

**ANALISIS PENERAPAN REST HOURS MANAGEMENT BAGI CREW KM.
MUTIARA FERINDO VII SESUAI DENGAN MARITIME LABOUR CONVENTION**

Wahyu Anugrah Tahir¹, Bruce Rumangkang², Nurul Hatifah³
^{1,2,3}Jurusan Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
wanugrah575@gmail.com

ABSTRACT

This study examines the implementation of Rest Hours Management for the crew of KM Mutiara Ferindo VII in accordance with the Maritime Labour Convention (MLC) 2006. Rest Hours Management is a key aspect of ensuring seafarers' welfare while also maintaining operational safety in shipping. research used a descriptive qualitative approach data collected through in-depth interviews, direct observation during 12 months of sea practice, and literature review. results indicate, normatively, application Rest Hours Management refers provisions Maritime Labour Convention (MLC) 2006. However, its implementation aboard KM Mutiara Ferindo VII has not been optimal. caused by individual crew behavior that affects the effectiveness of implementation; some crew members do not make optimal use of rest periods and instead use them for recreational activities (sightseeing). This situation leads to suboptimal rest, which in turn reduces physical condition and work performance and increases risks to health and safety. Thus, the implementation of Rest Hours Management on the vessel has not yet reached the expected level of efficiency.

Keywords: Fatigue, Maritime Labour Convention 2006, Maritime Safety, Rest Hours Management, Watchkeeping System.

ABSTRAK

Penelitian ini mengkaji penerapan *Rest Hours Management* bagi awak kapal KM. Mutiara Ferindo VII berdasarkan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. *Rest Hours Management* merupakan salah satu aspek penting dalam menjamin kesejahteraan Awak kapal sekaligus menjaga keselamatan operasional pelayaran. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi langsung selama 12 bulan praktik laut, serta studi pustaka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif penerapan *Rest Hours Management* telah mengacu pada ketentuan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. Namun, implementasinya di atas KM. Mutiara Ferindo VII belum berjalan secara optimal. Hal ini disebabkan faktor perilaku individu awak kapal memengaruhi efektivitas penerapan mana sebagian awak tidak memanfaatkan waktu istirahat secara optimal serta justru menggunakannya untuk aktivitas rekreasi (pesiar). Kondisi tersebut mengakibatkan waktu istirahat menjadi tidak maksimal, sehingga berdampak pada penurunan kondisi fisik, kinerja kerja, serta meningkatkan risiko terhadap kesehatan serta keselamatan. Dengan

demikian, penerapan *Rest Hours Management* di kapal belum mencapai tingkat efisiensi diharapkan.

Kata kunci: Dinas Jaga, *Fatigue*, Keselamatan Pelayaran, *Maritime Labour Convention* 2006, *Rest Hours Management*.

A. Pendahuluan

Integrasi teknologi tinggi serta digitalisasi pada sektor industri modern saat ini mendominasi tata kelola operasional global demi memangkas durasi serta meningkatkan efektivitas kerja. Kendati mekanisasi ini dirancang untuk mempermudah aktivitas manusia, implikasi logis yang muncul justru berupa eskalasi beban kerja yang signifikan, baik dari dimensi psikologis maupun fisiologis operator. Dalam rangka memelihara stabilitas performa serta produktivitas pada tingkat tertinggi, pengaturan jeda pemulihan fisik melalui skema istirahat periodik serta proporsional menjadi sebuah urgensi mutlak. (Yuamita & Sary, 2017). Sebagai langkah preventif di ranah internasional, *Maritime Labour Convention* 2006 yang dirumuskan oleh IMO bertindak sebagai pilar regulasi tertinggi ketenagakerjaan maritim. Selaras dengan mandat tersebut, konvensi ini menekankan perlindungan hak pelaut melalui standar jam kerja dan masa istirahat yang ketat sebagai

mekanisme mitigasi kelelahan kerja yang multidimensional (Farhandika & Modjo, 2025).

Maritime Labour Convention 2006 yang dirumuskan oleh IMO bertindak sebagai pilar regulasi tertinggi ketenagakerjaan maritim. Selaras dengan itu, data dari IMO menegaskan bahwa sebagian besar kecelakaan katastrofik di laut disebabkan oleh faktor kelalaian manusia dipicu oleh akumulasi kelelahan tidak termitigasi. Meskipun kebijakan pembatasan jam kerja telah diundangkan secara rigid, realitas di lapangan menunjukkan bahwa penanganan fenomena *fatigue* awak kapal masih menjadi benang kusut yang belum terurai sempurna.

