KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

SKRIPSI

PENGARUH EDUKASI PRA-ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN OLEH DIVISI CREWING DI PT BISCO MANAJEMEN INDONESIA

Oleh :
ALIFCIO RAYHAN
465221480

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

PENGARUH EDUKASI PRA-ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN OLEH DIVISI CREWING DI PT BISCO MANAJEMEN INDONESIA

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan

Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV

Oleh :

ALIFCIO RAYHAN
465221480

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JURUSAN KALK
JAKARTA
2026

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

HALAMAN PERNYATAAN ORISINILITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama	:	ALIFCIO RAYHAN
NRP	:	465221480
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Edukasi Pra-On Board Terhadap Kepatuhan Awak Kapal Tentang Keselamatan dan Keamanan oleh Divisi Crewing di PT. Bisco Manajemen Indonesia

Jakarta, 15 juni 2026
Penulis

ALIFCIO RAYHAN

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama	:	ALIFCIO RAYHAN
NRP	:	465221480
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Edukasi Pra-On Board Terhadap Kepatuhan Awak Kapal Tentang Keselamatan dan Keamanan oleh Divisi Crewing di PT. Bisco Manajemen Indonesia

Pembimbing Utama	Pembimbing Pendamping
P. DWIKORA SIMANJUNTAK, MM	**SUHARTINI, S.Si. T.,M.M., M.M.Tr.**
Pembina Utama Muda (IV/C)	Penata Tingkat I (III/D)
NIP.19640906 199903 1 001	NIP.19800307 200502 2 002

Mengetahui
Ketua Jurusan KALK

Dr. April G. Malau, S.Si.,M.M
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.19720413 199803 1 005

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN
SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama	:	ALIFCIO RAYHAN
NRP	:	465221480
Program Pendidikan	:	Diploma IV
Jurusan	:	Ketatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
Judul	:	Pengaruh Edukasi Pra-On Board Terhadap Kepatuhan Awak Kapal Tentang Keselamatan dan Keamanan oleh Divisi Crewing di PT. Bisco Manajemen Indonesia

Ketua Penguji	Anggota Penguji	Anggota Penguji
Roma Dormawaty Manurung, S.Si.T, M.M	**Sari Kusumaningrum, SS., M.Hum**	**P. DWIKORA SIMANJUNTAK, MM**
Penata Tk. I (III/d)	Penata Tk. I (III/d)	Pembina Utama Muda (IV/C)
NIP. 19790413 200212 2 001	NIP. 19810106 201503 2 001	NIP. 19640906 199903 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. April G. Malau, S.Si.,M.M
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP.19720413 199803 1 005

KATA PENGANTAR

Puji Syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, yang telah melimpahkan Rahmat dan berkat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini yang merupakan suatu tugas dan kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta guna menyelesaikan pendidikan diploma IV.

Penyusunan skripsi ini didasari oleh pengalaman langsung penulis yang di dapatkan selama melaksanakan prakdek darat di Perusahaan PT Bisco Manajemen Indonesia. Serta pengetahuan yang diberikan oleh senior pada saat Praktek yang berhubungan dengan judul makalah yang penulis buat. Adapun judul makalah yang penulis pilih adalah :

"PENGARUH EDUKASI PRA-ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN OLEH DIVISI CREWING DI PT BISCO MANAJEMEN INDONESIA"

Penulis menyadari bahawa penyususunan skripsi ini masih memiliki keterbatasan serta kekurangan. Oleh karna itu penulis sangat terbuka untuk berbagai macam masukan, kritik, maupun saran yang bersifat membangun guna penyempurnaan dan perbaikan dimasa yang akan datang. Skripsi ini dapat diselesaikan karena mendapat perhatian dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih kepada pihak yang telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan makalah ini, antara lain kepada :

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Dr. April Gunawan Malau, S.Si., M.M, selaku Kepala Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Roma Dormawaty, M.M., selaku Sekertaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan STIP Jakarta
4. P. Dwikora Simanjuntak, MM, selaku Dosen Pembimbing Utama, atas segala bimbingan, motivasi, serta waktu dan tenaga yang dicurahkan selama penulisan skripsi ini.
5. Capt. Suhartini, S.Si.T., M.M., M.M.Tr., selaku Dosen Pembimbing Pendamping, atas ilmu, arahan, dan dukungan yang diberikan sepanjang proses penyusunan skripsi.

6. Kepada seluruh Direksi dan Staff PT Bisco Manajemen Indonesia yang telah memberikan kesempatan untuk melaksanakan praktik serta bersedia membimbing selama penulis menjalani praktek
7. Kepada kedua orang tua, atas cinta, doa, semangat, dan dukungan mereka yang membuat saya semangat menyelesaikan pendidikan ini.

Dengan selesainya skripsi ini, penulis berharap agar hasil penelitian yang disajikan dapat memberikan manfaat, menambah wawasan dan pengetahuan, serta menjadi bahan referensi yang berguna bagi penulis, pembaca, dan pihak-pihak yang berkepentingan di masa yang akan datang.

Jakarta, 15 Juni 2026

Penulis

ALIFCIO RAYHAN

465221480

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL ..... **i**
DAFTAR ISI ..... **viii**
DAFTAR TABEL ..... **x**
DAFTAR GAMBAR ..... **xi**
BAB I : PENDAHULUAN 1
A. LATAR BELAKANG 1
B. IDENTIFIKASI MASALAH 4
C. BATASAN MASALAH 4
D. RUMUSAN MASALAH 4
E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN 5
F. SISTEMATIKA PENULISAN 6
BAB II : LANDASAN TEORI 7
A. TINJAU PUSTAKA 7
B. PENELITIAN TERDAHULU 17
C. KERANGKA PEMIKIRAN 20
D. HIPOTESIS 21
BAB III : METODE PENELITIAN 22
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN 22
B. METODE PENDEKATAN 22
C. SUMBER DATA 24
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA 25
E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING 30
F. TEKNIS ANALISIS DATA 31
BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN 36
A. DESKRIPSI DATA 36
B. Hasil Analisis Data Penelitian Variabel Edukasi Pra On Board (X) 40
C. Hasil Analisis Data Penelitian Variabel Kepatuhan Awak Kapal (Y) 43
D. Hasil Analisis Statistik 46
E. Pemecahan Masalah 52
BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN 54
A. KESIMPULAN 54

B. SARAN 55
DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data naik turun awak kapal dan Data awak kapal tidak selesai kontrak 1
Tabel 2.1 Hasil Penelitian Terdahulu 17
Tabel 3.1 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert 27
Tabel 3.2 Tabel Kisi-Kisi Kuesioner Variabel X 27
Tabel 3.3 Tabel Kisi-Kisi Kuesioner Variabel Y 28
Tabel 3.4 Hubungan Interval Koefisien Korelasi 33
Tabel 4.1 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Usia 37
Tabel 4.2 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Jenis 38
Tabel 4.3 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Jabatan 38
Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Edukasi Pra On Board (X) 40
Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Kepatuhan Awak Kapal (Y) 43
Tabel 4.6 Hasil Uji Validitas Edukasi Pra On Board (X) 47
Tabel 4.7 Hasil Uji Validitas Kepatuhan Awak Kapal (Y) 47
Tabel 4.8 Hasil Uji Reliabilitas Edukasi Pra On Board (X) 48
Tabel 4.9 Hasil Uji Reliabilitas Kepatuhan Awak Kapal (Y) 48
Tabel 4.10 Uji Koefisien korelasi edukasi pra on board (X) 49
Tabel 4.11 Uji Koefisien korelasi kepatuhan awak kapal (Y) 49
Tabel 4.12 Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana 50
Tabel 4.13 Hasil Koefisien Determinasi Variabel X Terhadap Variabel Y 50
Tabel 4.14 Hasil Uji t 51
Tabel 4.15 Hasil Uji f 52

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Proses edukasi Pra On-Board, dimana awak kapal sebelum keberangkatan di edukasi terlebih dahulu 12
Gambar 2.2 Proses pengenalan SOP perusahaan sebelum On Board 12
Gambar 2.3 Kerangka Pemikiran 21
Gambar 4.1 Unit Wilayah PT.Bisco manajemen 36
Gambar 4.2 Data responden berdasarkan usia 37
Gambar 4.3 Data responden berdasarkan Jenis Kelamin 38
Gambar 4.4 Data responden berdasarkan Jabatan 39

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Hasil Tabulasi dari Responden (X) 59
Lampiran 2 Data Hasil Tabulasi dari Responden (Y) 60
Lampiran 3 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas Hasil Uji Validitas (X) 61
Lampiran 4 Hasil Uji Validitas (Y) 62
Lampiran 5 Hasil Uji Reliabilitas (X) dan (Y) 63
Lampiran 6 Edukasi awak kapal sebelum on board 64
Lampiran 7 Jadwal Schedule Keberangkatan 65
Lampiran 8 Foto Bersama Staff di PT. Bisco Manajemen Indonesia 66
Lampiran 9 Form Bimbingan 67
Lampiran 10 Hasil Turnitin 69

ABSTRAK

Rayhan, Alifcio.2026. "*Pengaruh Edukasi PRA-ON Board terhadap Kepatuhan Awak Kapal tentang Keselamatan dan Keamanan oleh Divisi Crewing di PT Bisco Manajemen Indonesia*

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh edukasi pra-on board yang diberikan oleh divisi crewing terhadap tingkat kepatuhan awak kapal dalam menerapkan keselamatan dan keamanan kerja di PT Bisco Manajemen Indonesia. Edukasi pra-on board merupakan salah satu tahapan penting dalam mempersiapkan awak kapal sebelum bertugas guna meningkatkan pemahaman terhadap prosedur operasional, keselamatan, dan keamanan di atas kapal. Meskipun perusahaan telah menerapkan kegiatan edukasi sebelum keberangkatan, masih ditemukan beberapa kendala seperti kurang optimalnya penyampaian materi, perbedaan tingkat pemahaman awak kapal, serta masih adanya pelanggaran terhadap aturan keselamatan dan keamanan kerja. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan teknik pengumpulan data melalui observasi, kuesioner, dokumentasi, dan studi pustaka yang melibatkan 30 responden di PT Bisco Manajemen Indonesia. Analisis data dilakukan menggunakan uji validitas, uji reliabilitas, analisis koefisien korelasi, regresi linear sederhana, koefisien determinasi, serta pengujian hipotesis. Hasil analisis menunjukkan adanya pengaruh antara edukasi pra-on board terhadap kepatuhan awak kapal dalam menerapkan keselamatan dan keamanan kerja. Edukasi yang dilakukan secara terstruktur dan sesuai kebutuhan operasional mampu meningkatkan pemahaman awak kapal terhadap prosedur keselamatan, kedisiplinan kerja, serta kepatuhan terhadap aturan perusahaan dan regulasi maritim. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi secara teoritis dan praktis dalam meningkatkan efektivitas pembinaan awak kapal serta mendukung terciptanya budaya keselamatan kerja yang lebih optimal di lingkungan pelayaran.

Kata Kunci: *Edukasi Pra-On Board, Kepatuhan Awak Kapal, Keselamatan, Keamanan, Divisi Crewing.*

ABSTRAK

Rayhan, Alifcio. 2026. *"The Effect of Pre-On Board Education on Crew Compliance with Safety and Security by the Crewing Division at PT Bisco Manajemen Indonesia."*

This study aims to analyze the effect of pre-on board education provided by the crewing division on the level of crew compliance in implementing occupational safety and security at PT Bisco Manajemen Indonesia. Pre-on board education is an important stage in preparing crew members before assignment in order to improve their understanding of operational procedures, safety, and security on board. Although the company has implemented educational activities prior to departure, several challenges are still encountered, such as less-than-optimal delivery of educational materials, differences in the level of understanding among crew members, and ongoing violations of safety and security regulations. This study employed a quantitative research method with data collection techniques including observation, questionnaires, documentation, and literature review involving 30 respondents at PT Bisco Manajemen Indonesia. Data analysis was conducted using validity testing, reliability testing, correlation coefficient analysis, simple linear regression, coefficient of determination, and hypothesis testing. The results of the analysis indicate that pre-on board education has an influence on crew compliance in implementing occupational safety and security. Educational activities carried out in a structured manner and adjusted to operational needs are able to improve crew members' understanding of safety procedures, work discipline, and compliance with company regulations and maritime standards. This study is expected to provide both theoretical and practical contributions in improving the effectiveness of crew development programs and supporting the establishment of a more optimal safety culture within the maritime industry.

