

ANALISIS PENGARUH IMPLEMENTASI *STANDARD OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS (STCW) 1978 AMENDMENTS 2010* TERHADAP KINERJA OPERASIONAL

Suganjar

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
e-mail : ganjar3295106@gmail.com

Ningrum Astriawati

Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
e-mail : ningrumastriawati@gmail.com

Asmul Khairi

Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Laut (BPTL) Jakarta
e-mail : asmul.khairi@gmail.com

Vivid Dekanawati

Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
e-mail : vividdek@gmail.com

Yudhi Setiyantara

Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta
e-mail : yudyudhi@gmail.com

ABSTRACT

The purpose of this study is to investigate the impact of the Standard Of Training, Certification, And Watchkeeping For Seafarers (STCW) 1978 Amendments 2010 on ship operating performance at PT. Gebari Medan Segara, specifically the impact of certification, skills, and crew welfare. This study is quantitative and includes field work. The 26-person crew of the PT. Gebari Medan was the subject of this study. Path analysis using SEM Smartpls was utilized in the statistical analysis of this investigation. Based on the study's findings, it was discovered that seaman certification significantly improved the welfare of the crew at PT. Gebari Medan. There is a considerable favorable direct effect on the crew's abilities on the crew's welfare at the company PT. Gebari Medan Segara. The welfare of the crew is positively and significantly impacted by crew skills. The health of the ship's crew has a positive and significant impact on how well the ship operates. The 2010 Amendments to the Standard of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 are being implemented in order to have a good impact, particularly with regard to the impact of certification, skill, and crew welfare on ship operational performance at PT. Gebari Medan Segara.

Keywords : *Certification, Skills, Wellbeing, Operational Performance*

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengetahui pengaruh implementasi *Standard Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers (STCW) 1978 Amendments 2010* terutama pengaruh sertifikasi, keterampilan, dan kesejahteraan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal di PT. Gebari Medan Segara. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pengamatan di lapangan (*field research*). Penelitian ini dilakukan pada awak kapal PT. Gebari Medan yang berjumlah 26 orang. Analisis statistik dalam penelitian menggunakan analisis jalur (*path analysis*) dengan SEM Smartpls. Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan pengaruh langsung positif yang signifikan sertifikasi pelaut pada kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Gebari Medan. Terdapat pengaruh langsung positif secara signifikan keterampilan awak kapal pada kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Gebari Medan Segara. Keterampilan awak kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan awak kapal. Kesejahteraan awak kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional kapal. Sehingga ada pengaruh positif terhadap implementasi *Standard Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers (STCW) 1978 Amendments 2010* terutama pengaruh sertifikasi, keterampilan, dan kesejahteraan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal di PT. Gebari Medan Segara.

Kata kunci: Sertifikasi, Keterampilan, Kesejahteraan, Kinerja Operasioanal

1. Pendahuluan

International Convention on *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*, 1978 Amendments 2010 and STCW Code mengatur tentang standar kompetensi minimum yang harus dimiliki oleh seorang pelaut untuk mengawaki sebuah kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya (Stcw, 2011). Sesuai dengan ketentuan *International Safety Management (ISM) Code*, bahwa "*The Company should ensure that each ship is manned with qualified, certificated, and medicaly fit*". Untuk memastikan bahwa awak kapal yang bekerja di atas kapal cakap, sesuai dengan pekerjaannya, maka harus didukung dengan pola rekrutmen yang ketat dan selektif. Jenis Sertifikat yang dibutuhkan oleh pelaut untuk bekerja di atas kapal berdasarkan jenis kapal, ukuran kapal, daerah pelayaran kapal dan jabatannya di atas kapal mengacu kepada ketentuan *Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978 Chapter II, IV, V, VI, dan VIII*. Pengertian rekrutmen adalah pelaksanaan atau kegiatan awal sebuah organisasi dengan tujuan untuk mengidentifikasi dan mencari tenaga kerja yang potensial (Wibowo & Alhalim, 2018). Sebuah proses untuk dapat menarik orang-orang atau pelamar yang mempunyai bidang minat dan kualifikasi sesuai untuk mengisi posisi atau jabatan tertentu (Setiani, 2013). Kegiatan rekrutmen akan dimulai dari pelamar memasukkan berkas sampai dengan wawancara dengan pihak perusahaan. Proses ini akan disesuaikan dengan melihat sertifikat profesi yang dimiliki oleh calon pelamar dan ketrampilan yang didapat dari pendidikan dan pelatihan (diklat) serta pengalaman kerja pelamar sebelumnya (Sinaga, 2018).

