

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



**SKRIPSI
PENGARUH ASPEK LEGAL TERHADAP PERJANJIAN
KERJA BAWAH AIR PADA PT JALA NUSANTARA
MARDIKA**

Oleh :

MELYA JANWARITA

NRP. 463200650

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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



**SKRIPSI
PENGARUH ASPEK LEGAL TERHADAP PERJANJIAN
KERJA BAWAH AIR PADA PT JALA NUSANTARA
MARDIKA**

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

Oleh :

MELYA JANWARITA

NRP. 463200650

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

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

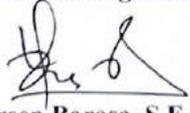


TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama : MELYA JANWARITA
NRP : 463200650
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH ASPEK LEGAL TERHADAP
PERJANJIAN KERJA BAWAH AIR PADA PT
JALA NUSANTARA MARDIKA

Jakarta, 16 Juli 2024

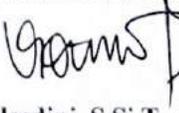
Pembimbing Utama


Dr. Larsen Barasa, S.E., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Pembimbing Pendamping


Imam Fachruddin, S.Si., M.Sc
Penata (III/c)
NIP. 19881120 201503 1 001

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M. M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

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



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : MELYA JANWARITA
NRP : 463200650
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
Judul : PENGARUH ASPEK LEGAL TERHADAP
PERJANJIAN KERJA BAWAH AIR PADA PT
JALA NUSANTARA MARDIKA

Ketua Penguji

Derma Watty Sihombing, S.E., M.M
Penata (III/c)
NIP. 19840316 201012 2 002

Anggota Penguji

Ir. Boedojo Wiwaha S J, M.T
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19641218 199103 1 003

Anggota Penguji

Dr. Larsen Barasa, S.E., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19720415 199803 1 002

Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK

Dr. Vidya Selas dini, S.SiT., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, atas berkat dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini sebagai salah satu syarat yang harus dilakukan untuk dapat menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Penulis menyusun skripsi ini berdasarkan dari pengalaman yang didapatkan selama penulis menjalani praktek darat di PT Jala Nusantara Mardika dan semua ilmu pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat penulis menjalani pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang penulis pilih adalah:

“ PENGARUH ASPEK LEGAL TERHADAP PERJANJIAN KERJA BAWAH AIR PADA PT JALA NUSANTARA MARDIKA”

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar, selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr, selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S. SiT., M.M.Tr, selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
4. Bapak Dr. Larsen Barasa, S.E., M.MTr selaku Pembimbing Utama dan yang telah memberikan waktu, tenaga dan pikiran serta saran pada proses penulisan skripsi ini.
5. Bapak Imam Fachruddin, S.Si., M.Sc selaku Pembimbing Pendamping yang juga telah memberikan waktu, tenaga dan pikiran serta saran pada proses penulisan skripsi ini.
6. Seluruh Civitas Akademik, Staff, dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
7. Seluruh Direksi, staff dan pegawai PT Jala Nusantara Mardika terutama Senior Rosimon, Senior Firman Lambok Siallagan, Bapak Eko Suryo Rachmanto, Kak

Talitha, Pak Ronald, Senior Yurdan, dan Senior Hilal yang telah membimbing, membantu, dan memberikan pelajaran serta kesempatan kepada penulis melaksanakan praktek darat. Juga rekan praktek saya Maestro dan Rifki yang sudah membantu penulis selama praktek dan proses penulisan skripsi.

8. Untuk orang tua saya tercinta, Ayahanda Irfan Sa'adi dan Ibunda Kristin Siswati yang telah membesarkan dengan kasih sayang sejak lahir hingga saat ini yang sudah mendoakan, memberikan motivasi dan dukungan kepada penulis selama penyusunan skripsi ini dan dapat menyelesaikan Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
9. Kepada adik saya yang sangat saya sayangi Micko Reynaldi dan Mirella Lovia yang telah memberikan semangat dan dukungan dalam pengerjaan skripsi ini.
10. Kepada Kakek saya Alm. Ajong Murhaiyin yang sudah berpulang pada tanggal 8 Januari 2024 lalu terimakasih atas dukungan, doa serta semangat yang sudah di berikan kepada penulis, semoga beliau bangga dengan perjuangan cucunya.
11. Dan kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu penulis untuk dapat menyelesaikan pendidikan, praktek darat, hingga penulisan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan baik dari susunan kalimat serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulisan dalam menguasai materi. Oleh karena itu, dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini. Semoga dengan selesainya skripsi ini dapat menambah wawasan dan ilmu yang berguna nantinya bagi penulis dan juga para pembaca di masa yang akan datang.

Jakarta, 16 Juni 2024

Melya Janwarita

NRP. 463200650

DAFTAR ISI

SKRIPSI	I
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	II
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	III
DAFTAR ISI.....	VI
DAFTAR GAMBAR.....	VIII
DAFTAR TABEL.....	IX
DAFTAR LAMPIRAN	X
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	4
C. BATASAN MASALAH.....	5
D. RUMUSAN MASALAH.....	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI.....	6
BAB II LANDASAN TEORI	8
A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL.....	8
B. TEORI	16
C. PENELITIAN TERDAHULU.....	19
D. KERANGKA PEMIKIRAN.....	20
E. HIPOTESIS	20
BAB III METODE PENELITIAN	22
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	22
B. METODE PENDEKATAN.....	22
C. SUMBER DATA.....	23
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	24
E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING	27
F. TEKNIK ANALISIS DATA	28
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	38
A. DESKRIPSI DATA	38
B. ANALISIS DATA.....	44
C. PEMECAHAN MASALAH.....	64

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	66
A. KESIMPULAN	66
B. SARAN.....	67
DAFTAR PUSTAKA	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Kabel Optik Bawah Laut.....	2
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	23
Gambar 3.1 Garis Kontinum.....	30
Gambar 4.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	38
Gambar 4.2 Data Responden Berdasarkan Usia	39
Gambar 4.3 Data Responden Berdasarkan Jabatan.....	40
Gambar 4.4 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	43
Gambar 4.5 Data Responden Berdasarkan Lama Bekerja	43

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	19
Tabel 3.1 Skala Likert (Likert Scale) sebagai Tolak Ukur Penilaian.....	26
Tabel 3.2 Kisi-Kisi Instrumen.....	26
Tabel 3.3 Tabel Rata-Rata Jawaban Responden	30
Tabel 3.4 Tabel Hubungan Interval Koefisien Korelasi	34
Tabel 4.1 Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	38
Tabel 4.2 Data Responden Berdasarkan Usia	39
Tabel 4.3 Data Responden Berdasarkan Jabatan	40
Tabel 4.4 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	43
Tabel 4.5 Data Responden Berdasarkan Lama Bekerja.....	44
Tabel 4.6 Rekapitulasi Tanggapan Responden Variabel X	45
Tabel 4.7 Rekapitulasi Tanggapan Responden Variabel Y	46
Tabel 4.8 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Kepatuhan Regulasi	47
Tabel 4.9 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Pengelolaan Kontrak.....	48
Tabel 4.10 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Litigasi dan Penyelesaian Sengketa	49
Tabel 4.11 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Hukum Ketenagakerjaan.....	50
Tabel 4.12 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Perizinan dan izin usaha.....	51
Tabel 4.13 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Kejelasan Kontrak.....	52
Tabel 4.14 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Transparansi dan Komunikasi	53
Tabel 4.15 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Kepuasan dan Kesejahteraan.....	53
Tabel 4.16 Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Penyelesaian Sengketa	54
Tabel 4.17 Hasil Uji Validitas X.....	56
Tabel 4.18 Hasil Uji Validitas Y.....	57
Tabel 4.19 Hasil Uji Realibilitas X	58
Tabel 4.20 Hasil Uji Realibilitas Y	58
Tabel 4.21 Hasil Uji Normalitas	59
Tabel 4.22 Hasil Uji Koefisien Korelasi	60
Tabel 4.23 Hasil Uji Koefisien Determinasi R	61
Tabel 4.24 Hasil Uji Regresi Linierar X terhadap Y.....	62
Tabel 4.25 Hasil Uji Hipotesis Uji T	63
Tabel 4.26 Hasil Analisis Faktor.....	64

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Sape-Labuan Bajo dan Ende-Kupang kepada PT. Mora Telematika Indonesia
- Lampiran 2. Surat Penunjukan
- Lampiran 3. Pemberian Izin Kegiatan Pekerjaan Bawah Air
- Lampiran 4 Berita Acara Hasil Evaluasi SIUPAL/SIOPSUS
- Lampiran 5. Laporan Realisasi Perjalanan Kapal (Voyage Report)
- Lampiran 6. Surat Persetujuan Berlayar
- Lampiran 7. Rencana Persetujuan Kapal
- Lampiran 8. SPB Pasific Guardian
- Lampiran 9. Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal
- Lampiran 10. Hasil Uji Validitas Sebelum Penyebaran Kuisisioner
- Lampiran 11. Rekapitulasi Penghapusan Butir soal Kuisisioner
- Lampiran 12. Kuisisioner Penelitian
- Lampiran 13. Tabulasi Data
- Lampiran 14. Tabel Signifikansi Nilai R
- Lampiran 15. Tabel Nilai Distribusi T
- Lampiran 16. Hasil Uji Reliabilitas X
- Lampiran 17. Hasil Uji Reliabilitas Y
- Lampiran 18. Hasil Uji Normalitas
- Lampiran 19. Hasil Uji Korelasi
- Lampiran 20. Hasil Uji Koefisien Determinasi
- Lampiran 21. Hasil Uji Regresi Linear X terhadap Y
- Lampiran 22. Hasil Uji Hipotesis Uji T
- Lampiran 23. Dokumentasi

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan poros maritim dunia yang menghubungkan dunia pelayaran di asia dan eropa. Indonesia juga merupakan salah satu negara yang memiliki potensi besar dalam bidang kelautan yang berperan sangat penting bagi dunia pelayaran di belahan dunia terutama bagi bangsa asia dan eropa. Dunia pelayaran tidak lepas kaitannya dengan laut. Laut menjadi jalur transportasi yang sangat penting dan berpotensi besar bagi bangsa indonesia. Transportasi laut tidak juga dapat di pisahkan dengan media transportasi laut itu sendiri yaitu kapal. Kapal memang mejadi satu- satunya transportasi yang dapat di gunakan di moda laut. Kapal sendiri memiliki beberapa fungsi salah satunya adalah untuk menjalankan proyek dari penyewa kapal tersebut. Adapun salah satu proyek laut yang dapat dijalankan oleh kapal adalah kegiatan pekerjaan bawah air seperti restorasi atau perbaikan kabel komunikasi bawah laut di bagian laut tertentu.

Pada Peraturan Menteri Perbuhungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air mengatur tentang kegiatan pekerjaan bawah air pada perairan Indonesia mengenai ketentuan yang berlaku pada kegiatan bawah air yang berada pada perairan Indonesia. Pada PM 71 Tahun 2013 Bab 1 Pasal 1 menjelaskan pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi, atau kapal yang dilakukan di bawah air dan/atau pekerjaan bawah air yang bersifat khusus, yaitu penggunaan peralatan bawah air yang di operasikan di permukaan air.

Kabel komununikasi bawah laut berfungsi sebagai penghubung telekomunikasi dari suatu daerah ke daerah lainnya. Kabel bawah laut juga memiliki resiko kerusakan yang di sebabkan oleh bencana alam, jangkar kapal, kegiatan memancing atau penangkapan ikan, serta pencurian dan perusakan secara sengaja oleh orang tidak bertanggung jawab.

Kerusakan kabel ini merupakan pekerjaan yang diberikan oleh klien atau pemilik kabel kepada perusahaan untuk memperbaiki kabel yang rusak tersebut. Perbaikan atau restorasi kabel optic bawah laut itu sendiri memiliki beberapa klasifikasi yang berbeda beda berdasarkan kedalaman laut, ada perbaikan di laut dangkal (*shallow water*) dan juga kapal yang hanya dapat digunakan di area laut dalam (*deep sea*). PT Jala Nusantara Mardika merupakan salah satu perusahaan manajemen kapal kabel, kapal ini di khususkan untuk melakukan kegiatan perbaikan kabel optic bawah laut di bagian perairan laut dalam. Apabila restorasi atau perbaikan kabel ini terus dilakukan penundaan maka akan beresiko untuk bertambah rusak.



Gambar 1.1 Kabel Optik Bawah Laut

(Sumber : Fiberopticom)

Sebelum memperbaiki kabel bawah laut, perusahaan harus mengurus beberapa legal aspek berupa surat untuk kepentingan perizinan pelayaran dan pekerjaan bawah air. Salah satu aspek legal yang diperlukan untuk pekerjaan bawah air adalah Surat Perintah Kerja Bawah Air (SPKBA) di terbitkan oleh Dirjen Perbuhungan Laut yang dimiliki oleh setiap perusahaan yang akan melakukan kegiatan dibawah air. Pelaksanaan kegiatan pekerjaan bawah air ini harus memenuhi syarat teknis yang sudah di tentukan yang meliputi metode kerja, kelengkapan peralatan, serta tenaga kerja yang memadai.

Kejadian keterlambatan ini terjadi pada kapal CS Pacific Guardian pada saat melakukan pemasangan pada jalur Sape - Labuan Bajo dan jalur Ende - Kupang pada tanggal 20 April 2020 yang menyebabkan kerugian pada perusahaan PT Jala Nusantara Mardika. Apabila terdapat penundaan atau keterlambatan dalam penerbitan SPKBA tentunya dapat berpengaruh buruk bagi kedua belah pihak baik untuk pemilik kabel maupun pemilik kapal. Salah satu pengaruh buruk yang dapat di rasakan langsung oleh pemilik kapal adalah adanya kerugian dalam pengoperasian

kapal seperti biaya makan *crew* diatas kapal selama kapal *standby*, biaya bahan bakar atau *fuel*, air tawar atau *fresh water* serta beberapa hal lainnya. Mengingat biaya pengoperasian kapal saat *standby* juga membutuhkan biaya dan tentunya dapat mengeluarkan nilai yang cukup besar dan jika ditunda dalam waktu yang lama maka semakin besar juga kerugian yang di peroleh oleh pemilik kapal.

Menurut UU No 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan. Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat kerja, hak dan kewajiban para pihak. Dalam pekerjaan bawah air ini, perjanjian kerja ini terdiri antara pemilik kabel dan pemilik perusahaan. Didalam perjanjian kerja ini pula salah satunya berisi tentang kewajiban yang harus dilaksanakan oleh PT Jala Nusantara Mardika sebagai pemilik kapal untuk mentaati ketentuan dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan peraturan Menteri perhubungan Nomor PM 38 tahun 2016 tentang perubahan kedua atas peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 tahun 2013.

Pemilik kapal pula bertugas untuk membuat jadwal pekerjaan yang akan dilakukan oleh pemilik kapal itu sendiri untuk melakukan pekerjaan penggelaran kabel optic bawah laut. Jadwal tersebut di rancang sedemikian rupa sebagai acuan dalam melakukan penggelaran kabel optic bawah laut pada titik yang sudah di berikan oleh pemilik kabel. Kemudian jadwal kegiatan tersebut juga menjadi acuan untuk tolak ukur perkiraan waktu penggelaran kabel. Apabila SPKBA tersebut terlambat diajukan atau di keluarkan maka jadwal itu pula harus di ubah susuai dengan SPKBA tersebut.

Sebelumnya peneliti juga melakukan survey awal dengan kuesioner menggunakan 50 responden untuk membuktikan bahwa Aspek Legal ini berpengaruh atau tidak terhadap Perjanjian Kerja, dan peneliti menyimpulkan dari hasil kuesioner yang sudah diisi oleh responden bahwa Aspek Legal ini berpengaruh terhadap Perjanjian Kerja.

Menurut UU No 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan. Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat kerja, hak dan kewajiban para pihak. Dalam pekerjaan bawah air ini, perjanjian kerja ini terdiri antara pemilik kabel dan pemilik perusahaan. Didalam perjanjian kerja ini pula salah satunya berisi tentang kewajiban yang harus dilaksanakan oleh PT Jala Nusantara Mardika sebagai pemilik kapal untuk mentaati ketentuan dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 tahun 2013 tentang

Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan peraturan Menteri perhubungan Nomor PM 38 tahun 2016 tentang perubahan kedua atas peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 tahun 2013.

Pemilik kapal pula bertugas untuk membuat jadwal pekerjaan yang akan dilakukan oleh pemilik kapal itu sendiri untuk melakukan pekerjaan penggelaran kabel optic bawah laut. Jadwal tersebut di rancang sedemikian rupa sebagai acuan dalam melakukan penggelaran kabel optic bawah laut pada titik yang sudah di berikan oleh pemilik kabel. Kemudian jadwal kegiatan tersebut juga menjadi acuan untuk tolak ukur perkiraan waktu penggelaran kabel. Apabila SPKBA tersebut terlambat diajukan atau di keluarkan maka jadwal itu pula harus di ubah susuai dengan SPKBA tersebut. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk skripsi dengan judul :

**“PENGARUH ASPEK LEGAL TERHADAP PERJANJIAN KERJA
BAWAH AIR PADA PT JALA NUSANTARA MARDIKA”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang tertulis, maka penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Keterlambatan pengurusan aspek legal menyebabkan kerugian pada perusahaan.
2. Keterlambatan pengurusan aspek legal menyebabkan perubahan jadwal yang sudah di tetapkan.
3. Keterlambatan pekerjaan bawah air pada titik yang tertuju menyebabkan kerusakan kabel bertambah parah atau putus.
4. Surat Perintah Kerja (SPK) yang diberikan kepada agent pelaksana sering terjadi keterlambatan pelaksanaan di lapangan.
5. Lambatnya respon dari Agen maupun staff perusahaan terhadap dokumen yang diperlukan terkait legal aspek.
6. Keterlambatan pengurusan aspek legal menyebabkan terlambatnya perjanjian kerja bawah air di PT Jala Nusantara Mardika.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, penulis membatasi masalah penelitian sebagai berikut :

1. Keterlambatan pengurusan aspek legal menyebabkan terlambatnya perjanjian kerja bawah air di PT Jala Nusantara Mardika.
2. Keterlambatan pengurusan aspek legal berdampak pada perjanjian kerja bawah air di PT Jala Nusantara Mardika.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian dari latar belakang yang sudah di uraikan oleh penulis di atas, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apakah ada hubungan aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika ?
2. Apakah ada pengaruh aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika ?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

Tujuan dan manfaat penelitian sebagai berikut :

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah ada pengaruh aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah ada hubungan aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika.

2. Manfaat Penelitian

- a. Aspek Teoritis

Manfaat aspek teoritis dari penelitian ini adalah memperdalam pengetahuan tentang pengaruh dan hubungan aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air di PT Jala Nusantara Mardika.

b. Aspek Praktis

Manfaat aspek praktis dari penelitian ini adalah sebagai bahan acuan dalam penerbitan aspek legal agar dapat mengurangi resiko keterlambatan penerbitan maupun pengurusan aspek legal tersebut sehingga kapal dapat melakukan proyek tepat waktu sesuai waktu yang sudah di sepakati oleh klien atau pemilik kabel.

F. SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

Maksud dari sistematika penulisan skripsi ini adalah untuk mempermudah penyusunan skripsi secara menyeluruh dan agar lebih mudah memahami isi dari skripsi tersebut. Maka dari itu penyusunan skripsi ini dibagi menjadi 5 (lima) bab yang merupakan satu kesatuan yang saling berhubungan antara bab satu dengan bab lainnya. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi ini disusun sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan mengenai latar belakang masalah penulisan skripsi, identifikasi masalah, pembatasan masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Pada bab ini di kemukakan tentang tinjauan Pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran pokok permasalahan yang di teliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini menguraikan tentang metode penelitian dan desain yang digunakan penulis dalam menyelesaikan penelitian yang terdiri dari lokasi atau tempat penelitian, jenis metode penelitian, metode pengumpulan data, dan Teknik analisis data atau pengolahan data penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan tentang deskripsi permasalahan yang timbul yaitu mengenai hal yang bersangkutan dengan PT Jala

Nusantara Mardika dan penggelaran Kabel serta menganalisis penelitian yang berkaitan dengan permasalahan yang akan di bahas. Selain itu penulis juga akan mengemukakan berbagai cara untuk memecahkan masalah yang ada.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini penulis menjelaskan dari penulisan skripsi yang terdiri dari kesimpulan yang berisi tentang jawaban yang telah dibuat berdasarkan hasil analisis dan pembahasan dari perumusan masalah dan hasil pemecahan masalah. Serta menyampaikan saran yang mungkin bermanfaat bagi penulis, PT Jala Nusantara Mardika, dan bagi pembaca skripsi ini.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN/DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini penulis menyampaikan beberapa pengertian yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas oleh penulis yang dikutip dari buku-buku yang sudah disusun oleh para ahli sebelumnya, sehingga para penulis dapat menerapkan pendapat pendapat tersebut dan juga sebagai penunjang untuk memudahkan dalam memahami tulisan skripsi ini.

1. Aspek legal

Definisi aspek legal dapat diartikan bervariasi tergantung pada konteks dan disiplin ilmu yang digunakan. Namun secara umum, aspek legal mencakup semua hal yang berkaitan dengan hukum, termasuk peraturan, kebijakan, prosedur, dan praktik yang mengatur perilaku individu, organisasi, dan masyarakat secara keseluruhan.

Menurut John T. Cross dan Max Minzner dalam buku mereka yang berjudul *“The Logic of Subchapter K: A Conceptual Guide to the Taxation of Partnership”* (2017) menyatakan bahwa aspek legal mencakup semua peraturan, dokumen dan prosedur hukum yang berkaitan dengan pengaturan Perusahaan, termasuk pajak dan struktur kepemilikan.

Menurut Lawrence M. Friedman dalam bukunya *“American Law: An Introduction”* (2019) menyebutkan bahwa aspek legal mencakup sistem hukum, peraturan, dan prinsip yang mengatur perilaku dan hubungan antara individu, organisas, dan pemerintah suatu negara.

Edward L. Rubin dalam bukunya *“Beyond Camelot: Rethinking Politics and Law for the Modern State”* (2018) menggambarkan aspek legal sebagai kerangka kerja yang mengatur tata kelola dan konflik dalam masyarakat, termasuk pembagian kekuasaan, penegakan hukum, dan perlindungan

hak asasi manusia (HAM).

Lisa Webley dalam bukunya *“Legal Writing”* (2019) menjelaskan bahwa aspek legal mencakup keterampilan dalam Menyusun dokumen hukum, menganalisis kasus, dan berargumentasi secara hukum.

Beberapa ahli hukum mendefinisikan aspek legal dalam beberapa pengertian. Peter Strauss dalam bukunya *“Administrative Justice in the United States”* (2019) menyatakan *“Legal aspect refers to the parts of a subjects that are governed by law”*. Yang berarti legal aspek merujuk pada bagian dari subjek yang diatur oleh hukum.

Ahmad M. Ramli dalam buku *Hukum Tata Negara Indonesia* (2016) mengatakan bahwa aspek legal adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan norma, aturan, dan prinsip hukum yang mengatur perilaku manusia dalam masyarakat.

Yusril Ihza Mahendra dalam buku *Prinsip-Prinsip Hukum dalam Kebijakan Publik* (2019) Menyatakan "Legal aspect refers to the legal framework within which an organization operates, including laws, regulations, contracts, and policies." Yang berarti aspek legal merujuk kepada kerangka resmi di dalam sistem organisasi, termasuk hukum, regulasi, kontrak dan kebijakan.

Jimly Asshiddiqie dalam buku *konstitusi dan konstusionalisme Indonesia Edisi Kedua* (2014) menyatakan "Aspek legal adalah segala sesuatu yang terkait dengan hukum, termasuk norma-norma, lembaga-lembaga hukum, prosedur hukum, dan penegakan hukum."

Dari beberapa teori diatas penulis dapat mensitesiskan bahwa aspek legal sebagai segala hal yang terkait dengan hukum, baik itu peraturan-peraturan, prosedur-prosedur, maupun prinsip-prinsip yang mengatur perilaku dan interaksi antara individu, kelompok, maupun lembaga dalam suatu masyarakat. Definisi ini sering kali dipahami sebagai bagian dari suatu studi yang melibatkan interpretasi, aplikasi, dan penegakan hukum dalam berbagai konteks, mulai dari tingkat lokal hingga internasional.

Berdasarkan teori diatas penulis dapat menyusun dimensi dan indikator sebagai berikut : 1) Kepatuahn terhadap hukum a) tingkat kepatuhan; b) pelanggaran yang ditemukan; c) sanksi dan denda, 2) pengelolaan kontrak a) proses persetujuan; b) pembaruan kontrak; c) pelanggaran kontrak; d) kepatuhan kontrak, 3) litigasi dan penyelesaian sengketa a) jumlah kasus; b) biaya litigasi;

c) waktu penyelesaian; d) hasil penyelesaian, 4) hukum ketenagakerjaan a) kepatuhan ketenagakerjaan; b) keluhan karyawan; c) litigasi ketenagakerjaan; d) kepuasan karyawan, 5) perizinan dan izin usaha a) kepatuhan perizinan; b) waktu pengurusan perizinan; c) pelanggaran izin.

2. Perjanjian Kerja

Salah satu prinsip yang berlaku dalam hukum perjanjian menurut pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata :

- a. Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.
- b. Suatu perjanjian tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak, atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.
- c. Suatu perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik.

Menurut UU No. 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan dalam pasal 1 angka 14. Perjanjian kerja adalah perjanjian antara pekerja/buruh dengan pengusaha atau pemberi kerja yang memuat syarat-syarat kerja, hak dan kewajiban para pihak.