Keywords: *Pre-On Board Education, Crew Compliance, Safety, Security, Crewing Division.*

BAB I
PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

PT Bisco Manajemen Indonesia merupakan perusahaan yang berdiri sejak tahun 2014 dan bergerak di bidang *crewing management* atau jasa manajemen awak kapal. Kehadiran perusahaan ini dilatarbelakangi oleh meningkatnya kebutuhan industri pelayaran terhadap tenaga pelaut yang profesional, kompeten, dan memiliki sertifikasi sesuai dengan standar nasional maupun internasional. Dalam industri maritim yang semakin kompetitif, keberadaan perusahaan manajemen awak kapal menjadi sangat penting sebagai penghubung antara kebutuhan operasional kapal dengan ketersediaan sumber daya manusia maritim yang berkualitas.

Seiring dengan perkembangan industri pelayaran dan meningkatnya tuntutan terhadap keselamatan serta efisiensi operasional kapal, PT Bisco Manajemen Indonesia berkomitmen untuk memastikan bahwa setiap awak kapal yang dikelola memiliki kompetensi teknis, sikap profesional, serta pemahaman terhadap regulasi yang berlaku. Perusahaan menempatkan kualitas layanan, kepatuhan terhadap standar internasional, dan efisiensi pengelolaan awak kapal sebagai prioritas utama dalam menjalankan kegiatan operasionalnya. Dengan demikian, profesionalisme awak kapal menjadi faktor kunci yang menentukan keberhasilan pengelolaan sumber daya manusia maritim di perusahaan tersebut.

Tabel 1.1

Data naik turun awak kapal dan Data awak kapal tidak selesai kontrak

PERIOD	Total Crew Embarkation	Total Crew Disembarkation	Total Crew (NF)
Jan2025 - Mar2025	135	76	**5**
Apr2025 - Jun2025	71	73	**7**
Jul2025 - Sep2025	109	93	**8**
Okt2025 - Des2025	134	114	**7**
TOTAL	446	356	**27**

Sumber PT. Bisco Manajemen Indonesia

Berdasarkan data internal PT. Bisco Manajemen Indonesia periode Januari 2024 hingga Desember 2024, jumlah pergerakan awak kapal mengalami fluktuasi yang terlihat dari data embarkasi dan disembarkasi setiap triwulan. Pada periode tersebut tercatat total embarkasi sebanyak 446 awak kapal dan disembarkasi sebanyak 356 awak kapal. Selain itu, terdapat 27 awak kapal yang mengalami pengakhiran kontrak sebelum waktunya (Not Finish/NF) atau tidak menyelesaikan masa kontrak kerja sesuai perjanjian kerja. Kondisi ini menunjukkan adanya permasalahan dalam pengelolaan awak kapal yang berpotensi mempengaruhi efektivitas operasional perusahaan, sehingga diperlukan upaya evaluasi dan perbaikan dalam manajemen sumber daya manusia khususnya terkait kepatuhan terhadap perjanjian kerja laut (PKL).

Adanya laporan dari perusahaan mengenai kurang patuhnya awak kapal dalam menerapkan keselamatan dan keamanan di atas kapal seperti pada saat jam kerja di atas kapal terdapat awak kapal yang menggunakan hp bukan pada jam nya lalu adanya awak kapal yang merokok bukan pada tempat nya dan terdapat awak kapal yang kurang disiplin dalam memakai APD saat jam kerja di atas kapal. Kondisi ini tercermin dari masih ditemukannya awak kapal yang belum menjalankan prosedur kerja sesuai ketentuan, kurang konsisten dalam penggunaan APD serta belum sepenuhnya mematuhi aturan keselamatan sesuai regulasi maritim yang berlaku. Permasalahan tersebut mengindikasikan bahwa tingkat pemahaman, kesadaran, dan kedisiplinan awak kapal terhadap pentingnya kepatuhan menerapkan aturan keselamatan dan keamanan di atas kapal masih perlu ditingkatkan guna mendukung keselamatan kerja serta kelancaran operasional kapal. Selain itu, rendahnya kepatuhan juga dapat berdampak pada citra perusahaan di mata principal dan pihak regulator karena dianggap kurang mampu memastikan standar kerja yang disiplin dan sesuai regulasi maritim internasional. Oleh karena itu, tingkat kepatuhan awak kapal menjadi faktor penting yang perlu diperhatikan karena diduga berpengaruh terhadap keselamatan kerja, efektivitas operasional kapal, serta kinerja divisi crewing di PT Bisco Manajemen Indonesia.

Materi edukasi pra-on board yang diberikan oleh divisi crewing belum sepenuhnya memberikan dampak, dikarnakan pemberi materi oleh divisi crewing belum maksimal sehingga awak kapal blum sepenuhnya memahami maksud dari edukasi pra on board. Kondisi ini terlihat dari adanya perbedaan tingkat pemahaman antar awak kapal setelah mengikuti sesi edukasi yang sama, sehingga implementasi

prosedur kerja di atas kapal menjadi tidak konsisten. Ketidakmerataan dampak edukasi tersebut dapat disebabkan oleh metode penyampaian materi, latar belakang pengalaman awak kapal, maupun kurangnya evaluasi terhadap tingkat pemahaman peserta. Apabila materi yang diberikan tidak sepenuhnya dipahami dan diinternalisasi, maka potensi terjadinya pelanggaran prosedur dan ketidaksesuaian terhadap regulasi maritim akan semakin besar.

Pada saat rekruitment awak kapal terdapat kandidat awak kapal yang kurang kompeten yang membuat divisi crewing kesulitan melakukan rekruitment crew yang kompeten. Hal ini di sebabkan oleh beberapa faktor seperti kurangnya pengalaman awak kapal, kelengkapan sertifikasi serta kemampuan bahasa asing. Hal tersebut menyebabkan sulitnya mendapatkan awak kapal yang kompeten dalam proses reqruitment dilakukan. Rekruitmen dilakukan menggukan sosial media berupa Whatsapp, Facebook, dan Instagram, melalui media tersebut divisi crewing menyebarkan informasi lowongan kerja untuk calon awak kapal yang berpotensi. Pemanfaatan media sosial dinilai lebih efektif karena dapat menjangkau kandidat secara luas dalam waktu yang relatif singkat dan memudahkan komunikasi antara perusahaan dengan calon awak kapal. Namun demikian, proses seleksi tetap dilakukan sesuai dengan standar dan kualifikasi yang telah ditetapkan perusahaan guna memastikan kandidat yang direkrut memiliki kompetensi, pengalaman, serta sertifikasi yang sesuai dengan kebutuhan operasional kapal.

Fenomena ini mendorong penulis untuk mengkaji lebih mendalam mengenai efektivitas edukasi pra-on board terhadap kepatuhan awak kapal terhadap keamanan dan keselamatan oleh divisi crewing di PT BISCO Manajemen Indonesia melalui penelitian yang akan dituangkan dalam skripsi berjudul:

“PENGARUH EDUKASI PRA-ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TENTANG KESELAMATAN DAN KEAMANAN OLEH DIVISI CREWING DI PT BISCO MANAJEMEN INDONESIA”

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan penjelasan latar belakang di atas, maka penulis dapat mengidentifikasikan beberapa masalah yang dapat dikaji dalam penelitian ini. Adapun identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Masih terdapat awak kapal yang tidak menyelesaikan kontrak kerja.
2. Kurang patuhnya awak kapal dalam menerapkan aturan keselamatan dan keamanan di atas kapal**.**
3. Kurang optimalnya divisi crewing dalam memberikan materi pra onboard kepada awak kapal.
4. Perusahaan sulit mendapatkan awak kapal yang kompeten.

C. BATASAN MASALAH

Sehubung dengan banyaknya masalah yang ada, maka penulis memfokuskasn masalah pada dua aspek utama, yaitu:

1. Masih terdapat awak kapal yang tidak menyelesaikan kontrak kerja.
2. Kurang patuhnya awak kapal dalam menerapkan aturan keselamatan dan keamanan di atas kapal.

D. RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah merupakan bagian penting dalam suatu penelitian karena menjadi dasar dalam menentukan arah pembahasan serta tujuan yang ingin dicapai. Dengan adanya rumusan masalah, penelitian dapat dilakukan secara sistematis, terarah, dan sesuai dengan fokus kajian yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka penulis merumuskan beberapa permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Apa penyebab terjadinya awak kapal yang tidak menyelesaikan kontrak kerja?
2. Seberapa besar pengaruh edukasi pra on board terhadap patuhnya awak kapal dalam menerapkan aturan keselamatan dan keamanan di atas kapal?

E. TUJUAN PENELITIAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian:

a) Untuk mengetahui dan menganalisis efektivitas edukasi pra-on board yang diberikan oleh divisi crewing terhadap kepatuhan awak kapal terhadap keamanan dan keselamatan kerja di PT Bisco Manajemen Indonesia.

b) Untuk mengetahui dan menganalisis seberapa besar pengaruh edukasi pra-on board terhadap tingkat kepatuhan awak kapal terhadap keamanan dan keselamatan di PT Bisco Manajemen Indonesia.

2. Manfaat penelitian:

a. Secara teoritis

1) Sebagai masukan yang berguna dan dapat diterima sebagai pengembangan keilmuan di bidang manajemen sumber daya manusia maritim, khususnya terkait efektivitas edukasi pra-on board dalam meningkatkan kepatuhan awak kapal terhadap keamanan dan keselamatan kerja di atas kapal.

2) Hasil penelitian ini dapat dijadikan acuan serta salah satu sumber informasi dan referensi bagi akademisi, mahasiswa, maupun peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian serupa mengenai edukasi pra-on board dan kepatuhan awak kapal dalam penerapan prosedur keamanan dan keselamatan kerja.

b. Secara praktis

1) Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi penulis dalam memahami secara lebih mendalam permasalahan pembinaan awak kapal sebelum penugasan (pra-on board), sehingga dapat menjadi bekal pengetahuan dan pengalaman praktis untuk meningkatkan profesionalisme di bidang pelayaran dan manajemen awak kapal.

2) Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai salah satu syarat akademik untuk menyelesaikan pendidikan dan memperoleh gelar sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan skripsi ini disusun dalam lima bab, bertujuan untuk mempermudah proses penyusunan skripsi secara keseluruhan dan membantu pembaca memahami isinya dengan jelas. Adapun sistematika penulisannya adalah:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi uraian pendahuluan penelitian yang mencakup latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, serta tujuan dan manfaat penelitian.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini memaparkan tinjauan pustaka yang berisi landasan teori serta konsep-konsep yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Pembahasan dalam bab ini meliputi definisi yang berhubungan dengan variabel penelitian, kerangka pemikiran yang menjelaskan hubungan antarvariabel secara teoritis, serta hipotesis sebagai dugaan sementara terhadap masalah yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan metode penelitian yang digunakan, meliputi waktu dan tempat penelitian, jangka waktu pelaksanaan penelitian, pendekatan serta teknik pengumpulan data, subjek penelitian yang menjadi objek kajian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam pengolahan data penelitian.

BAB IV ANALISIS PEMBAHASAN

Bab ini memuat penyajian serta pengolahan data yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Data yang telah diperoleh kemudian dianalisis dan dibahas secara mendalam guna mengidentifikasi faktor-faktor penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu, bab ini juga menyajikan alternatif pemecahan masalah, melakukan evaluasi, serta menghasilkan temuan sesuai dengan tujuan penelitian.

BAB V KESIMPULAN & SARAN

Bab penutup adalah bagian akhir dari skripsi yang berisi kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan. Selain itu, bab ini juga menyampaikan saran yang diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pihak terkait sesuai dengan tujuan penelitian.

BAB II
LANDASAN TEORI

A. TINJAU PUSTAKA

Tinjauan pustaka merupakan bagian yang memuat uraian mengenai teori, konsep, serta definisi yang berkaitan dengan topik penelitian yang dikaji. Pada bagian ini, penulis menggunakan berbagai sumber referensi yang relevan sebagai landasan dalam menganalisis permasalahan penelitian. Penyusunan tinjauan pustaka bertujuan untuk memberikan kerangka pembahasan yang sistematis serta memperkuat dasar teoritis dari penelitian yang dilakukan.

1. Pengertian pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu, baik orang maupun benda, yang dapat membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang. Dengan kata lain, pengaruh merupakan suatu kekuatan atau faktor yang mampu menimbulkan perubahan pada sikap, perilaku, maupun pola pikir individu akibat adanya interaksi atau hubungan dengan suatu variabel tertentu. Dalam konteks penelitian, pengaruh dapat diartikan sebagai hubungan sebab akibat antara variabel independen dengan variabel dependen, di mana variabel independen memberikan dampak terhadap perubahan pada variabel dependen.