Dengan keahlian dan/atau keterampilan yang dimiliki oleh pelaut dan dibuktikan dengan sertifikat dapat menciptakan kelaiklautan kapal sesuai dengan definisi kelaiklautan kapal yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, kelaiklautan kapal merupakan keadaan kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan kapal, tindak pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, status hukum kapal, garis muat, muatan kapal, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu (Muna et al., 2021). Dengan kondisi kapal memenuhi kriteria kelaiklautan kapal dapat meningkatkan *work performance and provide for safe practices in ship operation and a safe working environment*.

Jaminan terhadap Kesejahteraan awak kapal yang diberikan oleh perusahaan dimana sekurang-kurangnya terdiri dari gaji, jam kerja dan jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, dan pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja, dimana hal tersebut sebagai bagian dari unsur kelaiklautan kapal diduga mampu meningkatkan ketenangan crew saat bekerja di atas kapal (Pramuditya et al., 2020). Jaminan terhadap kesejahteraan Awak Kapal wajib dinyatakan dalam perjanjian kerja antara Awak Kapal dengan pemilik atau operator kapal sesuai dengan peraturan perundang-undangan (Muhiddin, 2016).

Mengacu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 135 bahwa awak kapal yang berada di atas kapal wajib memenuhi kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional maupun internasional. Dan yang dimaksud dengan Awak Kapal adalah orang yang telah disijil untuk bekerja di atas kapal dan dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sesuai jabatannya (NIKMAWATI, 2019). Adapun Nakhoda merupakan jabatan tertinggi atas kapal yang dimiliki oleh awak kapal dan memiliki tanggung jawab dan wewenang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam pasal 135 Undang-undang tersebut dicatikan adalah wajib bagi setiap kapal memenuhi awak kapal memenuhi kualifikasi dan kompetensi yang sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional untuk setiap kapal

Sangsi pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda maksimal Rp. 300.000.000,00 (tiga juta rupiah) dikenakan kepada orang/perusahaan/badan usaha yang mempekerjakan awak kapal tanpa kualifikasi sesuai dengan pasal 310.(Jasruddin et al., 2020).

PT. Gebari Medan Segara sebagai pemilik/operator kapal MT. SHARON memiliki komitmen yang kuat dalam proses rekrutmen Awak Kapal dalam rangka menjamin kelaiklauan kapal. Komitmen dari pimpinan perusahaan sebagaimana dijelaskan dalam *preamble* ISM Code “high commitment for safety management ensuring application marine *pollution prevention, safety first, skill competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result*” merupakan langkah awal dalam memastikan bahwa kapalnya diawaki oleh Awak Kapal yang cakap, dibuktikan dengan sertifikat dan sehat secara medis. Pemenuhan terhadap sertifikasi Awak Kapal dan pengawakan kapal mengacu kepada aturan internasional yaitu *International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW), 1978 Amendments 2010 dan aturan nasional seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikat serta Dinas Jaga Pelaut serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 26 tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga.

Sertifikat pelaut dibedakan menjadi empat jenis sertifikat yaitu *Certificate of Competency* (COC) atau sertifikat keahlian, *Certificate of Proficiency* (COP) atau sertifikat keterampilan, *Certificate of Endorsement* (COE), *Certificate of Recognize* (COR) dan *Documentary Evidence is documentation, other than a certificate of competency or certificate of proficiency, used to establish that the relevant requirements of the Convention have been met* (Triono et al., 2019). Sertifikat Kepelautan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 70 Tahun 2013 Tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikat serta Dinas Jaga Pelaut terdiri dari (Samosir, 2020):