Sebuah perjanjian kerja pada umumnya dibuat secara tertulis, akan tetapi tidak tertutup kemungkinan bahwa perjanjian kerja tersebut dibuat secara lisan. Undang-undang nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan memperbolehkan hal tersebut sepanjang karyawan atau pekerja tersebut dilengkapi dengan surat pengangkatan kerja yang berisi hal-hal sebagai berikut:

- a. Nama dan alamat pekerja;
- b. Tanggal mulainya bekerja;
- c. Jenis pekerjaan;
- d. Besarnya upah yang diberikan.

Perjanjian kerja yang dibuat secara lisan tidak diperbolehkan untuk perjanjian kerja waktu tertentu, dan hal ini bertentangan dengan ketentuan yang ada, jika perjanjian kerja waktu tertentu dibuat secara lisan maka demi hukum perjanjian kerja tersebut dinyatakan perjanjian waktu tidak tertentu.

Perjanjian kerja sebagaimana dimaksud dalam pasal 52 ayat (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 dibuat atas dasar :

- a. Adanya kesepakatan kedua belah pihak, tidak ada paksaan, penyesatan, kekhilafan atau penipuan.
- b. Pihak-pihak yang bersangkutan mempunyai kemampuan atau kecakapan untuk bertindak melakukan perbuatan hukum (cakap usia dan tidak dibawah perwalian/ pengampuan).
- c. Ada objek pekerjaan yang diperjanjikan.
- d. Pekerjaan yang perjanjian tersebut tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Tetapi ada kemungkinan sepakat ini menjadi cacat apabila pasal 1320 KUH Perdata mengandung unsur :

- a. Kekhilafan

Perumusan kekhilafan itu terdiri dari kekhilafan dapat mengenai benda yang menjadi pokok perjanjian yang bersangkutan dan kekhilafan mengenai pihak lawannya dalam perjanjian yang bersangkutan.

- b. Paksaan

Yang dimaksud dengan paksaan yaitu rohani dan paksaan jiwa, jadi bukan paksaan badan, sedangkan yang diancam itu harus suatu perbuatan yang terlarang oleh Undang-Undang, jadi apabila ancaman itu suatu tindakan yang memang diizinkan oleh undang-undang maka tidak dapat dikatakan suatu paksaan.

- c. Penipuan

Penipuan terjadi apabila satu pihak memberikan keterangan palsu atau atau tidak benar disertai dengan tipu muslihat untuk membujuk pihak lawannya agar memberikan perizinannya, pihak yang menipu itu bertindak secara aktif untuk menjerumuskan pihak lawannya.

Perjanjian timbul karena adanya kesepakatan kedua belah pihak. Kesepakatan kedua belah pihak tersebut telah memenuhi syarat sahnya perjanjian. Sebagaimana dimaksud pada pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu :

- a. Adanya persetujuan kehendak antara pihak-pihak yang membuat perjanjian (*Consensus*). Yang dimaksud dengan persetujuan kehendak adalah kesepakatan. Sepakatnya antara pihak-pihak yang mengenai pokok perjanjian yang dibuat itu. Persetujuan kehendak bersifat bebas, artinya betul-betul atas kemauan sukarela antara para pihak. Tidak ada paksaan sama sekali dari pihak manapun. Sebelum ada persetujuan, biasanya pihak-pihak mengadakan perundingan.
- b. Adanya kecakapan para pihak untuk membuat suatu perjanjian (*Capacity*). Menurut ketentuan pasal 1330 KUH Perdata dikatakan tidak cakap membuat perjanjian adalah orang-orang yang belum dewasa, di bawah pengampuan dan wanita bersuami. Tetapi sebagai perkembangannya wanita yang telah bersuami sudah dianggap cakap dalam melakukan perbuatan hukum.
- c. Ada suatu hal tertentu (*a certain subject matter*). Suatu hal tertentu merupakan pokok perjanjian, merupakan prestasi yang perlu dipenuhi dalam suatu perjanjian. Prestasi itu harus tertentu atau sekurang-kurangnya dapat ditentukan. Apa yang diperjanjikan juga harus jelas. Syarat bahwa prestasi itu harus tertentu atau dapat ditentukan, gunanya adalah untuk menetapkan hak dan kewajiban kedua belah pihak, jika timbul perselisihan dalam melaksanakan perjanjian. Jika prestasi itu kabur, sehingga perjanjian tidak dapat dilaksanakan, maka dianggap tidak ada objek perjanjian. Akibat tidak dipenuhi syarat ini, maka perjanjian batal demi hukum.
- d. Adanya suatu sebab yang halal (*legal cause*). Artinya merupakan sebab dalam arti perjanjian itu sendiri yang menggambarkan tujuan yang akan dicapai oleh para pihak. Undang-undang tidak memperdulikan apa yang menjadi sebab orang mengadakan perjanjian. Yang diperhatikan atau diawasi oleh undang-undang adalah isi dari perjanjian itu, tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan.

Tidak ada satu pun peraturan yang mengikat bentuk dan isi perjanjian, karena dijamin asas kebebasan berkontrak, yakni suatu asas yang menyatakan bahwa setiap orang pada dasarnya boleh membuat kontrak (perjanjian) yang berisi berbagai macam perjanjian asal tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum. Sebagaimana dituangkan dalam pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dengan memperhatikan pasal 1320 dan pasal 1335 serta pasal 1337 KUH Perdata. Perjanjian kerja yang dibuat secara tertulis sekurang-kurangnya memuat isi sebagai berikut :

- a. Nama, alamat perusahaan, dan jenis usaha
- b. Nama, jenis kelamin, umur dan alamat pekerja/buruh
- c. Jabatan atau jenis pekerjaan
- d. Tempat pekerjaan
- e. Besarnya upah dan cara pembayarannya
- f. Syarat-syarat kerja yang memuat hak dan kewajiban pengusaha dan pekerja/buruh
- g. Mulai dan jangka waktu berlakunya perjanjian kerja
- h. Tempat dan tanggal perjanjian kerja dibuat
- i. Tanda tangan para pihak dalam perjanjian kerja

Kandungan isi dari perjanjian memuat hal-hal sebagai berikut :

- a. Syarat-syarat yang tegas, yaitu syarat yang secara khusus disebutkan dan disetujui oleh pihak-pihak pada waktu membuat perjanjian, apakah dilakukan secara tertulis atau secara lisan.
- b. Syarat yang diam-diam, kewajiban diam-diam dalam perjanjian hanya timbul dalam hal tidak ada ketentuan syarat yang tegas mengenai persoalan itu. Tetapi syarat-syarat yang diam-diam umumnya dapat dikesampingkan oleh syarat yang tegas terhadap akibat yang terjadi.
- c. Klausula-klausula penyampingan, maksudnya adalah untuk untuk membatasi tanggung jawab salah satu pihak. Dengan klausula penyampingan membatasi tanggung jawabnya dan membebaskan kewajiban kepada pihak penerima kerja, atau dengan ungkapan umum, pihak yang lebih kuat kewajiban kepada pihak yang lemah.

Dari beberapa teori diatas penulis dapat mensitesiskan bahwa perjanjian kerja merupakan sebuah kesepakatan antara dua pihak yaitu pekerja atau buruh dan pengusaha untuk melakukan suatu pekerjaan tertentu dengan mendapatkan upah.

Berdasarkan teori diatas penulis dapat menyusun dimensi dan indikator sebagai berikut : 1) kesepakatan; a) sukarela; b) kejelasan isi; c) kejelasan isi perjanjian dengan peraturan perundang-undangan, 2) hak dan kewajiban a) kejelasan hak dan kewajiban pekerja/buruh; b) kejelasan hak dan kewajiban pengusaha; c) keseimbangan hak dan kewajiban, 3) upah a) besaran upah; b) metode pembayaran upah; c) tempat dan waktu pembayaran upah, 4) dimensi jangka waktu; a) perpanjangan perjanjian kerja; b) ketentuan jangka waktu

kontrak, 5) penyelesaian perselisihan a) keadilan dan efektivitas; b) mekanisme penyelesaian; c) jumlah sengketa; d) waktu penyelesaian; e) keberhasilan penyelesaian.

3. Pekerjaan Bawah Air atau Salvage

Menurut IMO (*International Marine Salvage Federation*) Pekerjaan bawah air atau *Salvage* adalah Salvage adalah operasi yang bertujuan untuk menemukan dan mengangkat kapal, kargo, atau properti lainnya yang tenggelam atau terlantar di laut, atau di perairan pedalaman, atau di tempat lain yang tidak dapat diakses dari darat.

Menurut IMRF (*International Marine Salvage federation*) Pekerjaan bawah air atau *Salvage* adalah kegiatan komersial yang melibatkan pengangkatan atau penyelamatan properti yang hilang, terlantar atau terbenkakai di bawah air atau diatas permukaan air tetapi tidak dapat diakses dari darat.

Menurut UU No. 17 Tahun 2008 Bab I Pasal 1 No. 51, Pekerjaan Bawah Air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi, atau kapal yang dilakukan di bawah air dan/atau pekerjaan di bawah air yang bersifat khusus, yaitu penggunaan peralatan bawah air yang dioperasikan dari permukaan air. Pekerjaan bawah air memerlukan persyaratan administrasi dan teknis minimum yang di atur dalam Permenhub No. 71 tahun 2013 yang meliputi:

a. Persyaratan Administrasi

- 1) Akta pendirian perusahaan;
- 2) Nomor Pokok Wajib Pajak;
- 3) Surat keterangan domisili; dan
- 4) Surat persetujuan penanaman modal asing dari instansi yang berwenang dengan ketentuan kepemilikan saham pihak Indonesia lebih besar atau dominan dari kepemilikan saham pihak asing.

b. Persyaratan Teknis

- 1) memiliki (satu) orang tenaga ahli yang memiliki kemampuan merencanakan dan melaksanakan salvage dan/ atau pekerjaan bawah air;

- 2) memiliki paling sedikit 1 (satu) tim penyelam yang terdiri atas 4 (empat) orang tenaga penyelam yang memiliki kompetensi dan sertifikat yang relevan;
- 3) memiliki peralatan kerja paling sedikit:
 - a) 1 (satu) set alat las dan potong bawah air;
 - b) 1 (satu) set pompa untuk kegiatan salvage dan/ atau pekerjaan bawah air;
 - c) 1 (satu) set alat survei;
 - d) 1 (satu) set kompresor selam tekanan rendah;
 - e) 1 (satu) set kompresor selam tekanan tinggi; dan
 - f) 1 (satu) set diving chamber.
- 4) memiliki paling sedikit 2 (dua) set alat selam *Surface Supplied Breathing Apparatus* (SSBA) dan 1 (satu) unit sistem peralatan selam saturasi gas campuran (*mix gas*);
- 5) untuk kegiatan salvage memiliki paling sedikit 1 (satu) unit kapal kerja jenis *crane barge* dengan kapasitas angkat dua ratus ton ke atas (< 200 T) atau tug boat lima ribu *horse power* ke atas (< 5000 HP) berbendera Indonesia; dan
- 6) untuk kegiatan pekerjaan bawah air memiliki paling sedikit 1 (satu) unit kapal kerja pipe/ cable laying barge/ vessel lima ribu grosse tonnage ke atas (< 5000 GT) atau tug boat lima ribu *horse power* ke atas (< 5000

Berdasarkan sintesis dari definisi para ahli tersebut, dapat disimpulkan bahwa pekerjaan bawah air atau salvage adalah kegiatan yang kompleks dan berbahaya yang dilakukan di bawah permukaan air untuk berbagai tujuan, seperti penyelamatan kapal dan muatannya yang tenggelam, perbaikan atau inspeksi struktur bawah air, pemulihan benda-benda bersejarah atau arkeologis, dan pembersihan lingkungan bawah air. Salvage membutuhkan keterampilan dan pengalaman khusus, dan para penyelam salvage harus dilatih dan dilengkapi dengan peralatan yang tepat untuk bekerja di lingkungan yang menantang dan berbahaya.

B. TEORI

1. Wanprestasi

Prestasi merupakan suatu hal yang wajib dipenuhi atau dilaksanakan oleh seorang debitur dalam suatu perjanjian, karena telah disepakati sebelumnya. Menurut pasal 1339 KUH Perdata, suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan didalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau undang-undang.

Bila merumuskan pengertian perjanjian menurut pasal 1313 Buku III KUHPerdata, suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih. Lebih lanjut dijelaskan dalam pasal 1314 Buku III KUH Perdata, suatu persetujuan diadakan dengan cuma-cuma atau dengan memberatkan. Suatu persetujuan cuma-cuma adalah suatu persetujuan, bahwa pihak yang satu akan memberikan suatu keuntungan kepada pihak yang lain tanpa menerima imbalan. Suatu persetujuan memberatkan adalah suatu persetujuan yang mewajibkan tiap pihak untuk memberikan sesuatu, melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu. Apabila suatu perjanjian tidak dapat dipenuhi atau tidak terpenuhinya suatu prestasi, maka akan berakibat erjaninya wanprestasi.

Wanprestasi terdapat dalam pasal 1243 KUH Perdata, yang menyatakan bahwa Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berhutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah di lampaukannya.

Berdasarkan pemaparan di atas, maka pengertian wanprestasi itu sendiri bisa didefinisikan sebagai tidak melakukan prestasi, melakukan prestasi tapi tidak sesuai, melakukan prestasi tapi terlambat, dan melakukan sesuatu perbuatan yang tidak dapat dilakukan menurut perjanjian yang telah ditetapkan oleh pihak-pihak tertentu dalam suatu perikatan, baik perikatan yang lahir dari perjanjian maupun perikatan yang timbul karena undang-undang.

2. Surat Perintah Kerja

Surat Perintah Kerja (SPK) adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh pihak yang berwenang, seperti pengusaha atau pemberi tugas, kepada pekerja atau kontraktor untuk melaksanakan suatu pekerjaan atau proyek tertentu. SPK mengandung instruksi-instruksi terkait dengan lingkup pekerjaan, batas waktu, spesifikasi teknis, dan persyaratan lainnya yang harus dipatuhi oleh penerima perintah kerja.

Pengertian dan aturan terkait Surat Perintah Kerja dapat berbeda-beda di setiap negara, namun dalam konteks hukum Indonesia, Surat Perintah Kerja umumnya diatur dalam UU Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Meskipun secara spesifik UU ini tidak secara eksplisit membahas tentang Surat Perintah Kerja, namun regulasi ini mengatur tentang hak dan kewajiban pekerja serta pengusaha, termasuk dalam hal pelaksanaan pekerjaan dan perlindungan terhadap pekerja. Namun demikian, praktik penerbitan Surat Perintah Kerja juga dapat diatur oleh peraturan-peraturan atau kebijakan internal perusahaan atau lembaga tertentu.

Dalam dunia maritim, terdapat beberapa jenis surat perintah kerja (SPK) yang umum digunakan, terutama dalam konteks operasi kapal dan kegiatan maritim lainnya. Berikut adalah beberapa jenis SPK yang sering digunakan dalam industri maritim:

- a. Surat Perintah Kerja Reparasi (*Repair Work Order*): SPK ini diberikan kepada kontraktor atau perusahaan perbaikan kapal untuk melakukan pekerjaan perbaikan atau pemeliharaan rutin atau perbaikan besar pada kapal. Ini bisa meliputi perbaikan struktural, mesin, listrik, atau sistem lainnya.
- b. Surat Perintah Kerja Pemeliharaan (*Maintenance Work Order*): SPK ini diberikan kepada kru kapal atau kontraktor untuk melakukan pekerjaan pemeliharaan rutin pada kapal, termasuk pembersihan, pelumasan, pengujian sistem, dan tugas-tugas pemeliharaan lainnya.
- c. Surat Perintah Kerja Penyelidikan Kecelakaan (*Accident Investigation Work Order*): SPK ini diberikan kepada tim penyelidik atau inspektur untuk melakukan penyelidikan terhadap kecelakaan atau insiden maritim yang terjadi, dengan tujuan menentukan penyebabnya dan memberikan rekomendasi pencegahan di masa depan.

- d. Surat Perintah Kerja Pemasangan dan Pemasaran (*Installation and Commissioning Work Order*): SPK ini diberikan kepada kontraktor atau teknisi untuk melakukan pemasangan, uji coba, dan pengoperasian awal peralatan baru atau sistem di kapal, seperti peralatan navigasi, komunikasi, atau sistem keamanan.
- e. Surat Perintah Kerja Penyelamatan (*Salvage Work Order*): SPK ini diberikan kepada perusahaan penyelamatan untuk melakukan operasi penyelamatan kapal atau muatan yang terdampar, tenggelam, atau mengalami kecelakaan di laut.

3. Agen

Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia. Sesuai dengan Permenhub no. 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal pada Bab II Pasal 2, Kegiatan Keagenan Kapal merupakan pelayanan jasa yang dilakukan untuk mewakili Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau Perusahaan Angkutan Laut Asing dalam rangka mengurus kepentingan kapal Perusahaan Angkutan Laut Nasional dan/atau kapal Perusahaan Angkutan Laut Asing selama berada di Indonesia. Pelayanan Jasa yang dilakukan keagenan kapal meliputi :

- a. pelaporan secara tertulis rencana dan realisasi kedatangan dan keberangkatan kapal yang diageninya kepada Menteri melalui Direktur Jenderal;
- b. penyerahan dokumen kapal kepada syahbandar utama, Otoritas Pelabuhan utama, Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan khusus Batam, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan, atau unit penyelenggara pelabuhan setempat serta instansi pemerintah terkait lainnya;
- c. pengurusan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh kapal tersebut;
- d. penunjukan perusahaan bongkar muat untuk kepentingan pemilik kapal;
- e. penyelesaian dokumen kapal yang habis masa berlakunya atas beban pemilik kapal;
- f. pemungutan uang tambang atas perintah pemilik kapal;

- g. pembukuan dan pencarian muatan;
- h. penerbitan konosemen untuk dan atas nama pemilik kapal;
- i. penyelesaian tagihan atas nama pemilik kapal;
- j. penyelesaian pengisian bunker bahan bakar minyak dan air tawar, serta pemenuhan kebutuhan perlengkapan dan perbekalan;
- k. pemberian informasi yang diperlukan oleh pemilik kapal; dan/atau
- l. pelaksanaan kegiatan lainnya yang disepakati antara pemilik kapal atau operator kapal dengan pelaksana kegiatan keagenan kapal.

C. PENELITIAN TERDAHULU

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang digunakan sebagai rujukan variabel ataupun kajian teori dalam penelitian yang akan dilakukan. Dalam tabel berikut, akan dijelaskan secara ringkas mengenai variabel penelitian serta hasil penelitian terdahulu yang telah dilakukan oleh penelitian sebelumnya. Pada tabel dibawah ini akan dijelaskan secara singkat mengenai penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

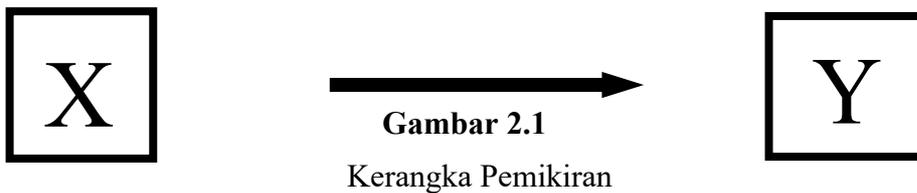
Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Judul	Peneliti	Tujuan Penelitian	Hasil Penelitian Terdahulu	Kesimpulan
1	Perlindungan Hukum dalam Perjanjian kerja laut bagi pelaut berdasarkan Marine Labour Convention	M. Zainuddin Universitas Hang Tuah	Untuk mengetahui bagaimana pengaturan MLC 2006 tentang standarisasi kesejahteraan pelaut di indonesia dan bagaimana cara mengadopsi kewajiban MLC dalam perundang-undangan	Hasil penelitian ini menyebutkan bahwa untuk menerapkan standarisasi kesejahteraan pelaut di Indonesia sesuai MLC 2006 dan mengadopsi kewajiban yang terkandung di dalam MLC ke dalam perundang-undangan perlu diterapkan hal-hal sebagai berikut 1. Asas keseimbangan dalam penetapan upah 2. Penentuan Upah Minimum	Formulasi kebijakan upah bagi pelaut Indonesia merujuk konvensi (perjanjian) yang ditetapkan oleh ILO dengan menggunakan asas keseimbangan yang menghasilkan standar upah tidak terlalu tinggi dan tidak terlalu rendah. Keseimbangan upah ini tidak hanya mencukupi kebutuhan pekerja, tetapi juga kebutuhan keluarga. Kebutuhan keluarga yang mengandung jaminan sosial, kecukupan dalam biaya hidup, standar hidup pelaut, pendidikan jenjang pelaut, evaluasi upah minimum dua kali dalam

				sesuai Faktor Ekonomi	setahun guna menyesuaikan dengan kondisi inflasi negara, menentukan biaya rata-rata yang dibutuhkan pekerja meliputi biaya makanan, pendidikan jenjang pelaut, biaya partisipasi sosial, faktor kebutuhan gizi, biaya kesehatan dan biaya perumahan serta biaya pokok non pangan seperti pakaian, perabot serta menentukan biaya/insentif investasi bagi pekerja.
--	--	--	--	-----------------------	---

D. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah suatu konsepsi dari penelitian yang menyajikan hubungan antara variabel yang akan terjadi dan diperoleh dari penjabaran tujuan pustaka. Untuk dapat memaparkan pembahasan dari skripsi ini, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal - hal yang menjadi pembahasan pokok yaitu mengenai “Pengaruh aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika”.



Keterangan:

X = Pengaruh aspek legal

Y = Perjanjian kerja bawah air

E. HIPOTESIS

Berdasarkan kerangka pemikiran yang penulis sampaikan di atas, maka penulis dapat membuat suatu hipotesis atau jawaban sementara tentang jawaban yang akan diteliti yaitu:

1. Hipotesis Observasi (Ho)

- a. Ho 1 : Tidak ada hubungan antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
- b. Ho 2 : Tidak ada pengaruh antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika

2. Hipotesis Alternatif (Ha)

- a. Ha 1 : Ada hubungan antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
- b. Ha 2 : Ada pengaruh antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika

BAB III

METODE 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

Penelitian dilaksanakan pada saat penulis melaksanakan Praktek Darat (Prada) mulai tanggal 6 Februari 2023 sampai dengan 7 Agustus 2023 di PT Jala Nusantara Mardika.

2. Tempat penelitian

Penelitian dilakukan penulis di PT Jala Nusantara Mardika. Berikut data dari tempat penelitian :

Nama Perusahaan : PT Jala Nusantara Mardika
Alamat : Jalan Patra Kuningan VIII No. 01 RT 06/RW 04
Setiabudi, Jakarta Selatan 12950
Telephone : +62 21 21283031
Fax : +62 21 21283040
Email : jnm.ops1@sarana-global.com

B. METODE PENDEKATAN

Menurut Sugiyono (2013:2) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Pada penelitian ini, pendekatan yang digunakan adalah kuantitatif. Menurut Masyhuri (2009:13) Penelitian Kuantitatif adalah penelitian yang tidak mementingkan kedalaman data,

penelitian kuantitatif tidak perlu menitikberatkan pada kedalaman data, yang penting dapat merekam data sebanyak-banyaknya dari populasi yang luas. Walaupun populasi penelitian besar, tetapi dengan mudah dapat dianalisis, baik melalui rumus-rumus statistik maupun komputer. Jadi pemecahan masalahnya didominasi oleh peran statistik. Pendekatan kuantitatif adalah penelitian yang identik dengan pendekatan deduktif, yaitu berangkat dari persoalan umum (teori) ke hal khusus sehingga penelitian ini harus ada landasan teorinya.

C. SUMBER DATA

Sumber data yang digunakan dalam penelitian berupa data, baik secara langsung maupun tidak langsung ke objek yang diteliti. Penulis menggunakan data berdasarkan sumbernya:

1. Data Primer

Menurut Sugiyono (2018 : 456) yang dimaksud dengan data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian yaitu terhadap permasalahan yang terjadi pada pengaruh aspek legal terhadap pernjajian bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika dengan menggunakan kuisisioner.

2. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2018 : 456) yang dimaksud data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Adapun dalam peneltian ini data sekunder diperoleh dari referensi yang berkaitan dengan penyusunan skripsi, serta data yang diperoleh dari instansi terkait dalam penelitian. Dalam penyusunan skripsi peneliti mengambil data yang diperoleh secara tidak langsung, yaitu melalui buku yang membahas tentang aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air melalui literatur yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data adalah salah satu langkah utama dalam melakukan penelitian. Menurut Sugiyono (2019), untuk meneliti suatu masalah, membutuhkan data terkait masalah, yang kemudian dipadatkan dan dianalisis untuk memberikan gambaran yang lebih jelas dan membantu penulis memecahkan masalah tersebut. Dalam membahas dan meneliti suatu masalah dibutuhkan data-data yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, kemudian disusun dan dianalisa, sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas dan memudahkan penulis untuk menyelesaikan masalah tersebut. Teknik pengumpulan data didapat dengan mengumpulkan dari sumber primer dan sumber sekunder. Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan metode sebagai berikut:

1. Observasi

Menurut Sutrisno Hadi dalam Sugiyono (2019), observasi ialah suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. dua di antara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Metode observasi digunakan dalam penelitian untuk mendapatkan data yang akurat dan objektif mengenai perilaku, kebiasaan, atau pola yang terjadi pada suatu obyek yang diamati. Inti dari observasi adalah adanya perilaku yang tampak dan adanya tujuan yang ingin dicapai. Perilaku yang tampak dapat berupa perilaku yang dapat dilihat langsung oleh mata, dapat didengar, dapat dihitung dan dapat diukur. Observasi haruslah mempunyai tujuan tertentu. Pengamatan yang tanpa tujuan bukan merupakan observasi.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, maksudnya adalah penulis melihat langsung dengan indra penglihatan penulis dan mendapatkan data serta informasi dari pegawai dari PT Jala Nusantara Mardika pada.

Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT Jala Nusantara Mardika. Sehingga peneliti dapat menentukan informan yang akan diteliti dan juga untuk mengetahui jabatan, tugas/kegiatan, alamat, nomor telepon dari calon informan sehingga mudah untuk mendapatkan informasi untuk kepentingan penelitian.

2. Studi Pustaka

Menurut Sugiyono (2019) Studi pustaka adalah pengumpulan data dengan cara mengumpulkan data dari laporan penelitian, buku-buku ilmiah, artikeldan jurnal yang berkaitan degan penelitian. Studi pustaka ini bertujuan untuk memperoleh dasar-dasar teori dengan masalah yang akan dibahas.

3. Kuesioner (Angket)

Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2013:199).

Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Kuisisioner dapat berupa pertanyaan/pernyataan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kapada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, internet, maupun secara langsung dengan bertatap muka antara peneliti dan responden.

Pada penelitian ini kuisisioner diberikan kepada karyawan PT Jala Nusantara Mardikaserta awak kapal yang bekerja pada kapal CS Pacific Guardian milik PT Jala Nusantara Mardika. Dalam setiap kuisisioner yang disebarkan kepada responden terdiri dari 2 bagian pertanyaan yaitu :

- a. Bagian pertama berisikan 10 pertanyaan mengenai Aspek Legal.
- b. Bagian kedua berisikan 10 pertanyaan mengenai Perjanjian Kerja.

Masing-masing pertanyaan akan diberikan setiap pilihan jawaban yang diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Menurut Sugiyono (2013:132-133) skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian. Dengan skala likert, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator variabel dijadikan sebagai titik tolak ukur menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pertanyaan atau pernyataan. Skala penilaian untuk pernyataan sebagai berikut :

Tabel 3.1

Skala Likert (Likert Scale) sebagai Tolak Ukur Penilaian

No	Alternatif Jawaban	Bobot Nilai
1	Sangat Setuju (SS)	5
2	Setuju (S)	4
3	Kurang Setuju (KS)	3
4	Tidak Setuju (TS)	2
5	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber : Sugiyono (2017:94)

Ketika data tersebut terkumpul, kemudian dilakukan pengolahan data, disajikan dalam bentuk table dan dianalisis. Dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif atas variabel independen dan dependennya selanjutnya dilakukan pengklasifikasian terhadap jumlah skor responden.

Berdasarkan jumlah skor jawaban responden yang diperoleh kemudian disusun kriteria penilaian untuk setiap item pertanyaan. Penskoran dilakukan dengan menggunakan skala likert dengan interval skor 1 (sangat tidak setuju) , skor 2 (Tidak Setuju), skor 3 (Kurang Setuju), skor 4 (Setuju) sampai dengan 5 (sangat setuju).

Tabel 3.2

Kisi-Kisi Instrumen

Variabel	Dimensi	Indikator	Nomor Soal	Nomor Soal Dihapus	Soal Yang Dipakai
Aspek Legal (X)	Kepatuhan terhadap regulasi	Tingkat kepatuhan	1,2	2	1
	Kepatuhan terhadap regulasi	Audit kepatuhan	3,4	4	3
	Kepatuhan terhadap regulasi	Pelanggaran yang ditemukan	5,6	5	6
	Kepatuhan terhadap regulasi	Sanksi dan denda	7,8	7	8
	Pengelolaan Kontrak	Proses Persetujuan	9,10	9	10
	Pengelolaan Kontrak	Pembaruan Kontrak	11,12	11	12
	Pengelolaan Kontrak	Pelanggaran Kontrak	13,14	13	14
	Pengelolaan Kontrak	Kepatuhan Kontrak	15,16	15	16
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Jumlah kasus	17,18	17	18
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Biaya litigasi	19,20	19	20
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Waktu penyelesaian	21,22	21	22
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Hasil penyelesaian	23,24	23	24
	Hukum ketenagakerjaan	Kepatuhan ketenagakerjaan	25,26	25	26

	Hukum ketenagakerjaan	Keluhan karyawan	27,28	27	28
	Hukum ketenagakerjaan	Litigasi ketenagakerjaan	29,30	29	30
	Hukum ketenagakerjaan	Kepuasan karyawan	31,32	31	32
	Perizinan dan izin usaha	Kepatuhan perizinan	33,34	33	34
	Perizinan dan izin usaha	Audit perizinan	35,36	35	36
	Perizinan dan izin usaha	Waktu pengurusan izin	37,38	37	38
	Perizinan dan izin usaha	Pelanggara Izin	39,40	39	40
Perjanjian Kerja (Y)	Kejelasan dan kelengkapan kontrak	Deskripsi pekerjaan yang jelas	1,2	2	1
	Kejelasan dan kelengkapan kontrak	Pemahaman karyawan	3,4	4	3
	Kejelasan dan kelengkapan kontrak	Ketentuan kontrak	5,6	6	5
	Transparasi dan komunikasi	Keterbukaan informasi	7,8	8	7
	Transparasi dan komunikasi	Umpan balik karyawan	9,10	10	9
	Kepuasan dan kesejahteraan karyawan	Tingkat kepuasan	11,12	12	11
	Kepuasan dan kesejahteraan karyawan	Keluhan karyawan	13,14	14	13
	Kepuasan dan kesejahteraan karyawan	Retensi karyawan	15,16	16	15
	Penyelesaian Sengketa	Jumlah sengketa	17,18	18	17
	Penyelesaian Sengketa	Waktu penyelesaian	19,20	20	19
	Penyelesaian Sengketa	Keberhasilan penyelesaian	21,22	22	21

Sumber : Data Diolah Peneliti

Maka dibuat kuesioner yang dijadikan untuk mencari data dipenelitian terlampir di lampiran 11.

E. POPULASI SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi Penelitian

Populasi dalam suatu penelitian merupakan sekumpulan objek yang dapat dijadikan sumber penelitian yang berbentuk benda-benda, manusia ataupun peristiwa yang terjadi sebagai objek atau sasaran penelitian. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek/subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian disimpulkan (Sugiyono, 2013:115). Populasi penelitian ini yaitu karyawan yang berada di PT Jala Nusantara Mardika dan CS Pacific Guardian yang berada di seluruh divisi sebanyak 50 orang menguji uji instrument yaitu Validitas serta Reliabilitas.

2. Sampel Jenuh

Sampel jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Hal ini sering dilakukan bila jumlah populasi relative kecil atau penelitian yang ingin membuat generalisasi dengan kesalahan yang sangat kecil. (Sugiyono, 2013:122).

Dalam hal ini yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah karyawan pada PT Jala Nusantara Mardika dan CS Pacific Guardian. Dalam menyebar kuesioner sebagai responden adalah karyawan pada PT Jala Nusantara Mardika serta awak kapal dari CS Pacific Guardian.

3. Teknik Sampling

Teknik sampling yang diambil adalah teknik sampel jenuh, sampel jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Hal ini sering dilakukan bila jumlah populasi relatif kecil atau penelitian yang ingin membuat generalisasi dengan kesalahan yang sangat kecil. (Sugiyono, 2013:122)

Dalam hal ini yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah karyawan yang berada pada PT Jala Nusantara Mardika dan CS Pacific Guardian. Dalam menyebar kuesioner sebagai responden adalah karyawan pada PT Jala Nusantara Mardika serta awak kapal dari CS Pacific Guardian sebanyak 50 orang.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Sugiyono (2013: 206) dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan setelah data dari seluruh responden terkumpul. Kegiatan dalam analisis data adalah: mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tiap variabel yang diteliti, melakukan perhitungan untuk menjawab perumusan masalah, dan melakukan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan.

Proses pengolahan data dengan memecah data 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 metode kuantitatif yaitu dengan teknik analisis statistik yaitu sebagai berikut :

1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau melampirkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi (Sugiyono, 2013:206). Analisa deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan tentang ciri responden dan variabel penelitian. Dalam penelitian, penulis menggunakan analisis deskriptif atas variabel independen dan dependen yang selanjutnya dilakukan pengklasifikasian terhadap jumlah skor dari kuesioner yang telah diperoleh dari responden.

Dalam mengukur penilaian per responden menjawab mengenai seluruh item pernyataan variabel yang telah diberi bobot, dengan menggunakan rumus penilaian interval kelas rata-rata sebagai berikut:

$$P = \frac{\text{Rentang}}{\text{Banyak Kelas Interval}}$$

Keterangan :

P : Panjang Kelas Interval
Rentang : Nilai Tertinggi – Nilai Terendah
Banyak Kelas Interval : 5

Penetapan peringkat dalam setiap variabel penelitian dapat dilihat dari perbandingan antara skor *actual* dan skor ideal. Perolehan kecenderungan jawaban responden akan didasarkan pada nilai rata-rata skor jawaban dikategorikan pada rentang skor berikut ini:

Skor minimum : 1
Skor maksimum : 5
Lebar Skala : $P = \frac{5 - 1}{5} = 0,8$

Dengan demikian kategori skala dapat ditentukan sebagai berikut :

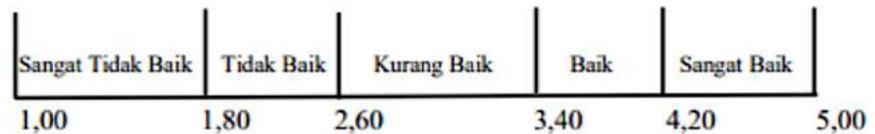
Tabel 3.3

Tabel Rata-Rata Jawaban Responden

4,21-5,00	Sangat Baik (SB)
3,41-4,20	Baik (B)
2,61-3,40	Kurang Baik (KB)
1,81-2,60	Tidak Baik (TB)
1,00-1,80	Sangat Tidak Baik (STB)

Sumber : Sugiyono (2017)

Untuk mengklasifikasikannya dapat dilihat pada garis kontinum sebagai berikut:



Gambar 3.1

Garis Kontinum

Dalam menyusun skripsi ini, penulis menggunakan teknik analisis data secara deskriptif kuantitatif, yaitu teknik yang menganalisis data dengan cara menyampaikan data-data yang ada dengan sejelas-jelasnya beserta masalah yang ada didalam skripsi ini.

2. Analisis Verifikatif

Menurut Sugiyono (2017:36) Analisis verifikatif adalah metode penelitian digunakan untuk mengetahui dan menguji data dengan menggunakan perhitungan statistic untuk menjawab rumusan masalah sebagai berikut: Seberapa besar pengaruh kompetensi, beban kerja dan kompensasi terhadap kinerja. Adapun alat verifikatif yang digunakan penulis adalah program *IBM SPSS versi 26.0*.

3. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Menurut Sugiyono (2017: 125) menunjukkan derajat ketepatan antara data yang sesungguhnya terjadi pada objek dengan data yang dikumpulkan oleh peneliti. Uji validitas ini dilakukan untuk mengukur apakah data yang telah didapat setelah penelitian merupakan data yang valid atau tidak, dengan menggunakan alat ukur yang digunakan (kuesioner). Uji validitas dilakukan pada responden sebanyak 50 karyawan PT Jala Nusantara Mardika dan CS Pacific Guardian.

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

Keterangan :

r = besarnya kolerasi atau hubungan antara variabel X dan Y

n = jumlah sampel

r_{xy} = koefisien korelasi antara variabel X dan Y

\sum_{xy} = jumlah perkalian antara variabel X dan Y

$\sum x^2$ = jumlah kuadrat nilai X (variabel bebas)

$\sum y^2$ = jumlah kuadrat nilai Y (variabel terikat)

$(\sum x^2)$ = jumlah nilai X kemudian dikuadratkan

$(\sum y^2)$ = jumlah nilai Y kemudian dikuadratkan

Bila koefisien kolerasi sama dengan 0,3 atau lebih (paling kecil 0,3) maka butiran instrument dinyatakan valid Sugiyono (2017:1314). Selanjutnya bila kolerasi dibawah 0,3 maka dapat disimpulkan bahwa instrument tersebut tidak valid, sehingga harus diperbaiki atau dibuang.

Uji validitas dalam penelitian ini menggunakan program SPSS validitas suatu buturan pertanyaan dapat dilihat pada hasil output SPSS. Pada tabel dengan judul item – Total Statistic. Menilai kevalidan masing-masing butir pertanyaan dapat dilihat dari nilai *Corrected item - Total Correlation* masing-masing butir pertanyaan. Suatu butir pertanyaan dikatakan vakid jika r_{hitung} yang merupakan *corrected item – total correlation* $> 0,03$ (Priyatno 2013). Maka dapat disimpulkan:

1) Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka pernyataan tersebut dinyatakan valid

- 2) Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka pernyataan tersebut dinyatakan tidak valid
- 3) Nilai r_{hitung} dapat dilihat pada kolom *corrected item total correlation*

b. Uji Reabilitas

Menurut Sugiyono (2017: 130) menyatakan bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas ini dilakukan pada responden sebanyak 50 karyawan di PT Jala Nusantara Mardika dan beberapa *crew* kapal CS Pacific Guardian, dengan menggunakan pertanyaan yang telah dinyatakan valid dalam uji validitas dan akan ditentukan reliabilitasnya.

Tinggi rendahnya reliabilitas, secara empirik ditunjukkan oleh suatu angka yang disebut nilai koefisien reliabilitas. Reliabilitas yang tinggi ditunjukkan dengan nilai r_{xx} mendekati angka 1. Kesepakatan secara umum reliabilitas yang dianggap sudah cukup memuaskan jika ≥ 0.600 . Pengujian reliabilitas instrumen dengan menggunakan rumus *Alpha Cronbach* karenainstrumen penelitian ini berbentuk angket dan skala bertingkat. Rumus *Alpha Cronbach* sebagai berikut :

$$r_{ii} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma^2} \right]$$

Keterangan :

- r_{ii} = Reliabilitas yang dicari
 k = banyaknya butir pertanyaan yang di uji
 $\sum \sigma_t^2$ = jumlah varians skor tiap tiap item
 σ^2 = varians total

Maka dapat disimpulkan :

- 1) Apabila $\sigma^2 > (Alfa Cronbach = 0,60)$ maka alat ukur tersebut handal (reliable).
- 2) Apabila $\sigma^2 > (Alfa Cronbach = 0,60)$ maka alat ukur tersebut tidak handal (reliable).

Variabel dikatakan baik apabila memiliki nilai *Cronbach's Alpha* > dari 0,6 (Priyatno, 2013: 30).

c. Uji Normalitas

Menurut Ghozali (2018:161) uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Rumus yang digunakan dalam uji normalitas ini adalah rumus Kolmogorov-Smirnov dengan ketentuan data berdistribusi normal jika signifikansi $> 0,05$ dan data tidak berdistribusi normal, jika signifikansi $< 0,05$.

d. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui arah dan kuatnya hubungan antar dua variabel atau lebih. Arah dinyatakan dalam bentuk hubungan positif dan negatif, sedangkan kuat atau lemahnya hubungan dinyatakan dalam besarnya koefisien korelasi (Sugiyono, 2018).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (independent variable) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (dependent variable) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumus mencari koefisien korelasi:

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

Keterangan :

- r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y
X = variabel bebas
Y = variabel terikat
n = jumlah sampel

Koefisien korelasi (r) menunjukkan derajat korelasi antara variabel independen dan variabel dependen. Nilai koefisien korelasi harus terdapat dalam batas-batas -1 hingga +1 ($-1 < r \leq +1$) yang menghasilkan beberapa kemungkinan, antara lain sebagai berikut :

- 1) Tanda positif menunjukkan adanya korelasi positif dalam variabel-variabel yang diuji, yang berarti setiap kenaikan dan penurunan nilai-nilai X akan diikuti dengan kenaikan dan penurunan Y. Jika $r = +1$ atau mendekati 1 maka menunjukkan adanya pengaruh positif antara

variabel-variabel yang diuji sangat kuat.

- 2) Tanda negatif menunjukkan adanya korelasi negatif antara variabel-variabel yang diuji, berarti setiap kenaikan nilai-nilai X akan diikuti dengan penurunan nilai Y dan sebaliknya. Jika $R = -1$ atau mendekati -1 maka menunjukkan adanya pengaruh negatif dan korelasi variabel-variabel yang diuji lemah.
- 3) Jika $R = 0$ atau mendekati 0 maka menunjukkan korelasi yang lemah atau tidak ada korelasi sama sekali antara variabel-variabel yang diteliti dan diuji.

Tabel 3.4

Tabel Hubungan Interval Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Koefisien Korelasi
0,00 - 0,19	Sangat Rendah
0,20 - 0,39	Rendah
0,40 - 0,59	Sedang
0,60 - 0,79	Tinggi
0,80 - 1,00	Sangat Tinggi

Sumber : Sugiyono (2018)

e. Analisis Koefisien Penentu Determinasi

Analisis determinasi (R^2) adalah mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah 0 dan 1. Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel dependen sangat terbatas. Nilai yang mendekati 1 berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2018:97). Dalam penelitian ini, analisis determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel independen menerangkan variasi variabel dependen.

Untuk mengetahui nilai dari koefisien determinasi, maka dalam penelitian ini menggunakan rumus sebagai berikut :

$$KD = R^2 \times 100\%$$

Keterangan:

KD = Koefisien Determinasi

R² = koefisien Korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien penentu adalah

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

f. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis regresi sederhana digunakan untuk mengetahui ada tidaknya kelinieran pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Pengujian ini menggunakan rumus regresi linier (Riduwan, 2005:145) sebagai berikut :

$$\hat{Y} = a + bX$$

Dimana :

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

Keterangan :

a= Merupakan titik potong sumbu Y dengan garis regresi (Y = a + bX)

b = Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam hal persatuan kenaikan X.

g. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang penulis Gunakan adalah uji hipotesis berbanding terbalik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{table} untuk mengetahui nilai t_{hitung} digunakan rumus :

$$t = \frac{r \sqrt{n - 2}}{\sqrt{1 - r^2}}$$

Maka dapat disimpulkan :

- a. Jika $t_{hitung} < t_{table}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y. ($H_0 : \rho = 0$)
- b. Jika $t_{hitung} > t_{table}$, maka H_0 = ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y. ($H_a : \rho \neq 0$) ρ = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Profil Perusahaan

PT Jala Nusantara Mardika adalah perusahaan pelayaran yang didirikan pada tahun 2017. PT Jala Nusantara Mardika merupakan salah satu perusahaan pelayaran yang bergerak di bidang pemasangan kabel bawah laut dan perawatan kabel bawah laut. Kapal yang digunakan adalah *cable ship* Pacific Guardian. PT Jala Nusantara Mardika mempunyai jaringan yang luas dengan harapan dapat berkontribusi untuk mendukung mengurangi biaya operasional telekomunikasi pada biaya instalasi dan biaya restorasi, khususnya di industri kabel bawah laut. PT Jala Nusantara Mardika mempunyai 2 layanan kunci, yaitu:

a. Pemasangan dan Restorasi Kabel Fiber Optik Bawah Laut

PT Jala Nusantara Mardika menyediakan layanan pemasangan dan perawatan kabel fiber optik bawah laut sebagai solusi untuk jaringan telekomunikasi lokal. PT Jala Nusantara Mardika menawarkan solusi pemasangan, perawatan, dan perbaikan darurat dengan kemampuan untuk merencanakan, memasang, menanamkan, menyimpan, menguji, mencari, memulihkan, dan menjaga kabel fiber optik bawah laut.

b. Remotely Operation Vehicle (ROV) Operation

PT Jala Nusantara Mardika juga menyediakan layanan ROV untuk ragam operasional dan pekerjaan kabel bawah laut termasuk inspeksi, pencarian, monitor, perbaikan dan perawatan, dan penanaman. ROV menggunakan peralatan penentu posisi seperti DGPS dan USBL. ROV ST 207 dapat menyediakan solusi untuk pelacakan dan penentuan posisi. ROV juga dapat menginspeksi penerimaan data dan manajemen.

Setelah sekian tahun PT Jala Nusantara Mardika berdiri, perusahaan ini telah melakukan proyek pemasangan kabel bawah laut. Seperti pemasangan kabel bawah laut untuk Palapa Ring Timur, Sabang-Meulaboh, dan Labuan Bajo-Roka-Tenda. Serta melakukan perbaikan kabel bawah laut. Seperti perbaikan kabel bawah laut Jakarta-Mentigi, Manado-Undung Siau, Manokwari-Numfor, Sabu-Ba'a, MIC1, Bali-Lombok, Kupang-Ende-Labuan Bajo, Jimbaran Piger, Ondong-Siau-Tahuna, dan SMPCS Biak-Sorong.

2. Karakteristik Responden

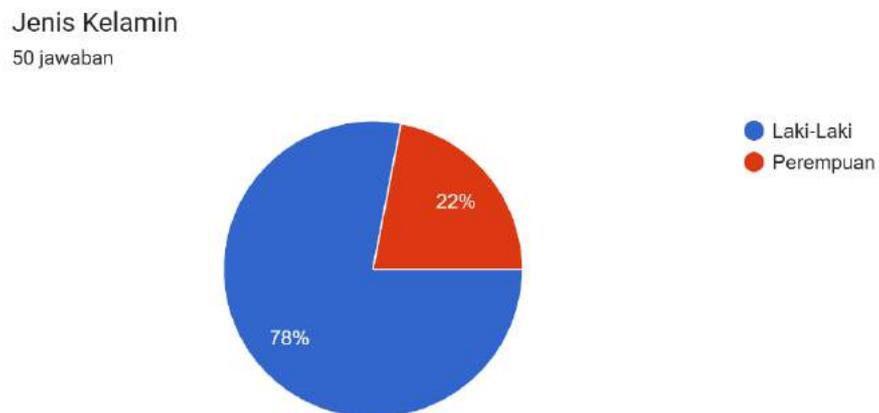
Penggolongan terhadap responden bertujuan untuk mengetahui karakteristik responden dengan objek penelitian. Penggolongan disajikan dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 4.1
Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Keterangan	
	Jumlah	Persentase
Laki-Laki	39	78%
Perempuan	11	22%
Total	50	100%

Sumber: Data Penulis Tahun 2024

Diagram 4.1
Diagram Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Sumber: Google Form

Dari tabel di atas, diketahui jika mayoritas responden di PT Jala Nusantara Mardika berjenis kelamin laki-laki dengan total 39 orang (78%), perempuan dengan total 11 (22%). Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa responden di PT Jala Nusantara Mardika mayoritas berjenis kelamin laki-laki.

Tabel 4.2

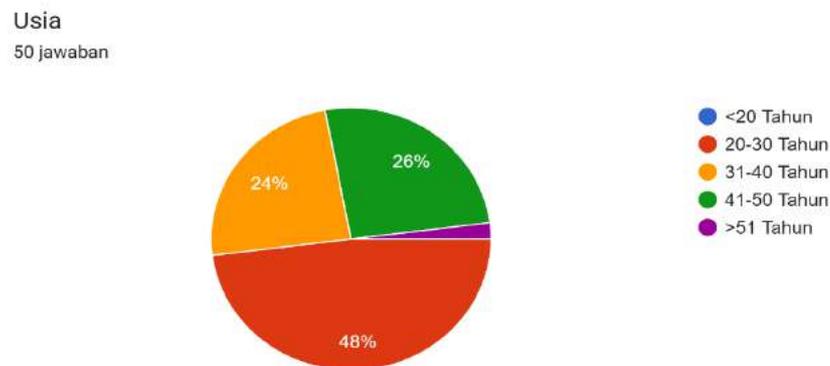
Data Responden Berdasarkan Usia

Usia	Keterangan	
	Jumlah	Persentase
<20 Tahun	0	0%
21-30 Tahun	24	48%
31-40 Tahun	12	24%
41-50 Tahun	13	26%
>51 Tahun	1	2%
Total	50	100%

Sumber: Data Penulis Tahun 2024

Diagram 4.2

Diagram Responden Berdasarkan Usia



Sumber: Google Form

Dari tabel di atas, diketahui jika mayoritas responden di PT Jala Nusantara Mardika berusia 20-30 tahun dengan total 24 orang (48%), 41-50 tahun dengan total 13 orang (26%), 31-40 tahun dengan total 12 orang (24%), dan tidak ada responden yang berusia <20 tahun. Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa responde di PT Jala Nusantara Mardika mayoritas berusia 20-30 tahun.

