

## **ANALISIS PENERAPAN REST HOUR TERHADAP KINERJA CREW SAAT DINAS JAGA DI KMP. BATUMANDI**

Rachmat Alvein Nurcahya<sup>1</sup>, Ali Mashartanto<sup>2</sup>, Rizal Rochmansyah<sup>3</sup>,  
Naf'an Arifian<sup>4</sup>, I Kadek Laju<sup>5</sup>  
Politeknik Pelayaran Sumatera Barat  
rachmatalvein@gmail.com

### **ABSTRACT**

*The implantation of rest hours must be strictly implemented to maintain the physical fitness of the ship's crew to improve performance in carrying out maritime guard duty. This research was carried out to understand the implementation of rest hour and how to maintain the fitness of ship crew to improve performance while on guard duty. In this research the author used qualitative descriptive research methods. Data was obtained directly through interviews and observations and then documented as strong evidence. The data is then presented and analysed to draw conclusions. Based on the research results obtained by the author while carrying out research at KMP. Batumandi regarding the implementation of rest hours to increase the effectiveness of each ship's crew in carrying out guard duty has complied with procedures, however there are several deviations that are not appropriate in terms of implementing rest hours. The crew already knows the consequences of negligence in carrying out guard duties.*

**Keywords:** Analysis, Rest Hour, Watch keeping

### **ABSTRAK**

Penerapan rest hour harus benar benar diterapkan untuk menjaga kesehatan tubuh crew kapal untuk meningkatkan kinerja dalam melaksanakan dinas jaga laut. Penelitian ini dilaksanakan untuk mengetahui penerapan jam istirahat dan bagaimana menjaga kesehatan crew kapal dalam meningkatkan kinerja saat dinas jaga. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Data diperoleh secara langsung melalui wawancara dan observasi kemudian di dokumentasikan sebagai bukti yang kuat. Data kemudian disajikan dan dianalisis untuk dapat ditarik kesimpulan. Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh penulis selama melaksanakan penelitian di KMP. Batumandi terhadap pelaksanaan waktu istirahat untuk meningkatkan efektifitas setiap crew kapal dalam melaksanakan dinas jaga telah memenuhi prosuder akan tetapi ada beberapa penyimpangan yang belum sesuai dalam hal pelaksanaan waktu istirahat (rest hour). Crew sudah mengetahui akibat dari kelalaiannya dalam melaksanakan tugas jaga.

**Kata Kunci:** Analisis, Rest hour, Dinas jaga

## **A. Pendahuluan**

Indonesia sebagai negara kepulauan sangat bergantung pada transportasi laut dalam mendukung konektivitas dan mobilitas antardaerah. Dalam operasional kapal, awak kapal memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran pelayaran. Kondisi fisik dan mental awak kapal menjadi salah satu faktor yang memengaruhi kinerja, khususnya saat melaksanakan dinas jaga. Oleh karena itu, pemenuhan *rest hour* atau waktu istirahat menjadi aspek penting untuk menjaga kebugaran dan konsentrasi awak kapal (Mery dkk., 2022)

Secara internasional, ketentuan *rest hour* diatur dalam *Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 Amandemen Manila 2010 Chapter VIII Section A-VIII/1 yang menetapkan waktu istirahat minimum 10 jam dalam 24 jam dan 77 jam dalam 7 hari. Selain itu, *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 juga mengatur hak pelaut untuk memperoleh waktu istirahat yang memadai (de Larrucea, 2022). Ketentuan tersebut bertujuan untuk mengurangi kelelahan (*fatigue*) dan

memastikan awak kapal tetap dalam kondisi *fit for duty* selama melaksanakan tugas.

Kelelahan akibat kurangnya waktu istirahat dapat menurunkan konsentrasi, kewaspadaan, kemampuan mengambil keputusan, serta meningkatkan risiko terjadinya *human error* (Febriano dkk., 2026). Kondisi tersebut menjadi sangat berisiko pada saat melaksanakan dinas jaga navigasi yang membutuhkan tingkat kewaspadaan tinggi. Salah satu kasus yang menunjukkan hubungan antara kelelahan dan keselamatan pelayaran adalah kandasnya kapal *general cargo* Antari, ketika *Chief Officer* tertidur saat melaksanakan dinas jaga sehingga kapal mengalami kandas.

