

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



**SKRIPSI**

**PENGARUH SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR  
DALAM UPAYA MENGOPTIMALKAN KESELAMATAN  
BERLAYAR OLEH KANTOR UNIT PENYELENGGARA  
PELABUHAN KELAS III MOLAWA**

Oleh :

**MUHAMAD ALLIANSYAH**

**NRP. 463200655**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV**

**JAKARTA**

**2024**

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



**SKRIPSI**

**PENGARUH SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR  
DALAM UPAYA MENGOPTIMALKAN KESELAMATAN  
BERLAYAR OLEH KANTOR UNIT PENYELENGGARA  
PELABUHAN KELAS III MOLAWA**

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

**Oleh :**

**MUHAMAD ALLIANSYAH**

**NRP. 463200655**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV  
JAKARTA  
2024**

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



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

<b>NAMA</b>	<b>: MUHAMAD ALLIANSYAH</b>
<b>NRP</b>	<b>: 463200655</b>
<b>PROGRAM PENDIDIKAN</b>	<b>: DIPLOMA IV</b>
<b>PROGRAM STUDI</b>	<b>: KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN</b>
<b>JUDUL SKRIPSI</b>	<b>: PENGARUH SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DALAM UPAYA MENGOPTIMALKAN KESELAMATAN BERLAYAR OLEH KANTOR UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III MOLawe</b>

**Pembimbing Utama**

**Jakarta, 30 Juli 2024  
Pembimbing Pendamping**

**H. Kamarul Hidayat, S.Pel., M.MTr.**  
**Pembina (IV/a)**  
**NIP. 19710919 199803 1 001**

**Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M.**  
**Pembina (III/c)**  
**NIP. 19800415 200003 1 002**

**Mengetahui  
Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasдини. M.MTr.**  
**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** : MUHAMAD ALLIANSYAH  
**NRP** : 463200655  
**Program Pendidikan** : DIPLOMA IV  
**Program Studi** : KALK  
**Judul** : PENGARUH SURAT PERSETUJUAN  
BERLAYAR DALAM UPAYA  
MENGOPTIMALKAN KESELAMATAN  
BERLAYAR OLEH KANTOR UNIT  
PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III  
MOLAWA

**Ketua Penguji**

**Anggota Penguji**

**Anggota Penguji**

**Dr. Rosmayana.,M.Pd**  
NIDN. 0322048701

**Edy Kurniawan,S.SiT,MM**  
Penata (III/c)  
NIP. 19800415 200003 2 002

**H. Kamarul H, S.Pel., M.MTr.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19710919 199803 1 001

**Mengetahui**  
**Ketua Jurusan KALK**

**Dr. Vidya Selasдини. M.MTr.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19831227 200812 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, kekuatan, dan kehendak-nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Skripsi ini merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta, sebagaimana ditetapkan oleh Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta sebagai salah satu syarat kelulusan program D-IV tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan pada pengalaman yang penulis peroleh selama menjalani praktek darat di PT. Bahari Laju Anugerah, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen selama masa pendidikan, melalui literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi yang diajukan oleh penulis. Adapun judul skripsi yang penulis pilih yaitu:

**“PENGARUH SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DALAM UPAYA  
MENGOPTIMALKAN KESELAMATAN BERLAYAR OLEH KANTOR  
UNIT PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III MOLAWÉ”**

Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat dalam memperoleh gelar Diploma IV pada Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini terwujud berkat bantuan arahan, bimbingan, dan doa dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Yth. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M., MTr. selaku Ketua Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Yth. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT., M., MTr. selaku Sekertaris Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Yth. Bapak H. Kamarul Hidayat, S.Pel., M., MTr. selaku pembimbing I (utama) yang senantiasa memberikan motivasi dan bimbingan kepada penulis sehingga skripsi ini terwujud.
5. Yth. Bapak Capt. Sajim Budi Setiawan, M.M. selaku pembimbing II (pendamping) yang senantiasa memberikan bimbingan dan koreksi kepada penulis sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
6. Seluruh Civitas Akademik, Staff, dan Dosen Pengajar Jurusan KALK Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

7. Kedua Orang Tua tercinta yang telah memberikan kasih sayang yang begitu tulus kepada penulis, selalu memberikan nasihat-nasihat yang menyejukkan hati serta tak luput mendoakan serta mendukung setiap langkah dan usaha untuk mewujudkan harapan penulis.
8. Kakaku Albert Guruh Gumilar yang selalu senantiasa memberikan motivasi dan dukungan sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan secara tepat waktu.
9. Seluruh rekan-rekan angkatan 63 STIP Gelombang 1 khususnya rekan kamar I-201, serta rekan kelas KALK 8 Delta yang telah memberikan banyak cerita dan memberikan dukungan dari awal hingga akhir.
10. Semua pihak yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam penyusunan skripsi ini serta memberi semangat maupun doa selama saya pendidikan Di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Semoga Allah swt. membalas semua kebaikan yang telah bapak, ibu, dan saudara berikan kepada penulis dengan kebaikan yang lebih besar disertai dengan curahan rahmat dan kasih sayang-Nya, Penulis menyadari skripsi ini masih belum sempurna, baik dari materi, penulisan maupun dari segi penyajian karena keterbatasan dan kemampuan penulis. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritik untuk kesempurnaan skripsi ini. Besar harapan penulis agar skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya, umumnya bagi pembaca serta dapat memberikan sumbangan bagi kemajuan dunia pendidikan terutama pembelajaran Bahasa Indonesia.

Jakarta, 30 Juli 2024

Penulis

**MUHAMAD ALLIANSYAH**

**NRP. 463200655**

# DAFTAR ISI

Halaman

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>..i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>..ii</b>
<b>TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>..iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>..iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>..vi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>..viii</b>
<b>DAFTAR BAGAN.....</b>	<b>..x</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>..xi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xii</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN.....</b>	<b>..1</b>
A. LATAR BELAKANG .....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH .....	4
C. BATASAN MASALAH.....	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	5
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN .....	5
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	5
<b>BAB II : LANDASAN TEORI.....</b>	<b>..8</b>
A. TEORI.....	8
B. PENELITIAN TERDAHULU.....	15
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	18
D. HIPOTESIS .....	19
<b>BAB III : METODE PENELITIAN.....</b>	<b>..20</b>
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	20
B. METODE PENDEKATAN .....	20
C. SUMBER DATA .....	21
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	21
E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING.....	24
F. TEKNIK ANALISIS DATA .....	25

<b>BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>.30</b>
A. DESKRIPSI DATA .....	30
B. ANALISIS DATA .....	37
C. PEMECAHAN MASALAH.....	62
<b>BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>.63</b>
A. KESIMPULAN.....	63
B. SARAN .....	64
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	



## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3. 1 Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert .....	22
Tabel 3. 2 Kisi-kisi instrumen Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar Dalam Upaya Mengoptimalkan Keselamatan Berlayar Oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe.....	22
Tabel 3. 3 Interval Koefisien.....	27
Tabel 4. 1 Responden Berdasarkan Email dan Nama .....	33
Tabel 4. 2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	34
Tabel 4. 3 Responden Berdasarkan Tingkat Usia .....	35
Tabel 4. 4 Data responden berdasarkan pendidikan terakhir .....	36
Tabel 4. 5 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.1 .....	37
Tabel 4. 6 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.2 .....	38
Tabel 4. 7 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.3 .....	39
Tabel 4. 8 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.4 .....	39
Tabel 4. 9 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.5 .....	40
Tabel 4. 10 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.6 .....	40
Tabel 4. 11 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.7 .....	41
Tabel 4. 12 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.8 .....	42
Tabel 4. 13 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.9 .....	42
Tabel 4. 14 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.10 .....	43
Tabel 4. 15 Rekapitulasi Hasil Jawaban Respoden Pada Variabel .....	43
Tabel 4. 16 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.1 .....	45
Tabel 4. 17 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.2 .....	46
Tabel 4. 18 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.3 .....	46
Tabel 4. 19 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.4 .....	47
Tabel 4. 20 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.5 .....	47
Tabel 4. 21 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.6 .....	48
Tabel 4. 22 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.7 .....	49
Tabel 4. 23 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.8 .....	49
Tabel 4. 24 Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.9 .....	50
Tabel 4. 25 Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar Y.10 .....	50

