



Analisis Sertifikasi Pelaut, Keterampilan, dan Kesejahteraan Awak Kapal Sebagai Variabel Mediasi Terhadap Kinerja Operasional Kapal

Ivan Potto, Sudjanadi Tjipto Sudarmo, Sri Handayani, Yana Tatiana, Prasadja Ricardianto

Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti
Jl. IPN No. 2, Cipinang Besar Selatan, Jakarta Timur 13410, Indonesia

Diterima 7 April 2022, diperiksa 17 Mei 2022, disetujui 30 Juni 2022

Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengetahui pengaruh sertifikasi, keterampilan, dan kesejahteraan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal di PT Amas Samudra Jaya. Metode yang digunakan secara kuantitatif, dengan jumlah sampel berdasarkan rumus Slovin sebanyak 100 responden. Pengumpulan data berupa lembar pernyataan dengan model skala Likert. Untuk mengatasi masalah tersebut penulis menggunakan dua metode pengumpulan data, yaitu data lapangan (*field research*) dan data kepustakaan. Kedua metode analisis data tersebut menggunakan analisis jalur dengan model SEM Smartpls3. Hasil analisis dan pembahasan menunjukkan bahwa hipotesis pertama berpengaruh langsung positif signifikan sertifikasi awak kapal terhadap kesejahteraan awak kapal. Kedua, didapatkan pengaruh langsung positif yang signifikan keterampilan awak kapal terhadap kesejahteraan awak kapal. Ketiga, Adanya pengaruh langsung positif yang signifikan sertifikasi pelaut pada kinerja operasional kapal. Keempat, terdapat pengaruh langsung positif yang signifikan keterampilan awak kapal terhadap operasional kapal. Kelima, terdapat pengaruh langsung positif yang signifikan kesejahteraan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal. Keenam, kesejahteraan awak kapal dapat memediasi sertifikasi pelaut atas kinerja operasional kapal. Ketujuh, kesejahteraan awak kapal dapat memediasi keterampilan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal.

Kata kunci: Sertifikasi Pelaut, Keterampilan Awak Kapal, Kesejahteraan Awak Kapal, Kinerja Operasional Kapal

Abstract

Analysis Of Seafarer Certification, Skills Ship Crew, And Ship Crew's Welfare As Mediation Variables Against Ship Operational Performance. This study aims to determine the effect of certification, skills, and welfare of the crew on the operational performance of ships at PT Amas Samudra Jaya. This study uses quantitative methods, with the number of samples based on the Slovin formula of as many as 100 respondents. Collecting data in the form of a statement sheet with a Likert scale model. To solve the problems the authors, use two methods of data collection, namely, field data (*field research*) and library data. Both methods of data analysis use path analysis with the Smartpls3 SEM model. The results of the analysis and discussion show that the first hypothesis has a significant positive direct effect on seafarers' certification on the welfare of crew members. Second, there is a significant positive direct effect of crew skills on the welfare of crew members. Third, there is a significant positive direct effect of seafarers' certification on the operational performance of ships. Fourth, there is a significant positive direct effect of crew skills on ship operational performance. Fifth, there is a significant positive direct effect on the welfare of the crew on the ship's operational performance. Sixth, the welfare of the crew can mediate seafarers' certification of the ship's operational performance. Seventh, the welfare of the crew can mediate the skills of the crew on the operational performance of the ship.

Keywords: Seafarers Certification, Crew Skills, Crew Welfare, Ship Operational Performance

* Corresponding author potto.ivan@yahoo.co.id

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan anggota *International Maritime Organization* (IMO) wajib mematuhi ketentuan International, salah satunya adalah Standar Latihan, Sertifikasi dan Dinas jaga untuk Pelaut di Manila tahun 2010. Banyak aturan didalamnya terkait kelautan, termasuk diklat keterampilan pelaut. Proses pelatihan dikenal dengan sertifikasi keterampilan, karena hasil dari pelatihan tersebut diterbitkan sertifikat kompetensi dan sertifikat keahlian peserta pelatihan yang memenuhi persyaratan. Sertifikasi pelaut sesuai konvensi ILO no. 185 Tahun 2003, telah direvisi menjadi MLC 2006 dan STCW 2010 yang dilaksanakan melalui UU no. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang pengaturan pelaut, dan keputusan Menteri No. km.18/1997 tentang pendidikan dan pelatihan (Rudianto et al., 2014).