Tabel 4.3

Data Responden Berdasarkan Jabatan

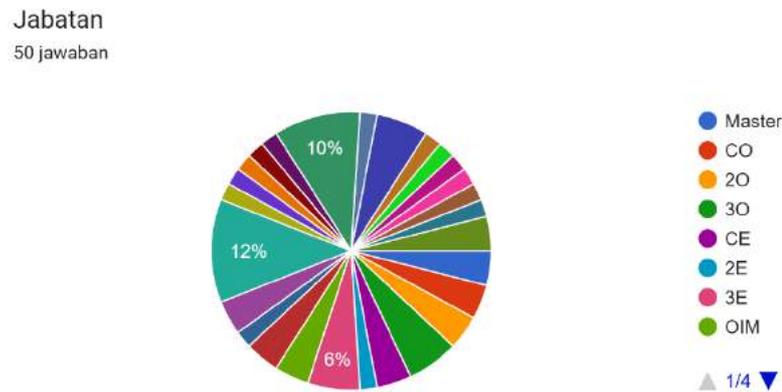
Jabatan	Keterangan	
	Jumlah	Persentase
Master	2	4%
CO	2	4%
2O	1	2%
3O	3	6%
CE	2	4%
2E	1	2%
3E	3	6%
OIM	2	4%
DP Operation	2	4%
LCE Operator	2	4%
ROV Supervisor	2	4%
ROV Pilot Tech	6	12%
Cable Engineer	1	2%
Deck Supervisor	1	2%
Vice President	1	2%
Technical manager	1	2%
HSE & Crewing Manager	1	2%
Staff Operational	5	10%
Head of Procurement	1	2%
Staff Procurement	3	6%
Division Head Maintenance Service	1	2%
Project Manager Restorasi Laut Dalam	1	2%
Project Manager Maintenance Service	1	2%
Manager Area Extended & Salendang	1	2%
Supervisor Call Center / Network Operation Center	1	2%
Manager Restorasi Laut Dangkal & Patroli	1	2%

Admin Support	2	4%
Total	50	100%

Sumber: Data Penulis Tahun 2024

Diagram 4.3

Diagram Responden Berdasarkan Jabatan



Sumber: Google Form

Dari tabel di atas, diketahui jika mayoritas responden di PT Jala Nusantara Mardika memangku jabatan sebagai ROV Pilot Tech dengan total 6 orang (12%), Master dengan total 2 orang (4%), CO dengan total 2 orang (4%), 2O dengan total 1 orang (2%), 3O dengan total 3 orang (6%), CE dengan total 2 orang (4%), 2E dengan total 1 orang (2%), 3E dengan total 3 orang (6%), OIM dengan total 2 orang (4%), DP Operation dengan total 2 orang (4%), LCE Operator dengan total 2 orang (4%), ROV Supervisor dengan total 2 orang (4%), ROV Pilot Tech dengan total 6 orang (12%), Cable Engineer dengan total 1 orang (2%), Deck Supervisor dengan total 1 orang (2%), Vice President dengan total 1 orang (2%), Technical Manager dengan total 1 orang (2%), HSE & Crewing dengan total 1 orang (2%), Staff Operational dengan total 5 orang (10%), Head of Procurement dengan total 1 orang (2%), Staff Procurement dengan total 3 orang (6%), Division Head Maintenance Service dengan total 1 orang (2%), Project Manager Restorasi Laut Dalam dengan total 1 orang (2%), Project Manager Maintenance Service dengan total 1 orang (2%), Manager Area Extended & Salendang dengan total 1 orang (2%), Supervisor Call Center / Network Operation Center dengan total 1 orang (2%), Manager Restorasi Laut Dangkal & Patroli dengan total 1 orang (2%), Admin Support dengan total 2

orang (4%). Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa respondendi PT Jala Nusantara Mardika mayoritas berusia memangku jabatan sebagai ROV Pilot Tech.

Tabel 4.4

Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

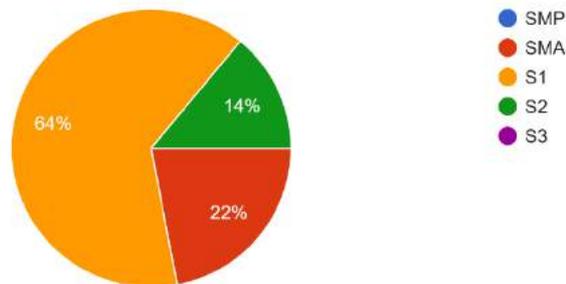
Pendidikan Terakhir	Keterangan	
	Jumlah	Persentase
SMP	0	0%
SMA	11	22%
S1	32	64%
S2	7	14%
S3	0	0%
Total	50	100%

Sumber: Data Penulis Tahun 2024

Diagram 4.4

Diagram Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir
50 jawaban



Sumber: Google Form

Dari tabel di atas, diketahui jika responden di PT Jala Nusantara Mardika menempuh pendidikan terakhir pada jenjang SMA tahun dengan total 11 orang (22%), S1 dengan total 32 orang (64%), S2 dengan total 7 orang (14%), dan tidak ada responden yang menempuh pendidikan terakhir pada jenjang SMP dan S3. Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa responde di PT Jala Nusantara Mardika mayoritas menempuh pendidikan terakhir pada jenjang S1.

Tabel 4.5

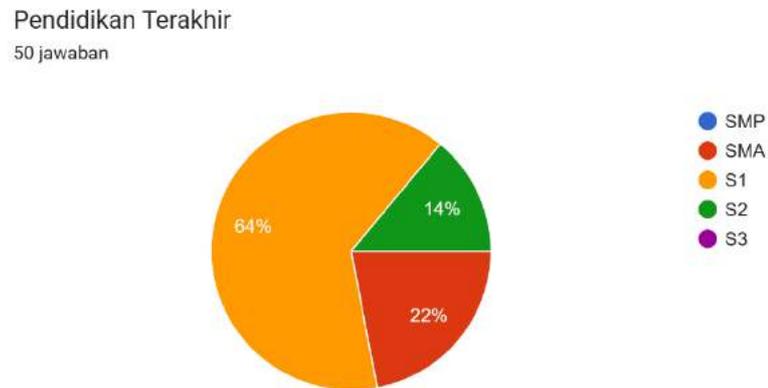
Data Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Pendidikan Terakhir	Keterangan	
	Jumlah	Persentase
Kurang Dari 1 Tahun	7	14%
1-3 Tahun	18	36%
Lebih Dari 3 Tahun	25	50%
Total	50	100%

Sumber: Data Penulis Tahun 2024

Diagram 4.5

Diagram Responden Berdasarkan Lama Bekerja



Sumber: Google Form

Dari tabel di atas, diketahui jika responden di PT Jala Nusantara Mardika berdasarkan lama bekerja kurang dari 1 tahun dengan total 7 orang (14%), 1-3 tahun dengan total 18 orang (36%), dan lebih dari 3 tahun dengan total 25 orang (50%). Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa responden pada di PT Jala Nusantara Mardika mayoritas bekerja selama lebih dari 3 tahun.

B. ANALISIS DATA

1. Analisis Statistik Deskriptif

Salah satu cara agar data dapat dengan mudah dipahami, maka analisis deskriptif adalah salah satu dari bagian statistik yang digunakan. Tanggapan dari 30 responden mengenai “Pengaruh Aspek Legal terhadap Perjanjian Kerja Bawah Air pada PT Jala Nusantara Mardika” yang diukur menggunakan 31 butir pernyataan dari dua dimensi antara lain: Aspek Legal dan Perjanjian Kerja.

Tabel 4.6

Rekapitulasi Tanggapan Responden Variabel X (Aspek Legal)

No.	KRITERIA JAWABAN					Total
	1	2	3	4	5	
1	0	4	9	8	29	50
2	0	0	6	18	26	50
3	0	0	5	22	23	50
4	0	0	10	21	19	50
5	0	0	8	16	26	50
6	0	5	8	10	27	50
7	0	0	8	18	24	50
8	0	0	10	19	21	50
9	0	0	6	20	24	50
10	0	0	8	18	24	50
11	0	2	5	17	26	50
12	0	0	10	16	24	50
13	0	0	5	25	20	50
14	0	0	6	24	20	50
15	0	3	4	22	21	50
16	0	0	9	20	21	50
17	0	0	8	21	21	50
18	0	0	7	21	22	50
19	0	0	6	23	21	50
20	0	0	8	25	18	50
Jumlah						1000

Tabel 4.7

Rekapitulasi Tanggapan Responden Variabel Y (Perjanjian Kerja)

No.	KRITERIA JAWABAN					Total
	1	2	3	4	5	
1	0	6	3	15	26	50
2	0	0	10	9	31	50
3	0	2	6	16	26	50
4	0	4	7	11	28	50
5	0	2	7	16	25	50
6	0	2	10	13	25	50
7	0	2	7	13	28	50
8	0	4	4	18	24	50
9	0	1	10	11	28	50
10	0	2	9	19	20	50
11	0	3	5	15	27	50
Jumlah						550

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini Aspek Legal dan Perjanjian Kerja. Pengukuran pada variabel tersebut menggunakan skor 1 untuk terendah dan 5 untuk skor tertinggi. Sehingga interval skor tersebut adalah: Interval = (Nilai Maksimal – Nilai Minimal) / (Jumlah Kelas) = (5-1) / 5= 0.80 Sehingga diperoleh batasan penilaian terhadap masing-masing variabel adalah sebagai berikut:

- 1,00-1,79 = Sangat rendah
- 1,80-2,59 = Rendah
- 2,60-3,39 = Cukup
- 3,40-4,19 = Tinggi
- 4,20-5,00 = Sangat tinggi

a. Analisis Statistik Deskriptif Variabel X (Aspek Legal)

Tabel 4.8

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Kepatuhan Terhadap Regulasi

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
1	Tingkat kepatuhan terhadap regulasi perusahaan di tempat saya bekerja sangat tinggi.	Frek	0	4	9	8	29	50	4,24	Sangat Tinggi
		Skor	0	8	27	32	145			
2	Perusahaan saya rutin melakukan audit kepatuhan.	Frek	0	0	6	18	26	50	4,4	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	18	72	130			
3	Pelanggaran yang ditemukan dalam audit selalu ditindaklanjuti oleh perusahaan.	Frek	0	0	5	22	23	50	4,26	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	15	88	115			
4	Perusahaan patuh terhadap sanksi dan denda jika terjadi pelanggaran peraturan.	Frek	0	0	10	21	19	50	4,18	Tinggi
		Skor	0	0	30	84	95			
Jumlah			0	4	30	69	97	200	4,27	Sangat Tinggi
Skor			0	8	90	276	485	859		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi kepatuhan terhadap regulasi masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,27 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

Tabel 4.9

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Pengelolaan Kontrak

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
5	Proses persetujuan di perusahaan saya berjalan dengan cepat dan efisien.	Frek	0	0	8	16	26	50	4,36	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	24	64	130	218		
6	Perusahaan selalu memberitahukan pembaruan kontrak kerja tepat waktu.	Frek	0	5	8	10	27	50	4,18	Tinggi
		Skor	0	10	24	40	135	209		
7	Pelanggaran kontrak ditangani dengan serius oleh perusahaan.	Frek	0	0	8	18	24	50	4,32	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	24	72	120	216		
8	Perusahaan memastikan karyawan dan manajemen perusahaan mematuhi kontrak yang telah disepakati.	Frek	0	0	10	19	21	50	4,22	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	30	76	105	211		
Jumlah			0	5	34	63	98	200	4,27	Sangat Tinggi
Skor			0	10	102	252	490	854		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi pengelolaan kontrak masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,27 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

Tabel 4.10

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Litigasi dan Penyelesaian Sengketa

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
9	Jumlah pelanggaran terkait aspek legal sedikit.	Frek	0	0	6	20	24	50	4,36	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	18	80	120	218		
10	Biaya penyelesaian sengketa yang dikeluarkan perusahaan tidak terlalu merugikan perusahaan.	Frek	0	0	8	18	24	50	4,32	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	24	72	120	216		
11	Pelanggaran terkait aspek legal di perusahaan diselesaikan dalam waktu yang cepat.	Frek	0	2	5	17	26	50	4,34	Sangat Tinggi
		Skor	0	4	15	68	130	217		
12	Hasil penyelesaian pelanggaran terkait aspek legal di perusahaan selalu adil.	Frek	0	0	10	16	24	50	4,28	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	30	64	120	214		
Jumlah			0	2	29	71	98	200	4,33	Sangat Tinggi
Skor			0	4	87	284	490	865		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi litigasi dan penyelesaian sengketa masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,33 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

Tabel 4.11

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Hukum Ketenagakerjaan

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
13	Perusahaan mematuhi semua regulasi ketenagakerjaan yang berlaku.	Frek	0	0	5	25	20	50	4,30	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	15	100	100	215		
14	Keluhan karyawan selalu ditangani dengan serius oleh perusahaan.	Frek	0	0	6	24	20	50	4,28	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	18	96	100	214		
15	Perusahaan menangani permasalahan ketenagakerjaan dengan baik.	Frek	0	3	4	22	21	50	4,22	Sangat Tinggi
		Skor	0	6	12	88	105	211		
16	Saya puas dengan kondisi kerja di perusahaan.	Frek	0	0	9	20	21	50	4,24	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	27	80	105	212		
Jumlah			0	3	24	91	82	200	4,26	Sangat Tinggi
Skor			0	6	72	364	410	852		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi hukum ketenagakerjaan masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,26 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

Tabel 4.12

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Perizinan dan Izin Usaha

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
17	Perusahaan mematuhi semua regulasi perizinan yang berlaku.	Frek	0	0	8	21	21	50	4,26	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	24	84	105	213		
18	Perusahaan rutin melakukan audit perizinan.	Frek	0	0	7	21	22	50	4,30	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	21	84	110	215		
19	Proses pengurusan izin di perusahaan berlangsung cepat dan efisien.	Frek	0	0	6	23	21	50	4,30	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	18	92	105	215		
20	Perusahaan selalu menindaklanjuti pelanggaran izin dengan serius.	Frek	0	0	8	25	17	50	4,18	Tinggi
		Skor	0	0	24	100	85	209		
Jumlah			0	0	29	90	81	200	4,26	Sangat Tinggi
Skor			0	0	87	360	405	852		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi perizinan dan izin usaha masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,26 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

b. Analisis Statistik Deskriptif Variabel Y (Perjanjian Kerja)

Tabel 4.13

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Kejelasan dan Kelengkapan Kontrak

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
1	Deskripsi pekerjaan saya mencakup semua tugas dan tanggung jawab saya.	Frek	0	6	3	15	26	50	4,22	Sangat Tinggi
		Skor	0	12	9	60	130	211		
2	Perusahaan menyediakan informasi yang cukup untuk membantu pemahaman karyawan.	Frek	0	0	10	9	31	50	4,42	Sangat Tinggi
		Skor	0	0	30	36	155	221		
3	Ketentuan dalam kontrak kerja dijelaskan dengan jelas dan rinci.	Frek	0	2	6	16	26	50	4,32	Sangat Tinggi
		Skor	0	4	18	64	130	216		
Jumlah			0	8	19	40	83	150	4,32	Sangat Tinggi
Skor			0	6	57	160	415	648		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi Kejelasan dan kelengkapan kontrak masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,32 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

Tabel 4.14

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Transparansi dan Komunikasi

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
4	Perusahaan terbuka dalam menyampaikan informasi penting	Frek	0	4	7	11	28	50	4,26	Sangat Tinggi
		Skor	0	8	21	44	140	213		

	kepada karyawan.									
5	Umpan balik dari karyawan selalu diperhatikan dan ditindaklanjuti oleh perusahaan.	Frek	0	2	7	16	25	50	4,28	Sangat Tinggi
		Skor						215		
			0	4	21	64	125			
Jumlah			0	6	14	27	53	100	4,27	Sangat Tinggi
Skor			0	0	42	108	265	428		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi transparansi dan komunikasi masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,27 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

Tabel 4.15

Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Kepuasan dan Kesejahteraan Karyawan

No	Pernyataan	Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.	
		1	2	3	4	5				
6	Saya puas dengan kondisi kerja saya saat ini.	Frek	0	2	10	13	25	50	4,22	Sangat Tinggi
		Skor	0	4	30	52	125	211		
7	Keluhan karyawan selalu ditangani dengan serius oleh perusahaan.	Frek	0	2	7	13	28	50	4,34	Sangat Tinggi
		Skor	0	4	21	52	140	217		
8	Perusahaan memiliki strategi yang baik untuk mempertahankan karyawan.	Frek	0	4	4	18	24	50	4,24	Sangat Tinggi
		Skor	0	8	12	72	120	212		
Jumlah			0	8	21	44	77	150	4,27	Sangat Tinggi
Skor			0	16	63	176	385	640		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai

dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi kepuasan dan kesejahteraan karyawan masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,27 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

Tabel 4.16
Rekapitulasi Tanggapan Responden Dimensi Penyelesaian Sengketa

No	Pernyataan		Kriteria Jawaban					Jumlah	Nilai	Ket.
			1	2	3	4	5			
9	Perusahaan memberikan informasi yang cukup tentang jumlah dan jenis sengketa yang sedang berlangsung.	Frek	0	1	10	11	28	50	4,32	Sangat Tinggi
		Skor	0	2	30	44	140	216		
10	Kasus sengketa di perusahaan saya diselesaikan dalam waktu yang cepat.	Frek	0	2	9	19	20	50	4,14	Tinggi
		Skor	0	4	27	76	100	207		
11	Saya puas dengan keberhasilan penyelesaian sengketa yang ada.	Frek	0	3	5	15	27	50	4,32	Sangat Tinggi
		Skor	0	6	15	60	135	216		
Jumlah			0	6	24	45	75	150	4,26	Sangat Tinggi
Skor			0	12	72	180	375	639		

Sumber: Hasil Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel tanggapan responden terhadap pernyataan, nilai dari tiap indikator menunjukkan kategori sangat tinggi sehingga dapat ditemukan hasil secara umum dimensi penyelesaian sengketa masuk dalam kategori Sangat Tinggi dengan rata-rata jawaban 4,26 (skala terendah satu dan tertinggi lima).

2. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Menurut Ghazali (2017) Pengujian untuk menentukan signifikan atau tidaknya adalah dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan r_{tabel} . Jika r_{hitung} untuk tiap butir pertanyaan bernilai positif dan lebih besar dari r_{tabel} ($r_{hitung} > r_{tabel}$) maka butir-butir atau pertanyaan atau indikator tersebut dinyatakan valid.

Uji signifikan dilakukan dengan membandingkan nilai r_{hitung} dengan nilai r_{tabel} untuk n, dalam hal ini adalah jumlah sampel jenuh, dengan taraf signifikansi 5%. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai r_{hitung} yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* (dalam SPSS 26) lebih besar daripada r_{tabel} . Dalam hal ini didapatkan r_{tabel} sebesar 0,279. Apabila hasil r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} yaitu 0,279 maka data tersebut dapat dikatakan valid.

1) Variabel Aspek Legal (X)

Tabel 4.17

Hasil Uji Validitas Variabel Aspek Legal (X)

Validitas Butir-Butir			
No. Item	Corrected Item Total Correlation (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
Item 1	0,776	0,279	VALID
Item 2	0,832	0,279	VALID
Item 3	0,758	0,279	VALID
Item 4	0,823	0,279	VALID
Item 5	0,797	0,279	VALID
Item 6	0,777	0,279	VALID
Item 7	0,875	0,279	VALID
Item 8	0,834	0,279	VALID
Item 9	0,838	0,279	VALID
Item 10	0,875	0,279	VALID

Item 11	0,802	0,279	VALID
Item 12	0,843	0,279	VALID
Item 13	0,777	0,279	VALID
Item 14	0,820	0,279	VALID
Item 15	0,776	0,279	VALID
Item 16	0,812	0,279	VALID
Item 17	0,822	0,279	VALID
Item 18	0,805	0,279	VALID
Item 19	0,734	0,279	VALID
Item 20	0,782	0,279	VALID

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Pada tabel di atas dimana didapat r_{tabel} sebesar 0,279 dengan $\alpha = 0,05$. Setelah dibandingkan dengan r_{hitung} dapat dibuktikan semua pernyataan valid pada variabel Aspek Legal (X).

2) Variabel Perjanjian Kerja (Y)

Tabel 4.18

Hasil Uji Validitas Variabel Perjanjian Kerja (Y)

Validitas Butir-Butir			
No. Item	Corrected Item Total Correlation (r_{hitung})	r_{tabel}	Validitas
Item 1	0,926	0,279	VALID
Item 2	0,903	0,279	VALID
Item 3	0,863	0,279	VALID
Item 4	0,926	0,279	VALID
Item 5	0,887	0,279	VALID
Item 6	0,881	0,279	VALID
Item 7	0,868	0,279	VALID
Item 8	0,895	0,279	VALID
Item 9	0,880	0,279	VALID
Item 10	0,906	0,279	VALID
Item 11	0,896	0,279	VALID

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Pada tabel di atas dimana didapat r_{tabel} sebesar 0,279 dengan $\alpha = 0,05$. Setelah dibandingkan dengan r_{hitung} dapat dibuktikan semua pernyataan valid pada variabel Perjanjian Kerja (Y).

b. Uji Reliabilitas

Instrumen dikatakan reliabel adalah jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu, dan suatu variabel dikatakan reliabel jika memberi nilai cronbach's Alpha > 0,60 (Ghozali, 2017). Dan dapat diketahui dengan rumus :

$$r = \left(\frac{n}{n - 1} \right) \left(1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma_t^2} \right)$$

Keterangan:

- r : Koefisien reliabilitas instrumen (*Cronbach's Alpha*)
- n : Banyaknya pernyataan
- $\sum at^2$: Total Varians pernyataan
- T : Total varians

1) Aspek Legal

Tabel 4.19

Hasil Uji Reliabilitas Aspek Legal (X)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.970	20

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach Alpha* sebesar 0,970 > 0,60 maka kuesioner dinyatakan reliabel.

2) Perjanjian Kerja

Tabel 4.20

Hasil Uji Reliabilitas Perjanjian Kerja (Y)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.974	11

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa nilai *Cronbach Alpha* sebesar $0,974 > 0,60$ maka kuesioner dinyatakan reliabel.

3. Uji Normalitas

Uji One-Sample Kolmogorov-Smirnov yaitu dengan ketentuan apabila nilai signifikansi diatas 5% atau 0,05 maka data memiliki distribusi normal. Sedangkan jika hasil uji One Sample Kolmogorov-Smirnov menghasilkan nilai signifikan dibawah 5% atau 0,05 maka data tidak memiliki distribusi normal.

Tabel 4.21

Hasil Uji Normalitas One-sample Kolmogorov-Smirnov Test

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		50	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	4.76694909	
Most Extreme Differences	Absolute	.081	
	Positive	.081	
	Negative	-.071	
Test Statistic		.081	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.557	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.544
		Upper Bound	.569

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan tabel di atas, hasil pengujian One-Sample Kolmogorov Smirnov Test menghasilkan *asymptotic* signifikansi sebesar 0,200 lebih besar dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi normal.

4. Analisis Koefisien Korelasi

Pada penelitian yang dilakukan ini, hipotesis yang diajukan adalah sebagai berikut:

- a. Ho 1 : Tidak ada hubungan antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
Ho 2 : Tidak ada pengaruh antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
- b. Ha 1 : Ada hubungan antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
Ha 2 : Ada pengaruh antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika

Hipotesis tersebut akan dengan uji statistik parametrik, yaitu korelasi Product Moment. Untuk mengetahui hasil pengujian hipotesis ini dapat dilakukan pengujian hasil hipotesis dengan membandingkan taraf signifikansi (p - value). Jika nilai signifikansi $p > 0,05$ maka Ho diterima, artinya tidak terdapat hubungan signifikan positif antara Aspek Legal dengan Perjanjian Kerja. Sebaliknya, jika nilai signifikansi $p < 0,05$ maka Ho ditolak, artinya terdapat hubungan signifikan positif antara Aspek Legal dengan Perjanjian Kerja. Dari pengumpulan data yang diambil berhasil dikumpulkan dan melewati tahap-tahap uji validitas - reliabilitas, maka tahap selanjutnya yang harus dilewati adalah menguji hipotesis penelitian. Pengujian ini juga menggunakan program SPSS. Adapun hasil uji SPSS dari hipotesis adalah sebagai berikut:

Tabel 4.22

Hasil Uji Koefisien korelasi (Pearson Product Moment)

		Correlations	
		X	Y
X	Pearson Correlation	1	.840**
	Sig. (2-tailed)		<,001
	N	50	50
Y	Pearson Correlation	.840**	1
	Sig. (2-tailed)	<,001	
	N	50	50

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Hubungan antara variabel Aspek Legal (X) dengan Perjanjian Kerja (Y):
Dari data tabel di atas diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0,840 dengan

nilai signifikansi *p value* sebesar 0,001, karena nilai signifikansi $p < 0,05$, maka H_a diterima, artinya terdapat hubungan signifikan positif antara Aspek Legal dengan Perjanjian Kerja. Berikut adalah tabel hubungan interval koefisien korelasi:

Interval Koefisien	Koefisien Korelasi
0,00-0,19	Sangat Rendah
0,20-0,39	Rendah
0,40-0,59	Sedang
0,60-0,79	Tinggi
0,80-1,00	Sangat Tinggi

Sumber : Sugiyono (2018)

Nilai $r = 0,840$ berada pada rentang 0,80 – 1,000 artinya bahwa hal ini menunjukkan bahwa terjadi hubungan yang “sangat kuat” antara Aspek Legal dengan Perjanjian Kerja. Sedangkan arah hubungan adalah positif karena nilai r positif, berarti semakin tinggi tingkat Aspek Legal maka semakin meningkatkan efektivitas Perjanjian Kerja.

5. Analisis Koefisien Penentu Determinasi

Koefisien determinasi adalah bagian dari variasi total dalam variabel dependen yang dijelaskan oleh variasi dalam variabel independen.

Tabel 4.23

Hasil Uji Koefisien Determinasi (R)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.840 ^a	.706	.700	4.816

a. Predictors: (Constant), X

b. Dependent Variable: Y

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan hasil *output* SPSS diantara nilai R Square = 0,706, dapat disimpulkan 70,6% Aspek Legal dapat menjelaskan tentang Perjanjian Kerja dan

sisanya yaitu 29,4% ($100\% - 70,6\% = 29,4\%$) disebabkan oleh faktor yang lain di luar penelitian.

6. Analisis Regresi Linear Sederhana

Bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel bebas dengan variabel terikat.