Tabel 4. 26 Rekapitulasi Hasil Jawaban Respoden.....	51
Tabel 4. 27 Tabel R.....	54
Tabel 4. 28 Hasil Uji Validitas Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar (X) .	55
Tabel 4. 29 Hasil Uji Validitas Variabel Keselamatan Berlayar (Y).....	55
Tabel 4. 30 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X Dan Y.....	56
Tabel 4. 31 Hasil Analisis Koefisien Korelasi (r).....	57
Tabel 4. 32 Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi.....	57
Tabel 4. 33 Hasil Uji Koefisien Determinasi ( $r^2$ ) .....	58
Tabel 4. 34 Hasil Uji Regresi Linear .....	59
Tabel 4. 35 Tabel T .....	61
Tabel 4. 36 Hasil Uji T Hitung .....	61

## DAFTAR BAGAN

	Halaman
Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran.....	18
Bagan 2. 2 Kerangka Konseptual.....	19
Bagan 4. 1 Struktur Organisasi PT Bahari Laju Anugerah cabang Kendari.....	31

## **DAFTAR GAMBAR**

	Halaman
Gambar 4. 1 Logo PT. Bahari Laju Anugerah .....	30
Gambar 4. 2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	34
Gambar 4. 3 Responden Berdasarkan Tingkat Usia .....	35

## **DAFTAR LAMPIRAN**

Lampiran 1 STRUKTUR ORGANISASI

Lampiran 2 surat laporan kedatangan / keberangkatan kapal

Lampiran 3 Surat Pernyataan Nahkoda MV. Lumoso Jaya

Lampiran 4 IMO crew list MV. Lumoso Jaya

Lampiran 5 Port Health Quarantine Clearance MV. Lumoso Jaya

Lampiran 6 Surat Persetujuan Berlayar MV. Lumoso Jaya

Lampiran 7 Distribusi Nilai r tabel

Lampiran 8 Distribusi Nilai t tabel

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Surat persetujuan berlayar memiliki pengaruh yang signifikan dalam upaya mengoptimalkan keselamatan berlayar oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe. Surat persetujuan berlayar adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh otoritas pelabuhan setelah melakukan inspeksi dan memastikan bahwa kapal memenuhi persyaratan keselamatan yang ditetapkan. Peranan perkapalan yang berkenaan dengan kelaiklautan dalam menunjang Transportasi laut, sungai dan danau sebagai transportasi nasional perlu dikembangkan sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi agar dapat memberikan kontribusi dan mampu menunjang pembangunan nasional melalui transportasi laut yang tertib, aman, lancar, nyaman, efisien, dengan tetap memperhatikan kondisi geografis perairan serta kelestarian lingkungan.

Dalam upaya menunjang peran transportasi laut yang tertib, aman, lancar, aman, nyaman dan efisien untuk mencapai kelaiklautan kapal maka diperlukan upaya pemenuhan persyaratan tentang keselamatan kapal, pencegahan pencemaran, pengawakan, pemuatan, kesehatan, kesejahteraan awak kapal dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 diterangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Oleh karena itu untuk mendapatkan SPB (Surat Persetujuan Berlayar) kapal harus memenuhi standar-standar ketentuan dalam berlayar maupun navigasi diterangkan dalam UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 217 seperti: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal. Sebagai warga negara Indonesia yang baik, semestinya setiap warga negara harus patuh dan tunduk terhadap peraturan perundang

undangan yang berlaku di Indonesia.

Apabila peraturan ini dilanggar maka wajib diberikan tindakan penegakan hukum kepada yang melanggar aturan tersebut. Sama halnya pada peraturan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 219 berkaitan dengan SPB, setiap kapal yang berlayar dari satu dermaga ke dermaga lainnya wajib memiliki SPB tersebut hanya berlaku untuk 1x24 jam. Jika kapal yang berlayar tanpa memiliki izin SPB, pelayaran tersebut dinyatakan pelayaran ilegal, maka wajib dilakukan penegakan hukum.

Berikut adalah beberapa pengaruh positif dari surat persetujuan berlayar dalam upaya mengoptimalkan keselamatan berlayar: Memastikan pemenuhan standar keselamatan: Surat persetujuan berlayar menunjukkan bahwa kapal telah memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan oleh otoritas pelabuhan. Hal ini mencakup persyaratan mengenai kondisi fisik kapal, peralatan keselamatan, sistem navigasi, kepatuhan terhadap peraturan pelayaran, dan kelayakan awak kapal. Dengan demikian, surat persetujuan berlayar memberikan jaminan bahwa kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan yang diperlukan sebelum berlayar.

Meningkatkan kepercayaan penumpang dan pemilik kapal: Surat persetujuan berlayar menjadi bukti konkret bahwa kapal telah dinyatakan aman dan memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Hal ini dapat meningkatkan kepercayaan penumpang dan pemilik kapal terhadap keselamatan kapal dan pelayaran yang dilakukan. Penumpang yang mengetahui bahwa kapal telah mendapatkan surat persetujuan berlayar akan merasa lebih yakin dan nyaman dalam melakukan perjalanan laut.

Keselamatan pelayaran merupakan salah satu aspek krusial dalam industri maritim. Setiap tahunnya, insiden yang berkaitan dengan kecelakaan kapal sering kali terjadi, menimbulkan kerugian besar baik dari segi materi maupun korban jiwa. Oleh karena itu, upaya untuk meningkatkan keselamatan berlayar menjadi prioritas utama bagi berbagai pihak yang terlibat dalam industri ini.

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah salah satu dokumen penting yang dikeluarkan oleh otoritas pelabuhan sebelum sebuah kapal diperbolehkan untuk berlayar. SPB bertindak sebagai bukti bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan keselamatan yang diperlukan sebelum meninggalkan pelabuhan. Proses penerbitan SPB melibatkan serangkaian pemeriksaan dan verifikasi terhadap kondisi kapal, kelengkapan alat keselamatan, kualifikasi awak kapal, serta kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas III Molawe, sebagai salah satu otoritas pelabuhan di Indonesia, memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan

bahwa setiap kapal yang beroperasi di wilayahnya mematuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Dalam upaya mengoptimalkan keselamatan berlayar, Kantor UPP Kelas III Molawe melakukan berbagai langkah, termasuk penerbitan SPB dengan prosedur yang ketat.

Namun, meskipun telah diterapkan berbagai prosedur keselamatan, kecelakaan dan insiden di laut masih saja terjadi. Hal ini menimbulkan pertanyaan tentang efektivitas SPB dalam mengoptimalkan keselamatan pelayaran. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh penerbitan SPB terhadap keselamatan berlayar di wilayah kerja Kantor UPP Kelas III Molawe. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang lebih mendalam mengenai peran SPB dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan mengidentifikasi area yang memerlukan perbaikan lebih lanjut.

Mendorong kepatuhan terhadap peraturan keselamatan: Surat persetujuan berlayar mendorong kapal dan awak kapal untuk mematuhi peraturan keselamatan yang ditetapkan. Kapal yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan yang diperlukan tidak akan mendapatkan surat persetujuan berlayar. Dengan adanya surat persetujuan berlayar sebagai syarat wajib sebelum berlayar, kapal dan awak kapal akan termotivasi untuk selalu mematuhi peraturan keselamatan yang berlaku agar dapat menjaga keberlanjutan operasional kapal dan kepercayaan dari otoritas pelabuhan.

Meningkatkan pemantauan keselamatan: Proses penerbitan surat persetujuan berlayar melibatkan inspeksi kapal oleh otoritas pelabuhan. Inspeksi ini membantu dalam memantau dan mengevaluasi kondisi keselamatan kapal secara rutin.

Dengan demikian, surat persetujuan berlayar memperkuat sistem pemantauan keselamatan dan mendorong pemeliharaan yang baik terhadap kapal. Jika ada kekurangan atau pelanggaran yang ditemukan selama inspeksi, otoritas pelabuhan dapat menunda atau menolak penerbitan surat persetujuan berlayar sampai masalah tersebut diselesaikan.

Mengurangi risiko kecelakaan dan kerugian: Surat persetujuan berlayar membantu mengurangi risiko kecelakaan dan kerugian di laut. Dengan menjalankan proses inspeksi dan memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar, risiko kegagalan peralatan, kecelakaan, atau kejadian yang dapat membahayakan keselamatan dapat diminimalkan. Dengan demikian, surat persetujuan berlayar berkontribusi pada pengurangan risiko bagi kapal, awak kapal, dan penumpang.