Menurut Robbins & Judge (2020), menjelaskan bahwa pengaruh merupakan suatu proses di mana individu atau kelompok mampu mengarahkan tindakan pihak lain agar selaras dengan tujuan atau nilai yang diharapkan, yang umumnya melibatkan kemampuan membangun hubungan dan memperoleh dukungan. Berdasarkan berbagai pandangan tersebut, dapat disimpulkan bahwa pengaruh adalah kemampuan seseorang untuk membentuk, mengarahkan, atau memotivasi sikap serta perilaku orang lain melalui komunikasi yang efektif, pendekatan persuasif, dan hubungan interpersonal yang baik, dengan tujuan mencapai kesepakatan atau hasil yang diinginkan, baik dalam lingkungan sosial maupun individu.

Menurut Northouse (2022), pengaruh diartikan sebagai kemampuan seseorang dalam mempengaruhi perubahan sikap, perilaku, maupun cara pandang individu lain melalui proses komunikasi, persuasi, serta pembentukan hubungan yang mendasari kepercayaan.

Dalam konteks penelitian ini, pengaruh dikaitkan dengan pelaksanaan edukasi sebelum on board terhadap awak kapal. Edukasi yang diberikan sebelum bekerja di atas kapal diharapkan mampu membentuk pemahaman, sikap, dan perilaku awak kapal dalam menerapkan prosedur keamanan selama bekerja. Dengan adanya pengaruh dari edukasi tersebut, awak kapal diharapkan lebih disiplin, patuh terhadap aturan, serta mampu mengantisipasi berbagai potensi risiko yang dapat terjadi di atas kapal.

2. Pengertian Edukasi Pra-On Board

a. Secara umum

Edukasi Pra-On Board adalah proses pembekalan dan pengembangan pengetahuan, keterampilan, serta sikap kerja yang diberikan kepada awak kapal sebelum mereka mulai bertugas di atas kapal. Proses ini mencakup pemberian materi baik secara teori maupun praktik yang berkaitan dengan tugas masing-masing awak kapal, prosedur keselamatan kerja, serta etika profesional di lingkungan maritim. Dalam dunia pelayaran, persiapan ini sangat penting mengingat lingkungan kerja di kapal memiliki tingkat risiko tinggi, seperti cuaca ekstrem, potensi kebakaran, kebocoran, atau bahkan tabrakan di laut. Tujuan utama *education crew* adalah memastikan setiap awak kapal memiliki kompetensi teknis yang memadai, seperti kemampuan mengoperasikan peralatan, memahami navigasi, dan prosedur darurat, serta kompetensi non-teknis seperti komunikasi efektif, kerjasama tim, disiplin, dan kesadaran terhadap keselamatan. Melalui pendidikan yang baik, diharapkan awak kapal dapat bekerja secara efisien dan selamat, sehingga operasional kapal berjalan lancar.

b. Menurut Regulasi International

Berdasarkan Ketentuan IMO (2010) melalui *Standards of Training*, *Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW) 1978 yang telah diamandemen pada tahun 2010, setiap pelaut diwajibkan mengikuti pelatihan yang sesuai dengan jabatan yang akan diemban sebelum bertugas di kapal.

Regulasi ini berlaku secara internasional dan menjadi acuan bagi seluruh perusahaan pelayaran di dunia.

Dalam konteks internasional, edukasi pra-on board berkaitan erat dengan standar yang ditetapkan oleh International Maritime Organization (IMO) sebagai organisasi yang mengatur keselamatan dan keamanan pelayaran dunia. Salah satu regulasi yang mendukung pentingnya edukasi bagi awak kapal adalah Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW Convention), yang mengatur bahwa setiap awak kapal wajib memiliki kompetensi, pelatihan, serta sertifikasi yang sesuai sebelum bekerja di kapal. Hal ini menunjukkan bahwa pembekalan atau edukasi sebelum naik kapal merupakan bagian penting dalam memastikan kesiapan awak kapal.

c. Menurut ahli

1) Dipta et al (2025) Dalam jurnal *The Importance of Providing Safety Training for Ship Crews Based on STCW*: menyatakan bahwa edukasi awak kapal sebelum bekerja di atas kapal merupakan proses pembekalan pengetahuan dan keterampilan yang bertujuan meningkatkan kesiapan serta kemampuan awak kapal dalam menghadapi kondisi darurat dan menjaga keselamatan pelayaran.
2) Menurut Bal et al (2020), kebutuhan pelatihan dalam pendidikan dan pelatihan maritim harus disesuaikan dengan standar STCW guna meningkatkan kompetensi dan keselamatan awak kapal.
3) Menurut International Maritime Organization, edukasi atau pelatihan keselamatan bagi awak kapal merupakan proses pemberian pengetahuan, pemahaman, dan keterampilan yang bertujuan memastikan awak kapal mampu bekerja secara aman, mencegah kecelakaan, serta menghadapi kondisi darurat sesuai standar internasional maritim.
4) Menurut Cetin, Cakiroglu, Bayılmış, dan Ekiz (2023), edukasi adalah proses pembelajaran yang bertujuan meningkatkan kemampuan individu dalam memperoleh pengetahuan dan menerapkannya untuk mendukung pengembangan kompetensi serta adaptasi terhadap lingkungan kerja dan kehidupan.

d. Contoh Penerapan

1) Materi yang biasanya diberikan kepada awak kapal sebelum on board meliputi:
    a) Pengenalan perusahaan dan lingkungan kerja merupakan bagian dari edukasi pra-on board yang bertujuan memberikan pemahaman kepada awak kapal mengenai profil perusahaan, struktur organisasi di kapal, serta kondisi dan sistem kerja di lingkungan kapal. Hal ini dilakukan agar awak kapal mampu beradaptasi dengan lingkungan kerja serta memahami alur komando dan aturan kerja yang berlaku.
    b) Edukasi keselamatan kerja adalah pemberian pengetahuan dan pelatihan kepada awak kapal tentang cara bekerja yang aman agar terhindar dari kecelakaan kerja di atas kapal.
    c) Pemaparan video tentang International Maritime Organization dan International Labour Organization melalui Maritime Labour Convention (MLC 2006) adalah salah satu metode edukasi pra-on board yang digunakan untuk memberikan pemahaman kepada awak kapal mengenai aturan internasional yang mengatur keselamatan, keamanan, dan kesejahteraan kerja di kapal.
    d) Penyampaian materi ISM Code dalam edukasi pra-on board bertujuan untuk memberikan pemahaman kepada awak kapal bahwa keselamatan kerja bukan hanya tanggung jawab individu, tetapi merupakan sistem yang harus dijalankan secara bersama oleh seluruh elemen di kapal. Oleh karena itu, setiap awak kapal wajib memahami dan mematuhi seluruh prosedur yang terdapat dalam sistem manajemen keselamatan perusahaan.
2) Di perusahaan pelayaran seperti PT. BISCO Manajemen Indonesia, edukasi awak kapal dilaksanakan melalui beberapa tahapan yang terstruktur, antara lain:
    a) *Pre-joining Briefing,* pengarahan sebelum awak kapal berangkat ke kapal tempat mereka bertugas. Dalam tahap ini, awak kapal di berikan informasi tentang kondisi kapal, rute

pelayaran, tugas masing-masing, serta hal hal penting terkait keselamatan kerja.

b) Pengenalan prosedur Perusahaan, awak kapal di perkenalkan pada *Standard Opration Procedures (SOP)* perusahaan, termasuk prosedur penggunaan peralatan keselamatan seperti *lifeboat*, *life jacket*, dan alat pelindung diri lainnya (APD).

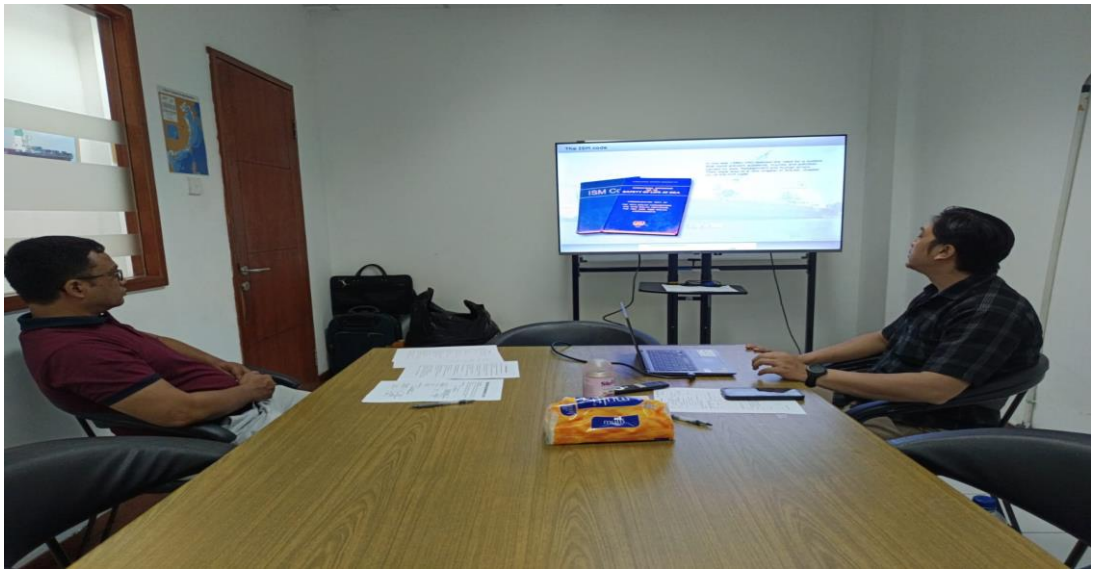
c) Pengenalan etika kerja & kedisiplinan, perusahaan menekankan pentingnya kerjasama tim, kepatuhan pada instruksi perwira, dan komunikasi yang baik antar awak kapal. Kesadaran ini membantu menciptakan budaya kerja yang aman dan harmonis.

d) Memastikan awak kapal memahami tugas dan tanggung jawab sesuai jabatan. Setiap posisi di kapal memiliki peran yang berbeda, mulai dari perwira dek, perwira mesin, hingga bagian *rating*. Pemahaman yang jelas mengenai tugas pokok dan fungsi jabatan akan membantu meningkatkan koordinasi kerja dan menghindari kesalahan operasional.

e) Menanamkan budaya keselamatan (*Safety Culture*) sebelum *crew* terjun ke lingkungan kerja yang penuh risiko.

Dengan penerapan yang tepat, *education crew* bukan hanya menjadi kewajiban administratif, tetapi juga menjadi sarana efektif untuk membangun sumber daya manusia maritim yang handal, disiplin, dan berorientasi pada keselamatan. Pada akhirnya, pendidikan ini berkontribusi langsung terhadap kelancaran operasional, keselamatan jiwa, dan keberhasilan misi pelayaran.

Sumber : Dokumentasi Pribadi



Gambar 2.1
Pemaparan Materi Edukasi Pra On Board Mengenai ISM Code dan MLC2006

Sumber : Dokumentasi Pribadi



Gambar 2.2

Proses pengenalan SOP perusahaan sebelum On Board

3. Pengertian Keselamatan (*Safety)*

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia(KBBI), keselamatan diartikan sebagai keadaan yang aman dan terbebas dari bahaya atau ancaman. Keselamatan tidak hanya berkaitan dengan kondisi fisik, tetapi juga mencakup aspek sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, hingga pendidikan, sehingga individu berada dalam situasi yang terlindungi dari berbagai risiko yang dapat menimbulkan kerugian. Upaya untuk mewujudkan keselamatan dilakukan melalui tindakan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2013 Tentang Kewajiban Klasifikasi Bagi Kapal Berbendera Indonesia Pada Badan Klasifikasi (2013), keselamatan di kapal adalah kondisi dimana segala kegiatan di kapal dilakukan dengan meminimalkan risiko terhadap manusia, muatan, kapal, dan lingkungan laut.

Keselamatan (*safety*) dalam konteks maritim adalah upaya perlindungan jiwa manusia, kapal, muatan, dan lingkungan laut dari potensi bahaya, kecelakaan, dan kerusakan. Menurut *International Safety Management (ISM) Code*, keselamatan kerja mencakup:

a) Indentifikasi potensi bahaya.
b) Penilaian tingkat resiko.
c) Penerapan langkah pencegahan dan pengendalian risiko.
d) Penyiapan prosedur tanggap darurat.