- a. *Certificate of Competency* (COC) atau sertifikat keahlian terdiri dari Ahli Nautika Tingkat I sampai Tingkat V (STCW Chapter II Regulasi. II/1, Regulasi. II/2 dan Regulasi. II/3), Ahli Teknik Tingkat I sampai dengan V (STCW Chapter III Regulasi. III/1, Regulasi. III/2 dan Regulasi. III/3), Electro Technical Officer (STCW Chapter III Regulasi. III/6), dan GMDSS Radio Operator).
- b. *Certificate of Proficiency* (COP) atau sertifikat keterampilan terdiri dari:
 - 1) Sertifikat Keterampilan Bagian Deck (*Chapter II – Master and deck department*)
 - a) *Ratings Forming Part of a Navigational Watch. Reg. II/4*
 - b) *Ratings as Able Seafarer Deck. Reg. II/5*
 - 2) Sertifikat Keterampilan Bagian Mesin (*Chapter III – Engine department*)
 - a) *Ratings forming part of a watch in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room.*
 - b) *Ratings as able seafarer engine in a manned engine-room or designated to perform duties in a periodically unmanned engine-room*
 - c) *Electro-technical ratings*
 - 3) Sertifikat Keterampilan Khusus Untuk Kapal Jenis Tertentu. (*Chapter V – Special training requirements for personnel on certain types of ships*)
 - 1) *Basic Training for Oil and Chemical Tanker Cargo Operations (BOCT). Reg V/1-1.1*
 - 2) *Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operations (AOT) Reg. V/1-1.3*
 - 3) *Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operations (ACT). Reg.V/1-1.5*
 - 4) *Basic Training for Liquefied Gas Tankers Cargo Operations (BLGT). Reg V/1-2.1*
 - 5) *Advanced Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operations (AGT) Reg. V/1-2.3*
 - 6) *Crowd Management Training (CMT). Reg.V/2.7*
 - 7) *Training in Crisis Management and Human Behaviour (CMHBT). Reg. V/2.8*
 - 8) *Ro-ro passenger safety, cargo safety, and hull integrity training certificate;*
 - 9) *Basic Training IGF Code (Basic IGF Certificate) Reg. V/3.4*
 - 10) *Advanced Training IGF Code. Reg V/3.7*
 - 11) *Basic Training for Ships Operating in Polar Waters. Reg V/4.1*
 - 12) *Advanced Training for Ships Operating in Polar Waters, Reg V/4.3*

- c. Sertifikat Keterampilan Terkait Keadaan Darurat, keamanan, Perawatan dan Medis
 - 1) *Basic Training for Safety (BST). Reg VI/1*
 - 2) *Survival Craft, Rescue Boats Reg. VI/2*
 - 3) *Fast Rescue Boats (FRB) Reg. VI/2*
 - 4) *Advanced Fire Fighting (AFF). Reg. VI/2*
 - 5) *Medical First Aid (MFA). Reg VI/4.*
 - 6) *Medical Care (MC). Reg VI/4.2*
 - 7) *Ship Security Officer (SSO) Reg. VI/5*
 - 8) *Security Awareness Training (SAT) Reg. VI/6.1*
 - 9) *Seafarers with Designated Security Duties. (SDSD) Reg. VI/2*
- d. Documentary Evidence namun dinyatakan sebagai Certificate of Proficiency
 - 1) *Radar Simulator (Reg. II/1)*
 - 2) *ARPA Simulator (Reg. II/1)*
 - 3) *ECDIS (Reg. II/1)*
 - 4) *Leadership (Reg. II/2)*
 - 5) *Bridge Resource Management (Reg. VIII/2)*
 - 6) *Engine Resource Management (Reg. VIII/2)*
 - 7) *High Voltage (Reg. III/2)*