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe sebagai otoritas pelabuhan



yang ada di Pelabuhan Molawe berusaha untuk sesuai prosedur dan aturan mengenai Surat Persetujuan Berlayar yaitu PM 82 tahun 2014 tentang tata cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal baik di dalam negeri maupun ke luar negeri maka diperlukan perhatian khusus dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Penting untuk dicatat bahwa surat persetujuan berlayar hanya merupakan salah satu aspek dalam mengoptimalkan keselamatan berlayar. Penting juga bagi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe untuk terus mengawasi dan memantau keselamatan kapal secara berkala, serta memastikan bahwa kapal mematuhi peraturan keselamatan yang berlaku setelah penerbitan surat persetujuan berlayar. Kerjasama yang erat antara otoritas pelabuhan, pemilik kapal, dan awak kapal juga merupakan faktor penting dalam memastikan keselamatan berlayar yang optimal, untuk itu penulis mengambil judul:

**“PENGARUH SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR DALAM UPAYA  
MENGOPTIMALKAN KESELAMATAN BERLAYAR OLEH KANTOR UNIT  
PENYELENGGARA PELABUHAN KELAS III MOLAWE”.**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka peneliti dapat mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut:

1. Surat persetujuan berlayar membantu mengurangi risiko kecelakaan.
2. Proses inspeksi internal untuk memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar.
3. Keterlambatan berlayar karena dokumen kapal mati atau expired.

**C. BATASAN MASALAH**

Untuk mendapatkan hasil yang tepat dan akurat serta mempertimbangkan keterbatasan biaya, waktu serta tenaga, maka peneliti membatasi pembahasan penelitian agar tidak terlalu luas dan menghindari hal-hal yang tidak sesuai dengan tujuan penelitian. Maka peneliti menentukan batasan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Surat Persetujuan Berlayar membantu mengurangi risiko kecelakaan.
2. Proses inspeksi internal untuk memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar.

#### **D. RUMUSAN MASALAH**

1. Apakah surat persetujuan berlayar membantu mengurangi risiko kecelakaan?
2. Apakah proses inspeksi internal untuk memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar?

#### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

##### **1. Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh surat persetujuan berlayar membantu mengurangi risiko kecelakaan.
- b. Proses inspeksi internal untuk memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar.

##### **2. Manfaat Penelitian**

- a. Kegunaan bagi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe Bagi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai masukan tentang bagaimana pengaruh Surat Persetujuan Berlayar guna mendukung keselamatan dan keamanan pelayaran dan tata cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar sesuai dengan prosedur yang berlaku (PM No. 82 tahun 2014) sehingga dapat diterapkan dengan baik di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe.
- b. Bagi penulis hasil penelitian ini sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan meningkatkan wawasan tentang pengaruh Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam rangka mendukung keselamatan pelayaran di Pelabuhan Molawe oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe sekaligus sebagai sarana pengembangan sesuai dengan teori – teori yang telah diperoleh sebelumnya dan dikaitkan dengan permasalahan yang ada.

#### **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika penulisan skripsi merupakan kerangka penyusunan skripsi dari bab awal hingga bab terakhir. Mengutip Pedoman Penulisan Skripsi dan Karya Ilmiah oleh Ahmad, dkk. (2021: 85-91), sistematika penulisan skripsi dibagi ke dalam tiga bagian utama, yaitu bagian awal, bagian isi, dan bagian akhir. Maka

dari itu, penyusunan skripsi ini dijabarkan dari beberapa bagian tersebut menjadi 5 (lima) bab yang berhubungan antara bab yang satu dengan yang berikutnya. Berikut ini merupakan sistematika penulisan yang penulis gunakan dalam penyusunan skripsi ini :

## **BAB I            PENDAHULUAN**

Pendahuluan, bab ini dimaksudkan sebagai langkah awal untuk mengantarkan pengenalan kepada bab-bab berikutnya. Dalam bab ini mencakup empat sub bab terdiri dari Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan penulisan serta Sistematika Penulisan sehingga mudah dipahami inti pokok permasalahan yang akan dibahas.

## **BAB II           TINJAUAN PUSTAKA**

Tinjauan Pustaka, dalam bab ini dimuat kerangka atau landasan teoritis dan yuridis serta kenyataan yang didapat di lapangan yang akan digunakan oleh penulis sebagai bahan pijakan untuk diuji dan dikembangkan.

## **BAB III          METODE PENGUMPULAN DATA**

Berisi Metodologi Penelitian yang terdiri atas Jenis dan Sumber Data, dan Metode Pengumpulan Data Yang Digunakan untuk Menyusun Skripsi Metode pengumpulan data sangatlah penting untuk menyusun karya tulis ini. mulai dari jenis dan sumber data ataupun alat yang digunakan.

## **BAB IV          ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Memberikan gambaran umum objek penulisan yang akan dibahas. Dalam bab ini meliputi pembahasan tentang pengaruh Surat Persetujuan Berlayar, instansi yang terkait, prosedur penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, mengetahui faktor terjadinya hambatan yang bisa terjadi serta mencari solusi untuk mengatasinya. Mendiskripsikan objek penulisan yang akan dibahas.

## **BAB V            KESIMPULAN DAN SARAN**

Berisi tentang Kesimpulan yang didapat oleh penulis selama praktek darat di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe serta saran-saran yang akan diberikan kepada instansi yang diharapkan dapat berguna bagi siapa saja terutama pihak-pihak yang terkait dengan kegiatan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar agar dapat mengetahui lebih jelas mengenai pelayanan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) / Port Clearance.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TEORI**

Pada bab ini penulis membuat beberapa pengertian yang diambil dari beberapa buku referensi, pendapat-pendapat para ahli untuk memudahkan dan memahami penulisan dalam skripsi. Adapun teori-teori tersebut adalah sebagai berikut:

##### **1. Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2015:1045), pengaruh adalah daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang.

Pengaruh merupakan suatu daya atau kekuatan yang timbul dari sesuatu, baik itu orang maupun benda serta segala sesuatu yang ada di alam sehingga mempengaruhi apa-apa yang ada disekitarnya (Yosin, 2012:1).

Menurut surakhmad (2012: 1), Pengaruh adalah kekuatan yang muncul dari sesuatu benda atau orang dan juga gejala dalam yang dapat memberikan perubahan yang dapat membentuk kepercayaan atau perubahan.

##### **2. Kapal**

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

### **3. Pemeriksaan Kelaiklautan Kapal**

(Undang-undang RI No. 17 Tahun 2008: Tentang Pelayaran) : Pasal 4 : Berdasarkan permohonan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1), pejabat pemeriksa kelaiklautan kapal melakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal, meliputi: a. administratif; dan b. fisik di atas kapal. Pasal 5 ayat (1) Pemeriksaan administratif kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a, dilakukan untuk meneliti kelengkapan, dan masa berlaku atas: a. surat-surat dan dokumen yang di lampirkan pada saat penyerahan surat permohonan penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance); dan b. sertifikat dan surat-surat kapal yang telah diterima oleh Syahbandar pada saat kapal tiba di pelabuhan.

- a. Berdasarkan hasil pemeriksaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pejabat pemeriksa kelaiklautan kapal membuat kesimpulan atau resume tingkat pemenuhan persyaratan administrasi dengan menggunakan daftar pemeriksaan.
- b. Dalam hal kesimpulan atau resume tingkat pemenuhan persyaratan administratif telah terpenuhi maka pemeriksaan fisik dapat dilakukan.
- c. Dalam hal kesimpulan atau resume tingkat pemenuhan persyaratan administratif belum terpenuhi, Pejabat pemeriksa kelaiklautan kapal menyampaikan secara tertulis kepada pemilik atau operator kapal untuk melengkapi.

### **4. Upaya Mengoptimalkan Keselamatan Berlayar**

Optimalisasi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2016 : 705) ialah tertinggi, paling baik, sempurna, terbaik, paling menguntungkan, mengoptimalkan berarti menjadikan sempurna, menjadikan paling tinggi, menjadikan maksimal, optimalisasi berarti pengoptimalan. Optimalisasi adalah proses pencarian solusi yang terbaik, tidak selalu keuntungan yang paling tinggi yang bisa dicapai jika tujuan pengoptimalan adalah memaksimumkan pekerjaan, atau tidak selalu biaya yang paling kecil yang bisa ditekan jika tujuan pengoptimalan adalah meminimumkan biaya. Ada tiga elemen permasalahan optimalisasi yang harus diidentifikasi, yaitu tujuan, alternative keputusan, dan sumberdaya yang dibatasi.

- a. Tujuan Tujuan bisa berbentuk maksimisasi atau minimisasi. Bentuk maksimisasi digunakan jika tujuan pengoptimalan berhubungan dengan keuntungan, penerimaan, dan sejenisnya. Bentuk minimisasi akan dipilih jika

tujuan 9 pengoptimalan berhubungan dengan biaya, waktu, jarak, dan sejenisnya. Penentuan tujuan harus memperhatikan apa yang diminimumkan dan maksimumkan.

- b. Alternatif Keputusan Pengambilan keputusan dihadapkan pada beberapa pilihan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Alternatif keputusan yang tersedia tentunya alternatif yang menggunakan sumberdaya terbatas yang dimiliki pengambil keputusan. Alternatif keputusan merupakan aktivitas atau kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan.
- c. Sumber daya yang dibatasi Sumber daya merupakan pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. ketersediaan sumberdaya ini terbatas. Keterlibatan ini yang mengakibatkan dibutuhkan proses optimalisasi. Manfaat Optimalisasi:
  - 1). Mengidentifikasi tujuan
  - 2). Mengatasi kendala
  - 3). Pemecahan masalah yang lebih tepat dan dapat diandalkan
  - 4). Pengambilan keputusan yang lebih cepat.

Dalam proses produksi untuk mencapai optimalisasi banyak hal yang harus diperhatikan terutama dalam menyusun rencana pelayanan dokumen surat persetujuan berlayar akan menjadi landasan dalam melakukan pelayanan. Optimalisasi proses pelayanan merupakan cara untuk memaksimalkan agar kapal bisa berangkat tepat waktu. Optimalisasi dapat dicapai dengan meningkatkan pelayanan, sehingga tingkat efisiensi akan menjadi tinggi, dan berdampak pada dihasilkan akan menjadi tinggi dan berdampak pada jadwal keberangkatan kapal yang tidak terjadi keterlambatan.

Menurut (Nurrohman, 2017) Optimalisasi adalah upaya meningkatkan kinerja pada suatu unit kerja ataupun pribadi yang berkaitan dengan kepentingan umum, demi tercapainya kepuasan dan keberhasilan dari penyelenggaraan kegiatan tersebut.

Menurut Winardi dalam Bayu (2017) Optimaslisai adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, Optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Dari uraian tersebut diketahui 10 bahwa optimalisasi hanya dapat diwujudkan apabila dalam perwujudannya secara

efektif dan efisien. Dalam penyelenggaraan organisasi, senantiasa tujuan diarahkan untuk mencapai hasil secara efektif dan efisien agar optimal.

Menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional (2008:1787) Upaya adalah usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, mencegah persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya. Dapat disimpulkan upaya adalah suatu usaha yang dilakukan dengan maksud tertentu agar semua permasalahan yang ada dapat terselesaikan dengan baik dan dapat mencapai tujuan yang diharapkan.

Menurut Poerwadarminta (2006:1344), “upaya adalah usaha untuk menyampaikan maksud, akal dan ikhtiar. Upaya merupakan segala sesuatu yang bersifat 8 mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdayaguna dan berhasil guna sesuai dengan yang dimaksud, tujuan dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut dilaksanakan”. Upaya sangat berkaitan erat dengan penggunaan sarana dan prasarana dalam menunjang kegiatan tersebut, agar berhasil maka digunakanlah suatu cara, metode dan alat penunjang lainnya.

Menurut Wahyu Baskoro (2016) Upaya adalah usaha untuk menyampaikan sesuatu atau kegiatan untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Bisa juga diartikan tindakan, cara, metode, langkah yang dilakukan untuk melakukan sesuatu hal. Dari pengertian diatas penulis mengambil kesimpulan yang dimaksud dengan Upaya adalah suatu tindakan untuk menghadapi sesuatu.

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran. Keselamatan kerja telah menjadi perhatian pemerintah dan pembisnis sejak lama. Faktor keselamatan kerja menjadi penting karena sangat terkait dengan kinerja karyawan dan pada gilirannya pemeliharaan kebijakan keselamatan kerja dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien, dan produktif (Mahruzar, 2009). Dalam UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan dan lingkungan maritim.

Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan



dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hokum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan International Maritime Organization (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi (kapal) di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan/keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (human error).

Ancaman terhadap keselamatan dan keamanan kapal Pada dasarnya ancaman terhadap keselamatan dan keamanan kapal dapat datang dari berbagai sumber, seperti :

- a. Bahaya alam dapat berupa gelombang pasang (tsunami), badai (topan), gempa bumi dan suhu udara yang luar biasa. Kebakaran dan pencemaran dapat juga dianggap bahaya alam meskipun kebanyakan disebabkan oleh manusia. Gejalanya dapat diramalkan dan untuk penanggulangannya dengan meningkatkan kewaspadaan dan menghindarinya.
- b. Bahaya yang disebabkan oleh manusia terdiri dari bermacam-macam bentuk seperti perompakan/pembajakan, terror, sabotase, pengrusakan, pembunuhan dll. Ancaman ini dapat diantisipasi dengan meningkatkan kewaspadaan nakhoda dan seluruh awak kapal pada waktu kapalnya sedang berjalan di perairan yang rawan atau berbahaya seperti di selat-selat, sungai-sungai dan perairan yang sempit pada waktu kapal sedang berlabuh atau sandar di pelabuhan.
- c. Bahaya yang disebabkan oleh karena sifat-sifat muatan tertentu yang menuntut persyaratan penanganan khusus untuk melindungi muatan dari pengaruh luar yang dapat menyebabkan reaksi kimia yang membahayakan

keselamatan jiwa dan harta benda maupun lingkungan hidup dari bahaya muatan tersebut.

Antisipasi terhadap ancaman bahaya menurut Capt. Hengky Supit (2009) dalam bukunya tentang pedoman khusus keselamatan dan keamanan pelayaran :

- a. Syahbandar melakukan monitoring serta mengadakan pengawasan terhadap semua kegiatan di lingkungan kerja pelabuhan yang dinyatakan terlarang dengan tetap berkoordinasi dengan para nakhoda, petugas keamanan fasilitas pelabuhan dan instansi terkait lainnya.
- b. Nakhoda dapat meminta bantuan kepada syahbandar (Harbour Master) setempat apabila memerlukan bantuan pengamanan yang lebih ketat seperti patroli di sekitar kapal tempat berlabuh atau sedang bersandar di dermaga. Setiap nakhoda negara bendera, bertanggung jawab atas tindakan keselamatan dan keamanan kapalnya masing-masing dengan memperhatikan urutan tindakan sebagai berikut pada waktu kapal tiba di pelabuhan :
  - 1) Berdasarkan petunjuk dari nakhoda, perwira deck dan mesin yang ditugaskan untuk mengatur tata pengamanan di atas kapal.
  - 2) Ruangan-ruangan yang tidak dipakai harus dikunci dengan baik dan diadakan pengawasan secara terus menerus.
  - 3) Masuknya orang-orang ke atas kapal harus dibatasi hanya kepada orang-orang yang ada sangkutpautnya dengan urusan kapal-atau orang-orang yang diwenangkan oleh nakhoda.
  - 4) Harus diadakan penjagaan 24 jam penuh selama kapal tambat/berlabuh dan untuk daerah-daerah yang rawan perlu ditambah petugas keamanan dengan cara menambah petugas dan personil kapal itu sendiri atau dengan meminta bantuan petugas keamanan dan pelabuhan setempat.
  - 5) Pada waktu berlabuh jangkar dan kurang dapat dilaksanakan pengawasan maka tangga-tangga kapal hanya dapat diturunkan pada kerendahan yang diperlukan dan pada malam hari lampulampu geladak harus dinyalakan untuk memungkinkan dilakukan pengawasan yang baik didaerah geladak dan sekitarnya dan dinas jaga di anjungan secara khusus meningkatkan kewaspadaan terhadap kapal-kapal kecil yang mendekati kapal.
  - 6) Peningkatan penjagaan pada tangga-tangga naik dengan menempatkan petugas keamanan kapal.

- 7) Pemeriksaan pada rantai jangkar dan tali tambat pada waktu tertentu terhadap objek luar harus dilakukan selama kapal berada dipelabuhan.
- 8) Slang-slang yang telah diatur konsistennya dengan prosedur keselamatan normal harus digelar sejauh yang dapat dilakukan dengan cara sedemikian sehingga bisa dipergunakan secara berdaya guna dan berhasil guna seperti untuk menahan /mengusir orang-orang yang akan mengganggu 74 Discovery (Jurnal Kemaritiman dan Transportasi) , Vol.1 No. 2, 2019 : 69- 76 dengan cara paksa untuk naik ke atas kapal.
- 9) Tidak dibenarkan orang-orang yang tidak berkepentingan berada di atas anjungan kapal terutama pada ruang kemudi. (Capt.Hengky Supit : 2009).

## **5. Kantor Unir Penyelenggara Pelabuhan Kelas III**

### **a. Pengertian**

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kelas III Molawe adalah salah satu unit pelaksana teknis (UPT) di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. UPP Kelas III Molawe memiliki tanggung jawab untuk mengelola dan mengawasi kegiatan pelabuhan di wilayah Molawe, termasuk keselamatan pelayaran, pelayanan jasa kepelabuhanan, dan penegakan peraturan di perairan sekitarnya.

### **b. Fungsi dan Tugas Utama Kantor UPP Kelas III Molawe :**

- 1) Pengawasan Keselamatan Pelayaran : Kantor UPP Kelas III Molawe memastikan bahwa kapal yang beroperasi di wilayah pelabuhan tersebut memenuhi standar keselamatan pelayaran, termasuk kelayakan kapal dan keselamatan penumpang serta barang.
- 2) Penyelenggaraan Pelayanan Pelabuhan : Menyediakan layanan seperti pemanduan, tunda, dan tambat kapal, serta mengatur penggunaan fasilitas pelabuhan untuk kapal-kapal yang masuk dan keluar dari pelabuhan Molawe.
- 3) Administrasi Perizinan : Menerbitkan dokumen dan izin yang diperlukan untuk operasi kapal, termasuk Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan dokumen kepelabuhanan lainnya.
- 4) Penegakan Hukum dan Peraturan : Kantor UPP Kelas III Molawe juga bertugas menegakkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di

bidang pelayaran dan kepelabuhanan, serta memberikan sanksi terhadap pelanggaran yang terjadi.

- 5) Koordinasi dengan Instansi Terkait : Bekerja sama dengan instansi lain seperti bea cukai, imigrasi, dan karantina untuk memastikan kelancaran dan keamanan operasi di pelabuhan.

**c. Lokasi dan Wilayah Kerja**

Kantor UPP Kelas III Molawe biasanya berlokasi di daerah yang strategis dekat dengan pelabuhan atau perairan yang dikelola, sehingga dapat mengawasi dan melayani kapal serta kegiatan pelabuhan dengan efektif. Wilayah kerja UPP Kelas III Molawe mencakup area pelabuhan dan perairan di sekitarnya, dengan fokus pada operasional yang aman dan efisien. Kantor ini berperan penting dalam mendukung kegiatan perdagangan dan transportasi laut di wilayah Molawe, dengan memastikan bahwa semua kegiatan pelabuhan berjalan sesuai dengan standar keselamatan dan peraturan yang berlaku.

**B. PENELITIAN TERDAHULU**

**1. Pengertian Surat Persetujuan Berlayar**

Surat Persetujuan Berlayar (SPB) adalah dokumen resmi yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) yang memberikan izin kepada kapal untuk berlayar dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. SPB merupakan dokumen penting yang memastikan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan teknis, administratif, dan keselamatan yang diperlukan sebelum meninggalkan pelabuhan.

**2. Fungsi dan Tujuan SPB**

- a. Verifikasi Kelayakan Kapal : SPB memastikan bahwa kapal dalam kondisi layak laut, termasuk pemeriksaan fisik kapal, peralatan keselamatan, dan sertifikasi yang diperlukan.
- b. Kepatuhan terhadap Peraturan : SPB mengkonfirmasi bahwa kapal dan awaknya telah mematuhi semua peraturan dan persyaratan hukum yang berlaku, baik yang terkait dengan keselamatan pelayaran, keamanan, maupun lingkungan.

- c. Pengendalian Lalu Lintas Pelayaran : Dengan SPB, KSOP dapat mengatur dan mengendalikan lalu lintas kapal di wilayah perairannya untuk mencegah kemacetan, tabrakan, dan insiden lainnya.
- d. Keamanan dan Keselamatan : SPB berfungsi sebagai kontrol akhir untuk memastikan bahwa semua aspek keselamatan telah dipenuhi sebelum kapal berlayar, sehingga mengurangi risiko kecelakaan atau insiden berbahaya di laut.

### **3. Proses Penerbitan SPB**

- a. Pemilik atau operator kapal mengajukan permohonan SPB ke KSOP.
- b. KSOP akan melakukan pemeriksaan kelengkapan dokumen, kondisi kapal, dan kepatuhan terhadap peraturan.
- c. Jika semua persyaratan terpenuhi, SPB akan diterbitkan, memberikan izin bagi kapal untuk berlayar.

### **4. Pengertian Keselamatan Berlayar**

Keselamatan berlayar adalah upaya untuk memastikan bahwa semua aspek pelayaran dilakukan dengan aman, baik bagi kapal, awak kapal, penumpang, maupun muatan. Ini mencakup berbagai tindakan, peraturan, dan prosedur yang diterapkan untuk mencegah kecelakaan, kerusakan, atau insiden berbahaya selama perjalanan laut.

### **5. Beberapa aspek penting dari keselamatan berlayar meliputi**

- a. Kondisi Kapal : Memastikan kapal dalam kondisi baik dan layak laut, termasuk perawatan dan pemeriksaan rutin.
- b. Peralatan Keselamatan: Ketersediaan dan fungsionalitas peralatan keselamatan seperti jaket pelampung, rakit penyelamat, dan alat pemadam kebakaran.
- c. Kepatuhan Terhadap Peraturan : Mengikuti peraturan internasional dan nasional yang berlaku, seperti Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS).
- d. Keterampilan dan Pelatihan : Awak kapal harus terlatih dan kompeten dalam tugas-tugas keselamatan dan tindakan darurat.

## **6. Pengertian Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan**

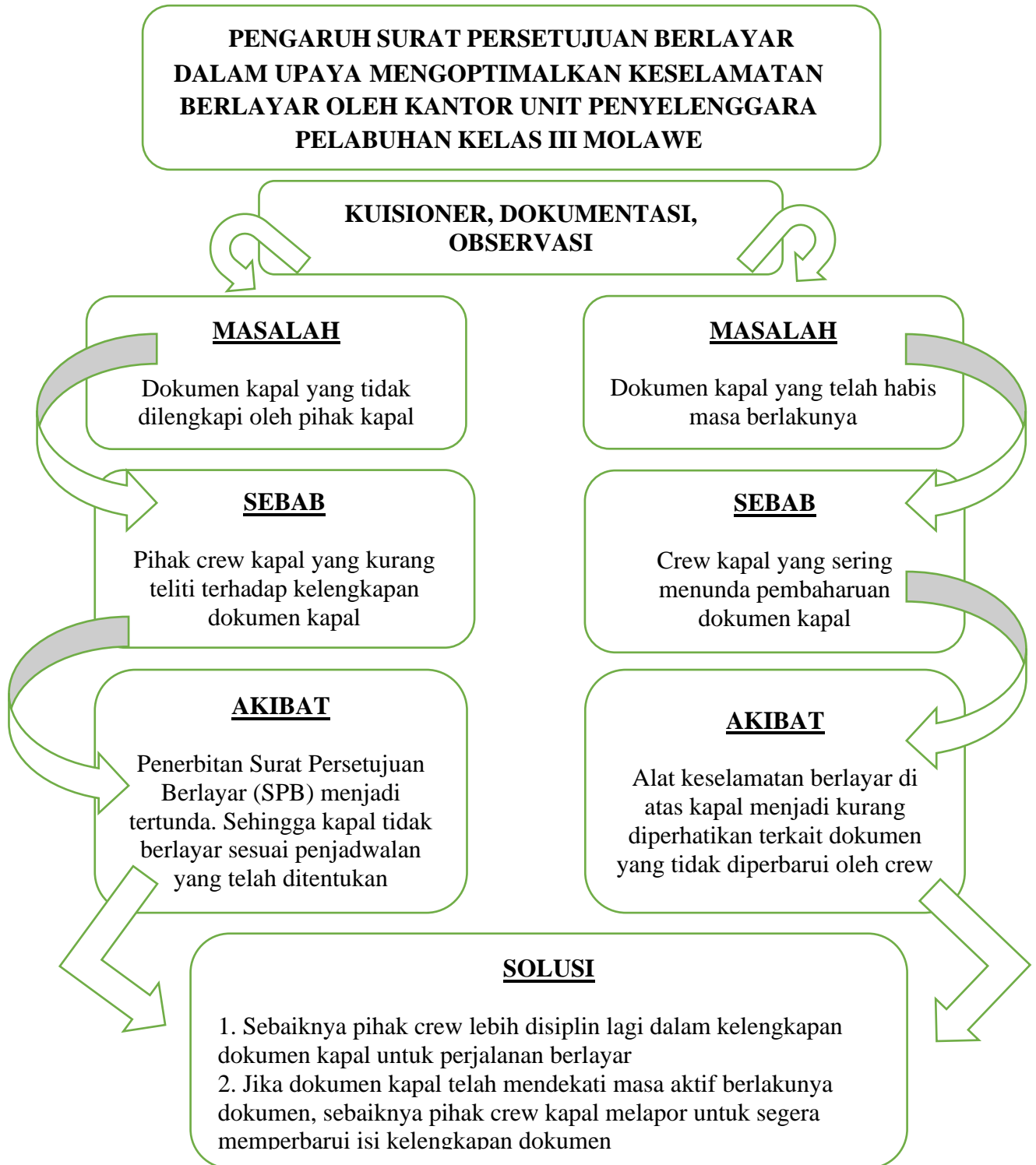
Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) adalah instansi pemerintah yang bertanggung jawab atas pengawasan, pengaturan, dan pengendalian kegiatan di pelabuhan serta perairan di sekitarnya. Fungsi utama KSOP adalah memastikan bahwa semua operasi maritim dan pelabuhan dilakukan dengan aman, efisien, dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

## **7. Tugas dan fungsi utama KSOP meliputi**

- a. Keselamatan Pelayaran : KSOP bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan, termasuk pemeriksaan kondisi kapal, sertifikat, dan peralatan keselamatan.
- b. Pengelolaan Lalu Lintas Kapal : Mengatur dan mengawasi lalu lintas kapal di wilayah pelabuhan serta perairan sekitarnya untuk mencegah kecelakaan dan memastikan kelancaran operasional.
- c. Penyelenggaraan Pelayanan Pelabuhan : KSOP juga memberikan layanan yang mencakup pemanduan, tunda, tambat, dan labuh kapal di pelabuhan, termasuk pengaturan penggunaan fasilitas pelabuhan.
- d. Pengelolaan Administrasi dan Perizinan : Melakukan administrasi perizinan terkait operasional kapal dan kegiatan pelabuhan, termasuk penerbitan surat izin berlayar, dokumen kapal, dan izin terkait lainnya.
- e. Penegakan Hukum dan Peraturan : KSOP memiliki kewenangan untuk menegakkan peraturan maritim dan pelabuhan, termasuk pemberian sanksi atas pelanggaran yang terjadi di wilayah kerja mereka.
- f. Koordinasi dengan Instansi Terkait : Berkolaborasi dengan instansi pemerintah lainnya, seperti bea cukai, imigrasi, karantina, dan badan-badan terkait lainnya untuk memastikan operasi pelabuhan berjalan lancar.

### C. KERANGKA PEMIKIRAN

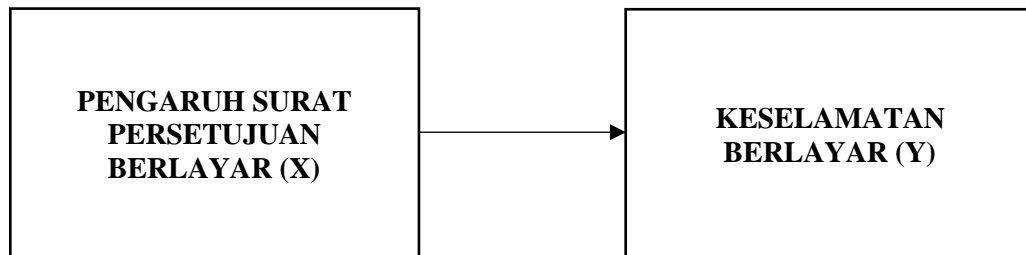
Berdasarkan peristiwa yang telah dilaksanakan selama penulis melakukam praktek darat di Kantor PT. Bahari Laju Anugerah perusahaan keagenan kapal, kerangka pemikiran disusun berguna untuk mempermudah pembahasan pada penelitian ini. Kerangka pemikiran ini mendapatkan penyelesaian dari pokok permasalahan.



**Bagan 2. 1 Kerangka Pemikiran**

#### **D. HIPOTESIS**

Menurut Sugiyono (2019), hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, oleh karena itu rumusan masalah penelitian biasanya disusun dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Berdasarkan kerangka pemikiran di atas, maka penulis membuat kerangka konseptual dan hipotesis dari topik yang disajikan untuk memberikan jawaban sementara sebagai berikut:



**Bagan 2. 2 Kerangka Konseptual**

Keterangan:

X : Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar

Y : Berpengaruh terhadap keselamatan berlayar

##### **1. Hipotesis Observasi (Ho)**

Menurut Jemmy (2015), Hipotesis Nol merupakan preposisi/dalil yang menyatakan suatu hubungan yang pasti antara dua variabel. Secara umum pernyataan nol dinyatakan sebagai tidak ada hubungan (signifikan) antara dua variabel atau tidak ada perbedaan antara dua kelompok.

Ho : Tidak terdapat pengaruh Surat Persetujuan Berlayar terhadap keselamatan berlayar

##### **2. Hipotesis Alternatif (Ha)**

Menurut Jemmy (2015), Hipotesis Alternatif merupakan lawan dari hipotesis nol adalah suatu pernyataan yang menyatakan suatu hubungan antara dua variabel atau menyatakan perbedaan-perbedaan antara dua variabel.

Ha : Terdapat pengaruh Surat Persetujuan Berlayar terhadap keselamatan berlayar



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Pada penjelasan bab ini, penulis akan menjelaskan tentang waktu dan tempat selama melakukan penelitian dan metode yang digunakan selama penelitian yang telah dilakukan. Tujuan bab ini yaitu untuk memberikan pemahaman tentang proses penelitian.

Berikut ini merupakan alamat PT Bahari Laju Anugerah (*BEN LINE AGENCIES*)

Nama Perusahaan : PT. Bahari Laju Anugerah

Alamat : Jalan D.I Panjaitan No. 32, RT.7 / RW3, Wundudopi,  
Baruga, Kota Kendari, Sulawesi Tenggara, 93116

Telepon : 04013091962

E-mail : [kdr-portservices@benline.co.id](mailto:kdr-portservices@benline.co.id)

Jenis usaha : Perusahaan Keagenan Kapal

#### **B. METODE PENDEKATAN**

Menurut Sugiyono (2019), metode penelitian merupakan suatu cara ilmiah untuk mendapatkan sebuah data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif merupakan pendekatan penelitian yang mendasarkan diri pada paradigma post positivist dalam mengembangkan ilmu pengetahuan. Pendekatan kuantitatif menggunakan alat uji statistik, maupun matematik yang sering disebut sebagai analisis deskriptif kuantitatif. Oleh karena itu, penulis menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif, yang berarti menjelaskan atau menggambarkan data berupa angka yang telah dikumpulkan.

## **C. SUMBER DATA**

### **1. Data Primer**

Data primer diperoleh langsung oleh peneliti dari pihak pertama. Pada penelitian ini, penulis memperoleh data dari sumber pertama atau tempat objek penelitian pada saat peneliti melakukan praktik darat di PT Bahari Laju Anugerah. Dalam hal ini data yang diperoleh peneliti merupakan hasil kuesioner yang akan disebarkan kepada informan mengenai topik penelitian. Dalam penelitian ini, kuesioner disebarkan oleh peneliti kepada karyawan PT Bahari Laju Anugerah.

### **2. Data Sekunder**

Data sekunder merupakan data yang digunakan yaitu melalui studi kepustakaan, dokumentasi yang berhubungan dengan objek yang akan diteliti pada penelitian. Data sekunder memiliki keunggulan dalam efisiensi waktu dan biaya, karena tidak membutuhkan waktu dan biaya yang besar untuk mengumpulkan data yang sama. Peneliti mengumpulkan data sekunder berupa buku, jurnal, artikel dan dokumen perusahaan terkait topik penelitian yang diperoleh selama peneliti melakukan praktik darat di PT Bahari Laju Anugerah.

## **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. Teknik pengumpulan data didapat dengan mengumpulkan dari sumber primer dan sumber sekunder. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### **1. Kuesioner (Angket)**

Pada penelitian ini, penulis menggunakan kuesioner dalam mengumpulkan data. Menurut Sugiyono (2019), kuesioner adalah merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner ini Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti mengetahui dengan variabel yang akan diukur dan tahu apa yang

bisa diharapkan dari responden. Kuesioner dapat berupa pertanyaan atau pernyataan tertutup maupun terbuka. Kuesioner dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melewati pos, internet media sosial, maupun secara langsung dengan bertatap muka antar peneliti dan responden. Dalam setiap kuesioner yang disebarkan kepada responden tiga bagian pernyataan, yaitu :

- a. Bagian pertama berisikan 10 pernyataan mengenai SPB.
- b. Bagian kedua berisikan 10 pernyataan mengenai upaya apa saja yang dapat mengoptimalkan keselamatan berlayar.

Masing-masing pertanyaan akan diberikan bobot nilai berdasarkan skala likert. Menurut Sugiono (2019), skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian, fenomena sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti yang selanjutnya disebut dengan variabel penelitian.

**Tabel 3. 1**

**Skor Penilaian Berdasarkan Skala Likert**

NO.	KETERANGAN	SKOR POSITIF
1.	Sangat Setuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Netral (N)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

*Sumber : Sugiyono (2019)*

**Tabel 3. 2**

**Kisi-kisi instrumen Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar Dalam Upaya Mengoptimalkan Keselamatan Berlayar Oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe**

Variabel	Dimensi	Indikator	No. Soal
Surat Persetujuan Berlayar	waktu yang diperlukan untuk	<b>1. Status Surat Persetujuan:</b> Indikator apakah surat persetujuan sudah diterbitkan atau belum.	1

	mendapatkan surat persetujuan	<b>2. Lama Proses:</b> Indikator lamanya waktu yang diperlukan untuk mendapatkan surat persetujuan dari awal proses hingga selesai.	2 3 4 5
	Dimana surat persetujuan diperoleh dan dimana kapal diizinkan untuk berlayar.	<b>1. Biaya:</b> Indikator biaya yang dikeluarkan untuk mendapatkan surat persetujuan, termasuk biaya aplikasi, biaya inspeksi, dan biaya administrasi lainnya.  <b>2. Kepatuhan Hukum:</b> Indikator sejauh mana perusahaan atau kapal mematuhi peraturan dan persyaratan hukum yang diperlukan untuk mendapatkan surat persetujuan.	6 7 8 9 10
Keselamatan Berlayar	Persyaratan keamanan yang harus dipenuhi sebelum dan selama berlayar.	<b>1. Kualitas Dokumen:</b> Indikator keberhasilan dalam memenuhi semua persyaratan dokumen yang diperlukan untuk mengajukan surat persetujuan.  <b>2. Tingkat Persetujuan:</b> Indikator seberapa sering surat persetujuan diajukan diterima dalam satu waktu tertentu.	11 12 13 14 15
	Persyaratan terkait dengan	<b>1. Risiko:</b> Indikator tingkat risiko yang terkait dengan proses	16

	kondisi dan kelayakan kapal untuk berlayar.	mendapatkan surat persetujuan dan berlayar tanpa surat persetujuan yang diperlukan.	17
			18
		<b>2. Keamanan:</b> Indikator kepatuhan terhadap persyaratan keamanan yang diperlukan sebelum berlayar.	19
			20

## 2. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan informasi dari dokumen, catatan, laporan, arsip, atau sumber tertulis lain yang berkaitan dengan objek atau topik yang sedang diteliti. Menurut Sugiyono (2018), dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian.

## 3. Observasi

Metode Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui sesuatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran. 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.

## E. POPULASI, SAMPEL, DAN TEKNIK SAMPLING

### 1. Populasi

Populasi Menurut Sugiyono (2019) populasi merupakan daerah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik yang telah ditetapkan oleh penulis untuk dipahami serta bisa dijadikan sebuah

kesimpulan. Populasi ialah totalitas semua nilai yang mungkin, hasil menghitung ataupun pengukuran, kuantitatif, maupun kualitatif dari karakteristik tertentu mengenai sekumpulan objek yang lengkap dan jelas yang ingin dipelajari sifat-sifatnya. Populasi dalam penelitian ini adalah karyawan dari PT Bahari Laju Anugerah serta crew kapal yang kapalnya dilayani oleh PT Bahari Laju Anugerah.

## **2. Sampel**

Sampel Menurut Sugiyono (2019) Sampel merupakan bagian dari sebuah populasi yang mempunyai karakteristik yang akan diteliti. Menurut Sugiyono (2019), sampel jenuh yaitu teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan menjadi sampel. Sampel diambil karena keterbatasan waktu penelitian dan mempermudah peneliti. Pada penelitian ini, penulis menggunakan sampel jenuh. Atau jumlah sampel sama dengan jumlah populasi, yaitu sebanyak 30 orang. Dalam penentuan sampel, Sugiyono (2019) mengemukakan bahwa ukuran sampel yang layak dalam penelitian antara 30 sampai dengan 500

## **3. Teknik Sampling**

Teknik Sampling Teknik sampling ialah teknik pengumpulan sampel. Pada penelitian ini, teknik pengumpulan sampel yang digunakan adalah teknik sampling jenuh. Menurut Sugiyono (2019), teknik sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel. Dikarenakan teknik sampling yang digunakan penulis adalah teknik sampling jenuh, maka sampel yang digunakan penulis yaitu sampel jenuh.

## **F. TEKNIK ANALISIS DATA**

### **1. Analisis Statistik Deskriptif**

Menurut Sugiyono (2019), analisis deskriptif merupakan analisis yang mengemukakan tentang data diri responden, yang diperoleh dan jawaban responden melalui kuesioner. Kemudian, data yang diperoleh dari jawaban responden tersebut dihitung persentasinya.

## 2. Uji Instrumen

### a. Uji Validitas

Menurut Sugiyono (2019), uji validitas 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).

Dalam penelitian ini validitas instrumen diuji dengan menggunakan metode product moment. Teknik uji validitas instrumen dengan korelasi product moment yaitu dengan cara mengkorelasikan skor tiap item dengan skor total yang merupakan jumlah tiap skor item.

Berikut kriteria penilaian uji validitas:

- 1) Apabila harga  $r_{hitung} > r_{tabel}$  pada nilai signifikansi 5%, maka butir kuesioner “valid”.
- 2) Apabila harga  $r_{hitung} < r_{tabel}$  pada nilai signifikansi 5%, maka butir kuesioner “tidak valid”.

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.19	Validitas sangat rendah
0.20 – 0.39	Validitas rendah
0.40 – 0.59	Validitas sedang
0.60 – 0.79	Validitas kuat
0.80 – 1.00	Validitas sangat kuat

### b. Uji Reliabilitas

Menurut Sugiyono (2019), bahwa uji reliabilitas adalah sejauh mana hasil pengukuran dengan menggunakan objek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Uji reliabilitas dikatakan reliabel atau andal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Suatu instrumen penelitian mengindikasikan memiliki reliabilitas yang memadai jika koefisien Cronbach's Alpha  $> 0,60$ .

### 3. Analisis Koefisien Korelasi

Menurut Sugiyono (2019), analisis koefisien korelasi digunakan untuk menemukan hubungan atau keeratan suatu hubungan antar variabel yang mempengaruhi (independent variable) dengan variabel terikat atau yang dipengaruhi (dependent variable). Kuat atau tidaknya hubungan antar variabel dapat dinyatakan dalam nilai sistematis yang berkisar antara  $-1 < r < 1$  yang artinya:

- Bila  $r = 0$  atau mendekati 0, maka korelasi antar dua variabel tidak terdapat hubungan antara variabel X dengan variabel Y atau hubungan antar variabel sangat lemah.
- Bila  $r = +1$  atau mendekati +1, maka korelasi antara variabel X dengan variabel Y sangat kuat dan searah serta dikatakan positif.
- Bila  $r = -1$  atau mendekati -1, maka korelasi antara variabel X dengan variabel Y sangat kuat dan berlawanan arah serta dikatakan negatif.

Sebagai penafsiran akan koefisien korelasi yang ditentukan besar dan kecilnya, maka berpedoman yang digunakan adalah:

**Tabel 3. 3**

**Interval Koefisien**

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.19	Korelasi sangat rendah
0.20 – 0.39	Korelasi rendah
0.40 – 0.59	Korelasi sedang
0.60 – 0.79	Korelasi kuat
0.80 – 1.00	Korelasi sangat kuat

### 4. Koefisien Determinasi

Menurut Sugiyono (2019), analisis koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui nilai persentase pengaruh antara variabel X terhadap variabel Y. Dengan rumusnya adalah sebagai berikut:

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

Keterangan:

$K_p$  = Koefisien Penentu/Determinasi



$r$  = Koefisien Korelasi X dan Y

Koefisien Penentu memiliki fungsi untuk menentukan kelayakan penelitian model regresi linier. Jika mendekati nilai 1 maka dapat digunakan, sedangkan jika mendekati 0, maka tidak dapat digunakan. Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variabel terikat (%).

## 5. Analisis Regresi Linier Sederhana

Regresi linear sederhana didasarkan pada hubungan fungsional ataupun kausal antara satu variabel independen dengan variabel dependen. Maka rumus yang digunakan adalah:

$$Y = a + bX$$

Keterangan :

Y = Nilai dalam variabel dependen (Pengaruh SPB)

X = Nilai dalam variabel independen (upaya apa saja yang dapat mengoptimalkan keselamatan berlayar.)

a = Titik atau nilai konstan

b = Angka atau koefisien regresi, yang menunjukkan angka peningkatan atau penurunan variabel dependen yang berdasarkan variabel independen.