Keselamatan (*safety*) merupakan kondisi di mana pekerja, peralatan, dan lingkungan kerja terbebas dari risiko bahaya yang dapat menyebabkan kerugian maupun kecelakaan kerja. Keselamatan kerja tidak hanya berfokus pada individu, tetapi juga mencakup sistem kerja, prosedur, dan manajemen risiko yang diterapkan dalam suatu organisasi. Dalam sektor maritim, keselamatan sangat bergantung pada kompetensi dan kesiapan awak kapal dalam menghadapi kondisi darurat, sehingga diperlukan pelatihan dan edukasi sebelum bekerja di atas kapal. Selain itu, penerapan budaya keselamatan (safety culture) menjadi faktor penting dalam membentuk perilaku kerja yang aman dan disiplin (Dipta et al., 2025; Djajasasana et al., 2023; Kaharto et al., 2024).

4. Keamanan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), keamanan adalah keadaan aman, tenteram, dan bebas dari gangguan. Dalam konteks pekerjaan di atas kapal, keamanan tidak hanya berkaitan dengan kondisi fisik, tetapi juga mencakup perlindungan terhadap awak kapal dari berbagai ancaman yang dapat mengganggu.

Menurut International Maritime Organitation (IMO) Keamanan awak kapal adalah kondisi di mana awak kapal terlindungi dari ancaman eksternal seperti pembajakan, terorisme, penyelundupan, dan gangguan ilegal lainnya melalui sistem keamanan kapal yang terintegrasi.

Menurut Arubusman et al (2023) menjelaskan bahwa keamanan awak kapal sangat erat kaitannya dengan penerapan sistem manajemen keselamatan kapal, khususnya yang mengacu pada standar internasional seperti ISM Code. Dalam hal ini, keamanan diwujudkan melalui kepatuhan terhadap prosedur standar operasional, penghapusan bahaya, serta pengendalian risiko selama kegiatan pelayaran berlangsung. Dengan kata lain, keamanan awak kapal merupakan hasil dari sistem yang terstruktur dan terencana dengan baik.

Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2008), menjelaskan tentang keamanan awak kapal merupakan bagian dari sistem keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang diterapkan di lingkungan kapal, yang bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada awak kapal melalui pelatihan, pengawasan, serta penerapan prosedur kerja yang aman. Hal ini menunjukkan bahwa keamanan tidak hanya bergantung pada kondisi lingkungan, tetapi juga pada kesiapan dan kompetensi awak kapal itu sendiri dalam menghadapi berba

5. Awak Kapal

Berdasarkan Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2008), Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 angka 40, awak kapal adalah setiap orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil. Ketentuan ini menegaskan bahwa setiap individu yang tercatat secara resmi dalam daftar awak kapal memiliki kedudukan hukum serta tanggung jawab sesuai perannya di atas kapal.

Selanjutnya, pada Pasal 1 angka 41 dijelaskan bahwa nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang bertindak sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal serta memiliki wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini, nahkoda memiliki posisi strategis karena bertanggung jawab atas keselamatan kapal, muatan, penumpang, serta seluruh awak kapal selama pelayaran berlangsung.

Kemudian pada Pasal 1 angka 42 ditegaskan bahwa anak buah kapal (ABK) adalah awak kapal selain nahkoda. Artinya, seluruh personel kapal yang tidak menjabat sebagai nahkoda termasuk dalam kategori ABK, baik yang bertugas di bagian dek, mesin, maupun bagian lainnya.

Selain itu, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 Tahun 2022, crew kapal atau awak kapal adalah setiap orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melaksanakan tugas sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijil. Dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa jabatan di atas kapal pada umumnya terbagi menjadi dua kelompok utama, yaitu perwira kapal dan anak buah kapal (ABK):

a. Perwira Kapal Deck Department
    1) Captain/Nakhoda/Master

       Merupakan pimpinan tertinggi di atas kapal yang memiliki wewenang dan tanggung jawab penuh terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan, serta jalannya pelayaran sesuai dengan peraturan yang berlaku.
    2) Chief Officer (Mualim I)

       Bertanggung jawab membantu nahkoda dalam pengelolaan operasional kapal, khususnya dalam hal navigasi, pengaturan muatan, pengawasan persediaan air tawar, serta mengoordinasikan pelaksanaan dinas umum awak kapal.
    3) Second Officer (Mualim II)

       Bertugas menyusun dan merencanakan rute pelayaran, mengawasi serta memelihara peralatan navigasi seperti radar, serta mencatat dan melaporkan penerimaan air tawar kepada Mualim I.
b. Perwira Kapal Engine Department
    1) Chief Engineer (KKM – Kepala Kamar Mesin)

Merupakan pimpinan tertinggi di bagian mesin yang bertanggung jawab atas seluruh instalasi dan permesinan kapal, termasuk mesin induk, mesin bantu, pompa, mesin kemudi, crane, serta mesin sekoci.

2) Second Engineer (Masinis II)

Bertanggung jawab atas pengoperasian dan perawatan mesin bantu serta membantu Chief Engineer dalam pengawasan teknis mesin kapal.

3) Third Engineer (Masinis III)

Bertugas mengawasi dan merawat sistem pompa serta membantu pengoperasian permesinan sesuai pembagian tugas di kamar mesin.

a. Rating Deck Department

1) Boatswain (Bosun)

Memimpin dan mengoordinasikan pekerjaan ABK bagian dek berdasarkan arahan Chief Officer, termasuk pengaturan tugas harian serta pengawasan kebutuhan air tawar kapal.

2) Able Seaman (Juru Mudi)

Bertugas mengemudikan kapal, melakukan pengintaian (lookout), menjaga anjungan, menyiapkan bendera isyarat, serta membantu pemeliharaan peralatan keselamatan dan perlengkapan navigasi di deck.

3) Ordinary Seaman (Kelasi)

Membantu pekerjaan tambat, penanganan muatan, jaga jangkar saat berlabuh, serta melakukan perawatan bagian luar kapal termasuk lambung.

b. Rating Engine Department

1) Mandor (Foreman)

Bertugas mengoordinasikan pekerjaan oiler dan wiper, menjaga kebersihan kamar mesin, membantu pelaksanaan perintah masinis, serta mengatur jadwal jaga di bagian mesin.

2) Fitter (Juru Las)

Bertanggung jawab melakukan perbaikan komponen mesin yang rusak, perbaikan kebocoran pipa, serta perawatan peralatan pengelasan.

3) Oiler (Juru Minyak)

Memantau kondisi pelumas mesin, memastikan sistem pelumasan berjalan baik, serta mengawasi indikator permesinan yang sedang beroperasi.

4) Wiper

Bertugas menjaga kebersihan ruang mesin, membantu pekerjaan teknis ringan, serta melaksanakan perintah dari masinis.

c. Bagian Permakanan (Catering Department)

1) Koki (Juru Masak)

Bertanggung jawab atas pengelolaan bahan makanan, pengolahan makanan bagi seluruh awak kapal, serta pengelolaan limbah dapur sesuai ketentuan pencegahan pencemaran laut.

2) Mess Man

Bertugas menjaga kebersihan dapur dan ruang makan (mess room), membantu penyajian makanan, serta mendukung kebutuhan konsumsi awak kapal.

B. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian terdahulu merupakan langkah yang dilakukan peneliti untuk membandingkan serta memperoleh referensi yang relevan sebagai landasan dalam penyusunan penelitian. Kajian terhadap penelitian sebelumnya membantu peneliti dalam menentukan posisi penelitian yang dilakukan serta menegaskan unsur kebaruan (orisinalitas) dari topik yang dikaji. Berdasarkan hasil penelusuran, tidak ditemukan penelitian dengan judul yang sama persis, namun terdapat beberapa penelitian yang memiliki keterkaitan dengan variabel dan permasalahan yang dibahas. Oleh karena itu, disajikan tabel penelitian terdahulu yang relevan sebagai bahan pendukung dalam penelitian ini.

Tabel 2.1

Hasil Penelitian Terdahulu

NO	JUDUL PENELITIAN	PENELITI DAN TAHUN TERBIT	HASIL	PERBEDAAN DENGAN PENELITAN PENULIS
1	Analysis of The Role of Safety Training in Improving the	Dhany et al (2024)	Safety training meningkatkan kesiapsiagaan dan	Penelitian ini berkaitan karena sama-sama membahas

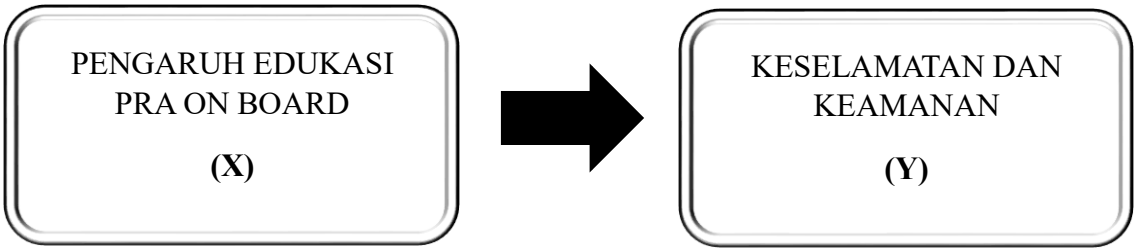
	Quality of Human Resources Onboard		kualitas SDM awak kapal.	pelatihan/edukasi keselamatan kepada awak kapal. Jika penelitian Dhany menitikberatkan pada peningkatan kualitas SDM awak kapal, maka penelitian skripsi ini lebih fokus pada pengaruh edukasi pra-on board terhadap kepatuhan awak kapal dalam menerapkan keselamatan dan keamanan kerja.
2	Analisis Penerapan Aplikasi Pelatihan Karco dalam Upaya Peningkatan Kualitas Awak Kapal Sebelum on Board di PT Scorpa Pranedya	Aisy (2024)	Pelatihan sebelum on board meningkatkan pengetahuan dan kompetensi awak, namun terdapat kendala fasilitas dan kesadaran kru.	Penelitian ini memiliki keterkaitan paling dekat karena sama-sama meneliti edukasi atau pelatihan sebelum awak kapal on board. Perbedaannya, penelitian Aisy mengukur peningkatan kompetensi melalui aplikasi pelatihan, sedangkan penelitian skripsi ini mengukur tingkat kepatuhan keselamatan dan keamanan setelah edukasi pra-on board oleh divisi crewing.

3	Education and Training to Improve Human Resources Quality in Maritime Transportation Industry	Admiral (2024)	Edukasi dan pelatihan sangat penting dalam meningkatkan kualitas SDM termasuk keselamatan dan keamanan di sektor pelayaran.	Penelitian ini mendukung bahwa edukasi dan pelatihan menjadi faktor penting dalam peningkatan kualitas SDM maritim. Keterkaitannya dengan skripsi ini yaitu edukasi pra-on board dipandang sebagai sarana pembentukan kesiapan kerja dan kepatuhan awak kapal terhadap prosedur keselamatan dan keamanan.
4	Pencegahan Risiko Kecelakaan dan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Kapal Pelayaran Internasional	Rahmad et al (2024)	Pelatihan keselamatan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan kepatuhan awak kapal dalam mencegah risiko kecelakaan.	Penelitian ini relevan karena menunjukkan bahwa pelatihan keselamatan dapat meningkatkan kepatuhan terhadap aturan keselamatan **kapal**. Hal tersebut sejalan dengan skripsi ini yang menguji apakah edukasi pra-on board dapat meningkatkan kepatuhan awak kapal terhadap keselamatan dan keamanan kerja.
5	Shipboard Safety Familiarization, Langkah Awal Manajemen Keselamatan	Santoso et al (2023)	P engantar keselamatan kapal penting untuk crew baru agar memahami	Penelitian ini berkaitan karena sama-sama membahas familiarisasi dan

	Bekerja Di Atas Kapal		peralatan dan prosedur keselamatan di kapal.	pembekalan sebelum bekerja di kapal. Penelitian Santoso menekankan pengenalan sistem keselamatan kapal, sedangkan skripsi ini mengembangkan pembahasan pada pengaruh keseluruhan edukasi pra-on board terhadap perilaku kepatuhan awak kapal.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Sugiyono (2018) menyatakan bahwa kerangka berpikir merupakan suatu model atau gambaran konseptual yang menunjukkan hubungan logis antara teori-teori yang relevan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai permasalahan penting dalam penelitian. Kerangka berpikir disusun sebagai dasar untuk menjelaskan keterkaitan antara konsep, variabel, serta fenomena yang diteliti sehingga dapat memberikan arah yang jelas dalam proses penelitian. Melalui kerangka berpikir, peneliti dapat menggambarkan alur pemikiran secara sistematis mengenai hubungan antara variabel yang menjadi fokus penelitian. Dengan adanya kerangka berpikir tersebut, pembahasan dalam penelitian dapat tersusun secara lebih terarah dan mudah dipahami. Oleh karena itu, untuk memaparkan pembahasan skripsi ini secara sistematis, penulis menyusun suatu kerangka pemikiran yang berkaitan dengan pokok-pokok permasalahan yang diteliti:



Gambar 2.3

Kerangka Pemikiran

Keterangan:

X : Variable Bebas

Y : Variable Terikat

H : Pengaruh X terhadap Y

D. HIPOTESIS

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian yang masih harus dibuktikan kebenarannya melalui pengumpulan data dan analisis lebih lanjut. Menurut Sugiyono (2018), hipotesis adalah dugaan sementara terhadap rumusan masalah penelitian yang dinyatakan dalam bentuk hubungan antara dua variabel atau lebih. Hipotesis disusun berdasarkan landasan teori serta kerangka pemikiran yang telah dijelaskan sebelumnya. Berdasarkan kerangka pemikiran tersebut, maka hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

H_0 (Hipotesis Nol) : Tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara edukasi pra-on board yang diberikan oleh divisi crewing terhadap kepatuhan awak kapal dalam menerapkan keamanan dan keselamatan.

