



**ANALISA PENYESUAIAN DIRI KRU PEREMPUAN PADA SAAT  
BEKERJA DI ATAS KAPAL**

**SKRIPSI**

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada**

**Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

**Oleh**

**RIZAL FITRA PADANTYA**

**561911337448 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV TATALAKSANA  
ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISA PENYESUAIAN DIRI KRU PEREMPUAN PADA SAAT BEKERJA DI**

**ATASKAPAL**

Disusun oleh:

**RIZAL FITRA PADANTYA**

**NIT. 561911337448 K**

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang,.....

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan

**Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd**

**JANNY ADRIANI DJARI, S.ST., M.M**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**Penata (III/c)**

**NIP. 19850731 200812 2 002**

**NIP. 19800118 200812 2 002**

Mengetahui,

Ketua Program Studi

Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)

**Dr. NUR ROHMAH, S.E., M.M**

**Penata Tingkat I (III/d)**

**NIP. 19750318 200312 2 001**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “**ANALISA PENYESUAIAN DIRI KRU PEREMPUAN PADA SAAT BEKERJA DI ATAS KAPAL**” karya,

Nama : RIZAL FITRA PADANTYA

NIT : 561911337448 K

Program Studi : D.IV TALK

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi TALK, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari ....., tanggal .....

Semarang, .....

### PENGUJI

Penguji I : **OKVITA WAHYUNI, S.ST., M.M**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19781024 200212 2 002**

Penguji II : **Dr. LATIFA IKA SARI, S.Psi., M.Pd**  
**Penata Tingkat I (III/d)**  
**NIP. 19850731 200812 2 002**

Penguji III : **Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar**  
**Pembina (IV/a)**  
**NIP. 19660915 199903 1 001**

Mengetahui,  
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

**Dr. Capt. TRI CAHYADI, M.H, M.Mar**  
**Pembina Tingkat I (IV/b)**  
**NIP. 19730704 199803 1 001**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Rizal Fitra Padantya

NIT : 561911337448 K

Program Studi : D.IV TALK

Skripsi dengan Judul : **“Analisa Penyesuaian Diri Kru Perempuan Pada Saat Bekerja Di Atas Kapal”**

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, .....2023

Yang membuat pernyataan,



**RIZAL FITRA PADANTYA**  
**NIT. 561911337448 K**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

- ❖ “Selalu mengingat ALLAH SWT dalam berbagai kemudahan dan kesulitan yang diberikan”.
- ❖ “Selalu bersyukur atas rahmat ALLAH SWT berikan kepada kita”.
- ❖ “Awali dengan BISMILLAH dan akhiri dengan ALHAMDULILLAH”.

### Persembahan:

1. Kedua orangtua saya, Bapak Harnadi dan Ibu Yustina Purwaningsih yang senantiasa mendukung dan menjadi dosen pembimbing dalam hidup peneliti
2. Semua saudara, keluarga dan orang-orang terdekat peneliti
3. Almamaterku. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
4. Sahabat-sahabat yang mensupport saya dalam mengerjakan skripsi dan beribadah.
5. Staff departemen crewing PT. Berlian Laju Tanker dan kedua kru kapal perempuan.
6. Amelia Khofifah NurAini yang telah menemani dan mendukung dalam penulisan ini

## PRAKATA

Segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala limpahan rahmat dan hidayah-Nya. Tidak lupa Sholawat serta salam semoga senantiasa terlimpah curahkan kepada junjungan Nabi besar Nabi Muhammd SAW, keluarganya, dan sahabatnya. Yang kita nantikan syafaatnya di yaumul akhir. Sehingga peneliti mampu menyelesaikan skripsi ini “Analisa Penyesuaian Diri Kru Perempuan Pada Saat Bekerja Di Atas Kapal”.

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang TALK (Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan) sebagai syarat untuk menyelesaikan program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Dr. Nur Rohmah, SE., M. M. Selaku Ketua Program Studi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
3. Ibu Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Ibu Janny Adriani Djari, S.ST., M.M selaku dosen pembimbing metodologi dan penelitian skripsi.

5. Ibu Irma Shinta Dewi, M.Pd selaku Dosen Wali selama semester satu (I) sampai delapan (VIII)
6. Bapak saya Harnadi dan Ibu Yustina Purwaningsih tercinta yang selalu memberikan doa, motivasi dan dukungan, serta seluruh keluarga saya yang selalu member nasehat dan semangat.
7. Seluruh Dosen dan Tenaga Pendidik Politeknik Ilmu Pelayaran yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat dalam membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Seluruh staff crewing departemen PT. Berlina Laju Tanker dan dua kru perempuan sebagai narasumber telah memberikan informasi atau data-data untuk skripsi saya.
9. Semua pihak yang telah membantu penelitian skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.
10. Amelia Khofifah NurAini telah memberikan dukungan dan menenami proses dalam penulisan skripsi saya.

Akhir kata, dengan segala kerendahan hati peneliti menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga peneliti mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Peneliti berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....2023

Peneliti



**RIZAL FITRA PADANTYA**  
**NIT. 561911337448 K**

## DAFTAR ISI

|                                        |           |
|----------------------------------------|-----------|
| HALAMAN JUDUL .....                    | i         |
| HALAMAN PERSETUJUAN.....               | ii        |
| HALAMAN PENGESAHAN .....               | iii       |
| HALAMAN PERNYATAAN.....                | iv        |
| MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....            | v         |
| PRAKATA .....                          | vi        |
| DAFTAR ISI.....                        | viii      |
| DAFTAR GAMBAR.....                     | x         |
| DAFTAR TABEL.....                      | xi        |
| DAFTAR LAMPIRAN .....                  | xii       |
| ABSTRAKSI.....                         | xiii      |
| ABSTRACT .....                         | xiv       |
| <b>BAB I. PENDAHULUAN.....</b>         | <b>1</b>  |
| A. Latar Belakang Masalah.....         | 1         |
| B. Fokus Penelitian.....               | 5         |
| C. Perumusan Masalah.....              | 5         |
| D. Tujuan Penelitian.....              | 6         |
| E. Manfaat Penelitian.....             | 6         |
| <b>BAB II KAJIAN TEORI .....</b>       | <b>8</b>  |
| A. Deskripsi Teori.....                | 8         |
| B. Kerangka Pikir.....                 | 19        |
| <b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b> | <b>22</b> |

|                                                 |           |
|-------------------------------------------------|-----------|
| A. Metode Penelitian.....                       | 22        |
| B. Tempat Penelitian.....                       | 24        |
| C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informasi..... | 25        |
| D. Teknik Pengumpulan Data.....                 | 26        |
| E. Instrumen Penelitian.....                    | 29        |
| F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....         | 31        |
| G. Teknik Keabsahan Data.....                   | 33        |
| <b>BAB IV DAN PEMBAHASAN.....</b>               | <b>34</b> |
| A. Gambaran Konteks Penelitian.....             | 34        |
| B. Diskripsi Data.....                          | 37        |
| C. Temuan.....                                  | 43        |
| D. Pembahasan Hasil Penelitian.....             | 49        |
| <b>BAB V PENUTUP.....</b>                       | <b>56</b> |
| A. Kesimpulan.....                              | 56        |
| B. Keterbatasan Penelitian.....                 | 57        |
| C. Saran.....                                   | 58        |

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

## DAFTAR GAMBAR

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gambar 2.1. Struktur Organisasi Kapal .....                                  | 16 |
| Gambar 2.2. Kerangka Penelitian.....                                         | 21 |
| Gambar 4.1. Kantor PT. Berlian Laju Tanker.....                              | 38 |
| Gambar 4.2. Struktur Organisasi <i>Crewing</i> PT. Berlian Laju Tanker ..... | 39 |



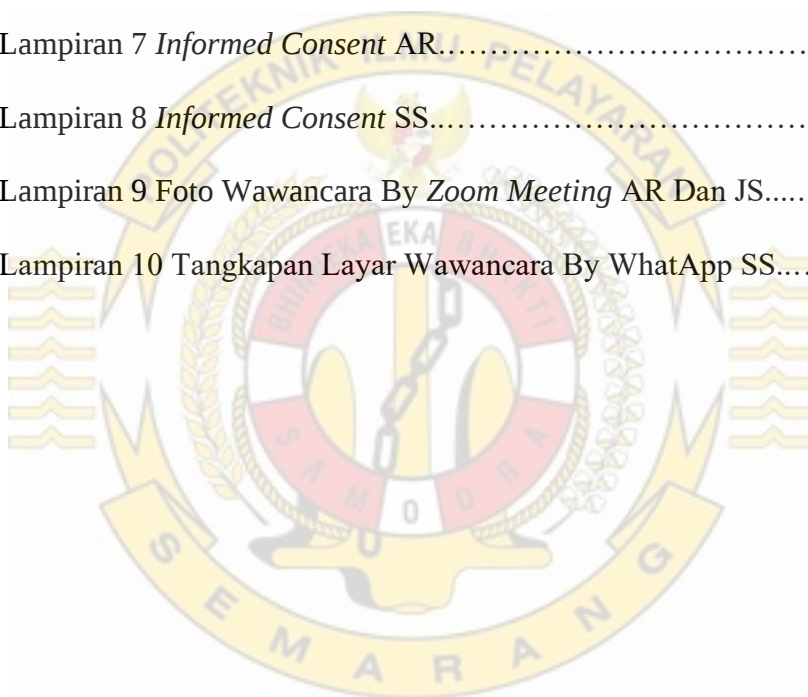
## DAFTAR TABEL

|                                                   |    |
|---------------------------------------------------|----|
| Tabel 3.1. Pedoman Wawancara.....                 | 30 |
| Tabel 4.1. Penelitian Terdahulu.....              | 34 |
| Tabel 4.2. Rangkuman Pengalaman Berlayar AR ..... | 42 |
| Tabel 4.3. Rangkuman Pengalaman Berlayar SS ..... | 43 |



## DAFTAR LAMPIRAN

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| Lampiran 1 Hasil Wawancara Dengan JS.....                       | 61 |
| Lampiran 2 Hasil Wawancara Dengan AR.....                       | 63 |
| Lampiran 3 Hasil Wawancara Dengan SS.....                       | 67 |
| Lampiran 4 <i>Crew List</i> Kapal KM. Sabuk Nusantara 85 .....  | 70 |
| Lampiran 5 <i>Crew List</i> Kapal CMA CGM Virginia.....         | 71 |
| Lampiran 6 <i>Informed Consent</i> JS.....                      | 72 |
| Lampiran 7 <i>Informed Consent</i> AR.....                      | 73 |
| Lampiran 8 <i>Informed Consent</i> SS.....                      | 74 |
| Lampiran 9 Foto Wawancara By <i>Zoom Meeting</i> AR Dan JS..... | 75 |
| Lampiran 10 Tangkapan Layar Wawancara By WhatsApp SS.....       | 76 |



## ABSTRAKSI

**Padantya, Rizal Fitra** 2023, NIT: 561911337448 K, “*Analisa Penyesuaian Diri Kru Perempuan Pada Saat Bekerja Di Atas Kapal*”, Program Studi Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd, M.T Pembimbing II: Janny Adriani Djari, S.ST., M.M

Penyesuaian diri adalah proses psikologis di mana seseorang berusaha untuk beradaptasi dengan lingkungan baru atau mengatasi perubahan dalam kehidupan mereka. Hal ini melibatkan penyesuaian pikiran, emosi, dan perilaku seseorang untuk berfungsi secara efektif dalam situasi yang baru atau berubah. Penelitian ini bertujuan untuk menggali penyesuaian diri kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal dengan mengacu pada dua rumusan masalah 1) Kendala-kendala apa yang di hadapi kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal ?, 2) Upaya apa yang dilakukan kru perempuan untuk menyesuaikan diri dengan kendala-kendala pada saat bekerja di atas kapal ?

