai bagaimana waktu istirahat mempengaruhi kesehatan dan keselamatan kerja di KM. Dharma Kartika IX?

C. Tujuan Penelitian

Dari judul penelitian ini, yaitu menganalisa keterkaitan jam istirahat dengan kesehatan serta keselamatan kerja para pelaut, maka sasaran dari penelitian yang akan dilaksanakan adalah untuk memahami jam istirahat yang berdampak pada kesehatan dan keselamatan kerja di KM. Dharma Kartika IX

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

Untuk meningkatkan pemahaman pembaca, pelaut, serta masyarakat umum mengenai peranan penting waktu istirahat terhadap kesehatan dan keselamatan kerja, agar dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja.

2. Manfaat Praktis

Agar dapat di terapkan oleh, pelaut, pembaca maupun kalangan umum agar dapat menerapkan rest hour dengan benar untuk menjaga kesehatan dan keselamatan kerja sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja

E. Penelitian Relevan

1. Analisis Penerapan Manajemen Jam Istirahat (Rest Hour Management) Untuk Meningkatkan Kinerja Crew Di Kapal MV. Bukit Raya. Berdasarkan studi terkait oleh Fajarwati (2024) Mengonfirmasi bahwa Kepatuhan terhadap jam istirahat sering kali terpengaruh oleh faktor operasional. Di MV. Bukit Raya, walaupun mayoritas mematuhi MLC 2006, tetapi tingginya frekuensi sandar, kondisi cuaca yang buruk, serta lamanya kegiatan bongkar muat mempengaruhi pelaksanaan manajemen jam istirahat. Temuan ini menegaskan bahwa industri pelayaran Indonesia masih menghadapi permasalahan yang sama dalam penerapan Rest Hour.
2. Analisis Penerapan Rest Hour Management Untuk Meningkatkan Kinerja Crew Kapal MV. Pan Energen. Berdasarkan hasil penelitian Azka (2019) Penggunaan rest hour management di atas kapal MV. Pan Energen dalam pelaksanaannya telah menggunakan program yang telah disediakan oleh perusahaan bernama e-POS. Program ini secara otomatis dapat mengidentifikasi kesalahan jika terjadi lembur atau keadaan yang tidak sesuai dengan MLC 2006. Saat jam kerja di e-POS tidak sesuai dengan jam kerja yang sebenarnya, officer in charge berupaya untuk menyesuaikan meskipun faktanya jam kerja kru tidak sesuai dengan MLC 2006. Selanjutnya, Hambatan dalam pemanfaatan manajemen jam istirahat terhadap kinerja kru kapal muncul akibat minimnya waktu istirahat, yang mengakibatkan penurunan kinerja awak kapal, ancaman terhadap keselamatan kerja awak kapal, serta penurunan kesehatan awak kapal, sehingga bisa menyebabkan kelelahan, kecelakaan kerja, dan masalah kesehatan
3. Penerapan Rest Hours Di Mt. B Sun Menurut Aturan Maritime Labour Convention (MLC). Dikutip dari Gede (2024) Pengaruh rerst hour terhadap performa awak kapal dapat terrjadi dikarernakan kurangnya waktur istirahat serhingga merngurangi erferktivitas kinerja awak kapal,

terancamnya keselamatan dan menurunnya kesehatan awak kapal seperti mudah terkena penyakit, dan terjadinya kecelakaan kerja

4. Penerapan *Rest Hour* berdasarkan Maritime Labour Convention 2006 Di Atas Kapal MV.Dewi Ambarwati. Meryanti (2022) Hambatan yang terjadi dalam penerapan Rest Hour terhadap crew kapal terjadi karena kurangnya jam istirahat sehingga menyebabkan kinerja awak kapal akan menurun, keselamatan kerja awak kapal akan terancam, dan kesehatan awak kapal akan menurun sehingga akan terjadihal hal seperti mudah lelah, terjadinya kecelakaan kerja, dan terjadi sakit.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Analisis

Padil M (2023) menyatakan bahwa analisis adalah aktivitas yang terdiri dari serangkaian kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah, sesuatu untuk dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu dan kemudian dicari kaitannya lalu ditafsirkan maknanya. Analisis merupakan bagian dari sebuah proses untuk mengkaji sebuah data, diiringi dengan ketelitian agar dapat mencapai sebuah tujuan yang diharapkan, salah satunya mendapatkan sebuah kesimpulan yang dapat dipercaya.