Permasalahan serupa ditemukan oleh peneliti selama melaksanakan Praktik Laut (PRALA) di KMP. Batumandi pada pelayaran Merak–Bakauheni. Ditemukan kejadian *Third Officer* tertidur di anjungan saat melaksanakan dinas jaga navigasi sehingga juru mudi harus melakukan *look-out* secara tunggal. Kondisi tersebut menjadi lebih berisiko karena alur Selat Sunda dipenuhi aktivitas nelayan dan kapal yang sedang *anchoring*, sehingga

membutuhkan konsentrasi dan kewaspadaan yang tinggi.

Kejadian tersebut diketahui oleh nakhoda melalui CCTV anjungan dan menjadi perhatian karena berpotensi mengganggu keselamatan pelayaran. Kondisi ini menunjukkan bahwa penerapan *rest hour* perlu diperhatikan agar awak kapal memperoleh waktu istirahat yang cukup dan mampu melaksanakan tugas secara optimal.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan *rest hour* terhadap kinerja *crew* saat melaksanakan dinas jaga di KMP. Batumandi.

## **B. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk menggambarkan dan menganalisis penerapan *rest hour* terhadap kinerja *crew* saat melaksanakan dinas jaga di KMP. Batumandi. Pendekatan kualitatif digunakan untuk memperoleh gambaran kondisi aktual melalui data berupa hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi (Sugiyono, 2020). Penelitian dilaksanakan di KMP. Batumandi selama peneliti melaksanakan Praktik

Laut (PRALA) selama kurang lebih 12 bulan.

Sumber data dalam penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung melalui observasi dan wawancara dengan awak kapal yang berkaitan dengan penerapan *rest hour* dan pelaksanaan dinas jaga. Data sekunder diperoleh melalui dokumen, buku, jurnal, serta sumber literatur yang relevan dengan waktu istirahat, kelelahan, kinerja awak kapal, dan keselamatan pelayaran (Moleong & Lexy J, 2017).

Pemilihan informan dilakukan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan informan berdasarkan pertimbangan bahwa informan memiliki pengetahuan dan keterlibatan langsung terhadap objek yang diteliti. Informan dalam penelitian ini terdiri dari Mualim I (*Chief Officer*), Mualim III (*Third Officer*), dan Juru Mudi (*Able Seaman*). Mualim I dipilih karena memiliki keterkaitan dengan pencatatan jam kerja dan istirahat awak kapal, sedangkan Mualim III dan Juru Mudi dipilih karena terlibat langsung dalam pelaksanaan dinas jaga navigasi.

Teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi observasi,

wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan dengan mengamati secara langsung penerapan *rest hour* serta kondisi awak kapal ketika melaksanakan dinas jaga. Wawancara dilakukan secara terpimpin menggunakan pedoman pertanyaan kepada informan untuk memperoleh informasi mengenai penerapan waktu istirahat dan kondisi kinerja *crew*. Dokumentasi digunakan untuk melengkapi data penelitian berupa catatan, gambar, serta dokumen yang berkaitan dengan penerapan *rest hour*.

Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis secara deskriptif kualitatif melalui tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan memilih dan memfokuskan data yang berkaitan dengan penerapan *rest hour* dan kinerja *crew*. Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk uraian deskriptif berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi. Tahap terakhir dilakukan dengan menarik kesimpulan berdasarkan kesesuaian antara hasil penelitian di lapangan dengan ketentuan dan teori yang digunakan dalam penelitian.

### C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

KMP. Batumandi merupakan kapal penumpang yang dalam kegiatan operasionalnya membutuhkan pengaturan waktu kerja dan istirahat awak kapal untuk menjaga keselamatan serta kelancaran pelayaran. Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi, penerapan *rest hour* di KMP. Batumandi secara umum telah mengacu pada ketentuan STCW Amandemen Manila 2010 dan MLC 2006. Namun, dalam pelaksanaannya masih ditemukan beberapa kondisi yang menyebabkan waktu istirahat awak kapal tidak sepenuhnya sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.