Tabel 4.24
Hasil Uji Regresi Linier X terhadap Y

		Coefficients^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-4.574	4.861		-.941	.351
	X	.603	.056	.840	10.733	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Berdasarkan output SPSS diatas dapat dilihat bahwa diperoleh nilai *constant* dan X untuk *Unstandarized Coefficients*. Nilai *constant* dari *unstandarized coefficients* (α) bernilai sebesar -4,574, angka ini merupakan angka konstan yang memiliki arti bahwa jika terdapat Aspek Legal maka nilai dari Perjanjian Kerja adalah sebesar -4,574. Sementara itu, nilai X dari *Unstandarized Coefficients* (β) bernilai sebesar 0,603, angka ini memiliki arti bahwa setiap penambahan 1 satuan dari Aspek Legal maka akan terjadi peningkatan di Perjanjian Kerja sebesar 0,603. Sehingga persamaan regresi sederhana yang diperoleh adalah sebagai berikut:

$$Y = -4,574 + 0,603X$$

7. Uji Hipotesis

Tabel 4.25
Hasil Uji Hipotesis Uji t

		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-4.574	4.861		-.941	.351
	X	.603	.056	.840	10.733	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen (X) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Y). Signifikan berarti pengaruh yang terjadi dapat berlaku untuk populasi. Dari hasil tabel di atas. Langkah-langkah pengujian uji t, sebagai berikut:

- 1) Perumusan hipotesis
 - a) Ho 1 : Tidak ada hubungan antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
Ho 2 : Tidak ada pengaruh antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
 - b) Ha 1 : Ada hubungan antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
Ha 2 : Ada pengaruh antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika
- 2) Menentukan tingkat signifikansi
Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ atau 0,05.
- 3) Hasil t_{hitung} berdasarkan tabel di atas diperoleh t_{hitung} dengan menggunakan SPSS 26.0 yaitu sebesar 10,733.
- 4) Menentukan t_{tabel} distribusi t dicari pada $\alpha = 5\%$: dengan derajat kebebasan (df) $n - 2$ atau $50 - 2 = 48$. Diperoleh hasil t_{tabel} sebesar 2,010.
- 5) Kesimpulan Dari hasil analisis uji t diketahui bahwa ada pengaruh yang signifikan variabel Aspek Legal (X) dan variabel Perjanjian Kerja (Y). Hal

ini dibuktikan dengan hasil perhitungan uji t sebesar 10,733, sedangkan pada t_{tabel} adalah 2,010 pada taraf signifikansi 5% yang berarti bahwa H_a diterima. Selain itu juga diperoleh persamaan regresi $Y = -4,574 + 0,603X$. Persamaan tersebut sesuai dengan rumus regresi linier sederhana yaitu $Y = a + bX$, dimana Y merupakan lambang dari variabel terikat, a konstanta, b koefisien regresi untuk variabel bebas (X). Sehingga dapat disimpulkan dari hasil uji t, terdapat pengaruh antara variabel X terhadap variabel Y, dengan kata lain menerima H_a yaitu: Ada Pengaruh Antara Aspek Legal terhadap Perjanjian Kerja Bawah Air pada PT Jala Nusantara Mardika, dan menolak H_o , yaitu Tidak Ada Pengaruh Antara Aspek Legal terhadap Perjanjian Kerja Bawah Air pada PT Jala Nusantara Mardika. Dengan demikian ditarik sebuah kesimpulan bahwa Aspek Legal cukup mempengaruhi Perjanjian Kerja.

Dari hasil di atas maka peneliti menggunakan *analysis factor* untuk melihat indikator mana yang paling berpengaruh dan indikator mana yang paling tidak berpengaruh atau perlu ditingkatkan dan hal ini disajikan dalam bentuk tabel di bawah ini:

Tabel 4.26
Hasil *Analysis Factor*

Variabel X (Aspek Legal)		Variabel Y (Perjanjian Kerja)	
X1	0,763	Y1	0,924
X2	0,835	Y2	0,906
X3	0,759	Y3	0,864
X4	0,824	Y4	0,924
X5	0,801	Y5	0,887
X6	0,764	Y6	0,881
X7	0,877	Y7	0,868
X8	0,835	Y8	0,894
X9	0,838	Y9	0,879
X10	0,875	Y10	0,908
X11	0,797	Y11	0,895
X12	0,849		

X13	0,784		
X14	0,825		
X15	0,771		
X16	0,813		
X17	0,824		
X18	0,810		
X19	0,735		
X20	0,783		

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

1) Variabel Aspek Legal

Pada variabel Aspek Legal memiliki 5 dimensi yaitu : 1) Kepatuhan terhadap hukum a) tingkat kepatuhan; b) pelanggaran yang ditemukan; c) sanksi dan denda, 2) pengelolaan kontrak a) proses persetujuan; b) pembaruan kontrak; c) pelanggaran kontrak; d) kepatuhan kontrak, 3) litigasi dan penyelesaian sengketa a) jumlah kasus; b) biaya litigasi; c) waktu penyelesaian; d) hasil penyelesaian, 4) hukum ketenagakerjaan a) kepatuhan ketenagakerjaan; b) keluhan karyawan; c) litigasi ketenagakerjaan; d) kepuasan karyawan, 5) perizinan dan izin usaha a) kepatuhan perizinan; b) waktu pengurusan perizinan; c) pelanggaran izin. Yang mana pada kelima dimensi tersebut dimensi yang memiliki nilai paling besar adalah dimensi litigasi dan penyelesaian sengketa, sedangkan dimensi yang paling rendah adalah dimensi perizinan dan izin usaha. Dari indikator-indikator tersebut yang memiliki nilai paling rendah adalah indikator waktu pengurusan izin dan indikator yang paling tinggi adalah pelanggaran kontrak. Dan dari indikator-indikator tersebut terdapat pernyataan dan dari pernyataan tersebut pernyataan yang memiliki nilai paling tinggi dengan nilai 0,877 adalah “pelanggaran kontrak ditangani dengan serius oleh perusahaan” dan pernyataan yang memiliki nilai paling rendah dengan nilai 0,735 adalah “proses pengurusan izin di perusahaan berlangsung cepat dan efisien”.

2) Variabel Perjanjian Kerja

Pada variable Perjanjian Kerja memiliki 4 dimensi, yaitu 1) kejelasan dan kelengkapan kontrak dengan indikator a) deskripsi pekerjaan yang jelas; b) pemahaman karyawan; c) ketentuan kontrak, 2) transparansi dan komunikasi dengan indikator a) keterbukaan informasi; b) umpan balik karyawan, 3) kepuasan dan kesejahteraan karyawan dengan indikator a) tingkat kepuasan; b) keluhan karyawan; c) retensi karyawan, 4) penyelesaian sengketa dengan indicator a) jumlah sengketa; b) waktu penyelesaian; c) keberhasilan penyelesaian. Yang mana pada keempat dimensi tersebut dimensi yang memiliki nilai paling besar adalah dimensi transparansi dan komunikasi dan dimensi yang paling rendah adalah dimensi kepuasan dan kesejahteraan karyawan. Dari indikator indikator tersebut yang memiliki nilai paling rendah adalah indikator ketentuan kontrak, sedangkan indikator yang memiliki nilai paling tinggi adalah indikator deskripsi pekerjaan yang jelas dan indikator keterbukaan informasi. Dan dari indikator-indikator tersebut terdapat pernyataan dan dari pernyataan tersebut pernyataan yang memiliki nilai paling tinggi dengan nilai 0,924 adalah “deskripsi pekerjaan saya mencakup semua tugas dan tanggung jawab saya” dan “perusahaan terbuka dalam menyampaikan informasi penting kepada karyawan” dan pernyataan yang memiliki nilai paling rendah dengan nilai 0,864 adalah “ketentuan dalam kontrak kerja dijelaskan dengan jelas dan rinci”.

C. PEMECAHAN MASALAH

Pemecahan masalah merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mencari solusi terhadap masalah yang ada. Oleh karena itu pemecahan masalah harus relevan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini. Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh gambaran mengenai pengaruh aspek legal terhadap perjanjian kerja di PT Jala Nusantara Mardika. Dari pengujian yang telah penulis lakukan maka diperoleh pemecahan masalah sebagai berikut:

Pada variabel X (Aspek Legal), indikator dengan nilai tertinggi adalah sebesar 0,877 yaitu pada indikator pelanggaran kontrak yang berbunyi “pelanggaran kontrak ditangani dengan serius oleh perusahaan”, maka dari itu, PT Jala Nusantara Mardika harus mempertahankan dan memperkuat komitmennya dalam menangani

pelanggaran kontrak dengan serius, sehingga menjaga integritas dan kepercayaan dalam hubungan bisnisnya. Dan indikator dengan nilai terendah adalah sebesar 0,735 yaitu pada indikator waktu pengurusan izin yang berbunyi “proses pengurusan izin di perusahaan berlangsung cepat dan efisien” yang berarti PT Jala Nusantara Mardika harus meningkatkan efisiensi dan kecepatan dalam proses pengurusan izin.

Pada variabel Y (Perjanjian Kerja), indikator dengan nilai tertinggi adalah sebesar 0,924 yaitu pada indikator deskripsi pekerjaan yang jelas dan indikator keterbukaan informasi yang berbunyi “deskripsi pekerjaan saya mencakup semua tugas dan tanggung jawab saya” dan “perusahaan terbuka dalam menyampaikan informasi penting kepada karyawan” maka dari itu, manajemen PT Jala Nusantara Mardika dapat mempertahankan aspek ini dengan meminta umpan balik dari karyawan untuk memastikan tentang relevansi deskripsi pekerjaan dan keterbukaan informasi penting kepada karyawan. Dan indikator dengan nilai terendah adalah sebesar 0,864 yaitu pada indikator ketentuan kontrak yang berbunyi “ketentuan dalam kontrak kerja dijelaskan dengan jelas dan rinci” maka dari itu, manajemen PT Jala Nusantara Mardika harus mengadopsi langkah-langkah seperti penyusunan kontrak dengan bahasa yang mudah dipahami, melibatkan tim legal atau konsultan hukum untuk mengulas kontrak, dan mengadakan sesi penjelasan langsung dengan karyawan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan oleh penulis mengenai Pengaruh Aspek Legal terhadap Perjanjian Kerja Bawah Air pada PT Jala Nusantara Mardika, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil uji korelasi diperoleh nilai sebesar 0,840 yang artinya terdapat hubungan yang sangat kuat dan positif antara aspek legal terhadap perjanjian kerja bawah air pada PT Jala Nusantara Mardika sebesar 84,0%.
2. Hasil uji parsial variabel Aspek Legal (X) diperoleh $t_{hitung} 10,733 > t_{tabel} 2,010$ dengan taraf signifikan $0,001 < 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan koefisien determinasi R square sebesar 0,706. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel aspek legal berpengaruh pada perjanjian kerja sebesar 70,6%. Dimensi yang paling tinggi memberikan kontribusi pada variabel aspek legal adalah pada indikator pelanggaran kontrak dengan nilai 0,877 dan indikator yang paling rendah adalah indikator waktu pengurusan izin dengan nilai 0,735. Sedangkan pada variabel perjanjian kerja yang paling memberikan kontribusi dengan nilai terbesar adalah indikator deskripsi pekerjaan yang jelas dan indikator keterbukaan informasi dengan nilai 0,924, sedangkan dimensi yang paling rendah adalah indikator ketentuan kontrak dengan nilai 0,864.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian yang telah dilakukan di atas maka penulis memberikan saran dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Untuk meningkatkan kecepatan dan efisiensi proses pengurusan izin di PT Jala Nusantara Mardika, disarankan untuk mengadopsi sistem manajemen izin terintegrasi yang memungkinkan pengajuan dan persetujuan secara daring. Selain itu, pembuatan SOP yang jelas, penggunaan checklist dan template perizinan,
2. serta pelatihan rutin bagi karyawan sangat penting. Membentuk tim khusus perizinan dan mengadakan rapat koordinasi rutin antar departemen juga dapat meningkatkan koordinasi. Pemantauan proses secara *real-time*, evaluasi kinerja berkala, dan automasi tugas rutin dapat mempercepat proses. Terakhir, menjalin kemitraan strategis dengan pihak berwenang akan memperlancar pengurusan izin.
3. Untuk memastikan ketentuan dalam kontrak kerja dijelaskan dengan jelas dan rinci, PT Jala Nusantara Mardika dapat menggunakan bahasa yang sederhana dan menyediakan glosarium istilah, menyusun kontrak dengan struktur logis dan poin-poin terperinci, serta mengadakan sesi sosialisasi dan konsultasi individual. Pelatihan bagi tim HRD dan departemen hukum tentang penyusunan kontrak yang jelas, serta proses *review* berkala dan pengumpulan umpan balik karyawan juga penting. Langkah-langkah ini akan membantu karyawan memahami hak dan kewajiban mereka dengan lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Asshiddiqie, Jimly. (2014). *Konstitusi dan Konstitusionalisme Indonesia Edisi Kedua*. Jakarta: Sinar Grafika
- Cross, John T. & Minzner, Max. (2017). *The Logic of Subchapter K: A Conceptual Guide to the Taxation of Partnership*. West Academic
- Friedman, Lawrence M. (2019). *American Law: An Introduction*.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pasal 1243 tentang Wanprestasi
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pasal 1313 tentang Perikatan
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pasal 1320 tentang Syariat Sah Perjanjian
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pasal 1330 tentang Subjek Hukum yang tidak cakap untuk membuat suatu Perjanjian
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pasal 1338 tentang Asas Kebebasan Berkontrak
- Mahendra, Yusril Ihza. (2019). *Prinsip-Prinsip Hukum dalam Kebijakan Publik*.
- Ramli, Ahmad M. (2016). *Hukum Tata Negara Indonesia*.
- Rubin, Edward L. (2018). *Beyond Camelot: Rethinking Politics and Law for the Modern State*.
- Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran. (2019). *Buku Pedoman Penulisan Skripsi Program Diploma IV*
- Strauss, Peter. (2016). *Administrative Justice in the United States*. Durham, North Carolina: Carolina Academic Press.
- Webley, Lisa. (2019). *Legal Writing*. Routledge
- Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

LAMPIRAN

Lampiran 1. Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Sape-Labuan Bajo dan Ende-Kupang kepada PT. Mora Telematika Indonesia



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TELP : (021) 3813269, 3842440
FAX : (021) 3811786, 3845430
EMAIL : djpl@dephub.go.id

IG : @djplkemenhub151
FB : Ditjen Perhubungan Laut
Twitter : @djplkemenhub151

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Nomor : *A. 431 / AL - 824 / DJPL*
TENTANG

PEMBERIAN IZIN MEMBANGUN SISTEM KOMUNIKASI KABEL LAUT
SAPE-LABUAN BAJO DAN ENDE-KUPANG KEPADA PT. MORA TELEMATIKA INDONESIA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

- Menimbang** :
- PT. Mora Telematika Indonesia selaku perusahaan penyedia jasa jaringan interkoneksi domestik maupun internasional, dalam rangka meningkatkan sistem jaringan telekomunikasi yang terintegrasi, memerlukan jaringan kabel komunikasi kabel laut jalur Sape-Labuan Bajo dan Ende-Kupang;
 - bahwa sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 129 Tahun 2016 tentang Alur Pelayaran Di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi Di Perairan, setiap kegiatan membangun, memindahkan, dan/atau membongkar bangunan atau instalasi yang berada di perairan harus mendapat izin dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
 - bahwa pembangunan instalasi di perairan wajib dilengkapi dengan izin membangun yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis;
 - bahwa berdasarkan huruf a, b dan c di atas, perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Sape-Labuan Bajo dan Ende-Kupang kepada PT. Mora Telematika Indonesia.

- Mengingat** :
- Undang-Undang Nomor 36 Tahun 1999 tentang Telekomunikasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 154, Tambahan Negara Republik Indonesia Nomor 3881);
 - Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
 - Peraturan Pemerintah Nomor 52 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Telekomunikasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 107, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070) sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5721);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 102, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5884);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 90);
8. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
9. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
10. Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 16/PER/M.KOMINFO/9/2005 tentang Penyediaan Sarana Transmisi Telekomunikasi International melalui Sistem Komunikasi Kabel Laut;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 30 Tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran;
14. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 Tahun 2018;
15. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013;
16. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 129 Tahun 2016 tentang Alur Pelayaran Di Laut dan Bangunan dan/atau Instalasi Di Perairan;

/17. Peraturan

17. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 89 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Bidang Laut;
18. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan.

Memperhatikan : Keputusan Direktur Jenderal Penyelenggaraan Pos dan Informatika Kementerian Komunikasi dan Informatika Nomor 838 Tahun 2015 tentang Izin Penyelenggaraan Jaringan Tetap Tertutup PT. Mora Telematika Indonesia, Tanggal 4 Juli 2015.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG PEMBERIAN IZIN MEMBANGUN SISTEM KOMUNIKASI KABEL LAUT SAPE - LABUAN BAJO DAN ENDE - KUPANG KEPADA PT. MORA TELEMATIKA INDONESIA.

PERTAMA : Memberikan izin kepada :

- a. Nama Perusahaan : PT. Mora Telematika Indonesia
- b. Bidang Usaha : Jasa Telekomunikasi
- c. Alamat : Gedung Graha 9
Jl. Penataran No. 9 Kelurahan Pegangsaan
Kecamatan Menteng Jakarta Pusat
- d. NPWP : 01.973.886.3-007.000
- e. Penanggungjawab : Ir. Galumbang Menak
- f. Jabatan : Direktur Utama

Untuk Membangun Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut Jalur Sape-Labuan dan Jalur Ende-Kupang dengan type dan spesifikasi sebagai berikut :

- Jenis *Double Armoured* (DA);
- *Single Armoured* (SA);
- *Light Weight* (LW);
- Panjang Kabel Jalur Sape-Labuan Bajo : ± 150.275 km
- Panjang kabel Jalur Ende-Kupang : $\pm 324,456$ km

KEDUA : Persyaratan Pembangunan Kabel Komunikasi Bawah Laut

1. Penempatan

- a. Jalur Sape-Labuan Bajo, kabel akan dibangun/dipasang dari Desa Poja Kecamatan Sape Kabupaten Bima Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan *Beach Man Hole* (BMH) Pendaratan (*Landing Point*) : $08^{\circ} 30' 7.00$ LS/ $119^{\circ} 2' 20.78$ " BT dengan Pendaratan (*Landing Point*) $08^{\circ} 30' 7.22$ LS/ $119^{\circ} 2' 21.92$ " BT menuju Pendaratan (*Landing Point*) di Labuan Bajo Dusun Rangko Desa Tanjung Boleng Kabupaten Manggarai Barat $08^{\circ} 27' 21.13$ LS/ $119^{\circ} 57' 03.15$ " dengan *Beach Manhole* (BMH) : $08^{\circ} 27' 22.25$ " S/ $119^{\circ} 57' 03.6$ " BT sepanjang $\pm 150,275$ kilometer;

/b. Jalur

- b. Jalur Ende-Kupang, kabel akan dibangun/dipasang di Desa Ondorea Kecamatan Nangapada Kabupaten Ende dengan *Beach Man Hole* (BMH) : 08° 47' 40.53 LS/121° 26' 06.48" BT dan Pendaratan (*Landing Point*) : 08° 47' 41.31 LS/121° 26' 06.28" BT menuju Batu Nona Kelurahan Oesapa Kecamatan Kelapa Lima Kota Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur dengan Pendaratan (*Landing Point*) : 10° 08' 04.78 LS/123° 39' 39.11" BT dan *Beach Man Hole* (BMH) : 10° 08' 04.14 LS/123° 39' 39.87" BT sepanjang ± 324,456 kilometer;
- c. Posisi koordinat jalur kabel komunikasi bawah laut, sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini.

2. Pemendaman

Kabel komunikasi bawah laut Sape-Labuan Bajo dan Ende-Kupang, agar dilakukan pemendaman dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Dari garis pantai menuju arah lepas pantai sampai dengan kedalaman perairan 10 (sepuluh) meter, instalasi kabel laut harus dipendam minimal sedalam 2 (dua) meter dibawah permukaan dasar perairan;
- b. Pada perairan mulai dari kedalaman 10 (sepuluh) meter sampai 15 (lima belas) meter, instalasi kabel harus dipendam minimal 1 (satu) meter dibawah permukaan dasar perairan;
- c. Pada perairan yang kedalamannya lebih dari 15 (lima belas) meter dan kurang dari 28 (dua puluh delapan) meter, instalasi kabel harus dipendam sedalam minimal 0,5 (setengah) meter sedangkan pada perairan yang kedalamannya lebih dari 28 (dua puluh delapan) meter kabel dapat digelar di atas permukaan dasar perairan dan harus diusahakan tetap stabil pada posisinya; dan
- d. Kabel komunikasi bawah laut akan mengalami *crossing* dengan kabel laut eksisting dengan teknis pengamanan (*uraduct*);
- e. Pemendaman harus duduk stabil pada posisinya.

3. Penandaan

- a. Dipasang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP);
- b. Ditetapkan batas-batas zona keamanan dan keselamatan berlayar;
- c. Diumumkan dengan mencantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta disiarkan melalui stasiun radio pantai.

4. Pengawasan

- a. Pengawasan umum terhadap keselamatan pelayaran dilaksanakan oleh :
 - 1) Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Kupang;
 - 2) Kepala

- 2) Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Ende;
- 3) Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Labuan Bajo; dan
- 4) Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sape;

sesuai tugas pokok dan fungsi masing-masing dan melaporkan hasil pelaksanaan pekerjaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut;

- b. Pengawasan teknis khusus pekerjaan bawah air dilaksanakan oleh Petugas dari Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

KETIGA : Pemegang izin diwajibkan:

1. Berkoordinasi dengan Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai selama pelaksanaan pembangunan kabel komunikasi bawah laut;
2. Berkoordinasi dengan Direktorat Kenavigasian untuk :
 - a. Penyiaran pelaksanaan kegiatan melalui Maklumat Pelayaran (Mapel) dengan menyampaikan nama kapal, lokasi kerja, dan jadwal kerja pembangunan kabel komunikasi bawah laut;
 - b. Pemasangan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) selama dan setelah pembangunan kabel komunikasi bawah laut;
3. Berkoordinasi dengan Pusat Hidrografi dan Oseanografi TNI Angkatan Laut untuk pembuatan Berita Pelaut Indonesia (BPI) dan pemetaan jalur kabel komunikasi bawah laut tersebut dalam Peta Laut Indonesia;
4. Bertanggungjawab sepenuhnya kepada semua pihak dalam hal terjadi segala sesuatu yang merugikan sebagai akibat dari pelaksanaan kegiatan pembangunan dan keberadaan kabel komunikasi bawah laut;
5. Menyampaikan data koordinat geografis jalur kabel komunikasi bawah laut yang telah terpasang (*As Laid Drawing*) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
6. Menyampaikan sertifikat laik pakai kabel komunikasi bawah laut setelah pelaksanaan pemasangan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
7. Menjaga kelestarian lingkungan;
8. Menggunakan perusahaan nasional yang memiliki Izin Usaha Perusahaan Pekerjaan Bawah Air dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;

/9. Wajib

9. Wajib melaporkan keberadaan jalur kabel komunikasi bawah laut kepada :
 - a. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Kupang;
 - b. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Ende;
 - c. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Labuan Bajo; dan
 - d. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sape;
 untuk disesuaikan dalam Rencana Induk Pelabuhan di wilayah pelabuhan yang dilalui kabel komunikasi bawah laut;
10. Melakukan teknis pengamanan terhadap jalur kabel yang mengalami persilangan (*crossing*) sesuai *standard operation procedure* (SOP) sesuai ketentuan dan telah disepakati oleh para pihak;
11. Pada alur pelayaran dan daerah wajib pandu apabila dilakukan pengembangan berupa pendalaman/pengerukan, maka pemilik wajib melakukan pendalaman pemendaman kabel komunikasi bawah laut sesuai kebutuhan pendalaman/pengerukan dimaksud.
12. Bersedia memindahkan dan/atau menyesuaikan pemendaman dan/atau membongkar kabel bawah laut apabila lokasi jalur kabel akan digunakan Pemerintah untuk kegiatan lain terkait kepentingan Nasional dengan biaya PT. Mora Telematika Indonesia.

- KEEMPAT : Jangka waktu pemanfaatan kabel komunikasi bawah laut selama 25 (dua puluh lima) tahun dan apabila jangka waktu pemanfaatan Kabel Komunikasi Bawah Laut telah berakhir (pasca operasi) selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari sejak dinyatakan tidak digunakan lagi wajib dibongkar.
- KELIMA : Melaporkan kondisi teknis keberadaan SKKL Sape-Labuhan Bajo dan Ende-Kupang yang telah terpasang kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut Cq Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai secara periodik setiap 3 (tiga) Tahun melalui kegiatan survey bawah laut.
- KEENAM : Pemberian izin membangun ini diterbitkan terkait dengan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim di perairan yang dilintasi jalur kabel komunikasi bawah laut, oleh karena itu pemilik kabel komunikasi bawah laut wajib melengkapi perijinan lainnya dari Kementerian / Lembaga terkait sesuai ketentuan yang berlaku.
- KETUJUH : PT. Mora Telematika Indonesia wajib melaksanakan kegiatan pembangunan kabel komunikasi bawah laut dalam jangka 12 (dua belas) bulan sejak izin diterbitkan dan apabila pemilik instalasi tidak membangun dalam jangka waktu paling lama 12 (dua belas) bulan, pemilik instalasi dapat mengajukan permohonan perpanjangan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut, setelah mendapat pertimbangan teknis.