Sari, I. (2020). Analisis adalah menguraikan beberapa pokok berbagai bagiannya dan menelaah bagian untuk mendapatkan arti secara keseluruhan (KBBI)

B. Penerapan

Prakas, E. Y. (2021) Menurut beberapa ahli berpendapat bahwa, penerapan adalah suatu perbuatan mempraktekkan suatu teori, metode, dan hal lain untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan oleh suatu kelompok atau golongan yang telah terencana dan tersusun sebelumnya. Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan.

C. Rest Hour

Rest Hour, atau jam istirahat, adalah jumlah jam istirahat minimum yang wajib dimiliki oleh setiap pelaut saat menjalankan aktivitas kerja di kapal dalam periode yang telah ditentukan oleh regulasi. kebutuhan yang harus dipenuhi oleh setiap pekerja yang sangat erat kaitannya dengan tingkat kebugaran dan kesadaran dalam melakukan sebuah pekerjaan, yang bisa mempengaruhi efisiensi, efektifitas dan tingkat keselamatan kerja.

Normal nya manusia membutuhkan waktu istirahat minimal 8 sampai 10 jam dalam periode 24 jam per hari, Sesuai dengan *Maritime Labour Convention* 2006 paragraf 2.3 butir 1 :“*Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.*” Ditegaskan bahwa setiap pelaut harus memiliki waktu kerja dan istirahat yang sesuai dengan peraturan yang telah berlaku, dan tertera di dalam *Maritime Labour Convention* 2006 paragraf 2.3 pada butir 5 dan butir 6 :
Batasan jam kerja atau istirahat adalah sebagai berikut:

a) jam kerja maksimum tidak boleh melebihi:

- 1) 14 jam dalam periode 24 jam; Dan
- 2) 72 jam dalam periode tujuh hari;

b) jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari:

- 1) sepuluh jam dalam periode 24 jam; dan
- 2) 77 jam dalam periode tujuh hari.

Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya harus setidaknya enam jam lamanya, dan interval antara periode istirahat berturut-turut tidak boleh melebihi 14 jam. (MLC2006 butir 5 dan 6)

Dikutip dari McConnell et al (2011) Sesuai dengan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 bahwa kebutuhan istirahat seorang pelaut (*Rest Hour*) adalah 10 jam selama 24 jam periode kerja, dan dalam hal ini tidak termasuk coffee time.

Dalam *Standards of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW) amandemen Manila 2010, disebutkan bahwa waktu minimal yang diperlukan untuk beristirahat saat bekerja di kapal adalah 10 jam setiap hari atau 77 jam dalam seminggu. Waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari dua kali dalam satu hari, dan jika dibagi, salah satu dari dua waktu tersebut haruslah setidaknya 6 jam, tidak boleh kurang. Di dalam *Standards of Training, Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen Manila 2010 Bab VIII:

1. Para perwira dan kru yang menjalankan tugas jaga navigasi atau jaga mesin, serta anggota kapal lainnya yang memiliki tanggung jawab

terkait keselamatan, pencegahan pencemaran, dan keamanan, harus diberikan waktu istirahat sebagai berikut:

- a. Setidaknya 10 jam waktu istirahat dalam periode 24 jam.
- b. 77 jam waktu istirahat dalam seminggu.
- c. Waktu istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari 2 sesi, di mana salah satu sesi harus berlangsung minimal 6 jam dan selang waktu antara sesi yang terus menerus tidak boleh lebih dari 14 jam.
- d. Pengurangan waktu istirahat menjadi 70 jam dalam seminggu diizinkan untuk jangka waktu yang tidak melebihi 2 minggu berturut-turut.