FORMULIR JADWAL TUGAS JAGA LAUT

No. Dokumen : NR-403.02.01

Revisi : 05

Berlaku Efektif : 25 April 2022

Halaman : 1 dari 1

JADWAL TUGAS

JAGA LAUT / JAGA PELABUHAN (KAPAL SANDAR/KAPAL BERALABUH) \*)

Nama Kapal : KMP. Batumandi

Berlaku tanggal : 09 februari s/d 15 februari 2025

| NO | WAKTU JAGA **)                         | Bagian Deck      |            | Bagian Mesin    |             |
|----|----------------------------------------|------------------|------------|-----------------|-------------|
|    |                                        | Nama             | Jabatan    | Nama            | Jabatan     |
| 1. | Jam 08.00 - 12.00<br>Jam 20.00 - 24.00 | 1.Asep Supriadi  | Mualim III | 1. Bagus guntur | Masinis III |
|    |                                        | 2.Arvin Novullan | Jurumudi   | 2.Afif          | Juru minyak |
|    |                                        | 3.Zulfahmy       | kelasi     | 3.              |             |
| 2. | Jam 12.00 - 16.00<br>Jam 00.00 - 04.00 | 1.Windrio        | Mualim II  | 1.Eko Priambo   | Masinis II  |
|    |                                        | 2.Sahadi         | Jurumudi   | 2.Akhirul       | Juru minyak |
|    |                                        | 3.Ferry sundawa  | Kelasi     | 3.              |             |
| 3. | Jam 16.00 - 20.00<br>Jam 04.00 - 08.00 | 1.Edy Supramono  | Mualim I   | 1.Tri wahyudi   | KKM         |
|    |                                        | 2.Dedi kurniawan | Jurumudi   | 2.Slamet        | Juru minyak |
|    |                                        | 3.Heri gustiawan | kelasi     | 3.              |             |

N A M A

JABATAN

TANDA TANGAN

Dibuat :

Tri Wahyudi

EDY SUPRAMONO

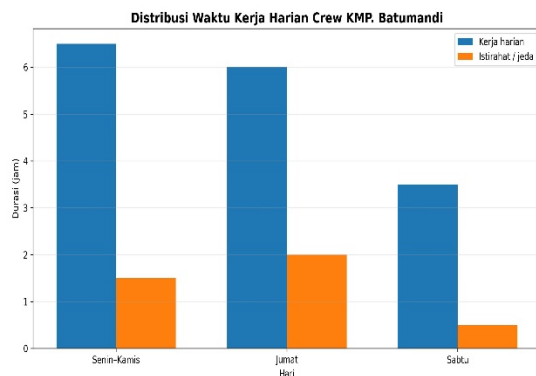
Kepala Kamar Mesin

Mualim I

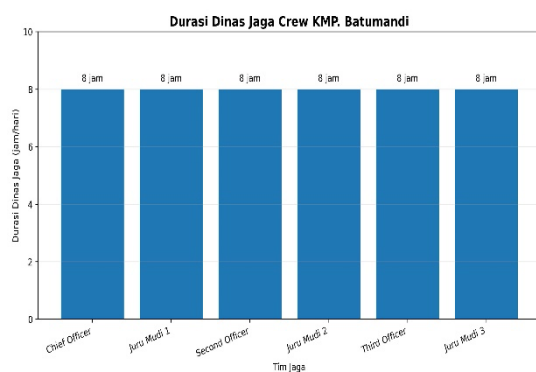
Suko Setyadi

Nakhoda

Gambar 1 Jadwal Jaga KM Batu  
Mandi



Gambar 2 Distribusi Waktu Kerja Harian



Gambar 3 Durasi Dinas Jaga Crew Batu Mandi

Berdasarkan hasil wawancara dengan Mualim I (*Chief Officer*), penerapan *rest hour* di KMP. Batumandi telah mengacu pada ketentuan STCW Amandemen Manila 2010, yaitu minimal 10 jam istirahat dalam periode 24 jam dan 77 jam dalam periode 7 hari. Jadwal jaga anjungan juga telah disusun dengan pembagian waktu jaga bagi setiap perwira dan juru mudi. Berdasarkan jadwal tersebut, *Chief Officer* melaksanakan dinas jaga pada pukul 04.00–08.00 dan 16.00–20.00 sehingga waktu kerja dinas jaga

dalam satu hari adalah 8 jam. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa secara administratif pembagian waktu kerja dan istirahat telah disusun untuk memenuhi ketentuan yang berlaku. Meskipun jadwal kerja dan istirahat telah disusun, hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan di lapangan belum sepenuhnya sesuai dengan kondisi aktual. Sistem pencatatan jam kerja dan istirahat terkadang hanya digunakan sebagai pemenuhan administrasi, sehingga belum mencerminkan kondisi sebenarnya. Hasil wawancara dengan Mualim I dan Mualim III menunjukkan bahwa awak kapal terkadang hanya diminta menandatangani laporan yang telah dibuat tanpa melihat apakah pencatatan tersebut sesuai dengan kondisi kerja aktual. Kondisi ini menunjukkan bahwa penerapan *rest hour* masih memiliki kelemahan pada aspek pengawasan dan pencatatan.