Awak kapal (ABK) merupakan semua orang yang bekerja di kapal, bertugas mengoperasikan dan memelihara, serta menjaga kapal dan muatannya. Awak terdiri dari beberapa bagian, dan memiliki tugas dan tanggung jawab masing-masing, awak kapal bertanggung jawab pada petugas kapal terhadap departemennya masing-masing. Pimpinan tertinggi untuk deck departement adalah mualim 1 dan bertanggung jawab kepada Nahkoda, namun sebagian besar ABK di atas kapal tidak mengetahui tugasnya masing-masing. Berdasarkan data kementerian perhubungan pada 7 Juni 2020, Indonesia menempati urutan ke-2 dunia dengan 1.172.508 pelaut dan menyumbang sekitar 16 Triliun devisa pelaut untuk Negara (Reynas Abdillah, 2020). Dalam kaitan ini, kita harus melihat kondisi ini sebagai peluang kerja sekaligus alternatif sumber pendapatan devisa.

Lembaga pendidikan kepelautan Indonesia baik negeri maupun swasta dapat berperan sebagai kawah candradimuka untuk penggodokan dan persiapan meluluskan pelaut yang sesuai dengan standar. Pengawasan armada niaga nasional dan internasional membutuhkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang kompatibel dengan perkembangan di bidang perkapalan pada semua level yaitu tingkat manajemen, tingkat operasional, dan tingkat pendukung (Koji Sekimizu, 2010).

Menyikapi kondisi nyata pelaut Indonesia yang didominasi oleh pelaut di level operasi dan level pendukung, maka diperlukan lembaga pendidikan maritim yang memenuhi standar internasional untuk menghasilkan pelaut Indonesia yang memiliki kompetensi sesuai dengan Manila Amendment Standards pelatihan, sertifikasi, dan pengawasan (STCW, 2010).

Program sertifikasi pelaut ternyata menjadi motivasi bagi seorang pelaut untuk meningkatkan kinerjanya. Melalui sertifikasi, para pelaut dituntut serius menjalankan tugasnya sebagai pelaut dan mengerahkan seluruh pikiran dan kreativitasnya. Program sertifikasi menuntut pelaut untuk dapat menjalankan kewajibannya secara profesional. Jika pelaut tidak dapat memenuhi kewajiban profesionalnya, menyebabkan bencana fatal seperti kebakaran, tabrakan, atau pencemaran laut. Sertifikasi pelaut merupakan upaya peningkatan kualitas pelaut yang diharapkan dapat meningkatkan kualitas transportasi laut di Indonesia secara berkelanjutan. Dalam program sertifikasi dari pemerintah, para pelaut akhirnya semakin terpacu dalam meningkatkan profesionalismenya bekerja.

Syarat dalam mengikuti program sertifikasi pelaut harus memiliki kualifikasi akademik yang diatur oleh pemerintah. selanjutnya, jika pelaut lulus ujian persyaratan dan sertifikasi, pelaut akan memiliki sertifikat sebagai bukti profesionalismenya menjadi tenaga kerja. Manfaat program sertifikasi untuk membangkitkan keinginan para pelaut dalam meningkatkan kualitasnya sebagai tenaga profesional (Rudianto et al., 2014). Hal ini menunjukkan bahwa proses sertifikasi yang ada saat ini belum menunjukkan perubahan yang nyata ke arah yang lebih baik sehingga perlu dilakukan perbaikan lebih lanjut terhadap sistem sertifikasi untuk menunjukkan hasil yang lebih nyata. Sebagaimana diharapkan tujuan utama diadakannya program sertifikasi dalam meningkatkan pengetahuan, kinerja, kreativitas, serta mampu menjalankan fungsi lain berkaitan proses belajar mengajar.

2. Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan pengamatan dilapangan (*field research*). Penelitian ini dilakukan pada awak kapal PT Amas Samudra Jaya yang berjumlah 134 orang pada tahun 2021, dengan sampel sebanyak 100 sampel. Analisis statistik dalam penelitian menggunakan analisis jalur (*path analysis*) dengan SEM Smartpls. Pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat berpengaruh langsung, atau analisis regresi berganda berpengaruh secara langsung.

Metoda pengumpulan data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner dan wawancara. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2017). Dalam penelitian ini pertanyaan dalam kuesioner disusun sesuai dengan urutan variabel yang sesuai dengan dimensi, tujuannya agar pertanyaan dalam kuesioner tidak menyimpang dari tujuan penelitian. Di penelitian ini peneliti menggunakan skala Likert untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang tentang fenomena sosial. Kuesioner yang digunakan adalah kuesioner tertutup yang telah disediakan jawaban sangat setuju, setuju, netral, tidak setuju, dan sangat tidak setuju.