Nakhoda harus menempatkan pengumuman mengenai pembagian waktu kerja di kapal, yang mencakup informasi jadwal kerja atau istirahat harian selama pelayaran dan saat berada di pelabuhan, di lokasi yang jelas terlihat dan dapat diakses di atas kapal, menggunakan bahasa yang dipakai di kapal dan dalam bahasa Inggris, agar semua anggota kapal mudah memahami. Catatan mengenai waktu istirahat harian harus disimpan dengan baik dan ditandatangani oleh Nakhoda, atau oleh Perwira yang ditunjuk oleh Nakhoda. Pada aturan *Merchant Marine Circular (MMC) Panama Maritime Authority (PMA)* menyebutkan untuk Kapal yang beroperasi dengan Bendera Panama pada circular 268 pasal 1 – 3 menegaskan :

1. Tujuan dari surat edaran ini adalah untuk menginformasikan pengguna Pendaftaran Panama tentang peraturan bersih yang berkaitan dengan batas minimum jam istirahat bagi pelaut dan hal-hal terkait lainnya
2. Batasan jam istirahat minimum yang ditetapkan dalam Surat Edaran ini berlaku untuk semua pelaut di atas kapal berbendera Panama yang menerapkan *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*.
3. Jam istirahat minimum tidak boleh kurang dari:
 - a. Sepuluh (10) jam dalam periode 24 jam
 - b. Tujuh puluh tujuh (77) jam dalam jangka waktu tujuh hari

Panama circular menyatakan hal yang sama mengenai standar waktu istirahat yang diterapkan di kapal sesuai dengan (MLC) *Maritime Labour Convention* 2006 paragraf 2.3, yang menetapkan bahwa untuk waktu istirahat selama satu hari (24 jam) minimal adalah 10 jam, dan untuk satu minggu (168 jam) minimal adalah 77 jam. Selain itu, tujuan dari informasi ini adalah untuk memberitahukan pelaut yang bekerja di kapal dengan bendera Panama tentang peraturan yang mengatur waktu istirahat. Di dalam *Merchant Marine Circular* (MMC) *Panama Maritime Authority* (PMA) untuk kapal yang beroperasi di bawah bendera Panama pada *circular* 268 pasal 4 juga menegaskan bahwa pelaksanaan waktu istirahat dapat dibagi menjadi 2 periode dan tidak boleh lebih dari itu.

Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode, salah satunya harus setidaknya enam (6) jam non-gangguan panjangnya, dan interval antara periode istirahat berturut-turut tidak boleh melebihi empat belas (14) jam.

a. Pengecualian untuk batas minimum jam istirahat bagi pelaut diperbolehkan sesuai dengan Peraturan 2.3.13 dari *Maritime Labour Convention*, 2006 (MLC,2006), sepanjang hal tersebut diakui dalam suatu kesepakatan bersama atau disesuaikan dengan ketentuan yang ditetapkan dalam Konvensi Internasional tentang *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 78* (STCW,78), Amended. Ini dapat diperhitungkan periode cuti yang lebih sering atau lebih lama atau pemberian cuti kompensasi untuk pelaut atau pelaut yang mengawasi yang bekerja di atas kapal dalam perjalanan singkat (Pasal 4 PMA Circular 268)

Pada butir ini terdapat pengecualian untuk jumlah minimum waktu istirahat, tergantung dari kepentingan dan tujuan tertentu dan dengan alasan yang dapat diterima dari segala pertimbangan, sesuai yang di atur dalam butir 2.3.13 di dalam *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006.

Meryanti (2022) Dalam pedoman *Maritime Labour Convention* 2006 dijelaskan bahwa waktu istirahat atau rest hour adalah durasi di luar jam

kerja yang tidak termasuk dalam waktu istirahat untuk minum kopi. Durasi istirahat ditetapkan berdasarkan total waktu kerja yang dilakukan setiap hari dan dihitung selama tujuh hari untuk mengetahui total periode jam istirahat dalam seminggu. Formula untuk menghitung waktu istirahat dalam satu hari adalah:

$$24 - X = Y$$

Dimana : 24 = periode waktu selama 1 hari

X = jam kerja

Y = jumlah jam istirahat

Rumus perhitungan jam istirahat dalam satu minggu :

$$Y1 + Y2 + Y3 + \dots + Y7 = Z$$

Dimana : Y1 =jumlah jam istirahat hari ke 1

Y2 =jumlah jam istirahat hari ke 2

Y3 =jumlah jam istirahat hari ke 3

Y7 =jumlah jam istirahat hari ke 7

Z = jumlah jam selama satu minggu

Nakhoda atau para perwira yang bertanggung jawab dalam perhitungan dan publikasi dokumen mengenai jam istirahat dan jaga harus senantiasa mengawasi dan memperhatikannya, untuk memastikan adanya kesesuaian antara keduanya. Sesuai yang tercantum dalam *Merchant Marine Circular (MMC) Panama Maritime Authority (PMA)* untuk Kapal yang beroperasi dengan Bendera Panama pada circular 268 pasal 9 :