/KEDEELAPAN

- KEDELAPAN : Direktur Jenderal Perhubungan Laut Cq. Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai melakukan pengawasan dalam pelaksanaan Keputusan ini.
- KESEMBILAN : Keputusan Direktur Jenderal ini berlaku sejak tanggal ditetapkan, dan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan akan diperbaiki sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di JAKARTA
Pada tanggal 20 APRIL 2020

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



R. AGUS H. PURNOMO

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Menteri Perhubungan;
2. Kepala Lembaga Pengelola dan Penyelenggara *Online Single Submission*;
3. Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan;
4. Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan;
5. Gubernur Nusa Tenggara Barat;
6. Gubernur Nusa Tenggara Timur;
7. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
8. Para Direktur di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
9. Direktur Pencegahan Dampak Lingkungan Usaha dan Kegiatan Ditjen Planologi Kehutanan dan Tata Lingkungan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan;
10. Direktur Telekomunikasi Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Pos dan Informatika Kementerian Komunikasi dan Informatika;
11. Direktur Perencanaan Ruang Laut Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut Kementerian Kelautan dan Perikanan;
12. Kepala Pusat Hidrografi dan Oseanografi Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut;
13. Kepala Bagian Hukum dan KSLN Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
14. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Kupang;
15. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Bena;
16. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Kupang;
17. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Ende;
18. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Labuan Bajo;
19. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sape;
20. Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Nusa Tenggara Barat;
21. Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Nusa Tenggara Timur;
22. Kepala Dinas Perumahan dan Kawasan Pemukiman Kabupaten Bima;
23. Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Manggarai Barat;
24. Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Kupang;
25. Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Ende.



Lampiran Pengantar Security Clearance
 Nomor : A.431/AL.824/DJPL
 Tanggal : 20 APRIL 2020

Doc : RPL Segmen Ende to Kupang
 ENDE TO KUPANG Submarine Cable system

Pos No	Event	Latitude	Longitude	Bearing T	Distance (km)			Slack %	Cable Distance (km)			Cable Type	Cumulative by Type	Cable Total by Type (km)	Approx Depth (m)	Target Burial (m)	Additional Route Features
					Between Position	Cumulative Total	Reverser		Between Position	Cumulative Total	Total Reverser						
1	BMH Ende	8° 47.671' S	121° 26.110' E	90.00°	0.000	0.000		0.000	0.000	324.456	DA	0.000E	8.703	2.0	BMH Ende		
2	Start Allowance	8° 47.671' S	121° 26.110' E	181.02°	0.108	0.000	1.000	0.050	0.050	324.408	DA	0.050E	8.703	2.0			
3	LP - Ende	8° 47.720' S	121° 26.109' E	184.59°	0.059	0.108	1.000	0.159	0.159	324.297	DA	0.159E	0	2.0	0m Water Depth		
4	POL.1 / WD 1m	8° 47.761' S	121° 26.106' E	184.60°	0.061	0.167	1.000	0.218	0.218	324.238	DA	0.218E	-1	2.0	1m Water Depth		
5	AC1	8° 47.794' S	121° 26.104' E	166.89°	0.188	0.228	1.000	0.280	0.280	324.176	DA	0.280E	-6.016	2.0			
6	AC2	8° 47.894' S	121° 26.127' E	146.84°	0.321	0.416	1.000	0.470	0.470	323.986	DA	0.470E	-9.648	2.0			
7	ACPOL1 / TR DMSA	8° 48.040' S	121° 26.223' E	128.90°	1.574	0.738	1.000	0.795	0.795	323.661	DA	0.795E	-20	2.0	20m Water Depth (Transitions DA SA)		
8	AC3	8° 48.576' S	121° 26.891' E	140.09°	0.790	2.312	1.000	0.798	2.385	322.071	SA	1.589E	-75.072	1.5			
9	ACPOL2 / TR SAILW	8° 48.905' S	121° 27.168' E	144.89°	0.433	3.102	4.000	0.450	3.183	321.274	SA	2.387E	-200	1.5	200m Water Depth (Transitions SA LW)		
10	AC4	8° 48.087' S	121° 27.304' E	137.35°	0.789	4.334	4.000	0.831	3.833	320.823	LW	0.450E	-328.622	0.0			
11	AC5	8° 48.416' S	121° 27.589' E	151.97°	0.207	4.541	4.000	0.216	4.664	319.982	LW	1.281E	-571.118	0.0			
12	AC6	8° 49.516' S	121° 27.652' E	161.16°	0.204	4.745	4.000	0.212	4.882	319.776	LW	1.497E	-626.21	0.0			
13	AC7	8° 49.821' S	121° 27.868' E	170.21°	1.077	5.823	4.000	1.121	6.012	319.564	LW	1.709E	-681.889	0.0			
14	AC8	8° 50.198' S	121° 27.783' E	177.64°	1.485	7.307	4.000	1.544	7.556	318.900	LW	4.374E	-855.85	0.0			
15	AC9	8° 51.003' S	121° 27.816' E	172.25°	0.590	7.898	4.000	0.514	8.170	316.286	LW	4.888E	-1078.724	0.0			
16	POL.2 / CX	8° 51.320' S	121° 27.860' E	172.25°	0.048	7.946	4.000	0.050	8.220	316.236	LW	5.038E	-1114.632	0.0	Crossing Cable Ende 1 (Trekton)		
17	AC10	8° 51.346' S	121° 27.863' E	192.93°	0.221	8.167	4.000	0.230	8.451	316.005	LW	5.268E	-1104.69	0.0			
18	AC11	8° 51.463' S	121° 27.836' E	211.61°	0.223	8.390	4.000	0.231	8.682	315.774	LW	5.500E	-1091.189	0.0			
19	AC12	8° 51.586' S	121° 27.772' E	234.47°	1.598	9.986	4.000	1.660	10.342	314.114	LW	7.159E	-1208.879	0.0			
20	AC13	8° 52.089' S	121° 27.064' E	221.62°	1.014	10.999	4.000	1.054	11.396	313.060	LW	8.214E	-1287.178	0.0			
21	AC14	8° 52.481' S	121° 26.897' E	209.13°	1.115	12.114	4.000	1.159	12.566	311.900	LW	9.373E	-1389.289	0.0			
22	AC15	8° 53.009' S	121° 26.400' E	190.21°	5.212	17.327	4.000	5.421	17.977	306.480	LW	14.794E	-1704.58	0.0			
23	AC16	8° 55.788' S	121° 25.872' E	170.46°	2.183	19.510	4.000	2.271	20.247	304.209	LW	17.065E	-1833.763	0.0			
24	AC17	8° 56.967' S	121° 26.069' E	162.31°	2.491	22.001	4.000	2.590	22.838	301.619	LW	19.655E	-1966.417	0.0			
25	AC18	8° 58.244' S	121° 26.482' E	157.16°	9.087	31.088	4.000	9.451	32.288	292.188	LW	29.105E	-2302.58	0.0			
26	AC19	9° 02.788' S	121° 28.408' E	141.68°	4.598	35.686	4.000	4.822	37.070	287.386	LW	39.754E	-2456.884	0.0			
27	AC20	9° 04.747' S	121° 28.964' E	121.81°	5.640	41.326	4.000	5.666	42.396	281.520	LW	184.084E	-3260.203	0.0			
28	AC21	9° 06.360' S	121° 32.581' E	118.86°	119.548	160.874	4.000	124.330	167.266	157.190	LW						
29	AC22	9° 37.670' S	122° 29.794' E														

R. Agus H. Purnomo

30	AC23	9° 55.258' S	122° 59.558' E	120.79°	63.331	224.205	4000	65.864	233.131	91.326	LW	229.948E	-3019.927	0.0	
31	AC24	9° 56.556' S	123° 02.085' E	117.37°	5.199	229.405	4000	5.407	238.538	85.918	LW	235.355E	-2826.977	0.0	
32	AC25	9° 57.007' S	123° 05.283' E	98.10°	5.902	235.307	4000	6.138	244.676	79.780	LW	241.493E	-2620.1	0.0	
33	AC26	9° 56.957' S	123° 08.322' E	89.05°	5.553	240.859	4000	5.775	250.451	74.005	LW	247.298E	-2430.855	0.0	
34	AC27	9° 57.384' S	123° 09.860' E	105.62°	2.918	243.777	4000	3.034	253.485	70.971	LW	250.303E	-2342.18	0.0	
35	AC28	9° 58.556' S	123° 11.264' E	130.33°	3.265	247.142	4000	3.399	256.985	67.472	LW	253.802E	-2170.592	0.0	
36	AC29	10° 00.761' S	123° 12.635' E	148.25°	4.758	251.900	4000	4.949	261.933	62.523	LW	258.751E	-1808	0.0	
37	POL 3 / CX	10° 01.478' S	123° 13.408' E	133.12°	1.933	253.833	4000	2.010	263.943	60.513	LW	260.781E	-1503.027	0.0	Crossing Cable Kupang 1 (BAA)
38	AC30	10° 02.022' S	123° 14.640' E	133.12°	3.083	256.917	4000	3.207	267.150	57.306	LW	263.988E	-1209.806	0.0	
39	AC31	10° 03.560' S	123° 17.122' E	110.88°	4.851	261.768	4000	5.045	272.196	52.260	LW	269.013E	-943.776	0.0	
40	AC32	10° 04.147' S	123° 22.426' E	96.38°	9.748	271.516	4000	10.138	282.333	42.123	LW	279.151E	-698.104	0.0	
41	AC33	10° 03.866' S	123° 26.824' E	96.31°	8.048	279.564	4000	8.370	290.704	33.752	LW	287.521E	-612.163	0.0	
42	AC34	10° 03.653' S	123° 27.967' E	79.32°	2.125	281.689	4000	2.210	292.814	31.542	LW	289.731E	-465.385	0.0	
43	AC35	10° 03.501' S	123° 28.184' E	54.84°	0.484	282.174	4000	0.504	293.418	31.038	LW	290.235E	-462	0.0	
44	POL 4 / CX	10° 02.917' S	123° 28.735' E	43.04°	1.474	283.648	4000	1.533	294.951	29.505	LW	291.788E	-520	0.0	Crossing Cable Kupang 2 (BAA)
45	AC36	10° 02.163' S	123° 29.445' E	43.04°	1.900	285.548	4000	1.976	296.927	27.528	LW	293.744E	-465.385	0.0	
46	POL 5 / CX	10° 02.151' S	123° 29.453' E	31.02°	0.027	285.575	4000	0.028	296.955	27.501	LW	293.733E	-543	0.0	Crossing Cable Kupang 3 (Telkom)
47	AC37	10° 01.073' S	123° 30.107' E	31.03°	2.317	287.892	4000	2.409	299.365	26.091	LW	296.182E	-582	0.0	
48	AC38	10° 00.653' S	123° 30.715' E	55.13°	1.354	289.247	4000	1.409	300.773	23.883	LW	297.591E	-625	0.0	
49	POL 6 / CX	10° 00.470' S	123° 31.356' E	73.91°	1.218	290.465	4000	1.267	302.040	22.416	LW	298.858E	-681	0.0	Crossing Cable Kupang 4 (Alur)
50	AC39	10° 00.364' S	123° 31.725' E	73.91°	0.701	291.166	4000	0.729	302.770	21.886	LW	299.587E	-670	0.0	
51	AC40	10° 00.434' S	123° 32.302' E	96.91°	1.063	292.229	4000	1.105	303.875	20.581	LW	300.892E	-560.248	0.0	
52	AC41	10° 00.562' S	123° 32.672' E	122.00°	0.786	293.024	4000	0.827	304.702	19.754	LW	301.520E	-519.976	0.0	
53	AC42	10° 00.860' S	123° 32.837' E	140.20°	0.473	293.498	4000	0.492	305.194	19.262	LW	302.012E	-473.234	0.0	
54	AC43	10° 01.608' S	123° 33.235' E	152.25°	1.568	295.055	4000	1.820	306.815	17.641	LW	303.632E	-389.941	0.0	
55	AC44	10° 01.754' S	123° 33.351' E	141.77°	0.343	295.388	4000	0.356	307.171	17.285	LW	303.989E	-367.568	0.0	
56	AC45	10° 01.894' S	123° 33.562' E	123.85°	0.465	295.963	4000	0.483	307.654	16.802	LW	304.472E	-339.974	0.0	
57	AC46	10° 02.020' S	123° 33.850' E	113.69°	0.575	296.438	4000	0.598	308.253	16.203	LW	305.070E	-271.365	0.0	
58	AC47	10° 02.084' S	123° 33.980' E	120.01°	0.273	296.711	4000	0.284	308.536	15.820	LW	305.354E	-229.573	0.0	
59	ACPOL 3 / TR LW/SA	10° 02.192' S	123° 34.080' E	134.66°	0.257	296.958	4000	0.267	308.804	15.652	SA	305.621E	-200	1.5	200m Water Depth (Transitions LW SA)
60	AC48	10° 03.246' S	123° 34.910' E	142.01°	2.463	299.431	1000	2.488	311.292	13.164	SA	2.488E	-81.3	1.5	
61	AC49	10° 04.061' S	123° 35.873' E	130.53°	2.313	301.745	1000	2.338	313.828	10.828	SA	4.824E	-64.194	1.5	
62	AC50	10° 06.498' S	123° 39.208' E	126.40°	7.570	309.314	1000	7.845	321.273	3.183	SA	12.469E	-26.253	1.5	
63	ACPOL 4 / TR SA/DA	10° 06.702' S	123° 39.397' E	137.52°	0.508	309.823	1000	0.514	321.787	2.688	SA	12.893E	-20	2.0	20m Water Depth (Transitions SA DA)

64	ACB1	10° 06.919'	S	123° 39.497'	E	155.42°	0.438	310.261	1.000	0.443	322.229	2.227	SA	0.443E	-14.326	2.0	
65	POL 7' WD 1m	10° 07.815'	S	123° 39.653'	E	170.20°	1.677	311.837	1.000	1.893	323.923	0.533	DA	2.136E	-1	2.0	7 m Water Depth
66	LP - Kumpang	10° 07.828'	S	123° 39.655'	E	170.21°	0.024	311.961	1.000	0.024	323.947	0.509	DA	2.180E	0	2.0	OmWater Depth
67	ACS2	10° 07.892'	S	123° 39.656'	E	172.74°	0.302	312.264	1.000	0.305	324.252	0.204	DA	2.456E	1.302	2.0	
68	End Albuwence	10° 08.074'	S	123° 39.666'	E	172.76°	0.152	312.416	1.000	0.154	324.406	0.050	DA	2.519E	9.884	2.0	
69	BMH Kumpang	10° 08.074'	S	123° 39.666'	E	90.00°	0.000	312.416		0.050	324.456	0.000	DA	2.559E	2.559	2.0	BMH Kumpang
							312.416			324.456		324.456					7 total cable length 324.456



Lampiran 2. Surat Penunjukan



No : 173/MTI/PD-DIR/VII/2020

SURAT PENUNJUKAN

Kami yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Galumbang Menak
Perusahaan : PT. Mora Telematika Indonesia
Alamat Perusahaan : Grha 9 Building, Jalan Panataran No.9, Proklamasi Menteng
Jakarta Pusat – 10320
Jabatan : Direktur Utama

Bertindak untuk dan atas nama PT. Mora Telematika Indonesia Sebagai pemilik Utilitas Jaringan SKKL Mora Telematika Indonesia , memberi tugas / penunjukan kepada :

Perusahaan : PT. Sarana Global Indonesia
Alamat : EightyEight @Kasablanka Tower A Lantai 10
Jalan Casablanca Raya Kav 88, Jakarta

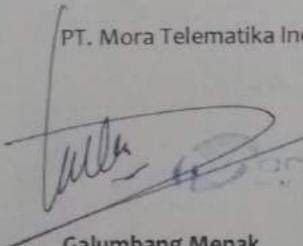
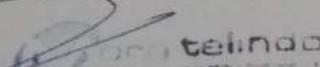
Sebagai Pelaksana untuk melakukan kegiatan Penggelaran kabel SKKL Mora Telematika Indonesia untuk segmen :

1. Sape – Labuan Bajo
2. Ende - Kupang

Demikian Surat Penunjukan ini dibuat sebagai dasar untuk melakukan kegiatan Penggelaran kabel sesuai wilayah tersebut diatas.

Jakarta, 28 Juli 2020

PT. Mora Telematika Indonesia



Galumbang Menak
Direktur Utama

Lampiran 3. Pemberian Izin Kegiatan Pekerjaan Bawah Air



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 TELP : (021) 3813269, 3842440 IG : @djplkemenhub151
JAKARTA - 10110 FAX : (021) 3811786, 3845430 FB : Ditjen Perhubungan Laut
EMAIL : djpl@dephub.go.id Twitter : @djplkemenhub151

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

NOMOR : *A. 863/AL. 824/DJPL*

TENTANG

**PEMBERIAN IZIN KEGIATAN PEKERJAAN BAWAH AIR
KEPADA PT. TRIASMITRA GLOBALMARINE INDONESIA**

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Membaca : Surat permohonan PT. Triasmitra Globalmarine Indonesia Nomor 109/TGI/DIR-PBA/VIII/2020 Tanggal 08 Agustus 2020.

Mengingat : 1. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4001);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 102, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5884);
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 71 Tahun 2013 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 614);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);
6. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor A.431/AL.824/DJPL tanggal 20 April 2020, tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Sape-Labuan Bajo dan Ende-Kupang kepada PT. Mora Telematika Indonesia.

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : **KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG PEMBERIAN IZIN KEGIATAN PEKERJAAN BAWAH AIR KEPADA PT. TRIASMITRA GLOBALMARINE INDONESIA**

PERTAMA : Memberikan Izin kegiatan Pekerjaan Bawah Air, kepada :
Nama Perusahaan : PT. TRIASMITRA GLOBALMARINE INDONESIA
A l a m a t : The East Tower, Lantai 30 Unit 07
Jl. Lingkar Mega Kuningan Kav.E.3.2 No.1 Jakarta 12950
Izin Usaha : B XXXIV-462/GM.77 Tanggal 18 Agustus 2010.

/KEDUA

KEDUA : Berdasarkan Surat Penunjukan dari PT. Mora Telematika Indonesia kepada PT. Sarana Global Indonesia, Nomor 173/MTI/PD-DIR/VII/2020 tanggal 28 Juli 2020, perihal Pelaksana untuk melakukan kegiatan penggelaran kabel SKKL Mora Telematika Indonesia Segment Sape - Labuan Bajo dan Ende-Kupang dan Surat Penunjukan dari PT. Sarana Global Indonesia kepada PT. Triasmitra Globalmarine Indonesia Nomor 108/SGI/PROC-SPK/VIII/2020 tanggal 8 Agustus 2020, untuk melaksanakan kegiatan Pembangunan/penggelaran Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) untuk *Segment Sape - Labuan Bajo dan Segment Ende - Kupang* milik PT. Mora Telematika Indonesia.

KETIGA : Menggunakan peralatan kerja bawah laut dan kapal kerja dengan data sebagai berikut :

Nama Kapal	Bendera	GT/NT	Tanda Panggil	Master Dredge/Crew Kapal
PACIFIC GUARDIAN	Indonesia	6113/ 3544	YCDF2	Budi Rachmat/ 19 Org

KEEMPAT : Kewajiban pemegang izin kegiatan :

- mendapatkan *Clearance In* dan *Clearance Out* atas kapal kerja yang digunakan kepada syahbandar setempat;
- menjaga kelestarian lingkungan laut;
- menggunakan metode kerja, peralatan dan personil sesuai Standar Keselamatan dan Keamanan sesuai ketentuan yang berlaku, serta memenuhi persyaratan teknis yang telah ditentukan;
- pada kegiatan penyelaman agar menggunakan personil, peralatan dan metode kerja berdasarkan *Standard Operation Procedure (SOP)* Keselamatan dan Keamanan sesuai ketentuan yang berlaku;
- memasang sarana bantu navigasi pelayaran dan/atau Maklumat Pelayaran dan/atau Berita Pelaut Indonesia dalam pelaksanaan kegiatan tersebut;
- melaporkan pelaksanaan kegiatan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut selambat-lambatnya 1 (satu) bulan setelah dikeluarkannya izin kegiatan ini atau dalam 2 (dua) minggu setelah selesai kegiatan;
- mentaati ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2016 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013;
- menyediakan fasilitas yang diperlukan bagi pengawas yang ditunjuk Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
- PT. Triasmitra Globalmarine Indonesia bertanggungjawab sepenuhnya terhadap semua konsekwensi yang timbul terkait dengan kegiatan tersebut;
- membayar Penerimaan Negara Bukan Pajak, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan yaitu Jasa Kenavigasian, Izin Kegiatan *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebesar Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah);

KELIMA : Izin kegiatan ini dapat dicabut apabila pemegang izin kegiatan tidak mematuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Diktum KEEMPAT dan/atau melakukan tindak pidana yang berhubungan dengan pelaksanaan kegiatan.

- KEENAM : Pengawasan dan pelaporan kegiatan Pekerjaan Bawah Air dilaksanakan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pelabuhan Kelas III Kupang, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pelabuhan Kelas IV Ende, Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Labuan Bajo dan Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Sape sesuai wilayah kerjanya masing-masing.
- KETUJUH : Keputusan ini berlaku 3 (tiga) bulan sejak tanggal ditetapkan dan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan akan diperbaiki sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di Jakarta

Pada Tanggal

28 September 2020

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



Tembusan :

1. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; R. Agus H. PURNOMO
2. Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai;
3. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pelabuhan Kelas III Kupang;
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pelabuhan Kelas IV Ende;
5. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Labuan Bajo;
6. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Sape;
7. Kepala Pangkalan PLP Kelas II Tual;
8. Direktur PT. Mora Telematika Indonesia;
9. Direktur Utama PT. Sarana Global Indonesia.

Lampiran 4. Berita Acara Hasil Evaluasi SIUPAL/SIOPSUS



Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA – 10110

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

BERITA ACARA HASIL EVALUASI SIUPAL / SIOPSUS

Nomor : AL.010/514/DA-2022
Tanggal : 10 Juni 2022

Pada hari ini Jumat tanggal 24 Juni tahun 2022 Petugas Evaluasi / Endorsement SIUPAL dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor 34/1/SIUPAL/PMDN/2018 Tanggal 18 April 2018 telah melaksanakan Evaluasi / Endorsement dan verifikasi data administrasi dan teknis kepemilikan SIUPAL sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut, sebagaimana diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 74 Tahun 2015 bahwa:

Nama Perusahaan : PT. JALA NUSANTARA MARDIKA
Domisili : GRHA 9 Lantai 4, Jl. Penataran, No.9 RT/RW 010/002, Kel. Pegangsaan, Kec. Menteng, Kota Jakarta Pusat.
Penanggungjawab Perusahaan : TARYONO (DIREKTUR)
Alamat Penanggungjawab : Pondok Surya Mandala Blok Z/19 Rt.002/Rw.013
Kel. Jaka Mulya, Kec. Bekasi Selatan, Kota Bekasi, Jawa Barat.

Telah menginput data sesuai dengan persyaratan yang ditentukan dan berlaku sampai dengan 10 Juni 2024

Berita Acara Evaluasi / Endorsement Siupal / Siopsus ini merupakan pengganti pengukuhan evaluasi pemegang izin per 2 (dua) tahun sekali.

Demikian Berita Acara Evaluasi / Endorsement SIUPAL ini dibuat dengan penuh rasa tanggung jawab untuk dipergunakan dalam penetapan sebagaimana mestinya.



Penanggung Jawab Evaluasi
AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

Dr. Capt. MUGEN S SARTOTO, M.Sc
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19731121 200212 1 001



BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN ANGKUTAN LAUT (SIUPAL)
(Berdasarkan PP No. 20 Tahun 2010 Jo. PP No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan)
NOMOR : 34 /SIUPAL/PMDN/2018

Berdasarkan surat permohonan Saudara No. 041/JNM/DIR-SPM/III/2018 Tanggal 19 Maret 2018 dan Surat Direktur Jenderal Perhubungan Laut No. AL.004/08/01/DA-2018 tanggal 09 April 2018 Diberikan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) kepada:

Nama Perusahaan : PT. JALA NUSANTARA MARDIKA
Alamat Kantor Perusahaan : EightyEight@Kasablanka Office Tower A Lantai 10 Unit AH, Jl. Casablanca Raya Kav. 88, Kel. Menteng Dalam, Kec. Tebet, Jakarta Selatan
Nama Direktur Utama/Penanggung Jawab : Arnezus Ayal
Alamat Direktur/Penanggung Jawab : Jl. Kramat Pulo Dalam II G 61, RT. 004/RW. 005, Kel. Kramat, Kec. Senen, Jakarta Pusat
Nomor Pokok Wajib Pajak : 82.578.219.6-015.000
Nilai Modal Perusahaan : Rp. 50.000.000.000
Status Perusahaan : PMDN

Kewajiban Pemegang SIUPAL :

1. Mematuhi seluruh perundang-undangan yang berlaku dibidang angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan dan perlindungan lingkungan maritim.
2. Bertanggungjawab atas kebenaran laporan kegiatan operasional yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
3. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan laut setiap terjadi perubahan maksud dan tujuan perusahaan, susunan Direksi/Komisaris, domisili perusahaan, NPWP perusahaan dan pengurangan serta penambahan kapal.
4. Setiap kapal yang dimiliki harus dilengkapi dengan spesifikasi kapal yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan SIUPAL ini.
5. Mengumumkan jadwal baik untuk pelayaran tetap dan teratur atau liner maupun pelayaran yang tidak tetap dan tidak teratur atau trampet melalui media massa ataupun organisasi yang mempertemukan kepentingan pengguna dan penyedia jasa angkutan.
6. Menyampaikan laporan tahunan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
7. Menyampaikan laporan perkembangan komposisi kepemilikan modal perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
8. Menyampaikan laporan kinerja keuangan perusahaan paling lama 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut.
9. Menyediakan fasilitas akomodasi untuk taruna/calon perwira yang akan melaksanakan praktek belayar (Proyek Laut), bagi kapal yang berukuran GT. 750 keatas.
10. Menyediakan ruangan untuk angkutan pos.