Hasil observasi menunjukkan bahwa waktu yang seharusnya digunakan untuk beristirahat terkadang digunakan oleh *crew* untuk aktivitas pribadi seperti bermain telepon seluler dan permainan. Kondisi tersebut dapat mengurangi waktu tidur efektif meskipun secara administratif waktu istirahat telah

tercatat. Dengan demikian, pemenuhan *rest hour* tidak hanya ditentukan oleh tersedianya jadwal istirahat, tetapi juga oleh kemampuan awak kapal dalam memanfaatkan waktu tersebut secara optimal.

### **1. Penerapan *Rest Hour* di KMP. Batumandi**

*Rest hour* dalam konteks pelayaran merupakan waktu istirahat yang diberikan kepada awak kapal setelah melaksanakan pekerjaan dalam periode tertentu dengan tujuan menjaga kondisi fisik dan mental agar tetap mampu melaksanakan tugas secara optimal (Hidayatullah dkk., 2025). Berdasarkan hasil penelitian, penerapan *rest hour* di KMP. Batumandi telah dilaksanakan dengan mengacu pada ketentuan STCW Amandemen Manila 2010 dan *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006. Awak kapal telah memahami pentingnya waktu istirahat serta ketentuan waktu kerja dan istirahat yang harus dipenuhi selama melaksanakan tugas di atas kapal.

Berdasarkan jadwal dinas jaga yang diperoleh, pembagian tugas awak kapal terdiri atas beberapa periode jaga. *Chief Officer* dan Juru Mudi 1 melaksanakan dinas jaga pada pukul 04.00–08.00 dan 16.00–20.00,

sedangkan *Second Officer* dan Juru Mudi 2 melaksanakan dinas jaga pada pukul 00.00–04.00 dan 12.00–16.00. Sementara itu, *Third Officer* dan Juru Mudi 3 melaksanakan dinas jaga pada pukul 08.00–12.00 dan 20.00–24.00. Dengan demikian, setiap awak kapal yang tercantum dalam jadwal tersebut memiliki total waktu dinas jaga selama 8 jam dalam satu hari yang terbagi menjadi dua periode.

Selain jadwal dinas jaga, terdapat pula pembagian kegiatan kerja harian. Pada hari Senin sampai Kamis, kegiatan kerja berlangsung pukul 08.00–11.30 dan 13.00–16.00 dengan waktu istirahat pukul 11.30–13.00. Pada hari Jumat, kegiatan kerja berlangsung pukul 08.00–11.00 dan 13.00–16.00 dengan waktu istirahat pukul 11.00–13.00. Sementara itu, pada hari Sabtu kegiatan kerja berlangsung pukul 08.00–10.00 dan 10.30–12.00 dengan *coffee break* selama 30 menit, sedangkan hari Minggu ditetapkan sebagai hari libur. Pembagian tersebut menunjukkan bahwa secara administratif kapal telah memiliki pengaturan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat.

Namun, hasil observasi dan wawancara menunjukkan bahwa pengaturan tersebut belum selalu

berjalan sesuai dengan kondisi aktual di lapangan. Dalam kegiatan operasional, khususnya ketika terjadi peningkatan aktivitas bongkar muat kendaraan, awak kapal yang telah menyelesaikan dinas jaga terkadang masih harus membantu kegiatan operasional. Kondisi tersebut menyebabkan waktu kerja menjadi lebih panjang dan waktu istirahat yang seharusnya digunakan untuk pemulihan dapat mengalami pengurangan. Dengan demikian, terdapat perbedaan antara jadwal kerja yang telah ditetapkan dengan pelaksanaan aktual ketika kondisi operasional kapal mengalami peningkatan beban kerja.