Untuk mengetahui serta menilai sikap dan persepsi responden tentang variabel penelitian. Dalam penelitian ini menggunakan skala *Likert*. Jawaban setiap item instrumen mempunyai bobot nilai seperti tercantum pada tabel di bawah ini:

Tabel 3.1 Bobot Nilai Skala *LIKERT*

No	Alternatif Jawaban	Bobot Nilai
1.	Sangat Setuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Ragu-ragu (RG)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber: Sugiyono (2017)

Instrumen penelitian ini diukur dengan skala *Likert*, yaitu skala yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang kejadian tertentu. Variabel yang diukur, dijabarkan ke dalam beberapa dimensi, dan masing-masing dimensi mempunyai sub dimensi. Sub dimensi dijadikan sebagai titik tolak menyusun item-item instrument yang berupa pernyataan dalam sebuah kuesioner.

Hasil penelitian akan dapat dikatakan baik apabila menggunakan metode tertentu dengan tepat, karena penggunaan metode yang tepat maka hasil penelitian yang dilaksanakan akan terarah pada tujuan yang diinginkan. Dalam rangka penulisan tesis ini, metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode survey menurut Sugiyono (2017:6), sedangkan berdasarkan data yang digunakan adalah penelitian Kuantitatif. Menurut (Arikunto, 2012) "Metode kuantitatif adalah suatu pendekatan penelitian yang bersifat obyektif, mencakup pengumpulan dan analisis data kuantitatif serta menggunakan metode pengujian *statistic*". Menurut Sugiyono (2017:2): "Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu". Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian ini didasarkan pada ciri-ciri keilmuan, yaitu rasional, empiris, dan sistematis. Rasional berarti kegiatan penelitian itu dilakukan dengan cara-cara yang masuk akal, sehingga terjangkau oleh penalaran manusia. Empiris berarti cara-cara yang dilakukan itu dapat diamati oleh indera manusia, sehingga orang lain dapat mengamati dan mengetahui cara-cara yang digunakan. Sistematis artinya proses yang digunakan dalam penelitian itu menggunakan langkah-langkah tertentu yang bersifat logis.

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab langsung antara pengumpul data maupun peneliti terhadap nara sumber atau sumber data. Data sekunder merupakan data yang diperoleh dalam bentuk sudah jadi, sudah dikumpulkan dan diolah oleh pihak lain, biasanya sudah dalam bentuk publikasi (Suryani dan Hendriadi, 2015). Data sekunder dalam penelitian ini adalah data-data mengenai perusahaan, yaitu berupa profil responden. Metode pengumpulan data sekunder yang digunakan adalah metode dokumentasi.

3. Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil penelitian, didapatkan pengaruh langsung positif yang signifikan sertifikasi pelaut pada kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya yang bergerak dibidang *crew manning agency*. 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. Amas Samudra Jaya. 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.

Terdapat pengaruh langsung positif yang signifikan sertifikasi pelaut terhadap kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya. Sertifikasi pelaut memiliki dampak positif dan signifikan terhadap kinerja operasional kapal. Perubahan sertifikasi pelaut berdampak satu arah terhadap perubahan kinerja operasional kapal. Peningkatan kinerja operasional kapal memiliki pengaruh yang signifikan secara statistik seiring dengan meningkatnya sertifikasi pelaut. Sistem kualifikasi pelaut dan pekerja lain di Indonesia, merupakan sarana untuk mengakui keterampilan mereka melalui pendidikan, pelatihan dan pengalaman kerja. Sertifikat keterampilan diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Pelayaran kepada awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi, sesuai dengan peraturan.

Terdapat pengaruh langsung positif secara signifikan terhadap keterampilan awak kapal pada kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya. Keterampilan awak kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional kapal. Artinya, perubahan keterampilan awak kapal mempunyai

pengaruh searah terhadap perubahan kinerja operasional kapal, jika keterampilan awak kapal meningkat maka akan terjadi peningkatan pada kinerja operasional kapal dan secara statistik memiliki pengaruh yang signifikan.

Ditemukan pengaruh langsung positif yang signifikan kesejahteraan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya. 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.