SIUPAL ini dapat dicabut langsung tanpa melalui proses peringatan dalam hal melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara, mengoperasikan kapal tidak laik laut yang mengakibatkan korban jiwa dan harta benda, memperoleh izin usaha secara tidak sah dan perusahaan menyatakan membubarkan diri berdasarkan keputusan dari instansi yang berwenang.

Surat Izin Usaha ini berlaku untuk seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia terhitung sejak tanggal dikeluarkan, selama perusahaan yang bersangkutan menjalankan kegiatan usaha.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada tanggal : 18 APR 2018

a.n. Menteri Perhubungan
Kepala Badan Koordinasi Penanaman Modal
u.b.

Penanggung Jawab

Arnezus Ayal
Direktur Utama





KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA – 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.011/167/DA-2022

Klasifikasi :

Lampiran :

Perihal : Surat Keterangan Perubahan Penanggung
Jawab, Alamat Penanggung Jawab,

Jakarta, 12 Mei 2022

Kepada

Yth.

Direktur

PT. JALA NUSANTARA MARDIKA
GRHA 9 Lantai 4, Jl. Penataran, No.9
RT/RW 010/002, Kel. Pegangsaan, Kec.
Menteng, Kota Jakarta Pusat

di

DKI JAKARTA

1. Sehubungan dengan surat Saudara Nomor 043/JNM/DIR-SPM/IV/2022 tanggal 25 April 2022, perihal tersebut pada pokok surat, bersama ini terlampir disampaikan Surat Keterangan tentang Perubahan Penanggung Jawab, Alamat Penanggung Jawab, pada Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) PT. JALA NUSANTARA MARDIKA.
2. Demikian untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Tembusan:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kepala UPT Ditjen Perhubungan Laut.



AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT

Ttd

Dr. Capt. MUGEN S. SARTOTO, M.Sc
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19731121 200212 1 001



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 8
JAKARTA – 10110

TEL: 3813008, 3505008, 3813288, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Surat Keterangan

No. AL.011/167/DA-2022

1. Berdasarkan surat Saudara PT. JALA NUSANTARA MARDIKA Nomor 043/UNM/DIR-SPM/IV/2022 tanggal 25 April 2022, perihal Perubahan Penanggung Jawab, Alamat Penanggung Jawab, Perusahaan sesuai dengan Akta Perubahan No. 51 tanggal 30 Desember 2021 Notaris Rindy Ayu Rahmadiyahanti, SH, M.Kn di Kab. Tangerang, Identitas Penanggung Jawab 3275041009640015, yang dikeluarkan oleh Prov. Jawa Barat, dengan ini diadakan perubahan Penanggung Jawab, Alamat Penanggung Jawab, Perusahaan sebagai berikut :
 - Nama Perusahaan : PT. JALA NUSANTARA MARDIKA
 - Nomor & Tgl. SIUPAL : 34/1/SIUPAL/PMDN/2018 / 18 April 2018
 - Penanggung Jawab Lama : YENNY IMELDA MARTHING (DIREKTUR UTAMA)
 - Penanggung Jawab Baru : TARYONO (DIREKTUR)
 - Kewarganegaraan Lama : WNI
 - Kewarganegaraan Baru : WNI
 - No KTP Penanggung Jawab Lama : 3174060409700005
 - No KTP Penanggung Jawab Baru : 3275041009640015
 - Alamat Penanggung Jawab Lama : Jl. Kelurahan Lama No. 29 Rt 003 Rw 010
Kelurahan Pondok Labu Kecamatan Cilandak
Jakarta Selatan DKI Jakarta
 - Alamat Penanggung Jawab Baru : Pondok Surya Mandala Blok Z/19 Rt.002/Rw.013
Kel. Jaka Mulya, Kec. Bekasi Selatan, Kota Bekasi, Jawa Barat.
2. Surat Keterangan ini merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) PT. JALA NUSANTARA MARDIKA Nomor 34/1/SIUPAL/PMDN/2018 tanggal 18 April 2018, sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 Jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.
3. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat digunakan seperlunya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 6
JAKARTA - 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811796, 3845430, 3507578

Surat Keterangan

No. AL.011/167/DA-2022

Jakarta, 12 Mei 2022

AN.DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT



Ttd

Tembusan:

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kepala UPT Ditjen Perhubungan Laut.

Dr. Capt. MUGEN S SARTOTO, M.Sc
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 19731121 200212 1 001

Lampiran 5. Laporan Realisasi Perjalanan Kapal (Voyage Report)

Contoh 5a

LAPORAN REALISASI PERJALANAN KAPAL (VOYAGE REPORT)

Nama Perusahaan Pelayaran : PT. Jaja Nusantara Mardika
 Alamat Perusahaan : GRHA 9 Lantai 4, Jl. Penataran, No.9 RT/RW 010/002, Kel. Pegangsaan, Kec. Menteng, Kota Jakarta
 Telepon : +62 21 21283031
 Periode Laporan : 25 Januari 2023 - 24 April
 Status Trayek : Trampor

Pelabuhan Asal	Tiba		Berangkat		Jarak Mil	Waktu Berlayar		Waktu Berlabuh		Bongkar Muat		Waktu Yang di Perlukan	Pelabuhan Tujuan
	Tgl	Jam	Tgl	Jam		Hari	Jam	Hari	Jam	Mulai	Selesai		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Merauke Cable Ground	27-Feb-23	22:24	6-Mar-23	01:42	43.2				7				Merauke Anchorage
Merauke Anchorage	6-Mar-23	8:42	7-Mar-23	18:42	43.2	1	10		8.8				Merauke Cable Ground
Merauke Cable Ground	8-Mar-23	3:30	12-Mar-23	21:24	43.2				6.5				Merauke Anchorage
Merauke Anchorage	12-Mar-23	3:54	13-Mar-23	18:48	990.7	1	14.9	5	11.5				Sorong Anchorage
Sorong Anchorage	19-Mar-23	6:18	21-Mar-23	16:00	2	2	9.7		0.7				Sorong Port
Sorong Port	21-Mar-23	18:42	22-Mar-23	17:24	2				0.7				Sorong Anchorage
Sorong Anchorage	22-Mar-23	18:06	2-Apr-23	22:18	320.5	11	4.2	2	0.1				Biak Anchorage
Biak Anchorage	4-Apr-23	22:24				1	1.6						

Lampiran 6. Surat Persetujuan Berlayar

No. Registrasi : PPK 27 2 5 2023

'bbfo' 0427072

PERINGATAN AWAL UTAMAKAN KESELAMATAN BERLAYAR BERLINDUNG BILA CUACA BURU

2 X 24 JAM SEBELUM KAPAL TIBA DIPELABUHAN TUJUAN HARAP MELAPORKAN KE SYAHBANDAR DAN STASIUN RADIO PANTAI



REPUBLIK INDONESIA THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR PORT CLEARANCE

NO. BB 10 16 V 2023

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal / Ship Name: PACIFIC GUARDIAN
Tonnase kotor / Gross Tonnage: 6133
Bendera Kebangsaan / Nationality Flag: INDONESIA
Nakhoda / Master: VENTHJE JAN REFNAS KORTZ
Nomor IMO / IMO Number: 8222941
Nama Panggilan / Call Sign: YCDFZ

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal 03/5/2023 Pukul 09.00 WS
In accordance with Sailing Declaration issued by Master on dated... Time... LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari / Departure from: WAISAI
Pada tanggal/jam / on date/time: 03/5/2023
Pelabuhan tujuan / Port of Destination: PAAM
Jumlah awak kapal / Number of Ship Crews: 19 ORANG
Dengan muatan / With cargoes: SESUAI LK3
Tempat Diterbitkan / Place of issued: WAISAI
Pada tanggal / Date: 03 MEI 2023
Jam / Time: 09.00 WIT



Perhatian / Attention:
1. Surat Peretujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Peretujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Peretujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sails. Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Peretujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2022

053 /PPS/WSI/V -23
 : -
 : Pemberitahuan Kedatangan Kapal
 (PKK)

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Unit Penyelenggara
 Pelabuhan Kelas II Raja Ampat
 Di-
 RAJA AMPAT

NO	AL.028/1/12/KUPP. WSA. 2023
TGL	03. MEI . 2023

Sesuai dengan PP.No.20 Tahun 2010 tentang angkutan di perairan dan Kep.Menhub.No.PM.93 Tahun 2013 tentang penyelenggaraan dan pengusaha Angkutan Laut, dengan ini diberitahukan bahwa akan tiba di Pelabuhan Raja Ampat Kapal Milik / Charter / Keagenan) Sebagai Berikut:

1. Kapal / Voyage : PACIFIC GUARDIAN
2. DWT/GRT/GT : GT.6133 No.750/Ab
3. Bendera / IMO number : INDONESIA / 8222941
4. Principle / Pemilik : PT.JALA NUSANTARA MARDIKA
5. General Agent : PT. PULAU PATMOS SEJAHTERA
6. A B K : 21 ORANG
7. Operator : PT.PULAU PATMOS SEJAHTERA
8. Trayek : Tramper /LINER
9. Jenis Perusahaan Angkutan Laut : Angkutan Laut Nasional/Khusus/Pelayaran Rakyat)
10. Panjang / Draf Kapal : 101.80 m 18.00 m 10.10 m
- ETA / ETD : Tgl 02/05/2023 Jam : 22:00 WIT Tgl.03/05/2023 Jam. : 04:00 WIT
11. Pelabuhan Asal /tujuan : Dari :SORONG Tujuan : PAAM
12. Tambat,Labuh yang di minta : K BANDAR

14. Jenis barang yang akan di :
 1. Bongkar : 1) Non Kontainer : Barang Umum :
 Curah Kering dlm karung) :
 Curah Cair dlm drum :
 Kendaraan :
 2) Kontainer : Isi 20'.....Nihil.....Boxer.....Ton
 40'.....Nihil.....Boxer.....Ton
 Kosong 20'.....Nihil.....Boxer.....Ton
 2. Muat : 1) Non Kontainer : Barang Umum :
 Curah Kering dlm karung) :
 Curah Cair dlm drum :
 Kendaraan :
 2) Kontainer : Isi 20'.....Nihil.....Boxer.....Ton
 40'.....Nihil.....Boxer.....Ton
 Kosong 20'.....Nihil.....Boxer.....Ton
15. PBM.Yang ditunjuk : PT.PBM.....Nihil.....
16. Surat Penunjukan PBM : No.....Nihil.....Tgl.....
17. Rencana Derbakasi Penumpang :orang Dari.....
18. Rencana Embarkasi Penumpang :Orang Tujuan.....
19. Rencana Bongkar / Muat :Ton/M3.....Ton/M3

Rencana Kegiatan		Memulai		Langsung		
		Gudang	Lapangan	Truck	Pipa	Conveyor
Bongkar	Muat	Ton/M3	Ton/M3			

20. Keterangan Lain-Lainnya :
21. Lahiran : a. Copy Master Cable
 b. Manifest Penumpang

MENGETAHUI
 An.KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA
 PELABUHAN KELAS II RAJA AMPAT
 PETUGAS DAN LINTAS ANGKUTAN LAUT
 DAN PELAYANAN JASA
 MOH. ALAMARIEF, A.Md.Tra
 20000612 202112 1 001

WAISAI, 03 MEI 2023
 PT.PULAU PATMOS SEJATERA
 CABANG WAISAI
 ANTONI MASBAIT
 KACAB

Nomor : 054/PPS/WSI/V-23
 Lampiran : -
 Perihal : Kedatangan / Keberangkatan Kapal

Kepada
 Yth. Kepala Kantor Unit
 Penyelenggara Pelabuhan Kelas II
 Raja Ampat
 Di-
 WAISAI

NO	AL.004/1113/KUPP.WSA.2023
TGL	03.MEI.2023

LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

Dasar Peraturan Menteri No.33 Tahun 2001 tgl 05 oktober 2001

Nama Kapal : PACIFIC GUARDIAN
 Bendera : INDONESIA
 Ukuran : GT 6133 No. 750/Ab
 Type : CABLC LAYING
 Status : KEAGENAN
 Trayek : TRAMPER
 Owner : PT.JALA NUSANTARA MARDIKA
 Agen Umum : PT.PULAU PATMOS SEJAHTERA
 Sub agen : PT.PULAU PATMOS SEJAHTERA
 Nama Nakhoda : VENTJE JAN REFNAS KORTZ

NO.	TIBA	BERANGKAT
1.	Dari : SORONG	Tujuan : PAAM
2.	Tanggal : 02 MEI 2023	Tanggal : 03 MEI 2023 (:00)
3.	Bongkar	Muat
	a. Jenis Barang :	a. Jenis Barang :
	b. Jumlah : Ton/M3	b. Jumlah : Ton/M3
	c. Kontainer :	c. Kontainer :
	- Kosong/MT 20" : Boxes	- Kosong/MT 20" : Boxes
	40" : Boxes	40" : Boxes
	- Isi 20" : Boxes	- Isi 20" : Boxes
	40" : Boxes	40" : Boxes
4.	Turun	Naik
	a. Penumpang : Jiwa	a. Penumpang : Jiwa
	b. Hewan : Ekor	b. Hewan : Ekor
5.	Keterangan :	Keterangan :

MENGETAHUI

An. KEPALA KANTOR UNIT PENYELENGGARA,
 PELABUHAN KELAS II RAJA AMPAT
 PETUGAS DAN PANGKALAN ANGKATAN LAUT
 DAN PANGKALAN JASA



WAISAI, 03 MEI 2023
 PT.PULAU PATMOS SEJAHTERA
 CABANG WAISAI

ANTONI MASBAIT
 KEP CABANG

Lampiran 7. Rencana Persetujuan Kapal



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
GEDUNG KARYA LANTAI 12 S.D. 17

Jl. MEDAN MERDEKA BARAT NO. 6
JAKARTA – 10110

TEL: 3813008, 3505006, 3813269, 3447017,
3842440
PST: 4213, 4227, 4209, 4135

TEL: 3844492, 3458540
FAX: 3811786, 3845430, 3507576

Nomor : AL.103/2000/265725/250429/23
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : Persetujuan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri

Jakarta, 21 April 2023

Yth
Kepada
Direktur Utama
PT. JALA NUSANTARA MARDIKA
GRHA 9 Lantai 4, Jl. Penataran, No.9
RT/RW 010/002, Kel. Pegangsaan,
Kec. Menteng, Kota Jakarta Pusat

di
Jakarta Pusat - 10320

1. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut Pasal 48 ayat 4 dan menunjuk surat Saudara No. 039/JNM/Dir-SPM/IV/2023 tanggal 06 April 2023 perihal Laporan Rencana Pengoperasian Kapal pada Trayek Tidak Tetap dan Tidak Teratur Angkutan Laut Dalam Negeri.
2. Sehubungan dengan butir 1 (satu) di atas, dengan ini disampaikan bahwa kapal Saudara telah dicatat sebagai armada niaga nasional dan dioperasikan pada trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan data kapal sebagai berikut :

- a. Nama Kapal : PACIFIC GUARDIAN
- b. Nomor Pendaftaran : 2018 Pet No. 9752/L
- c. Type : motor cable laying
- d. Isi Kotor (GT)/Bobot Mati (DWT) : 6133 / 3544
- e. Tenaga Penggerak (HP) : 1641
- f. Kapasitas Angkut : -
- g. Status Kepemilikan Kapal : Milik
- h. Pelabuhan Singgah : Batam/Sekupang, Batam/Batu Ampar, Pulau Sambu, Tanjung Uncang, Muntok, Boom Baru/Palembang, Tanjung Api-Api, Tanjung Pandan, Tanjung Batu, Ciligon, Bojonegara, Merak, Tanjung Priok, Marunda, Bena, Padang Bai, Labuan Bajo, Sape, Tenau/Kupang, Waingapu, Sumbawa, Bima, Lembar, Bitung, Manado, Ulu Siau, Tahuna, Makassar, Ujung Pandang, Biak, Sorong, Sarmi, Jayapura, Merauke, Timika, Amamapare/Timika, Waisai
- i. Urgensi : Menunjang Perbaikan Kabel Optik Bawah Laut
- j. Nomor dan Tanggal SIUPAL/SIOPSUS : 34/1/SIUPAL/PMDN/2018 TANGGAL 18 April 2018
- k. Nomor dan Tanggal Spesifikasi Kapal : AL.005/2000/2593/1932/18 Tanggal 28 Juni 2018

3. Sehubungan dengan perihal tersebut di atas, saudara wajib memperhatikan :
 - a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 93 Tahun 2013 pasal 46 ayat (2).
 - b. Persyaratan nautis teknis dan keselamatan pelayaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
 - c. Melaporkan realisasi perjalanan kapal (voyage report) per triwulan.
 - d. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak bertanggung jawab terhadap perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pemilik barang dengan pengangkut.
 - e. Regulasi dan Peraturan yang ditetapkan, khususnya dalam pengangkutan MINERBA (Mineral dan Batubara).
 - f. Bagi pemilik barang / perusahaan pelayaran (pengoperasi kapal) yang mengangkut barang jenis minerba (mineral dan batubara) dan tidak mempunyai izin dari Dirjen Perhubungan Laut Cq. Dir. Keppet, maka tidak diizinkan untuk melakukan kegiatan bongkar muat di terminal khusus yang telah ditetapkan.
 - g. Untuk pengangkutan barang berbahaya / limbah berbahaya harus dilengkapi dengan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
 - h. Tidak diperkenankan menyalahgunakan BBM menurut peraturan yang berlaku.
4. Rencana pengoperasian kapal ini diajukan untuk 3 (tiga) bulan terhitung mulai tanggal 25 April 2023 s/d tanggal 24 Juli 2023.
5. Demikian disampaikan untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.



AN. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
DIREKTUR LALU LINTAS DAN ANGKUTAN LAUT
U.b
KEPALA SUBDIREKTORAT ANGKUTAN LAUT DALAM
NEGERI DIT.LALA

Ttd

Tembusan Yth.

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Setempat;
3. Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Setempat;
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Setempat;
5. Kepala Kantor Pelabuhan Batam;
6. Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan setempat;
7. Badan Usaha Pelabuhan Setempat.

Capt. MALTUS JACKLINE KAPISTRANO, S.Si.T., M.Si.

NIP. 19790313 200712 1 001

Lampiran 8. SPB Pasific Guardian

DD 43 ... 0238270

No. Registrasi **PPK. 27 / 12 / 03 / 23**



REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE

NO. **CC. 4 KSDP.IV / 40 / 03 / 2023**

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1
Under The Shipping Act No. 17, 2008 Article 219 (1)

Nama kapal <i>Ship Name</i>	CS. PACIFIC GUARDIAN	Tonnase kotor <i>Gross Tonnage</i>	6133
Bendera Kebangsaan <i>Nationality Flag</i>	INDONESIA	Nakhoda <i>Master</i>	Capt. IRFAN PEHIADANG
Nomor IMO <i>IMO Number</i>	8 2 2 2 9 4 1	Nama Panggilan <i>Call Sign</i>	YCDF 2

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **13.03.23** Pukul **16.30** WS
In accordance with Sailing Declaration Issued by Master on dated... Time... LT

Bahwa kapal telah memenuhi seluruh ketentuan Pasal 219 (3) UU No. 17 Tahun 2008
That ship has fully comply with the provision of Article 219 (3), Shipping Act 17, 2008

Dengan ini kapal tersebut di atas disetujui untuk
The above mentioned vessel is hereby granted for

Bertolak dari <i>Departure from</i>	MERAUKE	Pada tanggal/jam <i>on date/time</i>	13.03.23 18.00	Pelabuhan tujuan <i>Port of Destination</i>	SORONG
Jumlah awak kapal <i>Number of Ship Crews</i>	21 ORANG	Dengan muatan <i>With cargoes</i>	NIHIL		
Tempat Diterbitkan <i>Place of issued</i>	MERAUKE				
Pada tanggal <i>Date</i>	13 MARET 2023				
Jam <i>Time</i>	17.00 WIT				



SYAHBANDAR
HARBOR MASTER
Capt. JULIVAN CH. L. SALINDEHO, M.Mar
NIP. 19830718 200712 1 001

Perhatian:
Attention:

1. Surat Persetujuan Berlayar ini berlaku paling lama 24 jam sejak diterbitkan dan kapal wajib meninggalkan pelabuhan
This Port Clearance expired 24 hours due to date of issued and ship should leave of port
2. Apabila dalam 24 jam Pemilik, agen atau Nakhoda Kapal tidak melayarkan kapalnya sejak Surat Persetujuan Berlayar diterbitkan, agar dikembalikan ke Syahbandar untuk penerbitan kembali, apabila perlu mengajukan permohonan Surat Persetujuan Berlayar yang baru.
Within 24 hours after issued the port clearance, the owner, agent or master of any vessel which fails to sail, Port Clearance shall be returned to the Harbour Master for the re-issued, and if so required, obtain a new port clearance.
3. Surat Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.
This port clearance expired if any corrections or deletions.

TA. 2022

**BRO CREW LIST**

MSI SHIP MANAGEMENT FORM 503

Prepared: HRS/GE		Approved: Head of MSI			Page No. 1 of 1				
1. Name of ship		2. Port	3. Date						
CB PACIFIC GUARDIAN		Merauke	19-Feb-23						
4. Nationality of ship		5. Last Port	6. Next Port						
INDONESIA		Makassar							
No	Family name, given name	Rank or Rating	Date and place of birth		Passport No.	S. Book Number	S. Book Expiry	COC Number	Class Cert
1	Irfan Periwateng	Master	19-Sep-79	JAWAITA	C 5294823	I 002644	04-Jan-26	820061875N10114	ANT 1
2	Novi Syaputra	CO	30-Nov-78	TANJUNG PRANG	E 1289189	F 219033	19-Feb-24	82006210N20117	ANT 2
3	Rafaelan	SO	13-Sep-79	KIDIRIASANG	B 8088889	E 109884	05-Sep-23	820015303N20117	ANT 3
4	Arie Kresna Purnama	SO	22-Jul-88	SUMEDANG	B 9103473	F 080421	23-Oct-24	821172629N20128	ANT 3
5	Hari Budhiyana	CE	01-Sep-88	CANJUR	C 7388523	E 123288	12-Nov-23	8201282571719118	ATT 1
6	Abadi Andree	SE	29-Apr-82	BOGOR	C 5288888	F 017844	08-May-24	820142848110114	ATT 1
7	Hilal Ramadhan Syaputra	SE	03-Jan-88	SERANG	F 080888	F 080888	04-Dec-24	8211727418730128	ATT 3
8	Indra Radya Permata	SE	19-May-88	BOGOR	B 8708845	F 084880	13-Nov-24	8211727424736128	ATT 3
9	All Putra Novan	SE	06-Nov-91	JAKARTA	D 817218	06-Oct-23	820147148282818	ATT 3	
10	Nurpono	Electrician	28-Dec-68	SURABAYA	H 080889	23-Dec-28			
11	Sarudin Sulaeman	Steward	23-Aug-88	JAKARTA	F 042847	09-Jul-24			
12	Yusuf Yusefial	AB	26-Aug-88	JAKARTA	F 178442	13-Mar-24	820108828082218		
13	Joni Slanggol	AB	14-Sep-84	TANJUNG PRANG	C 338136	F 242888	21-May-24		
14	Hermano	AB	27-Oct-87	SABANG	F 188118	28-Apr-28			
15	Zawal Arifin	Other	22-Oct-79	KONDAL	B 808288	E 128844	28-Sep-23		
16	Rohat Slanggol	Other	18-May-72	NAGASARBU	D 080880	05-Feb-24			
17	Della Sulaiman	Other	19-Feb-81	JAKARTA	F 130788	28-Apr-23			
18	Eka Utami	Pilot	27-Feb-88	SEMARANG	B 718183	F 344888	17-Jul-23		
19	Gunawan B	Cook	28-Mar-73	CAMS	F28818	13-Mar-24			
20	Masruki Putra A Sultan	Deck Cadet	03-Dec-81	JAKARTA	C 848881	H88140	01-Jul-23		
21	Rini Marlana Rizki	Engine Cadet	29-Jul-82	MAGASARI	C 942718	H84321	16-Jul-23		

Mengetahui ;
KEPALA KANTOR KESEYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS IV MERAUKE


Capt. JULIVAN CH. L. SALINDEHO, M.Mar
NIP. 19830718 200712 1 001


Capt. Irfan Periwateng
MASTER OF CB PACIFIC GUARDIAN

Lampiran 9. Surat Persetujuan Olah Gerak Kapal



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR**

JL. HATTA NO.2 MAKASSAR KODE
POS MKS 90173

Telp : 0411-3627555 0411-3623656
Hotline :

Fax : 0411-3623656
Email : sb-makassar@dephub.go.id

SURAT PERSETUJUAN OLAH GERAK

No : SPOG.IDMAK.0723.0000103

**DASAR HUKUM
PELAYARAN**

1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Bandar 1925;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
4. Permenhub No. 34 Th 2012 Tentang Organisasi & Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran;
5. Permenhub Nomor KM 60 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan;
6. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (Colreg) 1972.