Selain adanya pekerjaan di luar jadwal dinas, hasil observasi juga menunjukkan bahwa sebagian awak kapal belum memanfaatkan waktu istirahat secara optimal. Pada waktu yang seharusnya digunakan untuk beristirahat, masih ditemukan awak kapal yang menggunakan telepon seluler dan bermain *game*. Meskipun aktivitas tersebut dilakukan di luar waktu kerja, kondisi tersebut dapat mengurangi waktu istirahat efektif, khususnya apabila aktivitas tersebut dilakukan hingga mendekati waktu dinas berikutnya. Hal ini menunjukkan

bahwa pemenuhan *rest hour* tidak hanya ditentukan oleh tersedianya jadwal istirahat, tetapi juga oleh perilaku dan kesadaran awak kapal dalam memanfaatkan waktu tersebut.

Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara penerapan *rest hour* secara administratif dengan penerapannya secara aktual. Secara administratif, jadwal dinas dan waktu istirahat telah disusun, tetapi pelaksanaannya masih dapat berubah akibat kebutuhan operasional dan kurang optimalnya pemanfaatan waktu istirahat oleh awak kapal. Apabila kondisi tersebut berlangsung secara berulang, dapat terjadi pengurangan waktu pemulihan yang berpotensi menimbulkan kelelahan dan menurunkan konsentrasi awak kapal ketika kembali melaksanakan dinas jaga.

Penerapan *rest hour* juga berkaitan langsung dengan keselamatan pelayaran karena awak kapal yang mengalami kelelahan akan lebih mudah kehilangan konsentrasi, menurunkan kewaspadaan, dan mengalami kesalahan dalam mengambil keputusan (Jaya dkk., 2025). Hal tersebut menjadi semakin penting bagi awak kapal yang melaksanakan dinas jaga navigasi

karena membutuhkan tingkat kewaspadaan yang tinggi selama menjalankan tugas. Oleh karena itu, pemenuhan waktu istirahat tidak seharusnya hanya dipandang sebagai kewajiban administratif, tetapi harus menjadi bagian dari sistem keselamatan operasional kapal.

## **2. Faktor yang mempengaruhi kepatuhan terhadap ketentuan *rest hour***

Berdasarkan hasil penelitian, terdapat beberapa faktor yang memengaruhi kepatuhan terhadap ketentuan *rest hour* di KMP. Batumandi, yaitu sistem monitoring yang belum optimal, adanya *overtime* akibat kegiatan bongkar muat, kurang optimalnya pemanfaatan waktu istirahat, serta tidak adanya penggantian waktu istirahat ketika terjadi penambahan beban kerja.

Faktor pertama adalah sistem monitoring dan pencatatan waktu kerja dan istirahat yang belum optimal. Meskipun telah terdapat catatan resmi mengenai *rest hour*, hasil wawancara menunjukkan bahwa pencatatan tersebut belum selalu menggambarkan kondisi aktual di lapangan. Sistem pencatatan yang masih dilakukan secara manual menyebabkan pengawasan terhadap

kesesuaian antara jadwal dan pelaksanaan waktu istirahat belum dapat dilakukan secara maksimal. Kondisi ini menunjukkan bahwa pencatatan *rest hour* perlu disertai dengan monitoring yang mampu memastikan keakuratan data.

Faktor kedua adalah adanya *overtime* akibat kegiatan bongkar muat. Hasil wawancara dengan juru mudi menunjukkan bahwa setelah menyelesaikan dinas jaga, awak kapal terkadang masih ikut membantu proses bongkar muat karena tingginya jumlah kendaraan. Kondisi tersebut menyebabkan waktu istirahat menjadi tertunda. Salah satu temuan menunjukkan bahwa waktu istirahat yang seharusnya dimulai pukul 00.00 baru dapat dimulai pukul 01.00 karena awak kapal masih terlibat dalam kegiatan bongkar muat. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa kebutuhan operasional kapal dapat memengaruhi pemenuhan waktu istirahat awak kapal.

Faktor ketiga adalah kurang optimalnya pemanfaatan waktu istirahat oleh awak kapal. Hasil observasi menunjukkan bahwa sebagian awak kapal menggunakan waktu istirahat untuk bermain telepon seluler dan game. Meskipun awak



kapal telah memahami ketentuan *rest hour*, penggunaan waktu istirahat untuk aktivitas tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat kurangnya kesadaran untuk memanfaatkan waktu istirahat secara optimal. Dengan demikian, kepatuhan terhadap *rest hour* tidak hanya dipengaruhi oleh aturan dan pengawasan dari pihak kapal, tetapi juga oleh kesadaran individu awak kapal.