Nakhoda atau orang yang ditunjuk olehnya wajib menetapkan dan memelihara Organisasi periode jaga yang tepat dan efisien, dengan tujuan untuk memastikan kepatuhan pada jam istirahat, menghindari kelelahan tanpa mempertaruhkan keselamatan kapal dan anak buah kapal (ABK) setiap saat.

Bedasarkan Pasal 77 ayat 1, UU No.13/2003 mewajibkan setiap pengusaha untuk melaksanakan ketentuan waktu kerja. Ketentuan jam kerja ini telah diatur dalam 2 sistem yaitu:

1. 7 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu; atau
2. 8 jam kerja dalam 1 hari atau 40 jam kerja dalam 1 minggu untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu.

Pada kedua periode kerja tersebut juga ditetapkan jam kerja yaitu 40 (empat puluh) jam dalam 1 (satu) minggu. Jika waktu kerja melebihi ketentuan yang ditetapkan, maka jam kerja tersebut akan dihitung sebagai waktu lembur, sehingga pekerja berhak menerima upah lembur.

D. Kesehatan Keselamatan Kerja

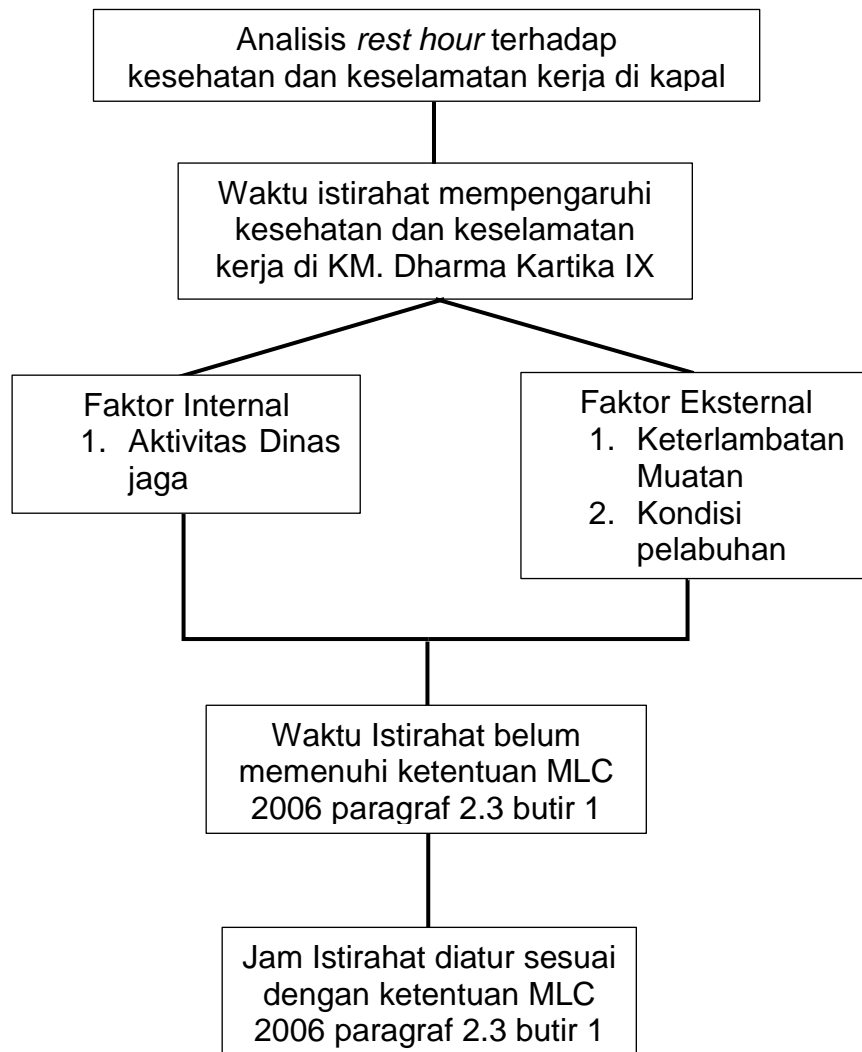
Nurwahidah, dkk. (2025) keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan suatu upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan para pekerja dan lingkungannya. Penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) diharapkan dapat mengoptimalkan proses pekerjaan atau kegiatan diatas kapal, sehingga para pekerja (anak buah kapal) dapat bekerja dengan selamat, sehat, aman dan nyaman.