H_a (Hipotesis Alternatif : Terdapat pengaruh yang signifikan antara edukasi pra-on board yang diberikan oleh divisi crewing terhadap kepatuhan awak kapal dalam menerapkan keamanan dan keselamatan.

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Kesimpulan didasarkan dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Setelah melalui tahap pengumpulan data, pengolahan data, analisis data, dan pembahasan hasil dari pengaruh edukasi pra on board terhadap kepatuhan awak kapal. Sehingga penulis menyimpulkan mengenai pengaruh edukasi pra on board terhadap kepatuhan awak kapal PT Bisco Manajemn Indonesia sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis data pengaruh edukasi pra on board terhadap kepatuhan awak kapal adalah hasil yang menunjukkan adanya pengaruh atau hubungan yang positif dan signifikan antara variabel X terhadap variabel Y.

2. Pemantauan edukasi pra on board (X) memiliki pengaruh terhadap kepatuhan awak kapal (Y) di PT Bisco Manajemen Indonesia dengan nilai thitung sebesar 5,901 dengan nilai signifikansi 0,001. Edukasi pra on board memiliki pengaruh yang positif terhadap kepatuhan awak kapal dengan perolehan thitung > ttabel (5,901 > 2,501) yang mana apabila semakin tinggi edukasi pra on board, maka akan meningkatkan kepatuhan awak kapal pada PT Bisco Manajemen Indonesia. Sehingga dapat disimpulkan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima yang artinya terdapat pengaruh edukasi pra on board terhadap kepatuhan awak kapal.

3. Dalam hasil analisis data dengan menggunakan metode determinasi atau koefisien penentu, dinyatakan bahwa edukasi pra on board berpengaruh terhadap kepatuhan awak kapal sebesar 0,554 atau 55,4%. Nilai ini memiliki arti bahwa pengaruh variabel bebas (edukasi pra on board) adalah sebesar 55,4%, sedangkan sisanya 44,9%% dipengaruhi oleh variabel lainnya.

4. Dalam hasil analisis data dengan menggunakan metode analisis regresi linier sederhana diperbolehkan persamaan regresi model Y = 5,901 + 0,810X. Dari persamaan regresi tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh edukasi pra on board terhadap kepatuhan awak kapal adalah searah atau positif.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian yang telah dikemukakan diatas, maka penulis memberikan saran dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Dituju kepada Perusahaan PT. Bisco Manajemen Indonesia
   a) Perusahaan dapat melakukan evaluasi terhadap hasil edukasi pra on board yang dilakukan oleh tim crewing sehingga edukasi pra on board kedepannya bisa lebih efektif dan juga agar dapat diketahui tingkat akurasi pemahaman responden tersebut dan mengidentifikasi hal apa saja yang perlu ditingkatkan pada edukasi pra on board agar terjadi peningkatan kualitas dari edukasi pra on board bagi kepatuhan awak kapal di PT.Bisco Manajemen Indonesia.
   b) Perusahaan dapat meningkatkan pemantauan terhadap edukasi pra on board untuk mengurangi tingkat kesalahan pada proses belajar dan juga meningkatkan transparansi dalam pemberian ilmu sehingga didapatkan pemahaman yang efisien bagi awak kapal.
   c) Perusahaan disarankan untuk menyusun sistem evaluasi pasca edukasi berupa tes pemahaman atau monitoring saat awak kapal sudah onboard guna mengetahui tingkat keberhasilan edukasi yang telah diberikan.

2. Secara Akademik
   a) Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan dapat mengembangkan penelitian ini dengan menambahkan variabel lain yang dapat memengaruhi kepatuhan awak kapal terhadap keselamatan dan keamanan, seperti budaya keselamatan (safety culture), pengalaman kerja, motivasi kerja, kompetensi awak kapal, maupun efektivitas komunikasi di atas kapal.

b) Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menggunakan jumlah responden yang lebih besar serta melibatkan perusahaan pelayaran yang berbeda agar hasil penelitian dapat memberikan gambaran yang lebih luas dan meningkatkan tingkat generalisasi penelitian.
c) Peneliti berikutnya disarankan menggunakan metode penelitian yang lebih beragam, seperti kombinasi metode kuantitatif dan kualitatif (mixed method), sehingga tidak hanya memperoleh data dalam bentuk angka tetapi juga memperoleh informasi yang lebih mendalam mengenai pelaksanaan edukasi pra-on board dan tingkat kepatuhan awak kapal.

DAFTAR PUSTAKA

Admiral, Y. M. (2024). Education and Training to Improve Human Resources Quality in Maritime Transportation Industry. *Journal of Student Collaboration Research*, *1*(3), 135–147. https://myjournal.or.id/index.php/JSCR/article/view/278

Aisy, M. R. N. R. (2024). *Analisis Penerapan Aplikasi Pelatihan Karco dalam Upaya Peningkatan Kualitas Awak Kapal Sebelum on Board di PT Scorpa Pranedya*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.

Arubusman, D. A., Siregar, C. I., Najoan, D., Saputra, D. P., & Setyawati, A. (2023). Pemahaman Awak Kapal dan Manajemen dalam Penerapan ISM Code pada Perusahaan Agensi Awak Kapal. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, *10*(3), 273–282. https://doi.org/10.54324/j.mtl.v10i3.1247

Bal, E., Arslan, V., & Tavacioglu, L. (2020). Investigating the Effect of Fatigue on Maritime Accidents. *Ocean Engineering*, *198*, 106936.

Cetin, O., Cakiroglu, M., Bayılmış, C., & Ekiz, H. (2023). *The Importance of Education for Technological Development and the Role of Internet-Based Learning in Education*.

Dhany, M., Azhmy, M. F., & Pasaribu, F. (2024). Analysis of The Role of Safety Training in Improving the Quality of Human Resources Onboard Mv. Golden Competence. *JMET: Journal of Management Entrepreneurship and Tourism*, *2*(2), 269–275. https://doi.org/10.61277/jmet.v2i2.142

Dipta, I. W. G., Giyas, M., Azmi, M. A., & Wanadi, A. (2025). The Importance of Providing Safety Training for Ship Crews Based on STCW. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, *15*(2), 349–353. https://doi.org/10.30649/japk.v15i2.157

Djajasasana, E. E., Indarti, W., & Purnomo, J. (2023). Meningkatkan Efektivitas Penerapan Langkah Keselamatan Sebagai Tindakan Preventif di Kapal AHTS Peteka 5402. *Ocean Engineering: Jurnal Ilmu Teknik Dan Teknologi Maritim*, *2*(4), 164–173. https://doi.org/10.58192/ocean.v2i4.1615

IMO. (2010). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*. International Maritime Organization. https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-(stcw).aspx

International Maritime Organization. (2018). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW Convention and STCW Code)*. London: IMO.

Jauza, N. A., & Albina, M. (2025). Penggunaan Media Pembelajaran Kreatif dan Inovatif dalam Meningkatkan Kualitas Pembelajaran. *IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, *3*(2), 15–23. https://doi.org/10.61104/ihsan.v3i2.886

Kaharto, K., Yuriatson, Y., & Sasabone, L. (2024). Optimalisasi Keselamatan Kerja Melalui Pelatihan Keselamatan Kerja. *Community Development Journal : Jurnal Pengabdian Masyarakat*, *5*(4), 7762–7766. https://doi.org/10.31004/cdj.v5i4.33016

Mushofa, M., Hermina, D., & Huda, N. (2024). Memahami Populasi dan Sampel: Pilar Utama dalam Penelitian Kuantitatif. *Jurnal Syntax Admiration*, *5*(12), 5937–5948. https://doi.org/10.46799/jsa.v5i12.1992

Northouse, P. G. (2022). *Leadership: Theory and practice (9th ed.)*. Los Angeles: Sage Publication.

Pandiangan, D. F., & Albina, M. (2025). Model dan Tahapan Penelitian Kuantitatif: Pendekatan Teoretis dan Praktis dalam Kajian Pendidikan. *IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, *3*(3), 724–730. https://doi.org/10.61104/ihsan.v3i3.1494

Park, Y. S., Konge, L., & Artino Jr, A. R. (2020). The Positivism Paradigm of Research. *Academic Medicine*, *95*(5), 690–694. https://doi.org/10.1097/ACM.0000000000003093

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2013 Tentang Kewajiban Klasifikasi Bagi Kapal Berbendera Indonesia Pada Badan Klasifikasi (2013).

Rahmad, R., Sihombing, S., Sonny, I., & Sijabat, E. A. S. (2024). Pencegahan Risiko Kecelakaan dan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Kapal Pelayaran Internasional. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, *1*(1), 39. https://doi.org/10.54324/j.mtl.v1i1.1244

Robbins, S. P., & Judge, T. (2020). *Organizational Behavior*. London: Pearson.

Santoso, W., Mawardi, K., & Yulianto, Y. (2023). Shipboard Safety Familirization, Langkah Awal Manajemen Keselamatan Bekerja di Atas Kapal. *Sammajiva: Jurnal Penelitian Bisnis Dan Manajemen*, *1*(4), 259–276. https://doi.org/10.47861/sammajiva.v1i4.564

Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Suriani, N., Risnita, & Jailani, M. S. (2023). Konsep Populasi dan Sampling serta Pemilihan Partisipan Ditinjau dari Penelitian Ilmiah Pendidikan Islam. *IHSAN: Jurnal Pendidikan Islam*, *1*(2), 24–36. https://doi.org/10.61104/ihsan.v1i2.55

Undang-Undang (UU) Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (2008).

LAMPIRAN

Lampiran 1 Data Hasil Tabulasi dari Responden (X)

X 1. 1	X 1. 2	X 1. 3	X 1. 4	X 1. 5	X 1. 6	X 1. 7	X 1. 8	X 1. 9	X 1. 10	X 1. 11	X 1. 12	X 1. 13	X 1. 14	X 1. 15	X 1. 16	X 1. 17	X 1. 18	T ot al
4	4	4	4	4	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	**77**
4	4	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	4	4	**75**
5	5	4	4	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	4	4	**81**
4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	**86**
4	4	4	4	4	5	4	4	5	5	2	5	5	4	4	5	4	4	**76**
5	5	4	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	**84**
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	**90**
4	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	**83**
5	4	4	5	4	4	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	5	5	**79**
5	2	4	4	4	5	2	5	1	4	5	2	4	4	2	5	4	4	**66**
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	**72**
4	4	4	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	2	4	4	4	**72**
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	**72**
4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	5	4	4	5	5	5	**80**
4	4	5	4	4	5	4	2	4	5	4	4	5	5	4	4	4	4	**75**
5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	**85**
4	4	4	4	5	5	4	5	5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	**80**
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	**72**
2	1	2	1	1	2	1	2	2	2	1	2	1	1	2	2	1	1	**27**
2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	2	2	2	**29**
4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	4	4	**79**
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	**90**
4	4	4	5	4	4	4	4	2	4	4	4	4	2	4	4	4	4	**69**
4	4	4	4	4	2	5	4	5	4	2	5	5	4	2	5	5	5	**73**
4	4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	2	4	5	5	**82**
4	4	5	4	4	4	5	4	2	4	4	5	5	4	2	4	4	4	**72**
4	4	4	2	4	4	2	2	1	5	2	5	5	4	4	5	4	4	**65**
4	2	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	5	4	4	4	4	4	**69**
4	4	4	2	4	4	2	5	5	4	4	4	5	4	4	4	4	4	**71**
2	2	2	2	4	2	2	2	2	4	5	4	5	4	4	4	4	4	**58**

Keterangan:

1. Sangat Setuju (SS) = 5
2. Setuju (S) = 4
3. Kurang Setuju (KS) = 3
4. Tidak Setuju (TS) = 2
5. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1

Lampiran 2 Data Hasil Tabulasi dari Responden (Y)

Y .1	Y .2	Y .3	Y .4	Y .5	Y .6	Y .7	Y .8	Y .9	Y. 10	Y. 11	Y. 12	Y. 13	Y. 14	Y. 15	Y. 16	Y. 17	Y. 18	To tal
4	4	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	**64**
4	4	2	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	5	**65**
4	2	1	2	1	2	4	4	5	2	5	4	4	4	5	5	4	4	**62**
2	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	5	2	2	**63**
1	2	2	2	2	2	2	2	2	5	5	2	4	4	5	4	2	2	**50**
2	1	1	2	2	2	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	2	**61**
5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	**88**
4	4	1	4	2	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	**59**
4	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	**80**
4	2	1	5	2	5	5	4	2	5	2	4	2	4	4	5	4	2	**62**
4	4	2	5	4	5	4	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	**58**
2	2	2	4	2	4	2	2	5	5	4	4	4	5	4	4	4	2	**61**
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	**70**
4	4	4	4	2	4	4	4	5	4	4	4	4	4	2	5	5	2	**69**
4	2	1	4	2	2	4	4	5	2	5	4	4	5	4	4	4	4	**64**
4	4	4	5	4	4	5	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	4	**79**
5	5	5	4	4	4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	4	4	5	**80**
2	2	1	4	2	2	2	2	4	2	4	4	2	2	2	2	2	2	**43**
1	2	1	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	**29**
1	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	**29**
4	4	4	5	4	2	4	4	4	5	4	5	5	5	5	4	4	4	**76**
1	1	1	2	1	1	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	1	**59**
2	2	4	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	**60**
2	4	1	4	2	4	2	2	2	4	4	4	4	4	2	4	2	2	**53**
2	2	1	2	1	2	2	2	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	**55**
2	2	2	4	2	2	2	4	4	2	4	2	4	5	5	4	2	4	**56**
2	4	4	4	4	4	1	2	4	1	2	4	2	4	4	2	1	4	**53**
2	2	1	4	4	5	2	2	4	2	4	4	4	4	2	2	2	2	**52**
4	4	1	2	4	4	4	4	2	4	2	5	2	4	2	4	2	4	**58**
4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	4	**58**

Keterangan:

1. Sangat Setuju (SS) = 5

2. Setuju (S) = 4

3. Kurang Setuju (KS) = 3

4. Tidak Setuju (TS) = 2

5. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1

Lampiran 3 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas Hasil Uji Validitas (X)

Correlations

		X1.7	X1.8	X1.9	X1.10	X1.11	X1.12
X1.1	Pearson Correlation	.611**	.700**	.430*	.598**	.621**	.390*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.018	.000	.000	.033
	N	30	30	30	30	30	30
X1.2	Pearson Correlation	.776**	.517**	.724**	.623**	.444*	.675**
	Sig. (2-tailed)	.000	.003	.000	.000	.014	.000
	N	30	30	30	30	30	30
X1.3	Pearson Correlation	.702**	.624**	.461*	.752**	.517**	.661**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.010	.000	.003	.000
	N	30	30	30	30	30	30
X1.4	Pearson Correlation	.826**	.667**	.527**	.619**	.606**	.500**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.003	.000	.000	.005
	N	30	30	30	30	30	30
X1.5	Pearson Correlation	.690**	.628**	.534**	.774**	.703**	.693**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.002	.000	.000	.000
	N	30	30	30	30	30	30
X1.6	Pearson Correlation	.481**	.544**	.390*	.739**	.582**	.349
	Sig. (2-tailed)	.007	.002	.033	.000	.001	.059
	N	30	30	30	30	30	30
X1.7	Pearson Correlation	1	.562**	.683**	.552**	.493**	.646**
	Sig. (2-tailed)		.001	.000	.002	.006	.000
	N	30	30	30	30	30	30
X1.8	Pearson Correlation	.562**	1	.551**	.432*	.571**	.344
	Sig. (2-tailed)	.001		.002	.017	.001	.063
	N	30	30	30	30	30	30
X1.9	Pearson Correlation	.683**	.551**	1	.457*	.332	.470**
	Sig. (2-tailed)	.000	.002		.011	.073	.009
	N	30	30	30	30	30	30

X1.13	Pearson Correlation	.567**	.558**	.663**	.493**	.833**	.471**
	Sig. (2-tailed)	.001	.001	.000	.006	.000	.009
	N	30	30	30	30	30	30
X1.14	Pearson Correlation	.671**	.618**	.745**	.587**	.803**	.662**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.001	.000	.000
	N	30	30	30	30	30	30
X1.15	Pearson Correlation	.481**	.535**	.416*	.464**	.523**	.465**
	Sig. (2-tailed)	.007	.002	.022	.010	.003	.010
	N	30	30	30	30	30	30
X1.16	Pearson Correlation	.735**	.675**	.668**	.635**	.776**	.526**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.003
	N	30	30	30	30	30	30
X1.17	Pearson Correlation	.712**	.702**	.684**	.727**	.893**	.567**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.001
	N	30	30	30	30	30	30
X1.18	Pearson Correlation	.712**	.702**	.684**	.727**	.893**	.567**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.001
	N	30	30	30	30	30	30
Total	Pearson Correlation	.820**	.834**	.843**	.829**	.911**	.731**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	30	30	30	30	30	30

Lampiran 4 Hasil Uji Validitas (Y)

Correlations

		Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Y.6
Y.1	Pearson Correlation	1	.692**	.483**	.528**	.464**	.482**
	Sig. (2-tailed)		.000	.007	.003	.010	.007
	N	30	30	30	30	30	30
Y.2	Pearson Correlation	.692**	1	.645**	.540**	.688**	.577**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.002	.000	.001
	N	30	30	30	30	30	30
Y.3	Pearson Correlation	.483**	.645**	1	.455*	.621**	.351
	Sig. (2-tailed)	.007	.000		.012	.000	.057
	N	30	30	30	30	30	30
Y.4	Pearson Correlation	.528**	.540**	.455*	1	.597**	.667**
	Sig. (2-tailed)	.003	.002	.012		.000	.000
	N	30	30	30	30	30	30
Y.5	Pearson Correlation	.464**	.688**	.621**	.597**	1	.661**
	Sig. (2-tailed)	.010	.000	.000	.000		.000
	N	30	30	30	30	30	30
Y.6	Pearson Correlation	.482**	.577**	.351	.667**	.661**	1
	Sig. (2-tailed)	.007	.001	.057	.000	.000	
	N	30	30	30	30	30	30
Y.7	Pearson Correlation	.583**	.239	.308	.183	.201	.123
	Sig. (2-tailed)	.001	.203	.097	.334	.288	.517
	N	30	30	30	30	30	30
Y.8	Pearson Correlation	.472**	.165	.335	.111	.140	-.046
	Sig. (2-tailed)	.008	.383	.070	.559	.460	.810
	N	30	30	30	30	30	30
Y.9	Pearson Correlation	.276	.061	.351	.196	.017	-.048
	Sig. (2-tailed)	.140	.750	.057	.299	.929	.802
	N	30	30	30	30	30	30
Y.10	Pearson Correlation	.362*	.309	.308	.233	.177	.293
	Sig. (2-tailed)	.049	.097	.098	.216	.350	.117
	N	30	30	30	30	30	30
Y.11	Pearson Correlation	.177	-.022	.155	.100	-.056	-.117
	Sig. (2-tailed)	.350	.910	.412	.598	.768	.539
	N	30	30	30	30	30	30

Lampiran 5 Hasil Uji Reliabilitas (X) dan (Y)

Hasil Uji Reliabilitas (X)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.963	18

Hasil Uji Reliabilitas (Y)

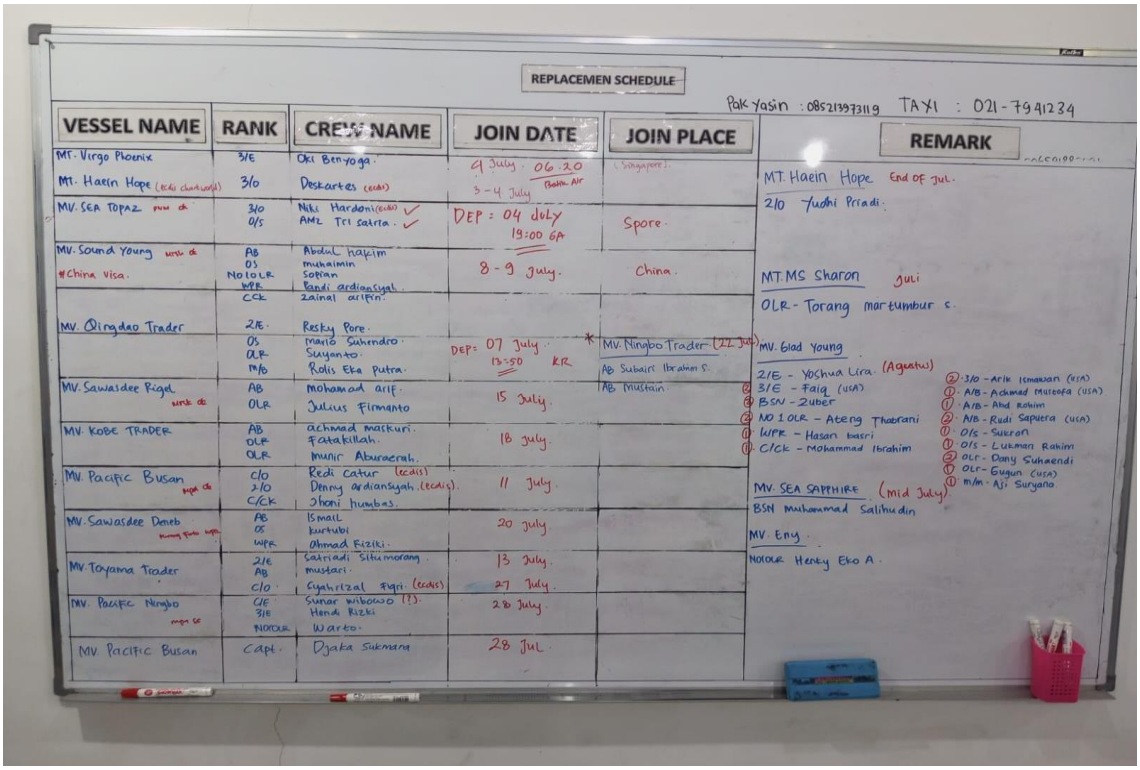
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.900	18

Lampiran 6 Edukasi awak kapal sebelum on board



Lampiran 7 Jadwal Schedule Keberangkatan



REPLACEMEN SCHEDULE

Pak Yasin : 085213973119 TAXI : 021-7941234

VESSEL NAME	RANK	CREW NAME	JOIN DATE	JOIN PLACE
MT. Virgo Phoenix	3/E	Oki Benyoga.	9 July. 06.30	(Singapore)
MT. Haein Hope (Ecdis chart world)	3/O	Deskartes (ecdis)	3-4 July	Batam Air
MV. SEA TOPAZ	3/O	Niki Hardoni (ecdis)	DEP: 04 JULY	Spore.
	O/S	AMZ Tri satria.	19:00 GA	
MV. Sound Young	AB	Abdul Hakim	8-9 July.	China.
#China Visa.	OS	muhaimin		
	MOTOLR	Sopian		
	WPR	Pandi ardiansyah.		
	C/Ck	zainal arifin.		
MV. Qingdao Trader	2/E.	Resky Pore.		
	OS	mario Suhendro.	DEP: 07 July.	* MV. Ningbo Trader (22 Jul)
	OLR	Suryanto.	13:50 KR	AB Subairi Ibrahim S.
	MFO	Rolis Eka putra.		AB Mustain.
MV. Sawasdee Rigel	AB	Mohamad arif.	15 July.	
	OLR	Julius Firmanto		
MV. KOBE TRADER	AB	achmad mastkuri.	18 July.	
	OLR	Fatatkillah.		
	OLR	munir Aburacrah.		
MV. Pacific Busan	C/O	Redi catur (ecdis)	11 July.	
	2/O	Denny ardiansyah. (ecdis).		
	C/Ck	Jhoni humbas.		
MV. Sawasdee Deneb	AB	Ismail	20 July	
	OS	kurtubi		
	WPR	Ahmad Fizki.		
MV. Toyama Trader	2/E	Satriadi situmorang.	13 July.	
	AB	mustari.		
	C/O	Syahrizal Fajri. (ecdis)	27 July.	
MV. Pacific Ningbo	C/E	Sunar wibowo (?).	28 July	
	3/E	Hendi Rizki		
	MOTOLR	Warko.		
MV. Pacific Busan	Capt.	Djaka Sukmana	28 JUL	

REMARK

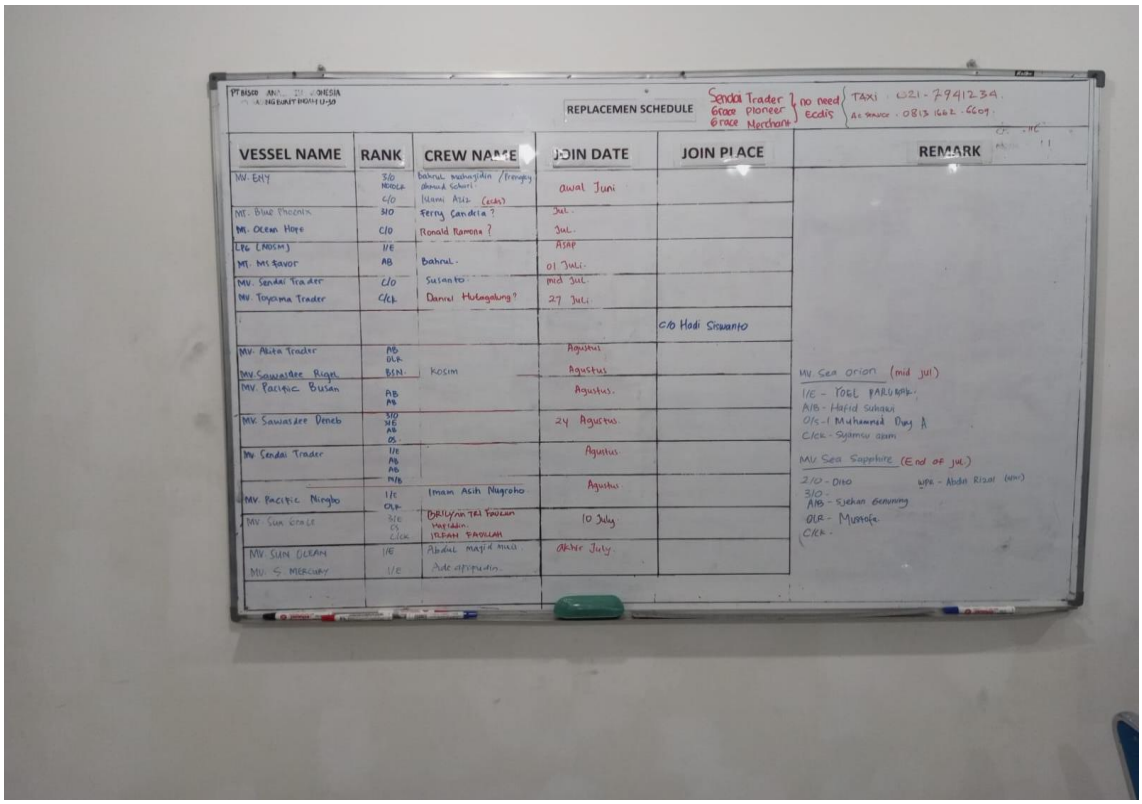
MT. Haein Hope End OF JUL.
2/O Yudhi Priadi.

MT. MS Sharon Juli
OLR - Torang martumbur s.

MV. Glad Young
2/E - Yoshua Lira. (Agustus)
3/E - Faiq (USA)
BSN - 2uber
NO 1 OLR - Ateng Thabrani
WPR - Hasan basri
C/Ck - Mohammad Ibrahim

MV. SEA SAPPHIRE (mid July)
BSN Muhammad Salihudin
MV. Eny.
MOTOLR Henky Eko A.

② 3/O - Arik Ismawan (KSA)
① A/B - Achmad Mustofa (USA)
① A/B - Abd Rohim
② A/B - Rudi Saputra (USA)
① O/S - Sukron
① O/S - Lukman Rakim
② OLR - Dany Suhaendi
① OLR - Gugun (USA)
① M/M - Aji Suryano



REPLACEMEN SCHEDULE

Sendai Trader, Grace Pioneer, Grace Merchant } no need { ecdis

TAXI 021-7941234
Ac sawor . 0813 1682 . 6609

VESSEL NAME	RANK	CREW NAME	JOIN DATE	JOIN PLACE
MV. ENY	3/O	Bahrul mahmudin /Trengky	awal Juni	
	MOTOLR	Ahmad Sahari		
	C/O	Iwan Aziz (ecdis)		
MT. Blue Phoenix	3/O	Ferry Candra ?	Jul.	
MT. Ocean Hope	C/O	Ronald Ramon ?	Jul.	
LPG (MOSM)	1/E		ASAP	
MT. MS Savor	AB	Bahrul.	01 Juli.	
MV. Sendai Trader	C/O	Sutanto.	mid Jul.	
MV. Toyama Trader	C/Ck	Daniel Hutagalung?	27 Juli	
				C/O Hadi Siswanto
MV. Akita Trader	AB		Agustus	
	OLR			
MV. Sawasdee Rigel	BSN	Kosim	Agustus	
MV. Pacific Busan	AB		Agustus.	
	AB			
MV. Sawasdee Deneb	3/O		24 Agustus	
	1/E			
	AB			
	OS			
MV. Sendai Trader	1/E		Agustus	
	AB			
	AB			
	MFO			
MV. Pacific Ningbo	1/E	Imam Asih Nugroho	Agustus	
	OLR			
MV. Sun Grace	3/E	BRILYAN TRI FAUZAN	10 July	
	OS	Maridin.		
	C/Ck	ISLAM FAOLLAH		
MV. SUN OCEAN	1/E	Abdul Majid Mico	Akhir July.	
MV. S. MERCURY	1/E	Ade Apriadin.		

REMARK

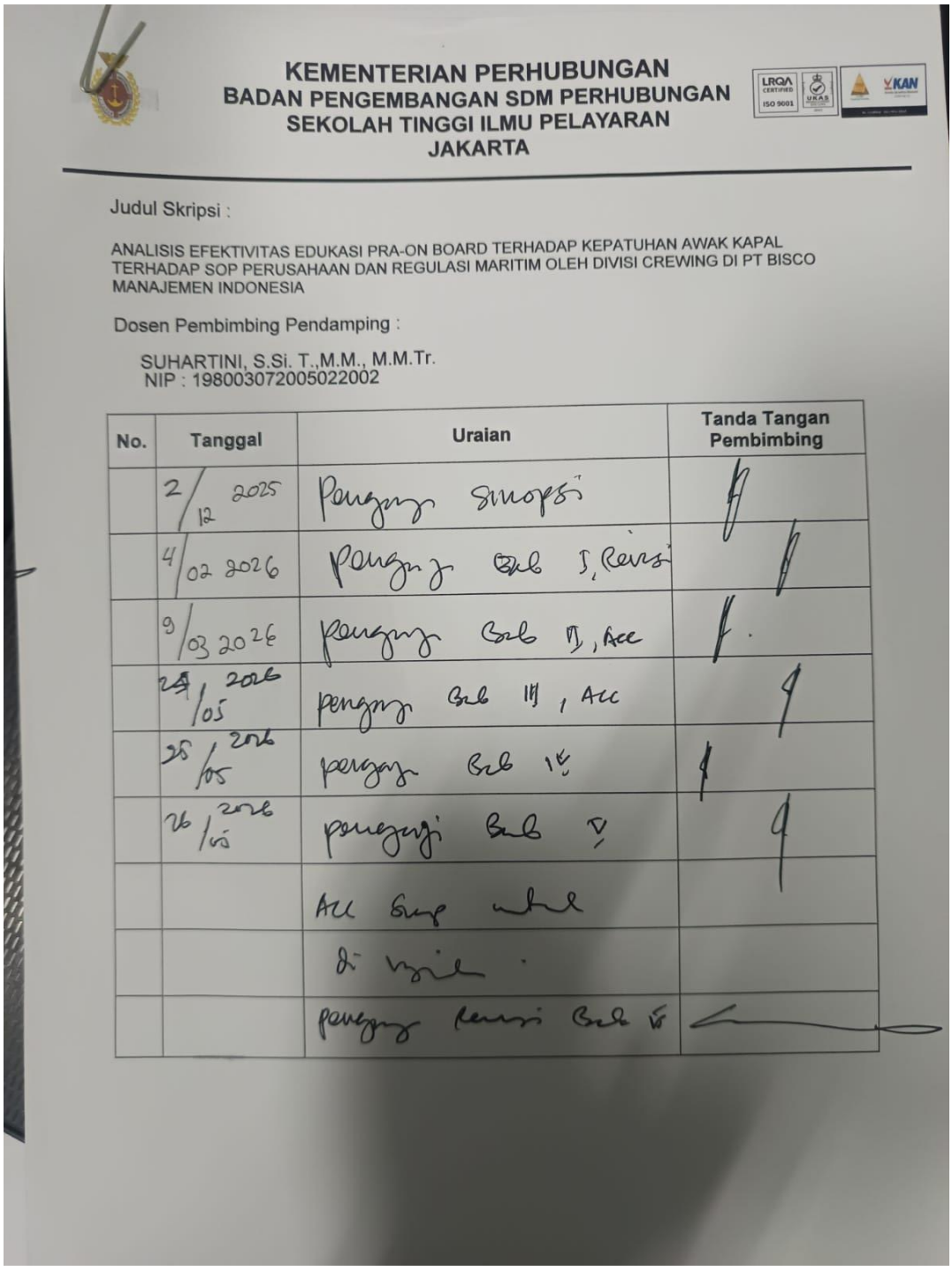
MV. Sea Orion (mid jul)
1/E - YOEL PARUNAK.
A/B - Hafid Suhaini
O/S - (Muhammad Dwy A
C/Ck - Syamsu asmi

MV. Sea Sapphire (End of jul.)
2/O - Dino
3/O - Sjehan Gemuning
OLR - Mustofa
C/Ck -