Dalam konteks pelayaran domestik, KM Mutiara Ferindo VII sebuah kapal tipe Ro-Ro Penumpang melayani trayek komersial Banyuwangi - Lombok (PP) dengan waktu lintas sekitar 12 jam dan menjadi unit observasi yang relevan untuk memotret realitas implementasi komitmen MLC 2006. Manajemen penugasan di anjungan didapati

hanya bertumpu navigasi selama kurang lebih 6 jam. Tekanan fisik ini kian tereskalasi dalam penanganan logistik muatan hingga tercapainya status OHN (*One Hours Notice*).

Dampak klinis dari kelelahan fisik tersebut termaterialisasi pada penurunan drastis daya konsentrasi, di mana personel navigasi di anjungan KM Mutiara Ferindo VII dilaporkan kerap mengadopsi toleransi informal berupa izin tidur pendek secara bergantian. Praktik kompromistis ini sangat membahayakan karena mereduksi tingkat kewaspadaan situasional serta memicu potensi insiden tubrukan atau kandas. Pada 14 Februari 2025, ditemukan fakta objektif di mana seorang juru mudi terlelap di posisinya saat memegang kendali kemudi pada jam dinas jaga laut. Kelalaian fatal menyebabkan armada sempat kehilangan arah jalur aman dalam durasi tertentu.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menerapkan pendekatan kualitatif deskriptif guna mengevaluasi efektivitas serta tingkat kepatuhan implementasi regulasi jam istirahat bagi awak kapal KM Mutiara Ferindo VII, mengacu pada standardisasi MLC 2006. Pendekatan

kualitatif dipilih secara sengaja untuk membedah secara mendalam pengalaman empiris, persepsi, serta dinamika operasional harian para pelaut langsung dari perspektif mereka. Guna menjamin validitas dan reliabilitas informasi, triangulasi data diaplikasikan melalui tiga teknik pengumpulan data utama:

Wawancara Dilakukan kepada kru kapal untuk mengeksplorasi faktor kausalitas suboptimalnya manajemen waktu istirahat, seperti intensitas beban kerja, keterbatasan personel, maupun efektivitas supervisi internal.

Observasi Dilaksanakan secara langsung selama periode praktik laut untuk mengamati ritme aktivitas kerja, pola pergantian tugas dinas, serta pemenuhan hak istirahat aktual awak kapal.

Studi Dokumentasi Menganalisis catatan *logbook* kapal, jadwal dinas resmi, lembar pencatatan jam kerja harian, serta berkas hasil inspeksi keselamatan pelayaran yang relevan.

Data menggunakan teknik analisis deskriptif-kualitatif, yang meliputi reduksi data, kategorisasi isu berdasarkan indikator MLC 2006, penyajian data secara naratif, serta penarikan kesimpulan. Hasil analisis

difokuskan untuk memetakan kesenjangan antara regulasi internasional serta realitas operasional di KM Mutiara Ferindo VII. Output dari penelitian ini diarahkan untuk merumuskan rekomendasi praktis serta solusi aplikatif bagi para pemangku kebijakan manajemen armada dalam mengoptimalkan kepatuhan hukum sekaligus meningkatkan aspek keselamatan pelayaran.

Semua data yang terkumpul kemudian dideskripsikan, diinterpretasikan, dan dianalisis sesuai dengan teori dan metode yang telah ditetapkan. Proses ini bertujuan untuk memahami dan mengungkap permasalahan penelitian secara mendalam, dimulai dari fakta di lapangan.

Analisis data merupakan suatu proses sistematis yang dilakukan untuk mengorganisasi, menelaah, serta menginterpretasikan data guna mengidentifikasi pola, hubungan, maupun informasi yang relevan dalam menjawab rumusan masalah penelitian. Dalam pelaksanaannya, analisis data mencakup beberapa tahapan, mulai dari pengumpulan data, proses penyaringan atau pembersihan data, pemilihan metode

analisis yang tepat, hingga tahap interpretasi serta penyajian hasil analisis secara terstruktur.