Nahak, F., & Chandra, J. (2023) Menurut ILO, Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah ilmu antisipasi, pengenalan, evaluasi, dan pengendalian bahaya yang timbul di atau tempat kerja yang dapat mengganggu kesehatan dan kesejahteraan pekerja, dengan mempertimbangkan kemungkinan dampaknya terhadap lingkungan masyarakat sekitar dan lingkungan secara umum.

Kecelakaan kerja dapat diartikan sebagai setiap tindakan atau keadaan yang tidak aman yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Menurut definisi kecelakaan kerja, keselamatan dan kesehatan kerja muncul dengan menyatakan bahwa cara untuk mengatasi kecelakaan kerja adalah dengan menghilangkan faktor penyebab kecelakaan dan/atau menerapkan pengawasan yang ketat.

E. Kerangka Pikir

Penelitian proposal ini peneliti menggunakan kerangka berpikir untuk meng analisis penerapan dari *rest hour* terhadap kesehatan dan keselamatan kerja di kapal. Kerangka pikir yang dapat peneliti gambarkan:



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Subhaktiyasa, P. G. (2024) Terdapat dua pendekatan utama yang digunakan dalam penelitian yaitu metode kuantitatif dan kualitatif. Mappasere & Suyuti (2019) Creswell merumuskan tujuan penelitian kualitatif menjadi empat komponen, yaitu tujuan utama, central phenomenon, subyek penelitian, dan lokasi penelitian. Tujuan utama dalam penelitian kualitatif adalah memahami, menggambarkan, mengembangkan, dan menemukan fenomena sentral. Fenomena sentral adalah sesuatu yang ditentukan dengan jelas untuk tujuan eksplorasi, mengidentifikasi subjek penelitian secara tegas, serta menyebutkan lokasi penelitian secara jelas.

Agustini (2025) Penelitian kualitatif merupakan sebuah jenis penelitian yang memperoleh hasil tanpa menggunakan teknik kuantifikasi atau statistik .

Safarudin dkk (2025) Bongdan dan Taylor dalam Moleong menyatakan bahwa metodologi penelitian kualitatif merupakan penelitian yang menghasilkan data deskriptif, baik berupa kata-kata lisan maupun tertulis dari orang-orang atau perilaku yang diamati.

B. Definisi Operasional Variabel

Menurut Iba & Wardhana, (2023) Operasionalisasi variabel adalah proses mendefinisikan dan mengukur konsep-konsep abstrak dengan cara yang memungkinkannya diamati atau diukur secara objektif dengan menggunakan Teknik pengumpulan data yaitu Obsevasi, Wawancara, dan Studi Dokumentasi.

Muhiddin, N. (2016) Pengertian anak buah kapal dapat dilihat pada Pasal 1 (42) UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi "Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda". Objek dalam penelitian ini adalah 3 anak buah kapal bagian deck.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan oleh peneliti untuk mendapatkan informasi dalam sebuah penelitian. Data yang diperoleh haruslah dalam bentuk yang mendalam, jelas, dan spesifik terkait penerapan jam istirahat terhadap kesehatan dan keselamatan kerja di kapal. Berikut merupakan teknik-teknik pengumpulan data yang peneliti gunakan :

1. Observasi

Romdona, dkk. (2025) Observasi merupakan metode pengumpulan data melalui pengamatan langsung, fenomena, atau perilaku di lapangan. Teknik ini memungkinkan peneliti untuk mengamati dan mencatat apa yang mereka lihat dalam situasi sebenarnya, tanpa campur tangan atau perubahan dari pihak peneliti. Dalam pendekatan observasi partisipatif, peneliti memiliki peran aktif selama proses pengumpulan data. Peneliti tidak sekadar melakukan observasi, tetapi juga turut berpartisipasi dalam kegiatan yang berlangsung, sehingga dapat memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif dan dekat dengan subjek penelitian. Pendekatan ini sering digunakan dalam studi etnografi maupun studi komunitas, di mana keikutsertaan langsung peneliti bertujuan untuk mendalami tradisi dan kebiasaan dari kelompok yang menjadi objek penelitian.