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah kualitatif fenomenologi. Peneliti mengumpulkan data dengan melakukan wawancara mendalam yang terarah kepada informan yang berkompeten dan terlibat langsung dan menggunakan teknik keabsahan data *member check* guna mengetahui data yang diperoleh sesuai dengan apa yang di berikan oleh pemberi data. Informan dalam penelitian ini adalah *staff crewing departement* salah satu perusahaan pelayaran, satu kru perempuan dari *deck departement* dan satu kru perempuan dari *engine departement*.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kendala-kendala yang di hadapi kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal, yaitu terkait gaya hidup bebas, kehidupan beribadah, perbedaan budaya (*culture shock*), tantangan fisik, kurangnya pengalaman, dan kendala terkait *privacy* (pakaian). Upaya yang dilakukan untuk menyesuaikan diri dengan kendala-kendala tersebut adalah berkomunikasi dengan orang yang memberikan *support system*, berpakaian dengan sopan, menjaga sikap, dan menjaga jarak dengan kru laki-laki selama bekerja di atas kapal, memotivasi diri sendiri, mengikuti aturan perusahaan, mengikuti pelatihan sebelum naik kapal sebagai persiapan sebelum bekerja di atas kapal, mengikuti *safety meeting* pada saat akan melakukan kegiatan, menunjukkan kemampuan atau potensi diri, mau dan menerima evaluasi atau masukan dari kru lain, menjalin kerjasama yang baik dengan kru, dan membiasakan hidup mandiri. Dari temuan tersebut, peneliti merekomendasikan agar perusahaan memberikan kesempatan bagi pelaut perempuan untuk bekerja di atas kapal karena kru perempuan juga memiliki kemampuan untuk bekerja di atas kapal dan mereka dapat menyesuaikan diri dengan meningkatkan *skill* atau pengetahuan untuk mendukung pekerjaan yang mereka lakukan di atas kapal.

**Kata Kunci:** Pelaut Perempuan, Penyesuaian Diri

## ABSTRACT

**Padantya, Rizal Fitra** 2023, NIT: 561911337448 K, "*Analysis Of The Self Adjustment Of Female Crew Members While Working On Board A Ship*", Program Diploma IV, Merchant Marine Polytechnic of Semarang, Advisor I Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi., M.Pd, M.T Advisor II: Janny Adriani Djari, S.ST., M.M

Self adjustment is the psychological process by which a person attempts to adapt to a new environment or cope with changes in their life. It involves adjusting one's thoughts, emotions, and behaviors to function effectively in new or changing situations. This study aims to explore the self-adjustment of female crew members while working on the ship by referring to two problem formulations 1) What obstacles do female crew members face while working on the ship?, 2) What efforts are made by the female crew to adjust to the constraints when working on the ship?

The method used in the research is qualitative phenomenology. Researchers collected data by conducting in-depth interviews with competent and directly involved informants and using member check data validity techniques to determine the data obtained in accordance with what was provided by the data provider. The informants in this study are the crewing department staff of one shipping company, one female crew member from the deck department and one female crew member from the engine department.

The results of this study indicate that the obstacles faced by the female crew when working on board, namely related to a free lifestyle, worship life, cultural differences (culture shock), physical challenges, lack of experience, and constraints related to privacy (clothing). Efforts made to adjust to these constraints are communicating with people who provide a support system, dressing politely, maintaining attitude, and keeping a distance from the male crew while working on the ship, motivating yourself, following company rules, attending training before boarding the ship as preparation before working on the ship, attending safety meetings when going to carry out activities, showing their abilities or potential, willing and accepting evaluation or input from other crews, establishing good cooperation with the crew, and getting used to living independently. From these findings, the researcher recommends that companies provide opportunities for female seafarers to work on board because female crews also have the ability to work on board and they can adjust by improving skills or knowledge to support the work they do on board.

**Keywords :** Female Seafarers, Self Adjustment

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Indonesia, merupakan negara yang dikenal sebagai negara dengan mayoritas wilayahnya berupa perairan dan pulau-pulau, sangat bergantung pada transportasi laut guna menjadi penghubung antara pulau-pulau yang tersebar di seluruh wilayahnya. Kapal, sebagai sarana transportasi laut, memiliki peran krusial dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan memberikan pelayanan yang cepat, aman, lancar, tertib, nyaman, dan efisien. Untuk itu, penting bagi Indonesia untuk menyelenggarakan transportasi laut dengan baik dan memiliki awak kapal yang kompeten. Dengan demikian, dapat terjamin pelayanan angkutan laut yang memenuhi standar tinggi, serta memfasilitasi konektivitas antara pulau-pulau, sehingga potensi ekonomi negara dapat maksimal terexploitasi. (Ebi, 2018)

Penyesuaian diri adalah interaksi individu yang terus-menerus dengan dirinya sendiri, orang lain, dan lingkungan sekitar tempat individu hidup. Calhoun dan Acocella (Wijaya, 2012). Penyesuaian diri pelaut perempuan adalah proses beradaptasi dan menghadapi tantangan yang mungkin berbeda dengan para pelaut pria dan beberapa hal yang perlu dipertimbangkan oleh pelaut perempuan saat berada di kapal atau lingkungan maritim adalah keamanan, kenyamanan, kehidupan sosial, pengembangan ketrampilan dan toleransi terhadap perbedaan fisik.

Pada saat peneliti melaksanakan magang atau praktek darat di sebuah perusahaan pelayaran yang terkemuka di Jakarta peneliti menemukan fakta

bahwa perusahaan tersebut sama sekali tidak membuka lowongan pekerjaan untuk pelaut perempuan di atas kapal hal ini disebabkan karena menganggap pelaut perempuan memiliki kinerja yang kurang dibandingkan dengan pelaut laki-laki. Selain itu, dikhawatirkan dapat menimbulkan kejadian-kejadian yang tidak diharapkan, misalnya pelecehan, diskriminasi, atau kesulitan untuk menyesuaikan diri.

Indonesia menganut nilai-nilai kebhinekaan dan Pancasila sebagai negara demokrasi. Salah satu nilai tersebut adalah kesetaraan gender. Kesetaraan gender, sebagaimana diatur dalam Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000, mencakup pemberian hak yang sama untuk ikut serta dan berperan dalam berbagai bidang, seperti politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan nasional. Selain itu, Akses yang sama terhadap manfaat kemajuan juga merupakan bagian darinya. Dalam hal ekonomi, perempuan dan laki-laki memiliki kesempatan yang sama untuk mendapatkan pekerjaan dan tidak boleh mengalami prasangka dalam bidang pekerjaan yang sama. Pada kenyataannya, selama tidak menimbulkan ketidakadilan, perbedaan gender tidak menjadi masalah. Akan tetapi, hal ini menjadi masalah karena disparitas gender telah menimbulkan berbagai ketidakadilan, khususnya bagi para wanita. (Mansour Fakih, 2008: 12).

Tidak lagi merupakan rahasia umum bahwa antara laki-laki dan perempuan memiliki perbedaan dalam kedudukan dan sudah terbukti dalam beberapa hal. Terbukti dengan kampanye persamaan hak bagi perempuan dan pembentukan aktivis darinya membuktikan bahwa kedudukan wanita tidak setara dengan laki-laki dalam berbagai aspek. Ketidaksetaraan ini mendorong Kaum feminis untuk memberontak dan menuntut persamaan

hak bagi perempuan di segala bidang kehidupan, termasuk keluarga, tempat kerja, pendidikan, dan politik. Sebuah gerakan yang diawali pada abad ke-18 di Inggris ini meluas ke Eropa dan Amerika pada tahun 1772. Ide inti di balik gerakan ini adalah bahwa perempuan harus diperlakukan setara dengan laki-laki dalam hal moralitas, politik, kesempatan kerja, dan pendidikan. (Nawal dan Izzat, 2000)

Hukum internasional, seperti *International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers 1978* yang kemudian mengalami perubahan dalam resolusi 14 tahun 2010 (STCW Convention) tentang *Promotion of the Participation of Woman in the Maritime Industry*, mendukung peran perempuan dalam industri maritim. Sesuai dengan resolusi tersebut, peluang yang sama untuk laki-laki maupun perempuan harus diberikan dalam semua aspek industri maritim, dan pelaut perempuan harus didorong untuk lebih berperan dalam angkatan kerja. *Maritime Labour Convention* (MLC) 2006 artikel 3 poin (d) *the elimination of discrimination in respect of employment and occupation*, yang melarang diskriminasi dalam pekerjaan dan jabatan, melarang diskriminasi terhadap pekerja di sektor kelautan. Selain itu, surat edaran Dirjen Perhubungan Laut nomor UM.003/80/9/DJPL-17 tertanggal 19 Oktober 2017 melarang perusahaan pelayaran dan perusahaan keagenan tenaga kerja Indonesia memberlakukan kebijakan diskriminasi gender, termasuk mempekerjakan awak kapal perempuan. (Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Surat Edaran DJPL No. UM.003/80/9/DJPL-17 tentang pemenuhan/pemberian hak-hak

pelaut perempuan). Oleh karena itu, peraturan dari *Maritime Labour Convention* dan Surat Edaran Dirjen Perhubungan Laut berkomitmen untuk mengakhiri diskriminasi gender dalam industri maritim dan menjamin pekerja di bidang ini memiliki kesempatan dan perlakuan yang sama.

Selain itu Indonesia memiliki organisasi IFMA 2016 (*Indonesian Female Mariner*). Pada tanggal 3 September 2016, IFMA (*Indonesian Female Mariner*), sebuah organisasi pelaut wanita Indonesia, resmi didirikan. Tujuan kelompok ini adalah untuk mendirikan IFMA sebagai organisasi pelaut Indonesia yang diakui secara mandiri, independen, dengan standar internasional. Dalam rangka menyatukan hati, visi, dan misi untuk bersama memperjuangkan kesetaraan gender dan penghapusan diskriminasi, IFMA terus mengajak seluruh pelaut perempuan Indonesia untuk bergabung menjadi bagian dari IFMA. Hal itu dapat mereka lakukan dengan saling membantu, memberikan arahan, dan saling memberdayakan dalam satu forum yang independen dan berbadan hukum, yaitu IFMA 2016. (<https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4936/>).

Saat ini masih terdapat beberapa perusahaan yang mempekerjakan kru perempuan, diantaranya adalah PT. Pertamina Perkapalan, PT. Pelni, PT. Equinox Bahari Utama dan PT. Samudra Indonesia termasuk perusahaan yang masih mempekerjakan kru perempuan di atas kapal nya, Posisi ini berkisar dari posisi *rating* sampai dengan *officer*, dan salah satu dari PT. Pertamina Perkapalan Shipping dikapteni oleh seorang perempuan. Ini

menjadi salah satu contoh bagaimana pelaut wanita sama terampilnya dengan rekan pria mereka.

Namun demikian, Hadidja Abidin, perwakilan IFMA yang dikutip dari situs yang sama, mengklaim bahwa keluhan pelaut perempuan Indonesia menghadapi permasalahan terkait diskriminasi gender. Meskipun Undang-Undang Pelayaran bersama Peraturan Pemerintah Kepelautan tidak secara tegas menyatakan bahwa pekerjaan pelaut disediakan hanya untuk laki-laki. Di lapangan, pelaut perempuan seringkali dibatasi oleh isu ini. Mereka seringkali dihadapkan pada penolakan oleh perusahaan pelayaran meskipun memenuhi syarat dengan alasan tidak membuka lowongan kerja untuk pelaut perempuan. (wordpress.com/2016/11/24/)

Berdasarkan penjelasan di atas, peneliti tertarik untuk mengkaji lebih lanjut atau melakukan penelitian lebih mendalam mengenai permasalahan tersebut dengan mengambil judul penelitian “ANALISA PENYESUAIAN DIRI KRU PEREMPUAN PADA SAAT BEKERJA DI ATAS KAPAL”.

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus dari penelitian ini bertujuan untuk mempersempit suatu masalah agar dapat memilih materi yang relevan dan tidak relevan, sehingga tetap terarah pada pembahasan yang terkait dengan permasalahan penelitian yang akan dikaji lebih dalam oleh peneliti. Untuk itu, peneliti memfokuskan penelitian pada aspek penyesuaian diri kru perempuan saat bekerja di atas

kapal niaga, meliputi kendala-kendala yang dihadapi, upaya mereka untuk mengatasi kendala tersebut.

### **C. Perumusan Masalah**

Berdasarkan pengalaman selama kerja lapangan dan latar belakang yang mendasar dalam suatu kajian ilmiah, perumusan masalah menjadi penting untuk membuatnya lebih sederhana untuk melakukan penelitian dan mengidentifikasi solusi yang cocok dan tepat.

Rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah :

1. Kendala-kendala apa yang di hadapi oleh kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal?
2. Bagaimana upaya kru perempuan untuk menyesuaikan diri dengan kendala-kendala yang di hadapi pada saat bekerja di atas kapal?

### **D. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kendala-kendala apa saja yang di hadapi kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal.
2. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan kru perempuan untuk menyesuaikan diri dengan kendala-kendala saat bekerja di atas kapal.

### **E. Manfaat Penelitian**

Berikut merupakan tujuan dan maksud dari peneliti dan menuliskan hasil penelitian tentang penyesuaian diri pelaut perempuan di atas kapal sehingga kru perempuan tidak mendapatkan diskriminasi atau kesetaraan gender,

maka dari kejadian tersebut penelitian ini di harap bisa memberi manfaat untuk berbagai pihak yang terkait.

Manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis:

- a. Sebagai tambahan informasi bagi taruna taruni Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang terkait manajemen perusahaan *crew manning agency* dengan kendala-kendala yang di hadapi kru perempuan di atas kapal.
- b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan untuk digunakan sebagai sumber inspirasi untuk penelitian lain untuk mengembangkan yang lebih menyeluruh dan akurat.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi taruna taruni jurusan TALK

Hasil penelitian dapat diterapkan untuk memberi tambahan pengetahuan, meningkatkan pemahaman, dan memberikan wawasan. serta referensi bagi para taruna taruni PIP semarang apabila bekerja di dunia *crewing manning agency*, terkait penyesuaian diri pelaut perempuan pada saat bekerja di atas kapal.

- b. Bagi kru perempuan

Penelitian ini diharapkan dapat memberi dan menambah wawasan dan informasi semakin luas berkaitan dengan penyesuaian diri pelaut perempuan pada saat bekerja di atas kapal.

- c. Bagi perusahaan pelayaran

Menjadi sumber ulasan, materi, atau masukan bagi perusahaan pelayaran atau penyedia jasa keagenan awak kapal dalam

menangani masalah kesetaraan gender pelaut perempuan maupun penyesuaian diri pelaut perempuan pada saat bekerja di atas kapal.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

##### 1. Penyesuaian Diri

Penyesuaian diri merupakan adalah sebuah proses internal dalam diri individu yang menyangkut menggabungkan reaksi perilaku dan mental untuk membantu menciptakan keharmonisan dan keseimbangan dalam diri sendiri saat menghadapi kesulitan seperti stres, frustrasi, konflik, putus asa, atau emosi tidak menyenangkan lainnya dan untuk menjalin hubungan yang baik dengan individu lain, kelompok-kelompok, dan lingkungan sekitarnya. (Riadi, 2021). Sedangkan menurut, Fatimah (2006) penyesuaian diri merupakan sebuah proses alami dan berubah-ubah yang bertujuan untuk memberi perubahan terhadap perilaku seseorang agar sesuai dengan kondisi lingkungan yang ada, sehingga terjadi interaksi yang lebih cocok dan sesuai dengan situasi tersebut. Mutammimah (2014), penyesuaian diri merupakan upaya manusia untuk menciptakan keharmonisan dengan diri sendiri dan keadaan lingkungan disekitarnya. Hal ini bertujuan untuk mengatasi perasaan permusuhan, iri hati, cemburu, prasangka, depresi, kemarahan, dan emosi buruk lainnya serta tanggapan pribadi yang tidak tepat dan tidak efektif dapat terkikis. Sedangkan Menurut Desmita (2014), Penyesuaian diri merupakan sebuah proses yang melibatkan tanggapan batin dan perilaku. Orang tersebut berupaya untuk menyelesaikan

kebutuhan, ketegangan, perselisihan, dan kekecewaan yang mereka hadapi selama penyesuaian untuk mencapai tingkat keselarasan antara tuntutan dari dalam dan harapan lingkungan. Menurut Khatib, (2012), menyatakan bahwa kemampuan untuk memenuhi kebutuhan psikologis seseorang, menerima diri sendiri, menikmati hidup tanpa menderita konflik, serta bersedia dan bersemangat untuk berpartisipasi dalam kegiatan sosial di lingkungannya merupakan penyesuaian diri.

Menurut Hurlock dalam Kau dan Idris (2018), aspek penyesuaian diri adalah sebagai berikut :

a. Penampilan nyata (*Overt Performance*)

Apabila seseorang menunjukkan *overt performance* dapat memenuhi tujuan kelompok dan menunjukkan kinerja terbuka sesuai dengan aturan yang berlaku dalam kelompok dianggap mampu melakukannya dan menjadi anggota kelompok.

b. Penyesuaian diri terhadap berbagai kelompok Individu

Memiliki kemampuan untuk menempatkan diri atau ikut serta dengan baik bersama berbagai kelompok atau komunitas yang ia ikuti, termasuk dengan kelompok teman sebaya dan orang dewasa.

c. Sikap sosial

Orang yang mampu berpartisipasi dalam kegiatan sosial dan menjalankan tugasnya sebagai warga negara yang baik dalam kegiatan tersebut dapat dipandang memiliki sikap positif terhadap orang lain, yang dapat menimbulkan asumsi antara lain bahwa

mereka mampu beradaptasi diri dengan baik dalam lingkungan sosial.

d. Kepuasan pribadi

Orang mempunyai rasa kepuasan dan kebahagiaan di dalam diri mereka Karena mereka berpartisipasi dalam kegiatan kelompok dan dapat menerima kondisi mereka sendiri sebagaimana adanya dalam situasi social. Yang ditandai dengan rasa senang dan bahagia.

Zainun dalam Kau dan Idris (2018) menyatakan bahwa terdapat beberapa aspek penyesuaian diri sebagai berikut :

- a. Aspek afektif emosional memiliki beberapa karakteristik mencakup : Merasa aman, yakin, bersemangat, peduli, tidak melarikan diri, memiliki kapasitas untuk memberikan dan menerima cinta, dan menunjukkan keberanian.
- b. Aspek perkembangan intelektual atau kognitif mencakup beberapa hal, kecakapan untuk mengetahui diri dan orang lain, kecakapan untuk melakukan komunikasi, dan kecakapan mengenali kehidupan sebagaimana adanya.
- c. Aspek perkembangan sosial mencakup beberapa hal, seperti mengembangkan potensi diri, kemandirian, kemampuan beradaptasi, partisipasi, dan mempunyai kecakapan untuk melakukan kerja sama dengan individu lain.

Berdasarkan pengertian para ahli dapat diambil kesimpulan bahwa penyesuaian diri adalah Tindakan yang dilaksanakan oleh seseorang individu untuk menyiasati tantangan guna mencapai keseimbangan antara tuntutan yang dia miliki untuk dirinya sendiri dan tuntutan yang dia terima dari lingkungannya. Pendapat Hurlock disebutkan dalam

salah satu studi ini. Aspek penyesuaian sosial mencakup kinerja pasti (mengenai bagaimana orang dapat memenuhi keinginan kelompoknya), menyesuaikan pada kelompok (tentang bagaimana orang menyesuaikan diri dengan kelompok), sikap atau tingkah laku sosial (sikap positif yang diperlihatkan orang saat mereka dapat menempatkan diri dengan kelompoknya), serta kepuasan pribadi (kesadaran akan diri sendiri).

## 2. Pelaut dan struktur organisasi kru di atas kapal

*International Maritime Organization* (IMO) dengan sepenuh hati mendukung partisipasi aktif perempuan dalam mengejar pekerjaan di sektor maritim. Hal ini secara tegas dinyatakan dalam salah satu konvensi internasional dari IMO dalam *International Convention on Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 Amandemen 2010, chapter 14.

Pelaut didefinisikan sebagai setiap orang yang memenuhi persyaratan dan memiliki pengetahuan dan kemampuan yang diperlukan sebagai awak kapal dalam Pasal 1 Ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kelautan. Sementara Pada Pasal 2 Ayat 1 dan 2 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kelautan menyatakan bahwa setiap pelaut, harus memiliki kualifikasi, kemampuan dan keterampilan yang diperlukan saat bekerja di kapal niaga, kapal penangkap ikan, kapal sungai dan danau. kecuali mereka yang bekerja di kapal layar bermotor, kapal layar, kapal motor dengan ukuran kurang dari 35 GT, yacht pribadi yang dipergunakan untuk maksud non-komersial, dan kapal khusus.

Sementara itu pengertian pelaut menurut Andri (2020), Setiap orang yang memenuhi syarat untuk melayani sebagai awak kapal disebut

sebagai pelaut. Perusahaan menunjuk pelaut untuk bertindak sebagai penghubung dengan orang-orang yang dipekerjakan oleh perusahaan serta memiliki tanggung jawab terhadap keamanan kapal dan kargo, termasuk pelaksanaan dan pemeliharaan kapal. Pelaut harus memiliki pelatihan, kredensial, dan gelar yang diperlukan.

Struktur organisasi di atas kapal meliputi seorang nakhoda selaku pimpinan tertinggi di atas kapal dan Anak Buah Kapal yang terdiri dari para perwira kapal dan non perwira/bawahan (*subordinate crew*). Pada umumnya di atas kapal ada dua bagian dari organisasi tersebut adalah *Deck* dan *Engine*, masing-masing bagian tersebut memiliki tugas yang berbeda-beda, yaitu :

a. Nakhoda

UU. No.21 Th. 1992 dan juga pasal 341.b KUHD dengan tegas menyatakan bahwa Nakhoda adalah pemimpin kapal, kemudian dengan menelaah pasal 341 KUHD dan pasal 1 ayat 12 UU. No.21 Th.1992, maka pengertian dari Nakhoda yakni sebagai berikut:

“Nakhoda adalah orang yang telah menandatangani Perjanjian Karja laut (PKL) dengan Pengusaha Kapal dengan didalamnya tertuang bahwa ia sebagai Nakhoda dan memenuhi persyaratan seorang Nakhoda sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku untuk memimpin kapal.” Satu-satunya orang yang menguasai kapal itu adalah nakhoda, menurut Pasal 342 KUHP. Dengan kata lain, Nakhoda memiliki tanggung jawab atas apapun yang terjadi di kapal, melarang aktivitas ilegal.

Dengan demikian secara singkat, tanggung jawab Nakhoda kapal dapat diuraikan sebagai berikut::

- 1) Melengkapi kapal dengan penuh kesempurnaan.
- 2) Mempekerjakan kru kapal dengan tepat berdasarkan prosedur/aturan yang berlaku.
- 3) Menjadikan kapal layak laut (*seaworthy*)
- 4) Menanggung tanggung jawab pada keselamatan pelayaran.
- 5) Menanggung tanggung jawab atas keselamatan seluruh pelayar yang berada di atas kapalnya
- 6) Melaksanakan perintah Pengusaha kapal dengan patuh, selama sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Mualim I

Mualim I merupakan kepala dari divisi geladak yang mengawasi layanan geladak, membantu kapten dalam menyiapkan layanan di atas kapal apabila kapal tidak memiliki seorang penata usaha atau perwira jenang kapal. Tugas-tugas Mualim I antara lain: melakukan dinas jaga dibagian deck, menjaga keseluruhan kapal kecuali di kamar mesin dan bagian-bagian kebutuhan dari bagian kamar mesin, mengatur pada saat bongkar muat, dan bertanggung jawab kepada nahkoda dan keselamatan pada kapal.

c. Mualim II

Mualim II adalah merupakan salah satu perwira jaga, bertugas sebagian besar sebagai navigator kapal, dan merupakan posisi tertinggi ketiga di atas kapal (atau keempat di beberapa kapal laut). Tugas-tugas Mualim II antara lain: perawatan alat-alat navigasi,

membuat laporan *remaining onboard*, bertanggung jawab menyediakan peta laut dan buku pedoman pelayaran.

d. Mualim III

Mualim III adalah memiliki posisi tertinggi urutan keempat di atas kapal (atau kelima di beberapa kapal laut). Tugas-tugas Mualim III antara lain: memiliki tanggungjawab terhadap alat-alat keselamatan kapal dan dokumen-dokumen kapal.

e. Mualim IV

Mualim IV adalah memiliki posisi tertinggi urutan kelima di atas kapal. Tugas-tugas Mualim IV antara lain : Memberikan bantuan kepada Mualim III dalam mengurus inventaris dan pemeliharaan sekoci, bertanggung pekerjaan administrasi.

f. *Rating* atau bawahan bagian *deck*

Dibagian *rating* atau bawahan *deck* terdiri dari beberapa personal, Di antara posisi-posisi tersebut terdapat : *Boatswain* atau Bosun atau serang (kepala kerja bawahan), *Able Bodied seaman* (AB) atau Jurumudi, *Ordinary Seaman* (OS) atau Kelasi atau *Sailor*, *pumpman* atau juru pompa, khusus kapal-kapal tanker (kapal pengangkut cairan).

g. *Chief Engineer* (C/E)

*Chief Engineer* adalah perwira mesin senior kapal dan memiliki tanggung jawab terhadap propulsi mekanik serta pengoperasian dan pemeliharaan fasilitas listrik dan mekanik. Di antara tanggung jawab *Chief Engineer* adalah menjalankan dan memelihara semua mesin kapal, melihat laporan kinerja Kapten, dan memelihara struktur mesin kapal.

#### h. Masinis I

Masinis I adalah jabatan tertinggi kedua di kamar mesin. Tugas-tugas Masinis I antara lain: mengatur pemeliharaan harian di kamar mesin, menjaga buku catatan di kamar mesin, mengevaluasi laporan kinerja ke *chief engineer*.

#### i. Masinis II

Masinis II adalah jabatan tertinggi ketiga di kamar mesin. Tugas-tugas Masinis II antara lain: menjaga tambahan mesin, melakukan analisis terhadap air dan melakukan pengolahan kimia pada sistem air utama untuk pendinginan mesin, melindungi catatan diperbarui pemeliharaan preventif rencana yang berhubungan dengan kompresor dan generator, Memberikan informasi kepada kepala teknisi (*chief engineer*) terkait kebutuhan suku cadang dan toko yang diperlukan untuk perawatan mesin yang sedang dikerjakan.

#### j. Masinis III

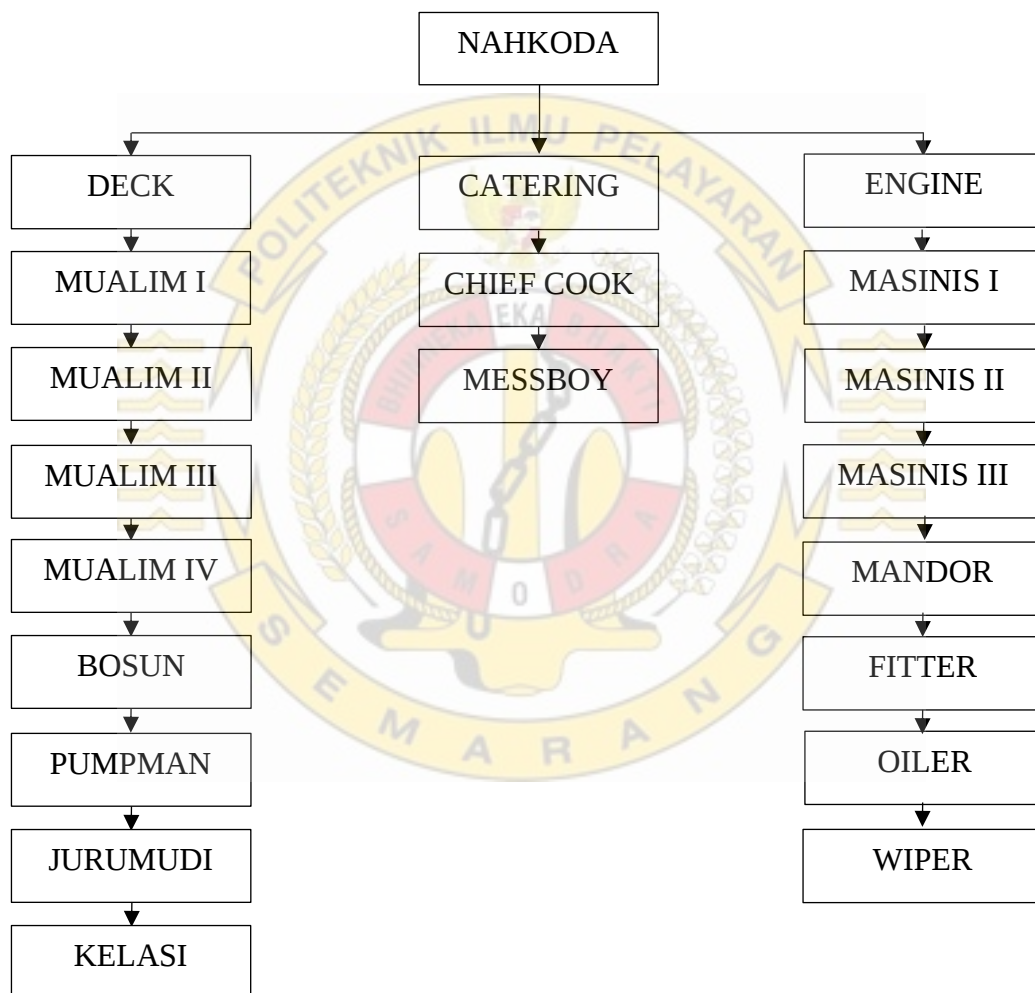
Masinis III adalah jabatan tertinggi keempat di kamar mesin. Tugas-tugas Masinis III antara lain: memberi bantuan kepada *chief engineer* selama manuver kapal, memelihara bahan bakar minyak dan pemurni dan filter minyak pelumas, memelihara sistem transfer bahan bakar dan pabrik limbah, dan memelihara peralatan ruang mesin.

#### k. *Rating* atau bawahan mesin

Bagian *rating* atau bawahan mesin terdiri dari beberapa personal, antara lain: andor (kepala kerja *oiler* dan *wiper*), *fitter* atau juru las, *oiler* atau juru minyak, dan *wiper*.

### 1. Bagian permakanan

Bagian permakanan terdiri dari beberapa personal, antara lain: termasuk juru masak, yang memiliki tanggung jawab terhadap semua aspek makanan, termasuk menyiapkan, membuat menu, dan menjaga ketersediaan makanan, dan *mess boy*, yang memberikan bantuan pada juru masak.



Gambar 2.1 Struktur Organisasi Kapal.

### 3. Kapal

Kapal merupakan objek yang terapung yang digunakan sebagai sarana untuk memindahkan muatan dari satu lokasi satu ke lokasi lain melintasi perairan sebagai moda transportasi. Penemuan kapal datang sebelum berabad-abad di mana kapal digunakan untuk menyeberangi sungai atau lautan. Dulu, manusia biasanya mempergunakan kano, rakit, atau perahu. Perkembangan kapal layar bertenaga, kapal bertenaga uap mengikuti munculnya revolusi industri, kapal selam, dan kapal penumpang dengan muatan berat semuanya terjadi diiringi dengan perkembangan teknologi dan keperluan akan kapasitas muatan yang meningkat. (Supardi, 2007:1).

Kapal didefinisikan sebagai “kendaraan air dengan berbagai bentuk dan jenis, yang dipergesakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, atau tunda, termasuk kendaraan dengan penyangga dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan apung yang bergerak memutar” berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan. Menurut Suyono (2005:15), mengartikan secara singkat bahwa kapal merupakan transportasi yang dipergunakan untuk membawa manusia dan barang melintasi lautan.

Dari definisi yang telah dipaparkan di atas dapat diambil simpulan bahwa kapal adalah salah satu jenis sarana transportasi di air yang dipergunakan untuk membawa penumpang dan barang dengan mempergunakan mesin atau sistem mekanis sebagai sistem

penggerakannya. Kapal diklasifikasikan menjadi tiga kelas berdasarkan fungsinya. (Ebi, 2018)

Yaitu sebagai berikut:

a. Kapal Penumpang (*Passanger Ship*)

Kapal penumpang adalah kapal yang memiliki ukuran besar yang dipergunakan untuk membawa penumpang dalam kapasitas yang besar.

Beberapa jenis kapal penumpang antara lain:

- 1) Kapal pesiar (*cruise ship*)
- 2) Kapal samudra (*Ocean Liner*)
- 3) Kapal Feri (*Ferry*)

b. Kapal Barang (*Freight Ship*)

Kapal Barang adalah kapal yang memiliki ukuran besar yang ditujukan untuk membawa barang dalam kapasitas besar. Beberapa jenis kapal barang antara lain:

Beberapa jenis kapal barang antara lain:

- 1) Kapal peti kemas (*Container Ship*)
- 2) Kapal tanker minyak (*Oil Tanker*)
- 3) Kapal tanker bahan kimia (*Chemical Tanker*)
- 4) Kapal tanker LPG (*Liquefied Petroleum Gas*)
- 5) Kapal tanker LNG (*Liquefied Natural Gas*)
- 6) Kapal pengangkut barang curah (*Bulk Carrier*)
- 7) Kapal barang konvensional (*General Cargo*)

- 8) Kapal pengangkut mobil/Ro-Ro (*Car Carrier*)
- 9) Kapal pengangkut barang berat (*Heavy Lift Cargo Transporter*)
- 10) Kapal pengangkut kapal kecil (*Boat/Yatch Transporter*)
- 11) Kapal tongkang/ponton

c. Kapal Fungsional

Kapal fungsional merupakan Sebuah kapal yang melakukan pekerjaan tertentu tetapi tidak digunakan untuk mengangkut orang atau barang.

Jenis-jenisnya yaitu:

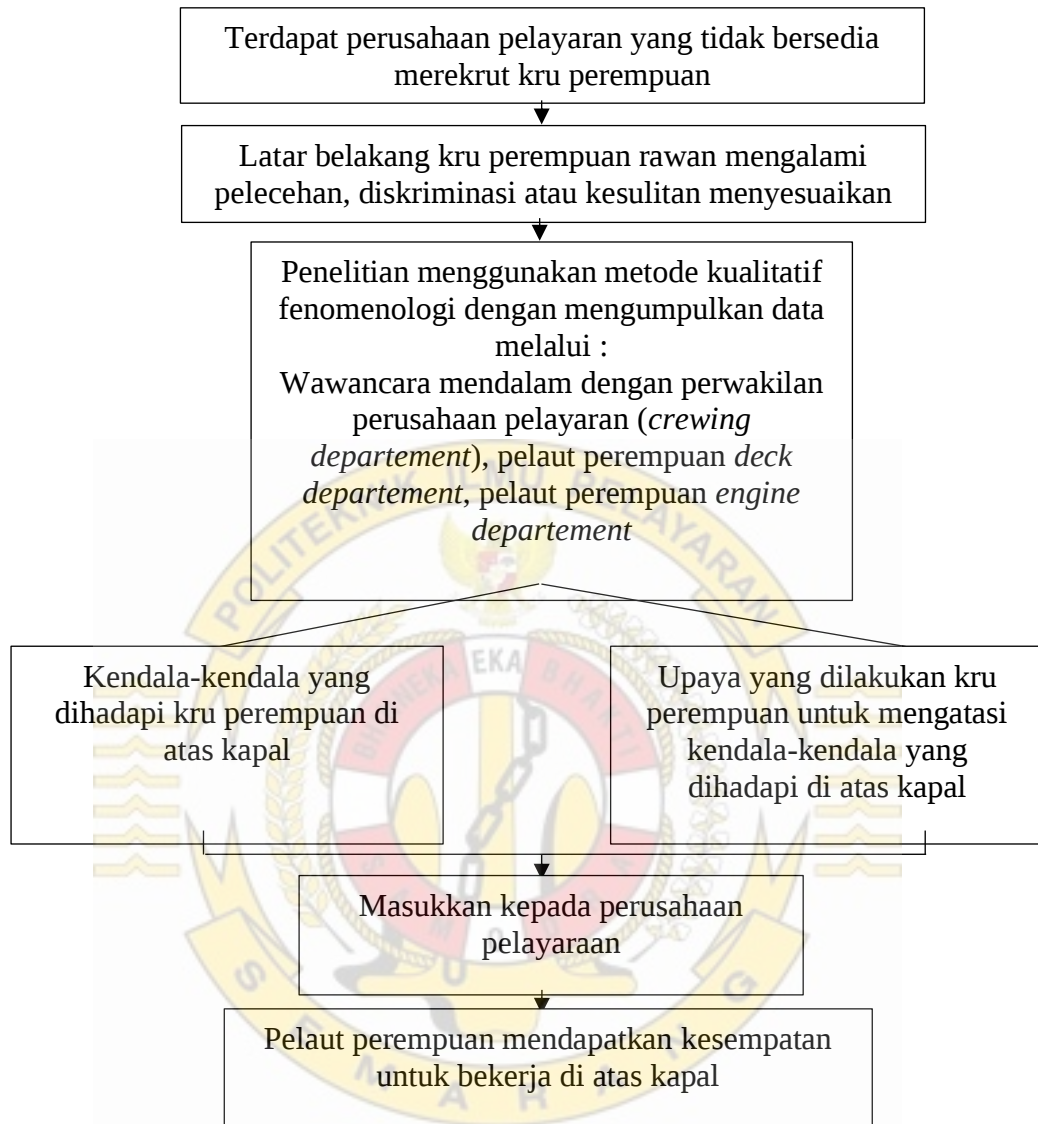
- 1) Kapal tunda (*Tug Boat*)
- 2) Kapal derek (*Crane Ship*)
- 3) Kapal pengebor (*Drilling Ship*)
- 4) Kapal pengeruk
- 5) Kapal penangkap ikan
- 6) Kapal penelitian/riset
- 7) Kapal pemecah es (*Ice Breaker*)
- 8) Kapal kabel laut (*Cabel Laying Ship*)
- 9) Kapal PSV (*Platform Supply Vessel*)
- 10) Kapal FPSO (*Floating Production Storage and Offloading*)
- 11) Kapal pemadam kebakaran (*Fire Fighter*)
- 12) Kapal penyelamatan (*SAR*)

## B. Kerangka Pikir

Kerangka penelitian menjelaskan hubungan antara variabel yang diharapkan secara teoritis dan hasil yang diperoleh, serta tinjauan pustaka

yang didapatkan. Pengungkapan informasi tentang masalah penelitian diperlukan untuk menetapkan dan merencanakan langkah-langkah berikut, serta untuk memberikan arahan strategis dan teknik pemecahan masalah. Kerangka ini disajikan melalui bentuk bagan alir langsung, yang sederhana dan diiringi dengan deskripsi singkat terkait setiap elemen dalam bagan tersebut.





Gambar 2.2 Kerangka Peneliti

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan menggunakan metode penelitian kualitatif fenomenologi, maka peneliti dapat menyimpulkan penyelesaian dari rumusan masalah yang diangkat dengan tujuan sebagai penyelesaian dari penelitian yang telah dilaksanakan. Hasil dari rumusan masalah yang telah peneliti peroleh adalah sebagai berikut :

1. Kendala-kendala yang di hadapi oleh kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal yaitu gaya hidup bebas di atas kapal, kehidupan beribadah, perbedaan budaya (*culture shock*), tantangan fisik, kurangnya pengalaman, dan kendal terkait *privacy* (pakaian).
2. Upaya yang dapat dilakukan kru perempuan untuk menyesuaikan diri terhadap kendala-kendala yang di hadapi pada saat bekerja di atas kapal berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan adalah Dengan menjaga sikap dan diri sebaik mungkin di atas kapal, mengikuti aturan dari perusahaan saat bekerja di atas kapal, membangun komunikasi yang baik antar kru kapal.dan berkomunikasi dengan yang memberikan *support system*, menerima dan mendengarkan evaluasi atau masukan dari kru lain, menjalin kerjasama yang baik dengan kru, mengikuti pelatihan sebelum naik kapal, dan menunjukan potensi atau kemampuan diri.

## B. Keterbatasan Penelitian

Pada penelitian hanya dapat dilakukan pada suatu tempat yaitu PT. Berlian Laju Tanker. Ruang lingkup yang dibutuhkan dalam penelitian hanya mencakup satu perusahaan, sehingga hasil penelitian tidak dapat diregeneralisasikan lebih luas. Jumlah informan pada penelitian berjumlah tiga orang yang berkaitan mengenai penyesuaian diri kru perempuan di atas kapal, permasalahan masih banyak yang diteliti dengan melibatkan lebih banyak sumber dan responden.

## C. Saran

Berdasarkan penelitian dan pembahasan yang telah peneliti uraikan pada bab sebelumnya, maka peneliti dapat mengambil saran sebagai upaya pencegahan dari kendala yang dialami kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal, adapun saran yang peneliti adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan kesimpulan yang dibuat sebagai bahan masukan, maka untuk meningkatkan kerja kru perempuan di atas kapal peneliti mengemukakan saran kepada kru perempuan untuk meningkatkan *skill* atau pengetahuan dengan cara mengikuti pelatihan sebelum naik kapal atau pada saat di atas kapal, dan menunjukan potensi atau kemampuan diri.
2. Peneliti juga mengemukakan saran kepada pihak perusahaan untuk memberi kesempatan bagi kru perempuan bekerja di atas kapal dengan rentang batasan usia 21 sampai 35 tahun dan perusahaan ketika membuat SOP (*Standart Operational Prosedure*) atau SMS (*Safety Management System*) untuk rekrutmen kru perempuan. Perusahaan

menyediakan akomodasi fasilitasi kebutuhan privasi untuk kru perempuan.

Demikian kesimpulan dan saran yang dapat peneliti buat dari skripsi ini. Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan, namun berharap penelitian ini dapat memberikan beberapa wawasan yang berguna dalam penyesuaian diri kru perempuan pada saat bekerja di atas kapal, serta pelaut perempuan mendapatkan kesempatan untuk bekerja di atas kapal.



## DAFTAR PUSTAKA

- Andri, D. (2020). *Penerapan Sertifikat Panama Pelaut Indonesia di Kapal Asing Berbendera Panama Pada PT. Jasindo Duta Segara*. Semarang: Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Bahri, S., & Zamzam, H. F. (2015). *Model Penelitian Kuantitatif Berbasis SEM-AMOS*. Yogyakarta: Deepublish.
- Batu, P. N. L., Anggraini, L. P., & Kusumaningrum, S. (2017). Kesadaran Gender Pelajar Perempuan dalam Industri Pelayaran. *Meteor STIP Marunda*, 10(2), 30–36.
- Desmita, P. P. P. D., & Didik, P. P. P. (2014). *Panduan bagi Orang Tua dan Guru dalam Memahami Psikologi Anak Usia SD, SMP, dan SMA*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Dhei, B., Prasetya, A. D., & Agustin, A. (2020). Hubungan Antara Penyesuaian Diri dengan Culture Shock Pada Mahasiswa Nusa Tenggara Timur (NTT) Semester Pertama di Universitas Wijaya Putra Surabaya. *Jurnal Psikologi Wijaya Putra*, 1(1), 37–44.
- Dirjen Perhubungan Laut. (2016). Website Resmi Direktorat Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Retrieved July 12, 2023, from <https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/4936>
- Dirjen Perhubungan Laut. (2017). *Surat Edaran DJPL No. UM.003/80/9/DJPL-17 Tentang Pemenuhan/Pemberian Hak-Hak Pelaut Perempuan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut RI.
- Ebi, M. (2018). *Analisis Kesempatan Kerja Pelaut Wanita di Atas Kapal Pada PT. Jasindo Duta Segara*. Semarang: Skripsi Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Gunawan, I. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Praktik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Helaluddin, H. (2018). Mengenal Lebih Dekat dengan Pendekatan Fenomenologi: Sebuah Penelitian Kualitatif. *Jurnal Research Gate*, 1(1), 1–15.
- Hendryadi, H., Tricahyadinata, I., & Zannati, R. (2019). *Metode Penelitian: Pedoman Penelitian Bisnis dan Akademik*. Jakarta: LPMP Imperium.
- Kau, M. A., & Idris, M. (2018). Deskripsi Penyesuaian Sosial Siswa Kelas X SMA Negeri 1 Kota Gorontalo. *Ideas: Jurnal Pendidikan, Sosial, Dan Budaya*, 4(2), 99.

- Kriyantono, R. (2020). *Teknik Praktis Riset Komunikasi* (2nd ed.). Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Moleong, L. J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Ndori, A., Hermawati, R., Utami, P., & Sulistiana, A. D. (2022). Eksplorasi Terhadap Kemampuan Adaptasi Pelaut Pria dan Wanita dalam Kehidupan di Atas Kapal. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 22(2), 127–140.
- Nofianti, L. (2016). Perempuan di Sektor Publik. *Marwah: Jurnal Perempuan, Agama Dan Jender*, 15(1), 51–61.
- Priyono, M. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Sidoarjo: Zifatama Publisher.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif: Untuk Penelitian Yang Bersifat: Eksploratif, Enterpretif, Interaktif dan Konstruktif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitaif, Kualitatif, R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tangkudung, J. P. M. (2014). Proses Adaptasi Menurut Jenis Kelamin dalam Menunjang Studi Mahasiswa Fisip Universitas Sam Ratulangi. *Acta Diurna Komunikasi*, 3(4), 1–11.
- Wijaya, H. (2018). *Ringkasan dan Ulasan Buku Analisis Data Penelitian Kualitatif (Prof. Burhan Bungin)*. Makassar: Sekolah Tinggi Theologia Jaffray Makassar.
- Zakariah, M. A., Afriani, V., & Zakariah, K. H. M. (2020). *Metodologi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, Action Research, & Research and Development (R&D)*. Kolaka: Yayasan Pondok Pesantren Al Mawaddah Warrahmah Kolaka.

## LAMPIRAN 1

### HASIL WAWANCARA

Wawancara yang peneliti lakukan dalam hal analisa penyesuaian diri kru perempuan di atas kapal dengan narasumber Staff Departemen Crewing di PT. Berlian Laju Tanker

Nama : JS

Jabatan : Senior Staff Departement Crewing

Transkrip wawancara :

Rizal : Selamat siang pak, terimakasih bapak telah berkenan saya wawancara untuk tugas akhir skripsi saya.

JS : Selamat siang Rizal, sama-sama

Rizal : Mohon izin sebelumnya pak, bapak bekerja di BLT sudah berapa lama pak ?

JS : Saya bekerja di BLT sekitar 17 tahun

Rizal : Sudah lama ya pak, izin pak, di BLT tersebut ada bagian-bagian apa saja dari *departement crewingnya*?

JS : Seperti ada dari top management itu seperti *general manager*, kemudian ada *crewing manager*, *development department* itu seperti mengecek dokumen dan *recruitment kru*, dan ada *manning departement* yang memiliki tugas mengurus dokumen-dokumen apa yang diperlukan kru sebelum *onboard*.

Rizal : Langsung saja ya pak ke pertanyaan selanjutnya, apakah di BLT tidak menerima kru perempuan pak sekarang ?

JS : Dulu pernah menerima atau *recruitment kru perempuan* terakhir tahun 2004 tapi sekarang tidak menerima kru perempuan lagi.

Rizal : Iya pak, kenapa BLT tidak menerima kru perempuan yg bekerja di atas kapal pak ?

JS : Karena sekarang BLT lebih mengutamakan kru laki-laki dan dari kebijakan kantor sekarang seperti itu tidak menerima kru perempuan. alasannya kita lebih mengutamakan kru laki-laki dibanding kru perempuan dikarenakan kurang mampu atau takut terjadinya diskriminasi gender yang mengakibatkan tidak nyamannya kru perempuan saat bekerja dan dari perusahaan belum ada peraturan yang menjamin kenyamanan atau keamanan untuk kru perempuan, dan selain itu kebanyakan mereka sebatas hanya menjadi cadet dan tidak melanjutkan sebagai *officer* maka regenerasi kru perempuan di BLT menjadi terganggu dikarenakan mereka ada yang masuk menjadi pegawai negeri, menikah dan diminta oleh suami nya untuk tidak berlayar kembali, dan lanjut untuk kerja di darat.

Rizal : Seperti itu yaa pak, kemudian apakah ada pelaut perempuan yg melamar atau apply cv di BLT pak ?

JS : Ya sekarang kebanyakan orang sudah pada tau kalau BLT tidak menerima kru perempuan jadi tidak ada yang melamar atau *apply* cv ke BLT.

Rizal : Izin pak, apakah ada rencana dari BLT untuk menerima atau memperkerjakan kru perempuan di atas kapal ?

JS : Kalau untuk sekarang belum tau karena belum ada perubahan kebijakan dari kantor yg sebelumnya tidak menerima kru perempuan.

Rizal : Kalau belum ada rencana, apakah BLT menerima kru perempuan untuk dipekerjakan di kantor pak

JS : Sementara waktu bisa untuk kru perempuan bekerja di kantor dan melamar pekerjaan untuk di kantor selagi dari BLT membutuhkan karyawan untuk bekerja di kantor. Ada pertanyaan atau yg ditanyain lagi tidak ?

Rizal : Sudah pak, terimakasih banyak atas informasinya dan waktunya pak.

JS : Sama-sama

## LAMPIRAN 2

### HASIL WAWANCARA

Wawancara yang peneliti lakukan dalam hal analisa penyesuaian diri kru perempuan di atas kapal dengan narasumber pelaut wanita sebagai Mualim III di kapal CMA CGM Virginia

Nama : AR

Jabatan : Mualim III

Transkrip wawancara :

Rizal : Selamat Sore mba, terimakasih atas waktunya telah berkenan saya wawancara untuk menunjang data skripsi.

AR : Iya dek selamat sore, sama-sama

Rizal : Mohon izin mba, sekarang bekerja di kapal apa ya mba ?

AR : Sekarang saya bekerja di kapal CMA CGM Virginia

Rizal : Iya mba, di kapal CMA CGM Virginia sekarang jabatannya apa ya mba, dan sudah berapa lama pengalamannya berlayar di kapal sekarang ini ?

AR : Saya disini sebagai mualim 3 dek dan saya sudah 6 bulan di kapal ini dek.

Rizal : Izin mba, awal mula nya mba bisa bekerja dapat di kapal luar itu bagaimana mba?

AR : Saya dulu waktu cadet juga di kapal luar dek di salah satu perusahaan di jakarta yaitu PT. BSM, waktu saya cadet di PT. BSM saya onboard di MT. SEI PAKNING. Kemudian setelah lulus saya mencoba melamar di salah satu perusahaan di jakarta yaitu PT. Equinox Bahari Utama dan saya langsung disuruh naik di kapal CMA CGM LITANIA sebagai apprentice selama 3 bulan, dan kemudian onboard kedua saya naik di kapal CMA CGM VIRGINIA sebagai mualim 3 dan memiliki pengalaman berlayar selama 6 bulan.

Rizal : Izin mba, kalau boleh tau apakah pernah mengalami pengalaman selama di kapal yang kurang menyenangkan atau sejenis pelecehan atau diskriminasi gender mba ?

AR : Kalau mungkin yang lainnya pasti pernah ada tapi saya Alhamdulillah, selama saya dari cadet sampai bekerja sekarang tidak pernah mengalami pengalaman yang kurang menyenangkan di kapal.

Rizal : Siap mba, langsung saja ya mba, pada waku bekerja di atas kapal bagaimana cara mba mendapatkan perasaan aman ?

AR : Pertama itu kita sebagai kru ada company regulation semisal kita bekerja atau apa yang kita lakukan pada saat bekerja kita menganut pada company regulation itu jadi saat bekerja kita akan merasa aman dan kalau menurut saya kalau kita tidak melakukan hal-hal yang itu membuat tidak aman serta menganut peraturan yang ada kita bekerja itu akan merasa aman.

Rizal : Kalau untuk membangun rasa percaya diri pada saat bekerja di atas kapal itu bagaimana mba ?

AR : Pada waktu sebelum kita onboard itu dikantor saya ada briefing atau briefing before onboard disitu saya kayak mempersiapkan beberapa knowlegde yang kita kerjakan atau persiapan sebelum saya onboard apa saja yang nanti akan kita kerjakan seperti kita melakukan training yang diberikan sebelum onboard jadi kita saat di kapal sudah merasa percaya diri apa yang akan kita kerjakan karena kita telah melakukan training tersebut.

Rizal : Siap mba, kalau cara untuk membangun semangat pada saat di atas kapal bagaimana ya mba ?