Kesejahteraan awak kapal mampu memediasi sertifikasi pelaut terhadap kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya. Hal ini sesuai dengan penelitian sebelumnya dimana awak kapal wajib mengoperasikan alat navigasi, khususnya awak kapal yang bertanggung jawab mengoperasikan alat-alat navigasi, awak kapal dan juru mudi di bawah tanggung jawab nakhoda. Untuk menjadi awak kapal, diwajibkan memenuhi persyaratan *Standard Training Certification and Watchkeeping* (STCW) dan peraturan Menteri Perhubungan. Selanjutnya, syarat menjadi awak kapal memiliki sertifikat keahlian dan keterampilan sebagai pelaut. Sertifikat pelaut ahli nautika adalah ahli nautika tingkat (Level V sampai Level I) dan ECDIS, RADAR/ARPA, GMDSS, BST, SCRIB, MEFA, dan AFF.

Kesejahteraan awak kapal mampu memediasi keterampilan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya. Kinerja operasional kapal yang baik dapat memberikan dampak positif bagi perusahaan secara keseluruhan. Salah satunya adalah meningkatnya pemenuhan tugas yang diberikan perusahaan kepada karyawannya. Faktor keselamatan dan keamanan di tempat kerja merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja awak. Jika merasa aman dan nyaman, merasa terlindungi dengan baik oleh perusahaan, mereka juga akan tenang dan berkinerja baik. Kinerja maksimal diharapkan dari awak kapal perusahaan.

Tabel 1 Hasil Rangkuman Hipotesis Penelitian

Variabel Eksogen - Endogen	Hasil	Signifikansi
Sertifikasi pelaut -Kesejahteraan awak kapal	Signifikan	0,000 < 0,05
Keterampilan awak kapal- Kesejahteraan awak kapal	Signifikan	0,000 < 0,05
Sertifikasi pelaut - Kinerja operasional kapal	Signifikan	0,002 < 0,05
Keterampilan awak kapal- Kinerja operasional kapal	Signifikan	0,000 < 0,05
Kesejahteraan awak kapal - Kinerja operasional kapal	Signifikan	0,003 < 0,05
Sertifikasi pelaut - Kesejahteraan awak kapal - Kinerja operasional kapal	Signifikan	0,013 < 0,05
Keterampilan awak kapal- Kesejahteraan awak kapal - Kinerja operasional kapal	Signifikan	0,019 < 0,05

Sumber: Hasil Program Smart PLS, 2021

Hal ini sesuai dengan penelitian Ayudhia P. Gusti, Muhammad B. Zaman, Semin (2017), HM. Thamrin (2015), Indrawan Ahmad Azhar (2015), D. Lasse dan Fatimah. (2016) menyatakan bahwa pengetahuan dan keterampilan awak kapal, serta peralatan keselamatan dan kelayakan kapal menjadi perhatian awak kapal. Pengetahuan dan keterampilan keselamatan kerja awak kapal dapat meminimalkan risiko kecelakaan dini dan kecelakaan yang terjadi untuk menghindari konsekuensi fatal yang tidak diinginkan. Selain itu, perusahaan melakukan pelatihan keterampilan awak kapal dengan sangat baik, retensi dan pemanfaatan awak kapal dengan memberikan kapasitas setinggi mungkin. Kesempatan dalam mengungkapkan pendapat dan kontribusi untuk kepentingan organisasi.

Berdasarkan Pasal 337 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pengaturan ketenagakerjaan di bidang pelayaran dilaksanakan bersama-sama dengan peraturan perundang-undangan di bidang sumber daya manusia. Namun, Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan tetap tidak berubah. Departemen Perhubungan, Tenaga Kerja dan Kelautan dan Perikanan sedang meningkatkan tata kelola pelaut melalui perjanjian internasional yang ada. Kedua, jumlah minimum perjanjian internasional yang diratifikasi oleh Indonesia. Basilio mengatakan Indonesia telah meratifikasi sekitar 3-4 dari 40 konvensi internasional yang mengatur perlindungan pelaut di kapal dagang dan kapal penangkap ikan. Artinya, perhatian Departemen Tenaga Kerja masih kurang. Oleh karena itu, kami mendorong kementerian untuk meratifikasi konvensi tersebut sehingga dapat memenuhi persyaratan internasional," katanya. Namun, satu perjanjian penting yang belum diratifikasi Indonesia adalah Konvensi ILO (*International Labour Organization*) C 188, yang mengatur pendudukan pelaut di angkatan laut. Di sektor perikanan, pekerjaan diatur oleh ILO C 188. Indonesia

adalah poros maritim Dunia Ketiga dan tidak ada aturan resmi yang menerapkan perjanjian internasional yang telah diratifikasi seperti Konvensi Buruh Maritim 2006 yang mengatur pekerjaan di kapal dagang. Konvensi ini mirip dengan *Omnibus Act for the Seafaring Profession* dimana Konvensi ini merupakan payung dari delapan konvensi internasional lainnya.