2. Wawancara

Romdona, dkk. (2025) Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang melibatkan interaksi langsung antara peneliti dan responden. Melalui wawancara, peneliti dapat menggali informasi yang lebih mendalam mengenai pendapat, perasaan, dan pengalaman pribadi responden.

3. Studi Dokumentasi

Sandewi (2018) Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang subjek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

Mappasere, S. A., & Suyuti, N. (2019) Dalam penelitian kualitatif, satu-satunya instrumen utama adalah manusia. Karena berbagai aspek masih belum memiliki kejelasan, mulai dari fokus penelitian, prosedur penelitian, hipotesis, hingga hasil yang diharapkan, semuanya belum ditetapkan secara definitif. Oleh karena itu, masih diperlukan upaya peningkatan dan penyesuaian selama proses penelitian berlangsung. Dalam situasi yang masih sangat dinamis dan belum pasti tersebut, peneliti menjadi satu-satunya sumber daya yang dapat diandalkan untuk mencapai tujuan penelitian.

D. Teknik Analisis data

Teknik analisis data peneliti akan memahami dan menganalisis dengan metode kualitatif deskriptif yang memberikan prediket pada objek yang diteliti sesuai dengan hasil wawancara kemudian dibandingkan dengan kondisi yang sebenarnya, hasil ini akan diperoleh dari pelaksanaan observasi, wawancara, studi dokumentasi yang dianalisis dengan uraian dan penjelasan narasi.

Ahmad, A., & Muslimah, M. (2021) Analisis data adalah Usaha menemukan dan mengganti dengan dengan sistematis data hasil wawancara, observasi, dan lainnya sehingga dapat peneliti memahami tentang kasus yang sedang diteliti dan dapat disajikan untuk temuan akan datang. Lanjut Ahmad, A., & Muslimah, M. (2021) Dalam mengumpulkan data di lapangan terkait teknik menggali data, ini berhubungan juga masalah sumber dan jenis data, paling tidak sumber data pada penelitian ini berupa: 1) Kata-kata, 2) Tindakan, selanjutnya berupa data tambahan misalnya dokumen atau data tertulis lainnya, statistik, foto, atau video youtube. Sumber lain bisa dokumen lain manuskrip peninggalan sejarah, sumber berupa buku, jurnal ilmiah, sumber arsip, dokumen pribadi, dokumen resmi.

Jogiyanto Hartono, M. (2018) menjelaskan bahwa analisis isi merupakan gabungan proses dalam rangka mengelompokkan teks ke dalam beberapa kategori. berdasarkan pendapat.

E. Jadwal Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 10 Oktober 2024 di atas KM. Dharma Kartika IX rute Parepare-Balikpapan yang di paparkan menggunakan Tabel *Timeline*, adapun *Timeline* penelitian dalam bentuk matriks:

Tabel 3.1 Matrix *Timeline* Penelitian

KETERANGAN		MENGUMPULKAN REFERENSI	PENGAJUAN JUDUL	PERGANTIAN JUDUL	PERSIAPAN MATERI	BIMBINGAN PROPOSAL I & II	SEMINAR PROPOSAL	PENYUSUNAN STRATEGI PENELITIAN	PENELITIAN	PEMBAHASAN MASALAH DAN KESIMPULAN	PEMBAHASAN MASALAH DAN KESIMPULAN	SEMINAR HASIL	PENYELESAIAN AKHIR	SEMINAR TUTUP
TAHUN 2023	B													
	U													
	L													
	A													
	N													
	5													
	6													
	7													
	8													
	9													
	10													
	11													
12														
TAHUN 2024	B													
	U													
	L													
	A													
	N													
	5													
	6													
	7													
	8													
	9													
	10													
	11													
12														
TAHUN 2025	B													
	U													
	L													
	A													
	N													
	5													
	6													
	7													
	8													
	9													
	10													
11														