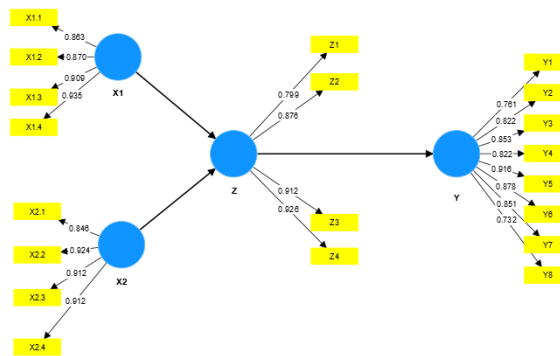
Salah satu yang dapat dilakukan untuk meningkatkan kualitas kinerja pelaut adalah dengan pemenuhan kualifikasi sertifikasi awak kapal yang sesuai dengan kebutuhan operasional kapal. Melalui sertifikasi dapat dilihat kemampuan dari awak kapal untuk dapat bekerja diatas kapal mengerahkan kemampuan dan ketrampilannya secara profesional sebagai seorang pelaut. Apabila awak kapal tidak mempunyai kualifikasi yang sesuai dengan kebutuhan diatas kapal, akan banyak hal terjadi seperti kejadian yang merugikan awak kapal itu sendiri, kapal, muatan bahkan sampai merugikan lingkungan tempat operasional kapal. Hal ini terlihat bahwa pentingnya sertifikasi bagi pelaut untuk dapat mendukung pekerjaan diatas kapal. Tujuan dari penelitian ini dilatar belakangi dari hal-hal tersebut sehingga peneliti ingin mengetahui sejauh mana pengaruh variabel sertifikasi, ketrampilan, dan kesejahteraan awak kapal PT. Gebari Medan Segara terhadap *Standard Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers (STCW) 1978 Amendments 2010*.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan mengamati kondisi di lapangan (*field research*). Penelitian ini dilakukan pada awak kapal PT. Gebari Medan Segara, Jakarta yang berjumlah 26 orang pada tahun 2023. Dalam penelitian ini analisis jalur (*path analysis*) dengan SEM Smartpls, dimana pengaruh langsung variabel bebas terhadap variabel terikat (Astriawati, 2016). Kuesioner dan wawancara adalah metode pengumpulan data primer yang dipilih dalam penelitian ini. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Situmorang et al., 2010). Dalam penelitian ini pertanyaan dalam kuesioner dibuat sesuai dengan urutan variabel yang sesuai dengan dimensi, maksudnya agar pertanyaan dalam kuesioner tidak menyimpang dari tujuan penelitian. Skala Likert untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang tentang fenomena sosial digunakan oleh peneliti. Kuesioner yang digunakan adalah kuesioner tertutup yang telah disediakan jawaban sangat setuju, setuju, netral, tidak setuju, dan sangat tidak setuju (Astriawati, 2021). Dengan variabel yang diteliti adalah sertifikasi pelaut (X1), Keterampilan awak kapal (X2), kesejahteraan awak kapal (Z) dan kinerja operasional kapal (Y).

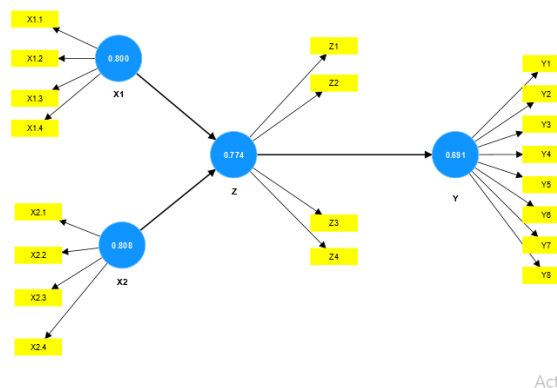
3. Hasil Dan Pembahasan

Dalam penelitian ini pengujian validitas menggunakan *convergent validity* dan *discriminant validity*. Berdasarkan *rule of thumb*, untuk menilai *convergent validity* dilihat dari nilai *loading fact* lebih besar dari 0,7. Gambar 1 menunjukkan bahwa semua indikator dari masing-masing variabel memiliki nilai *loading factor* lebih besar dari 0,7, maka indikator pada model dinyatakan valid.



Gambar 1. Path Diagram Outer Loadings

Selain dilihat dari nilai *loading factor* dengan variabel sertifikasi pelaut (X1), Keterampilan awak kapal (X2), kesejahteraan awak kapal (Z) dan kinerja operasional kapal (Y) mempunyai nilai AVE pada setiap konstruk juga harus diperhatikan untuk memenuhi syarat *convergent validity*. Gambar 2 menunjukkan bahwa nilai AVE masing-masing variabel memiliki nilai lebih besar dari 0.5, maka syarat *convergent validity* telah terpenuhi.



Gambar 2. Path Diagram Average Variance Extracted (AVE)

Selanjutnya dilakukan pengujian discriminant validity dengan membandingkan akar kuadrat dari AVE setiap konstruk dalam model dengan korelasi antar konstruk lainnya. Tabel 1 menunjukkan nilai akar kuadrat AVE dari suatu konstruk lebih besar daripada korelasi antar konstruk maka pengujian discriminant validity telah terpenuhi.