Teknik analisis data dapat diklasifikasikan berdasarkan karakteristik data yang digunakan, seperti analisis statistik untuk data kuantitatif dan analisis tematik untuk data kualitatif. Rangkaian proses ini memiliki peran penting dalam memastikan bahwa hasil penelitian yang dihasilkan bersifat valid, dapat dipercaya, serta relevan dengan tujuan penelitian yang telah ditetapkan.

Dalam konteks penelitian ini, analisis data dipahami sebagai proses terstruktur yang digunakan untuk mengolah, memahami, serta menarik kesimpulan dari informasi yang diperoleh melalui berbagai sumber, seperti hasil wawancara, observasi, dan studi pustaka.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Evaluasi efektivitas *Rest Hours Management* di KM Mutiara Ferindo VII diawali dengan kalkulasi matematis terhadap akumulasi waktu pemulihan fisik kru secara berkala. Berdasarkan data operasional, seorang juru mudi memikul durasi kerja aktual rata-rata selama 11 jam

per hari, mencakup keterlibatan dalam proses pemuatan kargo hingga pelaksanaan dinas jaga navigasi di anjungan. Untuk mengukur pemenuhan hak alokasi waktu istirahat harian, diaplikasikan formula sebagai berikut:

$$24 - X = Y$$

$$24 - 11 = 13$$

Keterangan:

24 = Total akumulasi waktu dalam satu hari (jam).

X = Durasi jam kerja aktual (11 jam).

Y = Alokasi waktu istirahat harian yang diperoleh (13 jam).

Pemenuhan waktu istirahat periode (7 hari) :

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

$$13 + 13 + 13 + 13 + 13 + 13 + 13 = 91$$

Keterangan:

Y1 ... Y7 = Jumlah jam istirahat hari ke1 - hari ke7.

Z = Total jam istirahat satu minggu (91 jam).

Meskipun hasil komputasi data di atas kertas menunjukkan kesesuaian dengan standar regulasi, pengamatan empiris dilakukan selama praktik laut. Pola pengaturan waktu kerja suboptimal memicu terjadinya insiden keselamatan pelayaran pada tanggal 14 Februari 2025 dalam rute pelayaran dari

Tanjung Wangi (Banyuwangi) menuju Gilimas (Lombok).

Tabel 1 Parameter Waktu

Parameter Aktivitas
Proses Pemuatan Kargo (<i>Loading</i>)
Dinas Jaga Anjungan (<i>Watchkeeping</i>)
Durasi dan Waktu
21.00–01.00(4 Jam Kontinu)
02.58–09.00(6 Jam Kontinu)



Gambar 1 Juru Mudi Mengantuk saat Dinas Jaga



Gambar 2 Kapal Menyimpang Ketika Juru mudi Ketiduran

Komposisi personel secara kuantitas telah memenuhi standar pengawalan anjungan, struktur periodisasi dinas jaga di atas kapal ini memiliki kerentanan sistemik karena hanya mengadopsi sistem dua divisi jaga.

Berdasarkan integrasi data hasil observasi lapangan, studi dokumentasi *logbook*, serta wawancara mendalam bersama Nakhoda, Mualim I, Mualim III, dan Juru Mudi selama periode 12 bulan praktik laut di KM Mutiara Ferindo VII, ditemukan fakta bahwa suboptimalnya penerapan *Rest Hours Management* dipicu oleh interaksi tiga dimensi kausalitas utama: struktural-operasional, manajerial, dan perilaku individu awak kapal. Ketiga variabel ini

berkolaborasi secara simultan dalam menginduksi akumulasi kelelahan secara linear mendegradasi kewaspadaan situasional, memicu defisit konsentrasi, serta meningkatkan probabilitas kekeliruan kerja mengancam keselamatan pelayaran.