AR : Kalau menurut saya pribadi yaitu dengan berkomunikasi orang-orang dirumah atau orang-orang yang memberikan support system kepada kita dan kita bekerja itu ada tujuannya tertentu itu menjadikan rasa semangat kita dalam bekerja itu ada.

Rizal : Izin mba, kalau supaya kru perempuan atau mba sendiri dalam mendapatkan perhatian di atas kapal itu gimana mba?

AR : Kalau dari saya di top management saya itu biasanya lebih perhatian ke kru perempuan karena di atas kapal rata-rata itu kru laki-laki semua disitu dari top management atau kru lain biasanya memberikan notice kepada saya karena disitu mereka sadar kalau kekuatan cewek itu tidak sekuat cowok jadi disitu mereka lebih ngasih atau mengorder cadet untuk membantu pekerjaan saya.

Rizal : Ketika kru perempuan mendapatkan perhatian dengan cara tersebut, bagaimana cara memahami diri sendiri ketika di atas kapal mba?

AR : Pertama kita harus membangun relasi dengan kru lain, terus kita mendengarkan beberapa keluhan kru tentang evaluasi pekerjaan saya, nanti itu bisa menjadi koreksi buat diri sendiri itu sangat penting membangun relasi dengan kru, mendengarkan evaluasi dari kru itu wajib kalau dari top management kita lebih ke bekerja sama.

Rizal : Kemudian bagaimana cara berkomunikasi dengan kru agar terjalin keharmonisan mba?

AR : Ya itu kita menjadi pribadi yang lebih mendengar, *open* juga jadi bukan hanya mengkomen, kita harus menerima masukan atau mendengarkan catatan dari bawahan, dan kita membangun kemistri antar kru agar komunikasi antar kru di atas kapal menjadi harmonis karena kehidupan di atas kapal kita juga harus mempunyai plan untuk kedepannya.

Rizal : Izin mba, bagaimana cara untuk mengembangkan potensi diri di atas kapal?

AR : Biasanya di kapal saya itu ada yang namanya program atau aplikasi kita itu selalu mengerjakan poin-poin yang ada di dalam aplikasi tersebut serta nanti akan ada evaluasi untuk kita setiap selesai mengerjakan dan ada juga nanti dari top management atau captain memberikan pertanyaan-pertanyaan untuk kita yang biasanya di adakan setiap sebulan sekali. Nanti evaluasi tersebut akan dibahas

di safety meeting dari kegiatan yang telah dilakukan tadi. Itu tadi dapat mengembangkan potensi atau panduan diri kita pada saat di atas kapal.

Rizal : Setelah mengembangkan potensi diri cara untuk bekerja sama antar kru saat bekerja di atas kapal itu bagaimana mba?

AR : Kita harus membangun kemistri terlebih dahulu dengan kru karena kalau kita tidak membangun kemistri kita tidak dapat bekerja sama dengan baik, semisal kita manage membagi tugas dengan rating-rating pada saat bekerja, intinya kita membangun connection atau kemistri antar kru supaya terjalin kerja sama yang baik.

Rizal : Untuk pertanyaan terakhir mba, apakah ada kendala-kendala yang dihadapi pada saat di atas kapal?

AR : Kalau dari saya yang pertama itu penyesuaian dengan kru laki-laki tentang lifestyle atau gaya hidup, kemudian kehidupan beribadah, karena kemaren di satu kapal cuman ada 2 orang muslim kadang jadwal solat bertabrakan dengan jadwal jaga, terus ketika di kapal internasional sering menghadapi culture shock atau perbedaan culture yang signifikan antara asia-european, kemudian terkendala dalam laundry, saat sebagai kru perempuan kesulitan menjemur dalaman yang habis dicuci dan memerlukan tempat yang private dalam menjemur, dan pada saat kerja berat kadang membutuhkan man power atau assist dari cadet.

### LAMPIRAN 3

#### HASIL WAWANCARA

Wawancara yang peneliti lakukan dalam hal analisa penyesuaian diri kru perempuan di atas kapal dengan narasumber pelaut wanita sebagai Masinis III di kapal KM. Sabuk Nusantara 85

Nama : SS

Jabatan : Masinis III

Transkrip wawancara :

Rizal : Selamat sore mbak, Terima kasih atas waktunya bersedia wawancarai guna melengkapi data skripsi saya.

SS : Selamat sore dek, sama-sama.

Rizal : Baik langsung saja mbak, pertama-tama sekarang mba bekerja di kapal apa, sebagai apa, dan berapa lama pengalaman berlayar nya mba?

SS : Saya sekarang bekerja di kapal KM. Sabuk Nusantara 85, disini saya sebagai masinis 3 dek, dan saya memiliki pengalaman berlayar sekitar 6 bulan.

Rizal : Izin mba, awal mula sebelum bekerja di kapal sekarang sampai bekerja di kapal sekarang itu bagaimana mba?

SS : Saya dulu pertama kali naik kapal atau *onboard* pada waktu praktek laut, saya melaksanakan praktek laut di salah satu perusahaan pelayaran di jakarta yaitu PT. PERTAMINA, dan saya *onboard* di kapal MT. PERTAMINA GAS 2 Selama 1 tahun kemudian setelah lulus saya langsung *apply* cv atau mencoba melamar di PT. PELNI dan alhamdulillah saya langsung disuruh onboard di kapal nya PT. PELNI yaitu KM. SABUK NUSANTARA 85.

Rizal : Pengalaman selama dari awal mula di kapal apakah ada pengalaman yang kurang menyenangkan mba ?

SS : Alhamdulillah dek sejauh ini sejak saya dari awal cadet sampai sekarang tidak ada pengalaman yang kurang menyenangkan

Rizal : Siap mbak, mohon izin bertanya mbak kalau boleh tau, bagaimana cara mbak mendapatkan perasaan aman ketika berada di atas kapal ?

SS : Cara saya mendapatkan rasa aman ketika di atas kapal dengan menjaga sikap dan diri sebaik mungkin, karena apabila kita menjaga sikap orang lain atau kru lain juga akan lebih menghormati kita sebagai perempuan, kemudian menjaga cara berpakaian serta tetap menjaga jarak dengan kru laki-laki di atas kapal.

Rizal : Baik mbak, jadi kita harus menjaga sikap, menghormati, dan tata cara berpakaian ya mbak, kemudian bagaimana cara mbak supaya bisa percaya diri saat bekerja di atas kapal ?

SS : Iya betul dek, Sebenarnya mudah dek cara membangun percaya diri kita, kita melakukan pekerjaan di atas kapal dengan seoptimal mungkin dan menunjukkan apa potensi yang dimiliki dalam diri kita. Ya contohnya seperti berani mengambil resiko disaat mengerjakan pekerjaan bagian saya yaitu bagian engine atau mesin yang menjadi tanggung jawab saya dan saya akan memutuskan melakukan apa yang menurut saya itu benar.

Rizal : Izin mbak, pasti mbak di atas kapal rata-rata kru kapal nya di dominasi dengan kru laki-laki, cara mbak membangun semangat di atas kapal sedangkan mbak sebagai kru perempuan ?

SS : Iya dek, di atas kapal memang di dominasi kru laki-laki tapi saya punya cara untuk membangun semangat itu dengan cara dengan mengingat bahwa masih banyak tujuan dan target yang harus dicapai, kemudian mengingat bahwa tidak mudah bagi saya untuk mendapatkan posisi seperti yang sekarang saya jalani dan masih banyak pula orang diluar sana yang membutuhkan pekerjaan.

Rizal : Izin mbak, kalau hidup di kapal itu pasti harus bisa mandiri, cara mbak hidup mandiri padaa saat bekerja di atas kapal itu bagaimana ?

SS : Betul dek, kita hidup di kapal harus bisa mandiri, yaitu dengan cara dengan tidak membiasakan diri bergantung pada orang lain. Yakin bahwa kita dapat melakukannya sendiri. Karena tidak selalu orang lain itu ada untuk membantu kita. Mengingat bahwa kita hidup jauh dari orang tua maupun saudara. Misalnya yaitu dapat mengatur waktu kita sendiri , dapat mengatur keuangan kita sendiri, dan melakukan hal-hal kecil lainnya yang dapat dilakukan sendiri.

Rizal : Kemudian, bagaimana cara mbak berkomunikasi dengan kru agar terjalin keharmonisan di atas kapal ?

SS : Menjalani komunikasi antar kru itu sangat penting dek, cara saya yaitu dengan berkomunikasi diluar jam kerja maupun berdiskusi pada saat bekerja. Misalnya saya meminta saran dari sesama masinis pada saat mesin saya ada kendala dan saya juga akan menerima saran dari rating di bawah saya untuk mencapai keputusan yang terbaik. Diluar pekerjaan saya juga akan berbaur dengan kru lain baik itu kru *deck* maupun kru mesin.

Rizal : Pertanyaan terakhir mbak, kendala-kendala apa yang di hadapi pada saat bekerja di atas kapal ?

SS : Kendala yang saya hadapi sejauh ini yaitu, dalam hal kepemimpinan. Mengingat bahwa saya adalah *fresh graduate* yang belum memiliki banyak pengalaman berlayar dan menjadi kru paling muda di atas kapal, terkadang saya merasa segan apabila harus memberi perintah atau order pekerjaan kepada rating yang lebih tua dan juga memiliki pengalaman layar yang lebih lama dari saya.