Beberapa undang-undang tidak mematuhi perjanjian internasional yang berlaku. Di sinilah sebagian besar masalah terjadi. Pertama, UU RI No. 18/2017 tentang Perlindungan Buruh Migran juga mengatur pekerjaan di sektor maritim. Di sisi lain, Konvensi ILO tidak mengakui pelaut sebagai pekerja migran. Konvensi Perlindungan Hak-Hak Semua Pekerja Migran dan Keluarganya (ICRMW), yang diadopsi oleh Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa pada tahun 1990, hanya mengatur pelaut yang bekerja di perairan teritorial. Pelaut Indonesia sekarang bekerja terutama di laut lepas. Perjanjian hak asasi manusia tidak memberikan aturan khusus dan tidak mengakui pelaut laut lepas sebagai pekerja migran. Kedua, Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2016 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, dan Produsen Garam tidak sesuai dengan Konvensi ILO.

Secara hukum, nelayan mencari nafkah dari menangkap ikan. Untuk tujuan Konvensi ILO, "nelayan" adalah orang yang dipekerjakan atau dalam kapasitas apa pun di kapal penangkap ikan. Organisasi Maritim Internasional (IMO) juga membedakan antara pekerja di kapal niaga dan kapal penangkap ikan. Ketiga, Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia memberikan nama yang berbeda dengan perjanjian internasional dalam Pasal 64. Istilah pelaut tidak diakui oleh konvensi internasional. Nelayan memang seperti itu. Konvensi internasional menggunakan istilah pelaut atau pelaut untuk mengartikan semua pelaut, baik pedagang maupun awak kapal penangkap ikan. Pasal 64 termasuk masih rancangan PP dengan ketentuan tambahan. Keempat, Konvensi Personil Kapal Penangkap Ikan, *Certification and Watchkeeping*, 1995 (STCW-F) menggunakan istilah personel kapal penangkap ikan. Hal ini ditetapkan dalam Perpres No. 18/2019 sebagai awak kapal pukat. Menurut dia, istilah "memancing" yang digunakan dalam perjanjian itu bukan berarti menangkap ikan, tetapi menangkap ikan, sehingga penggunaan istilah itu dalam perintah eksekutif harus diubah. Akibatnya, Perpres 18/2019 yang meratifikasi konvensi hanya berlaku untuk standarisasi pelatihan bagi awak kapal penangkap ikan.

Perlindungan hukum tenaga kerja Indonesia telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2004 tentang Penempatan dan Perlindungan Tenaga Kerja Indonesia di Luar Negeri. Salah satu bentuk identitas diri dan perlindungan hukum bagi Tenaga Kerja Indonesia (TKI) di luar negeri, pekerja migran Indonesia harus memiliki Kartu Tenaga Kerja Luar Negeri (KTKLN). TKI sudah memiliki KTKLN, tetapi tidak dapat memanfaatkannya tidak diakui di negara asing di mana TKI beroperasi. Khusus untuk TKI yang bekerja sebagai ABK (Anak Buah Kapal), pemerintah Indonesia telah mengganti Konvensi ILO No. Diganti dengan edisi 1. Konvensi tentang Modifikasi Dokumen Identitas Pelaut, diratifikasi pada tahun 1958. ABK TKI memiliki kartu identitas pelindung khusus, kartu identitas pelaut. Kartu identitas pelaut tidak hanya diakui secara internasional, tetapi juga memberikan plesir, transfer kapal dan transit bagi ABK Indonesia yang bekerja di kapal penangkap ikan berbendera asing.

Untuk memenuhi pangsa pasar tersebut, Pemerintah Indonesia dalam hal ini Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) Kementerian Perhubungan telah melaksanakan berbagai pendidikan dan pelatihan (*training*) keterampilan, pematihan, dan keterampilan pelaut selain membawa mengemban tugas pokok membina pemuda Indonesia menjadi pelaut handal melalui program Diploma IV. Peserta yang telah mengikuti pelatihan dan dinyatakan lulus akan diberikan sertifikat. Sertifikat yang dikeluarkan terkait dengan sertifikat keahlian pelaut (*Certificate of Competency*) dan sertifikat keahlian pelaut (*Certificate of Proficiency*).

Sertifikat kompetensi pelaut yang diterbitkan, diantaranya: (Rudianto et al., 2014) 1. Ijazah Dek dari yang tertinggi adalah: Ahli Nautika Tingkat I (ANT I), Ahli Nautika Tingkat II (ANT II), Ahli Nautika Tingkat III (ANT III), Ahli Nautika Tingkat IV (ANT IV), Ahli Nautika Tingkat V (ANT V) dan Ahli Nautika Tingkat Dasar (ANT D), 2. Ijazah Mesin dari yang tertinggi adalah: Ahli Teknik Tingkat I (ATT I), Ahli Teknik Tingkat II (ATT II), Ahli Teknik Tingkat III (ATT III), Ahli Teknik Tingkat IV (ATT IV), Ahli Teknik Tingkat V (ATT V), dan Ahli Teknik Tingkat Dasar (ATT D).

Sertifikat kecakapan (*Certificate of Proficiency*) yang diterbitkan untuk pelaut diantaranya adalah: 1. *Basic Safety Training* (BST), 2. *Advanced Fire Fighting* (AFF), 3. *Survival Craft & Rescue Boats* (SCRB), 4. *Medical First Aid* (MEFA), 5. *Medical Care* (MC), 6. *Ship Security Officer* (SSO), 7. *Basic Training for Oil and Chemical Tanker Cargo Operation* (BOCT), 8. *Advanced Training for Oil Tanker Cargo Operation* (AOT), 9. *Advanced Training for Chemical Tanker Cargo Operation* (ACT), 10. *Basic Training for Gas Tanker Cargo Operation* (BLGT), 11. *Radar Simulator* (RS), 12. *ARPA Simulator* (AS), 13. *Fast Rescue Boat* (FRB), 14. *Operator Radio Umum* (ORU) / GMDSS, 15. *Electronic Chart Display* (ECDIS), 16. *Security Awareness Training* (SAT), 17. *Advanced Training for Liquefied Gas Tanker Cargo Operation* (ALGT), 18. *Security Designated for Safety Duties* (SDSD), 19. *Bridge Resource Management* (BRM), dan 20. *Engine Resource Management* (ERM).

Berdasarkan data yang diperoleh dari perusahaan yaitu PT. Amas Samudra Jaya, Sertifikat diadakan melalui serangkaian kursus pelatihan yang diperlukan. Sejalan dengan tuntutan zaman, perusahaan pelayaran didorong untuk terus meningkatkan keterampilan para pelautnya dengan mengadakan serangkaian pelatihan *in-house non-mandatory training*.

Sebagian besar anggota awak kapal masih memandang seri pelatihan internal ini dengan sebelah mata. Sebagai aturan, mereka cenderung malas untuk mengikutinya, karena pelatihan ini tidak dianggap sebagai persyaratan wajib untuk bekerja di kapal. Selain itu awak kapal kurang antusias mengikuti pelatihan, dan setelah mengikuti pelatihan hasil tes awak kapal kurang memuaskan, dan mengulang materi yang sama mempengaruhi cara pandang dan pengetahuan awak kapal, hasil survei pada tabel 2.

Tabel 2 Hasil Survei (5 April 2021)

No	Pernyataan	Ya (%)	Tidak (%)
1.	Pelatihan yang diselenggarakan sesuai dengan kebutuhan perusahaan.	25 50%	25 50%
2.	Metode pelatihan yang dilaksanakan perusahaan dapat meningkatkan kinerja operasional kapal secara efektif.	23 46%	27 54%
3.	Pelatihan yang dilakukan perusahaan sesuai standar.	28 56%	22 44%
4.	Pelatihan untuk meningkatkan kualitas dari tenaga kerja dan mengurangi kesalahan saat bekerja.	25 50%	25 50%
5.	Pelatihan yang saya ikuti bertujuan memberikan keterampilan dan pengetahuan berhubungan saat bekerja.	25 50%	25 50%

Sumber: Analisis Data, 2021

Total crew = 57 respondents and Error = 5%

Number of samples = 50 respondents

Berdasarkan tabel 1.1 dapat disimpulkan bahwa Awak Kapal PT. Amas Samudra Jaya dari jenis pelatihan terdapat permasalahan tentang metode pelatihan yang kurang efektif. Adapun metode yang dilakukan kurang menjadikan peranan pada peningkatan kinerja operasional kapal PT. Amas Samudra Jaya terlihat dari 100% hanya 46% merasa metode pelatihan bisa meningkatkan kinerja, sisanya menyatakan bahwa metode yang dilakukan belum meningkatkan kinerja secara efektif. Adapun perusahaan melaksanakan pelatihan agar memudahkan Awak Kapal dalam meningkatkan target perusahaan.

Pelatihan yang diselenggarakan perusahaan menuntut awak kapal untuk memiliki keterampilan kerja, termasuk keterampilan kerja. Kompetensi adalah aset awak kapal dan harus dilengkapi dengan keterampilan dan pengetahuan serta didukung oleh sikap awak kapal sendiri terhadap pekerjaan yang mereka lakukan untuk memastikan kinerja memenuhi harapan. Keterampilan di sini menggambarkan kemampuan seorang anggota awak kapal untuk melakukan misi secara kompeten dan pengetahuan awak kapal yang harus dimiliki dan dikuasai oleh setiap individu. Padahal, pelatihan tersebut sangat bermanfaat dalam memperbaharui wacana ABK tentang materi yang sebelumnya diterima di lembaga pendidikan pemerintah.

Keterampilan awak kapal harus didukung peningkatan fasilitas kerja, kesehatan, penghargaan dan tunjangan pensiun yang menjadikan awak kapal melakukan lebih optimal melakukan pekerjaan. Ketika sumber daya ini terpenuhi, tentu mempengaruhi kinerja awak kapal. Dampaknya bisa positif atau negatif. Awak yang terpengaruh secara positif oleh sumber daya ini adalah awak yang kompeten, dan awak yang terkena dampak negatif akan terdegradasi.

4. Kesimpulan

Sertifikasi pelaut berpengaruh langsung terhadap kesejahteraan awak kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya yang bergerak pada bidang *crew manning agency*. Selain itu, sertifikasi pelaut berpengaruh positif terhadap kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya. Kesejahteraan awak kapal mampu memediasi sertifikasi pelaut terhadap kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya. Kesejahteraan awak kapal mampu memediasi keterampilan awak kapal terhadap kinerja operasional kapal pada perusahaan PT. Amas Samudra Jaya.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Direktur PT. Amas Samudra Jaya, yang memberikan kesempatan melakukan penelitian ini. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada Ibu Sri Handayani, yang selalu memberikan masukan untuk melengkapi dokumen dalam jurnal ini.

Daftar Pustaka

- A.A. Anwar Prabu Mangkunegara. (2011). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. PT Remaja Rosda Karya.
- Arikunto. (2012). *Metode Kuantitatif*.
- Chin dalam Jogiyanto dan Willy. (2015). Validitas diskriminan ditentukan dengan melihat cross loading factor dari setiap variabel.
- Fahmi, I. (2012). *Pengantar Manajemen Keuangan*.
- Ghozali. (2014). Outer Model dapat menjelaskan bagaimana setiap blok indikator berhubungan dengan variabel letennya.
- Hair. (2017). Koefisien yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar nilai masing-masing koefisien jalur.
- Ihsanuddin. (2020). Pemerintah Resmi Laporkan Dugaan Eksploitasi ABK ke Dewan HAM PBB.
- IMO. (n.d.). International Maritime Organization. <https://www.imo.org/>
- IMO. (2003). *COLREG 1972*. IMO.
- IMO. (2004a). SOLAS; Chapter V, Regulation 19 Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment.
- IMO. (2004b). SOLAS; Chapter V, Regulation 20 Voyage Data Recorder.
- ISM Code. (2019). Sekilas Tentang ISM Code & PM 45 Tahun 2012 Tentang Manajemen Keselamatan Kapal. <http://blog.docking.id/sekilas-tentang-ism-code-pm-45-tahun-2012-tentang-manajemen-keselamatan-kapal/>
- (ILO, Konvensi ILO No. 188 tahun 2007 Mengenai Pekerjaan dalam Penangkapan Ikan, 2007)
- Jogiyanto. (2013). Pengujian reliabilitas dapat dilihat berdasarkan nilai Chonbach's alpha harus lebih dari 0,6 dan nilai composite reliability harus lebih dari 0,7.
- Joko Raharjo. (2013). *Paradigma Baru Manajemen Sumber Daya Manusia*.
(Galih J. H., 1990). *Konvensi PBB 1990 tentang Perlindungan Hak-Hak Seluruh Pekerja Migran dan Anggota Keluarganya*
- Koji Sekimizu. (2010). *Stcw A Guide For Seafarers*.
- Managing Director Wallem ShipmanagemNT. (2010). *Shipboard Management Manual - Part 1*. In Organization (p. 42).
- Masana Sembiring. (2012). *Budaya dan Kinerja Organisasi*. Fokusmedia.
- Mbiz.co.id TeamPosted on. (2020). *Alat Komunikasi Kapal Laut*.
- Menteri Perhubungan. (2005). *Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)* (p. 275).
- Menteri Perhubungan Nomor KM. 70. (1998). *Pengawakan Kapal Niaga* (p. 4).
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 70. (2013). *Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut* (p. 8).
- MLC. (2006a). *Maritime Labour Convention; Hak Bekerja dan Sosial bagi Awak Kapal, Pasal IV* (p. 11).
- MLC. (2006b). *Maritime Labour Convention; Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest* (p. 31).
- MLC. (2006c). *Maritime Labour Convention; Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities* (p. 93).
- MLC. (2006d). *Maritime Labour Convention; Regulation 3.2 – Food and catering* (p. 51).
- MLC. (2006e). *Maritime Labour Convention; Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore* (p. 54).
- Muhammad Syarif Budiman. (2017). *Penataan Sertifikasi Kompetensi Awak Kapal Penangkap Ikan Di Indonesia*.
(Indonesia, Pengesahan International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Dinas Jaga Bagi Awak Kapal Penangkap Ikan, 1995), 2019)
- Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51. (2002). *Perkapalan* (p. 2).
- Peraturan pemerintah No.7. (2000). *Kepelautan*.
- Presiden Republik Indonesia. (2003). *Ketenagakerjaan* (p. 4).
- Presiden Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran* (p. 6).
- Presiden Republik Indonesia. (2017). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2017 tentang Perlindungan Pekerja Migran Indonesia* (p. 9).
- Presiden Republik Indonesia. (2020). *Penataan Ekosistem Logistik Nasional* (p. 3).
- PT VALLIANZ OFFSHORE MARITIM. (2018). *Head Office Prosedure Manual*.
- Raunek. (2021). *MARPOL (The International Convention for Prevention of Marine Pollution For Ships): The Ultimate Guide*. Marine Insight. <https://www.marineinsight.com/maritime-law/marpol-convention-shipment/>
- Redaksi ISL NEWS. (2021). *Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Gelar Forum Ecoport, Wujudkan Green Port*. Indonesia Shipping Line.
- Reynas Abdillah. (2020). Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan pada tanggal 7 Juni 2020, Indonesia

menempati urutan ke-2 di dunia dengan jumlah pelaut 1.172.508 orang dan berkontribusi devisa pelaut ke Negara sekitar 16 triliun / tahun.

- Rudianto, R., Suhalis, A., & Pahala, Y. (2014). Hubungan kompetensi dan disiplin dengan kinerja awak armada kapal sungai. In *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik* (Vol. 1, Issue 1, pp. 132-150.).
- Santoso. (2016). Pengertian SEM.
- Sekaran. (2016). Defenisi Sample.
- Siswanto Rusdi. (2020). Omnibus Law: Tsunami bagi Pengusaha Pelayaran Nasional. CNBC Indonesia.
- SOLAS. (2018). SOLAS, Safety Of Life At Sea, Pembelajaran Dunia dari Tragedi Titanic.
<https://jurnalmaritim.com/solas-konvensi-internasional-keselamatan-pelayaran-yang-terinspirasi-tragedi-titanic/>
- Sugiyono. (2017). Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya.
- Sunarti. (2012). Kesejahteraan.
- Suryani dan Hendriadi. (2015). Data Sekunder.
(Indonesia, Pelindungan Pekerja Migran Indonesia, 2017)
(Indonesia, Perlindungan Dan Pemberdayaan Nelayan, Pembudi Daya Ikan, Dan Petambak Garam, 2016)
- Umar. (2012). Populasi.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 40. (2004). Sistem Jaminan Sosial Nasional (p. 6).
- Wijanto dan Heri. (2015). Nilai NFI mulai dari 0- 1 diturunkan dari perbandingan antara model yang dhipotesiskan dengan suatu model independent tertentu, suatu model mempunyai kecocokan yang tinggi jika nilai mendekati 1.