

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



SKRIPSI

PENGARUH PROSES PERPANJANGAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL
TERHADAP KELANCARAN CLEARANCE OUT KAPAL
DI PT. MARITEL BAHTERA ABADI SAMARINDA

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan Untuk Penyelesaian

Program Pendidikan diploma IV

Oleh :

NOVI BAGINDAMENTA

NRP.461189635

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2022

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



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : NOVI BAGINDAMENTA
NRP : 461189635
PROGRAM PENDIDIKAN : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN (KALK)
JUDUL : PENGARUH PROSES PERPANJANGAN
SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL
TERHADAP KELANCARAN *CLEARANCE*
OUT KAPAL DI PT. MARITEL BAHTERA
ABADI SAMARINDA.

Jakarta, 09 Juli 2022

Pembimbing I

Bagaskoro, S. Kom., M.M.
NIP: 195909271980031002

Pembimbing II

I Made Aditya W., SE., MM

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidva Selas dini, S.S.T., M.M.Tr.

Penata Tk. 1 (III/d)

NIP : 19831227 200812 2 002

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




TANDA PENGESAHAN SKRIPSI

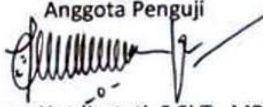
NAMA : NOVI BAGINDAMENTA
NRP : 461189635
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
PROGRAM STUDI : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN (KALK)
JUDUL : PENGARUH PROSES PERPANJANGAN
SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL
TEHADAP KELANCARAN *CLEARANCE*
OUT KAPAL DI PT.MARITEL BAHTERA
ABADI SAMARINDA.

Jakarta, Juli 2022


Ketua Penguji


Dr. Eka Budi Tjahjono, MH.
Pembina Utama Muda (IV/b)
NIP. 19590316 198503 1 001

Anggota Penguji

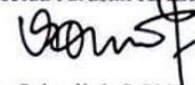

Greasy Hutdiastuti, S.Si.T., MBA.

Anggota Penguji


Bagaskoro, S.Kom., M.M.
NIP. 19590927 198003 1 002

Mengetahui,

Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidva Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.

Penata Tk. 1 (III/d)

NIP : 19831227 200812 2 002

iii

Kata pengantar

segala puji dan syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir atau karya tulis ini sebagai salah satu persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Diploma IV (D-IV) Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Dalam skripsi ini penulis mengambil judul :

“PROSES PERPANJANGAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL TERHADAP PROSES KELANCARAN CLEARANCE OUT KAPAL DI PT. MARITEL BAHTERA ABADI SAMARINDA”

Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan kepada semua pihak atas segala dukungan, arahan dan bimbingannya dalam penyusunan skripsi ini, atas terselesaikannya skripsi ini penulis tidak lupa mengucapkan terimakasih kepada :

1. Yth. Capt.Sudiono,M.Mar. selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta
2. Yth. Ibu Dr.Vidya Selas dini.,M.MTr. selaku ketua program Studi KalK
3. Yth. Bapak Bagaskoro,S.Kom,.M.M selaku dosen pembimbing I
4. Yth. Bapak I Made Aditya Wicaksana,SE.,MM selaku dosen pembimbing II
5. Yth. Seluruh karyawan PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda yang telah memberikan ilmu dan bimbingan kepada penulis selama penulis melaksanakan Praktek darat
6. Ayahanda Datmalem Ginting dan Ibunda Rospita br Kaban yang telah memberikan kasih sayang dan Doa sejak lahir hingga saat ini. Abang terkasih Agustinus Ginting dan Aprian Amalenta Ginting serta anak-anak tercinta Jaancio Pratama Ginting, Dekory Natalisa Bru ginting,Jonam Ginting, Aurora bru Ginting dan Gibralta Ginting yang Telah Membantu mendoakan skripsi ini.

7. Alda Bukit yang setiap harinya telah banyak memberikan semangat dan bantuan dalam penyelesaian skripsi ini semoga kelak kita bisa bersama membaca skripsi ini di tempat yang indah dengan suasana yang sejuk di pagi hari.

8. Teman-teman Angkatan 61 program pendidikan Diploma IV yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.

9. Anak kelas KALK 8A yang selalu memberikan dukungan kepada penulis.

Penulis tidak dapat membalas semua kebaikan mereka dan tidak ada penulis yang bisa curahkan selain doa dan ucapan syukur semoga amal baik dan jasa mereka mendapat pahala berlipat ganda dari Tuhan Yang Maha Esa. Penulisan skripsi ini berdasarkan pada pengalaman saat Praktek darat dengan bimbingan dari semua Pihak serta beberapa referensi dari berbagai sumber penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pembaca dan khusus nya bagi penulis sendiri untuk memperhatikan permasalahan yang berkaitan dengan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih memiliki kekurangan yang perlu di perbaiki. Oleh karena itu, kritik dan Saran yang membangun dari berbagai pihak sangat di harapkan untuk menciptakan karya tulis yang lebih baik di masa yang akan datang. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi penulis dan berbagai pihak terkait.

Jakarta, juli 2022

Novi Bagindamenta

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM.....	
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	
KATA PENGANTAR	
DAFTAR ISI	
DAFTAR GAMBAR	
DAFTAR LAMPIRAN	
BAB I	PENDAHULUAN.....
	A. Latar Belakang Masalah
	B. Identifikasi Masalah
	C. Batasan Masalah.....
	D. Rumusan Masalah
	E. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....
	F. Sistematika Penulisan.....
BAB II	LANDASAN TEORI
	A. Tinjauan Pustaka
	B. Kerangka Pemikiran
	C. Hipotesis
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN
	A. Waktu dan Tempat Penelitian
	B. Metode Pendekatan.....

	C. Sumber Data.....
	D. Populasi Sampel dan Teknik Sampling
	E. Teknik Analisis Data.....
BAB IV	ANALISIS DAN PEMBAHASAN
	A. Deskripsi Data.....
	B. Analisis Data
	C. Pemecahan Masalah
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....
	A. Kesimpulan
	B. Saran
	DAFTAR PUSTAKA
	LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Data Responden Berdasarkan Jenis kelamin
Tabel 4.2	Data Responden Berdasarkan Usia
Tabel 4.3	Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir
Tabel 4.4	Tanggapan Responder Terhadap Indikator Kuantitas
Tabel 4.5	Tanggapan Responden Terhadap Indikator Proses Kegiatan
Tabel 4.6	Tanggapan Responden Terhadap Indikator Hasil Kerja
Tabel 4.7	Tabel Rekapitulasi Data Variabel X
Tabel 4.8	Tanggapan Responden Terhadap Indikator Keterikatan Terhadap Perpanjangan Sertifikat Kapal Dalam Melakukan Kegiatan Clearance Out
Tabel 4.9	Tanggapan responden terhadap indikator pelayanan dari Instansi yang terkait menangani perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dalam melakukan kegiatan Clearance Out.....
Tabel 4.10	Tanggapan Responden Terhadap Indikator Sistem Pelayanan Online Yang Masih Manual Pada Pelabuhan Samarinda
Tabel 4.11	Tabel Rekapitulasi Data Variabel Y
Tabel 4.12	Perhitungan korelasi perpanjangan sertifikat (X) Dan Clearance Out (Y)
Tabel 4.13	Hasil validitas variabel X
Tabel 4.14	Hasil validitas variabel Y
Tabel 4.15	Hasil realibitas variabel X
Tabel 4.16	Hasil realibitas Y
Tabel 4.17	Hasil dari model summary
Tabel 4.18	Coefficients ^a
Tabel 4.19	Titik persentase distribusi t (dk41-80)
Tabel 4.20	Tabel regresi linear sederhana

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 4.1 Struktur Organisasi
GAMBAR 4.2 Proses Penunjukan Keagenan.....

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1	Foto Kabal TB.As Warrior 1
LAMPIRAN 2	Cargo Ship Safety Equipment Certificate
LAMPIRAN 3	Cargo Ship Safety Radio Certificate
LAMPIRAN 4	Cargo Ship Safety Construction Certificate
LAMPIRAN 5	Foto Bersama Direktur PT.Maritel
LAMBIRAN 6	Pengantaran Dokumen kapal TB.As Warrior 1

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelayaran niaga ialah usaha jasa dalam bidang penyediaan ruangan pada angkutan air atau angkutan laut untuk kepentingan mengangkut muatan penumpang dan barang dagangan dari suatu tempat ke tempat lain. Di Indonesia peranan angkutan laut sangat penting artinya karena Indonesia adalah negara kepulauan, membina angkutan laut tidak hanya memperlancar antar pulau atau antar daerah yang merupakan satu kesatuan wilayah (Wawasan Nusantara), tetapi juga akan membuka sumber-sumber kehidupan rakyat yang sangat luas dan lebih merata di seluruh wilayah. Kelancaran angkutan laut membantu pencapaian sasaran pembangunan nasional melalui pengembangan potensi ekonomi yang ada dan lain-lain.

Pengangkutan dengan menggunakan angkutan laut memiliki banyak kelebihan sebab muatan barang maupun penumpang yang diangkut jumlahnya lebih besar dan ekonomis dibanding sarana angkutan lain. Bagi dunia perdagangan pada umumnya, khususnya perdagangan internasional, pelayaran niaga memegang peranan yang sangat penting hampir semua barang impor dan ekspor diangkut dengan kapal laut, walaupun diantara tempat-tempat dimana pengangkutan dilakukan terdapat fasilitas-fasilitas angkutan lainnya yang berupa angkutan darat, kereta api atau truk.

PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda merupakan suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang industri pelayaran niaga, dimana dalam kegiatannya salah satu jasa yang ditawarkan adalah jasa kegaenan kapal. Dalam proses kegiatan khususnya Jasa keganenan kapal dibutuhkan suatu penanganan yang baik dan sistematis agar berlangsung secara efektif dan efisien.

Dalam penjelasan Pasal 126 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa sertifikat keselamatan diberikan kepada semua jenis kapal yang berukuran 7 GT (Tujuh Gross Tonage) atau lebih, kecuali kapal perang, kapal negara, dan kapal yang digunakan untuk olahraga. Gross tonage (tonase kotor) adalah perhitungan volume semua ruang yang terletak dibawah geladakan kapal ditambah dengan volume ruangan tertutup yang terletak di atas geladak ditambah dengan isi ruangan beserta semua ruangan tertutup yang terlatak di atas geladak paling atas. Satuan gross tonnage dinyatakan dalam ton. Sesuai dengan penjelasan Pasal 126 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, maka Direktorat Jendral Perhubungan Laut melalui Direktur Perkapalan dan Kepelautan menerbitkan Maklumat Pelayaran 214 pada bulan September Tahun 2009 tentang jenis-jenis sertifikat keselamatan sebagai berikut:

1. Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang
2. Sertifikat Keselamatan Kapal Barang yang terdiri dari:
 - a. Sertifikat Keselamatan Konstruksi Kapal Barang.
 - b. Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang.
 - c. Sertifikat Keselamatan Radio Kapal Barang.

Pengurusan sertifikat-sertifikat keselamatan tersebut dapat dilakukan apabila persyaratan telah terpenuhi. Sertifikat keselamatan Kapal TB.As warrior 1 harus segera di perpanjang demi memperlancar operasional kapal tersebut. Pada saat penulis melaksanakan penelitian di PT. Maritel Bahtera Abadi Samarinda, penulis diperintahkan untuk melakukan pengurusan sertifikat Keselamatan Kapal di KSOP SAMARINDA. Kapal TB.As Warrior 1 yang sertifikat keselamatannya harus di perpanjang karena selesai melaksanakan proses muatan Cargo, oleh perusahaan di perintahkan untuk memperpanjang sertifikat keselamatan dan ditargetkan penyelesaian sertifikat keselamatan tersebut selesai dalam waktu 3 hari dikarenakan kapal akan bergerak untuk menuju pelabuhan tujuan selanjutnya. Namun pada kenyataanya dalam kurun

waktu yang telah ditentukan tersebut pengurusan sertifikat Keselamatan Kapal TB.As Warrior 1 belum selesai. Akibatnya, kapal tertahan di pelabuhan karena dikatakan tidak laik laut pada saat pemeriksaan karena salah satu sertifikat yaitu sertifikat keselamatan kapal habis masa berlakunya dan sertifikat tersebut sedang dalam proses perpanjangan atau pengurusan. Pihak pemeriksa tetap tidak memberikan ijin untuk berlayar. Hal ini menghambat operasional khususnya pada kapal milik PT.KAPUAS ARMADA NUSANTARA Kapal keagenan PT.MARITEL BAHTERA ABADI SAMARINDA Dari uraian latar belakang penelitian di atas maka penulis mengambil penelitian dengan judul skripsi :

“PENGARUH PROSES PERPANJANGAN SERTIFIKAT KESELAMATAN KAPAL TERHADAP KELANCARAN CLEARANCE OUT KAPAL DI PT. MARITEL BAHTERA ABADI SAMARINDA”.

Sesuai Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan laut lama proses penerbitan sertifikat keselamatan kapal yaitu 5 hari kerja dan masa berlaku sertifikat tersebut 1 tahun dengan ditetapkan tanggal terbitnya sertifikat setelah pemeriksaan kapal oleh pihak Marine Inspector. Kapal yang telah memperoleh sertifikat dilakukan pengawasan secara terus menerus sampai kapal tidak digunakan lagi.

Setelah sertifikat keselamatan kapal terbit dan diserahkan ke kapal, maka kapal boleh melanjutkan pelayarannya sesuai dengan rencana dari pemilik kapal. Penerbitan sertifikat keselamatan kapal ini merupakan salah satu persyaratan keluarnya surat izin berlayar dari syahbandar, namun pada prosesnya banyak sekali permasalahan yang ditemui pada penerbitan keselamatan kapal ini dan sangat berpengaruh terhadap keberangkatan kapal tersebut.

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Beberapa identifikasi masalah yang menjadi acuan diadakannya penelitian dan penyusunan skripsi ini adalah :

1. Pelayanan pembuatan sertifikat kapal yang memakan waktu lama
2. Keberangkatan perjalanan kapal mengalami keterlambatan.
3. Dokumen diatas kapal tidak boleh ada yang expired

C. BATASAN MASALAH

Agar masalah yang diangkat tidak terlalu meluas, maka penulis dalam penelitian ini hanya membatasi masalah tentang:

1. Pelayanan pembuatan sertifikat kapal yang memakan waktu lama.
2. Keberangkatan perjalanan kapal mengalami keterlambatan

D. RUMUSAN MASALAH

Adapun masalah yang penulis kemukakan dan akan dibahas dalam skripsi ini adalah:

1. Seberapa besar pengaruh lamanya pengurusan dokumen certificate Keselamatan Kapal terhadap proses *clearance out* kapal TB.As Warrior 1 sehingga menyebabkan keterlambatan keberangkatan kapal di PT. Maritel Bahtera Abadi Samarinda ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:
 - a. Untuk mengetahui pengaruh lamanya waktu pelayanan dokumen sertifikat keselamatan kapal terhadap proses *clearance out* kapal.
 - b. Untuk mencari penyebab lamanya pengurusan dokumen sertifikat keselamatan kapal, dengan menganalisis dan evaluasi berbagai penyebabnya.
2. Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini sebagai berikut:
 - a. Sebagai bekal pengetahuan baik secara teoretis maupun praktik dalam hal proses penanganan dokumen kelengkapan kapal secara efektif dan efisien.
 - b. Diharapkan dapat menjadi masukan bagi PT. Maritel Bahtera Abadi Samarinda dalam penanganan kebutuhan kapal sehingga tidak ada kendala untuk proses keberangkatan kapal sehingga lebih efektif dan efisien.
 - c. Dapat memberikan sumbangan bagi pengembangan ilmu pengetahuan dibidang kemaritiman.
 - d. Sebagai sumbangan untuk melengkapi perbendaharaan buku–buku perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan pembaca dalam pengamatan penulisan skripsi ini, terlebih dahulu penulis akan memberikan sistematika yang terdiri dari beberapa bab dan sub bab yang terdapat didalamnya. Adapun perincian dalam beberapa bab dan sub bab tersebut antara lain sebagai berikut ini:

BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis menguraikan latar belakang permasalahan yang dialami PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II

LANDASAN TEORI

Pada bab ini penulis menguraikan tentang pengertian-pengertian yang bersangkutan dengan masalah perusahaan PT.Maritel Bahtera Abadi dan tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan yang berkaitan dengan kepustakaan dan pembahasan yang akan diuraikan oleh penulis, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan undang-undang pelayaran dan pengelolaan sertifikat keselamatan kapal yang menyebabkan hambatan keberangkatan kapal.

BAB III

METODE PENELITIAN

Pada bab ini penulis menjelaskan waktu dan tempat penelitian, teknik pengumpulan data dengan cara riset kepustakaan, riset lapangan, wawancara, pengamatan, populasi, tinjauan pustaka, sampel serta teori tentang analisis data.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini penulis memaparkan deskripsi data mengenai proses pengelolaan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal, kemudian menganalisis data tersebut untuk membuktikan adanya hambatan atas keterlambatan pergerakan kapal, selain itu, penulis juga mengemukakan

Solusi untuk masalah tersebut.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data yang telah diperhitungkan oleh penulis sehubungan dengan masalah penelitian pada kapal yang diageni PT. Maritel Bahtera Abadi Samarinda, dan juga berisi saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan dari analisis yang berhubungan dengan masalah penelitian dan merupakan masukan untuk secara kapal.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Pengaruh

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang.

Pengertian pengaruh menurut beberapa ahli yaitu:

- a. Menurut Wiryanto, pengaruh adalah tokoh formal dan informal di masyarakat yang memiliki ciri-ciri kosmopolitan, inovatif, kompeten, dan aksesibel dibandingkan dengan pihak yang dipengaruhi.
- b. Menurut M. Suyanto, pengaruh adalah nilai kualitas suatu iklan melalui media tertentu.
- c. Menurut Uwe Becker, pengaruh adalah kemampuan yang terus berkembang dan tidak terlalu terkait dengan usaha memperjuangkan dan memaksakan kepentingan.
- d. Menurut Norman Barry, pengaruh adalah suatu tipe kekuasaan agar bertindak dengan cara tertentu, terdorong untuk bertindak demikian, sekalipun ancaman sanksi yang terbuka tidak merupakan motivasi yang mendorongnya.
- e. Menurut Robert Dahl, pengaruh diumpamakan sebagai berikut: A mempunyai pengaruh atas B sejauh ia dapat menyebabkan B untuk berbuat sesuatu yang sebenarnya tidak akan B lakukan.
- f. Menurut Sosiologi Pedesaan, pengaruh adalah kekuasaan yang bisa mengakibatkan perubahan perilaku orang atau kelompok lain.
- g. Menurut Bartram Johannes Otto Schrieke, pengaruh adalah bentuk dari suatu kekuasaan yang tidak dapat diukur kepastiannya.
- h. Menurut Albert R. Roberts dan Gilbert, pengaruh adalah wajah kekuasaan yang diperoleh oleh orang saat tidak memiliki kewenangan untuk mengambil keputusan

Dari pengertian di atas maka dapat disimpulkan bahwa pengaruh merupakan sebuah hal abstrak yang tidak bisa dilihat tapi bisa dirasakan keberadaan dan kegunaannya dalam kehidupan dan aktivitas manusia sebagai makhluk sosial.

2. Pengertian Kapal

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut (sungai dan sebagainya) seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya lebih besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan istilah dalam bahasa Inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

Berabad-abad kapal di gunakan oleh manusia untuk mengarungi sungai atau lautan yang diawali oleh penemuan perahu. Biasanya manusia pada masa lampau menggunakan kano, rakit, atau perahu semakin besar kebutuhan akan daya muat maka di buat lah perahu atau rakit yang berukuran yang lebih besar yang dinamakan kapal. Bahan-bahan yang digunakan untuk pembuatan kapal pada masa lampau menggunakan kayu, bambu ataupun batang-batang papyrus seperti yang di gunakan bangsa Mesir kuno kemudian di gunakan bahan-bahan logam seperti besi/baja karena kebutuhan manusia akan kapal yang kuat untuk penggerakannya manusia pada awalnya menggunakan dayung kemudian angin dengan bantuan layar, mesin uap setelah muncul revolusi industri dan mesin diesel serta nuklir. Beberapa penelitian memunculkan kapal bermesin yang berjalan mengambang diatas air serta kapal yang di gunakan di dasar lautan yakni kapal selam.

3. Pengertian Sertifikat – Sertifikat Kapal

Setiap kapal laut yang akan dioperasikan atau yang hendak berlayar diwajibkan memenuhi persyaratan tertentu yang berlaku di semua Negara. Persyaratan yang menyangkut kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi atau bidang tertentu. Syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh kapal sebagaimana yang diatur dalam undang undang pelayaran no. 17 tahun 2008 yang mengacu kepada konvensi IMO

(*Internasional Maritime Organization*) dan SOLAS (*Safety of life at sea*) bertujuan untuk menjaga keselamatan kapal itu sendiri, barang atau penumpang yang diangkutnya dan wilayah perairan / laut di mana kapal tersebut beroperasi.

Apakah kapal tersebut memenuhi persyaratan atau tidak, antara lain dapat dilihat atau dibuktikan dari dokumen dokumen atau sertifikat yang dimilikinya. Sertifikat atau dokumen dokumen kapal harus selalu berada di atas kapal selama pelayarannya.

Sertifikat yang diharuskan oleh setiap kapal sebagai persyaratan sesuai dengan Konvensi IMO (*International Maritime Organization*) antara lain:

a. Sertifikat Tanda Kebangsaan (*Certificate of Registry*)

Diberikan kepada kapal yang didaftarkan di Negara bendera (*flag state*) adalah negara yang benderanya di kibarkan oleh kapal dan menjalankan peraturan / hukum Negara tersebut.

b. Surat ukur internasional (*International Tonnage Certificate*)

Adalah surat kapal yang memuat ukuran dan tonase kapal berdasarkan hasil pengukuran, Diberikan kepada tiap kapal yang panjangnya lebih dari 24 meter atau besar lebih dari 150 GT, dimana di dalam sertifikat ini terdapat rincian mengenai *tonnage* kapal. Sertifikat ini berlaku untuk waktu 5 tahun.

c. Sertifikat Garis Muat Internasional (*International Load Line Certificate*)

Adalah suatu sertifikat yang di terbitkan oleh pemerintah negara kebangsaan kapal, berdasarkan perjanjian internasional tentang garis muat dan lambung timbul (*free board*) yang memberikan pembatasan garis muat untuk tiap-tiap musim atau daerah atau jenis perairan dimana kapal tersebut berlayar

d. Sertifikat kelas kapal (*Classification Certificate*)

Merupakan tanda atau simbol/catatan yang menunjukkan kemampuan kapal sesuai peraturan dari satu badan klasifikasi setiap kapal yang diklasifikasikan ke badan klasifikasi memiliki notasi kelas yang tercantum dalam sertifikat tanda kelas di bagi menjadi 3 bagian yaitu kelas Lambung, kelas mesin, dan kelas instalasi pendingin.

e. *International Life Raft (ILR)*

Sertifikat yang menyatakan bahwa diatas kapal harus di lengkapi alat penolong yang digunakan ketika kapal sedang dalam keadaan bahaya; tabrakan, kebakaran, bocor, tenggelam atau keadaan darurat-darurat lainnya yang mengharuskan kru untuk meninggalkan kapal. benda yang bernama liferaft ini berbentuk seperti kapsul dan biasanya di simpan di deck terbuka dan bila di

kembangkan akan menjadi perahu karet.

f. *Fire Extinguisher Certificate*

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal dilengkapi dengan alat- alat keselamatan dari kebakaran. Alat-alat pemadam kebakaran diatas kapal ada 3: Apar Foam, Apar dry chemical powder, dan Apar dioxide-CO2 masing-masing alat tersebut di gunakan pada kebakaran benda padat, benda cair, benda logam dan Elektrikal.

g. *Cargo Ship Safety Construction Certificate.*

Adalah sertifikat yang di keluarkan oleh direktorat jendral perhubungan laut untuk kapal yang telah memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan, dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal berdasarkan hasil pengujian dan pemeriksaan. masa berlaku sertifikat keselamatan adalah 1 tahun (masa berlaku akan menjadi 5 tahun dengan melaksanakan annual survey dan di in-endorst.

h. *Cargo Ship Safety Equipment Certificate*

Sertifikat yang di keluarkan kepada kapal atas tersyaratkannya peralatan keselamatan di atas kapal, Sertifikat ini didasarkan atas konvensi SOLAS Chapter III dimana kapal harus memenuhi rincian setiap peralatan keselamatan yang harus terdapat diatas kapal.

i. *Cargo Ship Safety Radio Certificate*

Adalah sertifikat yang menetapkan bahwa kapal di lengkapi dengan pesawat penerima (telepon kapal) dan pemancar radio (sinyal) yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.

j. *International Ship Security Certificate*

Sertifikat yang menerangkan mengenai tingkat dan level keamanan kapal tersebut sertifikat ini sebagai penjamin dalam keamanan kapal berlayar di negara manapun karena memiliki peraturan sesuai dengan IMO (international maritime organization).

k. *Safety Management Certificate (SMC)*

Sertifikat yang menyatakan sistem manajemen kapal menurut sistem yang digunakan berdasarkan standar ISM *code*, ISM code adalah standar internasional manajemen keselamatan dalam pengoperasian kapal serta upaya

pencegahan/pengendalian pencemaran lingkungan.

l. *Minimum safe manning certificate*

Adalah sertifikat yang berisikan minimum crew yang on board pada kapal untuk dapat berlayar. Sertifikat ini menyatakan bahwa setiap kapal harus diawaki oleh crew yang memadai atau sesuai dengan kebutuhan jumlah crew di atas kapal.

m. *International oil pollution prevention (IOPP)*

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut telah dapat mencegah pencemaran oleh minyak dan limbah dilaut.

n. *International Air pollution prevention (IAPP)*

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut tidak melakukan pencemaran udara.

o. *International Sewage pollution prevention (ISPP)*

Sertifikat yang menyatakan bahwa kapal tersebut memiliki alat pengolahan kotoran dan saluran pipa pembuangan kotoran, sewage pollution merupakan sebuah permesinan bantu yang digunakan dalam pengelolaan limbah diatas kapal agar limbah tersebut layak dibuang ke laut dan tidak menimbulkan pencemaran lingkungan.

p. *PSC (Port State Control)*

Sertifikat yang menyatakan segala kondisi kapal beserta sertifikat yang menyatakan kapal telah layak laut dan diperiksa oleh petugas PSC dari syahbandar.

q. *Oil Record Book*

Buku yang mencantumkan berita acara tentang kondisi minyak yang digunakan di kapal.

r. *Fire Control Plan dan Muster List*

Semua kapal harus memilikinya dengan keadaan harus dipasang, sijil-sijil pemadam kebakaran yang menunjukkan letak dari *fire control station*, seksi-seksi pemadam api, tugas pemadaman kebakaran /letak peralatan dan sebagainya fire control plan adalah sebuah rencana yang menyediakan informasi penting untuk tindakan cepat dan efisien awak kapal selama kebakaran, muster list kapal merupakan daftar tugas-tugas yang harus di lakukan oleh tiap atau masing-masing

crew ketika menghadapi keadaan darurat, sehingga ketika terjadi keadaan darurat para crew sudah tahu tugas-tugas nya

s. *Dangerous Goods*

Suatu keharusan bagi kapal yang memuat muatan berbahaya. Serifikat khusus tentang muatan berbahaya diatas kapal dan penempatannya Dangerous good adalah unsur-unsur zat bahan dan atau barang berbahaya yang sangat peka terhadap suhu udara, tekanan dan getaran dan sangat mengganggu terhadap kesehatan crew diatas kapal dan dapat mengganggu serta membahayakan keselamatan berlayar kapal, yang termasuk dalam Dangerous goods adalah bahan yang mudah meledak, yang mudah terbakar, dan bahan yang bersubstansi Racun.

t. *Certificate for Medical Fitness*

Sebuah sertifikat yang dikeluarkan tiap dua tahun, meskipun pengaturan yang sama dapat saja terjadi di beberapa Negara. Keterangan mengenai pengobatan dan catatan dari vaksinasi dan vaksinasi ulang harus selalu dibawa.

u. *Ship Sanitation Exemption Certificate*

Sertifikat yang menyatakan kapal tersebut bebas dari hama seperti tikus, kecoa yang dapat menyebabkan penyakit.

v. *Health book*

Buku yang menyatakan bahwa kapal beserta crew bebas dari penyakit yang dapat menular buku ini di terbitkan oleh Kantor kesehatan Pelabuhan (karantina)

4. Pengertian Jasa Keagenan

Menurut Budi Santoso (2015) menyebutkan agency adalah keterkaitan hubungan antara pihak yang mana pihak satu sering di sebut dengan agent, yaitu pihak yang di berikan kewenangan untuk melakukan kegiatan atau perbuatan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu principal. Principal adalah pihak yang memberikan kewenangan kepada agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan tindakan pengawasan agen.

Terjadinya keagenan adalah keagenan dapat terjadi melalui beberapa cara yaitu melalui penetapan, perbuatan, ratifikasi, atau di sebabkan ketentuan hukum.

a. Keagenan melalui penetapan (appointment)

keagenan melalui penetapan artinya terdapat seseorang yang ditunjuk dan ditetapkan melakukan perbuatan untuk dan atas nama orang atau perusahaan lain.

b. Keagenan melalui perbuatan (conduct)

keagenan melalui perbuatan dapat terjadi melalui dua cara, yaitu melalui perbuatan prinsipal sebagai agen dan perbuatan prinsipal sebagai pihak ketiga

c. Keagenan Melalui Ratifikasi (Ratification)

Agent kemungkinan melakukan tindakan-tindakan yang sebenarnya termasuk tindakan yang di luar kewenangan yang di berikan oleh prinsipalnya, atau bisa terjadi seseorang yang bukan agen yang di berikan kewenangan oleh prinsipal, justru melakukan tindakan atau perbuatan seperti halnya agen.

Berdasarkan kewenangan yang melekat pada agen, maka agen dapat diklasifikasikan dalam beberapa golongan yaitu :

a. General agent (agen umum)

perusahaan pelayaran nasional yang ditunjuk oleh perusahaan pelayaran asing untuk melayani kapal-kapal milik perusahaan asing tersebut selama berlayar dan singgah dipelabuhan Indonesia.

b. Sub agen

perusahaan pelayaran yang ditunjuk oleh general agent untuk melayani kebutuhan kapal di pelabuhan tertentu. Sub agen ini sebenarnya berfungsi sebagai wakil atau agen dari general agent.

c. Cabang agen

Cabang dari general agent di pelabuhan tertentu. Agen pelayaran mendapatkan laba dari jasa yang diberikan kepada kapal-kapal yang telah menunjuknya untuk melayani kegiatan di pelabuhan tempat agen pelayaran berada. Agen pelayaran akan mendapatkan Call fee dari setiap kapal yang akan singgah serta juga akan mendapat komisi dari muatan yang akan dimuat ke kapal berupa presentase yang di tarik dari Freight yang ditarik.

Karena Yang ditunjuk sebagai agent oleh perusahaan pelayaran asing adalah pelayaran nasional yang juga mempunyai kapal-kapal miliknya sendiri, maka secara umum pendapatan dari cabang perusahaan sebagai agen pelayaran nasional yang juga bekerja sebagai agen pelayaran asing adalah:

Komisi dari kapal :

- 1) Komisi sub-agency
- 2) Kapal-kapal milik sendiri.
- 3) keagenan (Call Fee & Komisi dari muatan)

Pendapatan keagenan berupa:

- a) EMKL
- b) Haulage/trucking
- c) Depot
- d) Transshipment

Jasa order dari perusahaan bongkar/muat (PBM) yang ditunjuk untuk bongkar/muat dari kapal milik/keagenan, dll.

5. Pengertian Clearance In

Clearance in kapal merupakan kegiatan masuknya kapal kedalam pelabuhan tambat untuk melakukan kegiatan bongkar muatnya, namun muatan kapal dapat berupa barang atau orang. Prosedur masuknya kapal ke pelabuhan yang melayani perdagangan internasional. Nahkoda atau pemimpin kapal wajib memberitahukan rencana kedatangan dengan telegram nahkoda (*master cable*) kepada agen dalam waktu 1x24 jam, setelah menerima agen mengajukan permintaan pelayanan kapal dan barang (PKKB) kepada instansi terkait Bea Cukai, Imigrasi, Karantina, dan Kantor Syahbandar pelabuhan, dengan melampirkan salinan dokumen muatan kapal serta formulir dan salinan pemberitahuan keagenan kapal asing (PKKA), selanjutnya menyusun rencana pelayanan serta menyiapkan fasilitas pelayanan jasa kepelabuhanan.

6. Pengertian Clearance Out

Clearance out kapal merupakan kegiatan berlayarnya sebuah kapal *Port Clearance* atau surat persetujuan berlayar. Menurut (peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2014) Surat persetujuan berlayar adalah dokumen Negara yang di keluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki surat persetujuan berlayar yang di terbitkan oleh syahbandar atau syahbandar di pelabuhan perikanan kecuali kapal perang dan kapal negara/pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga. Syahbandar yang dapat menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar meliputi Kesyahbandaran Utama, Kepala Kantor Ksyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara pelabuhan. Syahbandar di pelabuhan prikanan adalah pejabat/petugas yang berwenang menangani

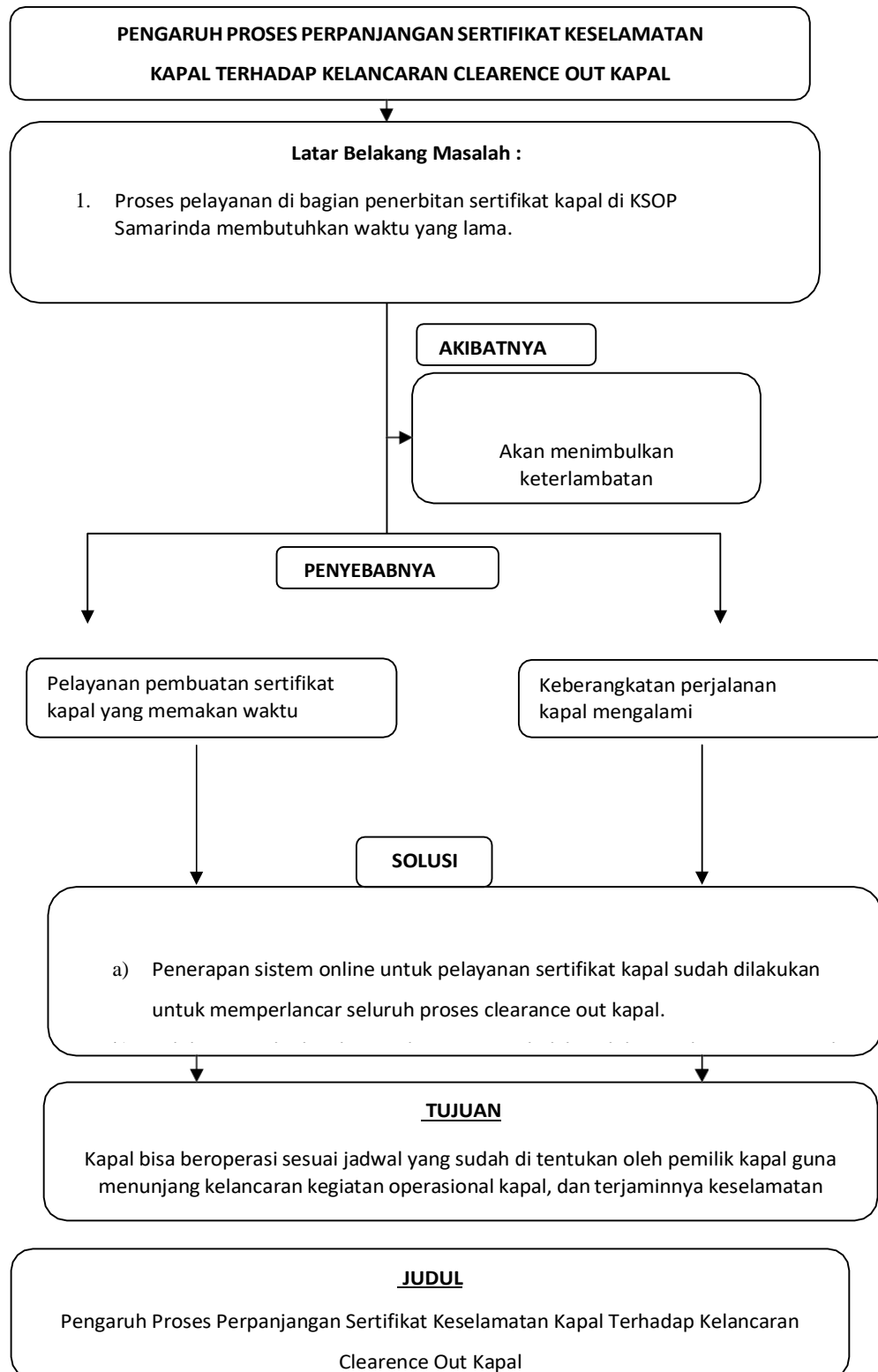
Kesyahbandaran di pelabuhan perikanan. Surat Persetujuan Berlayar yang di terbitkan syahbandar hanya berlaku 1x24 jam dan untuk sekali pelayaran.

B. KERANGKA PEMIKIRAN

Perusahaan (keagenan) memiliki keinginan agar seluruh kebutuhan kapal terpenuhi dan seluruh proses pengurusan dokumen-dokumen kapal berjalan dengan lancar dan cepat agar proses kapal masuk dan keluar bisa tepat waktu. Dalam hal ini hanya dapat dilakukan oleh agen yang memiliki kinerja yang baik dan bermutu dalam memberikan pelayanannya. Serta dapat dilakukan oleh agen yang mengetahui keinginan dari pada pelanggannya dan didukung oleh sumber daya manusia yang professional, serta sarana dan prasarana yang memadai.

Untuk memudahkan dalam memaparkan pembahasan-pembahasan dalam skripsi ini, maka penulis mencoba membuat suatu bagan kerangka pola pikir terhadap permasalahan sebagai berikut :

BAGAN 2.1
KERANGKA PEMIKIRAN



C. HIPOTESIS

Secara singkat dan sederhana, hipotesis penelitian adalah dugaan sementara. Dugaan tersebut dibuat oleh penulis atau peneliti dengan mengacu pada data awal yang diperoleh. Kemudian dugaan benar atau salah ditentukan berdasarkan hasil penelitian. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia alias KBBI, hipotesis adalah sesuatu yang dianggap benar untuk alasan atau pengutaraan pendapat (teori, proposisi, dan sebagainya) meskipun kebenarannya masih harus dibuktikan; anggapan dasar.

1. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan.

$t_o = t$ hitung

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

Keterangan :

r = koefisien korelasi

n = jumlah sampel

Uji hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

- 1) $H_o : t = 0$, artinya tidak ada hubungan antara lamanya pengurusan sertifikat keselamatan kapal terhadap proses clearance out kapal.
- 2) $H_o : t > 0$, artinya ada pengaruh antara lamanya pengurusan sertifikat keselamatan kapal terhadap proses clearance out kapal.
- 3) $H_o : t < 0$, artinya ada hubungan yang kuat negative antara lamanya pengurusan sertifikat keselamatan kapal terhadap proses clearance out kapal

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Waktu dan tempat penelitian yang dilaksanakan oleh penulis sehingga dapat menyampaikan beberapa permasalahan dalam skripsi ini, adalah sebagai berikut :

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian diperoleh oleh penulis pada saat melakukan penelitian yang dilaksanakan di salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang keagenan yaitu PT. Maritel Bahtera Abadi Samarinda. Praktek darat dilaksanakan selama 06 bulan terhitung mulai dari bulan 05 februari 2021 sampai dengan 19 agustus 2021.

2. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan penulis bertempat di salah satu perusahaan pelayaran yaitu PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda, Berikut data dari tempat penelitian :

Nama Perusahaan : PT. MARITEL BAHTERA ABADI SAMARINDA

Alamat : Ruko Mahakam Square Blok B No.36, Samarinda-Kalimantan Timur

Telpon : (0541)274299

Web : www.maritel.co.id

Jenis Usaha : *Shipping Agency* (Perusahaan Pelayaran) atau angkutan dalam negeri dan luar negeri.

B. METODE PENDEKATAN

1. Metode Pendekatan Penelitian

Penelitian yang dilakukan oleh penulis menggunakan pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian yang menekankan pada data-data numerical (angka) yang diolah dengan metode statistika. Menurut Sugiyono (2010:13) penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, teknik pengambilan sampel pada umumnya

dilakukan secara random, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

2. Teknik Pengumpulan Data

Menurut Riduwan (2010:51) menyatakan teknik pengumpulan data ialah salah satu metode dalam pengumpulan data dengan teknik atau cara-cara yang digunakan oleh pihak peneliti dalam mengumpulkan data. Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisis sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode sebagai berikut :

a. Teknik Observasi

Mungkin orang seringkali mengartikan observasi suatu aktiva yang sempit, yakni memperhatikan sesuatu dengan menggunakan mata. Di dalam pengertian psikologi, observasi atau yang disebut pula dengan pengamatan, menggunakan seluruh alat indera. Jadi mengobservasi dapat dilakukan melalui penglihatan, penciuman, pendengaran, peraba, dan pengecap. Apa yang dikatakan ini sebenarnya adalah pengamatan langsung (Prof. Dr. Suharsimi Arikunto, 2006:156).

Menurut Kartono (1980:142) pengertian observasi diberi batasan sebagai berikut : “Studi yang disengaja dan sistematis tentang fenomena sosial dan gejala-gejala psikis dengan jalan pengamatan dan pencatatan”. Selanjutnya dikemukakan tujuan observasi adalah : “Mengerti ciri-ciri dan luasnya signifikansi dari inter relasinya elemen-elemen tingkah laku manusia pada fenomena sosial serba kompleks dalam pola-pola kulturil tertentu”.

b. Teknik Komunikasi Tidak Langsung (Angket)

Dalam pengumpulan data diperlukan alat yang tepat dan relevan dengan karakteristik populasi. Dalam penelitian ini, pengumpulan data menggunakan teknik komunikasi tidak langsung dengan sampel penelitian. Teknik komunikasi tidak langsung tersebut dilakukan dengan bantuan alat yang disebut angket atau kuesioner. Margono (2004:167) menyatakan bahwa kuesioner merupakan suatu

alat pengumpul informasi dengan cara menyampaikan sejumlah pertanyaan tertulis untuk dijawab secara tertulis pula oleh responden. Angket atau kuesioner ini dapat digunakan untuk melihat seberapa besar tingkat pengaruh daily report muatan terhadap kelancaran operasional boarding agent di PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda. Penyusunan angket ini menggunakan skala likert sehingga responden hanya memiliki pernyataan sangat setuju sampai dengan sangat tidak setuju.

3. Dokumentasi

Menurut Prof. Dr. Suharsimi Arikunto (2006:158), dokumentasi berasal dari asal katanya dokumen, yang artinya barang-barang tertulis. Di dalam melaksanakan metode dokumentasi, penulis menggunakan teknik ini untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi, yaitu dengan cara melihat dokumen-dokumen, gambar-gambar dan segala sesuatu yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti oleh penulis yang dimiliki oleh PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda yang telah disimpan sebagai dokumen.

4. Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data ini merupakan teknik yang dilakukan dengan cara membaca, melihat, meneliti, mengutip buku-buku referensi yang disajikan, masukan atau pertimbangan dan perbandingan mengenai apa saja yang dapat dilihat dari teori yang sudah ada. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

C. SUMBER DATA

Bila di lihat dari sumber datanya, maka pengumpulan data dalam skripsi ini dapat menggunakan sumber primer, dan sumber sekunder. Sumber primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data, dan sumber sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen.

Adapaun yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini adalah wawancara dengan para karyawan perusahaan pelayaran yang ada di Samarinda.. Sedangkan sumber data sekunder dalam penelitian ini adalah karyawan yang terjun langsung dalam pegurusan sertifikat keselamatan kapal.

D. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

a. Populasi

Dalam hal ini, penulis menggunakan populasi pengaruh pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dan data *clearance out* kapal dari karyawan-karyawan perusahaan keagenan kapal yang ada di Samarinda.

b. Sampel

Adapun sampel yang digunakan adalah waktu pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dan *clearance out* kapal pada bulan Mei dan Juni 2021 di PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Proses pengolahan data dengan memecah menjadi beberapa bagian pokok yang selanjutnya dipakai untuk menguji hipotesis disebut proses analisis data sehingga data menjadi lebih sederhana dan mudah dibaca serta mudah diinterpretasikan. Data dianalisis dengan menggunakan teknik analisis statistik yaitu :

1. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis korelasi digunakan untuk mencari apakah terdapat hubungan antara keeratan hubungan antara variabel bebas (independen variabel) dan variabel tidak bebas (dependen variabel).

Adapun rumusnya adalah sebagai berikut :

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

Dimana :

n = Banyaknya data

r = Besarnya pengaruh antara variabel X dan Y

X = Perpanjangan sertifikat keselamatan Kapal Y

= Proses *clearance out* kapal

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya :

- 1) Bila $r = +1$ atau mendekati 1 , ada hubungan antara variabel x dan variabel y , dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- 2) Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel x dan variabel y atau sangat lemah.
- 3) Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel x dan variabel y , dimana hubungan sangat kuat dan negative.

Penafsiran akan besarnya koefisien korelasi yang umum digunakan adalah :

0,00 - 0,19	= korelasi sangat rendah
0,20 - 0,39	= korelasi rendah 0,40
- 0,59	= korelasi cukup kuat
0,60 - 0,79	= korelasi kuat
0,80 - 1,00	= korelasi sangat kuat

2. Analisis Koefisien Penentu atau Determinasi

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel x terhadap naik turunnya variabel y .

Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu ialah :

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

Keterangan :

$$K_p = \text{Koefisien positif}$$

$$r = \text{Koefisien korelasi X dan Y}$$

Fungsi dari koefisien penentu adalah :

- 1) Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- 2) Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%)

3. Uji Validitas

Validitas adalah tingkat keandalan dan kesahihan alat ukur yang digunakan. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau dapat digunakan untuk mengukur apa yang seharusnya diukur. Dengan demikian, instrument yang valid merupakan instrumen yang benar – benar tepat untuk mengukur apa yang hendak di ukur.

Rumus Validitas = Rumus Koefisien Korelasi.

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

Dimana :

r = Besarnya pengaruh antara variabel X dan Y

X = Lamanya pengurusan sertifikat keselamatan kapal

Y = Proses *clearance out* kapal

Dapat diambil kesimpulan :

Jika r hitung < r table, maka pernyataan penelitian tersebut tidak valid

Jika r hitung > r table, maka pernyataan penelitian tersebut dikatakan valid

4. Uji Hipotesis

Analisis uji hipotesis bertujuan untuk mengetahui seberapa jauh hipotesis penelitian yang telah disusun semula dapat diterima berdasarkan data yang telah dikumpulkan.

To = t hitung

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

Keterangan :

r = koefisien korelasi

n = jumlah sampel

Uji hipotesis yang digunakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

- 1) $H_0 : t = 0$, artinya tidak ada hubungan antara lamanya pengurusan sertifikat keselamatan kapal terhadap proses clearance out kapal.
- 2) $H_0 : t > 0$, artinya ada pengaruh antara lamanya pengurusan sertifikat keselamatan kapal terhadap proses clearance out kapal.
- 3) $H_0 : t < 0$, artinya ada hubungan yang kuat negatif antara lamanya pengurusan sertifikat keselamatan kapal terhadap proses *clearance out* kapal

5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Untuk mengetahui pengaruh antara perpanjangan sertifikat keselamatan kapal (variabel x) dengan clearance out kapal (variabel y) akan dilakukan analisis regresi linear sederhana dengan menggunakan software SPSS.

Dasar pengambilan keputusan linear sederhana dapat mengacu pada 2 hal yakni :

Membandingkan nilai signifikansi dengan nilai probabilitas 0,05.

- jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya variable X berpengaruh terhadap variable Y
- jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya variable X tidak berpengaruh terhadap variable Y

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Sejarah Singkat Perusahaan

Nama Perusahaan	: PT.Maritel Bahtera Abadi
Alamat	:Mahakam Square, Blok B-36, Karang Asam Ulu, kec.sungai kunjang,Kota Samarinda, Kalimantan timur.
Telpon	: 08115599527
Web	: www.maritel.co.id
Jenis Usaha	: Shipping Agency (Perusahaan Pelayaran) atau angkutan dalam negeri dan luar negeri.

mengambil inisiatif untuk memulai Perusahaan Agensi domestik dan diberi nama PT.Maritel Bahtera Abadi. Merupakan Perusahaan yang bergerak di bidang shipping Agency,Stevedoring,Freight Forwarding. Sejak 30 juni 2010 meritel group terus tumbuh berkembang di tengah makin ketatnya kompetisi Perusahaan agency di Indonesia. Maritel Group Memiliki 17 cabang terbesar di pulau Sumatera, kalimantan, Jawa, sulawesi dan Papua. Dengan di dukung SDM yang berkualitas dan ahli di bidang nya kami memberikan pelayanan terbaik pada customer Mengingat potensi bisnis yang menjanjikan dari industri perkapalan dalam negeri, Perusahaan berkomitmen untuk mengembangkan peluang yang menguntungkan dan sepenuhnya berpartisipasi dalam industri pelayaran domestik dengan melakukan Penawaran jasa Keagenan kapal dalam dan luar negeri.Komitmen tersebut juga dibarengi dengan meningkatkan posisi Perusahaan sebagai Perusahaan penyedia jasa keagenan transportasi laut energi terkemuka di Indonesia di tengah tingginya persaingan di industri perkapalan.

2. Visi dan Misi Perusahaan

a. Visi Perusahaan

Menjadi pemimpin dalam industri pelayaran energi, penyedia produksi dan penyimpanan energi lepas pantai, serta jasa keagenan di Indonesia.

b. Misi Perusahaan.

Mengoptimalkan kepentingan para pemangku kepentingan dengan cara memenuhi kebutuhan pelanggan secara baik, efisien, dan kompetitif melalui pelayanan yang profesional, unit kapal yang berkualitas, dan komitmen kuat dalam keselamatan, keamanan, dan kesadaran lingkungan.

3. Struktur Organisasi

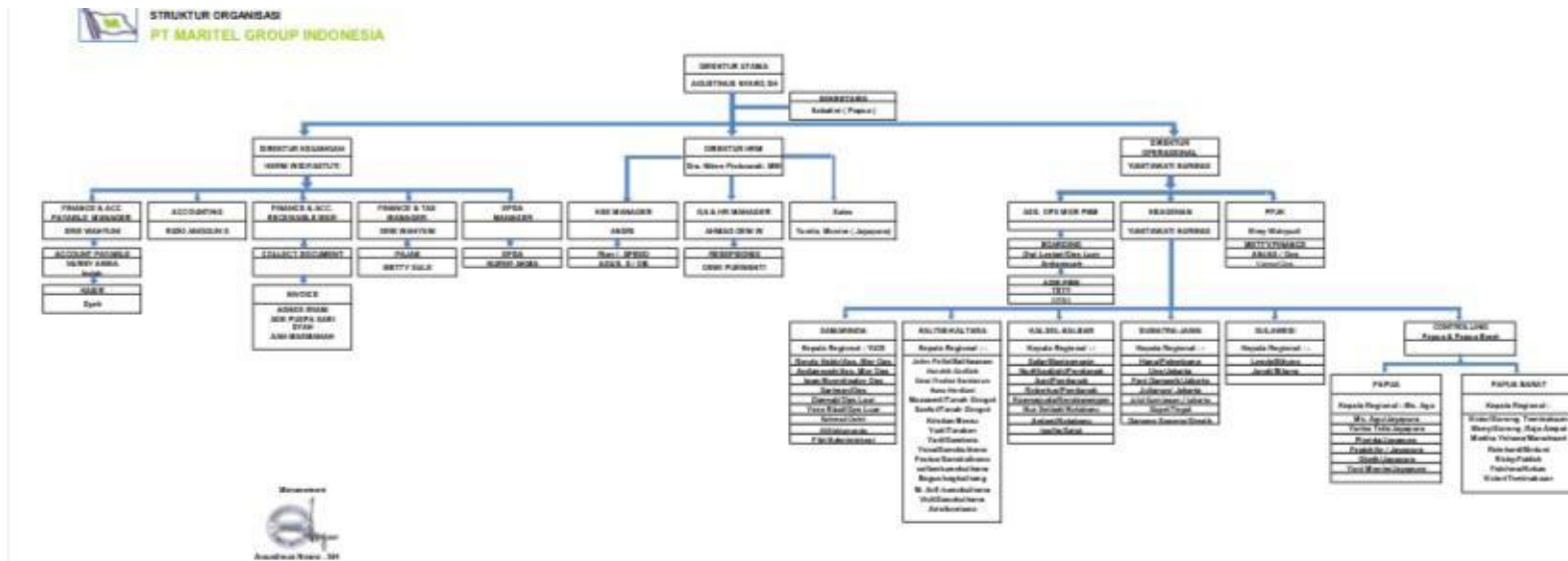
Struktur organisasi merupakan suatu susunan komponen-komponen atau unit-unit kerja dalam sebuah organisasi. Struktur organisasi menunjukkan bahwa adanya pembagian kerja dan bagaimana fungsi atau kegiatan-kegiatan berbeda yang dikoordinasikan. Komponen-komponen yang ada dalam organisasi mempunyai ketergantungan, sehingga jika terdapat suatu komponen baik maka akan berpengaruh kepada komponen lain dan tentunya akan berpengaruh juga kepada organisasi tersebut.

Agar kegiatan operasional perusahaan dapat berjalan baik dan lancar, PT.Maritel Bahtera Abadi. menetapkan struktur organisasi perusahaan beserta pembagian tugas para karyawan dengan jelas.

PT.Maritel Bahtera Abadi. dipimpin oleh (Direktur Utama) Agustinus Nyaro, SH. Di bawah ini diuraikan struktur organisasi PT.Maritel Bahtera Abadi sebagai berikut.

STRUKTUR ORGANISASI PT MARITEL BAHTERA ABADI

Gambar 4.1 Struktur Organisasi



(Sumber PT MARITEL BAHTERA ABADI)

4. Uraian Tugas Dan Tanggung Jawab

Tugas dan tanggung jawab merupakan hubungan dalam organisasi adalah mewajibkan seseorang dalam melakukan fungsi dan tanggung jawab yang telah diberikan oleh pimpinan perusahaan tersebut sesuai dengan arahan.

Dari struktur organisasi PT.Maritel Bahtera Abadi, penulis akan menjelaskan tugas dan tanggung jawab karyawan sebagai berikut, yaitu:

a. President Director (Pimpinan Perusahaan)

- 1) Memutuskan dan menentukan peraturan dan kebijakan tertinggi di perusahaan.
- 2) Bertanggung jawab dalam memimpin dan menjalankan perusahaan sesuai arahan dari Board of Commisioner.
- 3) Melakukan pengawasan terhadap kinerja karyawan di semua bidang yang terdapat di perusahaan untuk memastikan semua kegiatan berjalan dengan lancar.
- 4) Melakukan pendekatan kepada karyawan dan bersosialisasi dengan perusahaan pelayaran lainnya.

b. Commerciall Director

- 1) Merencanakan, mengelola, dan menganalisa segala aktivitas fungsional bisnis seperti operasional, sumber daya manusia, keuangan dan pemasaran
- 2) Mengelola perusahaan sesuai dengan visi dan misi perusahaan.
- 3) Merencanakan dan mengolala sumber daya manusia agar sumber daya manusia yang berkompeten dalam bidangnya dan dapat ditempatkan pada posisi yang sesuai sehingga dapat memaksimalkan kinerja perusahaan.
- 4) Merencanakan dan mengelola perencanaan strategi bisnis yang baik untuk jangka menengah maupun jangka panjang.
- 5) Mengidentifikasi dan meningkatkan performa operasional perusahaan dengan cara memotivasi berbagai divisi di perusahaan
- 6) Membuat kebijakan, prosedur dan standar pada organisasi perusahaan.

c. Marketing & Operation Director

- 1) Merencanakan, melaksanakan dan mengawasi pelaksanaan operasional perusahaan.
- 2) Membuat standar operasional perusahaan mengenai semua proses di bidang operasional.
- 3) Membuat strategi dalam pemenuhan target perusahaan.

- 4) Menandatangani segala dokumen yang berkaitan dengan kegiatan operasional perusahaan dan menyetujui uang muka kerja dan Job Complete Report (JCR).
- 5) Mengecek, mengawasi dan menentukan semua kebutuhan dalam proses operasional perusahaan.
- 6) Bertanggung jawab pada proses operasional.
- 7) Mengawasi seluruh karyawan apakah tugas yang dilakukan sesuai dengan standar operasional perusahaan.

d. Manager Operation

- 1) Mengelola dan meningkatkan efektifitas dan efisiensi operasional perusahaan.
- 2) Mengatur anggaran dan mengelola biaya-biaya perusahaan.
- 3) Bekerja sama dengan pihak marketing coordinator dalam berhubungan dengan pihak owner atau pemilik kapal dalam hal pemenuhan kebutuhan yang di perlukan kapal-kapal tersebut.
- 4) Melakukan pertemuan rutin dengan operation director secara berkala dalam membahas masalah-masalah dan pembaruan yang terjadi dilapangan.
- 5) Membangun hubungan yang kuat dengan pihak pemilik kapal dengan menangani masalah dan keluhan secara tepat waktu.
- 6) Meninjau kinerja dan memberikan umpan balik kinerja staf.
- 7) Memberikan penilaian, promosi, kompensasi dan pemutusan hubungan kerja berdasarkan tinjauan kinerja.
- 8) Memberikan dukungan operasional dan bimbingan kepada staf.

e. asistant Manager Operation

- 1) Membantu Manager Operation dalam menjalankan semua kegiatan operasional.
- 2) Mengontrol bidang operasional pada kantor cabang.
- 3) Membantu, memonitoring dan mengevaluasi kegiatan operasional.
- 4) Memantau aktifitas serta pekerjaan dilapangan

f. Staff Operation

- 1) Melakukan pengurusan yang dibutuhkan kapal seperti perpanjangan sertifikat kapal, pengurusan clearance in dan clearance out kapal, mengurus labuh tambat kapal serta pemanduan kapal, mengurus olah gerak kapal, mengurus sea trial kapal, pengurusan bunker minyak dan bunker air.
- 2) Berhubungan dengan pihak KSOP (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Samarinda, Karantina dan Imigrasi Marketing Coordinator
- 3) Melakukan perencanaan, eksekusi dan pelaporan dari semua aktivitas pemasaran dari divisi marketing terutama untuk pelaksanaan aktivitas
- 4) Membangun dan menjaga hubungan baik dengan pelanggan
- 5) Melakukan pengawasan terhadap kinerja marketing
- 6) Melakukan perencanaan analisis peluang
- 7) Menanggapi permasalahan terkait keluhan pelanggan

g. Staff Operation

- 1) Melakukan pengurusan yang dibutuhkan kapal seperti perpanjangan sertifikat kapal, pengurusan clearance in dan clearance out kapal, mengurus labuh tambat kapal serta pemanduan kapal, mengurus olah gerak kapal, mengurus sea trial kapal, pengurusan bunker minyak dan bunker air.
- 2) Berhubungan dengan pihak KSOP (Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) Samarinda, Karantina dan Imigrasi Marketing Coordinator
- 3) Melakukan perencanaan, eksekusi dan pelaporan dari semua aktivitas pemasaran dari divisi marketing terutama untuk pelaksanaan aktivitas
- 4) Membangun dan menjaga hubungan baik dengan pelanggan
- 5) Melakukan pengawasan terhadap kinerja marketing
- 6) Melakukan perencanaan analisis peluang
- 7) Menanggapi permasalahan terkait keluhan pelanggan

h. Marketing dan Sales

- 1) Mengenalkan dan menawarkan jasa yang dimiliki perusahaan kepada pelanggan dengan harga yang kompetitif bagi pelanggan.
- 2) Melakukan tawar menawar kepada pelanggan terhadap jasa yang ditawarkan.
- 3) Menjalin hubungan baik antara pelanggan dan perusahaan.

5. Bidang Usaha Perusahaan

PT. Maritel Bahtera Abadi. memiliki usaha - usaha sebagai berikut:

a. Jasa Keagenan Kapal

Sesuai peraturan yang berlaku di Indonesia, kapal-kapal asing yang mengunjungi pelabuhan atau perairan Indonesia diwajibkan untuk menunjuk perusahaan Indonesia sebagai agen. Pada bidang usaha ini, PT. Maritel Bahtera Abadi bertindak sebagai agen bagi banyak kapal asing maupun lokal. Beberapa perusahaan oil dan Coal, offshore, cable ship dan perusahaan pelayaran yang terkemuka di dunia yang armadnya sering melakukan aktivitas di perairan atau pelabuhan samarinda telah mempercayai dan menunjuk PT. Maritel Bahtera Abadi sebagai agen untuk mengurus perizinan, pelabuhan, dan perbaikan kapal. Kegiatan keagenan ini juga dapat menguntungkan perusahaan sekaligus memperluas jaringan kerja sama perusahaan PT. Maritel Bahtera Abadi dengan perusahaan pelayaran di luar negeri maupun dalam negeri.

b. Tempat Lay up (Laid-up)

- c. PT. Maritel Bahtera Abadi menyediakan jasa tempat Lay up/ tempat kapal berlabuh atau standy by setelah kapal tersebut telah diberhentikan sementara karena tidak adanya proyek.

d. Jasa Crew Handling (Penanganan Crew)

- e. PT. Maritel Bahtera Abadi menangani pengurusan yang dibutuhkan crew kapal asing seperti Shore Pass, Visa 211, EPO (Exit Permit Only), MRP (Multiple Re – entry Permit), Sign on atau off crew asing atau lokal yang bekerja pada kapal asing atau lokal, mengurus dokumen perpanjangan passport dan buku pelaut crew serta mengurus perjalanan crew yang akan off atau pun on pada kapal lokal dan kapal asing.

- f. Jasa Custom Clearance (Kepabeanan)
- g. PT.Maritel Bahtera Abadi menyediakan jasa pengelolaan dokumen ekspor dan impor, BC 1.1, pengelolaan Manifest kapal, in dan outward manifest, menangani STS (Ship to ship) , menangani B/L (Bill of Lading), izin bongkar dan muat barang,angkut lanjut dan angkut terus yang berhubungan dengan kepabean.

6. Pengaruh Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal TB. As Warrior 1 Terhadap Kelancaran Operasional Kapal

Dalam bagian ini, penulis akan membahas tentang salah satu masalah pada pelayanan oleh pihak syahbandar dan Pengaruh Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal TB.As Warrior 1 Terhadap Kelancaran Operasional Kapal. Kasus ini penulis temui pada saat pengelolaan perpanjangan sertifikat Keselamatan Kapal TB.As Warrior 1, ada beberapa permasalahan yang di temukan dalam proses pembuatan sertifikat keselamatan kapal yang memakan waktu lama di karenakan banyak nya pengelolaan sertifikat keselamatan kapal di KSOP kelas II Samarinda. Maka penulis adalah sebagai pihak pemohon (agen) untuk mengajukan permohonan kepada syahbandar dan akan mengikuti Prosedur dari pihak marine inspector dari awal sampai akhir hingga mendapatkan Sertifikat Keselamatan dari syahbandar.

7. Proses Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal TB. As Warrior 1

Dalam bagian ini, penulis akan membahas tentang salah satu masalah pada pelayanan oleh pihak syahbandar yaitu Proses Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal TB.As Warrior 1. Kasus ini penulis temui pada saat pengurusan perpanjangan sertifikat Keselamatan ada beberapa prosedur yang tidak sesuai dengan apa yang telah ditetapkan oleh direktorat jendral perhubungan laut yaitu Pelayanan pembuatan sertifikat kapal yang memakan waktu lama kapal TB. As Warrior 1

Maka penulis adalah sebagai pihak pemohon (agen) untuk mengajukan permohonan kepada syahbandar dan akan menjelaskan bagaimana prosedur awal sampai akhir hingga mendapatkan Sertifikat Keselamatan dari syahbandar :

a. Proses Perpanjangan Sertifikat keselamatan Kapal TB.As Warrior 1

Prosedur perpanjangan sertifikat keselamatan kapal TB.As Warrior 1 pada kantor KSOP Kelas II Samarinda:

- 1) Agen menyiapkan permohonan untuk perpanjangan sertifikat konstruksi, Equipment, Radio dan melampirkan sertifikat yang telah habis masa berlakunya serta dokumen lain seperti surat penunjukkan keagenan kapal dari owner, surat laut, surat ukur dan sertifikat kelas kapal yang akan dilampirkan di loket untuk mendapatkan nomor urut pendaftaran pada pemeriksaan kapal.
- 2) Disposisi pemeriksaan kapal oleh kepala kantor kesyahbandaraan samarinda.
- 3) Kepala bidang Kelaiklautan kapal melaksanakan instruksi sesuai petunjuk kepala kantor kesyahbandaran.
- 4) Penunjukkan Marine inspector oleh kepala seksi sertifikasi kelaiklautan kapal
- 5) Pelaksanaan pemeriksaan kapal oleh petugas marine inspector di damping oleh agen. Pemeriksaan tersebut meliputi material, konstruksi, bangunan,

permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio, dan elektronika kapal.

- 6) Evaluasi dan penelitian terhadap laporan pemeriksaan nautis teknis kapal (konstruksi dan perlengkapan) serta laporan pemeriksaan keselamatan radio kapal SOLAS 1974 / 1988 oleh kepala seksi kelaiklautan kapal.
- 7) Penyiapan sertifikat keselamatan.
- 8) Penandatanganan sertifikat keselamatan oleh kepala kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas II Samarinda atau Kepala Bidang Kelaiklautan kapal.
- 9) Penomoran sertifikat keselamatan oleh bagian tata usaha.
- 10) Setelah proses pemeriksaan dan penerbitan sertifikat maka keluarlah nota tagihan jasa perkapalan yang dikeluarkan oleh bendahara penerima seksi keselamatan kapal yaitu pembayaran PNBP (Penerimaan Negara bukan pajak). Tarif tersebut berdasarkan PP no. 6 tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan Negara bukan pajak yang berlaku pada department perhubungan.
- 11) Penyerahan sertifikat kapal kepada agen dan agen tersebut menyerahkan sertifikat tersebut kepada kapten kapal TB. As Warrior 1

Dalam hal ini marine inspector dianjurkan untuk memperhatikan prosedur / check list. Prosedur / check list tersebut antara lain:

a) Pengendalian dokumen

- Daftar surat kapal,, sertifikat dan masa berlakunya
- Daftar dokumen kapal dan buku – buku referensi
- Daftar gambar kapal, petunjuk operasi dan simbol alat keselamatan
- Daftar peta
- Crew list
- Daftar do0
- kumentasi awak kapal.

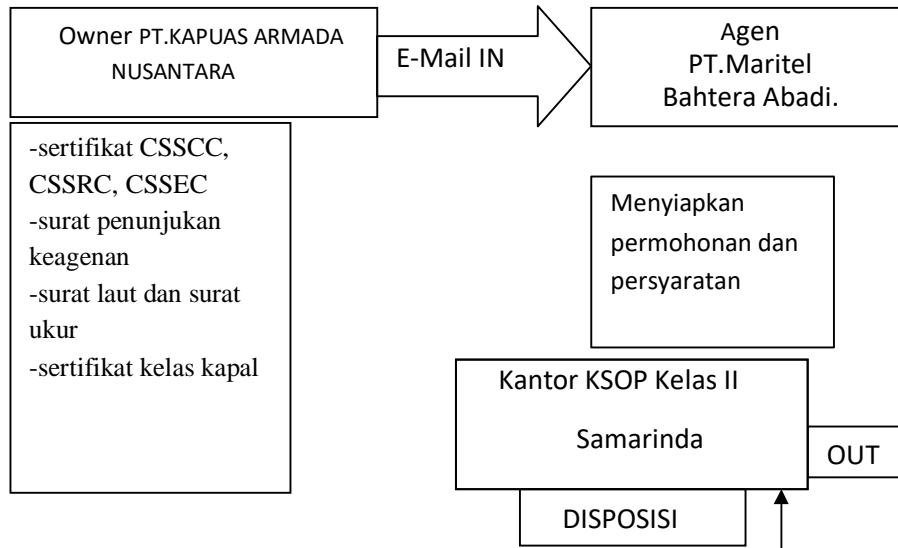
b) Kesiapan menghadapi keadaan darurat

- Muster list
- Peran kebakaran (fire drill)
- Peran meninggalkan kapal (abandon ship drill)
- Pola penanggulangan pencegahan pencemaran minyak dari kapal (SOPEP)

- ☐ Latihan / peragaan pemakaian alat keselamatan
 - ☐ Peragaan orang jatuh ke laut (man overboard drill)
 - ☐ Pengujian kemudi darurat
 - ☐ Laporan kecelakaan kapal
 - ☐ Komunikasi dalam mara bahaya
- c) Pengoperasian kapal
- ☐ Perintah Nahkoda (Standing order, night order, dan lain – lain)
 - ☐ Rencana berlayar (Voyage plan)
 - ☐ Koreksi peta navigasi
 - ☐ Prosedur berlayar dalam keadaan cuaca buruk
 - ☐ Prosedur berlayar dalam jarak pandang terbatas.
 - ☐ Persiapan berlayar
 - ☐ Persiapan memasuki pelabuhan / dermaga.
 - ☐ Tugas jaga (deck/ engine)
 - ☐ Pilot embarkation/ disembarkation
 - ☐ Sistem komunikasi (dalam kapal/ keluar kapal)
 - ☐ Prosedur muatan (bongkar muat, cargo record book, cargo securing manual. Stowage plan, stability, loading manual, dan lain – lain)
 - ☐ Prosedur penanganan barang - barang berbahaya (Dangerous goods)
 - ☐ Cargo transfer , tank cleaning, crude oil washing
 - ☐ Sampah (garbage management manual, garbage record book)
 - ☐ Bunker (ship to ship)
 - ☐ Pengisian (log book Deck, engine, radio, Manoeuvre oil record book dan lain – lain)
 - ☐ Procedure dan Arrangement manual (P & A Manual) khusus untuk chemical tanker/ gas tanker.
 - ☐ Engine operation (Check list persiapan engine, spare parts, CMS, tes mesin penggerak utama, pompa – pompa, generator, separator, one hour notice dan lain – lain)
 - ☐ Lego jangkar
 - ☐ Izin kerja panas (Hot work permit)
 - ☐ Izin masuk ruangan tertutup (Enclosed space entry)

Proses Penunjukkan Keagenan oleh owner kepada agen serta pengajuan permohonan ke kantor KSOP Kelas II Samarinda.

Gambar 4.2 Proses Penunjukan Keagenan



(Sumber : PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda)

8. Proses Penunjukkan Jasa Pelayanan Keagenan oleh owner kepada agen dan pengajuan permohonan

Proses penunjukkan keagenan oleh owner kepada agen serta pengajuan permohonan ke kantor Ksop Samarinda:

- Pihak pemilik kapal/ owner PT Kapuas Armada Nusantara mengirim email tanggal 03 februari 2021 bahwasannya PT Maritel Bahtera Abadi. ditunjuk untuk menangani pengurusan perpanjangan sertifikat konstruksi kapal TB.As Warrior 1 yang akan habis masa berlakunya pada tanggal 03 februari 2021.
- Pihak owner melampirkan data-data sertifikat yang akan di perpanjang serta dokumen kapal seperti surat penunjukkan keagenan, surat laut, surat ukur, dan sertifikat kelas kapal.
- Setelah pihak agen menerima informasi dari owner pihak agen membuat permohonan perpanjangan sertifikat konstruksi dan melampirkan dokumen seperti, Cargo ship safety equipment certificate, Cargo ship safety radio certificate yang telah habis masa berlakunya, surat penunjukkan keagenan, surat laut, surat ukur dan sertifikat kelas kapal untuk diajukan disposisi ke kantor KSOP Samarinda.

9. Proses Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal

Pengurusan Sertifikat Keselamatan Kapal Guna Menunjang Kelancaran keberangkatan Kapal TB.As Warrior 1 setelah melaksanakan pengisian muatan di Jetty Sungai Meriam Samarinda dan menunjang kelancaran Operasional Kapal Milik PT. Kapuas Armada Nusantara Kapal sebagai sarana transportasi harus memenuhi persyaratan kelaiklautan, sehingga menjamin keselamatan kapal, anak buah kapal (ABK), dan muatannya. Kelaiklautan kapal dibuktikan dengan adanya sertifikat kapal, salah satunya sertifikat keselamatan kapal. Dalam melaksanakan pengurusan sertifikat keselamatan kapal PT.Maritel Bahtera Abadi menargetkan selesai dalam waktu satu minggu. Namun pada kenyataannya dalam kurun waktu yang telah ditentukan tersebut pengurusan sertifikat keselamatan TB. As Warrior 1 belum selesai.

10. Karakteristik Responden

Gambaran umum responden ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik- karakteristik dari pegawai dan agent yang terpilih menjadi responden berkaitan dengan objek penelitian. Penggolongan terhadap pegawai dan agent didasarkan pada jenis kelamin , usia, dan tingkat pendidikan. Dari penggolongan ini akan diperoleh suatu kesimpulan mengenai keadaan responden. Penggolongan tersebut akan disajikan dalam tabel masing- masing berikut ini:

Tabel 4.1

Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1	Laki-laki	22	71%
2	Perempuan	9	29%
	Total	31	100 %

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan jenis kelamin adalah laki – laki berjumlah 22 (71%) dan perempuan berjumlah 9 (29%).

Tabel 4.2
Data Responden Berdasarkan Usia

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1	< 20 tahun	2	6,5%
2	21-30 Tahun	23	74,2%
3	31-40 Tahun	6	19,3%
4	41-50 Tahun	0	0%
	Jumlah	31	100%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan usia adalah < 20 Tahun (6,5%), 21-30 Tahun (74.2%), 31-40 Tahun (19.3%), 41-50 (0%).

Tabel 4.3

Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

No	Pendidikan	Jumlah	Persentase
1	SMA / Sederajat	9	29%
2	D1	2	6,5%
3	D2	0	0%
4	D3	7	22,6%
5	D4/S1	13	41,9%
	Jumlah	31	100%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan pendidikan terakhir adalah SMA/ Sederajat (29%), D1 (6,5%), D2 (0%), D3 (22,6%), D4/S1 (41,9%).

B. ANALISIS DATA

Deskripsi penelitian adalah tanggapan responden mengenai Pengaruh Perpanjangan Sertifikat Kapal TB. As Warrior 1 terhadap proses clearance out, yang diberikan kepada 20 responden dengan menggunakan metode kuesioner maka penulis dapat memberikan data hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel X dan tabel perhitungan untuk variabel Y dengan data terlampir. Untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban-jawaban pertanyaan yang berasal dari kuesioner, maka hasil jawaban responden diolah berdasarkan indikator dari masing-masing variabel untuk nilai Variabel (X) Perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dari Variabel (Y) Clearance Out. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel:

1. Analisis Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal

Tabel 4.4
Tanggapan Responden Terhadap Indikator Kuantitas

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
1.	Semua dokumen yang diatas kapal tidak boleh ada yang expired (Kadaluwarsa) pada saat kapal akan berangkat Berlayar.	22	6	2	1	0	31
	Persentase %	71,0 %	19,4 %	6,4 %	3,2 %	0.0 %	100.0 %
2.	Apabila jumlah marine inspection di KSOP kelas II samarinda memadai maka pengurusan sertifikat kapal akan berjalan dengan Baik.	19	9	3	0	0	31
	Persentase %	61.3 %	29.0 %	9.7 %	0.0 %	0.0 %	100.0%
3.	Agen harus teliti dalam melihat sertifikat kapal yang sudah expired (masa berlaku) karena akan menghambat proses clearance out kapal	21	8	1	1	0	31
	Persentase %	67,7 %	25.9 %	3.2 %	3.2 %	0.0 %	100.0%

4.	Pada hari libur kerja KSOP tidak menerima pelayanan perpanjangan sertifikat kapal sehingga mempengaruhi lamanya Proses perpanjangan sertifikat kapal	14	10	5	2	0	31
	Persentase %	45.2 %	32.2 %	16.2 %	6.4 %	0 %	100.0%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pertanyaan berdasarkan indikator kuantitas yaitu, untuk pertanyaan nomor 1 terdapat 22 orang responden (71.0%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 6 orang responden (19.4%), yang menjawab netral 2 orang responden (6.4%), yang menjawab tidak setuju 1 orang responden (3.2%) dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Pertanyaan nomor 2 terdapat 19 orang responden (61.3%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 9 orang responden (29.0%), yang menjawab netral 3 orang responden (9.7%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. untuk pertanyaan nomor 3 terdapat 21 orang responden (67.7%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 8 orang responden (25.9%), yang menjawab netral 1 orang responden (3.2%) yang menjawab tidak setuju 1 orang responden (3.2%) dan tidak ada responden yang menjawab sangat tidak setuju. Pertanyaan nomor 4 terdapat 14 orang responden (45.2%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 10 orang responden (32.2%), yang menjawab netral 5 orang responden (16.2%), yang menjawab tidak setuju 2 orang responden (6.4%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju.

Hal ini menunjukkan bahwa dari 4 pertanyaan dalam indikator kuantitas Perpanjangan Sertifikat Kapal yang menjawab sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab setuju, netral, dan tidak setuju, dan sangat tidak setuju. Kesimpulan diatas menunjukkan bahwa indikator kuantitas Perpanjangan Sertifikat Kapal berpengaruh dalam proses clearance out kapal TB.As Warrior 1.

Tabel 4.5
Tanggapan responden terhadap indikator Proses Kegiatan

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
5.	Marine inspection akan menyetujui penerbitan sertifikat keselamatan kapal apabila kapal memenuhi persyaratan dan menerima kelengkapan dokumen kapal dari agen kapal.	17	4	9	1	0	31
	Persentase %	54.8 %	13.0 %	29.0 %	3.2 %	0.0 %	100.0%
6.	Agen sebagai Perpanjang Tangan Owner Dalam pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal di KSOP	19	7	2	3	0	31
	Persentase %	61.3 %	22.6 %	6.4 %	9.7 %	0.0 %	100.0%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pertanyaan berdasarkan indikator Proses Kegiatan yaitu, untuk pertanyaan nomor 5 terdapat 17 orang responden (54.8%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 4 orang responden (13.0%), yang menjawab netral 9 orang responden (29.0%), yang menjawab tidak setuju 1 orang responden (3.2%), dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju. Untuk pertanyaan nomor 6 terdapat 19 orang responden (61,3%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 7 orang responden (22.6%), yang menjawab netral 2 orang responden (6.4%), yang menjawab tidak setuju 3 orang responden (9.7%) dan tidak ada responden yang menjawab sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan dari 2 pertanyaan dalam indikator proses kegiatan perpanjangan sertifikat kapal yang menjawab sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab setuju, netral, dan tidak setuju.

Kesimpulan diatas menunjukan

bahwa indicator proses kegiatan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal berpengaruh dalam proses clearance out kapal TB.As Warrior 1.

Tabel 4.6

Tanggapan responden terhadap indikator Hasil Kerja

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
7.	Kelengkapan dokumen yang di lampirkan agen akan membantu dalam pengurusan sertifikat kapal di Syahbandar	20	7	2	2	0	31
	Persentase %	64.5 %	22.6 %	6.5 %	6.4 %	0.0 %	100.0%
8.	Marine inspection sebagai penanggung jawab sertifikat kapal yang telah di terbitkan di Syahbandar	14	13	3	1	0	31
	Persentase %	45.2 %	41.9 %	9.7 %	3.2 %	0.0 %	100.0%

Sumber: Data dari kuesioner yang telah diolah

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pertanyaan berdasarkan indikator Proses Kegiatan yaitu, untuk pertanyaan nomor 7 terdapat 20 orang responden (64.5%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 7 orang responden (22,6%), yang menjawab netral 2 orang responden (6,4%), yang menjawab tidak setuju 2 orang responden (6.4%), dan tidak ada responden yang menjawab sangat tidak setuju Untuk pertanyaan nomor 8 terdapat 14 orang responden (45.2%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 13 orang responden (41.9%), yang menjawab netral 3 orang responden (9.7%), yang menjawab tidak setuju 1 orang responden (3.2%) dan tidak ada

responden yang menjawab sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan dari 3 pertanyaan dalam indikator hasil kerja perpanjangan sertifikat kapal yang menjawab sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab setuju, netral, dan tidak setuju.

Kesimpulan di atas menunjukkan bahwa indikator proses kegiatan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal berpengaruh dalam proses clearance out kapal TB. As Warrior 1.

Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel X (Perpanjangan Sertifikat Kapal) pada penelitian, maka dapat dilihat pada tabel 4.7 dibawah ini:

Tabel 4.7
Tabel rekapitulasi data variabel X

No. Pertanyaan	Hasil Jawaban					Total
	SS	S	N	TS	STS	
1	22	6	2	1	0	31
2	19	9	3	0	0	31
3	21	8	1	1	0	31
4	14	10	5	2	0	31
5	17	4	9	1	0	31
6	19	7	2	3	0	31
7	20	7	2	2	0	31
8	14	13	3	1	0	31
Total	146	64	27	11	0	248
Persentase%	58,9%	25,8%	10,9%	4,4%	0,0%	100,0%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Dari rekapitulasi data variabel X diatas dapat dikatakan bahwa rata-rata responden memilih menjawab sangat setuju (SS) = 58,9%, setuju (S) = 25,8%, netral (N) = 10,9%, tidak setuju (TS) = 4,4%, sangat tidak setuju (STS) = 0%. Hal ini dapat diartikan bahwa proses clearance out kapal TB. As Warrior 1 yang di ageni oleh PT.Maritel Bahtera Abadi telah terpenuhi dengan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal yang telah di laksanakan.

2. Analisis Clearance Out Kapal

Tabel 4.8

Tanggapan responden terhadap indikator Keterikatan terhadap perpanjangan sertifikat kapal dalam melakukan kegiatan Clearance Out

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
1.	Proses clearance out tidak akan terhambat apabila semua dokumen yang di lampirkan tidak ada yang kadaluwarsa(expired)	23	6	2	0	0	31
	Persentase %	74.2 %	19.3 %	6.5 %	0.0 %	0.0 %	100%
2.	Kapal dapat berlayar apabila mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dari syahbandar.	24	6	1	0	0	31
	Persentase %	77.4 %	19.4 %	3.2 %	0.0 %	0.0 %	100.0%
3.	Selain mendapatkan persetujuan dari pihak Syahbandar kapal juga harus mendapatkan persetujuan dari pihak Intansi terkait.	16	9	6	0	0	31
	Persentase %	51.6 %	29.0 %	19.4 %	0.0 %	0.0 %	100.0%
4.	Agen sebagai pengurus proses clearance out di syahbandar sebagai	17	10	3	1	0	31

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
	Perpanjang tangan dari owner (pemilik kapal)						
	Persentase %	54.8 %	32.3 %	9.7 %	3.2 %	0.0 %	100.0%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pertanyaan berdasarkan indikator Keterikatan terhadap perpanjangan sertifikat kapal dalam melakukan kegiatan Clearance Out yaitu, untuk pertanyaan nomor 1 terdapat 23 orang responden (74.2%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 6 orang responden (19.3%), yang menjawab netral 2 orang responden (6.4%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pertanyaan nomor 2 terdapat 24 orang responden (77.4%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 6 orang responden (35.5%), yang menjawab netral 1 orang responden (3.2%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Untuk pertanyaan nomor 3 terdapat 16 orang responden (51.6%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 9 orang responden (29.0%), yang menjawab netral 6 orang responden (19.4%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Untuk pertanyaan nomor 4 terdapat 17 orang responden (54.8%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 10 orang responden (32.3%), yang menjawab netral 3 orang responden (9.7%), yang menjawab tidak setuju 1 orang responden (3.2%) dan tidak ada yang menjawab sangat tidak setuju.

Hal ini menunjukkan dari pertanyaan diatas dalam indikator Keterikatan terhadap perpanjangan sertifikat kapal dalam melakukan kegiatan Clearance Out yang menjawab setuju dan sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab netral, tidak setuju dan sangat tidak setuju. Kesimpulan diatas menunjukkan bahwa indikator Keterikatan terhadap perpanjangan sertifikat kapal masih bisa dikatakan berpengaruh dalam proses clearance out kapal TB.As Warrior 1.

Tabel 4.9

**Tanggapan responden terhadap indikator pelayanan dari Instansi yang
terkait menangani perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dalam
melakukan kegiatan Clearance Out**

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
5.	Hanya syahbandar yang melakukan pengawasan terhadap kapal sebelum kapal berlayar.	17	8	6	0	0	31
	Persentase %	54.8 %	25.8 %	19.4 %	0.0 %	0.0 %	100.0%
6.	Cepat atau lambatnya proses penerbitan sertifikat kapal berpengaruh pada proses clearance out kapal.	16	10	5	0	0	31
	Persentase %	51.6 %	32.3 %	16.1 %	0.0 %	0.0 %	100.0%
7.	Selain sertifikat keselamatan, sertifikat crew juga harus lengkap diatas kapal sebelum kapal berlayar.	17	10	4	0	0	31
	Persentase %	54.8 %	32.2 %	13.0 %	0.0 %	0.0 %	100.0%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pertanyaan berdasarkan indikator pelayanan instansi terkait yaitu, untuk pertanyaan nomor 5 terdapat 17 orang responden (54.8%) dari total responden yang menjawab

sangat setuju, yang menjawab setuju 8 orang responden (25.8%), yang menjawab netral 6 orang responden (19.4%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Pertanyaan nomor 6 terdapat 16 orang responden (51.6%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 10 orang responden (32.3%), yang menjawab netral 5 orang responden (16.1%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. untuk pertanyaan nomor 7 terdapat 17 orang responden (54.8%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 10 orang responden (32.2%), menjawab netral 4 orang responden (13.0%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan dari pertanyaan diatas dalam indikator pelayanan dari Instansi yang terkait menangani sertifikat keselamatan kapal dalam proses kegiatan Clearance Out yang menjawab setuju dan sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab netral, tidak setuju dan sangat tidak setuju. Kesimpulan diatas menunjukkan bahwa terhadap indikator pelayanan dari Instansi yang terkait menangani perpanjangan sertifikat keselamatan kapal berpengaruh dalam melakukan kegiatan Clearance Out kapal TB. As Warrior 1.

Tabel 4.10
Tanggapan responden terhadap indikator sistem pelayanan online yang masih manual pada Pelabuhan Samarinda

No.	Pertanyaan	Tanggapan Responden					Jumlah
		SS	S	N	TS	STS	
8.	Sistem pelayanan yang manual di samarinda menyebabkan terlambatnya proses clearance out kapal	13	11	7	0	0	31
	Persentase %	41.9 %	35.5 %	22.6 %	0.0 %	0.0 %	100.0%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Berdasarkan data dari tabel diatas dapat dilihat hasil perhitungan masing-masing pertanyaan berdasarkan indikator sistem pelayanan online yang masih manual pada Pelabuhan samarinda yaitu, untuk pertanyaan nomor 8 terdapat 13 orang responden (41.9%) dari total responden yang menjawab sangat setuju, yang menjawab setuju 11

orang responden (35.5%), yang menjawab netral 7 orang responden (22.6%), dan tidak ada yang menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hal ini menunjukkan dari pertanyaan diatas dalam indikator sistem pelayanan yang masih manual pada Pelabuhan samarinda dalam melakukan kegiatan Clearance Out yang menjawab setuju dan sangat setuju lebih banyak dibandingkan dengan yang menjawab kurang setuju, tidak setuju dan sangat tidak setuju. Kesimpulan diatas menunjukkan bahwa indikator sistem pelayanan yang masih manual pada Pelabuhan samarinda masih bisa dikatakan berpengaruh dalam proses clearance out kapal TB. As Warrior 1 Untuk dapat mengetahui rekapitulasi data variabel Y (kebutuhan ekspor) pada penelitian, maka dapat dilihat pada tabel 4.18 dibawah ini.

Tabel 4.11
Tabel rekapitulasi data variabel Y

No. Pertanyaan	Hasil Jawaban					Total
	SS	S	N	TS	STS	
1	23	6	2	0	0	31
2	24	6	1	0	0	31
3	16	9	6	0	0	31
4	17	10	3	1	0	31
5	17	8	6	0	0	31
6	16	10	5	0	0	31
7	17	10	4	0	0	31
8	13	11	7	0	0	31
Total	143	70	34	1	0	248
Persentase%	57,7%	28,2%	13,7%	0,4%	0.0%	100.0%

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Dari rekapitulasi data variabel Y diatas dapat dikatakan bahwa rata-rata responden memilih menjawab sangat setuju (SS) = 57,7%, setuju (S) = 28,2%, Netral (N) = 13,7%, tidak setuju (TS) = 0.4%, sangat tidak setuju (STS) = 0.0 %. Hal ini dapat diartikan bahwa proses clearance out kapal TB. As Warrior 1 di PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda telah terpenuhi dengan Proses Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal.

3. Analisis pengaruh Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal TB. As Warrior 1 terhadap proses Clearance Out.

Tabel 4.12

Perhitungan korelasi Perpanjangan Sertifikat Kapal (X) dan Clearance Out (Y)

No. Responden	Perpanjangan Sertifikat Kapal (X)	Clearance Out (Y)
1	40	34
2	32	34
3	33	32
4	34	32
5	36	36
6	36	36
7	39	36
8	36	35
9	38	35
10	38	33
11	36	34
12	37	33
13	37	31
14	39	36
15	37	30
16	33	40
17	29	38
18	39	39
19	37	40
20	37	40
21	33	40
22	39	34
23	23	40

No. Responden	Perpanjangan Sertifikat Kapal (X)	Clearence Out (Y)
24	35	40
25	32	40
26	37	35
27	34	29
28	38	38
29	40	26
30	35	33
31	20	40

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Untuk memastikan apakah kedua variabel tersebut memiliki hubungan atau tidak, maka dapat diuji dengan analisis statistik. Dalam penelitian ini penulis akan menjelaskan tentang Pengaruh Perpanjangan Sertifikat Kapal TB. As Warrior 1 terhadap proses Clearence Out, dengan metode sebagai berikut :

a. Uji Validitas

Uji Validitas (Test of Validity)

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui apakah alat ukur yang telah disusun benar-benar mampu mengukur apa yang harus diukur. Pengujian validitas tiap butir digunakan analisis item, yaitu mengkorelasikan masing-masing skor tiap butir dengan skor total yang merupakan jumlah tiap skor butir dan nilainya dapat dilihat pada hasil pengolahan menggunakan SPSS 25.0 pada tabel item total statistic di kolom corrected item-total correlation. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai r -hitung yang merupakan nilai corrected item-total correlation lebih besar daripada r -tabel. Untuk mencari hal ini, penulis menggunakan cara korelasi Bivariate Pearson (Produk Momen Pearson). Item- item pertanyaan yang berkorelasi signifikan dengan skor total menunjukkan item- item tersebut mampu memberikan dukungan dalam mengungkapkan apa yang ingin diungkap. Hasil uji validitas dapat dilihat pada tabel berikut:

1) Hasil Validitas X

Tabel 4.13
Hasil validitas variable X

Variabel	Nilai R Hitung	Nilai R Tabel	Nilai Sig	Keterangan
X1	0.705	0.355	0.000	Valid
X2	0.689	0.355	0.000	Valid
X3	0.676	0.355	0.000	Valid
X4	0.646	0.355	0.000	Valid
X5	0.667	0.355	0.000	Valid
X6	0.712	0.355	0.000	Valid
X7	0.669	0.355	0.000	Valid
X8	0.567	0.355	0.000	Valid

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Pada hasil validitas data variabel X menunjukkan hasil data yang valid karena mengacu pada ketentuan apabila nilai R Hitung > R Tabel maka dapat dikatakan data tersebut bersifat valid dan sebaliknya apabila R Hitung < R Tabel maka data tersebut bersifat tidak valid. Pada hasil data variabel X tersebut menunjukkan bahwa data tersebut merupakan data yang valid karena seluruh data nilai R Hitung lebih besar daripada nilai R Tabel, Hal ini menunjukkan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y, Dapat dikatakan juga variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.

Dari rangkuman hasil validitas item diatas, butir-butir pertanyaan yang valid dapat dilihat pada hasil pengolahan SPSS 25 pada tabel *item total statistics pada kolom corrected item-total correlation* untuk masing-masing butir pernyataan adalah sebagai berikut:

1) Hasil Validitas Y

Tabel 4.14
Hasil validitas variable Y

Variabel	Nilai R Hitung	Nilai R Tabel	Nilai Sig	Keterangan
Y1	0.481	0.355	0.000	Valid
Y2	0.493	0.355	0.000	Valid
Y3	0.622	0.355	0.000	Valid
Y4	0.768	0.355	0.000	Valid
Y5	0.778	0.355	0.000	Valid
Y6	0.611	0.355	0.000	Valid
Y7	0.592	0.355	0.000	Valid
Y8	0.753	0.355	0.000	Valid

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Pada hasil data variabel Y tersebut menunjukkan bahwa data tersebut merupakan data yang valid karena seluruh data nilai R Hitung lebih besar daripada nilai R Tabel, Hal ini menunjukkan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y. Dari kedua hasil validitas tersebut dapat dikatakan bahwa hasil keduanya menunjukan hasil yang valid, sehingga dapat dikatakan terdapat hubungan atau pengaruh antara variabel X dan variabel Y.

b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas bertujuan untuk mengetahui apakah alat pengumpul data pada dasarnya menunjukan ketepatan, keakuratan kestabilan, atau konsistensi alat tersebut dalam mengungkapkan gejala-gejala tertentu dari sekelompok individu, walaupun dilakukan pada waktu yang berbeda. Dalam penentuan tingkat reliabilitas suatu instrumen penelitian, secara umum keandalan dalam kisaran $> 0,60$ s/d $0,80$ baik, serta dalam kisaran $> 0,80$ s/d $1,00$ dianggap sangat baik (Santoso, 2001:227)

Untuk menentukan reliabilitas terhadap butir-butir pertanyaannya variabel dilakukan pengujian dengan komputer program SPSS 25.00 dengan rumus Cronbach's Alpha. Berdasarkan tingkat reliabilitas, hasil uji koefisien reliabilitas (alpha) terhadap kedua instrumen variabel yang diuji dapat dirangkum pada tabel di bawah ini:

1) Hasil statistik reliabilitas variabel X

Tabel 4.15
Hasil realibilitas variable X

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0.816	0.816	8

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Pada tabel statistik Realibilitas variabel X tersebut terdapat 3 item hasil yaitu Cronbach's Alpha sebesar 0,816, Cronbach's Alpha Based on Standardized items sebesar 0,816, dan N of items sebesar 8. Berdasarkan Kriteria Normally (1960), apabila Cronbach's lebih besar daripada 60% maka variabel kuesioner tersebut dianggap Reliabel, pada statistik Reliabilitas tersebut Cronbach's Alpha sebesar 0,816 atau 82% maka dapat dikatakan Variabel X termasuk Reliabel atau Handal.

2) Hasil statistik reliabilitas variabel Y

Tabel 4.16
Hasil realibilitas variable Y

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
0.799	0.799	8

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Pada tabel statistik Realibilitas tersebut terdapat 3 item hasil yaitu Cronbach's Alpha sebesar 0.799 Cronbach's Alpha Based on Standardized items sebesar 0.799 dan N of items sebesar 8. Pada tabel statistik Reliabilitas tersebut Cronbach's Alpha sebesar 0.799 atau 79 % karena Cronbach's Alpha lebih besar dari 60% maka dapat dikatakan Variabel Y termasuk Reliabel atau Handal.

Dari Kedua hasil tabel statistik Realibilitas tersebut menunjukkan bahwa variabel X

dan variabel Y bersifat Reliabel atau Handal, hal ini menunjukkan bahwa nilai konsistensi Instrumen Penelitian tersebut sudah baik.

c. Pengujian Koefisien Determinasi

Tujuan dilakukan uji determinasi untuk menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan. Menentukan peranan variable tak terikat dan mempengaruhi variable terikat (%).

Untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh dari variabel x terhadap naik turunnya variable y.

Rumus yang digunakan dalam koefisien penentu ialah :

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

Keterangan :

Kp = Koefisien positif

r = Koefisien korelasi X dan Y

Tabel 4.17

Hasil dari Model Summary

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of The Estimate
1	0,394 ^a	0,156	0,127	3,512

Sumber : Hasil pengolahan Kuesioner

Dengan melihat hasil perhitungan diatas dimana R square sebesar 0,156 atau 15,6%. Hal ini menunjukan besarnya pengaruh positif dari variabel bebas (Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal) terhadap variabel terikat (clearance out) adalah sebesar 15,6%, sedangkan sisanya 39,4% dipengaruhi oleh variable yang lain. Korelasi antara Perpanjangan Sertifikat Keselamatan Kapal dan clearance out cukup signifikan

d. Pengujian Hipotesis

☐ Uji t hitung

Digunakan untuk menguji pengaruh secara parsial (per variabel) terhadap variabel terganggunya. Apakah variabel tersebut memiliki pengaruh yang berarti terhadap variabel terganggunya atau tidak.

DASAR PENGAMBILAN KEPUTUSAN :

Jika $Sig < 0,05$ / $T_{hitung} > T_{table}$ = Maka terdapat pengaruh

Jika $Sig > 0,05$ / $T_{hitung} < T_{table}$ = Maka tidak terdapat pengaruh

Tabel 4.18
coefficients^a

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.
Model		B	Std. Error			
1	(Constant)	47,044	5,054		9,309	.000
	perpanjangan sertifikat keselamatan kapal	.330	.143	.394	2,312	.028

a. Dependent Variable: clearance out

Jumlah Variabel (k)	2
Jumlah Responden (n)	31
Taraf sig. (2 Sisi)	: Sig 5% ,.....0.025
Derajat Bebas $df=n-k$: $31-2=29$
T_{tabel}	: 2,045

Tabel 4.19
Titik Persentase Distribusi t (dk 41 - 80)

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

Hasil dari pengolahan data pada tabel diatas adalah :

Diketahui nilai sig untuk pengaruh Perpanjangan Sertifikat Kapal (X) terhadap clearance out (Y) adalah sebesar $0,000 < 0,05$ dan nilai thitung $> t_{tabel} 7.522 > 2,045$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis diterima karena terdapat pengaruh positif perpanjangan sertifikat keselamatan kapal TB. As Warrior 1 terhadap clearance out.

e. Analisis Regresi Linear Sederhana

Untuk mengetahui pengaruh antara perpanjangan sertifikat keseamatan kapal (variabel x) dengan clearance out kapal (variabel y) akan dilakukan analisis regresi linear sederhana dengan menggunakan *software* SPSS.

Dasar pengambilan keputusan linear sederhana dapat mengacu pada 2 hal yakni Membandingkan nilai signifikansi dengan nilai probabilitas 0,05.

- jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya variable X berpengaruh terhadap variable Y
- jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya variable X tidak berpengaruh terhadap variable Y

Tabel 4.20
Tabel Regresi Linear Sederhana

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
Regression	65,935	1	65,935	5,345	.03 ^b
Residual	357,742	29	12,336		
Total	423,677	30			

a. Dependent Variable: Clearence Out

b. Predictors: (Constant), Peranjangan Sertifikat Keselamatan Kapal

Dari output tersebut diketahui :

Bahwa nilai F hitung = 5,345 dengan tingkat signifikan sebesar $0.03 < 0.05$, maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi *variable* perpanjangan sertifikat keselamatan kapal (X) terhadap *variable* clearance out (Y)

C. PEMECAHAN MASALAH

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 meningkatkan kinerja keagenan sehingga proses clearance out kapal dapat berjalan dengan lancar di PT.Maritel Bahtera Abadi Samarinda. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan alternatif mana yang paling baik digunakan untuk memecahkan masalah.

Maka penulis memiliki pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Lamanya pengurusan pelayanan pada perpanjangan sertifikat kapal ternyata mempunyai pengaruh terhadap kelancaran proses clearance out kapal TB. As Warrior 1 sampai 82%, sehingga penting untuk dilakukan penanganannya yaitu melalui :
 - a. Komunikasi dengan pihak kapal. Proses pengurusan dokumen kapal memerlukan waktu lama karena adanya beberapa syarat pengajuan di Kantor KSOP Kelas II Samarinda maupun Instansi lainnya. Untuk mengatasi hal tersebut perusahaan harus bisa lebih meningkatkan lagi komunikasi dengan pihak kapal mengenai persyaratan untuk dokumen agar tidak terjadi kesalahan dalam pengajuan pengurusan dokumen kapal sehingga pengurusan clearance out kapal bisa tepat waktu sesuai yang telah ditentukan.
 - b. Pelayanan pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal online di Kantor Pelabuhan Kelas II Samarinda maupun pihak instansi terkait. Proses pengurusan dokumen kapal di Kantor Pelabuhan Kelas II Samarinda masih manual sehingga prosesnya berlangsung lama dari mulai pengajuan disposisi sampai selesai. Untuk mengatasi hal tersebut pihak Kantor Pelabuhan Kelas II Samarinda mengubah sistem pelayanan pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dari manual menjadi online. Pada saat penulis melaksanakan praktek di Kantor Pelabuhan Kelas II samarinda, pelayanan pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal sudah mulai di sosialisasikan dengan perusahaan pelayaran yang ada di samarinda dan perusahaan tersebut sudah menginput data-data perusahaan untuk pelayanan pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal tersebut. Setelah semua syarat terpenuhi, pihak agen bersama beacukai akan berkordinasi untuk mengecek Kembali dokumen dan muatan kapal sebelum akhirnya kapal dapat meninggalkan Pelabuhan samarinda.

2. Tersistemnya pengurusan perpanjangan sertifikat keselamatan kapal dengan jumlah karyawan bagian operasional yang memadai. Melakukan recruitment sejumlah karyawan bagian operasional di PT. Maritel Bahtera Abadi serta mengoptimalkan pembagian tugas karyawan sesuai tanggung jawab masing - masing agar proses clearance out kapal berjalan cepat dan lancar.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan pada bab – bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses pengurusan perpanjangan sertifikat Keselamatan Kapal (*Cargo Ship Safety Construction, Cargo Ship Safety Equipment, Cargo Ship Safety Radio*) yaitu agen mengajukan permohonan ke KSOP Samarinda untuk disposisi pemeriksaan kapal, selanjutnya pihak syahbandar menunjuk marine inspector untuk melakukan pemeriksaan kapal dan setelah pemeriksaan dan kapal dinyatakan laik laut maka diterbitkan sertifikat Keselamatan Kapal oleh instansi setempat.
2. Kendala – kendala yang ditemukan dalam perpanjangan sertifikat Keselamatan Kapal (*Cargo Ship Safety Construction, Cargo Ship Safety Equipment, Cargo Ship Safety Radio*) terutama adalah masih menggunakan sistem manual dan belum adanya sistem online, keterlambatan pihak marine inspector dalam melakukan pemeriksaan kapal, keterlambatan pihak pemilik kapal dalam memberitahukan kepada agen PT.Maritel Bahtera Abadi kapan masa berlaku sertifikat tersebut habis.
3. Pemilik kapal diharapkan lebih teliti lagi dalam memeriksa dan memonitor dokumen-dokumen kapal yang dimiliki agar sertifikat Keselamatan Kapal dapat diperpanjang secara tepat waktu.

B. SARAN

Berdasarkan analisis dan pengamatan penulis selama melakukan penelitian di PT.Maritel Bahtera Abadi, maka penulis akan memberikan saran-saran yang membangun antara lain:

1. Dalam rangka penerbitan sertifikat Keselamatan Kapal pada pelayanan jasa PT.Maritel Bahtera Abadi diharapkan agar agen menjalin hubungan yang baik dengan pihak instansi terkait dan selalu mengikuti prosedur yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

2. Diharapkan agar dibuat sistem online oleh pihak direktorat jendral perhubungan laut yang dapat mempercepat dan mempermudah pengurusan perpanjangan sertifikat serta memangkas birokrasi yang terlalu lama.
3. Menambah jumlah personil marine inspector agar kegiatan dalam pemeriksaan kapal berjalan dengan baik dan tidak terjadi keterlambatan.
4. PT.Kapuas Armada Nusantara sebagai pemilik kapal diharapkan memberitahukan kepada PT.Maritel Bahtera Abadi paling lambat 5 hari sebelum masa berlaku sertifikat Keselamatan Kapal, kapal tersebut habis agar tidak terjadi keterlambatan dalam pengurusan perpanjangan sertifikat Keselamatan Kapal kapal TB. As Warrior

1

DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, Suharsini, Prof.Dr. 2013. *Prosedur Penelitian*. Jakarta : Rineka CiptaHerjanto Eddy . 2007 *Manajemen Operasional* Maryati, Dra. MC. M.M. 2014. *Manajemen Perkantoran Efektif Edisi Kedua*.Yogyakarta : UPP STIM YKPN

Soebekti, Capt.H.R. 2002. *Hukum Maritim*. Jakarta : Yayasan PendidikanPelayaran Djadajat Sugiyono, Prof.Dr. 2018. *Metode Penelitian*. Bandung : Alfabeta Sudjatmiko, Drs. Fdc. 1992-*Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta Suyono,R.P. Capt. 2005. *Shipping Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut Edisi Ketiga*. Jakarta : PPM

Peraturan Pemerintah RI No. 6 Tahun 2009. Tentang Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Department Perhubungan

Peraturan Pemerintah RI No.51 tahun 2002 Tentang Perkapalan Undang-Undang Pelayaran RI No.17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.

<http://repository.stimart-amni.ac.id/797/2/KTI%20BAB%202.pdf>

<http://arriple.blogspot.com/2017/02/pengertian-prosedur-menurut-para-ahli.html?m=1>

<http://repository.unimar-amni.ac.id/2869/2/BAB%20%20%20ATUN.pdf>

<https://dimensipelaut.blogspot.com/2019/02/jenis-kapal-laut-berdasarkan-fungsinya-didunia.html?m=1> [http://ditkapel.dephub.go.id/assets/thumb_file/Copy SK- 2016 07 15-17 02 23.pdf](http://ditkapel.dephub.go.id/assets/thumb_file/Copy_SK-2016_07_15-17_02_23.pdf) [http://hubla.dephub.go.id/pelayanan/Pages/Penerbitan-Sertifikat- Keselamatan-](http://hubla.dephub.go.id/pelayanan/Pages/Penerbitan-Sertifikat-Keselamatan-Kapal-Barang.aspx)

[Kapal-](http://hubla.dephub.go.id/pelayanan/Pages/Penerbitan-Sertifikat-Keselamatan-Kapal-Barang.aspx)


[Barang.aspx http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2016/PERDIRJEN NOM OR HK 103-2-14-DJPL- 16 TENTANG TATA CARA PENERIMAAN, PENYETORAN, PENG GUNAAN DAN PELPOR AN PNBP YANG BERLAKU PADA DITJEN HUBLA.pdf](http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2016/PERDIRJEN_NOM_OR_HK_103-2-14-DJPL-16_TENTANG_TATA_CARA_PENERIMAAN,_PENYETORAN,_PENG_GUNAAN_DAN_PELPOR_AN_PNBP_YANG_BERLAKU_PADA_DITJEN_HUBLA.pdf)

LAMPIRAN

Lampiran 1 Foto kapal TB.As Warrior 1



Lampiran 2 Cargo Ship Safety Equipment Certificate



SERTIFIKAT KESELAMATAN PERLENGKAPAN KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

No. **AL501 / 136 / 16 / RSOP.5MD-21**

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provision of the

Perpanjangan

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO 17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of ship</i>	Angka atau huruf pengenal <i>Distinctive number of letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of registry</i>	Isi kotor <i>Gross tonnage</i>
AS WARRIOR 1	YDA4956	PONTIANAK	152

Jenis kapal <i>Type of ship</i>	Bobot Mati Kapal (ton) <i>Deadweight of Ship (Metric tons)</i>	Panjang Kapal <i>Length of Ship</i>	Nomor IMO <i>IMO Number</i>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div> <input type="checkbox"/> Kapal curah <i>Bulk carrier</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki minyak <i>Oil tanker</i> </div> <div> <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia <i>Chemical tanker</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki gas <i>Gas carrier</i> </div> <div> <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan di samping <i>Cargo ship other than any of the aside</i> </div> </div>	--	22.46 M	8675538

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alternation or modification of a major character was commenced

TAHUN 2010

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Bahwa pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that
 - kapal memenuhi persyaratan Konvensi berkaitan dengan sistem dan sarana keselamatan kebakaran serta bagan pengendali kebakaran
the ship complied with the requirements of the Convention as regards fire safety systems and appliances and fire control plans
 - sarana dan perlengkapan penyelamatan diri dari sekoci penolong, rakit penolong dan sekoci penyelamat dilengkapi sesuai dengan peraturan Perundang-undangan
the life-saving appliances and the equipment of the lifeboats, liferafts and rescue boats were provided in accordance with the requirements of the Act
 - kapal dilengkapi dengan sarana pelempar tali dan instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri sesuai dengan peraturan-peraturan Perundang-undangan
the ship was provided with line throwing appliance and radio installations used in life saving appliances in accordance with the requirements of the Act

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

☒ Dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A-600 (15).
In accordance with IMO ship identification number schema adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

- 2.4 kapal memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan yang berkaitan dengan perlengkapan pelayaran, sarana embarkasi pandu dan publikasi nautika
the ship complied with the requirements of the Act as regards shipborne navigational equipment, means of embarkation for pilots and nautical publications
- 2.5 kapal dilengkapi dengan penerangan, sosok dan sarana pembuat isyarat bunyi dan isyarat marabahaya sesuai dengan persyaratan peraturan Perundang-undangan dan Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut
the ship was provided with lights, shapes and means of making sound signals and distress signals in accordance with the requirements of the Act and the International Regulation for Preventing Collision at Sea in force
- 2.6 dalam segala hal kapal memenuhi persyaratan terkait peraturan Perundang-undangan
in all other respects the ship complied with the relevant requirements of the Act
- 2.7 kapal telah / tidak⁴ mengalami perubahan bentuk dan susunan yang berkaitan dengan pemenuhan aturan 125 dari Undang-undang
the ship was / was not⁴ subjected to an alternative design and arrangements in pursuance of regulation 125 of the Act
- 2.8 dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan kebakaran ditambah / tidak ditambah⁴ pada catatan dalam sertifikat ini
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is / is not⁴ appended to this Certificate
3. Bahwa telah / tidak⁴ diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has / has not⁴ been issued

12 FEBRUARI 2022

Sertifikat ini berlaku sampai dengan berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara
 dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal sesuai dengan aturan pada Bab IX Bagian Kesatu dari Undang-undang
This certificate is valid until subject to the annual and intermediate surveys and inspection of the outside of the ship's bottom in accordance with regulation under Chapter IX first Division of the Act

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini
Completion date of the Survey on which this certificate is based

SAMARINDA, 24 AGUSTUS 2021

Diterbitkan di SAMARINDA
Issued at

Pada tanggal 25 AGUSTUS 2021
Date on

PUP : 014932

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
 OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
 UB
 KEPALA KANTOR
 KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
 KELAS II SAMARINDA
 Kasel States Hukum & Sertifikasi Kapal




Dr. Capt. ILHAM AKBAR, M.H.
 PENATA (III/c)
 NIP. 19790606 201012 1 002

Catatan :
Notes

4. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate
5. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun.
Insert the Expiry date on this certificate, the day and the month of this date correspond to the anniversary date.

LAMPIRAN 3

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE



SERTIFIKAT KESELAMATAN RADIO KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

No: AL502/ 49 / 5 /KSOP.SMD-21

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provision of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIAN SHIPPING ACT NO.17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Perpanjangan

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of ship</i>	Angka atau huruf pengenal <i>Distinctive number of letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of registry</i>	Isi kotor <i>Gross tonnage</i>
AS WARRIOR 1	YDA4956	PONTIANAK	152

Daerah Pelayaran Kapal <i>Sea areas in which ship is certified to operate</i>	Nomor IMO ¹ <i>IMO Number ¹</i>
A1 + A2	8675538

Tanggal peletakan lunas atau kapal pada tahap pembangunan yang setara atau jika ada, tanggal dimulainya pekerjaan konversi, perubahan atau modifikasi bagian penting kapal
Date on which keel was laid or ship was at similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alternation or modification of a major character was commenced

TAHUN 2010

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

1. Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
2. Pemeriksaan menunjukkan bahwa :
That the survey showed that :
 - 2.1 Kapal memenuhi persyaratan yang berkaitan dengan instalasi radio
The ship complied with the requirements related to radio installations
 - 2.2 Fungsi instalasi radio yang digunakan pada sarana penyelamatan diri memenuhi persyaratan peraturan Perundang-undangan
The functioning of the radio installations used in life-saving appliances complied with the requirements of the Act
3. Bahwa telah / tidak ¹diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption Certificate has / has not ²been issued

¹ Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A-600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A. 600 (15).

² Coret yang tidak perlu

Tidak perlu

 appropriate

F 004292

12 FEBRUARI 2022

Sertifikat ini berlaku sampai dengan
dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal
*This certificate is valid until
inspection of the outside of the ship's bottom*

¹ berdasarkan pemeriksaan
¹ *subject to the annual and intermediate surveys and*

SAMARINDA, 24 AGUSTUS 2021

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini
Completion date of the Survey on which this certificate is based

Diterbitkan di **SAMARINDA**
Issued at

Pada tanggal **25 AGUSTUS 2021**
Date on

PUP : 014932

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OR. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
UB

KEPALA KANTOR
KESYAHBANDALAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS II SAMARINDA
Kasir Status Hukum & Sertifikasi Kapal


Dr. Capt. H. HAMAKBAR, M.H.
OPENATA (III/c)
NIP. 19790606 201012 1 002

Catatan :
Notes

3. Masukkan tanggal berakhirnya, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun
Insert the data of expiry, the day and the month of this date correspond to the anniversary date

202400 7

Nama Kapal
Particulars of ship

Nama Kapal
Name of ship

: AS WARRIOR 1

Nomor atau huruf pengenalan
Distinctive number of letters

: YDA4956

Jumlah minimum orang yang memenuhi syarat untuk mengoperasikan instalasi radio
Minimum number of persons with required qualification to operate the radio installations

2. Rincian fasilitas radio

Details of radio facilities

	Butir Item	Ketersediaan Actual Provision
1	Sistem Utama Primary Systems	
1.1	Instalasi radio VHF VHF radio installation	
1.1.1	Encoder DSC DSC Encoder	—
1.1.2	Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	FITTED
1.1.3	Radioteleponi Radiotelephony	FITTED
1.2	Instalasi radio MF MF radio installation	
1.2.1	Encoder DSC DSC Encoder	—
1.2.2	Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	—
1.2.3	Radioteleponi Radiotelephony	—
1.3	Instalasi radio MF / HF MF / HF radio installation	
1.3.1	Encoder DSC DSC Encoder	—
1.3.2	Pesawat jaga penerima DSC DSC watch receiver	FITTED
1.3.3	Radioteleponi Radiotelephony	FITTED
1.3.4	Radiotelegrafi cetak langsung Direct-printing radiotelegraphy	—
1.4	Stasiun bumi kapal INMARSAT INMARSAT ship earth station	—
2	Alat peringatan sekunder Secondary means of alerting	PROVIDED
3	Fasilitas penerima informasi keselamatan maritime Facilities for reception of maritime safety information	
3.1	Pesawat penerima NAVTEX NAVTEX receiver	FITTED
3.2	Pesawat penerima EGC EGC receiver	—
3.3	Pesawat penerima radiotelegrafi cetak langsung HF HF direct-printing radiotelegraph receiver	—

4 EPIRB Satelit <i>Satellite EPIRB</i>	
4.1 COSPAS SARSAT <i>COSPAS SARSAT</i>	PROVIDED
4.2 INMARSAT <i>INMARSAT</i>	---
5 EPIRB VHF <i>VHF EPIRB</i>	---
6 Transponder radar kapal <i>Ship's radar transponder</i>	PROVIDED

3. Metode yang digunakan untuk menjamin ketersediaan fasilitas radio
Methods used to ensure availability of radio facilities

- 3.1 Duplikasi perlengkapan : AVAILABLE
Duplication of equipment
- 3.2 Pemeliharaan di darat : --
Shore-base maintenance
- 3.3 Kemampuan pemeliharaan di laut : --
At sea maintenance capability

DENGAN INI DINYATAKAN bahwa lampiran ini seluruhnya benar
THIS IS TO CERTIFY that this record is correct in all respect

Diterbitkan di SAMARINDA
Issued at

Pada tanggal 25 AGUSTUS 2021
Date on

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
UB
KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS II SAMARINDA
Kasi Status Hukum & Sertifikasi Kapal



Dr. Cape ILHAM AKBAR, M.H.
PENATA (III/c)
NIP. 19790606 201012 1 002

No.M.1 yang memeriksa

000400 7

LAMPIRAN 4

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

REPUBLIK INDONESIA
Republic of Indonesia

SERTIFIKAT KESELAMATAN KONSTRUKSI KAPAL BARANG
CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

AL.501 / 136 / 16 / K50P.5MD-21
No:

Perpanjangan

Diterbitkan menurut ketentuan
Issued under the provision of the

UNDANG - UNDANG REPUBLIK INDONESIA NO.17 TAHUN 2008
TENTANG PELAYARAN
INDONESIA SHIPPING ACT NO.17/2008

REPUBLIK INDONESIA
The Republic Of Indonesia

Oleh DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
By Directorate General of Sea Transportation

Nama kapal <i>Name of ship</i>	Angka atau huruf pengenal <i>Distinctive number of letters</i>	Pelabuhan pendaftaran <i>Port of registry</i>	Isi kotor <i>Gross tonnage</i>
AS WARRIOR 1	YDA4956	PONTIANAK	152

Jenis kapal ¹ <i>Type of ship</i>	Bobot mati kapal (ton) ² <i>Deadweight of ship (Metric tons)</i>	Nomor IMO ³ <i>IMO Number</i>
<input type="checkbox"/> Kapal curah <i>Bulk carrier</i> <input type="checkbox"/> Kapal tangki kimia <i>Chemical tanker</i> <input checked="" type="checkbox"/> Kapal barang selain dari yang disebutkan di samping <i>Cargo ship other than any of the above</i>	—	8675538

Tanggal pembangunan <i>Date of build</i>			
Kontrak <i>Contract</i>	Peletakan lunas <i>Keel laid</i>	Serah terima <i>Delivery</i>	Perubahan <i>Conversion</i>
—	TAHUN 2010	—	—

DENGAN INI DINYATAKAN
THIS IS TO CERTIFY

- Bahwa kapal telah diperiksa sesuai dengan persyaratan peraturan perundang-undangan
That the ship has been surveyed in accordance with the requirements of Act
- Pemeriksaan menunjukkan bahwa kondisi bangunan, permesinan dan perlengkapan sebagaimana ditetapkan dalam peraturan diatas memuaskan dan kapal memenuhi persyaratan
That the survey showed that the condition of the structure, machinery and equipment as defined in the above regulation was satisfactory and the ship complied with the relevant requirements
- Dua inspeksi terakhir tentang dasar kapal dilaksanakan pada tanggal **13 AGUSTUS 2016** dan **13 AGUSTUS 2019**
That the last two inspections of the outside of the ship's bottom took place on and (date)

1. Pilih dan tandai X yang sesuai
Choose and mark X accordingly

2. Untuk kapal tangki minyak, kapal tangki kimia dan kapal tangki gas saja
For oil tankers, chemical tankers and gas carriers only

3. Sesuai dengan skema Nomor Identifikasi Kapal IMO yang diadopsi oleh Organisasi dengan resolusi A-600 (15).
In accordance with IMO ship identification number scheme adopted by the Organization by resolution A. 600 (15).

DKP 17/08

4. Bahwa telah/tidak diterbitkan Sertifikat Pembebasan
That an Exemption has/has not been issued
5. Bahwa kapal telah / tidak mengalami perubahan bentuk dan susunan
That the ship was / was not subject to an alternative design and arrangements
6. Dokumen yang memberikan persetujuan akan perubahan bentuk dan susunan untuk keselamatan yang berkaitan dengan kebakaran ditambah / tidak ditambah pada catatan dalam sertifikat ini
a Document of approval of alternative design and arrangements for fire safety is / is not appended to this Certificate

Sertifikat ini berlaku sampai dengan
dan pemeriksaan terhadap bagian luar dari dasar kapal
This certificate is valid until
inspection of the outside of the ship's bottom

12 FEBRUARI 2022

⁸ berdasarkan pemeriksaan tahunan dan antara

⁸ *subject to the annual and intermediate surveys and*

Tanggal selesainya pemeriksaan sebagai dasar penerbitan sertifikat ini
Completion date of the Survey on which this certificate is based

SAMARINDA, 24 AGUSTUS 2021

Diterbitkan di SAMARINDA
Issued at

Pada tanggal 25 AGUSTUS 2021
Date on

PUP : 014932

AN. MENTERI PERHUBUNGAN
OB. MINISTER OF TRANSPORTATION
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
UB
KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS II SAMARINDA
Kasi Status Hukum & Sertifikasi Kapal



Dr. Capi. ILHAM AKBAR, M.H.
PENATA (III/c)
NIP. 19790606 201012 1 002

Catatan : Diterbitkan berdasarkan Surat ND No. UM.002/405/ 18 /DK/2021

Notes Tgl. 23 Agustus 2021

Tanggal Peluncuran : —
Date of Launching

Dok Terakhir : Tgl. 30-07-2019 s.d. 13-08-2019 di Samarinda
Last Docking

Daerah Pelayaran : PERAIRAN INDONESIA
Trading Area

Dibuat dari : Baja di : Pontianak
Build of *at*

Klasifikasi : BK1 A100 ① P "TUG"
Classification

Pemeriksaan umum v.a.d : Tahun 2022
Next intermediate / renewal Survey

Lain-lain :
Others

4. Coret yang tidak perlu
Delete as appropriate
5. Masukkan tanggal berakhirnya sertifikat ini, tanggal dan bulan yang digunakan harus sama dengan tanggal ulang tahun.
Insert the Expiry date of this certificate, the date and the month of this date correspond to the anniversary date.

LAMPIRAN 5 FOTO BERSAMA DIREKTUR PT.MARITEL



LAMPIRAN 6 PENGANTARAN DOKUMEN KAPAL TB.AS WARRIOR 1