Faktor keempat adalah tidak adanya penggantian waktu istirahat ketika terjadi *overtime*. Ketika kegiatan bongkar muat menyebabkan waktu kerja bertambah, waktu istirahat awak kapal menjadi terpotong dan tidak selalu mendapatkan penggantian waktu istirahat. Kondisi tersebut dapat menyebabkan berkurangnya waktu pemulihan fisik dan meningkatkan risiko kelelahan. Apabila terjadi secara berulang, kondisi tersebut dapat berdampak terhadap konsentrasi dan kinerja awak kapal ketika kembali melaksanakan dinas jaga.

Temuan tersebut sejalan dengan *Compliance Theory* yang menjelaskan bahwa kepatuhan terhadap regulasi dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal, seperti

budaya organisasi, pengawasan, serta penerapan aturan. Dalam penelitian ini, budaya kerja yang lebih mengutamakan kelancaran operasional dan kecepatan kegiatan bongkar muat dapat menyebabkan waktu istirahat awak kapal berkurang. Selain itu, berdasarkan *Safety Climate Theory*, persepsi awak kapal terhadap komitmen keselamatan juga berpengaruh terhadap kepatuhan terhadap aturan keselamatan. Kurangnya pengawasan terhadap *rest hour* menunjukkan bahwa penerapan budaya keselamatan terkait waktu istirahat masih perlu ditingkatkan.

#### **D. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian mengenai penerapan *Rest Hour* terhadap kinerja *Crew* saat dinas jaga di KMP. Batumandi, dapat disimpulkan bahwa penerapan *Rest Hour* telah mengacu pada ketentuan STCW Amandemen Manila 2010 dan MLC 2006, serta awak kapal telah memahami pentingnya waktu istirahat. Namun, penerapannya belum sepenuhnya optimal karena masih ditemukan ketidaksesuaian jadwal kerja, penggunaan waktu istirahat untuk aktivitas pribadi, dan

pelaksanaan kerja di luar jadwal dinas.

Faktor yang memengaruhi kepatuhan terhadap *Rest Hour* meliputi sistem monitoring dan pencatatan yang belum optimal, *overtime* akibat kegiatan bongkar muat, tidak adanya penggantian waktu istirahat setelah *overtime*, serta kurangnya kesadaran awak kapal dalam memanfaatkan waktu istirahat. Kondisi tersebut dapat mengurangi waktu istirahat efektif, meningkatkan risiko kelelahan, dan berdampak terhadap konsentrasi serta kinerja awak kapal saat melaksanakan dinas jaga.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- de Larrucea, J. R. (2022). Dysfunctions in the Implementation of the MLC (2006): Special Reference to the Abandonment of Seafarers. Dalam *Handbook of Research on the Future of the Maritime Industry* (hlm. 232–245). IGI Global Scientific Publishing.
- Febriano, A., Lestari, E. D., Sianturi, I., & Prasetyo, A. N. (2026). Optimalisasi Penerapan Rest Hour Management Berdasarkan Maritime Labour Convention (MLC) 2006 Untuk Meningkatkan Kinerja Crew Diatas Kapal:(Studi Kasus: MV. Kamadiya). *Jurnal Teknologi dan Manajemen Industri Terapan*, 5(2), 934–941.
- Hidayatullah, B. A. B., Huda, S., & Ratnaningsih, D. (2025). Analisa Penerapan Rest Hour (Jam Istirahat) Berdasarkan Maritime Labour Convention 2006 di Atas Kapal MV. Meratus Batam. *PROSIDING INOVASI DAN TEKNOLOGI MARITIM (SINTEKMAR)*, 7–11.
- Jaya, I. K. G. L., Ombuh, Y. T. T., Silalahi, A., Wijaya, H., & Ferdinan, F. (2025). Pentingnya Kualitas Fisik Personel Jaga Anjungan di Atas Kapal MV. Makssar Strait. *Journal of Nautical Science and Technology*, 1(2), 1–10.
- Mery, M., Suhardono, A., & Herlambang, P. (2022). Penerapan Rest Hour Berdasarkan Maritime Labour Convention 2006 Di Atas Kapal MV. Dewi Ambarwati. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 4(2), 1–5.
- Moleong, & Lexy J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya .
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta .