

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP KESELAMATAN
PELAYARAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN
UTAMA TANJUNG PRIOK**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

**NIRA LUZ CLARITA SIMANGUNSONG
NRP. 15.8635/K**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA**

2019

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : NIRA LUZ CLARITA SIMANGUNSONG
NRP : 15.8635/K
**Program Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**
**Judul : ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP
KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR
KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK**

Jakarta, Mei 2019

Pembimbing I

Pembimbing II

ARIF HIDAYAT S.Pel, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740717 199803 1 001

Capt. EGBERT EDWARD D, Mpd
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19660416 199803 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK

Dr. LARSEN BARASA SE,M.MTr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : NIRA LUZ CLARITA SIMANGUNSONG
NRP : 15.8635/K
**Program Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**
**Judul : ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP
KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR
KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK**

Jakarta, Agustus 2019

Ketua Penguji

Anggota Penguji

Anggota Penguji

Dr. Bambang Sumali, M.Sc
Pembina Tk.1 (IV/b)
NIP : 19601105 198503 1 001

M. Nurdin, SE., M.M
Pembina (IV/a)
NIP : 19590814 198302 1 001

Arif Hidayat, S.Pel, MM.
Penata Tk.1 (III/d)
NIP : 19740717 199803 1 001

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Larsen Barasa SE,M.MTr.
PenataTk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP KESELAMATAN
PELAYARAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN
UTAMA TANJUNG PRIOK**

Oleh :

NIRA LUZ CLARITA SIMANGUNSONG
NRP. 15.8635/K

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2019

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : NIRA LUZ CLARITA SIMANGUNSONG
NRP : 15.8635/K
Program Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP
KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR
KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK

Pembimbing I

Arif Hidayat S. Pel, MM.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19740717 199803 1 001

Jakarta, 8 Mei 2019

Pembimbing II

Capt. Egbert Edward D. Mpd.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19660916 199803 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi KALK

Dr. Larsen Barasa SE, M.MTr.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19720415 199803 1 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : NIRA LUZ CLARITA SIMANGUNSONG
NRP : 15.8635/K
Program Pendidikan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN
Judul : ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN
KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP
KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR
KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK

Jakarta, Agustus 2019

Penguji I

Dr. Bambang Sumali, M.Sc
Pembina Tk.1 (IV/b)

NIP : 19601105 198503 1 001

Penguji II

M. Nurdin, Se, M.M
Pembina (IV/a)

NIP : 19590814 198302 1 001

Penguji III

Arif Hidayat, S.Pel, MM.
Penata Tk.1 (III/d)

NIP : 19740717 199803 1 001

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK

Dr. Larsen Barasa SE, M.MTr.
Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19720415 199803 1 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yesus Yang Maha Esa yang telah melimpahkan kasih dan sayang-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Tanuna/Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk menyusun skripsi yang telah ditentukan oleh Pendidikan sebagai salah satu persyaratan kelulusan program D-IV tahun ajaran 2019.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Perusahaan Pelayaran dan di Pelabuhan, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literature-litelatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah :

ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK

Dalam penyusunan skripsi ini, banyak yang sangat membantu Penulis dalam berbagai hal. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis sampaikan rasa terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Capt. Marihot Simanjuntak selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran
2. Kedua orang tua tercinta, sumber inspirasi terbesar dalam hidup Ayah Hasiholan Simangunsong dan Mama Klementina Manurung, yang telah mendidik dan membesarkan Penulis dengan seluruh kasih dan pengorbanan yang luar biasa hebat. Terima kasih atas seluruh dukungan baik doa, semangat, materi, serta motivasi dalam setiap langkah yang Penulis jalani serta
3. Adik-adik Penulis Charlos Manuel Simangunsong dan Nella Enjelina Simangunsong yang senantiasa menjadi sosok yang menjadi penyemangat dan motivasi Penulis.
4. Kakak Isda Sirait yang telah membantu Penulis menentukan apa yang Penulis harus ambil dan kerjakan.
5. Bapak Larsen Barasa, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

6. Ibu Laila, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
7. Bapak Arif Hidayat, selaku Dosen Pembimbing 1 yang telah memberikan waktu untuk membimbing, memberi arahan dan masukan dalam penulisan skripsi ini.
8. Bapak Egbert, selaku Dosen Pembimbing 2 yang telah banyak memberikan arahan, bimbingan, maupun koreksi yang sangat bermanfaat bagi Penulis dalam penulisan skripsi ini.
9. Yth. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
10. Seluruh pegawai perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah membantu Penulis dalam mencari buku-buku yang Penulis butuhkan dalam menyusun skripsi ini.
11. Pimpinan dan seluruh staf Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, khususnya Senior Capt. Maltus 40, Senior Capt. Syamsu 31, Senior Hendri 37, Bapak Aris, Bapak Gusti, Bapak Ruben, dan yang lainnya. Terima kasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan PRADA di pelabuhan.
12. Yang terkasih Michael Herman W. Siregar atas semangat yang di berikannya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
13. Teman-teman seperjuangan, Taruna/i angkatan LVIII dan kelas KALK 8 C, terima kasih untuk kenangan dan cerita yang indah.
14. Seluruh anggota kamar J104, DN202, DO102, dan seluruh rekan *Oscar downstairs dormitory*. Terimakasih atas segala bantuan dan kebersamaannya.
15. Seluruh senior dan junior atas bantuan dan doanya, salam hormat untuk kalian semua.
16. Seluruh rekan tim Bassdrum Mayoret STIP 58, I Putu Gede S, Nira L.C. Simangunsong, Charlos P. Rajaguguk, Bunga O.A. Simarmata, Lian Fatra S, Sigit W, Risma Ayom S, Johanes P.N Sitinjak, Siti Indah M, Oki S, Yosie Pandora S, Evan Pardede, Desy Y.J.W. Siregar, Juandy Siahaan, Syadam R, Paul Godlif, Ridho A.R, Hadiriansyah, Bagas Januar, yang selalu saling mengingatkan dan peduli satu sama lain.
17. Kepada seluruh orang-orang yang Penulis sayangi dan kasihi, terutama Taruni STIP 58

18. Semua pihak yang tidak dapat Penulis sebutkan satu persatu terima kasih atas informasi dan bantuannya sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Terlepas dari semua itu, penulis menyadari sepenuhnya bahwa ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasanya, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati Penulis menerima saran dan kritik yang bersifat membangun dan berguna dalam kesempurnaan skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat menambah wawasan pengetahuan dan menjadi sumbangsih bagi siapapun terhadap kemajuan dunia maritime di masa yang akan datang

Jakarta, Mei 2019

Penulis

NIRA LUZ CLARITA SIMANGUNSONG

NRP. 15.8635/K

DAFTAR ISI

Halaman

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR BAGAN	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii

BAB I : PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah	2
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
F. Sistematika Penulisan	4

BAB II : LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka	6
B. Kerangka Pemikiran	19

C. Hipotesis	20
--------------------	----

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian	22
B. Metode Penelitian Teknik Pengumpulan Data	23
C. Subjek Penelitian	24
D. Deskripsi Variable-Variable.....	25
E. Teknik Analisis Data.....	31

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data	34
B. Pembahasan	53
C. Alternatif Pemecahan Masalah	55

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	56
B. Saran	58

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kapal yang memenuhi syarat	15
Gambar 2.2 Faktor-faktor mempengaruhi Keselamatan Pelayaran	16
Gambar 3.1 Kurva satu sisi	27
Gambar 4.1 Hasil Kurva Satu Sisi	52

DAFTAR TABEL

	Halaman
Table 3.1	Pedoman untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi 26
Table 4	Kisi-kisi Instrumen Pengawasan Kelaiklautan Kapal dan Keselamatan Kapal 33
Table 4.1	Kelompok Responden Berdasarkan Jenis Kelamin 34
Table 4.2	Kelompok Responden Berdasarkan Usia 34
Table 4.3	Kelompok Responden Berdasarkan Pendidikan 35
Table 4.4	Kelompok Responden Berdasarkan Masa Kerja 35
Table 4.5	Pengelompokan Tanggapan Responden Berdasarkan katagori-katagori atau Kelas 37
Table 4.6	Pernyataan 1 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 37
Table 4.7	Pernyataan 2 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 37
Table 4.8	Pernyataan 3 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 38
Table 4.9	Pernyataan 4 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 38
Table 4.10	Pernyataan 5 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 38
Table 4.11	Pernyataan 6 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 39
Table 4.12	Pernyataan 7 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 39
Table 4.13	Pernyataan 8 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 40
Table 4.14	Pernyataan 9 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 40
Table 4.15	Pernyataan 10 Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 40
Table 4.16	Hasil Jawaban Responden untuk Variabel Pengawasan Kelaiklautan Kapal 41
Table 4.17	Data Rekapitulasi Pengawasan Kelaiklautan Kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok 42
Table 4.18	Pernyataan 1 Variabel Keselamatan Pelayaran 43
Table 4.19	Pernyataan 2 Variabel Keselamatan Pelayaran 44

Table 4.20	Pernyataan 3 Variabel Keselamatan Pelayaran	44
Table 4.21	Pernyataan 4 Variabel Keselamatan Pelayaran	44
Table 4.22	Pernyataan 5 Variabel Keselamatan Pelayaran	45
Table 4.23	Pernyataan 6 Variabel Keselamatan Pelayaran	45
Table 4.24	Pernyataan 7 Variabel Keselamatan Pelayaran	45
Table 4.25	Pernyataan 8 Variabel Keselamatan Pelayaran	46
Table 4.26	Pernyataan 9 Variabel Keselamatan Pelayaran	46
Table 4.27	Pernyataan 10 Variabel Keselamatan Pelayaran	47
Table 4.28	Hasil Jawaban Responden untuk Variabel Keselamatan Pelayaran	47
Table 4.29	Data Rekapitulasi Mengenai Keselamatan Pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok	48
Table 4.30	Data Rekapitulasi Variabel X dan Variabel Y Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok	49
Table 4.31	Hasil Analisis Regresi Linier Sederhana	50
Table 4.32	Hasil Analisis Koefesien Korelasi Sederhana	51

DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagian 1.1 Hipotesis Penelitian	4
Bagian 2.1 Kerangka Pemikiran	21

DATA LAMPIRAN

Lampiran 1	Identitas Responden 1
Lampiran 2	Jawaban Responden 1
Lampiran 3	Identitas Responden 2
Lampiran 4	Jawaban Responden 2
Lampiran 5	Identitas Responden 3
Lampiran 6	Jawaban Responden 3
Lampiran 7	Identitas Responden 4
Lampiran 8	Jawaban Responden 4
Lampiran 9	Identitas Responden 5
Lampiran 10	Jawaban Responden 5
Lampiran 11	Identitas Responden 6
Lampiran 12	Jawaban Responden 6
Lampiran 13	Identitas Responden 7
Lampiran 14	Jawaban Responden 7
Lampiran 15	Identitas Responden 8
Lampiran 16	Jawaban Responden 8
Lampiran 17	Identitas Responden 9
Lampiran 18	Jawaban Responden 9
Lampiran 19	Identitas Responden 10
Lampiran 20	Jawaban Responden 10
Lampiran 21	Identitas Responden 11
Lampiran 22	Jawaban Responden 11
Lampiran 23	Identitas Responden 12
Lampiran 24	Jawaban Responden 12
Lampiran 25	Identitas Responden 13
Lampiran 26	Jawaban Responden 13

Lampiran 27	Identitas Responden	14
Lampiran 28	Jawaban Responden	14
Lampiran 29	Identitas Responden	15
Lampiran 30	Jawaban Responden	15
Lampiran 31	Identitas Responden	16
Lampiran 32	Jawaban Responden	16
Lampiran 33	Identitas Responden	17
Lampiran 34	Jawaban Responden	17
Lampiran 35	Identitas Responden	18
Lampiran 36	Jawaban Responden	18
Lampiran 37	Identitas Responden	19
Lampiran 38	Jawaban Responden	19
Lampiran 39	Identitas Responden	20
Lampiran 40	Jawaban Responden	20

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Indonesia sebagai negara kepulauan, memiliki pelabuhan sebanyak 2.070 pelabuhan (dermaga) yang tersebar diseluruh wilayah Indonesia diantaranya adalah Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok.

Kapal-kapal yang beroperasi di wilayah Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok merupakan sarana untuk memperlancar arus ekspor impor barang diberbagai daerah di Jakarta. Disamping itu kapal-kapal ini berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah.

Kapal-kapal sebagai usaha pelayaran yang mempunyai peranan yang penting dan karakteristik tersendiri. Demikian pentingnya kapal-kapal ini dalam menghidupkan dan menggerakkan perekonomian, maka kapal-kapal harus beroperasi dengan selamat, aman, cepat, tertib, lancar, teratur, nyaman dan efisien dengan biaya-biaya yang wajar dan terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Untuk dapat menciptakan kondisi kapal yang diharapkan tersebut, maka kapal-kapal tersebut harus memenuhi syarat kelaik-lautan, yaitu keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Salah satu cara agar kapal-kapal yang dimaksud dalam kondisi laik-laut, yaitu dengan melakukan pengawasan yang terus menerus baik terhadap kapalnya, perusahaan pelayaran yang mengoperasikan kapalnya maupun terhadap awak kapal.

Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok sebagai salah satu Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan mempunyai kewajiban melaksanakan tugas dan fungsi keselamatan pelayaran, diantaranya adalah melaksanakan pengawasan kelaiklautan kapal yang beroperasi di wilayah perairan Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok.

Pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok terhadap kapal-kapal tersebut bahwasanya kapal-kapal ini harus dalam kondisi kelaiklautan sebelum kapal bertolak untuk meninggalkan Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok menuju pelabuhan yang akan disinggahi berikutnya. Kelaiklautan ini mutlak diperlukan oleh setiap kapal, seperti halnya kapal-kapal modern lainnya, agar kapal pada saat beroperasi/berlayar lebih dapat terjamin keselamatan pelayarannya.

Dengan latar belakang tersebut di atas, penulis merasa tertarik mengungkap tentang pengawasan yang dilakukan oleh Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok dalam melaksanakan tugas dan fungsinya agar kapal-kapal yang beroperasi di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok dalam kondisi layak laut sebelum kapal bertolak dan tiba dengan selamat dipelabuhan tujuan, untuk itu penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut sebagai bahan skripsi dengan judul

ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dapat di susun identifikasi masalah yang timbul sebagai berikut :

1. Kapal-kapal yang akan berangkat berlayar dari atau ke Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok harus memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran.
2. Pengaruh pengawasan kelaiklautan sebagai penunjang keselamatan kapal berlayar di kantor syahbandar utama tanjung priok.

3. Kelaiklautan mutlak diperlukan oleh setiap kapal agar kapal pada saat beroperasi/berlayar lebih dapat terjamin keselamatan pelayarannya.
4. Pentingnya Pengawasan kelaiklautan kapal yang berakibat pada keselamatan pelayaran.

C. Batasan Masalah

Oleh karena luasnya permasalahan dan agar masalahnya lebih fokus, maka sebagai batasan dalam penulisan skripsi ini hanya akan membahas tentang pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok (*kesyahbandaran dan Marine inspector*) dari segi kualitas.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas dapat di ambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apakah ada hubungan antara pengawasan kelaiklautan kapal dengan keselamatan pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok?
2. Bagaimana penerapan pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok?
3. Seberapa besar pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran di kantor kesayhabandran utama tanjung priok?

E. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal – kapal yang beroperasi di wilayah Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok Untuk mengetahui tingkat keselamatan pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok.
- b. Untuk menganalisis pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok.

2. Manfaat Penelitian

- a. Bagi penulis
Diharapkan tentunya akan menambah wawasan dan pengetahuan serta memahami lebih lanjut tentang sumber daya manusia, khususnya masalah

pengawasan kelaiklautan kapal dan keselamatan pelayaran, dan sebagai salah satu syarat kelulusan untuk program D4 di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

b. Bagi STIP Jakarta

Sebagai bahan informasi tambahan yang berkaitan dengan pengawasan kelaiklautan kapal dan keselamatan pelayaran, sebagai data dokumentasi pada perpustakaan.

c. Bagi perusahaan

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai masukan atau input sebagai pengambilan keputusan dan kebijakan dimasa yang akan datang tentang pentingnya keselamatan pelayaran terutama pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi ini untuk memudahkan pembaca supaya dapat mengerti tentang uraian dan analisis permasalahan yang dibahas, sistematika ini dibagi dalam 5 bab dan masing-masing bab terdiri dari beberapa sub bab yang mana keseluruhan materi merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan.

BAB I : PENDAHULUAN

Menguraikan latar belakang masalah. Perumusan masalah yang meliputi pembatasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, hipotesis, metode penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

BAB II : LANDASAN TEORI

Menguraikan teori yang berkaitan dengan judul skripsi secara deduktif dari teori yang berlingkup luas hingga ke teori yang akan digunakan untuk menganalisis permasalahan

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan studi yang digunakan untuk pengumpulan data yang penulis pilih teknik tersebut dapat berupa studi kepustakaan, pengamatan, penilaian

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini yang dibahas adalah masalah-masalah yang diungkapkan dalam perumusan masalah. Jumlah sub dari bab ini sangat bergantung pada tujuan penelitian dan ruang lingkup pembahasannya. Berdasarkan hal tersebut maka dalam sub ini masalah dianalisis dengan teori dan alat analisis yang telah dipilih dan di tentukan sebelumnya, misalnya pengujian hipotesis, analisis data

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan bab terakhir dari penulisan skripsi yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Kesimpulan diambil dari bab IV yaitu analisis dan pembahasan, sedangkan saran disesuaikan dengan pembahasan dari perumusan masalah dan hasil pemecahan / solusi pada analisis dan pembahasan.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengawasan

Pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen yang memiliki peran penting didalam setiap organisasi, baik formal maupun informal, karena dengan pengawasan diharapkan semua kegiatan dapat berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya. Banyak para ahli yang menjelaskan pengertian tentang pengawasan.

Di antaranya adalah P. Admosudirdjo (2000 :23) mengemukakan bahwa : “Pengawasan adalah keseluruhan dari pada kegiatan-kegiatan yang membandingkan atau mengukur apa yang sedang atau sudah dilaksanakan dengan kriteria, norma-norma, standar, atau rencana-rencana yang telah ditetapkan sebelumnya”.

Sujanto (2006 : 20) menegaskan bahwa : “Pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dengan cermat dan seksama dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai sasaran dan obyek yang diperiksa apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak ”.

Dari definisi-definisi di atas dapat diambil pengertian bahwa :Pengawasan adalah keseluruhan daripada usaha atau kegiatan untuk mengetahui dengan cermat dan seksama serta menilai dan membandingkan kenyataan yang sebenarnya dengan standar yang telah digariskan dan melakukan koreksi dan mencegah terulangnya kembali kesalahan.

a. Tujuan Pengawasan

Tujuan dari pengawasan menurut M.R .Irmansyah (2006 : 96) adalah :

- 1) Untuk mengetahui apakah program itu berjalan sesuai dengan rencana atau tidak .
- 2) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu dilaksanakan sesuai dengan instruksi serta asas-asas yang diinstruksikan.
- 3) Untuk mengetahui kesulitan-kesulitan, kelemahan-kelemahan dalam bekerja.
- 4) Untuk mengetahui apakah segala sesuatu berjalan dengan efisien.
- 5) Untuk mencari jalan keluar, bila ternyata dijumpai kesulitan-kesulitan, kelemahan-kelemahan atau kegagalan untuk menuju kearah perbaikan.

b. Prinsip-prinsip Pengawasan

Prinsip-prinsip pengawasan menurut M.R. Irmansyah (2006 :102) sebagai berikut :

- 1) Pengawasan berorientasi pada tujuan organisasi.
- 2) Pengawasan harus obyektif, jujur dan mendahulukan kepentingan umum dari pada kepentingan pribadi.
- 3) Pengawasan harus berorientasi terhadap kebenaran menurut peraturan-peraturan yang berlaku, berorientasi terhadap kebenaran atas prosedur yang telah ditetapkan, dan berorientasi terhadap tujuan (manfaat) dalam melaksanakan pekerjaan.
- 4) Pengawasan harus menjamin daya dan hasil guna.
- 5) Pengawasan harus berdasarkan atas standar yang obyektif, teliti dan tepat.
- 6) Hasil pengawasan harus dapat memberikan umpan balik terhadap perbaikan dan penyempurnaan dalam pelaksanaan, perencanaan dan kebijaksanaan waktu yang akan datang.

c. Macam-macam Pengawasan

Dilihat dari macamnya, menurut M.R. Irmansyah (2006 : 98), pengawasan terdiri dari :

- 1) Pengawasan Intern

Pengawasan ini kalau dalam instansi-instansi atau lembaga-lembaga biasanya dilakukan oleh kepala bagian/seksi terhadap kolega-kolega yang ada dibawahnya.

2) Pengawasan Ekstern

Yaitu pengawasan yang dilakukan oleh pihak luar misalnya kepala urusan pegawai melakukan pengawasan terhadap pegawai disalah satu seksi pada lembaga atau instansi itu. Kalau dalam administrasi negara, maka pengawasan terhadap setiap lembaga negara mengenai uang dan harta milik negara dilakukan oleh Badan Pemeriksa Keuangan.

Tipe-tipe pengawasan dibagi menjadi tiga yaitu :

- a. Pengawasan Pendahuluan(feedward control) merupakan bentuk pengawasan yang dirancang untuk mengatasi masalah-masalah atau penyimpangan-penyimpangan dari standar atau tujuan-tujuan dan memungkinkan koreksi dibuat sebelum suatu tahap kegiatan tertentu diselesaikan. Pengawasan ini efektif apabila manajer mapu mendapatkan informasi akurat dan tepat waktu tentang perubahan-perubahan dalam lingkungan atau tentang perkembangan terhadap tujuan-tujuan yang diinginkan mengingat pengawasan ini bersifat lebih aktif dan agresif dalam mendeteksi masalah-masalah dan mengambil tindakan yang diperlukan bahkan sebelum masalah terjadi.
- b. Pengawasan Concurrent sering disebut pengawasan “Ya-Tidak”, “screening control” atau “berhenti-terus” dan dilaksanakan bersamaan dengan pelaksanaan kegiatan (concurrent control). Dalam pengawasan ini, aspek tertentu dari suatu prosedur harus disetujui terlebih dahulu atau syarat tertentu harus dipenuhi dahulu sebelum kegiatan-kegiatan bisa dilanjutkan atau menjadi semacam peralatan “double-check” yang lebih menjamin ketepatan pelaksanaan suatu kegiatan.
- c. Pengawasan umpan balik (feedback control) atau disebut past – action control merupakan bentuk pengawasan yang mengukur hasil-hasil dari suatu kegiatan yang telah diselesaikan. Pengawasan ini bersifat historis
- d. Proses Pengawasan

Menurut Garry Dessler yang dikutip oleh Sujamto (2001 : 95), proses pengawasan ada 3 (tiga) langkah pokok, yaitu :

- 1) Menetapkan beberapa standar.
- 2) Mengukur/membandingkan kenyataan yang sebenarnya terhadap standar.
- 3) Identifikasi penyimpangan dan pengambilan tindakan korektif.

Sedangkan proses pengawasan menurut Winardi, proses pengawasan ada 4 (empat) langkah, yaitu :

- 1) Menetapkan standar atau dasar untuk pengawasan.
- 2) Meneliti hasil yang dicapai.
- 3) Membandingkan.
- 4) Memperbaiki penyimpangan.

e. Mekanisme Pengawasan

Aspek mekanisme pengawasan, menurut M.R. Irmansyah (2006 : 100), ada dua macam, yaitu :

1) Laporan.

Laporan merupakan salah satu bentuk komunikasi dan segi lain dapat pula dipandang sebagai suatu bahan informasi yang sangat penting bagi pimpinan. Mengenai laporan yang biasa digunakan adalah berupa progress yaitu laporan kemajuan yang meliputi keseluruhan perkembangan dan kemajuan-kemajuan serta hal ihwal organisasi. Dan ada juga yang berupa laporan material /fisik yaitu laporan yang menyangkut salah satu segi/ bidang tertentu seperti laporan keuangan, peralatan, perlengkapan dan sebagainya.

2) Penilaian

Penilaian adalah pengukuran terhadap hasil yang dapat dicapai dengan hasil-hasil yang harus dicapai. Untuk dapat melakukan tindakan pengukuran secara tepat dan berhasil, maka terlebih dahulu harus ditentukan standarnya. Perlu kita sadari bahwa menentukan standar adalah merupakan hal yang sulit, sebab banyak macam-macamnya dan

sangat bergantung kepada sasaran yang akan dicapainya. Penilaian itu adalah merupakan salah satu mekanisme daripada pengawasan, maka oleh karenanya penilaian itu adalah merupakan tindakan koreksi terhadap suatu laporan serta merupakan koreksi terhadap implementasi dari pada rencana dan seterusnya. Lebih jauh lagi bisa dikatakan bahwa penilaian adalah tindakan koreksi terhadap administrasi / manajemen.

f. Peranan Pimpinan Dalam Proses Pengawasan

Menurut M.R. Irmansyah (2006 : 103) bahwa pengawasan adalah fungsi pimpinan yang fundamental (pokok). Pimpinan harus mempunyai alat-alat pengawasan dalam hal-hal yang diperlukan, tetapi ia harus menggunakan pertimbangan dalam pengembangan dan pelaksanaannya. Pelaksanaan dalam arti mendominasi(menguasai) bawahannya, tetapi dalam arti memberikan bimbingan dan pengarahan terhadap usaha-usaha dari pada bawahannya untuk mencapai hasil-hasil yang dimaksudkan.

2. Syahbandar

Adalah pegawai yang mengepalai urusan pelabuhan atau dapat disebut kepala pelabuhan. Tugas pokok Kantor Kesyahbandaran Utama adalah melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, serta koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan.

Fungsi Kesyahbandaran (Sesuai dengan PM. 34 Tahun 2012 Pasal 3):

- a) Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
- b) Pelaksanaan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran;
- c) Pelaksanaan pengawasan kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pemanduan dan penundaan kapal;
- d) Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah

bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi;

- e) Pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (Search And Rescue/ SAR), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan serta pengawasan pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim;
- f) Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal;
- g) Penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- h) Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran; dan
- i) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan masyarakat.

3. Kelaiklautan Kapal

a. Pengertian Kelaiklautan Kapal

Berdasarkan Undang- Undang No.17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, bahwa :
“Kapal Indonesia adalah kapal yang memiliki kebangsaan Indonesia. Kapal merupakan kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukuna dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. “

Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2008, tentang Pelayaran, bahwa kelaiklautan adalah : “Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesehatan penumpang dan kesejahteraan awak kapal, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu.”

Perkapalan adalah : “Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan elektronika kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. “

Kapal dalam pengoperasiannya, salah satu persyaratan kelaiklautan kapal harus diawaki oleh awak kapal yang cukup. Awak kapal itu sendiri adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijiil.

Nakhoda kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan .

Pemimpin kapal adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pimpinan umum di atas kapal untuk jenis dan ukuran tertentu serta mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu, berbeda dengan yang dimiliki oleh nakhoda. Sedangkan anak buah kapal adalah awak kapal selain nakhoda atau pimpinan kapal.

Pelayar adalah semua orang yang ada di atas kapal. Sedangkan penumpang adalah pelayar yang ada di atas kapal selain anak awak kapal dan anak berumur kurang dari 1 (satu) tahun. Operator kapal adalah orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal.

b. Faktor-faktor yang mempengaruhi kelaiklautan kapal

Menurut Peraturan Pemerintah No.51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan, terdapat faktor yang dapat mempengaruhi kelaiklautan kapal antara lain :

1) Keselamatan kapal

Keselamatan kapal yaitu “keadaaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

2) Pengawakan kapal

Pengawakan kapal adalah salah satu unsur faktor kelaiklauatan kapal. Oleh karena itu memerlukan pengawasan dan pembinaan yang terus menerus baik dari segi perlindungan, kesejahteraan, pengetahuan, segi disiplin maupun penempatannya/ formasi susunana perwiranya di atas kapal.

- 3) Manajemen Keselamatan Pengoperasian kapal dan Pencegahan Pencemaran dari kapal.Kapal-kapal harus dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran.

- 4) Pemuatan

Pemuatan menyangkut stabilitas kapal baik dari tata susunan dan penempatan barang muatan.

- 5) Status Hukum Kapal

Status hukum kapal yaitu : Kapal sebelum beroperasi harus diukur untuk memperoleh ukuran kapal(Surat Ukur), kemudian setelah diukur kapal harus di daftarkan sebagai kapal Indonesia (Tanda Pendaftaran) proses selanjutnya adalah kapal diberikan tanda kebangsaan kapal (berupa Surat Laut, Pas Tahunan dan Pas Kecil serta pas kapal pedalaman) sebagai bukti kapal boleh mengibarkan bendera Indonesia.

4. Keselamatan Kapal

- a. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Kapal sebagai sarana angkutan laut dan tempat banyak orang menggantungkan hidupnya, maka bahaya atas keselamatan yang selalu mengancam setiap saat harus selalu diwaspadai. Pada prinsipnya cara apapun yang ditempuh, yang terpenting adalah selamat dari pelabuhan tolak sampai ke pelabuhan tujuan.

Dalam buku panduan Basic Safety Training, pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (2008 : 24), dikatakan bahwa : Selamat secara relatif bebas dari bahaya, cedera, kerusakan atau dari resiko bahaya. Sedangkan keselamatan adalah istilah umum untuk menyatakan suatu tingkat :

- 1) Relatif bebas dari resiko-resiko.
- 2) Relatif bebas dari kerugian-kerugian.

3) Kemungkinan kerugian yang rendah.

Pelayaran yang menyangkut hidup orang banyak, maka pelayaran dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa : Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhanan, keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim.

Dengan demikian dapat diambil pengertian bahwa keselamatan pelayaran merupakan suatu usaha atau kegiatan di bidang pelayaran untuk menciptakan angkutan diperairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien dengan maksud melindungi jiwa, harta benda, lingkungan laut dan kapal itu sendiri.

Pemenuhan atas persyaratan keselamatan kapal harus diperiksa oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Pejabat pemeriksa keselamatan kapal adalah pejabat pemerintah yang mempunyai kualifikasi dan keahlian dibidang keselamatan kapal. Sebagaimana tergambarakan melalui bagan alur di bawah ini:



Sumber : Tim Pusdiklat Perhubungan Laut, 2003

Gambar 2.1.

b. Faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran

Menurut Kepala Petugas kelaiklautan kapal Kantor Administrator Pelabuhan Sampit sebagai Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan pelayaran sebagai berikut :

- 1) Melakukan pengawasan terhadap kelaiklautan kapal .
- 2) Melindungi keselamatan jiwa, harta benda dan lingkungan.
- 3) Mengadakan pemeriksaan-pemeriksaan baik dokumen maupun fisik kapal.
- 4) Pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal jika kapal akan berlayar.
- 5) Pengarahan dan himbauan .kepada para keagenan kapal atau pengurus kapal.

Sebagaimana tergambarakan melalui bagan alur di bawah ini:



Sumber : Tim Pusdiklat Perhubungan Laut, 2003

Gambar 2.2.

5. Hubungan pengawasan kelaiklautan kapal dengan keselamatan kapal

Pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal merupakan hal yang sangat penting dalam menunjang keselamatan pelayaran. Dimana kapal-kapal sebelum beroperasi

atau di izinkan berlayar harus dalam kondisi laik laut. Kelaiklautan kapal ini mutlak, untuk dapat dikatakan laiklaut kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang meliputi : Keselamatan kapal, pengawakan kapal, pencegahan pencemaran, pemuatan dan status hukum kapal. Selaras dengan pengertian di atas, maka pengawasan terhadap kapal-kapal mulai dari kapal dibangun sampai ditutuh /scrapping harus memenuhi persyaratan-persyaratan yang telah ditentukan. Metode penelitian Administrasi dapat diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan dapat ditemukan, dibuktikan, dan dikembangkan suatu pengetahuan tertentu sehingga dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah dalam bidang administratif dan manajemen (Sugiyono,2003:3). Dalam penelitian ini digunakan variabel Pengawasan Kelaik-lautan kapal dan variabel keselamatan kapal.

6. international maritime organization (IMO)

Dalam rangka meningkatkan keselamatan kerja dan keselamatan pelayaran, PBB dalam kopersinya pada tahun 1948 telah menyetujui untuk membentuk suatu badan Internasional yang khusus menangani masalah-masalah kemaritiman. Badan tersebut dibentuk pertama kali dengan nama Inter Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). Sepuluh tahun kemudian, yakni pada tahun 1958 organisasi tersebut baru diakui secara Internasional. Kemudian berubah nama menjadi International Maritime Organization (IMO) sejak tanggal, 22 Mei 1982.

Konvensi-konvensi IMO paling penting yang sudah dikeluarkan adalah sebagai berikut :

a. Safety Of Life At Sea (SOLAS)

Peraturan Safety Of Life At Sea (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi,kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan SOLAS sejak tahun 1960, mengganti Konvensi 1918 dengan SOLAS 1960 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukkan seperti :

- 1) desain konstruksi kapal
- 2) permesinan dan instalasi listrik
- 3) pencegah kebakaran
- 4) alat-alat keselamatan
- 5) alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandement) hasil konvensi IMO, dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara Internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan, karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya persetujuan 2/3 dari jumlah Negara anggota untuk meratifikasi peraturan dimaksud, sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan.

Karena itu pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru, bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah Negara anggota atau 50 % dari pemilik tonnage yang ada di dunia.

Kecelakaan tanker terjadi secara beruntun pada tahun 1976 dan 1977, karena itu atas prakarsa Presiden Amerika Serikat JIMMY CARTER, telah diadakan konferensi khusus yang menganjurkan aturan tambahan terhadap SOLAS 1974 supaya perlindungan terhadap Keselamatan Maritim lebih efektif.

b. STCW

Pada 25 juni 2010, Organisation Maritime International (IMO) serta stakeholder lainnya dalam dunia industri pelayaran dan pengawakan global secara resmi meratifikasi apa yang disebut sebagai "Amendment Manila" terhadap konvensi standard pelatihan untuk sertifikasi dan tugas jaga bagi pelaut (STCW) dan aturan terkait, Amandemen tersebut bertujuan untuk membuat STCW selalu

mengikuti perkembangan jaman sejak pembuatan dan penerapan awalnya pada tahun 1978, dan amandemen selanjutnya pada tahun 1995.

1) Mulai berlakunya

Amandemen Konvensi STCW akan diterapkan melalui prosedur penerimaan dengan pemahaman yang telah disepakati yang mengisyaratkan bahwa perubahan tersebut sudah harus diterima paling lambat 1 juli 2011 KECUALI bila lebih dari 50% dari pada pihak terkait STCW menolak perubahan yang demikian. sebagai hasilnya Amandemen STCW ditetapkan mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2012.

2) Tujuan Amandemen STCW 2010

Hal-hal berikut menguraikan perbaikan-perbaikan kunci yang yang diwujudkan melalui Amandemn baru yaitu:

Sertifikat kompetensi dan endorsement-nya hanya boleh dikeluarkan oleh pemerintah - sehingga mengurangi kemungkinan pemalsuan sertifikat kompetensi.

Pelaut yang telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai standar medis umum untuk pelaut dari satu negara dapat berlaku dikapal yang berasal dari negara lain tanpa menjalani pemeriksaan medis ulang.

- a) Persaratan refalidasi sertifikat dirasionalisasi untuk kepentingan pelaut
Pengenalan metodologi pelatihan modrn seperti pembelajaran jarak jauh dan pembelajaran berbasis Web
- b) Jam istirahat pagi pelaut dikapal diselaraskan dengan Maritime Labor Convention ILO/MLC (konvensi Buruh Maritim ILO) 2016, dengan maksud untuk mengurangi kelelahan.
- c) Memperkenalkan persyaratan-persyaratan tambahan untuk menghindari alcohol dan penyalahgunaan zat terlarang
- d) Kompetensi dan kurikulum baru harus terus diperbaharui mengikuti perkembangan teknologi modern dan kebutuhan rill lapangan
- e) Pelatihan penygaran dibahas dengan layak dalam konvensi.

c. Marpol Convention

MARPOL (Marine Pollution) adalah sebuah peraturan internasional yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pencemaran di laut. Setiap system dan peralatan yang ada di kapal yang bersifat menunjang peraturan ini harus mendapat sertifikasi dari klas.

Berikut ruang lingkup MARPOL, dimana setiap kapal harus dilengkapi berbagai system yang sesuai dengan regulasi ini:

- 1) ANNEX I. Pencemaran oleh minyak (2 Oktober 1983).
- 2) ANNEX II. Pencemaran oleh bahan cair beracun dlm bentuk curah (6 April 1987).
- 3) ANNEX III. Pencemaran oleh barang berbahaya dlm bentuk terbungkus (1 Juli 1991).
- 4) ANNEX IV. Pencemaran dari kotoran manusia atau hewan (Sewage).
- 5) ANNEX V. Pencemaran oleh sampah (Garbage).
- 6) ANNEX VI. Pencemaran oleh Asap Cerobong kapal (Udara)

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk dapat menguraikan pembahasan skripsi ini secara teratur, maka dibuat suatu kerangka pemikiran terhadap pokok masalah, yaitu mekanisme pengawasan Kelaiklautan Kapal dalam rangka meningkat Keselamatan Pelayaran Pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok. Pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal merupakan factor yang terindikasi memiliki hubungan erat terhadap penerapan keselamatan pelayaran pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok. Oleh karena itu, lemahnya pengawasan kelaiklautan kapal akan berdampak pada rendahnya tingkat keselamatan pelayaran. Sebaliknya, ketatnya pengawasan kelaiklautan terhadap kapal akan memberikan dampak positif yakni tingginya tingkat penerapan keselamatan pelayaran pada kapal-kapal yang beroperasi di wilayah Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok. Dalam hal ini instansi pemerintah khususnya petugas kesyahbandaran sangat berperan penting dalam pelaksanaan pengawasan kelaiklautan kapal dalam rangka penerapan keselamatan pelayaran.

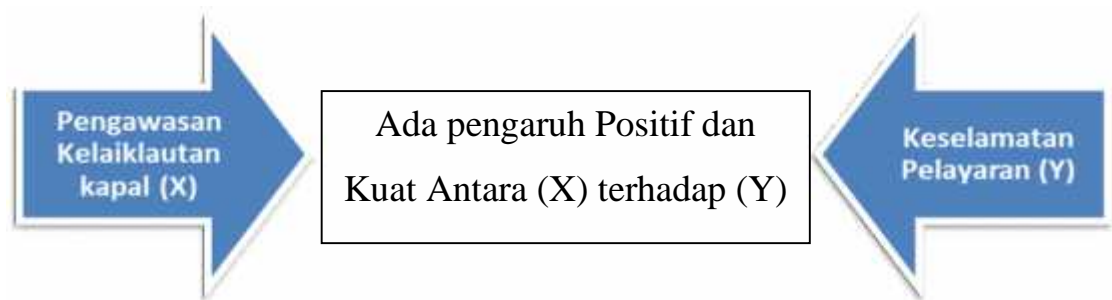
C. HIPOTESIS

Menurut Kuncoro (2003:47), hipotesis adalah suatu penjelasan sementara tentang perilaku, fenomena, atau keadaan tertentu yang telah terjadi atau akan terjadi.

Hipotesis asosiatif merupakan jenis hipotesis yang menjelaskan hubungan antarvariabel. Hipotesis ini dalam sebuah penelitian selalu dirumuskan dalam bentuk pernyataan yang menjelaskan hubungan dua variabel atau lebih.

Pada penelitian ini penulis mengambil Hipotesis sebagai berikut : “ada pengaruh positif yang signifikan antara pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok”.

Bagan 1.1



Bagan 2.1



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat dimana penulis melakukan praktik darat di perusahaan tersebut yang ditujukan untuk persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh penulis terhitung dari tanggal 2 Februari 2018 sampai dengan tanggal 30 Agustus 2018, serta berlanjut selama penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian yang digunakan penulis adalah Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, penulis melakukan penelitian tentang masalah pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran, dengan data-data perusahaan sebagai berikut :

Nama Perusahaan	: Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok
Alamat	: Jl. Padamarang No. 4 Tj. Priok, Jkt Utara 75112
Telepon	: (021) 43800054
Fax	: (021) 43931364
Email	: adpelpriok@dephub.go.id

B. METODE PENDEKATAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Kapal-kapal yang akan berangkat berlayar dari atau ke Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok belum sepenuhnya memenuhi persyaratan keselamatan pelayaran. Dalam hal ini penulis membahas mengenai pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok (*kesyahbandaran dan Marine inspector*) dari segi kuantitas maupun kualitas sehingga penulis menggunakan metode pendekatan deskriptif kuantitatif.

Dengan metode deskriptif kuantitatif ini penulis akan mencari solusi dari permasalahan yang ada yaitu pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran di wilayah Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisa sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas guna memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut.

Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis melakukan penelitian menggunakan teknik pengumpulan data sekunder yang di dapat melalui :

a. Penelitian Lapangan (*field research*)

Penelitian ini diperlukan untuk memperoleh data primer yang diperlukan melalui cara :

1) Pengamatan (*Observation*).

Observasi (pengamatan) adalah penulis pengumpulan data dengan melakukan pengamatan langsung di lapangan terhadap perusahaan yang menjadi objek penelitian.

2) Daftar Pertanyaan (*Quesioner*)

Yaitu pengumpulan data dilakukan oleh penulis dengan menyebarkan pertanyaan kepada responden, dimana penulis membuat dan menyiapkan daftar pertanyaan untuk dijawab, penulis mengutamakan metode *quesioner* ini yang akan digunakan dalam pembahasan. Data utama

penelitian akan dihimpun melalui *quesioner* yang ditujukan kepada responden, jawaban responden yang bersifat kualitatif selanjutnya akan diolah menjadi kuantitatif melalui proses pembobotan menurut skala Likert dengan rincian sebagai berikut (Sugiyono, 2011:108):

a) Pengawasan kelaiklautan kapal

Sangat Baik (SB)	= 5
Baik (B)	= 4
Cukup Baik (CB)	= 3
Kurang Baik (KB)	= 2
Tidak Baik (TB)	= 1

b) Keselamatan pelayaran

Sangat Baik (SB)	= 5
Baik (B)	= 4
Cukup Baik (CB)	= 3
Kurang Baik (KB)	= 2
Tidak Baik (TB)	= 1

b. Studi Pustaka

Yaitu pengumpulan data dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip dari buku-buku atau referensi yang disajikan, masukan atau bahan pertimbangan dan perbandingan mengenai apa yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada.

Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan jalan membaca buku-buku termasuk peraturan dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

C. Subjek Penelitian

Merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian adalah Populasi.

Populasi dalam suatu penelitian merupakan sekumpulan objek yang dapat dijadikan sumber penelitian yang dapat berbentuk benda, manusia ataupun peristiwa yang terjadi sebagai objek penelitian. Populasi dari penelitian skripsi ini adalah seluruh pegawai pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok yang berjumlah 20 orang.

D. Deskripsi Variabel

a. Kebijakan Mengenai Pengawasan Kelaiklautan dan Keselamatan Pelayaran

Setiap kapal yang memasuki pelabuhan dan selama berada di pelabuhan wajib mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan, yang pengawasannya dilakukan oleh Syahbandar. Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persejutan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar setelah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.

Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan Keselamatan Pelayaran, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

b. Alur Pelayanan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal di Kantor Kesyahbandaran dan Tanjung Priok

a. Kapal Di Laut

- 1) Institusi / Kapal / Agen Mengirim *Estimate Time Of Arrival* (ETA) - (Posisi, Muatan, Penumpang Dll)
- 2) Institusi / Agen Kapal Menghubungi Instansi Terkait PT. Pelabuhan Indonesia, Syahbandar, Imigrasi, Bea Cukai, Kesehatan Pelabuhan kapal Masuk Perairan Bandar

b. Kapal Masuk Perairan Bandar

- 1) Nakhoda membawa kapal ketempat berlabuh yang ditentukan (daerah karantina kalau kapal dari daerah terjangkit)
- 2) Pemeriksaan oleh Instansi kesehatan bersama Petugas Syahbandar / Pandu, Bea cukai dan Imigrasi pelabuhan
- 3) Pandu / Nakhoda membawa kapal ke posisi yang ditunjuk oleh PT.Pelindo Indonesia setelah konsultasi dengan Syahbandar

- c. Ataupun Kapal Berlabuh, Dimooring Buoy Dan Sandar di Dermaga
 - 1) Pandu dan agen turun dari kapal
 - 2) Institusi / Agen menyerahkan :
 - a) Surat-surat kapal
 - b) Sertifikat-sertifikat kapal
 - c) Sijil awak kapal
 - d) Dokumen kapal
 - e) *Ship declaration*
 - 3) Institusi / agen mengurus hal-hal yang berhubungan dengan penumpang pada instansi lain yang bersangkutan dan keperluan kapal: air tawar, bahan bakar, pebekalan, uang dll
 - 4) *Port Clearance in*
- d. Kapal akan bertolak
 - 1) Institusi/ Agen mengajukan permohonan *Port clearance* pada Syahbandar atau otoritas pelabuhan setelah dokumen dari instansi lain selesai
 - 2) *Port clearance* disiapkan bila semua dokumen telah ada dan masih berlaku, yaitu :
 - a) Dokumen dari instansi lain di luar Syahbandar:
 - (1) *Clearance* IMIGRASI
 - (2) *Clearance* KESEHATAN PELABUHAN
 - (3) *Clearance* BEA DAN CUKAI
 - (4) *Clearance* PT PELINDO atau Dermaga tempat kapal sandar
 - b) Dari Kapal :
 - (1) Sertifikat kapal
 - (2) Surat laut
 - (3) Surat ukur
 - (4) Buku Sijil dan *Crew list*
 - (5) Daftar penumpang
 - (6) Manifest dan B/L
 - (7) Kewajiban kepada PT. PELINDO
 - (8) Tidak ada tuntutan pengadilan
 - 3) Penyerahan *Port Clearance* :

- a) Petugas Syahbandar melakukan pemeriksaan fisik terhadap kapal bila dianggap perlu
- b) Petugas Syahbandar menyerahkan *Port Clearance* serta dokumen kapal pada saat kapal akan berangkat

e. Penyerahan *port clearance*

Petugas syahbandar melakukan pemeriksaan dokumen kapal dan pemeriksaan fisik terhadap kapal dia dianggap perlu, terutama bagi kapal-kapal yang melakukan kegiatan muat.

Kegiatan ini membutuhkan ketelitian petugas syahbandar dalam melakukan pemeriksaan terhadap kapal sehingga diharapkan bisa menjamin kelaiklautan kapal demi terciptanya keselamatan pelayaran. Setelah melakukan pemeriksaan, petugas syahbandar menyerahkan *port clearance* atau surat persetujuan berlayar serta dokumen kapal pada saat kapal akan berangkat.

f. Keberangkatan Kapal

- 1) Pandu naik ke atas kapal dan mengadakan pemeriksaan terhadap *Port clearance*, Sarat kapal, Lambung timbul serta lain-lain yang dianggap perlu
- 2) Pandu wajib mengambil tindakan bila menjumpai hal-hal yang dapat membahayakan Keselamatan Pelayaran
- 3) *Port clearance* dan dokumen kapal dapat diambil dan melaporkan kepada Syahbandar selaku superintendent kepanduan
- 4) Pandu membawa kapal keluar pelabuhan

g. Pandu

- 1) Pandu sebagai orang pertama yang mengetahui kondisi kapal pada saat kapal masuk dan sebagai orang yang terakhir mengetahui sewaktu kapal bertolak
- 2) Pandu sebagai tombak Syahbandar dalam hal Keselamatan Pelayaran
- 3) Syahbandar adalah instansi dalam proses *Port Clearance*

c. Tugas dan Fungsi Syahbandar

Syahbandar adalah pejabat pemerintah dipelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

Sesuai dengan fungsinya tugas syahbandar mengawasi kelaiklautan kapal yang meliputi keselamatan, leamanan, dan ketertiban di pelabuhan. Seorang syahbandar akan dimintai pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan kapal di laut (*human eror/act of God*). Secara terus menerus, keselamatan kapal harus diperiksa oleh Syahbandar sebelum berlayar.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, kantor kesyahbandaran pelabuhan memiliki kewajiban menyelenggarakan fungsi-fungsi sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan pelayaran
- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3) Pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran. Pemanduan dan penundaan kapal serta penerbitan surat persetujuan berkayar.
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime dan pencegahan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- f. Pelaksanaan menjamin dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban. Kelancaran arus barang di pelabuhan.
- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
- h. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada badan usaha pelabuhan.

- i. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan pada kepelabuhanan.
- j. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

d. Hubungan Pengawasan Kelaiklautan dan Keselamatan Pelayaran

Keselamatan Pelayaran memenuhi syarat (Dibuktikan dengan sertifikat) :

- a. Material
- b. Konstruksi
- c. Bangunan
- d. Permeninandan Perlistrikan
- e. Stabilitas
- f. Tata susunan
- g. Perlengkapan (Termasuk Radio dan Elektronika)

Sertifikat dan Surat-surat kapal sehubungan dengan Kelaiklautan Kapal

- a. Aspek Keselamatan
 - 1) Sertifikat Keselamatan Konstruksi
 - 2) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan
 - 3) Sertifikat Keselamatan Radio
 - 4) Sertifikat Garis Muat
- b. Aspek Pencegahan Pencemaran
 - 1) Sertifikat IOPP (Pencegahan pencemaran)
 - 2) Sertifikat NLS-Cairan merusak
 - 3) Sertifikat CLC-Jaminan ganti rugi
- c. Aspek Pengawasan
 - 1) Daftar Susunan perwira
 - 2) Sertifikat Keterampilan
 - 3) Sertifikat Keahlian Perwira
- d. Aspek Status Hukum Kapal
 - 1) Surat Ukur
 - 2) Surat Tanda Kebangsaan
- e. Aspek KlasifikasiI
 - 1) Sertifikat Lambung
 - 2) Sertifikat Mesin

Adapun kisi-kisi instrumen variabel penelitian ini adalah sebagai berikut

Tabel 4

Kisi-kisi Intrumen Pengawasan KelaikLautan Kapal (Variabel X)

Variabel	Indikator	No. Butir
Pengawasan Kelaik-lautan Kapal	1. Pengawasan terhadap kelaik-lautan kapal	1,2
	2. Memenuhi keselamatan jiwa, harta benda dan lingkungan	3,4
	3. Memeriksa dokumen dan kondisi kapal	5,6
	4. Persyaratan kelaik-lautan kapal jika kapal akan berlayar	7,8
	5. Pengarahan dan himbauan terhadap,nakhoda kapal, keagenan dan pengurus kapal	9,10

Kisi-kisi Intrumen Keselamatan Kapal (Variabel Y)

Variabel	Indikator	No. Butir
Keselamatan Kapal	1. Keselamatan Pelayaran	1,2
	2. Pengawakan Kapal	3,4
	3. Manajemen Keselamatan Pengoperasian Kapal dan pencegahan pencemaran laut dari kapal	5,6
	4. Pemuatan	7,8
	5. Status hukum kapal	9,10

Sumber : ISM Code

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis statistik yang akan digunakan penulis dalam rangka penelitian ini akan dilakukan melalui langkah-langkah sebagai berikut:

1. Analisis persamaan regresi linear sederhana

Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan proporsional antara variabel X (pengawasan kelaiklautan kapal) terhadap variabel Y (keselamatan pelayaran) menurut Sugiyono (2011 :245)

$$Y = a + b X$$

Untuk menghitung nilai a dan b digunakan rumus sebagai berikut:

$$a = \frac{\sum Y}{n} - b \frac{\sum X}{n} \quad \text{dan} \quad b = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

Dimana

Y = variabel terikat (keselamatan pelayaran);

X = variabel bebas (pengawasan kelaiklautan kapal);

a = bilangan tetap;

b = koefisien regresi;

n = jumlah sampel dalam hal ini responden

2. Analisis koefisien korelasi

Koefisien korelasi atau r merupakan alat untuk mengetahui apakah variable X dan variable Y mempunyai hubungan yang kuat atau lemah. Persamaan koefisien korelasi product moment, menurut Sugiyono (2011 : 212)

$$r = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{\sqrt{\{n \sum X^2 - (\sum X)^2\}} \sqrt{\{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Dalam hal ini :

- Jika $r = 0$ atau mendekati 0, maka hubungan antara kedua variabel sangat lemah atau tidak terdapat pengaruh sama sekali.
- Jika $r = +1$ atau mendekati 1, maka hubungan antara kedua variabel dikatakan positif dan sangat kuat.
- Jika $r = -1$ atau mendekati -1 , maka hubungan kedua variabel tersebut dikatakan negatif dan sangat kuat.

Besaran nilai r berada diantara -1 s/d +1 atau dapat ditulis:

$$r = -1 < r < +1$$

Agar lebih jelas menginterpretasikan tingkat hubungan tersebut, maka dapat berpedoman pada ketentuan sebagaimana tertuang pada tabel I.1

Tabel 3.1.

Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Korelasi	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.200	Sangat Rendah
0.20 – 0.399	Rendah
0.40 – 0.599	Sedang
0.6 – 0.799	Kuat
0.8 – 1.00	Sangat Kuat

Sumber Sugiyono (2011 : 214)

3. Analisis Koefisien Penentu

Analisis ini digunakan untuk mengetahui berapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel X terhadap naik turunnya variabel Y dengan rumus:

$$Kp = r^2 \times 100\%$$

Keterangan :

Kp = Koefisien Penentu;

r^2 = Koefisien korelasi yang dikuadratkan.

4. Analisis Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis dilakukan melalui pendekatan pengujian satu arah dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} melalui langkah-langkah sebagai berikut:

a. Hipotesis awal

1) $H_0 : \rho = 0$, berarti tidak ada pengaruh yang signifikan variabel X terhadap variabel Y

2) $H_a : \rho > 0$, berarti ada pengaruh yang signifikan variabel X terhadap variabel Y

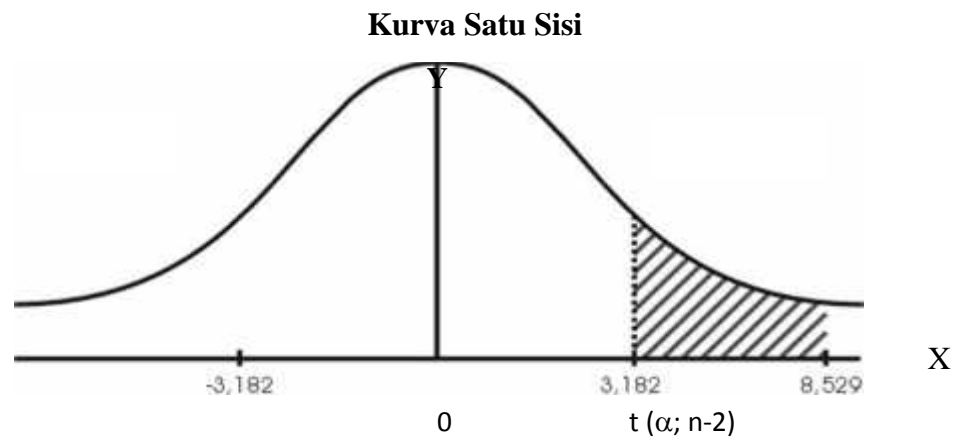
b. Untuk mengetahui nilai t_{hitung} digunakan rumus:

$$t_{hit} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-(r)^2}}$$

c. Untuk mengetahui nilai t_{tabel} digunakan tabel distribusi t pada $\alpha = 0,050$; df

$$= n-2$$

d. Dengan membandingkan gambar statistic



Gambar 3.1.

e. Kesimpulan uji hipotesis

- a) Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, berarti tidak ada pengaruh yang signifikan variabel X terhadap variabel Y
- b) Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, berarti terdapat pengaruh yang signifikan variabel X terhadap variabel Y

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Agar mendapatkan gambaran mengenai awak kapal yang telah menjadi responden, maka akan diuraikan pengelompokan responden berdasarkan:

1. Jenis Kelamin
2. Usia Responden
3. Pendidikan Terakhir
4. Masa Kerja Responden

Dari penggolongan ini akan dapat diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden setelah melihat hasil penyebaran kuesioner sebanyak 20 responden, maka dapat diketahui gambaran dan karakteristik awak kapal Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, sebagai berikut:

1. Jenis Kelamin

Tabel 4.1.

Kelompok Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

		JENIS KELAMIN			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	PRIA	17	85.0	85.0	85.0
	WANITA	3	15.0	15.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa sebagian besar responden adalah pria dengan jumlah 17 orang (85%), sedangkan responden wanita berjumlah 3 orang (15%).

2. Usia Responden

Tabel 4.2.

Kelompok Responden Berdasarkan Usia

		USIA			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-25	2	10.0	10.0	10.0
	26-35	2	10.0	10.0	20.0
	36-45	6	30.0	30.0	50.0
	46-55	6	30.0	30.0	80.0
	>55	4	20.0	20.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Dari hasil tabel di atas bahwa usia responden antara 36-45 tahun dan 46-55 tahun menempati urutan terbanyak yaitu masing—masing berjumlah 6 orang (30%), pada urutan kedua adalah responden yang berusia antara >55 tahun dengan jumlah 4 orang (20%), pada urutan ketiga adalah responden yang berusia 18-25 tahun dan 26-35 tahun dengan masing-masing jumlah 2 orang (10%)

3. Pendidikan Responden

Tabel 4.3

Kelompok Responden Berdasarkan Pendidikan

		TINGKAT PENDIDIKAN			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ANT V	2	10.0	10.0	10.0
	ANT IV	5	25.0	25.0	35.0
	ANT III	5	25.0	25.0	60.0
	ANT II	4	20.0	20.0	80.0
	ANT I	4	20.0	20.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa pendidikan terakhir responden sebagian besar adalah antara ANT-IV dan ANT-III masing-masing sebanyak 5 orang (25%), pada urutan kedua adalah responden dengan pendidikan terakhir ANT-II dan ANT-I sebanyak masing-masing 4 orang (20%), dan yang terakhir adalah responden dengan pendidikan terakhir ANT-V yaitu sebanyak 2 orang (10%).

4. Masa Kerja Responden

Tabel 4.4.**Kelompok Responden Berdasarkan Masa Kerja**

LAMA BEKERJA					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<1 TAHUN	1	5.0	5.0	5.0
	1-5 TAHUN	4	20.0	20.0	25.0
	6-10 TAHUN	9	45.0	45.0	70.0
	11-15 TAHUN	3	15.0	15.0	85.0
	>15 TAHUN	3	15.0	15.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa sebagian besar masa kerja responden antara 6-10 tahun yaitu sebanyak 9 orang (45%), pada urutan kedua responden dengan masa kerja antara 1-5 tahun yaitu sebanyak 4 orang (20%), urutan ketiga responden dengan masa kerja antara 11-15 tahun dan >15 tahun yaitu sebanyak masing-masing 3 orang (15%) dan < 1 tahun sebanyak 1 orang (5%).

1. Analisis pengawasan kelaiklautan kapal pada kantor kesyahbandaran tanjung priok

Untuk mengetahui tanggapan responden mengenai pengawasan kelaiklautan kapal dan Keselamatan Pelayaran maka terlebih dahulu penulis memberikan bobot nilai menurut skala data model *Likert* untuk setiap tanggapan responden sebagai berikut (Sugiyono, 2011:108):

PENDAPAT	SB	B	CB	KB	TB
BOBOT NILAI	5	4	3	2	1

Berdasarkan kategori - kategori tersebut dapat diketahui bobot nilai tertinggi adalah 5 dan bobot terendah adalah 1. Untuk mengetahui *range* maka selisih antara bobot nilai tertinggi dan bobot nilai terendah adalah $5-1 = 4$ untuk mengetahui jumlah interval kelas dan besar interval kelas dapat digunakan rumus sebagai berikut:

$$R1$$

$$i = \frac{R1}{K} = 0,8$$

$$K$$

Dimana :

K = Jumlah interval kelas

i = Besar interval kelas

R = Range

Berdasarkan ketentuan di atas maka penulis mengelompokkan tanggapan responden berdasarkan kategori - kategori atau kelas sebagai berikut:

Interval kelas	Interprestasi
1,00 - 1,79	Tidak baik
1,80-2,59	Kurang baik
2,60-3,39	Cukup baik
3,40-4,19	Baik
4,20 - 4,99	Sangat baik

Tabel 4.5.

Untuk mengetahui tanggapan responden terhadap pengawasan kelaiklautan kapal dapat dilihat pada tabel - tabel berikut : Apakah tanggapan responden terhadap pengawasan kelaiklautan kapal tersebut sangat baik, baik, cukup baik, kurang baik, tidak baik.

1. Pernyataan 1: Menyatakan bahwa Pemeriksaan surat ukur badan kapal sangat menentukan jaminan Keselamatan Pelayaran

x1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	17	85.0	85.0	85.0
	5.00	3	15.0	15.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.6

Dari tabel di atas dari pernyataan 1, menunjukkan bahwa dari 3 responden menjawab sangat baik (15,00%), 17 responden menjawab baik (85,00%), 0 responden menjawab cukup baik (0%) dan 0 responden menjawab tidak baik (0,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,15 yang berarti rata-rata baik atas Pemeriksaan surat ukur badan kapal sangat menentukan jaminan Keselamatan Pelayaran

2. Pernyataan 2: Menyatakan bahwa Kelengkapan alat navigasi merupakan faktor penunjang Keselamatan Pelayaran

x2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	19	95.0	95.0	95.0
	5.00	1	5.0	5.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.7

Dari tabel di atas dari pernyataan 2, menunjukkan bahwa 1 responden menjawab sangat baik (5,00%), 19 responden menjawab baik (95,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,05 yang berarti rata-rata sangat baik atas Kelengkapan alat navigasi merupakan faktor penunjang Keselamatan Pelayaran

3. Pernyataan 3: Menyatakan bahwa Sertifikat kepelautan harus mempunyai endorsment yang dikeluarkan oleh pemerintah

x3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

Tabel 4.8

Dari tabel di atas dari pernyataan 3, menunjukkan bahwa dari 20 responden menjawab baik (100%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4 yang berarti rata-rata sangat baik atas Sertifikat kepelautan harus mempunyai endorsment yang dikeluarkan oleh pemerintah

4. Pernyataan 4: Menyatakan bahwa Sertifikat ketrampilan khusus pelaut yang dimiliki awak kapal harus sesuai dengan jenis kapal

x4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

Tabel 4.9

Dari tabel di atas dari pernyataan 4, menunjukkan bahwa dari 20 responden menjawab baik(100%), 0 responden menjawab cukup baik dan tidak baik, dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4 yang berarti rata-rata sangat baik atas Sertifikat ketrampilan khusus pelaut yang dimiliki awak kapal harus sesuai dengan jenis kapal

5. Pernyataan 5: Menyatakan bahwa Semua kapal yang berlayar wajib berpedoman pada manajemen keselamatan (*ISM Code*)

		x5			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	19	95.0	95.0	95.0
	5.00	1	5.0	5.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.10

Dari tabel di atas dari pernyataan 5, menunjukkan bahwa dari 1 responden menjawab sangat baik (5,00%), 19 responden menjawab baik (95,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,05 yang berarti rata-rata baik atas Semua kapal yang berlayar wajib berpedoman pada manajemen keselamatan (*ISM Code*)

6. Pernyataan 6: Menyatakan bahwa Pentingnya pedoman peraturan pencegahan pencemaran dilaut

		x6			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	18	90.0	90.0	90.0
	5.00	2	10.0	10.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.11

Dari tabel di atas dari pernyataan 6, menunjukkan bahwa dari 2 responden menjawab sangat baik(10,00%), 18 responden menjawab baik(90,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,1 yang berarti rata-rata sangat baik atas Pentingnya pedoman peraturan pencegahan pencemaran dilaut

7. Pernyataan 7: Menyatakan bahwa Persiapan ruang muat khususnya yang penggunaan untuk muat muatan harus sesuai dengan kapasitas

		x7			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

Tabel 4.12

Dari tabel di atas dari pernyataan 7, menunjukkan bahwa dari 20 responden menjawab baik(100%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4 yang berarti rata-rata sangat baik atas Persiapan ruang muat khususnya yang penggunaan

untuk muat muatan harus sesuai dengan kapasitas.

8. Pernyataan 8: Menyatakan bahwa Perawatan perlengkapan muat bongkar dan got – got ruang muat harus sesuai standar keselamatan.

x8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	19	95.0	95.0	95.0
	5.00	1	5.0	5.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.13

Dari tabel di atas dari pernyataan 8, menunjukkan bahwa dari 1 responden menjawab sangat baik(5,00%), 19 responden menjawab(95,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,05 yang berarti rata-rata sangat baik atas Perawatan perlengkapan muat bongkar dan got – got ruang muat harus sesuai standar keselamatan.

9. Pernyataan 9: Menyatakan bahwa Pedoman pendaftaran kapal domestik harus memenuhi Undang – undang pelayaran Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008.

x9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

Tabel 4.14

Dari tabel di atas dari pernyataan 9, menunjukkan bahwa dari 20 responden menjawab baik(100%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4 yang berarti rata-rata baik atas Pedoman pendaftaran kapal domestik harus memenuhi Undang – undang pelayaran Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008

10. Pernyataan 10: Menyatakan bahwa Pengurusan segera surat Tanda Kebangsaan Kapal yang bersifat sementara

x10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

Tabel 4.15

Dari tabel di atas dari pernyataan 8, menunjukkan bahwa dari 20 responden menjawab baik(100%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4 yang berarti

rata-rata baik atas Pengurusan segera surat Tanda Kebangsaan Kapal yang bersifat sementara

Berikut ini penulis akan menyajikan tabel pendukung tentang pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok berdasarkan kuesioner yang penulis sebarakan kepada sebagian awak kapal.

Tabel 4.16.

Hasil Jawaban Responden Untuk Variabel Pengawasan Kelaiklautan kapal (X)

NO. RES	NOMER PERNYATAAN										Total_X
	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	x10	
1	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	41
2	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	41
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	41
6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
7	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
8	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
9	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	41
10	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
11	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
13	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
14	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	41
15	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
17	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	41
18	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
19	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	40
20	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	41

Sumber : kuesioner diolah penulis, 2019

Tabel 4.17.

**Data Rekapitulasi Pengawasan Kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran
Utama Tanjung Priok**

Bobot Nilai		5	4	3	2	1	Total Bobot	Rata- rata Bobot
Pernyataan		SB	B	CB	KB	TB		
x1	Pemeriksaan surat ukur badan kapal sangat menentukan jaminan Keselamatan Pelayaran .	3	17	0	0	0	83	4,15
x2	Kelengkapan alat navigasi merupakan faktor penunjang Keselamatan Pelayaran .	1	19	0	0	0	81	4,05
x3	Sertifikat kepelautan harus mempunyai endorsment yang dikeluarkan oleh pemerintah	0	20	0	0	0	80	4
x4	Sertifikat ketrampilan khusus pelaut yang dimiliki awak kapal harus sesuai dengan jenis kapal	0	20	0	0	0	80	4
x5	Semua kapal yang berlayar wajib berpedoman pada manajemen keselamatan (<i>ISM Code</i>)	1	19	0	0	0	81	4,05
x6	Pentingnya pedoman peraturan pencegahan pencemaran dilaut	2	18	0	0	0	82	4,1
x7	Persiapan ruang muat khususnya yang penggunaan untuk muat muatan harus sesuai dengan kapasitas	0	20	0	0	0	80	4
x8	Perawatan perlengkapan muat bongkar dan got – got ruang muat harus sesuai standar keselamatan.	1	19	0	0	0	81	4,05
x9	Pedoman pendaftaran kapal domestik harus memenuhi Undang – undang pelayaran Republik Indonesia No. 17.	0	20	0	0	0	80	4
x10	Pengurusan segera surat Tanda Kebangsaan Kapal yang bersifat sementara.	0	20	0	0	0	80	4
Jumlah		8	192	0	0	0	808	
Prosentase		4%	96%	%	%	%		4,04

Sumber : kuesioner diolah penulis, 2019

Berdasarkan dari data rekapitulasi di atas berarti sebanyak 8 atau sebesar 04,00% responden menyatakan Sangat Baik dan sebanyak 192 atau sebesar 96,00%

responden menyatakan Baik serta sebanyak 0 atau 0,00% menyatakan Cukup Baik, sedangkan untuk bobot terendah pada pernyataan x3, x4, x7, x9 dan x10 sebesar 4 dan bobot tertinggi sebesar 4,15 pada pernyataan x1. Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa rata - rata tanggapan responden terhadap pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok adalah sebesar 4,04 yang termasuk dalam kategori baik. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok baik.

2. Analisis keselamatan pelayaran pada kantor kesyahbandaran utama tanjung priok

Keselamatan Pelayaran merupakan salah satu faktor yang dapat menentukan maju mundurnya suatu institusi. Oleh karena itu, suatu organisasi hendaknya melakukan penilaian Keselamatan Pelayaran secara berkala supaya dapat memantau perkembangan Keselamatan Pelayaran nya.

1. Pernyataan 1: Menyatakan bahwa Penerapan aturan – aturan yang dikeluarkan pemerintah dalam pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok

y1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	5.00	20	100.0	100.0	100.0

Tabel 4.18

Dari tabel di atas dari pernyataan 1, menunjukkan bahwa dari 20 responden menjawab sangat baik(100%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 5 yang berarti rata-rata sangat baik atas Penerapan aturan – aturan yang dikeluarkan pemerintah dalam pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok

2. Pernyataan 2: Menyatakan bahwa Institusi wajib memastikan jalannya manajemen di atas kapal

y2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	--	-----------	---------	---------------	--------------------

Valid	4.00	1	5.0	5.0	5.0
	5.00	19	95.0	95.0	100.0
Total		20	100.0	100.0	

Tabel 4.19

Dari tabel di atas dari pernyataan 2, menunjukkan bahwa dari 19 responden menjawab sangat baik(95,00%) 1 responden menjawab baik, dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,95 yang berarti rata-rata sangat baik atas Institusi wajib memastikan jalannya manajemen di atas kapal

3. Pernyataan 3: Menyatakan bahwa Semua perlengkapan kapal wajib memenuhi standar peralatan diatas kapal (*IMO Regulation*)

y3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	3	15.0	15.0	15.0
	5.00	17	85.0	85.0	100.0
Total		20	100.0	100.0	

Tabel 4.20

Dari tabel di atas dari pernyataan 3, menunjukkan bahwa dari 17 responden menjawab sangat baik(85,00%), 3 responden menjawab baik(15,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,85 yang berarti rata-rata sangat baik atas Semua perlengkapan kapal wajib memenuhi standar peralatan diatas kapal (*IMO Regulation*)

4. Pernyataan 4: Menyatakan bahwa Pengoperasian kapal domestik Wajib mematuhi segala Undang – undang negara Indonesia

y4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
Total		20	100.0	100.0	

Tabel 4.21

Dari tabel di atas dari pernyataan 4, menunjukkan bahwa dari 18 responden menjawab sangat baik(90,00%), 2 responden menjawab baik(10,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,9 yang berarti rata-rata sangat baik atas Pengoperasian kapal domestik Wajib mematuhi segala Undang – undang negara Indonesia

5. Pernyataan 5: Menyatakan bahwa Sistem monitoring sangat membantu kelancaran pengoperasian kapal

y5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	1	5.0	5.0	5.0
	5.00	19	95.0	95.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.22

Dari tabel di atas dari pernyataan 5, menunjukkan bahwa dari 19 responden menjawab sangat baik(95,00%), 1 responden menjawab baik(05,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,95 yang berarti rata-rata baik atas Sistem monitoring sangat membantu kelancaran pengoperasian kapal

6. Pernyataan 6: Menyatakan bahwa Surat – surat kapal sebagai dokumen harus berada diatas kapal

y6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	1	5.0	5.0	5.0
	5.00	19	95.0	95.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.23

Dari tabel di atas dari pernyataan 6, menunjukkan bahwa dari 19 responden menjawab sangat baik(95,00%), 1 responden menjawab baik(05,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,95 yang berarti rata-rata sangat baik atas Surat – surat kapal sebagai dokumen harus berada diatas kapal

7. Pernyataan 7: Menyatakan bahwa Persyaratan kapal berlayar harus mempunyai sertifikat kelaiklautan yang masih berlaku

y7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 2.24

Dari tabel di atas dari pernyataan 7, menunjukkan bahwa dari 18 responden

menjawab sangat baik(90,00%), 2 responden menjawab baik(10,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,9 yang berarti rata-rata sangat baik atas Persyaratan kapal berlayar harus mempunyai sertifikat kelaiklautan yang masih berlaku

8. Pernyataan 8: Menyatakan bahwa Sertifikat kelaiklautan kapal berlaku selama 5 tahun dan setiap tahunnya harus diperiksa

y8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.25

Dari tabel di atas dari pernyataan 8, menunjukkan bahwa dari 18 responden menjawab sangat baik(90,00%) 2 responden menjawab baik(10,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,9 yang berarti rata-rata sangat baik atas Sertifikat kelaiklautan kapal berlaku selama 5 tahun dan setiap tahunnya harus diperiksa

9. Pernyataan 9: Menyatakan bahwa Manajemen Keselamatan Pelayaran sebagai pedoman dalam jaminan keselamatan pelayaran

y9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.26

Dari tabel di atas dari pernyataan 9, menunjukkan bahwa dari 18 responden menjawab sangat baik(90,00%) 2 responden menjawab baik(10,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,9 yang berarti rata-rata sangat baik atas Manajemen Keselamatan Pelayaran sebagai pedoman dalam jaminan keselamatan pelayaran

10. Pernyataan 10: Menyatakan bahwa Kapal harus dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran

y10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

Tabel 4.27

Dari tabel di atas dari pernyataan 10, menunjukkan bahwa dari 18 responden menjawab sangat baik(90,00%) 2 responden menjawab baik(10,00%), dengan rata-rata bobot penilaian sebesar 4,9 yang berarti rata-rata sangat baik atas Kapal harus dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran.

Tabel 4.28

Hasil Jawaban Responden Untuk Variabel Keselamatan pelayaran (Y)

NO. RES	NOMER PERNYATAAN										Total_Y
	y1	y2	y3	y4	y5	y6	y7	y8	y9	y10	
1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
2	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
4	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	49
5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	49
6	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
7	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	49
8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
9	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
10	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
11	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	49
12	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
13	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	49
14	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	49
15	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	49
16	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	49
17	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
18	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	49
19	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50
20	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	49

Sumber : kuesioner diolah penulis, 2019

Tabel 4.29

Data Rekapitulasi Responden Mengenai Keselamatan pelayaran (Y)

Bobot Nilai		5	4	3	2	1	Total	Rata-rata
Pernyataan		SB	B	CB	KB	TB	Bobot	Bobot
y1	Penerapan aturan – aturan yang dikeluarkan pemerintah dalam pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok	20	0	0	0	0	100	5
y2	Institusi wajib memastikan jalannya manajemen di atas kapal	19	1	0	0	0	99	4,95
y3	Semua perlengkapan kapal wajib memenuhi standar peralatan diatas kapal (<i>IMO Regulation</i>)	17	3	0	0	0	97	4,85
y4	Pengoperasian kapal domestik Wajib mematuhi segala Undang – undang negara Indonesia	18	2	2	0	0	98	4,9
y5	Sistem monitoring sangat membantu kelancaran pengoperasian kapal	19	1	0	0	0	99	4,95
y6	Surat – surat kapal sebagai dokumen harus berada diatas kapal	19	1	0	0	0	99	4,95
y7	Persyaratan kapal berlayar harus mempunyai sertifikat kelaiklautan yang masih berlaku	18	2	0	0	0	98	4,9
y8	Sertifikat kelaiklautan kapal berlaku selama 5 tahun dan setiap tahunnya harus diperiksa	18	2	0	0	0	98	4,9
y9	Manajemen Kelaiklautan kapal sebagai pedoman dalam jaminan kelaiklautan kapal	18	2	0	0	0	98	4,9
y10	Kapal harus dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran	18	2	0	0	0	98	4,9
Total		184	16	0	0	0	984	
Presentase		92%	8%	%	%	%		4,92

Sumber : kuesioner diolah penulis, 2019

Berdasarkan dari data rekapitulasi di atas berarti sebanyak 184 atau sebesar 92,00% responden menyatakan Sangat Baik, sebanyak 16 atau sebesar 08,00% responden menyatakan Baik, sedangkan untuk bobot terendah pada pernyataan y3 sebesar 4,85 dengan bobot tertinggi sebesar 5 pada pernyataan y1. Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa rata-rata tanggapan responden

mengenai keselamatan pelayaran adalah sebesar 4,92 yang termasuk dalam kategori sangat baik. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa keselamatan pelayaran Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok sudah sangat baik hal tersebut dapat dilihat dari tanggapan responden mengenai keselamatan pelayaran yang sangat baik.

3. Analisis pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran pada kantor kesyahbandaran utama tanjung priok

Untuk mengetahui adanya hubungan antara pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran, maka penulis menggunakan analisa korelasi dan analisa determinasi dengan membagikan kuesioner kepada awak kapal sebanyak 20 responden. Bentuk kuesioner yang dibuat terdiri dari 2 macam yaitu Pengawasan Kelaiklautan Kapal dan Keselamatan Pelayaran sebanyak 20 pertanyaan dengan skala Likert. Berdasarkan dari hasil jawaban responden pada tabel berikut yang akan digunakan untuk analisis hubungan antara pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran .

Tabel 4.30

Data Rekapitulasi Variabel X dan Variabel Y

variabel	X	Y	X²	Y²	X.Y
1	83	100	6889	10000	8300
2	81	99	6561	9801	8019
3	80	97	6400	9409	7760
4	80	98	6400	9604	7840
5	81	99	6561	9801	8019
6	82	99	6724	9801	8118
7	80	98	6400	9604	7840
8	81	98	6561	9604	7938
9	80	98	6400	9604	7840
10	80	98	6400	9604	7840
Jumlah	808	984	65296	96832	79514

1. Analisis Regresi Linier Sederhana

Digunakan untuk mencari kerataan hubungan antara dua variabel yaitu variabel bebas dan variable terikat. Variable bebasnya adalah X (pengawasan kelaiklautan kapal) dan variable terikatnya adalah Y (Keselamatan Pelayaran).

Adapun rumus regresinya adalah :

$$Y = a + bX$$

Dimana :

Y = Variabel terikat (Keselamatan Pelayaran)

X = Variabel bebas (Pengawasan kelaiklautan kapal)

a = Bilangan tetap

b = Koefisien regresi

n = Jumlah responden

Untuk menjelaskan hubungan antara pengawasan kelaiklautan kapal dengan Keselamatan Pelayaran maka perhatikan tabel dibawah ini :

$$b = \frac{n \sum XY - \sum X \sum Y}{n \sum X^2 - (\sum X)^2} \quad a = \frac{\sum Y}{n} - b \frac{\sum X}{n}$$

Coefficients ^a					
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
Model		B	Std. Error	Beta	t
1	(Constant)	41.167	11.602		3.548
	X_Pengawasan_K elaiklautan_Kapal	.708	.144	.868	4.933
					Sig.

a. Dependent Variable: Y_Keselamatan_Pelayaran

Tabel 4.31

maka persamaannya adalah :

$$Y = 41,167 + 0,708 X$$

Artinya, setiap perubahan (penambahan/pengurangan) satu satuan X (pengawasan kelaiklautan kapal) akan terjadi perubahan (kenaikan/ penurunan) terhadap nilai Y (Keselamatan Pelayaran) sebanyak 0,708 satuan dengan konstanta 41,167.

2. Analisis Koefisien Korelasi Sederhana

Analisis korelasi ini digunakan untuk mengetahui tingkat (derajat) keeratan hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat, semakin besar korelasi maka semakin kuat hubungannya. Hasil perhitungannya adalah sebagai berikut :

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.868 ^a	.753	.722	.44488

a. Predictors: (Constant), X_Pengawasan_Kelaiklautan_Kapal

Tabel 4.32

Melihat nilai R berarti hubungan antara pengawasan kelaiklautan kapal (X) dengan variabel terikat Keselamatan Pelayaran (Y) Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok sebesar 0,868 dikatakan Positif dan mempunyai tingkat hubunganya Sangat Kuat.

3. Analisis Koefisien Penentu

Digunakan untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel X (pengawasan kelaiklautan kapal) terhadap naik turunnya variabel Y (Keselamatan Pelayaran), dengan rumus :

$$KP = r^2 \times 100\%$$

Dimana, KP = Koefisien Penentu

r = Koefisien korelasi

maka,

$$\begin{aligned}
 KP &= r^2 \times 100\% \\
 &= (0,868)^2 \times 100\% \\
 &= 0,753 \times 100\% \\
 &= 75,3\%
 \end{aligned}$$

Artinya, berdasarkan perhitungan di atas dapat disimpulkan bahwa pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap naik turunnya keselamatan pelayaran sebesar 75,3% sedangkan sisanya sebesar 24,7% adalah faktor-faktor lain yang tidak diteliti oleh penulis, seperti pemeriksaan-pemeriksaan baik dokumen maupun fisik kapal, Melindungi keselamatan jiwa, harta benda dan lingkungan, Pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal jika kapal akan berlayar, Pengarahan dan himbauan kepada para keagenan kapal atau pengurus kapal.

4. Analisis Pengujian Hipotesis

Analisa ini digunakan untuk mengetahui kebenaran dari perhitungan korelasi dengan menggunakan (rho) sebagai penentu apakah hipotesis diterima atau ditolak. Untuk itu digunakan tabel distribusi-t dengan tingkat kesalahan (=

0.05) dengan derajat kebebasan ($df = n-2$).

Dimana uji hipotesisnya adalah :

- a. $H_0: \rho = 0$, tidak terdapat pengaruh antara positif dan signifikan pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran
 $H_a: \rho > 0$, ada pengaruh antara positif dan signifikan pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran

- b. Dengan taraf nyata $t_a (\alpha) = 5\%$ atau tingkat keyakinan $(1-\alpha) = 1-5\% = 95\%$, karena dengan semakin besar tingkat kepercayaan maka akan semakin akurat hasil yang diperoleh.

$$t_{\text{tabel}} = t_{(\alpha) (n-2)} = t_{(0,05)(20-2)} = 0,9$$

- c. Statistik t_{hitung}

Menghitung nilai statistik uji t

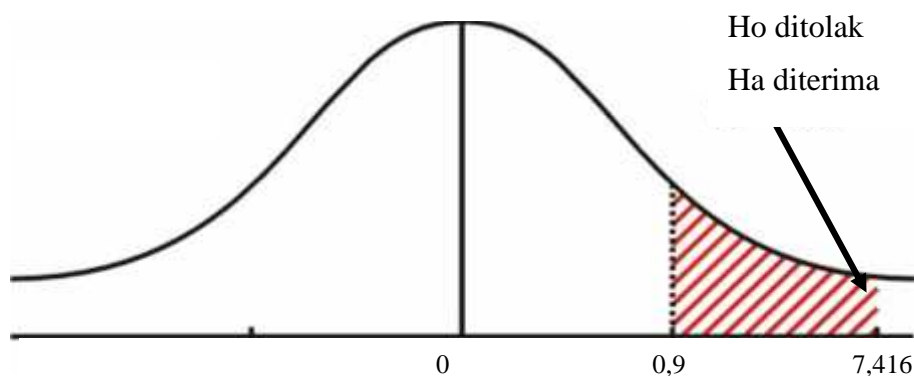
$$t_{\text{hitung}} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

$$t_{\text{hit}} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} = \frac{0,868\sqrt{20-2}}{\sqrt{1-(0,868)^2}} = 7,416$$

- d. Menentukan daerah kritis

Untuk memperjelas hasil perhitungan di atas, maka digunakan gambar sebagai berikut :

Hasil Kurva Satu Sisi



Gambar 4.1

Kriteria pengujian

H_0 diterima, H_a ditolak $t_{\text{hitung}} < t_{(\alpha/2; n-2)}$

H_0 ditolak, H_a diterima $t_{\text{hitung}} > t_{(\alpha/2; n-2)}$

Dengan $\alpha = 5\%$ dan $n = 20$ atau $t_{(0,05) (20-2)}$ diperoleh t_{tabel} sebesar 0,9 sehingga $t_{\text{hitung}} = 7,416 > t_{\text{tabel}} = 0,9$ maka H_0 ditolak. Dengan

dilakukannya penelitian oleh penulis Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok serta berdasarkan hasil pengujian hipotesis, khususnya yang berkaitan dengan pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran, maka didapat interpretasi bahwa pengujian hipotesis diperoleh t_{hitung} melalui pengolahan data dengan program komputer SPSS 24 sebesar 7,416. Nilai tersebut dibandingkan dengan t_{tabel} yang telah ditentukan yaitu sebesar 0,9. Sehingga terbukti bahwa ada pengaruh positif yang signifikan dan sangat kuat hubungannya antara pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran di Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, karena H_0 ditolak dan H_a diterima.

B. PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil dari analisis dan kuesioner yang penulis bagikan kepada para awak kapal Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan dari data rekapitulasi variabel X “pengawasan kelaiklautan kapal” berarti sebanyak 8 (04,00%) responden menyatakan Sangat Baik dan sebanyak 192 (96,00%) responden menyatakan Baik serta sebanyak 0 atau 0,00% menyatakan Cukup Baik, sedangkan untuk bobot terendah pada pernyataan x3, x4, x7, x9 dan x10 sebesar 4 dan bobot tertinggi sebesar 4,15 pada pernyataan x1. Berdasarkan pernyataan dapat diketahui bahwa rata - rata tanggapan responden terhadap pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok adalah sebesar 4,04 yang termasuk dalam kategori baik. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok baik.

Berdasarkan dari data rekapitulasi variabel Y “Keselamatan Pelayaran” berarti sebanyak 184 (92,00%) responden menyatakan Sangat Baik, sebanyak 16 (08,00%) responden menyatakan Baik, sedangkan untuk bobot terendah pada y3 sebesar 4,85 dengan bobot tertinggi sebesar 5 pada pernyataan y1. Berdasarkan pernyataan dapat diketahui bahwa rata-rata tanggapan responden mengenai keselamatan pelayaran adalah sebesar 4,92 yang termasuk dalam kategori sangat

baik. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa keselamatan pelayaran Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok sudah sangat baik.

2. Pengawasan kelaiklautan kapal memiliki pengaruh yang erat terhadap keselamatan pelayaran, hal ini dapat ditunjukkan dari hasil perhitungan :

- a. Dari perhitungan regresi linier sederhana $Y = 41,167 + 0,708 X$ artinya, setiap perubahan (penambahan/pengurangan) satu satuan X (pengawasan kelaiklautan kapal) akan terjadi perubahan (kenaikan/ penurunan) terhadap nilai Y (Keselamatan Pelayaran) sebanyak 0,708 satuan dengan konstanta 41,167.
- b. Perhitungan koefisien korelasi berarti hubungan pengawasan kelaiklautan kapal (X) terhadap keselamatan pelayaran (Y) sebesar 0,868 dikatakan searah (positif) dan memiliki tingkat hubungan yang sangat kuat.
- c. Perhitungan koefisien penentu menunjukkan besarnya pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran sebesar 75,3% sedangkan sisanya sebesar 24,7% adalah faktor-faktor lain yang tidak diteliti oleh penulis, seperti pemeriksaan-pemeriksaan baik dokumen maupun fisik kapal, Melindungi keselamatan jiwa, harta benda dan lingkungan, Pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal jika kapal akan berlayar, Pengarahan dan himbauan kepada para keagenan kapal atau pengurus kapal..
- d. Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($7,416 > 0,9$) atau

Ho ditolak dan Ha diterima yang artinya ‘terdapat pengaruh positif yang signifikan pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok’, dengan demikian pengujian hipotesis terbukti benar.

C. PEMECAHAN MASALAH

Alternatif pemecahan masalah merupakan suatu solusi yang dapat digunakan untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini mungkin dapat juga melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang terbaik dengan mencoba satu alternatif yang paling efektif untuk mengetahui pengaruh kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran apakah baik. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memustuskan alternatif mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Adapun alternatif – alternatif pemecahan masalah setelah menganalisis data diatas antara lain :

1. Perlunya peningkatan pembinaan, penyuluhan, dan arahan yang rutin kepada awak kapal, operator kapal dan pemilik kapal tentang arti pentingnya kelaiklautan kapal serta sosialisasi peraturan-peraturan yang baru dikeluarkan pemerintah kepada para staf Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok maupun kepada Pemakai jasa.
2. Peningkatan perhatian dan perawatan terhadap kelengkapan sarana dan prasarana serta fasilitas peralatan untuk melaksanakan pengawasan kelaiklautan kapal, sehingga pelaksanaan tugas dapat berjalan dengan lancar dan operasional kapal tidak terhambat.
3. Pentingnya peningkatan dan pengembangan sumber daya manusia aparatur atau petugas pengawas kelaiklautan kapal, dengan memberikan kesempatan yang sebesar-besarnya untuk meningkatkan keahlian, kemampuan dan ketrampilan baik formal maupun informal untuk mengikuti pendidikan dan latihan sesuai dengan tugas dan bidangnya masing-masing.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan data-data yang telah dikemukakan dalam bab-bab terdahulu, penulis dapat menarik kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok mengenai hubungan antara pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran. Selain itu penulis mencoba memberikan saran-saran yang mungkin dapat bermanfaat.

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dari analisis dan kuesioner yang penulis bagikan kepada para awak kapal Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan dari data rekapitulasi variabel X “pengawasan kelaiklautan kapal” berarti sebanyak 8 (04,00%) responden menyatakan Sangat Baik dan sebanyak 192 (96,00%) responden menyatakan Baik serta sebanyak 0 atau 0,00% menyatakan Cukup Baik, sedangkan untuk bobot terendah pada pernyataan x3, x4, x7, x9 dan x10 sebesar 4 dan bobot tertinggi sebesar 4,15 pada pernyataan x1. Berdasarkan pernyataan dapat diketahui bahwa rata - rata tanggapan responden terhadap pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok adalah sebesar 4,04 yang termasuk dalam kategori baik. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok baik.
2. Berdasarkan dari data rekapitulasi variabel Y “Keselamatan Pelayaran” berarti sebanyak 184 (92,00%) responden menyatakan Sangat Baik, sebanyak 16 (08,00%) responden menyatakan Baik, sedangkan untuk bobot terendah pada

pernyataan y3 sebesar 4,85 dengan bobot tertinggi sebesar 5 pada pernyataan y1. Berdasarkan pernyataan dapat diketahui bahwa rata-rata tanggapan responden mengenai keselamatan pelayaran adalah sebesar 4,92 yang termasuk dalam kategori sangat baik. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa keselamatan pelayaran Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok sudah sangat baik.

3. Pengawasan kelaiklautan kapal memiliki pengaruh yang erat terhadap keselamatan pelayaran, hal ini dapat ditunjukkan dari hasil perhitungan :

- a. Dari perhitungan regresi linier sederhana $Y = 41,167 + 0,708 X$ artinya, setiap perubahan (penambahan/pengurangan) satu satuan X (pengawasan kelaiklautan kapal) akan terjadi perubahan (kenaikan/ penurunan) terhadap nilai Y (Keselamatan Pelayaran) sebanyak 0,708 satuan dengan konstanta 41,167.
- b. Perhitungan koefisien korelasi berarti hubungan pengawasan kelaiklautan kapal (X) terhadap keselamatan pelayaran (Y) sebesar 0,868 dikatakan searah (positif) dan memiliki tingkat hubungan yang sangat kuat.
- c. Perhitungan koefisien penentu menunjukkan besarnya pengaruh pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran sebesar 75,3% sedangkan sisanya sebesar 24,7% adalah faktor-faktor lain yang tidak diteliti oleh penulis, seperti pemeriksaan-pemeriksaan baik dokumen maupun fisik kapal, Melindungi keselamatan jiwa, harta benda dan lingkungan, Pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal jika kapal akan berlayar, Pengarahan dan himbauan kepada para keagenan kapal atau pengurus kapal..
- d. Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($7,416 > 0,9$) atau
 H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya ‘terdapat pengaruh positif yang signifikan pengawasan kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok’, dengan demikian pengujian hipotesis terbukti benar.

B. SARAN

Adapun saran-saran dari penelitian ini yang dapat penulis sampaikan adalah sebagai berikut :

1. Perlunya peningkatan pembinaan, penyuluhan, dan arahan yang rutin kepada awak kapal, operator kapal dan pemilik kapal tentang arti pentingnya kelaiklautan kapal serta sosialisasi peraturan-peraturan yang baru dikeluarkan pemerintah kepada para staf Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok maupun kepada Pemakai jasa.
2. Peningkatan perhatian dan perawatan terhadap kelengkapan sarana dan prasarana serta fasilitas peralatan untuk melaksanakan pengawasan kelaiklautan kapal, sehingga pelaksanaan tugas dapat berjalan dengan lancar dan operasional kapal tidak terhambat.
3. Pentingnya peningkatan dan pengembangan sumber daya manusia aparatur atau petugas pengawas kelaiklautan kapal, dengan memberikan kesempatan yang sebesar-besarnya untuk meningkatkan keahlian, kemampuan dan ketrampilan baik formal maupun informal untuk mengikuti pendidikan dan latihan sesuai dengan tugas dan bidangnya masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

- Ase Satria, Simbolon, Prinsip Pengawasan, 2004.
<http://www.materibelajar.id/2016/05/instrumen-dan-prinsip-pengawasan.html>
- Deni Ahmad, Kaho, 1997 dan Sujamto. 1996. *Aspek-aspek Pengawasan di Indonesia*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
<http://digilib.unila.ac.id/393/4/Ahmad%20Denny%20SalthoriBab%20II.pdf>
- Dedet Zelth, Sujamto, pengawasan, 2013. <http://dedetzelth.blogspot.com/2013/03/jenis-jenis-pengawasan.html>
- Engkos Kosasih dan Hananto S. 2007. *Manajemen Perusahaan Pelayaran*: PT. Raja Grafindo. Jakarta.
- IMO Publication Sales number 110 86.02.E, International Convention for the Safety Of Life at Sea, The Bath Press, 4 Albert Embankment, London SE 17SR, 1986
- M.R. Irmansyah. 2006. *Pengawasan*.
- Peraturan Menteri No. 51 tahun 2002. Tentang *Pekapalan*.
- Peraturan Menteri No. 34 tahun 2012 pasal 3. Tentang *Fungsi Kesyahbandaran*.
- Rizky, P. Admosudirjo. *Pengawasan*. 2005.
<https://rizkypasoa.blogspot.com/search?q=pengawasan>
- Richard L. Draft. 2006. *Manajemen Operasional*: Penerbit Salemba Empat. Jakarta.
- Sujamto. 1986. Beberapa Pengertian di *Bidang Pengawasan*: Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran, 2008. Basic Safety Training. Jakarta
- Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D : Alfabeta. Bandung
- Sugiyono. 2013. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D : Alfabeta. Bandung
- Undang-undang No.17 Tahun 2008 *tentang Pelayaran*. Keselamatan Kapal
- SPSS 24 <https://www.konsistensi.com/2014/06/uji-regresi-sederhana-dengan-spss.html>
<https://samianstats.files.wordpress.com/2008/10/korelasional-spss1.pdf>
<https://www.statistikian.com/2012/08/korelasi.html>

HASIL SPSS 24 SKRIPSI

‘ANALISIS PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK’

Statistics					
		USIA	TINGKAT PENDIDIKAN	JENIS KELAMIN	LAMA BEKERJA
N	Valid	20	20	20	20
	Missing	0	0	0	0

USIA					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-25	2	10.0	10.0	10.0
	26-35	2	10.0	10.0	20.0
	36-45	6	30.0	30.0	50.0
	46-55	6	30.0	30.0	80.0
	>55	4	20.0	20.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

TINGKAT PENDIDIKAN					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ANT V	2	10.0	10.0	10.0
	ANT IV	5	25.0	25.0	35.0
	ANT III	5	25.0	25.0	60.0
	ANT II	4	20.0	20.0	80.0
	ANT I	4	20.0	20.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

JENIS KELAMIN					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	PRIA	17	85.0	85.0	85.0
	WANITA	3	15.0	15.0	100.0

Hasil spss'24 Skripsi tahun 2019
 Nira Luz Clarita Simangunsong
 15.8635/Kalk

Total	20	100.0	100.0
-------	----	-------	-------

LAMA BEKERJA

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	<1 TAHUN	1	5.0	5.0	5.0
	1-5 TAHUN	4	20.0	20.0	25.0
	6-10 TAHUN	9	45.0	45.0	70.0
	11-15 TAHUN	3	15.0	15.0	85.0
	>15 TAHUN	3	15.0	15.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

DATASET ACTIVATE DataSet4.

SAVE OUTFILE='C:\Users\ASUS\Documents\OTHERS\validitas x1 nira.sav'
 /COMPRESSED.
 FREQUENCIES VARIABLES=X1 X2 X3 X4 X5 X6 X7 X8 X9 X10
 /ORDER=ANALYSIS.

Frequencies

		Statistics																			
		x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	x10	y1	y2	y3	y4	y5	y6	y7	y8	y9	y10
N	Valid	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
	Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Frequency Table

		x1			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	17	85.0	85.0	85.0
	5.00	3	15.0	15.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

x2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	19	95.0	95.0	95.0
	5.00	1	5.0	5.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

x3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

x4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

x5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	19	95.0	95.0	95.0
	5.00	1	5.0	5.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

x6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	18	90.0	90.0	90.0
	5.00	2	10.0	10.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

x7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

x8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	19	95.0	95.0	95.0
	5.00	1	5.0	5.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

x9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

x10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	20	100.0	100.0	100.0

y1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	5.00	20	100.0	100.0	100.0

y2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	1	5.0	5.0	5.0
	5.00	19	95.0	95.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	3	15.0	15.0	15.0
	5.00	17	85.0	85.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	1	5.0	5.0	5.0
	5.00	19	95.0	95.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	1	5.0	5.0	5.0
	5.00	19	95.0	95.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

y10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	4.00	2	10.0	10.0	10.0
	5.00	18	90.0	90.0	100.0
	Total	20	100.0	100.0	

```

REGRESSION
  /MISSING LISTWISE
  /STATISTICS COEFF OUTS R ANOVA
  /CRITERIA=PIN(.05) POUT(.10)
  /NOORIGIN
  /DEPENDENT Y_Keselamatan_Pelayaran
  /METHOD=ENTER X_Pengawasan_Kelaiklautan_Kapal.
  
```

Regression

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X_Pengawasan _Kelaiklautan_K apal ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y_Keselamatan_Pelayaran

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.868 ^a	.753	.722	.44488

a. Predictors: (Constant), X_Pengawasan_Kelaiklautan_Kapal

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.817	1	4.817	24.337	.001 ^b
	Residual	1.583	8	.198		
	Total	6.400	9			

a. Dependent Variable: Y_Keselamatan_Pelayaran

b. Predictors: (Constant), X_Pengawasan_Kelaiklautan_Kapal

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	41.167	11.602		3.548	.008
	X_Pengawasan_Kelaiklautan_Kapal	.708	.144	.868	4.933	.001

a. Dependent Variable: Y_Keselamatan_Pelayaran

Berilah tanda silang (X) / check list () pada kolom dibawah ini

NO	Pernyataan Keselamatan Pelayaran (Y)	SB	B	CB	KB	TB
1	Pemeriksaan surat ukur badan kapal sangat menentukan jaminan Keselamatan Pelayaran					
2	Kelengkapan alat navigasi merupakan faktor penunjang Keselamatan Pelayaran					
3	Sertifikat kepelautan harus mempunyai endorsment yang dikeluarkan oleh pemerintah					
4	Sertifikat keterampilan khusus pelaut yang dimiliki awak kapal harus sesuai dengan jenis kapal					
5	Semua kapal yang berlayar wajib berpedoman pada manajemen keselamatan (<i>ISM Code</i>)					
6	Pentingnya pedoman peraturan pencegahan pencemaran dilaut					
7	Persiapan ruang muat khususnya yang penggunaan untuk muat muatan harus sesuai dengan kapasitas					
8	Perawatan perlengkapan muat bongkar dan got-got ruang muat harus sesuai standar keselamatan					
9	Pedoman pendaftaran kapal domestik harus memenuhi undang-undang pelayaran Republik Indonesia no. 17					
10	Pengurusan segera surat Tanda Kebangsaan Kapal yang bersifat sementara					

Berilah tanda silang (X) / check list () pada kolom dibawah ini

NO	Pernyataan Pengawasan Kelaiklautan Kapal (X)	SB	B	CB	KB	TB
1	Penerapan aturan-aturan yang dikeluarkan pemerintah dalam pengawasan kelaiklautan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok					
2	Institusi wajib memastikan jalannya manajemen di atas kapal					
3	Semua perlengkapan kapal wajib memenuhi standar peralatan diatas kapal (<i>IMO Regulation</i>)					
4	Pengoperasian kapal domestik Wajib mematuhi segala undang-undang negara Indonesia					
5	Sistem pengawasan sangat membantu kelancaran pengoperasian kapal					
6	Surat-surat kapal sebagai dokumen harus berada diatas kapal					
7	Persyaratan kapal berlayar harus mempunyai sertifikat kelaiklautan yang masih berlaku					
8	Sertifikat kelaiklautan kapal berlaku selama 5 tahun dan setiap tahunnya harus diperiksa					
9	Manajemen Keselamatan Pelayaran sebagai pedoman dalam jaminan keselamatan pelayaran					
10	Kapal harus dilengkapi dengan peralatan pencegahan pencemaran					

LEMBAR KUESIONER

ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN KELAIKLAUTAN KAPAL TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA TANJUNG PRIOK

IDENTITAS RESPONDEN

- a. Jenis kelamin ☐ Laki-laki ☐ Perempuan
- b. Usia ☐ 18-25 Tahun ☐ 26-35 Tahun ☐ 36-45 Tahun ☐ 46-55 Tahun ☐ > 55 Tahun
- c. Pendidikan terakhir ☐ ANT V ☐ ANT IV ☐ ANT III ☐ ANT II ☐ ANT I
- d. Masa kerja ☐ 1-5 Tahun ☐ 6-10 Tahun ☐ 11-15 Tahun ☐ > 15 Tahun

Petunjuk

Bapak / Ibu / Saudara dimohon memberi tanda (X) atau () pada salah satu lajur yang diyakini, yaitu :

Keterangan :

SB = Sangat Baik

B = Baik

CB = Cukup Baik

KB = Kurang Baik

TB = Tidak Baik