Lampiran 8 Foto Bersama Staff di PT. Bisco Manajemen Indonesia



Lampiran 9 Form Bimbingan



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA

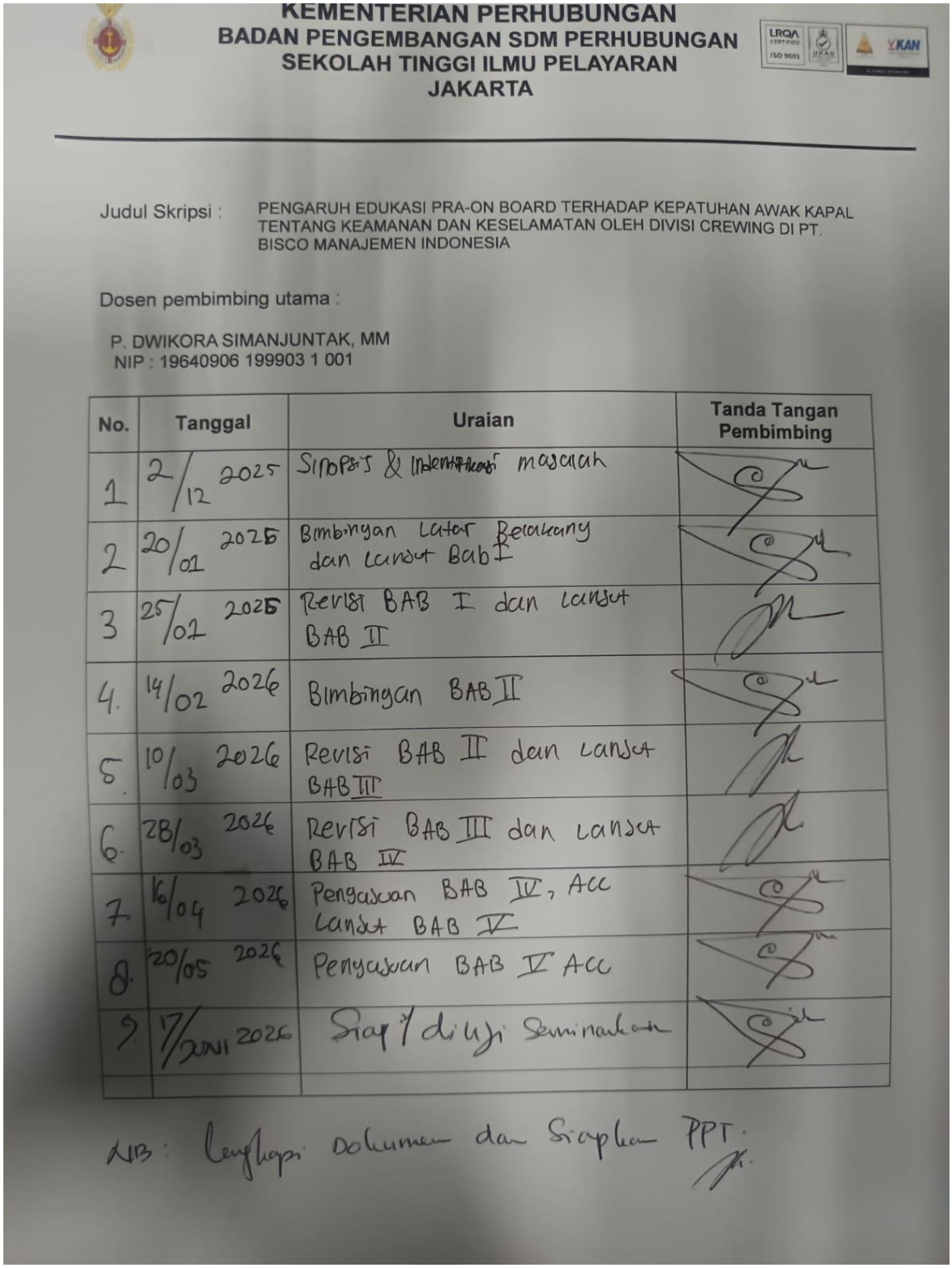
Judul Skripsi :

ANALISIS EFEKTIVITAS EDUKASI PRA-ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TERHADAP SOP PERUSAHAAN DAN REGULASI MARITIM OLEH DIVISI CREWING DI PT BISCO MANAJEMEN INDONESIA

Dosen Pembimbing Pendamping :

SUHARTINI, S.Si. T.,M.M., M.M.Tr.
NIP : 198003072005022002

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	2/12 2025	Pengajuan Sinopsis	
	4/02 2026	pengajuan Bab I, Revisi	
	9/03 2026	pengajuan Bab II, Acc	
	25/05 2026	pengajuan Bab III, Acc	
	25/05 2026	pengajuan Bab IV	
	26/05 2026	pengajuan Bab V	
		Acc Sidang	
		Di Wisuda	
		pengajuan Revisi Bab V	



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA

Judul Skripsi : PENGARUH EDUKASI PRA-ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TENTANG KEAMANAN DAN KESELAMATAN OLEH DIVISI CREWING DI PT. BISCO MANAJEMEN INDONESIA

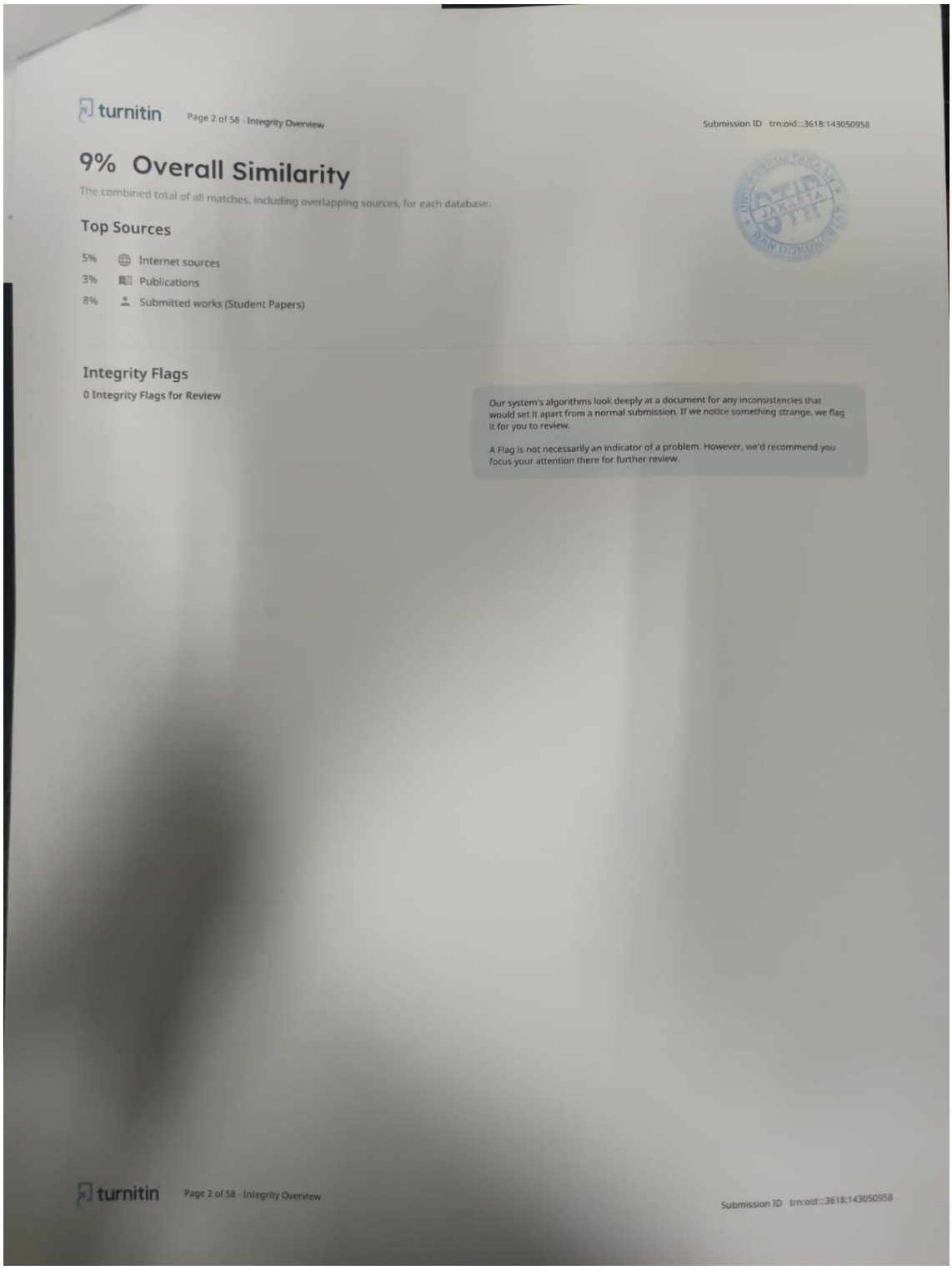
Dosen pembimbing utama :

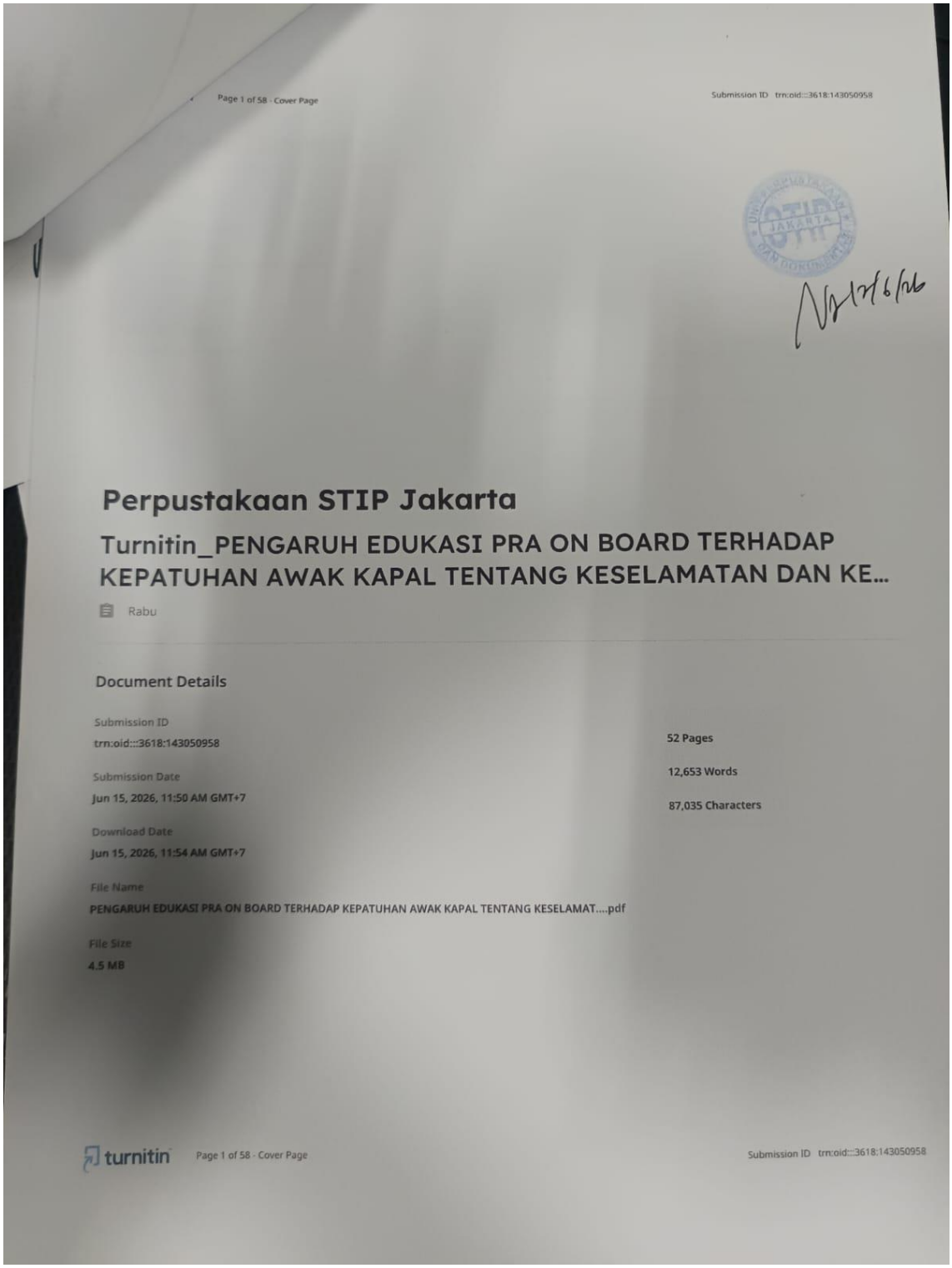
P. DWIKORA SIMANJUNTAK, MM
NIP : 19640906 199903 1 001

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	2/12 2025	Sinopsis & Identifikasi masalah	
2	20/01 2026	Bimbingan Latar Belakang dan lanjut Bab I	
3	25/02 2026	Revisi BAB I dan lanjut BAB II	
4.	14/02 2026	Bimbingan BAB II	
5.	10/03 2026	Revisi BAB II dan lanjut BAB III	
6.	28/03 2026	Revisi BAB III dan lanjut BAB IV	
7.	6/04 2026	Pengajuan BAB IV, Acc lanjut BAB V	
8.	20/05 2026	Pengajuan BAB V Acc	
9	17/JUNI 2026	Siap / diuji Seminarkan	

NB : Lengkapi Dokumen dan Siapkan PPT.

Lampiran 10 Hasil Turnitin




Page 1 of 58 - Cover Page
Submission ID trn:oid:::3618:143050958
Perpustakaan STIP Jakarta
Turnitin_PENGARUH EDUKASI PRA ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TENTANG KESELAMATAN DAN KE...
Rabu
Document Details
Submission ID
trn:oid:::3618:143050958
Submission Date
Jun 15, 2026, 11:50 AM GMT+7
Download Date
Jun 15, 2026, 11:54 AM GMT+7
File Name
PENGARUH EDUKASI PRA ON BOARD TERHADAP KEPATUHAN AWAK KAPAL TENTANG KESELAMAT....pdf
File Size
4.5 MB
52 Pages
12,653 Words
87,035 Characters
turnitin
Page 1 of 58 - Cover Page
Submission ID trn:oid:::3618:143050958