Tabel 1. Nilai Korelasi Antar Konstruk

	X1	X2	Z	Y
X1	0.895			
X2	0.807	0.899		
Z	0.817	0.845	0.831	
Y	0.856	0.685	0.826	0.880

Pada tabel 1 diatas Nilai diskriminan validity, dilihat dari nilai AVE (averaged variance extracted) dan nilai akar AVE >0.5. Nilai akar AVE masing-masing variabel lebih besar dibandingkan akar AVE korelasinya dengan variabel lain sehingga diskriminan validity terpenuhi. Uji Kolinearitas Model digunakan dalam mengevaluasi dengan melihat nilai Variance Inflation Factoc (VIF). Apabila Nilai VIF > 5 ada masalah kolinearitas namun jika nilai VIF < 5 tidak ada masalah kolinearitas. Pada Tabel 2 berikut merupakan uji kolinearitas model.

Tabel 2. Uji Kolinearitas Model

	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	Z1	Z2
VIF	2.613	3.232	3.933	4.225	2.352	4.336	3.057	4.066	2.036	3.507
	Z3	Z4	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8
VIF	3.997	4.655	4.712	4.473	3.801	2.911	4.882	4.676	3.082	3.870

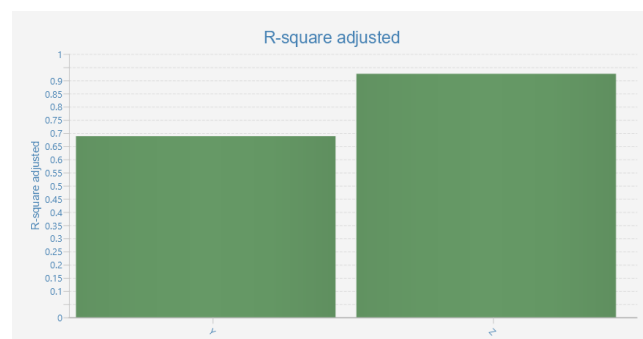
Dari tabel 2 dapat dilihat bahwa nilai VIF semua indikator variabel <5, sehingga tidak terjadi kolinearitas masing-masing indikator variabel yang diukur. Uji reliabilitas dapat dilihat dari nilai cronbach’s alpha>0.7, composite reliability (rho-a) >0.7 dan composite reliability (rho-c) >0.6. Tabel 3 berikut merupakan hasil uji Uji reliabilitas berikut.

Tabel 3. Uji Reliabilitas

	Cronbach's alpha	Composite reliability (rho_a)	Composite reliability (rho_c)	Average variance extracted (AVE)
X1	0.916	0.918	0.941	0.800
X2	0.921	0.932	0.944	0.808
Y	0.935	0.940	0.947	0.691
Z	0.901	0.905	0.932	0.774

Tabel 3 diatas menunjukkan setiap variabel nilai dari cronbach’s alpha>0.7, composite reliability (rho-a) >0.7 dan composite reliability (rho-c) >0.6 sehingga dapat disimpulkan syarat reliabel telah dipenuhi oleh seluruh variabel.

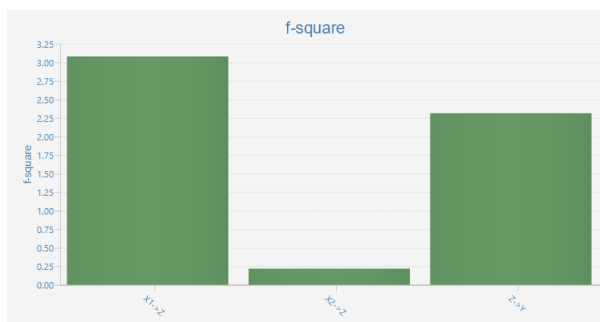
R-Square adalah akaran proporsi variasi nilai variabel yang dipengaruhi (endogen) yang dapat dijelaskan oleh variabel yang mempengaruhinya (eksogen). Kriterianya apabila nilai R²=0.75 mempunyai pengaruh substansial (besar kuat), jika nilai R²=0,50 mempunyai pengaruh moderate (sedang) dan jika nilai R²=0,25- maka pengaruh lemah (kecil). SmartPLS memberi indikasi R-Square dari warna grafik, jika berwarna hijau mengindikasikan efek yang baik, untuk merah mengindikasikan efek buruk. Seperti yang terlihat pada Gambar 3 berikut.



Gambar 3. Grafik nilai R²

Gambar 3 memperlihatkan bahwa nilai R-square jalur 1 sebesar 0.698, artinya berdasarkan kriteria maka kemampuan X1 dan X2 menjelaskan Z sebesar 69,8 % sehingga model tersebut

termasuk model kuat yang mempunyai pengaruh substansial (besar kuat), sehingga kesejahteraan awak kapal mampu dijelaskan oleh : sertifikasi pelaut dan ketrampilan pelaut dan sebesar 69,8 %, sisanya 31,2% dijelaskan oleh variabel di luar model. Nilai R-square jalur II sebesar 0.930, artinya berdasarkan kriteria maka kemampuan X1 dan X2 melalui Z dalam menjelaskan Y sebesar 93% sehingga model tersebut termasuk model kuat yang mempunyai pengaruh substansial (besar kuat), sehingga kinerja operasional kapal mampu dijelaskan oleh : sertifikasi pelaut dan ketrampilan pelaut melalui kesejahteraan awak kapal sebesar 93% %, sisanya 7% dijelaskan oleh variabel di luar model. F² effect size (F-Square): adalah ukuran yang digunakan untuk menilai dampak relatif dari suatu variabel yang mempengaruhi (eksojen) terhadap variabel yang dipengaruhi (endogen). Kriterianya menurut Cohen (1988) Jika nilai F²=0,02 tergolong kecil, Jika nilai F²=0,15 tergolong sedang dan jika F²=0,35 tergolong besar. Seperti yang terlihat pada Gambar 4 berikut.



Gambar 4. Grafik nilai F²

Dari Gambar 4 diatas didapat hasil pengaruh X1 ke Z diperoleh 3.081 tergolong besar, X2 ke Z diperoleh 0.219 tergolong besar dan Z ke Y diperoleh 2.315 tergolong besar. Nilai path coefficient mengindikasikan arah pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogennya. Tingkat signifikansi yang digunakan adalah 5% dengan nilai T-tabel 2.037. Nilai T-statistik > 2.037 menunjukkan hipotesis diterima, sedangkan jika nilai T-statistik < 2.037 menunjukkan hipotesis ditolak, seperti yang terlihat pada tabel 4 berikut.

Tabel 4. Nilai *Bootstrapping*

	<i>Path Coefficient</i>	<i>T-Statistics</i>	<i>Probability Value</i>
X1→Z	0.254	2.544	0.000
X2→Z	0.311	2.440	0.004
Z→Y	0.185	2.987	0.011

Berdasarkan Tabel 4 diatas diperoleh hasil penelitian bahwa sertifikasi pelaut (X1) memiliki pengaruh positif dengan nilai Path Coefficient 0.254 dan signifikan dengan nilai T-statistic 2.544 terhadap kesejahteraan awak kapal (Z). Keterampilan awak kapal (X2) memiliki pengaruh positif dengan nilai Path Coefficient 0.311 dan signifikan dengan nilai T-statistic 2.440 terhadap kesejahteraan awak kapal (Z). Sedangkan kesejahteraan awak kapal (Z) memiliki pengaruh positif dengan nilai Path Coefficient 0.185 dan signifikan dengan nilai T-statistic 2.987 terhadap kinerja operasional kapal (Y). Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan pengaruh langsung positif yang signifikan sertifikasi pelaut pada kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Gebari Medan Segara yang bergerak dibidang shipping. Sertifikasi pelaut berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan awak kapal. Artinya ada perubahan sertifikasi pelaut berpengaruh searah terhadap perubahan kesejahteraan awak kapal. Dengan kata lain sertifikasi pelaut meningkat menjadikan peningkatan pada kesejahteraan awak kapal dan secara statistik memiliki pengaruh yang signifikan. Terdapat pengaruh langsung positif secara signifikan keterampilan awak kapal pada kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Gebari Medan Segara. Keterampilan awak kapal berpengaruh positif dan signifikan

terhadap kesejahteraan awak kapal. Artinya perubahan keterampilan awak kapal mempunyai pengaruh searah terhadap perubahan kesejahteraan awak kapal. Apabila keterampilan awak kapal meningkat, maka akan terjadi peningkatan pada kesejahteraan awak kapal dan secara statistik memiliki pengaruh yang signifikan. Kesejahteraan awak kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional kapal, artinya perubahan kesejahteraan awak kapal mempunyai pengaruh searah terhadap perubahan kinerja operasional kapal. Jika kesejahteraan awak kapal meningkat maka akan terjadi peningkatan pada kinerja operasional kapal dan secara statistik memiliki pengaruh yang signifikan.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan pengaruh langsung positif yang signifikan sertifikasi pelaut pada kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Gebari Medan Segara yang bergerak dibidang shipping. Sertifikasi pelaut berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan awak kapal. Artinya ada perubahan sertifikasi pelaut berpengaruh searah terhadap perubahan kesejahteraan awak kapal. Dengan kata lain sertifikasi pelaut meningkat menjadikan peningkatan pada kesejahteraan awak kapal dan secara statistik memiliki pengaruh yang signifikan. Terdapat pengaruh langsung positif secara signifikan keterampilan awak kapal pada kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Gebari Medan Segara. Keterampilan awak kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap kesejahteraan awak kapal. Artinya perubahan keterampilan awak kapal mempunyai pengaruh searah terhadap perubahan kesejahteraan awak kapal. Apabila keterampilan awak kapal meningkat, maka akan terjadi peningkatan pada kesejahteraan awak kapal dan secara statistik memiliki pengaruh yang signifikan. Kesejahteraan awak kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional kapal, artinya perubahan kesejahteraan awak kapal mempunyai pengaruh searah terhadap perubahan kinerja operasional kapal. Jika kesejahteraan awak kapal meningkat maka akan terjadi peningkatan pada kinerja operasional kapal dan secara statistik memiliki pengaruh yang signifikan.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada PT. Gebari Medan Segara, BP2TL, PIP Semarang dan STIMARYO, yang memberikan kesempatan melakukan penelitian ini.

Daftar Pustaka

- Astriawati, N. (2016). Penerapan Analisis Regresi Linier Berganda Untuk Menentukan Pengaruh Pelayanan Pendidikan Terhadap Efektivitas Belajar Taruna Di Akademi Maritim Yogyakarta. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 14(23), 22–37.
- Astriawati, N. (2021). *Cadets' Effectivity and Perception on Moodle Online Learning in Economy Mathematics Course | Atlantis Press*. <https://www.atlantispress.com/proceedings/icmmed-20/125956451>
- Jasruddin, J., Putra, Z., & Butuni, S. (2020). Analisis Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 5(2), 410–415.
- Muhiddin, N. (2016). Efektivitas Perjanjian Kerja Laut Terhadap Keselamatan Kerja Anak Buah Kapal (Abk). *Al Daulah: Jurnal Hukum Pidana Dan Ketatanegaraan*, 5(1), 63–78.

- Muna, Z., Purwangka, F., & Mawardi, W. (2021). IMPLEMENTASI KELAIKLAUTAN KAPAL PADA ARMADA YANG BERBASIS DI PELABUHAN PERIKANAN SAMUDRA (PPS) KUTARAJA. *ALBACORE Jurnal Penelitian Perikanan Laut*, 5(2), 133–146.
- NIKMAWATI, S. (2019). PENERBITAN SERTIFIKAT PENGAWAKAN (SAFE MANNING CERTIFICATE) PADA DIREKTORAT PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DI JAKARTA PUSAT. *KARYA TULIS*.
- 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.
- Samosir, R. H. (2020). PROSES PENERBITAN CERTIFICATE OF COMPETENCY (COC) DAN CERTIFICATE OF PROFICIENCY (COP) OLEH KEMENTERIAN PERHUBUNGAN. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 2(1), 103–107.
- Setiani, B. (2013). Kajian sumber daya manusia dalam proses rekrutmen tenaga kerja di perusahaan. *Jurnal Ilmiah Widya*, 1(1), 38–44.
- Sinaga, D. Q. S. (2018). *Analisis Rekrutmen Dan Penempatan Karyawan Pada PT. Tiffa Mitra Sejahtera*.
- Situmorang, S. H., Muda, I., Doli, M., & Fadli, F. S. (2010). *Analisis data untuk riset manajemen dan bisnis*. USUpress.
- Stcw, I. (2011). International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers,(STCW) 1978, as amended in 1995/2010. *International Maritime Organisation, London, UK*.
- Triono, T., Hakim, Z., & Nursyi, M. (2019). Sistem Informasi Proses Pengambilan Sertifikat Pelaut pada BP2IP Tangerang. *Jurnal Sisfotek Global*, 9(2).
- Wibowo, R., & Alhalim, A. A. (2018). Teknik Rekrutmen. *Jurnal Tawadhu*, 2(2), 654–664.