Fenomena ini mengonfirmasi studi Arya (2025) mengenai kasus serupa di KMP Batumandi, waktu istirahat hingga hanya tersisa 9 jam per hari berada di bawah ambang batas minimal 10 jam disyaratkan oleh MLC 2006 Regulasi 2.3. Implikasi riil dari anomali struktural ini termaterialisasi pada insiden tanggal 14 Februari 2025, saat seorang juru mudi terlelap dalam rute Tanjung Wangi menuju Gilimas. Analisis kronologis menunjukkan pelaku terlibat pemuatan pukul 21.00–01.00 WITA dan hanya memperoleh jeda rekuperasi 1 jam sebelum mengambil alih kemudi pada pukul 02.58–09.00 WITA. Akumulasi jam kerja efektif menyentuh angka 10 jam dengan pemulihan minimal memicu kelalaian menyebabkan kapal mengalami deviasi haluan. Kasus ini selaras dengan teori Dohrmann et al. (2019).

Dalam Farhandika & Modjo (2025) menegaskan bahwa kelelahan

akut merupakan determinan utama insiden maritim akibat degradasi fungsi kognitif dan ketajaman pengambilan keputusan di laut. Faktor internal memengaruhi efektivitas implementasi rest hours pola pemanfaatan waktu bebas. Hasil wawancara Muallim I dan Muallim III menyingkap adanya kecenderungan di mana sebagian kru tidak memanfaatkan hak istirahatnya secara optimal untuk pemulihan biologis saat kapal melakukan penyandaran. Alih-alih menggunakannya untuk restorasi fisik, kru cenderung memilih untuk tetap terjaga demi alasan konektivitas sosial atau penyelesaian tugas administratif tambahan, yang pada akhirnya mengabaikan esensi pemulihan performa sesuai standar MLC 2006 (Zhang et al., 2020).

Konsekuensinya, proses rekuperasi seluler tubuh tidak berjalan sempurna, sehingga kelelahan terakumulasi secara bertahap ke periode dinas berikutnya. Berdasarkan perspektif model kelelahan IMO, fenomena ini diperparah oleh adanya habituasi psikologis, di mana awak kapal cenderung tidak menyadari penurunan kapasitas mental mereka

karena telah menganggap rasa lelah konstan tersebut sebagai bagian "normal" dari rutinitas profesi maritim. Kondisi ini menciptakan disparitas antara standar regulasi internasional dengan realitas operasional, yang pada akhirnya memicu degradasi kinerja kognitif dan perilaku krusial bagi keselamatan navigasi (Baumler et al., 2020). Gangguan kognitif yang timbul akibat siklus kerja tidak teratur ini secara langsung melemahkan kemampuan pengambilan keputusan serta memperlambat waktu reaksi terhadap potensi bahaya di perairan (Hussain et al., 2025).

Kesalahan persepsi individual ini berkontribusi langsung pada penurunan kebugaran klinis serta instabilitas performa kerja saat mengemban tanggung jawab navigasi. Untuk mengatasi risiko kelelahan serta memenuhi standar internasional, dirumuskan lima strategi alternatif berikut.

1. Pemisahan Tugas Operasional

Dengan membebaskan awak jaga anjungan dari aktivitas fisik di car deck, mereka akan mendapatkan waktu istirahat cukup sebelum berlayar sesuai amanat STCW Amandemen Manila 2010.

2. Restrukturisasi Sistem Jaga

Sistem dinas jaga departemen dek perlu diubah dari dua divisi menjadi tiga divisi. Langkah ini akan memangkas durasi jam kerja serta mendistribusikan waktu istirahat secara adil sesuai STCW 1978 Bab VIII (minimal 10 jam istirahat per 24 jam).

3. Sinkronisasi Jadwal dengan Agen Darat

Pihak kapal dan agen darat harus menetapkan batas waktu kedatangan kendaraan tegas. Kepastian jadwal ini penting sehingga mengurangi beban pikiran kru sebelum kapal bertolak. Koordinasi yang presisi antar instansi terkait sangat krusial dalam mempercepat proses administrasi guna memastikan kapal dapat diberangkatkan sesuai dengan estimasi waktu yang telah ditentukan Selain itu, integrasi sistem informasi yang memadai antara otoritas pelabuhan dan operator kapal menjadi kunci utama dalam meminimalisir hambatan administratif yang seringkali memperlambat alur pelayanan

4. Edukasi Awak Kapal dan *System Just Culture*

Waktu *off-duty* untuk pemulihan biologis sesuai MLC 2006

Regulasi 2.3. Selain itu, perlu diterapkan *just culture* agar awak kapal berani melaporkan kondisi kelelahan akut tanpa takut menerima sanksi. Implementasi sistem pelaporan berbasis digital dan penggunaan logbook elektronik yang terstandarisasi dapat meminimalisir praktik manipulasi pencatatan jam kerja oleh manajer atau awak kapal. Langkah preventif ini harus didukung oleh manajemen perusahaan melalui penyediaan fasilitas istirahat yang memadai guna meningkatkan kualitas tidur guna mencegah akumulasi kelelahan kronis. Selain itu, integrasi teknologi Fatigue Risk Management System dapat memberikan data objektif mengenai tingkat kewaspadaan kru, sehingga intervensi medis atau perubahan jadwal kerja dapat dilakukan secara proaktif sebelum insiden terjadi (Farhandika & Modjo, 2025).

5. Pengetatan Pengawasan Jam Istirahat

Mualim I harus memantau realisasi jam kerja dan istirahat kru berdasarkan kondisi nyata di lapangan, bukan sekadar formalitas dokumen tertulis. Pengawasan aktif ini krusial untuk mencegah kelelahan fisik kru yang dapat memicu kelalaian

operasional, sebagaimana diatur dalam standar ketenagakerjaan maritim.

Selain itu, integrasi sistem *Fatigue Risk Management* menjadi langkah mitigasi esensial untuk meminimalisasi risiko kecelakaan akibat penurunan performa kognitif kru (Farhandika & Modjo, 2025).

D. Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara normatif penerapan *Rest Hours Management* telah sesuai dengan ketentuan MLC 2006, namun implementasinya di KM. Mutiara Ferindo VII belum optimal. Hal ini disebabkan oleh rendahnya kesadaran awak kapal dalam memanfaatkan waktu istirahat secara efektif. Akibatnya, pelaksanaan waktu istirahat tidak maksimal sehingga berdampak pada penurunan kondisi fisik, kinerja, serta meningkatkan risiko terhadap kesehatan dan keselamatan kerja. untuk menurunkan risiko dan mengembalikan kondisi normal Nakhoda harus memberikan pengarahan dan bimbingan kepada jurumudi untuk melaksanakan istirahat yang cukup agar dapat melaksanakan pekerjaan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Arya, M. (2025). *Penerapan waktu istirahat terhadap awak KMP Batumandi MLC 2006 Regulation 2.3* [Politeknik Transportasi Sungai, Danau, Penyeberangan Palembang]. <http://repository.poltektranssdp-palembang.ac.id/id/eprint/116/>
- Dohrmann, S. B., Herttua, K., & Leppin, A. (2019). *Fatigue shipping employees: role of work-family conflict supervisor support*. *BMC Public Health*, 19(1), 1693. <https://doi.org/10.1186/s12889-019-8046-x>
- Farhandika, G., & Modjo, R. (2025). *Kelelahan Kerja Awak Kapal: Systematic Review*. *Jurnal Kedokteran Kesehatan*, 4(3), 95 - 100. <https://doi.org/10.55606/Klinik.V4i3.4336> dari pengalaman belajar yang dilalui (Rusman, 2011).
- Yuamita, F., & Sary, R. A. (2017). *Usulan perancangan alat bantu untuk meminimalisir kelelahan fisik dan mental pekerja*. *Jurnal Ilmiah Teknik Industri*, 15(2), 127–138.
- Zhang, P., Zhao, L., Vata, O., & Rajagopal, S. (2020). *Restructuring seafarers' welfare under the Maritime Labour Convention: An empirical case study of Greece*. *Maritime Business Review*, 5(4), 373–389. <https://doi.org/10.1108/MABR-02-2020-0009>
- Baumler, R., de Klerk, Y., Manuel, M. E., & Carballo Piñeiro, L. (2020). *A culture of adjustment: Evaluating the implementation of the current maritime regulatory framework on rest and work hours*. World Maritime University.

Ekey Hussain, N. A. S., Singh, R. S. P., Hamid, M. A., Abdul Rahman, N. H., Ahmad, Z., Othman, A., & Suhaimi, S. A. (2025). *Addressing fatigue on cognitive and physical performance in maritime operations: A comprehensive review*. Asian Journal of Maritime Studies, 6(1).
<https://doi.org/10.66352/ajms.v6i1.79>