## LAMPIRAN 4

## CREW LIST



## DAFTAR ANAK BUAH KAPAL (CREW LIST)

NAMA KAPAL : KM. SABUK NUSANTARA 85  
 BENDERA : INDONESIA  
 MILIK / OPERATOR : DITJENHUBLA / PT. PELNI  
 LOA : 68,50 METER  
 PENDAFTARAN : PALEMBANG  
 CALL SIGN : Y B Z O 2  
 ISI KOTOR : GT. 2097  
 IMO : 9841677

| NO. | NAMA  | JABATAN      | KODE PELAUT | HAZAH / SERT  | EXP. BUKU PELAUT |
|-----|-------|--------------|-------------|---------------|------------------|
| 1   | C H A | NAKHODA      | 6200015729  | ANT-I         | 29 AGUT 2023     |
| 2   | R S   | MUALIM I     | 6201390752  | ANT-III       | 25 FEB 2025      |
| 3   | D M M | MUALIM II    | 6211436471  | ANT-III       | 24 JUNI 2024     |
| 4   | R D F | MUALIM III   | 6211925090  | ANT-III       | 27 JULI 2023     |
| 5   | F U   | KKM          | 6200074722  | ATT-I         | 31 JAN 2025      |
| 6   | F F   | MASINIS I    | 6200013635  | ATT-I         | 08 SEPT 2023     |
| 7   | H A   | MASINIS II   | 6201657240  | ATT-II        | 26 AGUST 2025    |
| 8   | S S   | MASINIS III  | 6211853642  | ATT-III       | 09 JULI 2024     |
| 9   | E P   | PUK          | 6211924182  | RATING        | 9 JULI 2024      |
| 10  | M F S | SERANG       | 6201289488  | ANT III       | 28 AGU 2023      |
| 11  | R R   | MANDOR MESIN | 6201578852  | ATT-V         | 25 APRIL 2025    |
| 12  | S     | JURU MUDI    | 6201114455  | ANT-IV        | 23 FEB 2024      |
| 13  | D I P | JURU MUDI    | 6211443972  | RATING        | 14 APRIL 2025    |
| 14  | D P   | JURU MUDI    | 6201591979  | RATING ABLE   | 11 JAN 2025      |
| 15  | H F   | JURU MINYAK  | 6211607162  | ATT-V         | 10 NOV 2023      |
| 16  | M     | JURU MINYAK  | 6200493024  | RATING ENGINE | 18 FEB 2025      |
| 17  | S M   | JURU MINYAK  | 6201481592  | RATING ABLE   | 11 DES 2023      |
| 18  | A     | KELASI       | 6211707171  | ANT IV        | 10 MARET 2026    |
| 19  | H W T | KELASI       | 6211515497  | RATING        | 06 JULI 2024     |
| 20  | M R P | TK. ANGUR    | 6211912885  | RATING        | 13 MEI 2024      |
| 21  | H H H | JURU MASAK   | 6200572145  | BST           | 05 MARET 2025    |
| 22  | T S   | PELAYAN      | 6211926386  | RATING        | 03 SEPT 2024     |

SELAYAR, 20 JUNI 2023

MENGETAHUI,  
SYAHBANDAR

MUHAMMAD HASAL, ST  
 NIP : 19710313 200812 1 001

KM. SABUK NUSANTARA 85

NAKHODA

C H A

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)  
 Jl. Gajah Mada No. 16 Jakarta Pusat  
 10110, 10130 Jakarta, Indonesia  
 Telp. 021-63333333  
 Fax. 021-63333330  
 www.pelni.co.id

## LAMPIRAN 5

## CREW LIST



## PT. EQUINOX BAHARI UTAMA

Globe Building, Jl. Warung Jati Barat Kav. 31-33, Jakarta - Indonesia  
Tel. +62 21 79187006-07 Fax. +62 21 79187097

## CREW LIST

## CMA CGM VIRGINIA - CMA SHIP SINGAPORE

PERIOD: 01/12/2022 — 12/07/2023

Page: 1

12/07/2023 18:33:34

| No | Rank | Name  | DOB        | Age     | Passport | Joined     | Sign-off   |
|----|------|-------|------------|---------|----------|------------|------------|
| 1  | DCD  | S     | 11/05/1994 | 29y 2m  |          | 17/12/2022 | 10/04/2023 |
| 2  | 3/O  | A R H | 27/01/1999 | 24y 5m  |          | 01/12/2022 | 21/05/2023 |
| 3  | 4/E  | S A   | 14/08/1999 | 23y 10m |          | 04/04/2023 |            |
| 4  | FTR  | J     | 05/04/1984 | 39y 3m  |          | 17/05/2023 |            |

Jakarta, 12/07/2023  
cc: 1. File



## LAMPIRAN 6

### INFORMED CONSENT

Lembar Persetujuan Responden (*Informed Consent*)

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : A R H

Umur : 24 Tahun

Menyatakan bersedia menjadi responden pada penelitian yang dilakukan oleh:

Nama : Rizal Fitra Padantya

NIT : 561911337448 K

Alamat : Butuh RT 03/ RW 02, Gedongan, Baki, Sukoharjo

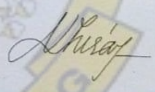
Judul Penelitian : Analisa Penyesuaian Diri Kru Perempuan Pada Saat Bekerja Di Atas Kapal

Saya menyatakan bersedia dilibatkan dalam penelitian tersebut dengan ketentuan identitas akan dirahasiakan dan hasil penelitian hanya digunakan semata-mata untuk kepentingan ilmu pengetahuan.

Dengan surat pernyataan ini saya sampaikan, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Semarang, 13 April 2023

Responden



(A R H)

**LAMPIRAN 7****INFORMED CONSENT**

Lembar Persetujuan Responden (*Informed Consent*)

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : S ■■■ S ■■

Umur : 23 Tahun

Menyatakan bersedia menjadi responden pada penelitian yang dilakukan oleh:

Nama : Rizal Fitra Padantya

NIT : 561911337448 K

Alamat : Butuh RT 03/ RW 02, Gedongan, Baki, Sukoharjo

Judul Penelitian : Analisa Penyesuaian Diri Kru Perempuan Pada Saat Bekerja Di Atas Kapal

Saya menyatakan bersedia dilibatkan dalam penelitian tersebut dengan ketentuan identitas akan dirahasiakan dan hasil penelitian hanya digunakan semata-mata untuk kepentingan ilmu pengetahuan.

Dengan surat pernyataan ini saya sampaikan, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Semarang, 13 April 2023

Responden



( S ■■■ S ■■ )

**LAMPIRAN 8****INFORMED CONSENT**

Lembar Persetujuan Responden (*Informed Consent*)

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : J S

Umur : 40 Tahun

Menyatakan bersedia menjadi responden pada penelitian yang dilakukan oleh:

Nama : Rizal Fitra Padantya

NIT : 561911337448 K

Alamat : Butuh RT 03/ RW 02, Gedongan, Baki, Sukoharjo

Judul Penelitian : Analisa Penyesuaian Diri Kru Perempuan Pada Saat Bekerja Di Atas Kapal

Saya menyatakan bersedia dilibatkan dalam penelitian tersebut dengan ketentuan identitas akan dirahasiakan dan hasil penelitian hanya digunakan semata-mata untuk kepentingan ilmu pengetahuan.

Dengan surat pernyataan ini saya sampaikan, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Semarang, 13 April 2023

Responden

( J S )

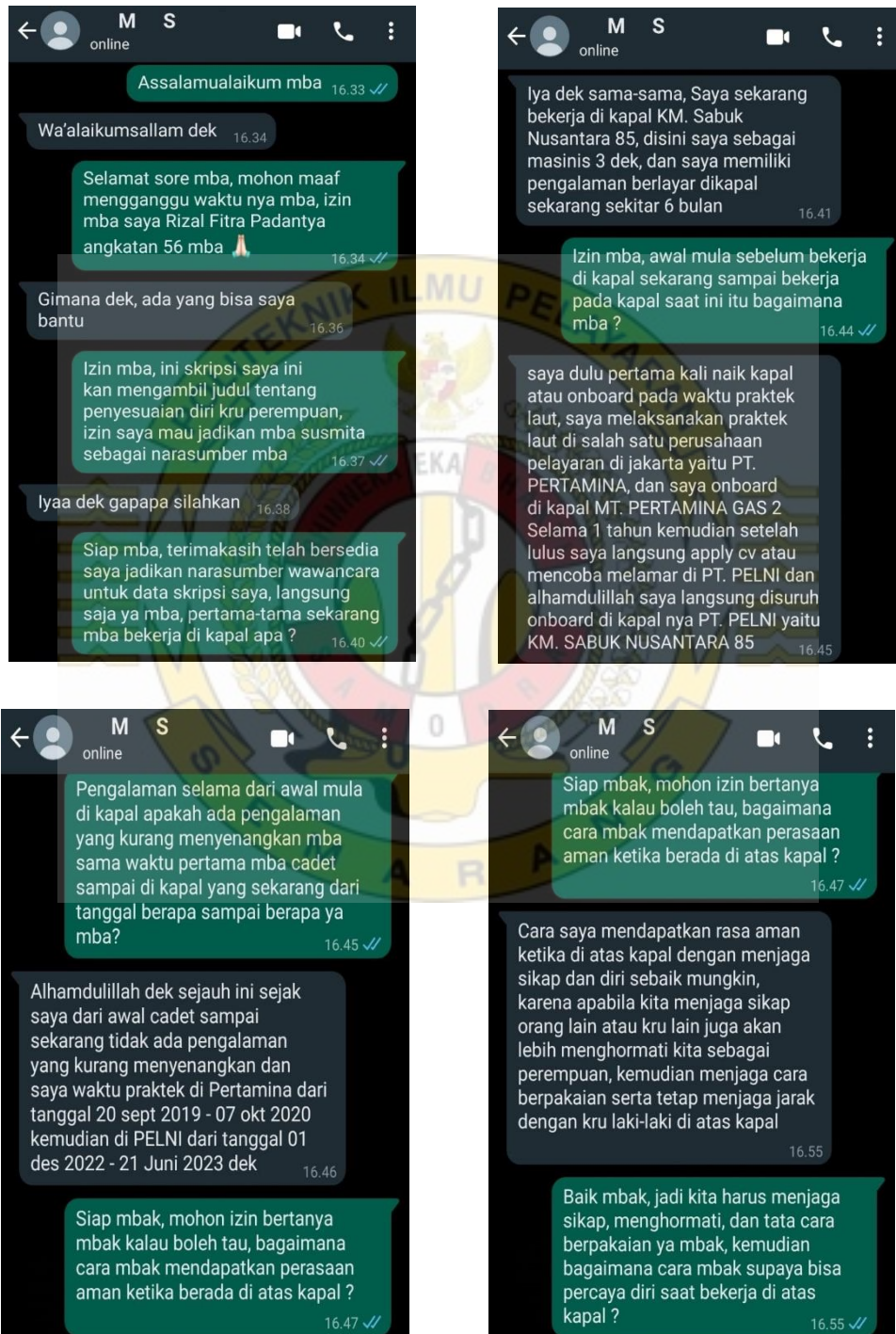
## LAMPIRAN 9

### FOTO WAWANCARA BY ZOOM MEETING



## LAMPIRAN 10

## TANGKAPAN LAYAR WAWANCARA BY WHATSAPP



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Rizal Fitra Padantya  
 Tempat/tglahir : Sukoharjo, 17 Desember 2001  
 NIT : 561911337448 K  
 Agama : Islam  
 AlamatAsal : Butuh RT 03/ RW 02,  
 Gedongan, Baki, Sukoharjo



Pekerjaan : Taruna PIP Semarang

### Orang Tua

Nama Ayah : Harnadi  
 Pekerjaan : Wiraswasta  
 Nama Ibu : Yustina Purwaningsih  
 Pekerjaan : Perawat  
 Alamat : Butuh RT 03/ RW 02, Gedongan, Baki, Sukoharjo

### Riwayat Pendidikan

1. SD Negeri 01 Baki Pandeyan (2007-2013)
2. SMP Negeri 01 Baki (2013-2016)
3. SMA Negeri 02 Sukoharjo (2016-2019)
4. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2019 – Sekarang)

### Pengalaman Praktek Darat

Perusahaan : PT. Berlian Laju Tanker  
 Alamat : Wisma Bsg, Jl. Abdul Muis No.40, RT.4/RW.8, Petojo  
 Utara, Jakarta, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus  
 Ibukota Jakarta 10160

