



**PENGARUH FAMILIARISASI DAN TANGGUNG JAWAB
TERHADAP KINERJA CREW KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

HAFIDL MUHAIMIN
NIT. 561911137199 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
TAHUN 2023**

HALAMAN PERSETUJUAN

**“PENGARUH FAMILIARISASI DAN TANGGUNG JAWAB TERHADAP
KINERJA CREW KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA”**

Disusun Oleh:

HAFIDL MUHAIMIN
NIT. 561911137199 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 24 Januari 2024

Dosen Pembimbing I

Materi



Capt. SAMSUL HUDA, MM, M. Mar

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19721228 199803 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



AWEL SURYADI, S. ST., M. Si.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19770525 200502 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



YUSTINA SAPAN, S. ST., M. M.

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19771129 200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Pengaruh Familiarisasi dan Tanggung Jawab Terhadap Kinerja Crew Kapal MV. Kartini Samudra”, karya:

Nama : HAFIDL MUHAIMIN

NIT : 5619111137199 N

Program Studi : Nautika

Telah diperahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari...*Jum'at*..., tanggal...*26 Januari*...2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I : Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar.....

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19770410 201012 1 002

Penguji II : Capt. SAMSUL HUDA, MM, M.Mar.....

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19721228 199803 1 001

Penguji III : ELY SULISTYOWATI, S.ST., M.M......

Penata Tingkat I (III/d)

NIP. 19780801 200812 2 001

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Capt. SUKIRNO, M.M.Tr., M.Mar

Pembina Tingkat I (IV/b)

NIP. 19671210 199903 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Hafidl Muhaimin

NIT : 561911137199 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “PENGARUH FAMILIARISASI DAN TANGGUNG JAWAB TERHADAP KINERJA *CREW* KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA”

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 etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 24 Januari 2024

Yang membuat pernyataan,



HAFIDL MUHAIMIN

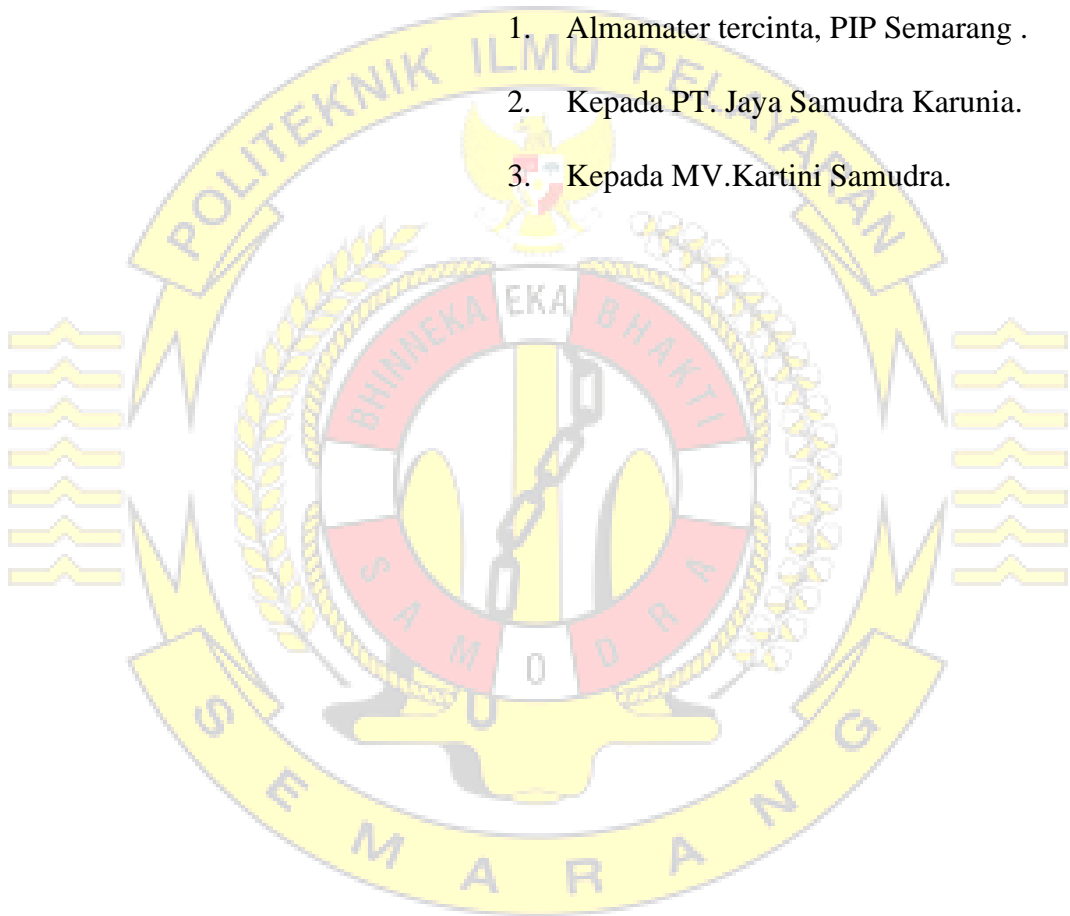
NIT. 561911137199 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

1. Kunci sukses adalah ketika usaha dan keberuntungan bertemu.
2. Tuhan bersama orang-orang beriman.
3. Menuju tak terbatas dan melampauinya.

Persembahan:

1. Almamater tercinta, PIP Semarang .
2. Kepada PT. Jaya Samudra Karunia.
3. Kepada MV.Kartini Samudra.



PRAKATA

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa karena berkat limpahan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya peneliti mampu menyelesaikan dan menuntaskan skripsi ini dengan judul “Pengaruh Familiarisasi dan Tanggung Jawab Terhadap Kinerja *Crew* Kapal MV. Kartini Samudra”. Penyusunan skripsi ini bertujuan memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) serta menyelesaikan program pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, peneliti telah menerima dukungan, arahan dan bimbingan yang amat berarti dari beberapa pihak terkait yang sangat membantu dan berguna. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin mengungkapkan penghargaan dan terima kasih yang tulus kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Ibu Yustina Sapan, S.ST., M.M., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan Selaku Dosen Wali.
3. Capt. Samsul Huda, MM, M.Mar, Selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Awel Suryadi, S.ST., M.Si., Selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penelitian dan Penulisan.
5. Dosen dan seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Orang tua saya, Bapak Ali Suhermin dan Ibunda Sulastri.
7. Seluruh *staff* PT. Jaya Samudra Karunia dan *crew* MV. Kartini Samudra yang telah memberikan kesempatan dan membimbing melaksanakan praktek laut.

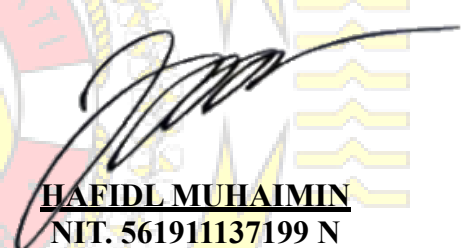
8. Teman-temanku angkatan “LVI” PIP Semarang, kasta Jawa Barat dan kelas Nautika VIII D serta orang-orang terkasih yang selalu memberikan semangat dan mendukung sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

9. Kepada Nur Aeni, S.Akun., yang selalu mendoakan dan setia mendukung.

Akhir kata peneliti berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan pengetahuan serta berguna bagi pembaca dan pihak terkait di waktu mendatang. Apabila terdapat keliruan atau kekurangan dalam skripsi ini peneliti mohon maaf yang sebesar-besarnya.

Semarang, 24 Januari 2024

Penulis



HAFIDL MUHAIMIN
NIT. 561911137199 N

ABSTRAKSI

Hafidl Muhaimin,561911137199N,2023. “*Pengaruh Familiarisasi dan Tanggung Jawab Terhadap Kinerja Crew Kapal MV. Kartini Samudra*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Samsul Huda,MM,M.Mar, Pembimbing II: Bapak. Awel Suryadi,S.ST.,M.Si.

Familiarisasi diatas kapal merupakan hal penting untuk menjaga keselamatan dan efisiensi operasional kapal. Hal ini memastikan bahwa semua awak kapal memahami tugas dan tanggung jawab mereka serta dapat bekerja sama secara efektif. Pada saat peneliti melakukan praktik dikapal MV. Kartini Samudra, kapal sedang proses sandar di pelabuhan TG.Jati Jepara, terdapat insiden pada saat proses peluncuran tali ke dermaga. Oleh sebab itu peneliti menganalisis pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal di MV. Kartini Samudra.

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kuantitatif deskriptif yakni analisis regresi linear berganda menggunakan SPSS, dengan membagikan kuisisioner dengan jumlah 27 responden yang mana jumlah seluruh *crew* kapal MV.Kartini Samudra. Didapatkan hasil dari perhitungan regresi yakni indikator familiarisasi terhadap kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra dengan sumbangan efektif berpengaruh sebesar 30,0% dan indikator tanggung jawab berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra sebesar 12,9%.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa familiarisasi berpengaruh signifikan terhadap kinerja, tanggung jawab berpengaruh terhadap kinerja dan pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra.

Kata Kunci: Familiarisasi, Tanggung Jawab, kinerja *crew* kapal

ABSTRACT

Hafidl Muhaimin,561911137199N,2023. “*Pengaruh Familiarisasi dan Tanggung Jawab Terhadap Kinerja Crew Kapal MV. Kartini Samudra*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Samsul Huda,MM,M.Mar, Pembimbing II: Bapak. Awel Suryadi,S.ST.,M.Si.

Familiarization on board is important to maintain the safety and operational efficiency of the ship. This ensures that all crew members understand their duties and responsibilities and can work together effectively. At the time the researcher conducted practice on board the MV. Kartini Samudra, the ship is in the process of docking at TG. Jati Jepara port, there was an incident during the process of launching the rope to the pier. Therefore, researchers analyzed the effect of familiarization and responsibility on the performance of ship crew in MV. Kartini Samudra.

The method used in this study is a descriptive quantitative method, namely multiple linear regression analysis using SPSS, by distributing questionnaires with a total of 27 respondents which is the total crew of the MV.Kartini Samudra. The results of regression calculations are indicators of familiarization with the performance of the crew MV. Kartini Samudra with an effective contribution has an effect of 30.0% and the responsibility indicator affects the performance of the crew MV. Kartini Samudra by 12.9%.

The results showed that familiarization has a significant effect on performance, responsibility affects performance and the influence of familiarization and responsibility affects the performance of the crew MV. Kartini Samudra.

Keywords: Familiarization, Responsibility, crew performance

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	3
C. Batasan Masalah.....	4
D. Rumusan Masalah	4
E. Tujuan Penelitian	4
F. Manfaat Hasil Penelitian.....	5
BAB II LANDASAN TEORI DAN PENGAJUAN HIPOTESIS	7
A. Deskripsi Teori.....	7
B. Definisi Operasional.....	17
C. Kerangka Berfikir.....	20

D. Hipotesis.....	21
BAB III PROSEDUR PENELITIAN.....	22
A. Metode Penelitian.....	22
B. Populasi dan Sampel	23
C. Instrumen Penelitian.....	24
D. Teknik Pengolahan Data	26
E. Teknik Analisis Data	27
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	32
A. Deskripsi Hasil Penelitian	32
B. Uji Persyaratan Analisis	41
C. Hasil Pengujian Hipotesis	44
D. Pembahasan Hasil Penelitian	49
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....	52
A. Simpulan	52
B. Keterbatasan Penelitian	53
C. Saran.....	54
DAFTAR PUSTAKA	56
LAMPIRAN-LAMPIRAN	57
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	80

DAFTAR TABEL

Table 3.1 Skala Likert	25
Tabel 4.1 Umur	33
Tabel 4.2 Jenis Kelamin	33
Tabel 4.3 Jabatan Diatas Kapal	34
Tabel 4.4 Hasil Uji Deskriptif Variabel Familiarisasi (X1)	35
Tabel 4.5 Hasil Uji Deskriptif Variabel Tanggung Jawab (X2)	36
Tabel 4.6 Hasil Uji Deskriptif Variabel Crew Kapal (Y)	38
Tabel 4.7 Hasil Uji Validitas Variabel Familiarisasi (X1)	40
Tabel 4.8 Hasil Uji Validitas Variabel Tanggung Jawab (X2)	40
Tabel 4.9 Hasil Uji Validitas Variabel Crew Kapal (Y)	40
Tabel 4.10 Hasil Uji Reliabilitas	41
Tabel 4.11 Hasil Uji Normalitas	42
Tabel 4.12 Hasil Uji Koefisien Determinasi (R ²)	43
Tabel 4.13 Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE)	43
Tabel 4.14 Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR)	44
Tabel 4.15 Hasil Uji Simultan (Uji F)	45
Tabel 4.16 Uji T Familiarisasi (X1) Dengan Variabel Crew Kapal (Y)	46
Tabel 4.17 Uji T Tanggung Jawab (X2) Dengan Variabel Crew Kapal (Y) ..	47
Tabel 4.18 Koefisien	48

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berfikir..... 20



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Tabel kuesioner.....	57
Lampiran 2	Crew List	62
Lampiran 3	Tabulasi Data Responden	63
Lampiran 4	Descriptive variabel.....	66
Lampiran 5	Tabel R	67
Lampiran 6	Tabel F.....	69
Lampiran 7	Tabel T	71
Lampiran 8	Data Deskripsi Responden.....	72
Lampiran 9	Hasil Uji Normalitas.....	73
Lampiran 10	Hasil Uji Validitas dan Uji Reliabilitas.....	74
Lampiran 11	Perhitungan SE dan SR	77
Lampiran 12	Hasil Uji T dan Uji F.....	78
Lampiran 13	Form Familiarisasi.....	80
Lampiran 14	Surat keterangan Hasil Plagiasi	86

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Familiarisasi adalah proses pendekatan atau pengenalan terhadap suatu lingkungan, situasi, atau konsep dengan tujuan untuk membuat seseorang menjadi akrab atau terbiasa dengan hal tersebut. Dalam konteks maritim, familiarisasi merujuk pada proses mempersiapkan dan mengenalkan awak kapal, khususnya anggota baru yang bergabung dengan kapal, terhadap lingkungan dan operasi kapal.

Menurut Hasibuan (2006:16), familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja diatas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan. Sedangkan menurut Siagian (2008:176) familiarisasi merupakan tindakan atau proses membuat akrab.

Sesuai dengan ISM Code elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO (*International Maritime Organization*) bahwa salah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan.

Familiarisasi sering kali dilakukan ketika seseorang memasuki lingkungan baru, seperti saat bergabung dengan tim kerja baru, memulai pekerjaan baru. Dengan familiarisasi seseorang dapat mengurangi rasa cemas, kebingungan, atau ketidakpastian yang mungkin muncul saat menghadapi hal baru.

Familiarisasi di atas kapal merupakan hal penting untuk menjaga keselamatan dan efisiensi operasional kapal. Hal ini memastikan bahwa semua awak kapal memahami tugas dan tanggung jawab mereka serta dapat bekerja sama secara efektif dalam lingkungan yang unik dan potensialnya berbahaya di atas kapal.

Kegiatan familiarisasi dilakukan di atas kapal guna pengenalan dan penyesuaian diri seseorang dengan lingkungan kerja di atas kapal. Hal ini penting untuk para *crew* kapal terutama yang baru bergabung agar mereka dapat memahami tugas tanggung jawab dan prosedur yang berlaku di atas kapal tersebut.

Selama familiarisasi di atas kapal, awak kapal baru akan di perkenalkan kepada beberapa aspek penting seperti :

1. Orientasi terhadap lingkungan kapal
2. Penjelasan tentang keselamatan
3. Peraturan dan prosedur keselamatan
4. Pelatihan penggunaan peralatan dan sistem
5. Penjelasan tugas dan tanggung jawab
6. Struktur dan ruang di kapal
7. Peraturan dan prosedur operasional
8. Pengenalan terhadap peralatan dan sistem kapal
9. Budaya kapal dan kerjasama tim

Ketidaktahuan atau kurangnya familiarisasi awak kapal terhadap lingkungan, peralatan, dan prosedur operasional kapal dapat menyebabkan berbagai kecelakaan dan insiden berbahaya yang terjadi pada saat proses sandar di pelabuhan TG. Jati Jepra :

1. Peluncuran atau lepas tali yang tidak tepat karena kurangnya familiarisasi dengan penggunaan peralatan kapal seperti tali, rantai, atau winch menyebabkan kecelakaan saat meluncurkan atau melepaskan tali yang tidak tepat, dapat menyebabkan luka serius pada awak kapal dan kerusakan kapal itu sendiri.
2. Kecelakaan Personil karena Ketidakhahaman tentang prosedur keselamatan di atas kapal menyebabkan insiden cedera pribadi pada proses pengiriman tali penumpang ke dermaga.

Oleh karena itu, penting untuk memberikan familiarisasi yang memadai kepada seluruh awak kapal, terutama pada awak baru, untuk mengurangi risiko kecelakaan dan memastikan keselamatan selama operasi kapal. familiarisasi sebelum naik kapal sangat penting untuk menjaga keselamatan semua orang di atas kapal. Oleh karena itu, pihak kapal dan *crew* harus memberikan informasi yang diperlukan dan melakukan latihan familiarisasi secara menyeluruh untuk mengurangi dampak negatif yang mungkin terjadi. Dari permasalahan dan fakta tersebut peneliti membuat sebuah penelitian dengan judul yaitu :

“PENGARUH FAMILIARISASI DAN TANGGUNG JAWAB TERHADAP KINERJA CREW KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA”

B. Identifikasi Masalah

Dalam penelitian tersebut, terdapat berbagai masalah dalam latar belakang penelitian diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Familiarisasi adalah proses atau kegiatan untuk menjadikan seseorang atau kelompok menjadi akrab atau terbiasa dengan suatu hal, lingkungan, atau konsep tertentu.

2. Melaksanakan familiarisasi yang baik di atas kapal guna meningkatkan keselamatan, efisiensi operasional, dan meningkatkan tanggung jawab awak kapal.
3. Tanggung jawab terkait kinerja awak kapal sangat penting untuk memastikan operasi kapal berjalan dengan lancar dan aman.

C. Batasan Masalah

Menurut identifikasi masalah tersebut, batasan masalah pada penelitian ini diantaranya :

1. Pada penelitian ini Objek dalam penelitian terbatas hanya ditunjukkan kepada seluruh *crew* di kapal MV. Kartini Samudra sebagai responden.
2. Jumlah responden yang diambil sebagai bahan penelitian hanya *crew* kapal MV. Kartini Samudra.
3. Pada penelitian ini keterbatasan waktu dalam penelitian yang dilaksanakan, yaitu peneliti hanya melakukan selama praktik laut.

D. Rumusan Masalah

Dari berbagai permasalahan tersebut, peneliti mengemukakan rumusan masalah dari latar belakang penelitian ini diantaranya :

1. Bagaimana pengaruh familiarisasi terhadap kinerja *crew* kapal di MV. Kartini Samudra ?
2. Bagaimana pengaruh tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal di MV. Kartini Samudra ?
3. Bagaimana pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal di MV. Kartini Samudra ?

E. Tujuan Penelitian

Menurut rumusan masalah, peneliti menuliskan tujuan penelitian diantaranya :

1. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh familiarisasi terhadap kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra.
2. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra.
3. Untuk menguji dan menganalisis pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra.

F. Manfaat Dan Hasil Penelitian

Dari rangkaian yang sudah dituliskan oleh peneliti, manfaat penelitian ini yakni :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Familiarisasi di atas kapal membantu individu atau kelompok untuk mengenal lingkungan kapal dengan lebih baik. Mereka dapat mempelajari berbagai bagian kapal, seperti ruang kemudi, ruang mesin, ruang kru, dan fasilitas lainnya.
 - b. Familiarisasi prosedur keselamatan dan kesiapan darurat. Ini termasuk pemahaman tentang penggunaan peralatan keselamatan, seperti jaket pelampung, alat pemadam api, dan peralatan penyelamatan lainnya.
 - c. Individu atau kelompok untuk memahami prosedur operasional yang berlaku di kapal.
2. Manfaat Secara Praktis
 - a. Untuk peneliti, berdasarkan hasil analisis serta pengolahan data penelitian ini diharapkan sebagai bahan atau informasi tentang pengaruh familiarisasi terhadap *crew* baru diatas kapal.

- b. Bagi crew kapal, dari hasil olah data yang sudah dilakukan oleh peneliti sebagai pertimbangan untuk penyesuaian diri terhadap lingkungan, prosedur, peralatan, dan rutinitas yang ada di kapal.



BAB II

LANDASAN TEORI DAN PENGAJUAN HIPOTESIS

A. Deskripsi Teoritis

1. Familiarisasi

Familiarisasi adalah proses pendekatan atau pengenalan terhadap suatu lingkungan, situasi, atau konsep dengan tujuan untuk membuat seseorang menjadi akrab atau terbiasa dengan hal tersebut. Dalam konteks maritim, familiarisasi merujuk pada proses mempersiapkan dan mengenalkan awak kapal, khususnya anggota baru yang bergabung dengan kapal, terhadap lingkungan dan operasi kapal.

Menurut Hasibuan (2006:16), familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Dalam hal ini perusahaan harus memperhatikan keutamaan familiarisasi ini agar berjalan dengan efektif sesuai dengan prosedur perusahaan.

Familiarisasi di atas kapal memiliki pengaruh yang sangat signifikan terhadap kinerja dan keselamatan kerja di kapal. Berikut beberapa pengaruh utama familiarisasi di atas kapal:

a. Familiarisasi Terhadap Kinerja *Crew* Kapal

Familiarisasi terhadap kinerja crew kapal merupakan proses penting untuk memastikan bahwa setiap anggota kru memahami tugas dan tanggung jawab mereka dengan baik. Familiarisasi ini bertujuan untuk meningkatkan keamanan, efisiensi, dan kinerja keseluruhan kapal. Berikut adalah beberapa langkah yang dapat diambil dalam proses familiarisasi terhadap kinerja crew kapal:

1) Pemberian Tugas dan Tanggung Jawab

Setiap anggota kru harus diberikan pemahaman yang jelas mengenai tugas dan tanggung jawab mereka. Pembagian peran yang efektif di antara kru adalah kunci untuk menjaga kinerja kapal secara keseluruhan.

2) Sosialisasi Tim

Membangun semangat kerja sama dan komunikasi yang baik di antara *crew*. Melibatkan *crew* dalam aktivitas atau latihan yang memperkuat kerjasama tim.

b. Pemahaman Terhadap Prosedur Keselamatan

Familiarisasi membantu awak kapal memahami dengan baik prosedur keselamatan yang harus diikuti di berbagai situasi. Ini mencakup prosedur darurat, penggunaan peralatan keselamatan, serta tindakan yang harus diambil dalam situasi yang memerlukan respons cepat. Dengan pemahaman yang baik, awak kapal dapat menghindari potensi bahaya dan kecelakaan. Berikut adalah beberapa prosedur keselamatan yang umumnya diikuti di atas kapal:

1) Pemahaman tentang Alat Keselamatan

Semua awak kapal dan penumpang harus tahu lokasi dan penggunaan alat keselamatan seperti jaket pelampung, alat pemadam api, peralatan penyelamatan, dan peralatan keselamatan lainnya. Mereka juga harus tahu cara mengenakan jaket pelampung dengan benar.

2) Evakuasi

Setiap orang harus mengetahui rute evakuasi dan titik berkumpul di atas kapal. Ini mencakup pengetahuan tentang perahu penyelamatan, pelampung darurat, dan cara menggunakannya jika perlu.

3) Prosedur Pemberitahuan Darurat

Kapal biasanya dilengkapi dengan sistem pemberitahuan darurat. Semua orang harus tahu bagaimana cara menggunakan sistem ini untuk melaporkan situasi darurat kepada awak kapal atau pusat kontrol.

4) Pemberitahuan dan Alarm Keselamatan

Setiap kapal memiliki alarm keselamatan yang akan diaktifkan dalam situasi darurat. Semua orang harus merespon alarm ini dengan cepat dan mengikuti petunjuk yang diberikan.

5) Pelampung Darurat

Semua kapal harus memiliki jaket pelampung dan peralatan penyelamatan lainnya yang mudah diakses. Semua orang harus tahu bagaimana menggunakannya dan kapan harus menggunakannya.

6) Peraturan Keselamatan Laut.

Kapal harus mengikuti peraturan keselamatan laut yang berlaku, termasuk peraturan mengenai pemakaian jaket pelampung, penggunaan alat keselamatan, dan peraturan lalu lintas di laut.

7) Pencegahan Kebakaran

Mencegah kebakaran adalah prioritas. Ini melibatkan pemantauan peralatan elektrik dan mesin, pelarangan merokok di area berisiko tinggi, dan tindakan pencegahan kebakaran lainnya.

8) Penggunaan Perangkat Komunikasi

Kapal dilengkapi dengan perangkat komunikasi yang dapat digunakan dalam situasi darurat. Semua orang harus tahu cara menggunakan perangkat ini untuk memanggil bantuan atau berkomunikasi dengan kapal lain.

9) Simulasi dan Latihan

Untuk memastikan bahwa semua orang tahu bagaimana mengatasi situasi darurat, latihan dan simulasi bisa dilakukan secara berkala. Ini membantu memperkuat pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan dalam situasi sebenarnya.

10) Kepatuhan dan Kerjasama

Semua orang yang berada di kapal harus patuh terhadap perintah dan instruksi awak kapal. Kerjasama dan koordinasi yang baik antara penumpang dan kru juga sangat penting dalam situasi darurat.

11) Pertolongan Pertama

Kapal biasanya memiliki staf yang terlatih dalam pertolongan pertama. Mereka harus siap memberikan perawatan medis pertama dalam situasi darurat.

12) Evaluasi dan Perbaikan

Setelah setiap pelayaran, prosedur keselamatan harus dievaluasi dan diperbaiki jika diperlukan. Ini bisa berarti melakukan analisis penyebab insiden atau kecelakaan dan membuat perubahan pada prosedur keselamatan.

c. Penggunaan Peralatan Keselamatan

Familiarisasi melibatkan pelatihan dalam penggunaan peralatan keselamatan seperti jaket pelampung, peluit, peralatan pemadam kebakaran, dan peralatan penyelamatan lainnya. Awak kapal harus tahu bagaimana menggunakan peralatan ini dengan benar agar dapat menyelamatkan diri mereka sendiri dan rekan-rekan mereka dalam situasi darurat. Berikut adalah beberapa peralatan keselamatan yang umumnya ada di atas kapal untuk melindungi awak kapal dan penumpang dalam situasi darurat:

1) Jaket Pelampung

Jaket pelampung adalah peralatan keselamatan utama di atas kapal. Mereka dirancang untuk memberikan pelampung dan dapat digunakan oleh semua orang di kapal dalam situasi darurat. Jaket pelampung harus mudah diakses dan sesuai dengan standar keselamatan.

2) Perahu Penyelamatan

Kapal-kapal besar biasanya dilengkapi dengan perahu penyelamatan yang dapat digunakan dalam situasi darurat. Perahu ini dirancang untuk mengangkut awak kapal dan penumpang ke tempat yang aman.

3) Peralatan Keselamatan Pribadi (PPE)

PPE(*personal protective equipment*) seperti helm, sepatu bot, dan tali pengaman digunakan oleh awak kapal yang bekerja di daerah berbahaya atau di atas dek kapal untuk melindungi diri mereka sendiri dalam situasi darurat.

4) Peralatan Pemadam Api

Kapal dilengkapi dengan peralatan pemadam api seperti tabung pemadam api, *fireman outfit*, dan alat pemadam api portabel. Ini digunakan untuk mengatasi kebakaran kecil dan mengendalikan situasi sebelum memanggil bantuan profesional.

d. Pengetahuan Tentang Peralatan dan Sistem Kapal

Familiarisasi mencakup pemahaman tentang sistem dan peralatan kapal. Hal ini membantu awak kapal dalam mengoperasikan kapal dengan aman dan efisien. Pemahaman tentang permesinan, navigasi, dan sistem lainnya mengurangi risiko kegagalan peralatan yang dapat menyebabkan kecelakaan.

e. Pencegahan Kecelakaan

Familiarisasi yang baik juga mencakup pemahaman tentang bahaya potensial di kapal dan tindakan yang harus diambil untuk mencegah kecelakaan, pencegahan kecelakaan kerja seperti jatuh, tergelincir, terpeleset, atau terbentur benda-benda berbahaya. Familiarisasi yang efektif dapat mengurangi insiden kecelakaan di kapal.

Sesuai dengan *ISM Code* elemen 6 yang diberlakukan oleh IMO bahwasalah satu dari peraturan yang diharuskan adalah familiarisasi bagi personil yang baru ditempatkan untuk memahami dengan benar tugas dan tanggung jawabnya, yang berhubungan dengan keselamatan kerja dan perlindungan lingkungan. Menurut *International Safety Management (ISM) Code*, Poin 6 : *Resources And Personnel* (Sumber Daya dan Personil) dalam terjemahan bebas oleh Ir. Pieter Batti (2000:121), sebagai berikut :

- 1) *Code 6.1* Perusahaan harus menjamin bahwa seorang Nakhoda sudah :
 - a) Dipilih secara teliti untuk memberikan komando.
 - b) Sepenuhnya mengetahui SMS perusahaan.
 - c) Diberi dukungan yang diperlukan, sehingga tugas-tugas Nakhoda dapat terlaksana dengan aman.
- 2) *Code 6.2* Perusahaan harus menjamin bahwa tiap kapal diawaki oleh pelaut-pelaut yang ber kualifikasi, bersertifikat, dan sehat secara medis sesuai dengan persyaratan persyaratan, baik nasional maupun internasional.

2. Tanggung Jawab

Pelaksanaan familiarisasi di atas kapal tentang pemahaman terhadap tugas dan tanggung jawab awak kapal adalah proses yang penting untuk memastikan bahwa setiap anggota kru memiliki pemahaman yang jelas tentang peran mereka dalam operasi kapal dan menjaga keselamatan selama berlayar. Menurut Hasan (2010:10) menyatakan bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan

kewajibannya, yang seharusnya dilakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial dan budaya), negara dan Tuhan Yang Maha Esa. Berikut adalah langkah-langkah yang dapat diambil untuk melaksanakan familiarisasi ini:

a. Penyampaian Informasi tertulis

Siapkan dokumen tertulis yang merinci tugas dan tanggung jawab masing-masing awak kapal. Dokumen ini dapat berisi deskripsi pekerjaan, garis wewenang, dan daftar tugas yang harus dijalankan oleh setiap awak kapal.

b. Sesi Orientasi Awal

Saat seorang awak kapal baru bergabung dengan kapal, selenggarakan sesi orientasi awal yang mencakup penyampaian informasi tentang tugas dan tanggung jawab mereka. Ini bisa berupa pertemuan pribadi dengan kapten atau petugas senior.

c. Pelatihan Khusus

Jika diperlukan, selenggarakan pelatihan khusus untuk pekerjaan atau peralatan tertentu. Misalnya, pelaut yang bekerja di mesin kapal perlu mendapatkan pelatihan khusus tentang peralatan mesin yang mereka tangani.

d. Mentoring

Pasangkan anggota kru yang baru bergabung dengan mentor yang berpengalaman. Mentor dapat memberikan panduan, jawaban atas pertanyaan, dan bimbingan praktis sehari-hari.

e. Pengujian Kemampuan

Setelah pelatihan awal, selenggarakan pengujian kemampuan untuk memastikan bahwa awak kapal memahami tugas dan tanggung jawab mereka. Ini bisa berupa ujian tertulis atau ujian praktis.

f. Penekanan pada Keselamatan

Selama familiarisasi, perlu ditekankan pentingnya keselamatan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab masing-masing. Semua anggota kru harus tahu bagaimana menghindari bahaya dan merespons situasi darurat.

g. Sistem Pengaduan dan Perbaikan

Buka jalur komunikasi yang efektif bagi awak kapal untuk menyampaikan saran, keluhan, atau masalah yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab mereka. Ini memungkinkan perbaikan yang berkelanjutan dalam pelaksanaan tugas.

h. Pembaruan Berkala

Tugas dan tanggung jawab di atas kapal dapat berubah seiring waktu. Pastikan familiarisasi diperbarui secara berkala untuk memastikan bahwa semua awak kapal tetap up-to-date dengan perubahan dalam pekerjaan dan tanggung jawab mereka.

i. Kepatuhan terhadap Peraturan Maritim

Pastikan semua awak kapal memahami dan mematuhi peraturan maritim yang berlaku yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawab mereka di atas kapal.

j. Evaluasi Rutin

Selama familiarisasi, lakukan evaluasi rutin untuk memastikan pemahaman dan pelaksanaan tugas dan tanggung jawab yang benar oleh semua anggota *Crew*.

3. Kinerja

Kinerja merupakan bentuk implementasi dari rencana yang telah disusun untuk menjalankan pekerjaan yang telah diberikan dan dinilai dari apa yang dilakukan oleh manusia. Menurut Wibowo (2012:4), kinerja di atas kapal merujuk pada proses pengenalan dan pemahaman terhadap tugas dan protokol yang harus diikuti oleh semua orang yang bekerja atau tinggal di atas kapal. Ini melibatkan pemahaman terhadap sistem operasional kapal, prosedur keamanan, serta koordinasi antar awak kapal. Berikut adalah beberapa aspek penting dalam familiarisasi tentang kinerja di atas kapal:

a. Tugas

Memahami tugas masing-masing awak kapal, Mengetahui peran dan hierarki di kapal untuk memastikan koordinasi yang baik.

b. Etika dan Disiplin

Familiaritas dengan aturan dan etika di atas kapal, Mengetahui kode etik di antara awak kapal dan cara berinteraksi dengan rekan kerja.

c. Komunikasi

Memahami protokol komunikasi di atas kapal, termasuk penggunaan radio dan istilah maritime, Pemahaman terhadap bahasa dan kode komunikasi khusus yang digunakan di lingkungan maritim.

d. Pemahaman Lingkungan Kerja

Mengetahui kondisi lingkungan kerja di atas kapal, termasuk cuaca, gelombang laut, dan kondisi laut lainnya, Pemahaman terhadap kesehatan dan kebersihan di kapal.

4. Crew kapal

Seseorang yang pekerjaannya berlayar di laut atau dapat pula berarti seseorang yang mengemudikan kapal atau membantu dalam operasi, perawatan atau pelayanan dari sebuah kapal. Hal ini mencakup seluruh orang yang bekerja di atas kapal. Menurut PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi serta Dinas Jaga Pelaut Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 12, “Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau diperkerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji”. Semua posisi di kapal dari Nakhoda sampai *Messboy* adalah awak kapal. Dalam ayat 17 disebutkan bahwa “Perwira (*Officer*) adalah awak kapal selain nahkoda yang ditetapkan di dalam peraturan atau regulasi nasional sebagai perwira.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *crew* atau awak kapal adalah seseorang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji yang dibagi menjadi dua bagian kedudukan yaitu perwira kapal dan Anak Buah Kapal (ABK) sebagai berikut :

- a. Perwira kapal, terdiri dari *Captain*, *Chief Officer*, *Second Officer*, dan *Third Officer* untuk bagian *deck*. Sedangkan untuk bagian *engine*

adalah *Chief Engineer, First Engineer, Second Engineer, Third Engineer*.

- b. Anak Buah Kapal, terdiri dari *Boatswain(Bosun), Able Seaman (AB), Ordinary Seaman (OS), Mess Boy, Chief Cook* untuk bagian *deck*.

Sedangkan untuk bagian *engine* adalah *Oiler* dan *Wiper*.

B. Definisi Operasional

1. Familiarisasi

Proses pendekatan atau pengenalan terhadap suatu lingkungan, situasi, atau konsep dengan tujuan untuk membuat seseorang menjadi akrab atau terbiasa dengan hal tersebut. Menurut Hasibuan (2006:16), familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja diatas kapal.

a. Indikator Familiarisasi

1) Kinerja

Kinerja merupakan perwujudan kerja yang dilakukan oleh karyawan yang biasanya dipakai sebagai dasar penilaian terhadap karyawan atau organisas.

2) Keselamatan

keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan, dan proses pengolahannya, landasan kerja, dan lingkungannya, serta cara melakukan pekerjaan.

2. Tanggung Jawab

Menurut Hasan (2010:10) menyatakan bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya,

yang seharusnya dilakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial dan budaya), dan negara.

a. Indikator Tanggung Jawab

1) Tugas

Merupakan hal-hal yang harus bahkan wajib dikerjakan oleh seorang anggota organisasi atau pegawai dalam suatu instansi secara rutin sesuai dengan kemampuan yang dimilikinya untuk menyelesaikan program kerja yang telah dibuat berdasarkan tujuan.

2) Disiplin

Perasaan taat dan patuh terhadap nilai-nilai yang dipercaya merupakan tanggung jawabnya.

3. Crew Kapal

Seseorang yang pekerjaannya berlayar di laut atau dapat pula berarti seseorang yang mengemudikan kapal atau membantu dalam operasi, perawatan atau pelayanan dari sebuah kapal. Hal ini mencakup seluruh orang yang bekerja diatas kapal. Menurut PM 70 Tahun 2013.

a. Indikator Crew Kapal

1) Pengalaman Kerja

Suatu pengetahuan, keterampilan, dan kemampuan yang dimiliki pegawai untuk mengemban tanggungjawab dari pekerjaan.

2) Pendidikan

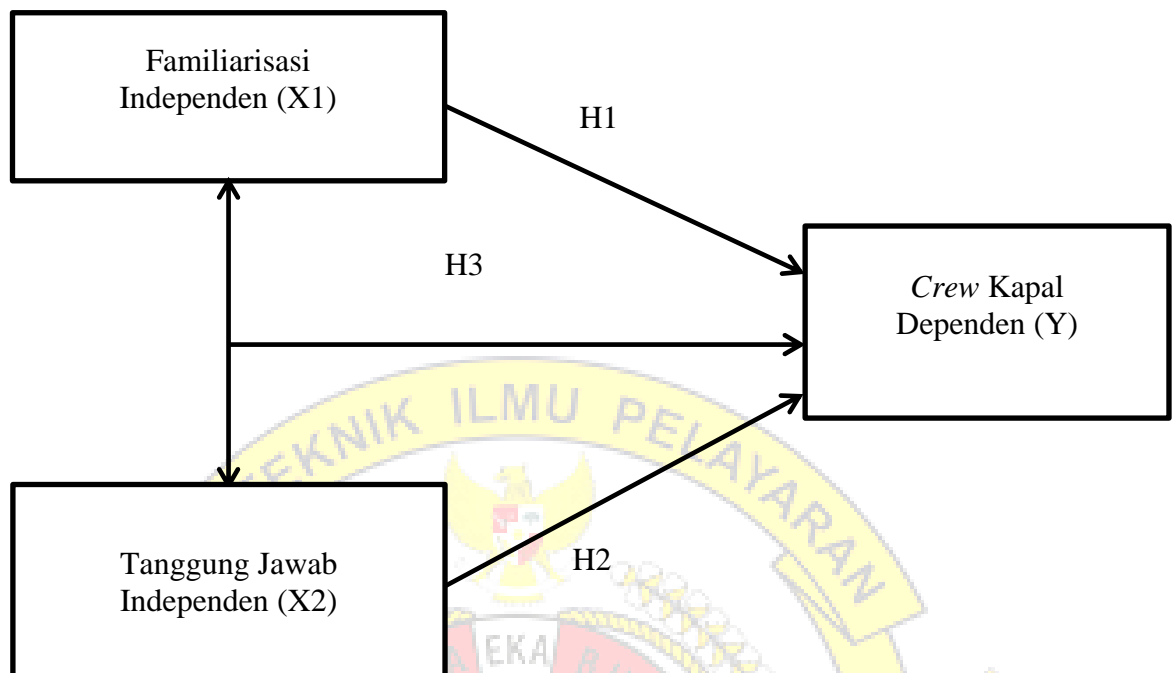
Berhubungan dengan peningkatan pengetahuan umum dan pemahaman atas lingkungan kita secara menyeluruh.

3) Usia

Usia lama waktu hidup atau sudah (semenjak dilahirkan). bahwa, semakin tua usia pegawai, makin tinggi komitmennya terhadap organisasi, hal ini diakibatkan karena kesempatan individu untuk menerima pekerjaan lain menjadi lebih terbatas seiring dengan menambahnya usia. Keterbatasan tersebut dipihak lain dapat meningkatkan persepsi yang lebih baik dengan atasan, akibatnya dapat meningkatkan kinerja mereka terhadap organisasi.

C. Kerangka Berfikir

Menurut Sugiyono (2019:95) menyatakan bahwa kerangka berfikir adalah model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Berikut ini adalah kerangka berfikir dari penelitian yang sudah dibentuk dalam bentuk kerangka.



Gambar 2.1: Kerangka Berfikir

D. Hipotesis

Pendapat Sugiyono (2019:99) hipotesis yakni sebuah jawaban ataupun praduga sementara sebuah variabel dalam penelitian yang didapatkan oleh peneliti berdasarkan data. Dalam sebuah penelitian kuantitatif hipotesis atau jawaban sementara digunakan untuk mengetahui pernyataan dalam penyusunan rumusan dalam masalah yang dibuat oleh peneliti. Berikut ini adalah pernyataan dalam hipotesis penelitian ini sebagai berikut :

H1 : Familiarisasi berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal

H2 : Tanggung jawab berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal

H3 : Familiarisasi dan tentang tanggung jawab berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal

BAB III

PROSEDUR PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah ilmu yang mempelajari cara-cara melakukan pengamatan dengan pemikiran yang benar secara terstruktur dan sistematis melalui langkah-langkah yang tersusun secara ilmiah serta menganalisis dan mengumpulkan informasi. Data digunakan untuk mendapatkan hasil penelitian yang terintegrasi dan diakui. Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian deskriptif dengan metode yang relevan yaitu kuantitatif.

Penelitian kuantitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme (mengandalkan empirisme) yang digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara acak (*random*), pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian objektif, dan analisis data bersifat jumlah atau banyaknya (kuantitatif) atau statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono : 2018).

Dalam penelitian ini, masalah yang bersifat asosiatif. Pernyataan masalah asosiatif adalah pernyataan masalah yang melibatkan hubungan antara dua atau lebih variabel yang memiliki variabel *independent* (variabel yang mempengaruhi) dan variabel *dependent* (variabel yang dipengaruhi).

B. Populasi Dan Sampel

1. Pengertian Populasi

Martono (2015:370) berpendapat, populasi yaitu objek ataupun subjek yang telah memenuhi kebutuhan tertentu dari suatu wilayah tertentu

dalam suatu bidang, diarahkan sebagai penelitian, dan terdiri dari sifat ataupun karakteristik tertentu. Berdasarkan pengertiannya, maka populasi pada penelitian ini terdiri dari semua *crew* yang bekerja dikapal MV. Kartini Samudra.

2. Sampel

Sugiyono (2017:81) berpendapat, sampel yaitu bagian paling kecil dari kumpulan populasi dengan sifat-sifat tertentu. Penelitian ini menggunakan sampel jenuh dikarenakan populasinya berjumlah 27 orang.

3. Data dan Jenis Data

Penelitian ini memakai jenis data primer serta sekunder. Akan tetapi penelitian ini memakai data primer dikarenakan peneliti memanfaatkan sumber data tersebut dengan cara menyebarkan angket atau kuesioner. Data primer yakni data yang didapatkan dari sumber pertama. Berdasarkan Sugiyono (2017:142) angket ataupun kuesioner yaitu teknik untuk memperoleh data yang berbentuk lembaran berisi pertanyaan serta pernyataan untuk responden. Kuesioner ini ditujukan ke semua awak kapal MV. Kartini Samudra yang berjumlah 27 orang.

C. Instrumen Penelitian

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang merupakan data yang didapat secara langsung melalui data aslinya, data primer memiliki sifat *up to date*. Peneliti yang akan mencari data diharuskan mendapatkannya secara langsung. Dalam artian lain, data ini diambil langsung dari sumbernya (Hutagalung : 2019).

Dari kuesioner yang disebarkan berisikan daftar-daftar pertanyaan yang dipakai sebagai pedoman untuk mengadakan tanya jawab kepada responden dari *crew* kapal mv kartini samudra. Berikut adalah instrumen yang digunakan peneliti dalam pengumpulan data, antara lain :

1. Kuesioner dan Angket

Kuesioner adalah teknik pengumpulan data dimana responden disajikan dengan pernyataan untuk dijawab. Kuesioner merupakan metode pengumpulan data yang ampuh, sehingga peneliti mengetahui dengan pasti variabel apa yang diukur dan apa yang diharapkan dari responden.

Daftar pertanyaan tertutup berisi pertanyaan-pertanyaan yang jawabannya telah disediakan menggunakan skala likert. Pada skala likert terdapat lima item yang bisa dipilih oleh responden seperti:

Tabel 3.1 Skala Likert

SS	Sangat Setuju	Skor = 5
S	Setuju	Skor = 4
N	Ragu – ragu	Skor = 3
TS	Tidak Setuju	Skor = 2
STS	Sangat Tidak Setuju	Skor = 1

Dalam penelitian ini diberikan kepada responden yang merupakan *crew* dari kapal mv kartini samudra.

2. Observasi

Observasi adalah pengumpulan data secara langsung di objek yang diteliti. Observasi ini tidak hanya dalam bentuk angket atau kuesioner, akan tetapi dapat juga berbentuk lembar checklist, buku catatan, foto atau video dan sejenisnya. Data yang dihasilkan dari kegiatan observasi

kebanyakan berupa data primer dan memerlukan pengolahan data lebih lanjut (Slamet Riyanto : 2020).

3. Sumber Data

Jenis penelitian deskriptif kuantitatif berbentuk asosiatif, menurut tingkat eksplanasinya (seberapa jelas). Teknik sampling yang dipilih adalah *nonprobability sampling* yaitu *sampling* jenuh dimana semua populasi/responden dijadikan sampel. Jenis data penelitian ini menggunakan data primer dengan menyebarkan kuesioner.

Teknik pengumpulan data pada crew kapal mv kartini samudra yaitu angket dan kuesioner dengan menggunakan metode primer. Pengukuran variabel menggunakan teknik skala likert.

D. Teknik Pengolahan Data

1. Analisis Deskriptif

Pendapat Sugiyono (2016:22) teknik pengolahan data memakai analisis deskriptif adalah analisis dengan memakai data yang telah dikumpulkan lalu mengolah data tersebut guna sampai pada simpulan untuk dikaji serta dipahami. Dalam mengolah data yang terkumpul peneliti memanfaatkan aplikasi SPSS V.27 guna menganalisis data sehingga diperoleh data berupa angka serta mendapatkan kesimpulan untuk dipelajari sebagai objek penelitian. Pada saat penggunaan aplikasi SPSS, ada tahapan-tahapan serta metode untuk pengolahan data. Dibawah ini merupakan metode serta Langkah-langkah pemakaian aplikasi SPSS.

a. *Editing*

Sebelum data yang terkumpul diolah, dilakukan seleksi dan tabulasi untuk terhindar dari kesalahan data ataupun tidak valid.

b. *Coding* (Pengkodean)

Data terpilih serta terseleksi akan diberi kode ataupun simbol di setiap data yang akan dianalisis untuk mempermudah penunjukkan pada setiap bagian data yang akan dianalisis yang berbentuk huruf ataupun angka.

c. Tingkat Persetujuan

Pada kuesioner, ada pernyataan ataupun pertanyaan yang disepakati pada kuesioner dan terdapat tingkat persetujuannya. Tingkat persetujuan kuesioner ini memakai skala *likert*.

d. Tabulasi

Pada analisis serta olah data, tabulasi ialah metode untuk mengumpulkan serta mengelompokkan data berupa tabel. Tabel ini menyajikan data dengan frekuensi serta tabel silang.

2. Teknik Pengolahan Data Inferensial

Pendapat Sugiyono (2017:149) teknik pengolahan data inferensial dibagi menjadi parametris serta non-parametris, pada pemakaian statistik inferensial dipengaruhi dari banyaknya asumsi data yang dianalisis sebelum data diolah.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data ialah proses pengolahan informasi ataupun data guna memperoleh hasil penelitian serta hasilnya bisa menjadi informasi terbaru. Berikut penggunaan teknik analisis data penelitian ini :

1. Uji Validitas

Pendapat Sugiyono (2018:267) uji validitas berguna sebagai pengukur apakah setiap pertanyaan ataupun item pertanyaan kuesioner mempunyai data yang valid. Guna memeriksa validitas kuesioner, perlu melakukan pengecekan validitasnya setelah menerima data tabel dari peneliti.

Selain itu sebagai dasar pengambilan keputusan dapat dilihat dari nilai r , jika r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} ($r_{hitung} > r_{tabel}$), menunjukkan nilai signifikan terhadap jumlah total yang berarti dinyatakan valid. Sedangkan jika r hitung lebih kecil dari r tabel ($r_{hitung} < r_{tabel}$), maka pertanyaan tersebut tidak valid.

Nilai r_{tabel} didapatkan melalui penentuan df (*degree of freedom*) yaitu derajat bebas yang diperoleh dari jumlah sampel atau responden dikurangi nilai konstruk ($df = N-2$)

2. Uji Reliabilitas

Pendapat Sugiyono (2017:130) uji reliabilitas berguna dalam memeriksa apakah kuesioner tersebut mempunyai hasil stabil serta konsisten. Jika nilai dari *Cronbach's Alpha* lebih dari 0,6, kuesioner tersebut mempunyai tingkat konstan yang relevan.

- a. Apabila didapatkan hasil *Cronbach's Alpha* $>$ dari 0,6 maka kuesioner tersebut reliabel.
- b. Apabila didapatkan hasil *Cronbach's Alpha* $<$ dari 0,6 maka kuesioner tersebut tidak reliabel.

3. Uji Normalitas

Berdasarkan Ghozali (2017:127) konsep uji normalitas yakni uji statistik berguna dalam memastikan ada tidaknya hubungan normal pada suatu variabel. Pengujian normalitas data menggunakan test *Normality Kolmogorov-Smirnov* dalam program SPSS. Pengambilan kesimpulan untuk menentukan apakah data mengikuti distribusi normal atau tidak adalah dengan nilai signifikannya.

- a. Apabila hasil signifikansi $>$ dari 0,05 variabel berdistribusi normal.
- b. Apabila hasil signifikansi $<$ dari 0,05 variabel tidak berdistribusi normal.

4. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa besar pengaruh dari variabel bebas (X) terhadap variabel (Y) dan untuk mengetahui tingkat ketepatan paling baik dalam analisa regresi. Hampir semua informasi disediakan oleh variabel independen untuk memprediksi variasi variabel dependen dengan nilai yang mendekati 1. Nilai koefisien determinasi berada di antara 0 dan 1, nilai yang mendekati angka 1 maka variabel bebas semakin baik dalam menjelaskan variabel terikat

5. Sumbangan Efektif (SE)

Membandingkan nilai efektifitas yang diberikan kepada variabel terikat oleh variabel bebas terhadap variabel lain, baik dipelajari atau tidak, dikenal sebagai mengevaluasi sumbangan efektif.

Rumus yang sudah ditetapkan, sebagai berikut:

$SE\% \text{ Beta (X)} \times \text{Koefisiem Korelasi (X)} \times 100$

Keterangan:

SE% = sumbangan efektif

SR% = sumbangan relatif

R^2 = koefisien determinasi

6. Sumbangan Relatif (SR)

Sumbangan relatif adalah nilai persentase perbandingan relatifitas yang diberikan suatu variabel independen terhadap variable dependen dengan variabel lain yang diteliti.

Rumus yang ditetapkan, sebagai berikut:

$$SR(X) = SE(X)\% : R^2$$

7. Uji T (Parsial)

Pendapat Ghozali (2017:56) uji parsial ataupun uji T berguna mengetahui apakah masing-masing variabel bebas mempunyai pengaruh terhadap variabel terikat lainnya. Pada penelitian ini, dilakukan uji parsial guna mengetahui hubungan antara Familiarisasi (X1) dengan Crew Kapal (Y), Tanggug Jawab (X2) dengan Crew Kapal (Y). Persyaratan uji parsial ataupun uji T diantaranya:

- a. Apabila hasil dari signifikansi $<$ dari 0,05 maka variabel bebas dengan variabel terikat memiliki pengaruh secara parsial.
- b. Apabila hasil dari signifikansi $>$ dari 0,05 maka variabel bebas dengan variabel terikat tidak memiliki pengaruh secara parsial.

8. Uji F (Simultan)

Sujarweni (2015:162) berpendapat Uji simuktan ataupun uji F yakni uji statistik guna melihat pengaruh variabel bebas ataupun (X) secara

bersamaan dengan variabel terikat. Syarat-syarat pengujian simultan ataupun uji F diantaranya :

- a. Apabila hasil dari signifikansi < dari 0,05 maka variabel bebas dengan variabel terikat memiliki pengaruh secara simultan.
- b. Apabila hasil dari signifikansi > dari 0,05 maka variabel bebas dengan variabel terikat tidak memiliki pengaruh secara simultan.

9. Persamaan Regresi Linear Berganda

Penelitian ini menggambarkan suatu hubungan dimana satu atau lebih variabel (variabel independen) mempengaruhi variabel lainnya (variabel dependen) dengan menggunakan rumus :

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2$$

Keterangan :

Y = Kinerja pelaut

α = Konstanta

β_1 = Koefisien regresi untuk variabel independen familiarisasi

β_2 = Koefisien regresi untuk variabel independen tanggung jawab

X1 = familiarisasi

X2 = tanggung jawab

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Deskripsi Hasil Penelitian

Peneliti menggunakan 27 responden sebagai data atau informan dalam penelitian ini dan menjelaskan bagaimana kegiatan familiarisasi mempengaruhi tanggung jawab dan kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra. Data dikumpulkan dengan mengirimkan angket atau kuesioner kepada orang yang menjawab. Ini dilakukan untuk mendapatkan data yang lebih relevan tentang atribut sampel penelitian. Analisis deskripsi penelitian ini berguna untuk menjelaskan beberapa kondisi responden yang menjadi objek penelitian dengan menggunakan tampilan data statistik. Analisis ini juga membantu proses penyebaran kuesioner penelitian ini.

1. Hasil Penelitian Berdasarkan Usia

Kuesioner dengan kelompok usia digunakan untuk mendeskripsikan responden penelitian ini. Dimana dalam kuesioner tersebut terdapat 27 responden atau awak kapal MV. Kartini Smaudra berdasarkan golongan usia, akan dilakukan uji analisis deskriptif untuk menghitung nilai kumulatif dari semua jawaban responden berdasarkan golongan usia mereka. Dalam kuesioner tersebut terdapat 15 (lima belas) pertanyaan, dengan 3 (tiga) variabel: Familiarisasi (X1), Tanggung Jawab (X2), dan Staf kapal (Y).

Tabel 4.1. Umur

		Frequency	Percent
Valid	21 – 25	5	18,5
	26 – 30	5	18,5
	31 – 40	10	37,0
	41 – 45	1	3,7
	46 – 50	1	3,7
	51 – 55	3	11,1
	56 – 60	2	7,4
	Total	27	100,0

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Berdasarkan tabel 4.1. di atas dapat diketahui bahwa responden yang berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun sebanyak 5 responden atau 18,5%, usia 26 tahun sampai dengan 30 tahun yaitu 5 responden atau sebesar 18,5%, usia 31 tahun sampai dengan 40 tahun sebanyak 10 responden atau 37%, usia 41 tahun sampai dengan 45 tahun sebanyak 1 responden atau 3,7%, usia 46 tahun sampai dengan 50 tahun sebanyak 1 responden atau 3,7%, usia 51 tahun sampai dengan 55 tahun sebanyak 3 responden atau 11,1%, dan yang berusia 56 tahun sampai dengan 60 tahun sebanyak 2 responden atau 7,4%.

2. Hasil Penelitian Berdasarkan Jenis kelamin

Tabel 4.2. Jenis Kelamin

		Frequency	Percent
Valid	laki - laki	27	100,0
	perempuan	0	0
	Total	27	100,0

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Pada penelitian ini sampel yang diambil adalah *crew* yang bekerja di atas kapal. Kuesioner yang berhasil disebarkan kepada responden sebanyak 27. Peneliti menyajikan hasil kuisisioner yang dibagikan ke dalam bentuk tabel.

3. Hasil Penelitian Berdasarkan Jabatan Diatas Kapal

Tabel 4.3. Jabatan Diatas Kapal

		Frequency	Percent
Valid	Master	5	18,5
	Deck Officer	5	18,5
	Engineer	10	37,0
	Electrician	1	3,7
	Bosun	1	3,7
	AB	3	11,1
	OS	2	7,4
	Total	27	100,0

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Kesimpulan dari pengolahan data di atas untuk kategori jabatan diatas kapal responden didapatkan hasil yaitu untuk jabatan master didapatkan nilai sebesar 18,5%, untuk jabatan deck officer didapatkan hasil sebesar 18,5%, untuk Engineer didapatkan hasil sebesar 37,0%, untuk Electrician didapatkan hasil sebesar 3,7%, untuk Bosun didapatkan hasil sebesar 3,7%, untuk AB didapatkan hasil sebesar 11,1%, dan untuk OS didapatkan hasil sebesar 7,4%.

4. Hasil Uji Statistik Deskriptif

Tujuan uji statistik deskriptif adalah untuk menggambarkan atau mendeskripsikan data melalui nilai rata-rata (mean), standar deviasi, nilai maksimum, dan nilai minimumnya. Hasil pengujian analisis deskriptif variabel yang terlibat dalam penelitian ini ditunjukkan di sini.

Data penelitian ini menggunakan pengukuran yang berdasarkan oleh pemeberian skor pada skala linkert, yaitu dari angka 1 sampai 5, yang mewakili pernyataan “Sangat Setuju (SS)”, “Setuju (S)”, “Ragu-Ragu (R)”, “Tidak Setuju (TS)”, “Sangat Tidak Setuju (STS)”. Angka - angka

ini memperlihatkan penempatan dari tanggapan responden setiap indikator yang diajukan sebagai berikut:

a. Variabel Familiarisasi (X1)

Didalam variable Familiarisasi (X1) terdapat 4 pertanyaan dimana dalam pertanyaan atau pernyataan tersebut terdapat 27 responden. Dibawah merupakan hasil uji deskriptif variabel Familiarisasi (X1).

Tabel 4. 4. Hasil Uji Deskriptif Variabel Familiarisasi (X1)

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X1.1	27	4	5	4,52	0,509
X1.2	27	4	5	4,44	0,506
X1.3	27	3	5	4,41	0,636
X1.4	27	3	5	4,26	0,594
Total_X1	27	14	20	17,63	1,573

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Berikut ini adalah hasil uji olah data deskriptif tersebut untuk variabel COVID-19 didapatkan hasil sebagai berikut :

- 1) Untuk item pernyataan pertama atau X1.1 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,52 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,509 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 2) Untuk item pernyataan pertama atau X1.2 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,44 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,506 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.

- 3) Untuk item pernyataan pertama atau X1.3 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 3 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,41 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,636 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 4) Untuk item pernyataan pertama atau X1.4 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 3 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,26 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,594 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.

b. Variabel Tanggung Jawab (X2)

Didalam variabel Tanggung Jawab (X2) terdapat 4 pertanyaan dimana dalam pertanyaan atau pernyataan tersebut terdapat 27 responden. Dibawah merupakan hasil uji deskriptif variabel Tanggung Jawab (X2)

Tabel 4. 5. Hasil Uji Deskriptif Variabel Tanggung Jawab (X2)

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X2.1	27	4	5	4,41	0,501
X2.2	27	4	5	4,33	0,480
X2.3	27	2	5	4,30	0,775
X2.4	27	2	5	4,30	0,775
X2.5	27	4	5	4,41	0,501
Total_X2	27	18	25	21,74	2,280

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

- 1) Untuk item pernyataan pertama atau X2.1 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,41 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,501 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.

- 2) Untuk item pernyataan pertama atau X2.2 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,33 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,480 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 3) Untuk item pernyataan pertama atau X2.3 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 2 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,30 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,775 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 4) Untuk item pernyataan pertama atau X2.4 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 2 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,30 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,775 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 5) Untuk item pernyataan pertama atau X2.5 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,41 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,501 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.

c. Variabel *Crew Kapal* (Y)

Didalam variabel *Crew Kapal* (Y) terdapat 6 pertanyaan dimana dalam pertanyaan atau pernyataan tersebut terdapat 27 responden.

Dibawah merupakan hasil uji deskriptif variabel *Crew Kapal*(Y)

Tabel 4. 6. Hasil Uji Deskriptif Variabel Crew Kapal (Y)

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Y1	27	3	5	4,41	0,572
Y2	27	3	5	4,26	0,594
Y3	27	3	5	4,33	0,555
Y4	27	3	5	4,44	0,577
Y5	27	2	5	3,85	0,864
Y6	27	4	5	4,41	0,501
Total_Y	27	20	30	25,70	2,198

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V. 27

- 1) Untuk item pernyataan pertama atau Y1 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,41 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,572 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 2) Untuk item pernyataan pertama atau Y2 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 3 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,26 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,594 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 3) Untuk item pernyataan pertama atau Y3 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 3 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,33 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,555 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 4) Untuk item pernyataan pertama atau Y4 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 3 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,44 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,577 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.

- 5) Untuk item pernyataan pertama atau Y5 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 2 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 3,85 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,864 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.
- 6) Untuk item pernyataan pertama atau Y6 dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai maksimum sebesar 5, nilai rata-rata sebesar 4,41 dan nilai *Std.Deviation* sebesar 0,501 dengan jumlah responden sebanyak 27 orang.

5. Uji Validitas

Pengukuran uji validitas dengan analisis correlation person yakni dengan menjumlahkan nilai tiap-tiap item pertanyaan. Tingkat validitas suatu instrumen juga dapat di uji dengan membandingkan antara nilai r_{hitung} dengan nilai r_{tabel} . Nilai r_{tabel} dapat diperoleh dari penentuan df (degree of freedom) yaitu derajat bebas yang diperoleh dari jumlah sampel dikurang dengan nilai konstruk ($df = N-2$) dimana N ialah jumlah responden yaitu 27 orang. Sebanyak 27 responden maka untuk nilai df adalah sebagai berikut $df = (27 - 2) = 25$, sehingga untuk nilai df dalam R tabel 27 responden adalah 25 dengan tingkat signifikansi 5% ($\alpha = 0,05$) dan nilai r_{tabel} yang didapatkan yaitu sebesar 0,396. Tiap-tiap instrument dapat dikatakan valid apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$. Untuk hasil uji validitas penelitian dilampirkan dalam bentuk tabel di bawah.

Tabel 4.7. Hasil Uji Validitas Variabel Familiarisasi (X1)

Item	r_{hitung}	r_{tabel}	Keterangan
X1.1	0,681**	0,396	Valid
X1.2	0,601**	0,396	Valid
X1.3	0,657**	0,396	Valid
X1.4	0,847**	0,396	Valid

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.2

Tabel 4.8. Hasil Uji Validitas Variabel Tanggung Jawab (X2)

Item	r_{hitung}	r_{tabel}	Keterangan
X2.1	0,635**	0,396	Valid
X2.2	0,679**	0,396	Valid
X2.3	0,850**	0,396	Valid
X2.4	0,850**	0,396	Valid
X2.5	0,635**	0,396	Valid

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Tabel 4.9. Hasil Uji Validitas Variabel Crew Kapal (Y)

Item	r_{hitung}	r_{tabel}	Keterangan
Y1	0,650**	0,396	Valid
Y2	0,679**	0,396	Valid
Y3	0,620**	0,396	Valid
Y4	0,744**	0,396	Valid
Y5	0,401*	0,396	Valid
Y6	0,603**	0,396	Valid

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Dilihat dari tabel hasil uji validitas untuk pengaruh familiarisasi dengan tanggung jawab *crew* kapal MV. Kartini Samudra, tabel hasil uji validitas dengan 27 responden menunjukkan bahwa hasil pertanyaan untuk responden *crew* kapal yang bekerja di atas kapal adalah valid karena nilai r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} (0,396) dan nilai signifikan lebih kecil dari $< 0,05$. Oleh karena itu, seluruh instrumen yang diuji layak dan dapat digunakan dalam penelitian ini.

6. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas berguna untuk mengetahui apakah kuesioner tersebut konsisten jika mengukur secara berulang kali. Pengujian reliabilitas dalam penelitian ini menggunakan analisis *Cronbach's Alpha*, variabel dikatakan reliabel apabila nilai *Cronbach's Alpha* $\geq 0,60$ (As'ad, 2018).

Tabel 4.10. Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	Standar Reliabilitas	Keterangan
Familiarisasi	0,647	0,60	Reliabel
Tanggung Jawab	0,785	0,60	Reliabel
Crew Kapal	0,624	0,60	Reliabel

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Berdasarkan hasil uji reliabilitas dapat dilihat pada tabel di atas yaitu seluruh variabel yang ada pada penelitian hasil analisis *Cronbach's Alpha*, hasil olah data ini menyatakan bahwa semua variabel dikatakan reliabel.

B. Uji Persyaratan Analisis

1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menentukan apakah data yang dihasilkan memiliki distribusi normal. Nilai signifikansi uji *kolmogorov smirnov* dapat digunakan untuk menguji distribusi normal. Nilai signifikansi lebih dari 5% (0.05) menunjukkan distribusi normal, dan nilai signifikansi kurang dari 5% menunjukkan distribusi normal. Tabel berikut menunjukkan hasil uji normalitas.

Tabel 4.11. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		Unstandardized Residual	
N	27		
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0,0000000	
	Std. Deviation	1,66121254	
Most Extreme Differences	Absolute	0,087	
	Positive	0,087	
	Negative	-0,064	
Test Statistic	0,087		
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c	.200 ^d		
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	0,857	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	0,848
		Upper Bound	0,866

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Berdasarkan data tabel 4.10. di atas dapat diketahui bahwa nilai signifikansi yang di hasilkan yaitu sebesar 0,85 yang mana hasil tersebut lebih besar dari 5% (0,05) artinya data tersebut dapat dikatakan berdistribusi secara normal.

2. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) adalah ukuran seberapa baik model dapat menjelaskan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi itu sendiri berkisar antara nol dan satu, dan semakin tinggi R^2 suatu variabel bebas menunjukkan bahwa pengaruh terhadap variabel terikatnya semakin dominan.

Tabel 4.12. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model	R	R Square
1	.655 ^a	0,429

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Familiarisasi (X1) dan tanggung jawab (X2) memiliki pengaruh yang signifikan satu sama lain, dengan nilai R sebesar 0,655 dari hasil data,

yang menunjukkan bahwa ada hubungan positif antara perubahan variabel *crew* kapal (Y) sebesar 42,9%, menurut kesimpulan uji, dengan nilai R persegi (R^2) = 0,429. Ini menunjukkan bahwa variabel familiarisasi (X1) dan tanggung jawab (X2) memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel kinerja *crew* kapal (Y) sebesar 42,9%.

3. Sumbangan Efektif (SE)

kontribusi yang sangat baik untuk menentukan tingkat efektivitas masing-masing variabel bebas dengan mempertimbangkan variabel lain yang belum diteliti.

$$SE(X) = \text{Beta}(X) \times \text{koefisien korelasi}(X) \times 100\%$$

Tabel 4.13. Hasil Uji Sumbangan Efektif (SE)

Variabel	Sumbangan Efektif
Familiarisasi	30,0%
Tanggung Jawab	12,9%
TOTAL	42,9% (Harus sama dengan R^2)

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Menurut tabel di atas, variabel X1 memiliki pengaruh yang lebih besar terhadap variabel Y dari pada variabel X2. Akibatnya, Sumbangan Efektif (SE) pada variabel pengaruh familiarisasi adalah 30,0% dan Sumbangan Efektif (SE) pada variabel tanggung jawab adalah 12,9%. Banyak kontribusi dari masing-masing variabel menunjukkan kontribusi dengan nilai yang berbeda, tetapi nilainya akan sama jika dijumlahkan.

4. Sumbangan Relatif (SR)

Seberapa banyak sumbangan relatif dari tiap-tiap variabel bebas terhadap jumlah kuadrat regresi disebut sumbangan relatif (SR), di mana SR untuk semua variabel bebas adalah 100% atau satu.

$$\text{Rumus sumbangan relatif (SR)} = \text{SE (X) \% / R2}$$

Tabel 4.14. Hasil Uji Sumbangan Relatif (SR)

Variabel	Sumbangan Relatif
Familiarisasi	70%
Tanggung Jawab	30%
Total	100%

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Hasil tabel di atas menunjukkan bahwa nilai Sumbangan Relatif (SR) sebesar 70% untuk variabel familiarisasi dan 30% untuk variabel tanggung jawab. Ini menunjukkan bahwa kedua variabel ini memberikan sumbangan relatif yang berbeda dan nilai SR secara keseluruhan adalah 100%.

C. Hasil Pengujian Hipotesis

1. Uji F atau uji simultan

Uji simultan atau uji F, familiarisasi (X1) dan tanggung jawab (X2) terhadap *crew* kapal (Y) dapat digunakan untuk mengukur seberapa pengaruh kedua variabel penelitian ini secara bersamaan.

Berdasarkan hasil penelitian ditetapkan bahwa perhitungan dengan tinggi signifikan $\alpha = 5\%$ (0,05) maka, nilai $F_{\text{tabel}} = (k ; n-k)$ diperoleh:

$$F_{\text{tabel}} = (2 ; 27-2)$$

$$F_{\text{tabel}} = (2 ; 25)$$

$$F_{\text{tabel}} = 3,39$$

Tabel 4.15. Hasil Uji Simultan (Uji F)

ANOVA ^a			
Model		F	Sig.
1	Regression	9,011	.001^b
	Residual		
	Total		
a. Dependent Variable: TOTAL_Y			
b. Predictors: (Constant), TOTAL_X2, TOTAL_X1			

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Tabel di atas menunjukkan bahwa, menggunakan perhitungan regresi linear berganda, nilai F_{hitung} lebih besar dari nilai F_{tabel} , yaitu 9,011 lebih besar dari 3,39, dengan probabilitas 0,001(signifikan), yang menunjukkan bahwa probabilitas lebih rendah dari 0,05. Maka dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab secara bersamaan memengaruhi kinerja *crew* kapal.

2. Uji T (Parsial)

Variabel bebas dibandingkan dengan variabel terikat secara parsial atau bagian dengan menggunakan uji parsial. Salah satu cara untuk melakukan analisis uji t tersebut adalah dengan membandingkan nilai t_{hitung} dengan nilai t_{tabel} dengan hasil pengolahan data IBM SPSS. Nilai t_{tabel} dapat ditetapkan ke dalam derajat kebebasan, dengan rumus:

$$T_{tabel} = \alpha/2 ; n-k-1$$

$$T_{tabel} = 0,05/2 ; 27-2-1$$

$$T_{tabel} = 0,025 ; 24$$

$$T_{tabel} = 2.06390$$

$$= 2.063$$

1. Uji T Familiarisasi (X1) Dengan Variabel Crew Kapal (Y)

Tabel 4.16. Uji T Familiarisasi (X1) Dengan Variabel Crew Kapal (Y)

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	10,613	3,911		2,713	0,012
	TOTAL_X1	0,856	0,221	0,612	3,873	0,001

a. Dependent Variable: Crew Kapal

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Hasil uji hipotesis menunjukkan hasil signifikansi 0,001, yang berarti bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara variabel familiarisasi (X1) dan variabel *crew* kapal (Y). Berdasarkan keputusan ini, terdapat hubungan yang signifikan antara variabel familiarisasi (X1) dan variabel *crew* kapal (Y), dengan nilai probabilitas sebesar 2.063 untuk T_{tabel} , sehingga nilai T_{hitung} lebih besar dari T_{tabel} (3,873 lebih besar dari 2.063), maka dapat disimpulkan bahwa Familiarisasi (X1) memiliki pengaruh terhadap kinerja *crew* kapal atau (Y).

2. Uji T Tanggung Jawab (X2) Dengan Variabel Crew Kapal (Y)

Tabel 4.17. Uji T Tanggung Jawab (X2) Dengan Variabel Crew Kapal (Y)

		Coefficients ^a				Sig.
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	
1	(Constant)	15,423	3,672		4,200	0,000
	TOTAL_X2	0,473	0,168	0,491	2,815	0,009

a. Dependent Variable: Crew Kapal

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Hasil uji hipotesis menunjukkan hasil signifikansi sebesar 0,009. Oleh karena itu, berdasarkan keputusan yang dibuat, terdapat hubungan yang signifikan antara variabel tanggung jawab (X2) dan variabel *crew* kapal (Y). Berdasarkan temuan ini, kita menemukan bahwa nilai T_{hitung} sebesar 2,815 untuk T_{tabel} dengan nilai probabilitas sebesar 2.063, sehingga nilai T_{hitung} lebih besar dari T_{tabel} (2,815 lebih

besar dari 2.063), maka dapat disimpulkan bahwa Tanggung jawab (X2) memiliki pengaruh terhadap kinerja crew kapal atau (Y).

3. Persamaan Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja crew kapal.

Formula atau persamaan regresi linear berganda dapat dirumuskan, sebagai berikut:

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2$$

Keterangan :

Y = persamaan regresi linear berganda untuk dua variabel

a = konstanta

b_1 = koefisien variabel X1

b_2 = koefisien variabel X2

Tabel 4.18. Koefisien

Variabel	Koefisien Regresi	t_{hitung}
Konstanta	8,125	1,954
Familiarisasi	0,253	1,505
Tanggung Jawab	0,685	2,813

Sumber : Hasil Olah Data SPSS V.27

Berdasarkan dari tabel di atas dapat ditetapkan persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

$$Y = 8,125 + 0,253X_1 + 0,685X_2$$

Dari hasil persamaan di atas bisa kita lihat bahwa nilai konstanta sebesar 8,125 dimana ini bernilai positif sehingga dapat dikatakan

bahwa variabel bebas familiarisasi dan tanggung jawab memiliki pengaruh positif terhadap variabel kinerja *crew* kapal (Y). Nilai koefisien untuk variabel X1 yakni sebesar 0,253 terhadap variabel Y yang artinya jika variabel X1 mengalami kenaikan sebesar 1 satuan maka Y akan mengalami peningkatan sebesar 0,253 atau 25,3 %. Dan nilai koefisien untuk variabel X2 sebesar 0,685 terhadap variabel Y dimana artinya jika variabel X2 mengalami kenaikan sebesar 1 satuan maka Y akan mengalami peningkatan sebesar 0,685 atau 68,5% .

D. Pembahasan Hasil Penelitian

Penelitian ini memiliki hasil yang ingin dicapai yakni guna melihat pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal di MV. Kartini Samudra. Hasil penelitian tersebut memiliki tingkat signifikansi lebih kecil dari 0,05. Hasil pengolahan hipotesis dalam penelitian ini menunjukkan dukungan penuh terhadap hipotesis peneliti.

1. Pengaruh Familiarisasi (X1) Terhadap Kinerja *crew* kapal (Y)

Berdasarkan dari hasil analisis data yang diperoleh, bahwa *pengaruh familiarisas* memiliki pengaruh yang positif dan signifikansi terhadap *kinerja crew kapal MV.Kartini Samudra*. Hasil dalam penelitian ini dilakukan secara uji parsial (uji T) dengan nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka ada pengaruh positif dan signifikan antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y), sehingga hipotesis diterima. Jika berdasarkan dari nilai t_{hitung} , apabila t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} maka ada pengaruh signifikansi antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima.

Pernyataan tersebut dibuktikan dengan hasil penelitian, nilai signifikansi $0,001 < 0,05$ dan nilai t_{hitung} lebih besar dari nilai t_{tabel} $3,873 > 2,063$. Hal ini menunjukkan bahwa familiarisasi mempengaruhi kinerja *crew* kapal agar lebih efisien dalam menjalankan tugas dan memberikan hasil pekerjaannya.

2. Pengaruh Tanggung Jawab (X2) Terhadap Kinerja crew kapal (Y)

Berdasarkan dari hasil analisis data yang diperoleh bahwa tanggung jawab memiliki pengaruh yang positif dan signifikansi terhadap kinerja crew kapal di MV. Kartini Samudra. Hasil dalam penelitian uji parsial (uji t) dengan signifikansi (Sign) lebih kecil dari 0,05 maka terdapat pengaruh signifikan antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima. Jika berdasarkan nilai t_{hitung} , apabila t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} maka ada pengaruh signifikan antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima.

Berdasarkan data yang di peroleh nilai t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} ($2,815 > 2,815$) atau nilai sign ($0,009 < 0,05$) sehingga dapat dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh dari tanggung jawab terhadap kinerja crew kapal.

3. Pengaruh Familiarisasi (X1) dan Tanggung Jawab (X2) Terhadap kinerja crew kapal di MV. Kartini Samudra (Y)

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penelitian ini membuktikan bahwa pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab berpengaruh positif terhadap kinerja *crew* kapal di MV. Kartini Samudra.

Dari hasil data uji parsial (uji t) dengan nilai signifikansi (*Sign*) lebih kecil dari probabilitas 0,05 maka terdapat pengaruh signifikan antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima dan jika berdasarkan dari nilai t_{hitung} , apabila t_{hitung} lebih besar dari t_{tabel} maka ada pengaruh signifikan antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima.

Berdasarkan dari uji F, bahwa hasil F_{hitung} sebesar 9,011 dan nilai probabilitas yang ada yakni 0,001 (signifikan), sedangkan nilai F_{tabel} 3,39. Dengan demikian nilai F_{hitung} tidak lebih kecil dari F_{tabel} dan probabilitas bernilai tidak lebih besar dari 0,05.

Hal ini menunjukkan bahwa dengan adanya kegiatan familiarisasi sangat berpengaruh terhadap kinerja *crew*, karena dengan adanya kegiatan familiarisasi proses penyampaian informasi tugas dan tanggung jawab setiap kinerja *crew* yang dihasilkan pun lebih efisien dan meminimalisir resiko kecelakaan diatas kapal.

Hal ini didominasi dari hasil jawaban kuesioner kepada responden yang lebih banyak menjawab sangat setuju dari jawaban lainnya. Kesimpulannya adalah bahwa familiarisasi dan tanggung jawab secara bersama-sama mempengaruhi hasil kinerja yang lebih efisien pada *crew* kapal di MV. Kartini Samudra.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Bedasarkan hasil rumusan masalah, hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan terdapat pengaruh positif dan signifikan terkait dengan pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal di MV. Kartini Samudra, dengan menggunakan IBM SPSS versi 27, berdasarkan olah data dengan menggunakan metode regresi linear berganda dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Dari hasil pengujian variabel familiarisasi dan tanggung jawab memiliki pengaruh yang baik dan positif, hal ini di buktikan dari hasil $r_{hitung} > r_{tabel}$ yaitu ($r_{hitung} > 0,398$) dan nilai signifikan $< 0,05$. Hasil ini diperkuat dengan uji validitas yang mana hasil r_{hitung} dari variabel familiarisasi dan tanggung jawab lebih besar dari nilai r_{tabel} (0,398) dan nilai signifikan $< 0,05$. Maka dari itu dengan adanya pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal akan memberikan kualitas yang baik meningkatkan kemampuan dan meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan diatas kapal. Hal ini sangat berpengaruh terhadap hasil pekerjaan yang diberikan.
2. Dari hasil pengujian variabel familiarisasi dan tanggung jawab berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal, hal ini di buktikan dari hasil uji reliabilitas dimana hasil Cronbach's Alpha $>$ dari 0,6 maka hal ini menyatakan bahwa variabel dikatakan reliabel. Hasil ini diperkuat dengan hasil uji reliabilitas yang mana nilai *Cronbach's Alpha* $>$ Standar

Reliabilitas, dengan variabel familiarisasi (X1) yakni sebesar (0,647 > 0,60), variabel tanggung jawab (X2) yakni sebesar (0,785 > 0,60) dan variabel *crew* kapal (Y) yakni sebesar (0,624 > 0,60). Apabila nilai akurasi yang didapatkan tinggi, itu artinya penelitian tersebut dapat diandalkan. Semakin tinggi angka reliabilitas, semakin baik, yang mana artinya pada variabel X1 dan X2 memiliki pengaruh yang positif terhadap perubahan variabel Y.

3. Dari hasil yang telah diuraikan dapat disimpulkan hasil penelitian menunjukkan bahwa hasil pengujian variabel familiarisasi dan tanggung jawab berpengaruh terhadap kinerja *crew* kapal. Hasil tersebut memiliki nilai signifikan sebesar 0,857, hasil ini diperkuat dengan hasil uji normalitas (*kolmogorov smirnov*) yang mana nilai signifikansi > dari 0,05 variabel berdistribusi normal.

B. Keterbatasan Penelitian

Pada penelitian ini yang berjudul pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal MV. Kartini Samudra mempunyai keterbatasan penelitian diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Pada penelitian ini masih mempunyai keterbatasan penelitian pada teknik pengumpulan data yaitu menggunakan *google form*, sehingga peneliti masih meragukan sebagian kecil responden dimana masih terdapat tingkat pemahaman dan kesungguhan responden yang rendah dalam menjawab item-item pertanyaan yang diajukan.
2. Pada penelitian ini peneliti mengambil 3 variabel yakni 2 (dua) variabel independen familiarisasi (X1) dan tanggung jawab (X2) serta variabel dependen yakni *crew* kapal (Y).

3. Objek dalam penelitian terbatas hanya ditunjukkan kepada seluruh *crew* di kapal MV. Kartini Samudra sebagai responden dalam kuesioner ini sehingga kuesioner tersebut belum diketahui pengaruh familiarisasi oleh kalangan semua peluat.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijelaskan di atas peneliti memberikan saran yang bermanfaat bagi pihak-pihak terkait. Beberapa saran yang dapat peneliti sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Dengan adanya kegiatan familiarisasi terhadap *crew* kapal, alangkah baiknya officer dapat meningkatkan pemahaman terkait tugas *crew*, yang dimana hal tersebut dapat mempengaruhi hasil kinerja *crew*. Bahkan bila perlu adanya pelatihan untuk meningkatkan kualitas dan pemahaman kinerja yang diberikan kepada perusahaan untuk *crew* yang ingin bekerja di atas kapal.
2. Dengan adanya pengaruh tanggung jawab terhadap *crew* kapal, sebaiknya officer dapat meningkatkan kedisiplinan setiap *crew*, yang dimana tanggung jawab dapat mempengaruhi hasil kinerja dan keselamatan semua *crew* diatas kapal pada saat bekerja .
3. Pentingnya familiarisasi dan tanggung jawab terhadap *crew* kapal, karna dapat mempengaruhi kinerja dan keselamatan *crew* diatas kapal, yang dimana hal tersebut dapat memberikan kamanan dan keselamatan *crew* pada saat bekerja diatas kapal. Bila perlu perusahaan memberikan pemahaman dan pelatihan agar *crew* kapal bisa bekerja sesuai dengan target yang sudah ditentukan oleh perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Hasibuan. 2006. familiarisasi merupakan suatu hal yang sangat penting bagi awak kapal, khususnya bagi ABK yang akan bekerja di atas kapal. Jakarta: Bumi Aksara.
- UU RI No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 40. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal. Diperoleh pada tanggal. Diperoleh pada tanggal 25 September 2023
- PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan. Diperoleh pada tanggal 25 September 2023
- International Safety Management (ISM) Code, Poin 6 : *Resources And Personnel* (Sumber Daya dan Personil). Diperoleh pada tanggal 25 September 2023.
- SPSS Indonesia. Diperoleh pada tanggal 07 Desember 2023, di kutip dari <https://www.spssindonesia.com/>
- Sugiyono. (2014) *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Creswell, John. W. 2016. "Research Design. Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran. Edisi keempat.". Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Ghozali, Imam, 2013, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS* 27
- Ghozali, Imam. 2005. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, Imam. 2002. *Statistik Non-Parametrik Teori dan Aplikasi dengan Program SPSS Semarang* : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, Imam. 2005. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Hadayana Pujaatmaka, PT. Prehalindo, Jakarta.
- Nugroho, A. 2005. *Strategi Jitu Memilih Metode Statistic Penelitian dengan SPSS*. Andi, Yogyakarta.
- Wibowo. 2012. *Managemnt Kinerja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Robbins (2016:260) dalam Bintoro dan Daryanto (2017:107) *Managemnt Penilaian Kinerja Karyawan*, Penerbit Gaya Media.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Tabel kuesioner

DAFTAR KUESIONER

**PENGARUH FAMILIARISASI DAN TANGGUNG JAWAB TERHADAP
KINERJA *CREW* KAPAL MV. KARTINI SAMUDRA**

- 1. Nama :
- 2. Jenis Kelamin : 1. Pria 2. Wanita
- 3. Usia :
 - a. 50 th atau lebih
 - b. Jabatan 20 th s/d 30 th
 - c. 30 th s/d 40 th
 - d. 40 th s/d 50 th
- 4. :

Kepada responden yang terhormat,

Dalam memenuhi tugas akhir kuliah, dengan ini kami ingin menyebarkan kuisisioner tentang pengaruh familiarisasi dan tanggung jawab terhadap kinerja *crew* kapal. Penelitian ini sebagai syarat untuk memenuhi tugas akhir kuliah.

Untuk itu, kami memohon kepada responden menuangkan sedikit waktunya untuk mengisi kuisisioner ini dengan jujur sebagai bahan penelitian kami. Jawaban jujur anda sangat berpengaruh bagi penelitian ini. atas perhatian dan dukungannya kami ucapkan terima kasih.

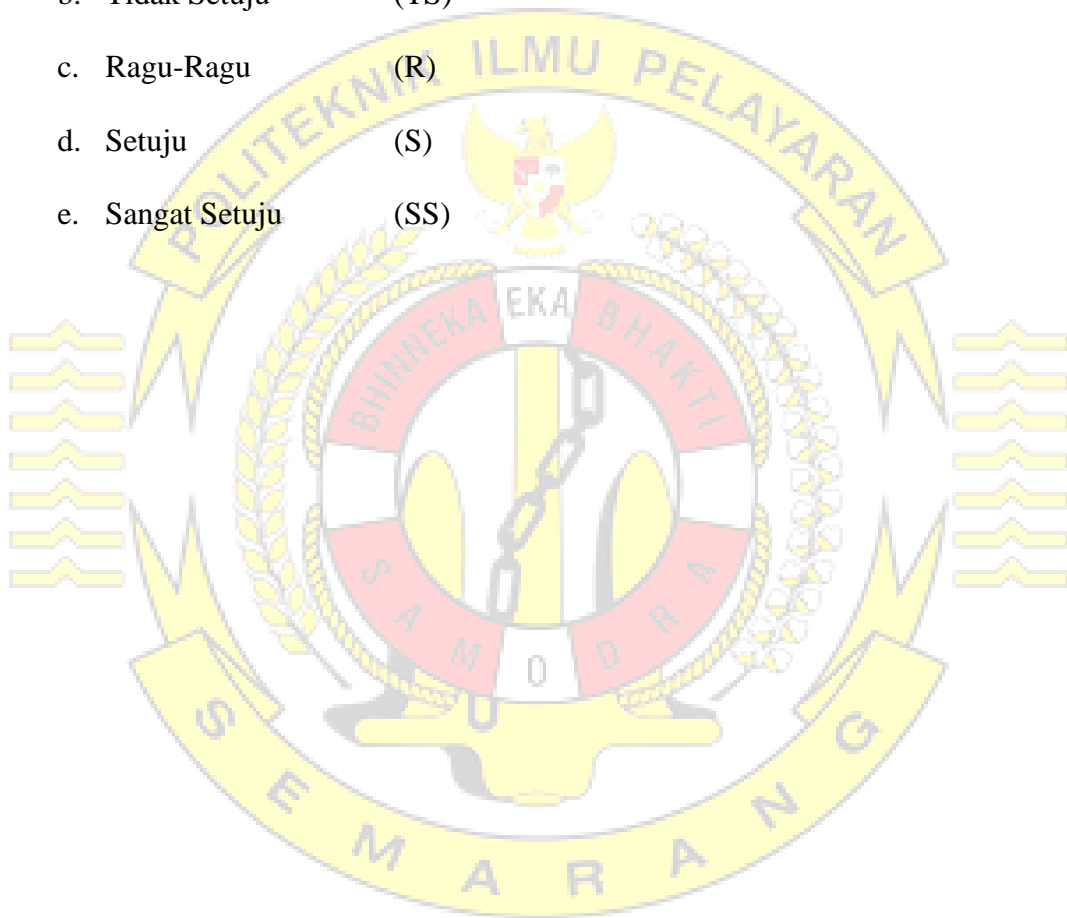
PETUNJUK PENGISIAN :

- A. Isilah semua nomor dalam angket ini dan jangan ada yang terlewatkan.

B. Pengisian jawaban cukup dengan memberi tanda (√) pada pernyataan yang dianggap sesuai dengan pendapat responden (satu jawaban dalam setiap nomor pernyataan).

C. Pilihan jawaban :

- a. Sangat Tidak Setuju (STS)
- b. Tidak Setuju (TS)
- c. Ragu-Ragu (R)
- d. Setuju (S)
- e. Sangat Setuju (SS)



1. FAMILIARISASI (X1)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
A. Kinerja						
1	Pelaksanaan kegiatan Familiarisasi mempengaruhi kinerja <i>crew</i> di atas kapal					
2	Kinerja <i>crew</i> kapal lebih efisien setelah mendapat pelatihan familiarisasi pada saat di atas kapal					
B. Tanggung Jawab						
3	Pelaksanaan kegiatan familiarisasi berpengaruh untuk keselamatan kerja <i>crew</i> di atas kapal					
4	Familiarisasi di atas kapal akan meminimalisir resiko kecelakaan di atas kapal					

2. TANGGUNG JAWAB (X2)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
C. Tugas						
5	Setiap <i>crew</i> harus memahami tugas nya masing-masing terkait dengan operasi, navigasi, perawatan peralatan, dan tugas-tugas spesifik lainnya					
6	Kinerja <i>crew</i> kapal lebih efisien setelah mendapat pelatihan familiarisasi pada saat					

	di atas kapal					
D. Disiplin						
7	<i>Crew</i> kapal mendapat pemahaman tentang jam kerja dan jam jaga nya masing-masing					
8	Menyampaikan kriteria penilaian kinerja dan ekspektasi terkait etika kerja agar lebih efisiensi					
9	Mendapat pelatihan awal kepada <i>crew</i> baru saat mereka bergabung mencakup pemahaman tentang jenis PPE yang diperlukan untuk tugas-tugas tertentu					

3. CREW KAPAL (Y)

NO	PERNYATAAN	STS	TS	R	S	SS
E. Pengalaman kerja						
10	<i>Crew</i> kapal yang sudah mempunyai pengalaman tetap harus perlu di adakan nya familiarisasi					
11	<i>Crew</i> yang <i>rejoin</i> tidak perlu mendapat pelatihan atau familiarisasi di atas kapal					
F. Pendidikan						
12	Setiap <i>crew</i> baru harus mendapatkan pelatihan sebelum naik kapal dan sesudah di atas kapal					

13	setiap <i>crew</i> yang ingin join di atas kapal harus mendapat pendidikan sertifikasi keahlian pelaut					
G. Usia						
14	Usia <i>crew</i> mempengaruhi kegiatan pelaksanaan familiarisasi di atas kapal					
15	Memerlukan pendekatan edukatif yang cocok untuk sesuai usia <i>crew</i> kapal					



Lampiran 2. Crew List

CREW LIST

		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> Departure				Page No. 1/1		
1. Name of Ship MV. KARTINI SAMUDRA			2. Port of Arrival TANJUNG JATI - INDONESIA			3. Date of Arrival 20th JUNE 2022		
4. Nationality of Ship INDONESIA			5. Port from Departure BONTANG - INDONESIA			6. Nature and No. of Identity document		Date and Place of Embarkation
7. No	8. Sure Name, Given Name, Middle Name	9. Rank or Rating	10. Nationality	11. Date and Place of Birth	(Seaman's Book) Expiry	(Passport) Expiry		
1	MARCELLINUS TUNGGUL YUANANTA	MASTER	INDONESIAN	04-Jun-1964 Yogyakarta - Indonesia	F 195289 12-Feb-2024	C 6316832 07-Feb-2025	16-Feb-2022 TANJUNG JATI	
2	ABDUL FAKIH BAROHINUDIN	CH. OFF	INDONESIAN	22-Sep-1981 Tegal - Indonesia	F 013860 15-May-2024	B 7580469 24-Jul-2022	03-Dec-2021 TANJUNG JATI	
3	ABDUL QOHAR AL AZIZ	2ND OFF	INDONESIAN	31-Dec-1995 Brebek - Indonesia	F 178328 09-Oct-2023	C 6381485 18-Sep-2025	16-Feb-2022 TANJUNG JATI	
4	AMRAN ARIFIN	3RD OFF	INDONESIAN	22-Jul-1994 Wali - Indonesia	F 198099 06-Dec-2023	C 5976919 12-Feb-2025	16-Feb-2022 TANJUNG JATI	
5	KRESNO IWANTORO	CH. ENG	INDONESIAN	13-Aug-1976 Tegal - Indonesia	G 015359 21-Jul-2023	C 1745123 04-Feb-2026	08-Nov-2021 TANJUNG JATI	
6	LA AJIMA	2ND ENG	INDONESIAN	9-Mar-1972 Usuku Tomia - Indonesia	E 119104 18-Oct-2023	C 4457234 22-Aug-2024	06-Mar-2022 TANJUNG JATI	
7	NOBER SUMOLO KENDENAN	3RD ENG	INDONESIAN	16-Nov-1986 Tana Toraja - Indonesia	F 198632 07-Dec-2023	C 6584365 30-Nov-2026	4-Mar-2022 TANJUNG JATI	
8	TEGUH SETIAWAN	4TH ENG	INDONESIAN	15-Jul-1989 Jakarta - Indonesia	F 227522 04-Mar-2024	C 6381459 17-Sep-2025	02-Apr-2022 TANJUNG JATI	
9	DIKDIK TARMEDI	ELECT.	INDONESIAN	06-Jul-1985 Sumedang - Indonesia	F 184256 25-Jun-2024	B 9878316 14-Mar-2023	09-Mar-2021 TANJUNG JATI	
10	NURDIN	BOSUN	INDONESIAN	15-Oct-1969 Sampeang - Indonesia	F 216697 15-Mar-2024	B 7962300 14-Sep-2022	04-Mar-2022 TANJUNG JATI	
11	RASTONO	AB. A	INDONESIAN	24-May-1982 Tegal - Indonesia	F 029123 16-Jul-2024	C 1866681 25-Oct-2023	30-Sep-2021 TANJUNG JATI	
12	MOHAMMAD SAI	AB. B	INDONESIAN	05-Aug-1985 Bangkalan - Indonesia	F 199039 13-Dec-2023	C 1975721 27-Nov-2023	27-May-2022 TANJUNG JATI	
13	ARIEF YANUAR SUPRAPTO	AB. C	INDONESIAN	07-Jan-1983 Tegal - Indonesia	E 102699 06-Oct-2023	C 3204962 15-Mar-2024	18-Mar-2022 TANJUNG JATI	
14	SOFIAN HADI	OS	INDONESIAN	27-Sep-1988 Bangkalan - Indonesia	F 198098 06-Dec-2023	C 4678792 22-Aug-2024	18-Mar-2022 TANJUNG JATI	
15	ASEP MUHAMAD SUDRAJAT	OILER NO.1	INDONESIAN	11-Jun-1968 Tasikmalaya - Indonesia	G 041142 08-Jan-2024	C 3030253 19-Feb-2024	18-Sep-2021 TANJUNG JATI	
16	MUHAMAD NUR	FITTER	INDONESIAN	11-May-1967 Jakarta - Indonesia	E 141571 17-Jan-2024	C 7588782 09-Sep-2026	27-May-2022 TANJUNG JATI	
17	EDI BAMBANG SETIAWAN	OILER. A	INDONESIAN	26-Jan-1996 Bangkalan - Indonesia	F 199062 13-Dec-2023	C 6782595 26-Feb-2025	20-Dec-2021 TANJUNG JATI	
18	IVENDO SINTONG SINAGA	OILER. B	INDONESIAN	10-Aug-1988 Jakarta - Indonesia	F 112514 21-Feb-2023	C 8426536 12-Jan-2027	04-Mar-2022 TANJUNG JATI	
19	RIYAN SYAFRUDIN	OILER. C	INDONESIAN	07-Mar-1993 Jakarta - Indonesia	F 240362 24-May-2024	B 9998018 20-Mar-2023	08-Nov-2021 TANJUNG JATI	
20	RIDWAN	WIPER	INDONESIAN	30-Jul-1993 Kendal - Indonesia	F 249273 01-Jul-2024	C 7036490 20-Apr-2025	16-Feb-2022 TANJUNG JATI	
21	SUHERI	CH. COOK	INDONESIAN	28-May-1987 Tegal - Indonesia	F 148734 25-Mar-2024	C 2988442 05-Apr-2024	27-May-2022 TANJUNG JATI	
22	ACHMAD JAUHARI	M/BOY	INDONESIAN	05-Feb-1986 Bangkalan - Indonesia	F 055202 14-Sep-2022	B 8541728 09-Nov-2022	03-Dec-2021 TANJUNG JATI	
23	TEOFILUS GILBERT	D/CADET A	INDONESIAN	27-May-2000 Jakarta - Indonesia	G 043190 15-Feb-2024	X 1024498 23-Oct-2025	28-Aug-2021 TANJUNG JATI	
24	HAFIDL MUHAIMIN	D/CADET B	INDONESIAN	22-Aug-2001 Cirebon - Indonesia	G 059574 23-Apr-2024	C 7541810 21-Apr-2026	18-Sep-2021 TANJUNG JATI	
25	ESRA RAYDAUNDO TANDI RERUNG	D/CADET C	INDONESIAN	03-Oct-1998 Bekasi - Indonesia	G 080604 31-May-2024	C 8079348 21-Jul-2026	30-Sep-2021 TANJUNG JATI	
26	THORIQ HANIF HIDAYAT ANTO PUTRO	E/CADET A	INDONESIAN	14-May-2000 Boyolali - Indonesia	G 059926 05-May-2024	C 7542271 26-Apr-2026	08-Nov-2021 TANJUNG JATI	
27	PANGERAN RICHARD YEHEZKIEL	E/CADET B	INDONESIAN	05-Apr-2001 Jakarta - Indonesia	G 042325 21-Jan-2024	C 7873640 25-Mar-2026	28-Aug-2021 TANJUNG JATI	

TOTAL NUMBER OF CREW 27 INCLUDING MASTER

SIGNATURE


MARCELLINUS TUNGGUL YUANANTA
 Master

Lampiran 3. Tabulasi Data Responden

X1				
X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	TOTAL
5	5	4	4	18
4	4	5	4	17
5	5	5	5	20
4	4	4	4	16
5	5	5	5	20
5	4	5	4	18
5	5	5	5	20
5	4	4	5	18
5	4	4	5	18
5	5	5	5	20
4	4	5	4	17
5	4	5	4	18
4	5	5	5	19
4	4	4	4	16
5	4	4	5	18
5	4	4	4	17
5	5	5	5	20
4	5	3	4	16
4	4	5	4	17
4	5	5	4	18
4	4	4	3	15
4	5	4	4	17
4	4	5	4	17
4	4	3	3	14
4	4	4	4	16
5	5	4	4	18
5	5	4	4	18

X2					
X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	TOTAL
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
5	5	5	5	5	25
4	4	4	4	4	20
5	5	5	5	5	25
5	4	2	2	5	18
5	5	5	5	5	25
4	4	4	4	4	20
4	4	5	5	4	22
5	5	5	5	5	25
4	4	5	5	4	22
5	5	5	5	5	25
5	4	4	4	5	22
4	4	5	5	4	22
4	5	3	3	4	19
4	4	4	4	4	20
5	5	5	5	5	25
4	5	5	5	4	23
5	4	4	4	5	22
4	5	5	5	4	23
4	4	3	3	4	18
4	4	4	4	4	20
5	4	4	4	5	22
5	4	5	5	5	24
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20

Y						
Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	TOTAL
4	4	4	4	4	5	25
5	4	5	4	4	4	26
5	5	5	5	3	5	28
4	4	4	4	4	4	24
5	5	5	5	4	5	29
5	4	4	5	5	5	28
4	5	4	5	4	4	26
5	5	4	4	4	5	27
4	5	4	5	2	4	24
5	5	5	5	3	5	28
5	4	5	4	2	4	24
4	4	5	4	5	4	26
4	5	4	5	5	4	27
4	4	4	5	4	5	26
5	5	5	5	4	4	28
4	4	4	4	3	4	23
5	5	5	5	5	5	30
4	4	4	5	5	5	27
4	4	5	4	4	5	26
4	4	5	4	4	5	26
3	3	3	3	4	4	20
5	4	4	4	3	4	24
5	4	4	5	4	4	26
4	3	4	4	5	4	24
5	4	4	5	4	4	26
4	4	4	4	3	4	23
4	4	4	4	3	4	23

Lampiran 4. Descriptive Variable

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X1.1	27	4	5	4,52	0,509
X1.2	27	4	5	4,44	0,506
X1.3	27	3	5	4,41	0,636
X1.4	27	3	5	4,26	0,594
TOTAL_X1	27	14	20	17,63	1,573
Valid N (listwise)	27				

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X2.1	27	4	5	4,41	0,501
X2.2	27	4	5	4,33	0,480
X2.3	27	2	5	4,30	0,775
X2.4	27	2	5	4,30	0,775
X2.5	27	4	5	4,41	0,501
TOTAL_X2	27	18	25	21,74	2,280
Valid N (listwise)	27				

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Y	27	3	5	4,41	0,572
Y	27	3	5	4,26	0,594
Y	27	3	5	4,33	0,555
Y	27	3	5	4,44	0,577
Y	27	2	5	3,85	0,864
Y	27	4	5	4,41	0,501
TOTAL_Y	27	20	30	25,70	2,198
Valid N (listwise)	27				

Lampiran 5. Tabel r
Distribusi Nilai r_{tabel} Signifikansi 5% dan 1%

N	The Level of Significance		N	The Level of Significance	
	5%	1%		5%	1%
3	0.997	0.999	38	0.320	0.413
4	0.950	0.990	39	0.316	0.408
5	0.878	0.959	40	0.312	0.403
6	0.811	0.917	41	0.308	0.398
7	0.754	0.874	42	0.304	0.393
8	0.707	0.834	43	0.301	0.389
9	0.666	0.798	44	0.297	0.384
10	0.632	0.765	45	0.294	0.380
11	0.602	0.735	46	0.291	0.376
12	0.576	0.708	47	0.288	0.372
13	0.553	0.684	48	0.284	0.368
14	0.532	0.661	49	0.281	0.364
15	0.514	0.641	50	0.279	0.361
16	0.497	0.623	55	0.266	0.345
17	0.482	0.606	60	0.254	0.330
18	0.468	0.590	65	0.244	0.317
19	0.456	0.575	70	0.235	0.306
20	0.444	0.561	75	0.227	0.296
21	0.433	0.549	80	0.220	0.286
22	0.432	0.537	85	0.213	0.278
23	0.413	0.526	90	0.207	0.267
24	0.404	0.515	95	0.202	0.263
25	0.396	0.505	100	0.195	0.256
26	0.388	0.496	125	0.176	0.230
27	0.381	0.487	150	0.159	0.210
28	0.374	0.478	175	0.148	0.194
29	0.367	0.470	200	0.138	0.181
30	0.361	0.463	300	0.113	0.148
31	0.355	0.456	400	0.098	0.128
32	0.349	0.449	500	0.088	0.115
33	0.344	0.442	600	0.080	0.105
34	0.339	0.436	700	0.074	0.097
35	0.334	0.430	800	0.070	0.091

36	0.329	0.424	900	0.065	0.086
37	0.325	0.418	1000	0.062	0.081



Lampiran 6. Tabel f

Titik Persentase Distribusi F untuk Probabilita = 0,05

df untuk penyebut (N2)	df untuk pembilang (N1)														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1	161	199	216	225	230	234	237	239	241	242	243	244	245	245	246
2	18,51	19,00	19,16	19,25	19,30	19,33	19,35	19,37	19,38	19,40	19,40	19,41	19,42	19,42	19,43
3	10,13	9,55	9,28	9,12	9,01	8,94	8,89	8,85	8,81	8,79	8,76	8,74	8,73	8,71	8,70
4	7,71	6,94	6,59	6,39	6,26	6,16	6,09	6,04	6,00	5,96	5,94	5,91	5,89	5,87	5,86
5	6,61	5,79	5,41	5,19	5,05	4,95	4,88	4,82	4,77	4,74	4,70	4,68	4,66	4,64	4,62
6	5,99	5,14	4,76	4,53	4,39	4,28	4,21	4,15	4,10	4,06	4,03	4,00	3,98	3,96	3,94
7	5,59	4,74	4,35	4,12	3,97	3,87	3,79	3,73	3,68	3,64	3,60	3,57	3,55	3,53	3,51
8	5,32	4,46	4,07	3,84	3,69	3,58	3,50	3,44	3,39	3,35	3,31	3,28	3,26	3,24	3,22
9	5,12	4,26	3,86	3,63	3,48	3,37	3,29	3,23	3,18	3,14	3,10	3,07	3,05	3,03	3,01
10	4,96	4,10	3,71	3,48	3,33	3,22	3,14	3,07	3,02	2,98	2,94	2,91	2,89	2,86	2,85
11	4,84	3,98	3,59	3,36	3,20	3,09	3,01	2,95	2,90	2,85	2,82	2,79	2,76	2,74	2,72
12	4,75	3,89	3,49	3,26	3,11	3,00	2,91	2,85	2,80	2,75	2,72	2,69	2,66	2,64	2,62
13	4,67	3,81	3,41	3,18	3,03	2,92	2,83	2,77	2,71	2,67	2,63	2,60	2,58	2,55	2,53
14	4,60	3,74	3,34	3,11	2,96	2,85	2,76	2,70	2,65	2,60	2,57	2,53	2,51	2,48	2,46
15	4,54	3,68	3,29	3,06	2,90	2,79	2,71	2,64	2,59	2,54	2,51	2,48	2,45	2,42	2,40
16	4,49	3,63	3,24	3,01	2,85	2,74	2,66	2,59	2,54	2,49	2,46	2,42	2,40	2,37	2,35
17	4,45	3,59	3,20	2,96	2,81	2,70	2,61	2,55	2,49	2,45	2,41	2,38	2,35	2,33	2,31
18	4,41	3,55	3,16	2,93	2,77	2,66	2,58	2,51	2,46	2,41	2,37	2,34	2,31	2,29	2,27
19	4,38	3,52	3,13	2,90	2,74	2,63	2,54	2,48	2,42	2,38	2,34	2,31	2,28	2,26	2,23
20	4,35	3,49	3,10	2,87	2,71	2,60	2,51	2,45	2,39	2,35	2,31	2,28	2,25	2,22	2,20
21	4,32	3,47	3,07	2,84	2,68	2,57	2,49	2,42	2,37	2,32	2,28	2,25	2,22	2,20	2,18
22	4,30	3,44	3,05	2,82	2,66	2,55	2,46	2,40	2,34	2,30	2,26	2,23	2,20	2,17	2,15
23	4,28	3,42	3,03	2,80	2,64	2,53	2,44	2,37	2,32	2,27	2,24	2,20	2,18	2,15	2,13
24	4,26	3,40	3,01	2,78	2,62	2,51	2,42	2,36	2,30	2,25	2,22	2,18	2,15	2,13	2,11
25	4,24	3,39	2,99	2,76	2,60	2,49	2,40	2,34	2,28	2,24	2,20	2,16	2,14	2,11	2,09
26	4,23	3,37	2,98	2,74	2,59	2,47	2,39	2,32	2,27	2,22	2,18	2,15	2,12	2,09	2,07
27	4,21	3,35	2,96	2,73	2,57	2,46	2,37	2,31	2,25	2,20	2,17	2,13	2,10	2,08	2,06
28	4,20	3,34	2,95	2,71	2,56	2,45	2,36	2,29	2,24	2,19	2,15	2,12	2,09	2,06	2,04
29	4,18	3,33	2,93	2,70	2,55	2,43	2,35	2,28	2,22	2,18	2,14	2,10	2,08	2,05	2,03
30	4,17	3,32	2,92	2,69	2,53	2,42	2,33	2,27	2,21	2,16	2,13	2,09	2,06	2,04	2,01
31	4,16	3,30	2,91	2,68	2,52	2,41	2,32	2,25	2,20	2,15	2,11	2,08	2,05	2,03	2,00
32	4,15	3,29	2,90	2,67	2,51	2,40	2,31	2,24	2,19	2,14	2,10	2,07	2,04	2,01	1,99
33	4,14	3,28	2,89	2,66	2,50	2,39	2,30	2,23	2,18	2,13	2,09	2,06	2,03	2,00	1,98
34	4,13	3,28	2,88	2,65	2,49	2,38	2,29	2,23	2,17	2,12	2,08	2,05	2,02	1,99	1,97
35	4,12	3,27	2,87	2,64	2,49	2,37	2,29	2,22	2,16	2,11	2,07	2,04	2,01	1,99	1,96
36	4,11	3,26	2,87	2,63	2,48	2,36	2,28	2,21	2,15	2,11	2,07	2,03	2,00	1,98	1,95
37	4,11	3,25	2,86	2,63	2,47	2,36	2,27	2,20	2,14	2,10	2,06	2,02	2,00	1,97	1,95
38	4,10	3,24	2,85	2,62	2,46	2,35	2,26	2,19	2,14	2,09	2,05	2,02	1,99	1,96	1,94
39	4,09	3,24	2,85	2,61	2,46	2,34	2,26	2,19	2,13	2,08	2,04	2,01	1,98	1,95	1,93
40	4,08	3,23	2,84	2,61	2,45	2,34	2,25	2,18	2,12	2,08	2,04	2,00	1,97	1,95	1,92

41	4,08	3,23	2,83	2,60	2,44	2,33	2,24	2,17	2,12	2,07	2,03	2,00	1,97	1,94	1,92
42	4,07	3,22	2,83	2,59	2,44	2,32	2,24	2,17	2,11	2,06	2,03	1,99	1,96	1,94	1,91
43	4,07	3,21	2,82	2,59	2,43	2,32	2,23	2,16	2,11	2,06	2,02	1,99	1,96	1,93	1,91
44	4,06	3,21	2,82	2,58	2,43	2,31	2,23	2,16	2,10	2,05	2,01	1,98	1,95	1,92	1,90
45	4,06	3,20	2,81	2,58	2,42	2,31	2,22	2,15	2,10	2,05	2,01	1,97	1,94	1,92	1,89



Lampiran 7. Tabel t

Pr df	0.25 0.50	0.10 0.20	0.05 0.10	0.025 0.050	0.01 0.02	0.005 0.010	0.001 0.002
1	1.00000	3.07768	6.31375	12.70620	31.82052	63.65674	318.30884
2	0.81650	1.88562	2.91999	4.30265	6.96456	9.92484	22.32712
3	0.76489	1.63774	2.35336	3.18245	4.54070	5.84091	10.21453
4	0.74070	1.53321	2.13185	2.77645	3.74695	4.60409	7.17318
5	0.72669	1.47588	2.01505	2.57058	3.36493	4.03214	5.89343
6	0.71756	1.43976	1.94318	2.44691	3.14267	3.70743	5.20763
7	0.71114	1.41492	1.89458	2.36462	2.99795	3.49948	4.78529
8	0.70639	1.39682	1.85955	2.30600	2.89646	3.35539	4.50079
9	0.70272	1.38303	1.83311	2.26216	2.82144	3.24984	4.29681
10	0.69981	1.37218	1.81246	2.22814	2.76377	3.16927	4.14370
11	0.69745	1.36343	1.79588	2.20099	2.71808	3.10581	4.02470
12	0.69548	1.35622	1.78229	2.17881	2.68100	3.05454	3.92963
13	0.69383	1.35017	1.77093	2.16037	2.65031	3.01228	3.85198
14	0.69242	1.34503	1.76131	2.14479	2.62449	2.97684	3.78739
15	0.69120	1.34061	1.75305	2.13145	2.60248	2.94671	3.73283
16	0.69013	1.33676	1.74588	2.11991	2.58349	2.92078	3.68615
17	0.68920	1.33338	1.73961	2.10982	2.56693	2.89823	3.64577
18	0.68836	1.33039	1.73406	2.10092	2.55238	2.87844	3.61048
19	0.68762	1.32773	1.72913	2.09302	2.53948	2.86093	3.57940
20	0.68695	1.32534	1.72472	2.08596	2.52798	2.84534	3.55181
21	0.68635	1.32319	1.72074	2.07961	2.51765	2.83136	3.52715
22	0.68581	1.32124	1.71714	2.07387	2.50832	2.81876	3.50499
23	0.68531	1.31946	1.71387	2.06866	2.49987	2.80734	3.48496
24	0.68485	1.31784	1.71088	2.06390	2.49216	2.79694	3.46678
25	0.68443	1.31635	1.70814	2.05954	2.48511	2.78744	3.45019
26	0.68404	1.31497	1.70562	2.05553	2.47863	2.77871	3.43500
27	0.68368	1.31370	1.70329	2.05183	2.47266	2.77068	3.42103
28	0.68335	1.31253	1.70113	2.04841	2.46714	2.76326	3.40816
29	0.68304	1.31143	1.69913	2.04523	2.46202	2.75639	3.39624
30	0.68276	1.31042	1.69726	2.04227	2.45726	2.75000	3.38518
31	0.68249	1.30946	1.69552	2.03951	2.45282	2.74404	3.37490
32	0.68223	1.30857	1.69389	2.03693	2.44868	2.73848	3.36531
33	0.68200	1.30774	1.69236	2.03452	2.44479	2.73328	3.35634
34	0.68177	1.30695	1.69092	2.03224	2.44115	2.72839	3.34793
35	0.68156	1.30621	1.68957	2.03011	2.43772	2.72381	3.34005
36	0.68137	1.30551	1.68830	2.02809	2.43449	2.71948	3.33262
37	0.68118	1.30485	1.68709	2.02619	2.43145	2.71541	3.32563
38	0.68100	1.30423	1.68595	2.02439	2.42857	2.71156	3.31903
39	0.68083	1.30364	1.68488	2.02269	2.42584	2.70791	3.31279
40	0.68067	1.30308	1.68385	2.02108	2.42326	2.70446	3.30688

Lampiran 8. Data Deskripsi Responden

Jenis Kelamin					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki - Laki	27	100,0	100,0	100,0

Umur					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	21-25	5	18,5	18,5	18,5
	26-30	5	18,5	18,5	37,0
	31-40	10	37,0	37,0	74,1
	41-45	1	3,7	3,7	77,8
	46-50	1	3,7	3,7	81,5
	51-55	3	11,1	11,1	92,6
	56-60	2	7,4	7,4	100,0
	Total	27	100,0	100,0	

Jabatan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Master	5	18,5	18,5	18,5
	Deck Officer	5	18,5	18,5	37,0
	Engineer	10	37,0	37,0	74,1
	Electrician	1	3,7	3,7	77,8
	Bosun	1	3,7	3,7	81,5
	AB	3	11,1	11,1	92,6
	OS	2	7,4	7,4	100,0
	Total	27	100,0	100,0	

Lampiran 9. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
			Unstandardized Residual
N			27
Normal Parameters ^{a,b}	Mean		0,0000000
	Std. Deviation		1,66121254
Most Extreme Differences	Absolute		0,087
	Positive		0,087
	Negative		-0,064
Test Statistic			0,087
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c			.200 ^d
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.		0,857
	99% Confidence Interval	Lower Bound	0,848
		Upper Bound	0,866
a. Test distribution is Normal.			
b. Calculated from data.			
c. Lilliefors Significance Correction.			
d. This is a lower bound of the true significance.			
e. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.			

Lampiran 10. Hasil Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Variabel X1

Correlations						
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	TOTAL_X1
X1.1	Pearson Correlation	1	0,265	0,154	.555**	.681**
	Sig. (2-tailed)		0,181	0,443	0,003	0,000
	N	27	27	27	27	27
X1.2	Pearson Correlation	0,265	1	0,133	0,369	.601**
	Sig. (2-tailed)	0,181		0,509	0,058	0,001
	N	27	27	27	27	27
X1.3	Pearson Correlation	0,154	0,133	1	.422*	.657**
	Sig. (2-tailed)	0,443	0,509		0,028	0,000
	N	27	27	27	27	27
X1.4	Pearson Correlation	.555**	0,369	.422*	1	.847**
	Sig. (2-tailed)	0,003	0,058	0,028		0,000
	N	27	27	27	27	27
TOTAL_X1	Pearson Correlation	.681**	.601**	.657**	.847**	1
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,001	0,000	0,000	
	N	27	27	27	27	27
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).						
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).						

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,647	4

Variabel X2

Correlations							
		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	TOTAL_X2
X2.1	Pearson Correlation	1	0,373	0,172	0,172	1.000**	.635**
	Sig. (2-tailed)		0,055	0,390	0,390	0,000	0,000
	N	27	27	27	27	27	27
X2.2	Pearson Correlation	0,373	1	.447*	.447*	0,373	.679**
	Sig. (2-tailed)	0,055		0,019	0,019	0,055	0,000
	N	27	27	27	27	27	27
X2.3	Pearson Correlation	0,172	.447*	1	1.000**	0,172	.850**
	Sig. (2-tailed)	0,390	0,019		0,000	0,390	0,000
	N	27	27	27	27	27	27
X2.4	Pearson Correlation	0,172	.447*	1.000**	1	0,172	.850**
	Sig. (2-tailed)	0,390	0,019	0,000		0,390	0,000
	N	27	27	27	27	27	27
X2.5	Pearson Correlation	1.000**	0,373	0,172	0,172	1	.635**
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,055	0,390	0,390		0,000
	N	27	27	27	27	27	27
TOTAL_X2	Pearson Correlation	.635**	.679**	.850**	.850**	.635**	1
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	
	N	27	27	27	27	27	27
**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).							
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).							

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,785	5

Variabel Y

Correlations								
		Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	TOTAL_Y
Y1	Pearson Correlation	1	.469*	.525**	.478*	-0,107	0,204	.650**
	Sig. (2-tailed)		0,014	0,005	0,012	0,597	0,308	0,000
	N	27	27	27	27	27	27	27
Y2	Pearson Correlation	.469*	1	.428*	.660**	-0,147	0,278	.679**
	Sig. (2-tailed)	0,014		0,026	0,000	0,464	0,161	0,000
	N	27	27	27	27	27	27	27
Y3	Pearson Correlation	.525**	.428*	1	0,240	-0,054	0,323	.620**
	Sig. (2-tailed)	0,005	0,026		0,228	0,791	0,100	0,001
	N	27	27	27	27	27	27	27
Y4	Pearson Correlation	.478*	.660**	0,240	1	0,137	0,281	.744**
	Sig. (2-tailed)	0,012	0,000	0,228		0,495	0,156	0,000
	N	27	27	27	27	27	27	27
Y5	Pearson Correlation	-0,107	-0,147	-0,054	0,137	1	0,234	.401*
	Sig. (2-tailed)	0,597	0,464	0,791	0,495		0,241	0,038
	N	27	27	27	27	27	27	27
Y6	Pearson Correlation	0,204	0,278	0,323	0,281	0,234	1	.603**
	Sig. (2-tailed)	0,308	0,161	0,100	0,156	0,241		0,001
	N	27	27	27	27	27	27	27
TOTAL_Y	Pearson Correlation	.650**	.679**	.620**	.744**	.401*	.603**	1
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,001	0,000	0,038	0,001	
	N	27	27	27	27	27	27	27

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0,624	6

Lampiran 11. Perhitungan SE dan SR

Variabel	Koefisien Regresi (BETA)	Koefisien Korelasi	R Square
X1	0,490	0,612	42,8%
X2	0,262	0,491	

1. Sumbangan EfeKtif (SE)

$$\begin{aligned} SE (X1) &= \text{Beta} (X1) \times \text{Koefisien Korelasi} (X1) \times 100\% \\ &= 0,490 \times 0,612 \times 100\% \\ &= 29,98 \% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} SE (X2) &= \text{Beta} (X2) \times \text{Koefisien Korelasi} (X2) \times 100\% \\ &= 0,262 \times 0,491 \times 100\% \\ &= 12,86\% \end{aligned}$$

Jadi total sumbangan efektif sebesar 42,9% (sama dengan R^2)

2. Sumbangan Relatif (SR)

$$\begin{aligned} SR (X1) &= \frac{SE (X1)}{R^2} \\ &= \frac{29,98\%}{42,9} \\ &= 70\% \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} SR (X2) &= \frac{SE (X2)}{R^2} \\ &= \frac{12,86\%}{42,9} \\ &= 30\% \end{aligned}$$

Jadi total sumbangan relative sebesar 100%

Lampiran 12. Hasil Uji T dan Uji F

Uji T

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	10,613	3,911		2,713	0,012
	TOTAL_X1	0,856	0,221	0,612	3,873	0,001

a. Dependent Variable: Crew Kapal

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	15,423	3,672		4,200	0,000
	TOTAL_X2	0,473	0,168	0,491	2,815	0,009

a. Dependent Variable: Crew Kapal

Uji F

ANOVA^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	53,879	2	26,940	9,011	.001^b
	Residual	71,750	24	2,990		
	Total	125,630	26			

a. Dependent Variable: Crew Kapal

b. Predictors: (Constant), Familiarisasi, Tanggung Jawab

Lampiran 13. Form Familiarisasi

PENDAHULUAN (INTRODUCTION)

Section 1. Harus dilengkapi oleh perusahaan sebelum kontrak kerja dimulai
To be completed by the Company before commencing contract

Section 2. Familiarisasi di kapal harus dilaksanakan sebelum bertugas (sebelum berlayar)
Shipboard Familiarization to be completed before assigning duties (Before sailing).

Section 3. Familiarisasi di kapal harus dilaksanakan secepatnya (dalam 7 hari setelah sign-on)
Shipboard Familiarization to be completed as soon as possible (within 7 days after signing on).

CATATAN (REMARK)

Biasakan diri anda dengan menjawab pertanyaan dari setiap elemen/sistem yang berhubungan dengan tugas dan tanggung jawab anda :

Familiarise yourself by answering the following questions for each element / system relevant to your duties / responsibilities:

1. Dimana letak peralatan ? *Where is the equipment?*
2. Bagaimana cara memulainya / menyalakannya ? *How do I start it / switch it on. ?*
3. Bagaimana cara pengoperasiannya ? *How do I operate it (controls). ?*
4. Bagaimana cara menyetopnya ? *How do I stop it / switch it off. ?*
5. Apa yang dilakukan apabila ada yang tidak berfungsi ? *What to do if a malfunction occurs. ?*
6. Apa yang harus dilakukan saat keadaan darurat ? *What to do in case of an emergency. ?*

Setelah selesai pelatihan, pelatih yang ditunjuk harus melakukan evaluasi terhadap ABK dan paraf ditempat yang relevan

On completion training, appointed training officer shall evaluate crew and sign in relevant blank Describe 'satisfied', 'ordinary' or 'not satisfied' and the score in the blank of the evaluation.

Jelaskan "memuaskan", "cukup" atau "tidak memuaskan" dan lakukan penilaian pada bagian evaluasi

Nilai : Memuaskan (lebih dari 80), Cukup (70-80), Tidak Memuaskan (kurang dari 70)

Score : Satisfied (more than 80), Ordinary (70-80), Not satisfied (Less than 70)

1. Bagian Pertama / Section One (Diisi oleh perusahaan sebelum penanda tangan kontrak / *To be completed by COMPANY prior to contract being signed*).

Familiarisasi sebelum bergabung / *Pre joining familiarisation*
 Nakhoda / KKM / telah familiar dengan dokumen SMS yang terbaru
Masters / Chief Engineers conversant with latest SMS documentation

Lisensi STCW 95 / STCW 95 Licences

National License:	Grade <u>ABLE Engine</u>	Certificate No. 6201335159420515	Expires	
Singapore	Grade _____	Certificate N ^o _____	Expires	/ /
Panama	Grade _____	Certificate N ^o _____	Expires	/ /
Bahamas	Grade _____	Certificate N ^o _____	Expires	/ /
Dutch Antilles	Grade _____	Certificate N ^o _____	Expires	/ /
Bermuda	Grade _____	Certificate N ^o _____	Expires	/ /
Isle of Man	Grade _____	Certificate N ^o _____	Expires	/ /
United Kingdom	Grade _____	Certificate N ^o _____	Expires	/ /

KUALIFIKASI KHUSUS / SPECIAL QUALIFICATIONS as applicable

Tanker Familiarisation Chemical Tanker C.O.W.
 Liquefied Gas I.G.S.

Sertifikat di-cek oleh perusahaan dan disesuaikan dengan bendera dan tipe kapal / *Certificates to be sighted by COMPANY and checked against vessel Flag and Type.*

Perusahaan mengkonfirmasi bahwa aplikasi lisensi telah dibuat dan kopi lisensi diberikan ke ABK / *COMPANY to confirm that License Applications have been made, as necessary and a copy given to the Seafarer to produce onboard ship when required.*

PENGALAMAN / EXPERIENCE as applicable

No. Kontrak dengan Perusahaan / *Company Contract N^o* : _____ atau/or Perusahaan terakhir/*Last Company* :
PT. TANTO INTIM LINE

Lama menjadi di posisi saat ini / *Years in present rank* : 09 (NINE) Months / Kapal Terakhir / *Last Vessel* :
TANTO ABADI

Tipe Kapal yang telah dilayari / Vessel types sailed on:

<input type="checkbox"/> Chemical Tanker	<input type="checkbox"/> Reefer	<input type="checkbox"/> Bulker (Cape)	<input type="checkbox"/> Oil Tanker
<input type="checkbox"/> Container	<input type="checkbox"/> Bulker (Panamax)	<input type="checkbox"/> Gas Tanker (LPG)	<input type="checkbox"/> Pure Car Carrier
<input type="checkbox"/> Bulker (Handy)	<input type="checkbox"/> Gas Tanker (LNG)	<input type="checkbox"/> Other Cargo ship	

Mesin yang pernah dikerjakan / Engines worked with:

<input type="checkbox"/> MAK	<input type="checkbox"/> Yanmar	<input type="checkbox"/> MAN	<input type="checkbox"/> B&W
<input type="checkbox"/> Daihatsu	<input type="checkbox"/> Pielstick	<input type="checkbox"/> Sulzer	<input type="checkbox"/> Wartsila
<input type="checkbox"/> UEC	<input type="checkbox"/> Other-state		

Lainnya / Others:

<input type="checkbox"/> Winch Driver	<input type="checkbox"/> Crane Driver (type)	<input type="checkbox"/> Gas Cutter
<input type="checkbox"/> Carpenter	<input type="checkbox"/> Welder	<input type="checkbox"/> Blaster
<input type="checkbox"/> Mechanical Fitter	<input type="checkbox"/> Other	

Setiap personal yang ditemukan memberikan informasi palsu tidak akan di pekerjaan
Any person found to have given false information will not be re-employed

2. Bagian Kedua / Section Two Familiarisasi di Kapal / *Shipboard Familiarization*

DILAKUKAN SEBELUM DIBERI TUGAS DI KAPAL (SEBELUM BERLAYAR)/TO BE COMPLETED BEFORE BEING ASSIGNED SHIPBOARD DUTIES (Before Sailing)

Bagian I -Instruksi Dasar & Susunan Kapal / Part I - Basic Instructions & Ship Arrangement	Tanggal/Jam Date/Time	Evaluasi Evaluation	Nama dan Tanda tangan Training Officer's Name/Sign
Patroli Dasar-dasar keselamatan / Basic Safety Round			
Lokasi dan Jake tPelindung Diri / Locate and Lifejackets			
Pedoman Pelatihan-lokasi / Training Manuals - location			
Daftar Apel-tugas dan lokasi keadaan darurat / Musterlist - Emergency Duties and Stations			
Prosedur keadaan darurat dan lokasi serta penggunaannya / Emergency Procedures - location and use			
Susunan Umum Kapal / General Arrangement (lay out of vessel)			
Rencana Keselamatan, Tanda dan Simbol-simbol / Safety Plan, Signs and Information Symbols			
Rute Darurat / arah untuk keluar dari akomodasi Escape Routes / Exits Accommodation			
Rute Darurat / arah untuk keluar dari kamar mesin Escape Routes / Exits Engine Room			
Lokasi/penggunaan kedap air/udara/pintu kebakaran Location/use of Watertight/Weathertight/Fire doors			
Bagian II Darurat, Sinyal Alarm dan Tindakan Part II -Emergencies - Alarm Signals and Actions	Tanggal/Jam Date/Time	Evaluasi Evaluation	Nama dan Tanda tangan Training Officer's Name/Sign
Alarm Api dan Asap / Fire & Smoke Alarm			
• Seperti apa sinyalnya / Which Signal			
• Langkah pertama segera / First Immediate Action			
• Penggunaan portable Pemadam Api / Including use of portable Fire extinguishing equipment			
• Bagaimana membunyikan alarm / How to raise the Alarm			
Lokasi Sekoci & Meninggalkan Kapal Lifeboat Stations & Abandon Ship			
• Seperti apa sinyalnya / Which Signal			
• Langkah pertama segera / First Immediate Action			
Man Overboard			
• Seperti apa sinyalnya / Which Signal			
• Langkah pertama segera / First Immediate Action			
• Bagaimana membunyikan alarm / How to raise the Alarm			

JSKS-SHQE

FORM-JP-04-14-V(4/7) / 0 / 2011.05.18

Polusi / Pollution			
<ul style="list-style-type: none"> Langkah pertama segera / First Immediate Action Bagaimana membunyikan alarm / How to raise the Alarm 			
Alarm CO2 (Lokasi & Bunyi)			
CO2/Halon Alarm (location & sound)			
<ul style="list-style-type: none"> Seperti apa sinyalnya / Which Signal Langkah pertama segera / First Immediate Action Bagaimana membunyikan alarm / How to raise the Alarm 			
Kecelakaan, Ruang tertutup atau Rawat medis darurat			
Accident, Enclosed Space or Medical Emergency			
<ul style="list-style-type: none"> Langkah pertama segera / First Immediate Action Bagaimana membunyikan alarm / How to raise the Alarm 			

Bagian III -Izin untuk bekerja (JSK-SHQE DOCUMENT) Part III - Permits to Work (JSK-SHQE DOCUMENT)	Tanggal/Jam Date/Time	Evaluasi Evaluation	Nama dan Tanda tangan Training Officer's Name/Sign
Prosedur Masuk Ruangtertutup Enclosed space & Entry Procedures			
Prosedur perencanaan pekerjaan berbahaya Hot work & Planning Procedures			

NOTE. Latihan meninggalkan kapal dan kebakaran dilaksanakan dalam waktu 24 jam setelah keluar dari pelabuhan, dan apabila ada penggantian lebih dari 25 & dari ABK.
Abandon ship and fire drills are required to take place within 24 h of the ship leaving port, if more than 25% of the ships crew is changed.

3. Bagian Ketiga / Section Three Familiarisasi di Kapal/Shipboard Familiarization

*** DISELESAIKAN DALAM WAKTU 7 HARI SETELAH BERGABUNG / TO BE COMPLETED WITHIN 7 DAYS
AFTER SIGNING ON

Bagian IV - Sistem Permesinan / Part IV - Machinery Systems	Tanggal/Jam Date/Time	Evaluasi Evaluation	Nama dan Tanda tangan Training Officer's Name/Sign
Susunan instalasi mesin / Lay out of Engine Installation			
Susunan Permulaan / Starting Arrangements			
Pengendalian Mesin Utama dan Pengendalian darurat / Main Engine Controls / Emergency Controls			
Pengendalian Mesin Tambahan / Auxiliary Engine Controls			
Sistem Listrik / Switchboard / Electrical Systems / Switchboard			

Sistem Bilga / <i>Bilge System</i>			
Sistem Pemberat / <i>Ballast System</i>			
Sistem Bahan Bakar / Pemisah Bahan Bakar <i>Fuel Systems / Fuel Separators</i>			
Sistem Dan Prosedur Bunker / <i>Bunkering System / Procedures</i>			
Sistem Pengendalian kebakaran / <i>Firefighting Systems</i>			
Sistem Ventilasi / <i>Ventilation Systems</i>			
Alaram kamar mesin / <i>Engineroom Alarms</i>			
Sistem pembantu/cadangan / <i>Back-up Systems</i>			
Bagian V – Sistem Dek / <i>Part V – Deck Systems</i>	Tanggal/Jam <i>Date/Time</i>	Evaluasi <i>Evaluation</i>	Nama dan Tanda tangan <i>Training Officer's Name/Sign</i>
Peralatan tambat / <i>Mooring Equipment</i>			
Peralatan Jangkar/Labuh jangkar / <i>Anchoring Equipment</i>			
Tangga / <i>Gangway</i>			
Lampu/koneksi listrik /sekring <i>Lighting / Electrical Connections / Fuses</i>			
Bagian VI – Sistem Muatan / <i>Part VI – Cargo Systems</i>	Tanggal/Jam <i>Date/Time</i>	Evaluasi <i>Evaluation</i>	Nama dan Tanda tangan <i>Training Officer's Name/Sign</i>
Derek/kerekan/sistem monorel <i>(Store) Cranes / Derricks / Monorail Systems</i>			
Sistem Lubang Palka / <i>Hatch Systems</i>			
Sistem ikatan / <i>Lashing Systems</i>			
Komputer operasi pemuatan / <i>Loading Computer</i>			
Saluranpipamuatan dan pompa (tanker) / <i>Cargo Pipe Lines and Pumps (Tankers)</i>			
Bagian VII Sistem Nautis / <i>Part VII – Nautical Systems</i>	Tanggal/Jam <i>Date/Time</i>	Evaluasi <i>Evaluation</i>	Nama dan Tanda tangan <i>Training Officer's Name/Sign</i>
Peralatan Navigasi / <i>Navigational Instruments</i>			
Peralatan Komunikasi / <i>Communication Equipment</i>			
Peralatan kemudi, autopilot, kemudi darurat <i>Steering Gear, Autopilot, Emergency Steering</i>			
Peralatan Radar / <i>Radar Equipment</i>			
Kendali mesin / <i>Engine Controls</i>			
Bow Thruster Controls			
Karakter untuk maneuver / <i>Maneuvering Characteristics</i>			
Lampu Navigasi / <i>Navigation Lights</i>			
Alaram Anjungan / <i>Bridge Alarms</i>			
Sistem Cadangan / <i>Back-up System</i>			

<i>Bagian VIII –Kebijakan & Umum / Part VIII - General & Policies</i>	Tanggal/Jam <i>Date/Time</i>	Evaluasi <i>Evaluation</i>	Nama dan Tanda tangan <i>Training Officer's Name/Sign</i>
Instruksi perusahaan-lokasi dan penggunaan / <i>Company Instructions - location and use</i>			
Kebijakan minuman keras dan narkoba / <i>Drug & Alcohol Policy</i>			
Susunan Kapal / <i>General Arrangement</i>			
Perintah tetap Nakhoda dan KKM <i>Master / Chief Engineers Standing Orders</i>			
Otomasi kapal dan peralatan untuk monitor <i>Shipboard Automation / Monitoring Equipment</i>			
Prosedur penjagaan / <i>Watchkeeping procedures</i>			
Instruksi dan penggunaan SOPEP / <i>SOPEP- Instructions and use</i>			
<i>Bagian IX Sistem Darurat / Part IX - Emergency Systems</i>	Tanggal/Jam <i>Date/Time</i>	Evaluasi <i>Evaluation</i>	Nama dan Tanda tangan <i>Training Officer's Name/Sign</i>
Sistem Pemadam Kebakaran / <i>Fixed Firefighting Systems</i>			
Pompa pemadam darurat / <i>Emergency Firepump</i>			
Emergency Generator / <i>Emergency Switchboard</i>			
Alat kemudi darurat / <i>Emergency Steering Gear</i>			
Pengoperasian Sekoci / <i>Lifeboat Operations</i>			
Pengoperasian Liferaft / <i>Liferaft Operations</i>			
<i>Bagian X –Latihan Perlindungan Lingkungan</i> <i>Part X - Environmental Training</i>	Tanggal/Jam <i>Date/Time</i>	Evaluasi <i>Evaluation</i>	Nama dan Tanda tangan <i>Training Officer's Name/Sign</i>
Kesadaran akan kebijakan perusahaan / <i>Policy Awareness</i>			
Kesadaran aspek lingkungan / <i>Aspect Awareness</i>			
Pelatihan lingkungan yang spesifik / <i>Training in Specific Aspects</i>			

Lampiran 14 . Surat Keterangan Hasil Plagiasi

SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 1519/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2024

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : HAFIDL MUHAIMIN
NIT : 561911137189 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENGARUH FAMILIARISASI DAN TANGGUNG
JAWAB TERHADAP KINERJA CREW KAPAL MV.
KARTINI SAMUDRA

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 6%* (Enam Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 22 Januari 2024
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ABU MARYATI, SH
NIP. 197501191998032001

*Catatan

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Hafidl Muhaimin
2. Tempat, Tanggal lahir : Cirebon, 22 Agustus 2001
3. Alamat : Jl. Raden Gilap, Desa Semplo Kec. Palimanan
Kab. Cirebon

4. Agama : Islam
5. Nama orang tua
 - a. Ayah : Ali Suhermin
 - b. Ibu : Sulastri

6. Riwayat Pendidikan

- a. SDN 1 SEMPLO
- b. SMP NEGERI 2 PALIMANAN
- c. SMA NEGERI 1 PALIMANAN

7. Pengalaman Praktek Laut (PRALA)

KAPAL : MV. KARTINI SAMUDRA

PERUSAHAAN : PT. JAYA SAMUDRA KARUNIA

ALAMAT : Gedung AIA Central Lt. 33 Jl. Jend. Sudirman

Kav. 48A Jakarta 12930 Indonesia