Yang bertandatangan dibawah ini Kepala Kantor KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR, Sesuai surat Permohonan dari PT. PELAYARAN HALUAN SEGARA LINE, Nomor SPS.SPOG.IDMAK.2307.000105, Tanggal 07 Jul 2023, Perihal : Persetujuan Olah Gerak Kapal

Dengan ini memberikan persetujuan kepada kapal tersebut dibawah ini:

Nama Kapal : PACIFIC GUARDIAN
Jenis Kapal : CABLE LAYING SHIP
Bendera : INDONESIA
Isi Kotor : 6133
Nakhoda : Ventje Jan Refnas Kortz
Milik / Agen : PT. PELAYARAN HALUAN SEGARA LINE
Untuk bergerak dari : Area Labuh Jangkar Kapal Kargo & Kontainer ke SOEKARNO - MULTI PURPOSE II INTERNASIONAL (dalam DLKr/DLKp)
Waktu Gerak : 2023-07-07 14:30:00
Keperluan : Bunker Air Tawar
Nama Pandu : DARMAWANGSYAH

Persetujuan ini diberikan untuk maksud dan tujuan diatas dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Radio VHF harus stand by pada chanel 12 / 16.
2. Tidak mengganggu alur masuk dan keluar kapal
3. Tidak mengganggu kelancaran kegiatan kapal lainnya;
4. Memasang semboyan sosok benda / penerangan sesuai ketentuan yang berlaku;
5. Diawasi dengan cukup sesuai ketentuan;
6. Kegiatan hanya di Perairan Bandar;
7. Dokumen kapal harus tetap disimpan di Kantor.
8. Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku di Wilayah kerja Kantor KESYAHBANDARAN UTAMA MAKASSAR.

Nakhoda bertanggungjawab setiap kegiatan pergerakan kapal
Persetujuan ini mulai tanggal 07 Jul 2023 s/d 07 Jul 2023

Dikeluarkan di : Makassar
Pada Tanggal : 07 Jul 2023
**KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN
UTAMA MAKASSAR**



Lampiran 10. Hasil Uji Validitas Sebelum Penyebaran Kuisisioner

Variabel	Butir Pernyataan	Nilai Hitung R	Nilai Tabel R	Keterangan
Aspek Legal (X)	1	0,776	0,279	Valid
	2	0,223	0,279	Tidak Valid
	3	0,832	0,279	Valid
	4	0,123	0,279	Tidak Valid
	5	0,222	0,279	Tidak Valid
	6	0,758	0,279	Valid
	7	0,155	0,279	Tidak Valid
	8	0,823	0,279	Valid
	9	0,275	0,279	Tidak Valid
	10	0,797	0,279	Valid
	11	0,243	0,279	Tidak Valid
	12	0,777	0,279	Valid
	13	0,156	0,279	Tidak Valid
	14	0,875	0,279	Valid
	15	0,244	0,279	Tidak Valid
	16	0,834	0,279	Valid
	17	0,235	0,279	Tidak Valid
	18	0,875	0,279	Valid
	19	0,212	0,279	Tidak Valid
	20	0,802	0,279	Valid
	21	0,211	0,279	Tidak Valid
	22	0,838	0,279	Valid
	23	0,157	0,279	Tidak Valid
	24	0,843	0,279	Valid
	25	0,144	0,279	Tidak Valid
	26	0,777	0,279	Valid
	27	0,251	0,279	Tidak Valid
	28	0,82	0,279	Valid
	29	0,235	0,279	Tidak Valid
	30	0,776	0,279	Valid
	31	0,111	0,279	Tidak Valid
	32	0,812	0,279	Valid
	33	0,234	0,279	Tidak Valid
	34	0,822	0,279	Valid
	35	0,198	0,279	Tidak Valid
	36	0,805	0,279	Valid
	37	0,189	0,279	Tidak Valid
	38	0,734	0,279	Valid
	39	0,195	0,279	Tidak Valid

Perjanjian Kerja (Y)	40	0,782	0,279	Valid
	1	0,926	0,279	Valid
	2	0,123	0,279	Tidak Valid
	3	0,903	0,279	Valid
	4	0,256	0,279	Tidak Valid
	5	0,863	0,279	Valid
	6	0,234	0,279	Tidak Valid
	7	0,926	0,279	Valid
	8	0,212	0,279	Tidak Valid
	9	0,887	0,279	Valid
	10	0,178	0,279	Tidak Valid
	11	0,881	0,279	Valid
	12	0,198	0,279	Tidak Valid
	13	0,868	0,279	Valid
	14	0,176	0,279	Tidak Valid
	15	0,895	0,279	Valid
	16	0,165	0,279	Tidak Valid
	17	0,88	0,279	Valid
	18	0,278	0,279	Tidak Valid
	19	0,906	0,279	Valid
	20	0,265	0,279	Tidak Valid
	21	0,896	0,279	Valid
22	0,111	0,279	Tidak Valid	

Lampiran 11. Rekapitulasi Penghapusan Butir Soal Kuisisioner

Variabel	Dimensi	Indikator	Nomor Soal	Nomor Soal Dihapus	Nomor Dipernyataan Kuisisioner
Aspek Legal (X)	Kepatuhan terhadap regulasi	Tingkat kepatuhan	1,2	2	1
	Kepatuhan terhadap regulasi	Audit kepatuhan	3,4	4	2
	Kepatuhan terhadap regulasi	Pelanggaran yang ditemukan	5,6	5	3
	Kepatuhan terhadap regulasi	Sanksi dan denda	7,8	7	4
	Pengelolaan Kontrak	Proses Persetujuan	9,10	9	5
	Pengelolaan Kontrak	Pembaruan Kontrak	11,12	11	6
	Pengelolaan Kontrak	Pelanggaran Kontrak	13,14	13	7
	Pengelolaan Kontrak	Kepatuhan Kontrak	15,16	15	8
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Jumlah kasus	17,18	17	9
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Biaya litigasi	19,20	19	10
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Waktu penyelesaian	21,22	21	11
	Litigasi dan Penyelesaian sengketa	Hasil penyelesaian	23,24	23	12
	Hukum ketenagakerjaan	Kepatuhan ketenagakerjaan	25,26	25	13
	Hukum ketenagakerjaan	Keluhan karyawan	27,28	27	14
	Hukum ketenagakerjaan	Litigasi ketenagakerjaan	29,30	29	15
	Hukum ketenagakerjaan	Kepuasan karyawan	31,32	31	16
	Perizinan dan izin usaha	Kepatuhan perizinan	33,34	33	17
	Perizinan dan izin usaha	Audit perizinan	35,36	35	18
	Perizinan dan izin usaha	Waktu pengurusan izin	37,38	37	19
	Perizinan dan izin usaha	Pelanggara Izin	39,40	39	20
Perjanjian Kerja (Y)	Kejelasan dan kelengkapan kontrak	Deskripsi pekerjaan yang jelas	1,2	2	1
	Kejelasan dan kelengkapan kontrak	Pemahaman karyawan	3,4	4	2
	Kejelasan dan kelengkapan kontrak	Ketentuan kontrak	5,6	6	3
	Transparasi dan komunikasi	Keterbukaan informasi	7,8	8	4
	Transparasi dan komunikasi	Umpan balik karyawan	9,10	10	5
	Kepuasan dan kesejahteraan karyawan	Tingkat kepuasan	11,12	12	6
	Kepuasan dan kesejahteraan karyawan	Keluhan karyawan	13,14	14	7
	Kepuasan dan kesejahteraan karyawan	Retensi karyawan	15,16	16	8
	Penyelesaian Sengketa	Jumlah sengketa	17,18	18	9
	Penyelesaian Sengketa	Waktu penyelesaian	19,20	20	10
	Penyelesaian Sengketa	Keberhasilan penyelesaian	21,22	22	11

Lampiran 12. Kuisisioner Penelitian Pengaruh Aspek Legal Terhadap Perjanjian Kerja Bawah Air pada PT Jala Nusantara Mardika

Kepada Yth.

Bapak/Ibu responden,

Di tempat.

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dalam rangka penyusunan skripsi dengan judul "Pengaruh Aspek Legal terhadap Perjanjian Kerja Bawah Air pada PT Jala Nusantara Mardika", peneliti membutuhkan sejumlah data untuk diolah yang kemudian akan dijadikan sebagai bahan penelitian melalui kerja sama dan kesediaan Bapak/Ibu dalam mengisi kuisisioner ini. Peneliti mengharapkan Bapak/Ibu mengisi kuisisioner ini dengan sungguh-sungguh agar didapatkan data yang valid.

Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu dalam mengisi kuisisioner ini, saya mengucapkan banyak terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Hormat saya,

Melya Janwarita

A. IDENTITAS RESPONDEN

Berilah tanda pada kriteria yang sesuai dengan data diri anda!

1. Jenis Kelamin :

- Laki-Laki
- Perempuan

2. Usia :

- <20 Tahun
- 20-30 Tahun
- 30-40 Tahun
- 41-50 Tahun
- >51 Tahun

3. Jabatan :

- Master
- CO
- 2O
- 3O
- CE
- 2E
- 3E

- OIM
- DP Operation
- LCE Operator
- ROV Supervisor
- ROV Pilot Tech
- Cable Engineer
- Deck Supervisor
- Vice President
- Technical manager
- HSE & Crewing Manager
- Staff Operational
- Head of Procurement
- Staff Procurement
- Division Head Maintenance Service
- Project Manager Restorasi Laut Dalam
- Project Manager Maintenance Service
- Manager Area Extended & Salendang
- Supervisor Call Center / Network Operation Center
- Manager Restorasi Laut Dangkal & Patroli
- Admin Support

4. Pendidikan Terakhir :

- SMP
- SMA
- S1
- S2
- S3

5. Lama Bekerja :

- Kurang Dari 1 Tahun
- 1-3 Tahun
- Lebih Dari 3 Tahun

PETUNJUK PENGISIAN

Berilah tanda (√) pada kolom jawaban yang tersedia sesuai dengan jawaban Bapak/Ibu/Sdr.

1 = Sangat Tidak Setuju

2 = Tidak Setuju

3 = Netral

4 = Setuju

5 = Sangat Setuju

B. VARIABEL ASPEK LEGAL

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		1	2	3	4	5
1	Tingkat kepatuhan terhadap regulasi perusahaan di tempat saya bekerja sangat tinggi.					
2	Kepatuhan karyawan terhadap regulasi di perusahaan cukup .					
3	Perusahaan saya rutin melakukan audit kepatuhan.					
4	Audit kepatuhan yang dilakukan perusahaan tidak transparan.					
5	Ketika ditemukan pelanggaran perusahaan cenderung lambat menangani					
6	Pelanggaran yang ditemukan dalam audit selalu ditindaklanjuti oleh perusahaan.					
7	Tidak ada sanksi ataupun reward yang di berikan kepada karyawan di perusahaan.					
8	Perusahaan patuh terhadap sanksi dan denda jika terjadi pelanggaran peraturan.					
9	Proses pengurusan persetujuan di perusahaan cenderung lambat dan rumit					
10	Proses persetujuan di perusahaan saya berjalan dengan cepat dan efisien.					
11	Perusahaan selalu mmeberi kontrak kerja secara mendadak.					
12	Perusahaan selalu memberitahukan pembaruan kontrak kerja tepat waktu.					
13	Seringnya terjadi pelanggaran kontrak sehingga tidak di tindak lanjuti dengan serius					
14	Pelanggaran kontrak ditangani dengan serius oleh perusahaan.					
15	Tidak ada jaminan bahwa seluruh pihak mematuhi kontrak yang sudah di sepakati sebelumnya.					
16	Perusahaan memastikan semua pihak mematuhi kontrak yang telah disepakati.					
17	Terjadinya kasus terkait Aspek Legal setiap bulan.					
18	Jumlah kasus hukum terkait aspek legal sedikit.					
19	Biaya litigasi yang dikeluarkan oleh perusahaan cukup besar					
20	Biaya litigasi yang dikeluarkan perusahaan tidak terlalu merugikan perusahaan.					

21	Lambatnya proses penyelesaian kasus hukum di perusahaan.					
22	Kasus hukum di perusahaan saya diselesaikan dalam waktu yang cepat.					
23	Hasil dari penyelesaian kasus hukum di perusahaan tidak adil					
24	Hasil penyelesaian kasus hukum di perusahaan saya selalu adil.					
25	Perusahaan sering melanggar regulasi ketenagakerjaan yang berlaku.					
26	Perusahaan mematuhi semua regulasi ketenagakerjaan yang berlaku.					
27	Tidak ada tanggapan oleh perusahaan atas keluhan karyawan					
28	Keluhan karyawan selalu ditangani dengan serius oleh perusahaan.					
29	perusahaan tidak menangani litigasi ketenagakerjaan					
30	Perusahaan menangani litigasi ketenagakerjaan dengan baik.					
31	saya tidak puas dengan kondisi kerja di perusahaan					
32	Saya puas dengan kondisi kerja di perusahaan.					
33	Perusahaan sering melanggar regulasi perizinan					
34	Perusahaan mematuhi semua regulasi perizinan yang berlaku.					
35	Perusahaan jarang melakukan audit rutin perizinan					
36	Perusahaan rutin melakukan audit perizinan.					
37	Proses pengurusan izin di perusahaan sangat lambat					
38	Proses pengurusan izin di perusahaan berlangsung cepat dan efisien.					
39	Perusahaan sering mengabaikan pelanggaran izin					
40	Perusahaan selalu menindaklanjuti pelanggaran izin dengan serius.					

C. VARIABEL PERJANJIAN KERJA

No.	Pernyataan	Pilihan Jawaban				
		1	2	3	4	5
1	Deskripsi pekerjaan saya mencakup semua tugas dan tanggung jawab saya.					
2	Saya tidak di berikan deskripsi pekerjaan yang jelas					
3	Perusahaan menyediakan informasi yang cukup untuk membantu pemahaman karyawan.					

4	Perusahaan tidak menyediakan informasi untuk pemahaman karyawan akan deskripsi pekerjaan.					
5	Ketentuan dalam kontrak kerja saya dijelaskan dengan jelas dan rinci.					
6	Tidak ada ketentuan yang diberikan dalam kontrak kerja.					
7	Perusahaan saya terbuka dalam menyampaikan informasi penting kepada karyawan.					
8	Perusahaan saya tidak transparan dalam menyampaikan informasi.					
9	Umpan balik dari karyawan selalu diperhatikan dan ditindaklanjuti oleh perusahaan.					
10	Umpan balik dari karyawan cenderung tidak diperhatikan perusahaan.					
11	Saya puas dengan kondisi kerja saya saat ini.					
12	Saya tidak puas dengan kondisi kerja saya saat ini.					
13	Keluhan karyawan selalu ditangani dengan serius oleh perusahaan.					
14	Tidak adanya tindaklanjut oleh perusahaan atas keluhan karyawan					
15	Perusahaan memiliki strategi yang baik untuk mempertahankan karyawan.					
16	Perusahaan tidak pandai dalam mempertahankan karyawan					
17	Saya mengetahui jumlah sengketa yang terjadi di perusahaan.					
18	Saya tidak mengetahui sengketa yang terjadi di perusahaan					
19	Kasus sengketa di perusahaan saya diselesaikan dalam waktu yang cepat.					
20	Kasus sengketa di perusahaan saya di selesaikan dalam waktu yang cepat					
21	Saya puas dengan keberhasilan penyelesaian sengketa yang ada.					
22	Saya kurang puas dengan hasil sengketa yang ada dalam perusahaan					

Lampiran 13. Tabulasi Data

RESPONDEN	ASPEK LEGAL																				Total X
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	
1	5	5	5	4	5	4	4	4	5	4	5	5	5	4	5	4	5	5	4	4	91
2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
3	3	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	74
4	3	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	75
5	4	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	93
6	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	92
7	3	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	3	73
8	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	76
9	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	70
10	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	4	93
11	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	4	74
12	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	63
13	3	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	74
14	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	3	71
15	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	98
16	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	97
17	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	97
18	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	93
19	3	4	4	3	4	2	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	71
20	5	4	4	4	5	3	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	82
21	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	98
22	4	5	4	4	5	4	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	85
23	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4	91
24	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	94
25	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	95
26	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5	4	4	4	91
27	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5	4	4	5	4	5	94
28	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	4	5	4	4	4	86
29	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	94
30	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	4	4	5	4	5	4	4	91
31	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	4	4	5	4	5	4	5	5	4	90
32	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
33	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
34	2	3	4	3	4	3	4	3	3	4	4	3	4	4	2	3	3	4	4	4	68
35	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	99
36	5	4	3	4	4	2	3	3	4	3	3	3	3	4	2	3	3	3	4	3	66
37	2	4	4	3	3	2	3	3	4	3	3	4	3	3	2	3	3	4	3	3	62
38	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	99
39	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	99
40	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	98
41	2	3	3	3	4	2	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	4	67
42	5	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	74
43	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	99
44	2	4	4	4	3	5	3	3	4	3	2	3	4	3	4	4	3	3	4	4	69
45	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	100
46	5	3	4	4	4	5	4	4	4	4	5	3	4	4	4	3	4	4	4	4	80
47	4	4	4	4	3	2	3	3	4	3	2	3	4	4	4	3	3	4	5	4	70
48	5	4	4	3	4	5	4	3	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	5	82
49	5	4	5	4	4	5	4	4	4	5	4	3	4	4	5	5	4	4	4	4	85
50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	99
TOTAL	212	220	218	209	218	209	216	211	218	216	217	214	215	214	211	212	213	215	215	209	4282

RESPONDEN	PERJANJIAN KERJA											Total Y
	Y1	Y2	Y3	Y4	Y5	Y6	Y7	Y8	Y9	Y10	Y11	
1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
2	5	5	5	5	4	4	5	4	4	5	5	51
3	4	4	5	4	5	5	4	4	4	4	4	47
4	5	4	5	4	4	5	5	4	4	4	5	49
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
7	5	5	4	5	4	4	5	4	4	4	4	48
8	5	5	4	5	5	4	5	4	4	4	4	49
9	5	4	5	4	5	4	4	4	5	4	4	48
10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
11	4	5	4	5	4	5	4	5	4	4	5	49
12	2	3	2	3	3	3	2	3	3	2	3	29
13	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	37
14	3	3	4	4	3	3	3	4	3	3	4	37
15	5	5	4	4	5	5	5	4	5	4	5	51
16	5	5	4	5	4	4	5	5	5	4	5	51
17	5	4	4	5	5	5	4	5	5	4	4	50
18	4	5	4	4	4	4	5	4	5	4	4	47
19	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	29
20	4	4	5	4	4	4	4	5	5	5	5	49
21	4	5	4	5	5	5	4	4	5	4	5	50
22	4	5	4	5	4	4	5	4	5	4	4	48
23	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
24	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	51
25	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
26	5	4	4	5	5	4	5	4	5	4	5	50
27	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	50
28	4	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	49
29	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	54
30	4	5	5	4	5	4	4	5	4	5	4	49
31	4	5	5	5	4	5	5	4	4	5	4	50
32	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
33	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
34	2	3	3	2	2	2	3	2	2	3	3	27
35	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
36	2	3	3	2	2	2	3	3	3	2	3	28
37	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	36
38	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
39	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
40	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
41	2	3	3	2	3	3	2	2	3	3	2	28
42	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	4	37
43	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	54
44	3	4	4	3	4	4	4	3	3	4	3	39
45	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
46	4	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	39
47	2	3	2	3	3	3	3	2	3	3	2	29
48	4	4	4	4	4	3	5	4	5	4	4	45
49	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	50
50	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	55
TOTAL	211	221	216	213	214	211	217	212	216	207	216	2354

Lampiran 14. Tabel Nilai Signifikansi R

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189
36	0.2709	0.3202	0.3760	0.4128	0.5126
37	0.2673	0.3160	0.3712	0.4076	0.5066
38	0.2638	0.3120	0.3665	0.4026	0.5007
39	0.2605	0.3081	0.3621	0.3978	0.4950
40	0.2573	0.3044	0.3578	0.3932	0.4896
41	0.2542	0.3008	0.3536	0.3887	0.4843
42	0.2512	0.2973	0.3496	0.3843	0.4791
43	0.2483	0.2940	0.3457	0.3801	0.4742
44	0.2455	0.2907	0.3420	0.3761	0.4694
45	0.2429	0.2876	0.3384	0.3721	0.4647
46	0.2403	0.2845	0.3348	0.3683	0.4601
47	0.2377	0.2816	0.3314	0.3646	0.4557
48	0.2353	0.2787	0.3281	0.3610	0.4514
49	0.2329	0.2759	0.3249	0.3575	0.4473
50	0.2306	0.2732	0.3218	0.3542	0.4432

TABEL NILAI KRITIS DISTRIBUSI T

df	One-Tailed Test						
	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005	0,001
	Two-Tailed Test						
	0,50	0,20	0,10	0,05	0,02	0,01	0,002
41	0,680521	1,302543	1,682878	2,019541	2,420803	2,701181	3,301273
42	0,680376	1,302035	1,681952	2,018082	2,418470	2,698066	3,295951
43	0,680238	1,301552	1,681071	2,016692	2,416250	2,695102	3,290890
44	0,680107	1,301090	1,680230	2,015368	2,414134	2,692278	3,286072
45	0,679981	1,300649	1,679427	2,014103	2,412116	2,689585	3,281480
46	0,679861	1,300228	1,678660	2,012896	2,410188	2,687013	3,277098
47	0,679746	1,299825	1,677927	2,011741	2,408345	2,684556	3,272912
48	0,679635	1,299439	1,677224	2,010635	2,406581	2,682204	3,268910
49	0,679530	1,299069	1,676551	2,009575	2,404892	2,679952	3,265079
50	0,679428	1,298714	1,675905	2,008559	2,403272	2,677793	3,261409
51	0,679331	1,298373	1,675285	2,007584	2,401718	2,675722	3,257890
52	0,679237	1,298045	1,674689	2,006647	2,400225	2,673734	3,254512
53	0,679147	1,297730	1,674116	2,005746	2,398790	2,671823	3,251268
54	0,679060	1,297426	1,673565	2,004879	2,397410	2,669985	3,248149
55	0,678977	1,297134	1,673034	2,004045	2,396081	2,668216	3,245149
56	0,678896	1,296853	1,672522	2,003241	2,394801	2,666512	3,242261
57	0,678818	1,296581	1,672029	2,002465	2,393568	2,664870	3,239478
58	0,678743	1,296319	1,671553	2,001717	2,392377	2,663287	3,236795
59	0,678671	1,296066	1,671093	2,000995	2,391229	2,661759	3,234207
60	0,678601	1,295821	1,670649	2,000298	2,390119	2,660283	3,231709
61	0,678533	1,295585	1,670219	1,999624	2,389047	2,658857	3,229296
62	0,678467	1,295356	1,669804	1,998972	2,388011	2,657479	3,226964
63	0,678404	1,295134	1,669402	1,998341	2,387008	2,656145	3,224709
64	0,678342	1,294920	1,669013	1,997730	2,386037	2,654854	3,222527
65	0,678283	1,294712	1,668636	1,997138	2,385097	2,653604	3,220414
66	0,678225	1,294511	1,668271	1,996564	2,384186	2,652394	3,218368
67	0,678169	1,294315	1,667916	1,996008	2,383302	2,651220	3,216386
68	0,678115	1,294126	1,667572	1,995469	2,382446	2,650081	3,214463
69	0,678062	1,293942	1,667239	1,994945	2,381615	2,648977	3,212599
70	0,678011	1,293763	1,666914	1,994437	2,380807	2,647905	3,210789
71	0,677961	1,293589	1,666600	1,993943	2,380024	2,646863	3,209032
72	0,677912	1,293421	1,666294	1,993464	2,379262	2,645852	3,207326
73	0,677865	1,293256	1,665996	1,992997	2,378522	2,644869	3,205668
74	0,677820	1,293097	1,665707	1,992543	2,377802	2,643913	3,204056
75	0,677775	1,292941	1,665425	1,992102	2,377102	2,642983	3,202489
76	0,677732	1,292790	1,665151	1,991673	2,376420	2,642078	3,200964
77	0,677689	1,292643	1,664885	1,991254	2,375757	2,641198	3,199480
78	0,677648	1,292500	1,664625	1,990847	2,375111	2,640340	3,198035
79	0,677608	1,292360	1,664371	1,990450	2,374482	2,639505	3,196628
80	0,677569	1,292224	1,664125	1,990063	2,373868	2,638691	3,195258

Lampiran 16. Hasil Uji Reliabilitas Aspek Legal (X)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.970	20

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Lampiran 17. Hasil Uji Reliabilitas Perjanjian Kerja (Y)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.974	11

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Lampiran 18. Hasil Uji Normalitas One-sample Kolmogorov-Smirnov Test

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual	
N		50	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	4.76694909	
Most Extreme Differences	Absolute	.081	
	Positive	.081	
	Negative	-.071	
Test Statistic		.081	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.200 ^d	
Monte Carlo Sig. (2-tailed) ^e	Sig.	.557	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.544
		Upper Bound	.569

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Lampiran 19. Hasil Uji Koefisien korelasi (*Pearson Product Moment*)

Correlations

		X	Y
X	Pearson Correlation	1	.840**
	Sig. (2-tailed)		<.001
	N	50	50
Y	Pearson Correlation	.840**	1
	Sig. (2-tailed)	<.001	
	N	50	50

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Lampiran 20. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R)

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.840 ^a	.706	.700	4.816

a. Predictors: (Constant), X

b. Dependent Variable: Y

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Lampiran 21. Hasil Uji Regresi Linier X terhadap Y

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-4.574	4.861		-.941	.351
	X	.603	.056	.840	10.733	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Lampiran 22. Hasil Uji Hipotesis Uji t

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-4.574	4.861		-.941	.351
	X	.603	.056	.840	10.733	<.001

a. Dependent Variable: Y

Sumber: Data Olahan SPSS 26.0

Lampiran 23. Dokumentasi