Nilai-nilai a dan b dapat dihitung dengan menggunakan rumus di bawah ini:

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

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

Berikut ini adalah Langkah-langkah dalam melakukan Analisis Regresi Linier Sederhana:

- Tentukan Tujuan dari melakukan Analisis Regresi Linear Sederhana
- Identifikasikan Variabel Faktor Penyebab dan Variabel Akibat
- Lakukan Pengumpulan Data
- Hitung  $X^2$ ,  $Y^2$ ,  $XY$  dan total dari masing-masingnya
- Hitung a dan b berdasarkan rumus di atas
- Buatkan Model Persamaan Regresi Linear Sederhana
- Lakukan Prediksi atau Peramalan terhadap Variabel Faktor Penyebab atau Variabel Akibat.

## **6. Uji Hipotesis (Uji Signifikansi-T)**

Menurut Munir (2017), uji signifikan-t sebagai alat analisis untuk mengetahui apakah variabel independen secara individual mempunyai pengaruh positif atau pengaruh negatif terhadap variabel dependen dengan hasil signifikan memperoleh probabilitas (signifikan) memperoleh peluang (harapan) signifikan atau non signifikan.

## **BAB IV**

### **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

Pada bab ini, penulis akan membahas tentang permasalahan – permasalahan atau fakta-fakta yang terjadi di lapangan dan mencoba menguraikan dari peristiwa yang penulis alami pada saat melakukan Praktek Darat (Prada). Untuk memudahkan proses penelitian penulis akan menyampaikan deskripsi tentang data sebagai berikut:

##### **1. Profil Singkat Perusahaan**



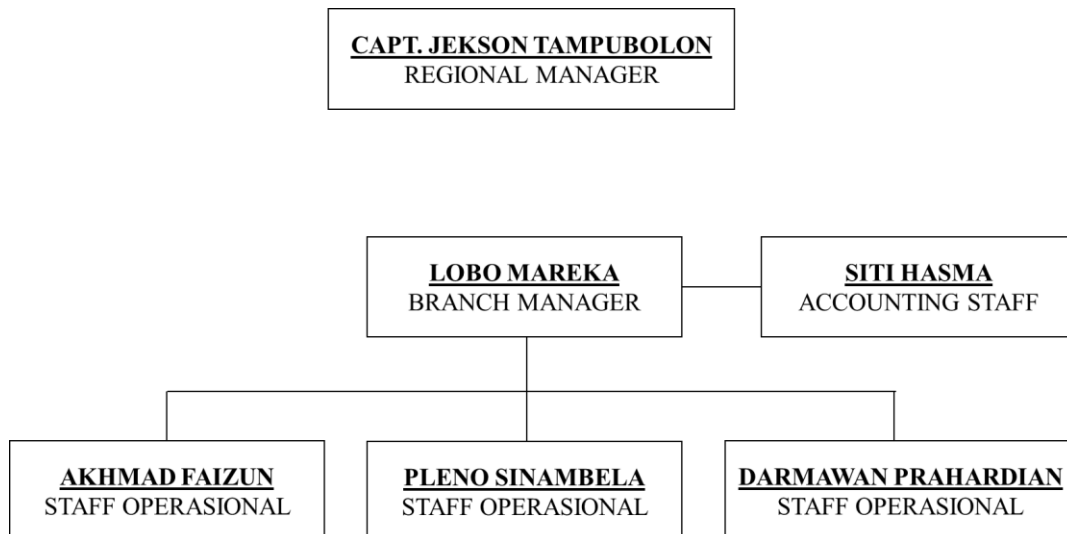
**Gambar 4. 1 Logo PT. Bahari Laju Anugerah**

PT. Bahari Laju Anugerah merupakan sebuah perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa keagenan kapal yang meliputi pelayanan kapal itu sendiri, muatan yang diangkut, crew kapal, dan masalah logistik kapal. Perusahaan yang berasal dari Inggris ini yang lebih dikenal dunia internasional dengan nama BENLINE AGENCIES, memiliki cabang di berbagai negara salah satunya Indonesia yang telah berdiri sejak 1998 yang bernama PT Bahari Eka Nusantara berpusat di Jakarta.

Perusahaan ini sama seperti induk perusahaannya di luar negeri yang beroperasi sebagai agen pelayaran dan logistik, menyediakan berbagai layanan untuk mendukung kelancaran perdagangan maritim. Jaringan luas dan layanan lengkap. PT Bahari Eka Nusantara memiliki jaringan kantor yang luas, mencakup 27 lokasi di seluruh Indonesia. Jaringan ini memungkinkan perusahaan untuk memberikan layanan yang komprehensif kepada pelanggan di berbagai wilayah di Indonesia. Salah satu cabang atau anak perusahaan tersebut terletak di Kendari yaitu PT Bahari Laju Anugerah cabang Kendari Sulawesi Tenggara bertindak selaku agen lokal yang menangani kegiatan jasa keagenan kapal di beberapa pelabuhan di Kendari.

## 2. Struktur Organisasi PT Bahari Laju Anugerah cabang Kendari Sulawesi Tenggara

PT Bahari Laju Anugerah cabang Kendari dipimpin oleh kepala cabang dan masih diatur oleh kepala wilayah. Berikut ini struktur organisasi PT Bahari Laju Anugerah cabang Kendari Sulawesi Tenggara :



Sumber : Agency and Operational Service PT. Bahari Laju Anugerah Cabang Kendari

**Bagan 4. 1**

### Struktur Organisasi PT Bahari Laju Anugerah cabang Kendari

Berdasarkan Bagan 4.1 diatas, dalam menjalankan bisnis keagenan kapal, PT Bahari Laju Anugerah dibawah naungan kepala wilayah (*Regional manager*) cabang tersebut dipimpin oleh seorang Manager cabang (*Branch manager*) PT Bahari Laju Anugerah yang dibantu oleh finance dan para staff operasionalnya.

**a. Tugas Regional Manager**

Memastikan semua proses keagenan kapal berjalan lancar, dengan menerima laporan di setiap cabangnya yg dikepalai. Memimpin, mengarahkan, dan mengawasi kinerja tiap cabang kantor yang dikepalai di regionalnya. Menjaga hubungan baik dengan pemilik kapal, operator, dan pemangku kepentingan lainnya. Mengembangkan strategi operasional dan bisnis untuk meningkatkan efisiensi dan profitabilitas.

**b. Tugas Branch Manager**

Melakukan pembuatan rencana kegiatan untuk perusahaan yang di pimpin dalam cabang tersebut. Bertanggung jawab penuh atas segala aktivitas yang berkaitan dengan perusahaan yang dipimpin. Melakukan monitoring atas segala kegiatan perusahaan yang dilakukannya. Bertanggung jawab terhadap kesejahteraan karyawan pada cabang tersebut. Menjaga hubungan yang baik terhadap Principal, General Agent dan instansi pemerintah. Atau hal hal lain terkait dengan partnership atau kerja sama. Melakukan penandatanganan dokumen – dokumen penting seperti Notice Of Readiness ( NOR ), Letter Of Authorisation, Bill Of Lading ( B/L ) dan Kwitansi.

**c. Tugas Finance**

Bertugas membuat laporan keuangan secara periode, baik itu uang masuk, maupun uang keluar. Mengambil keputusan yang berkaitan dengan pembelanjaan. Merencanakan, mengatur dan mengontrol arus kas perusahaan. Merencanakan, mengatur dan mengontrol anggaran Perusahaan. Bertanggung jawab untuk menyusun laporan keuangan perusahaan, mengurus biaya- biaya kapal selama berada di pelabuhan, memberi segala kebutuhan perusahaan, mengeluarkan gaji dan bonus karyawan, dan membayar pajak Perusahaan.

**d. Tugas Staff Operasional**

Pada PT Bahari Laju Anugerah tugas staff operasional merangkap juga sebagai agent onboard. Tugas tugasnya sebagai berikut ; Mengontrol pergerakan kapal sewaktu bersandar maupun sedang berlabuh jangkar. Bertugas memimpin cabang, sekaligus berperan sebagai koordinator, antara pihak eksternal dan internal. Memantau dan mengawasi, operasional kapal dan crew kapal di cabang. Pengurusan dokumen dan administrasi kapal di KSOP atau KUPP setempat. Memonitor dan memberikan laporan harian

kepada Kantor Pusat. Menanyakan kebutuhan kapal yang akan disampaikan oleh kapten kapal ke Agent on Board dan selanjutnya diteruskan ke kantor keagenan pusat/keagenan lokal. Memantau proses kegiatan bongkar muat kapal diatas kapal. Membuat laporan kegiatan dan muatan kapal selama kegiatan bongkar muat berlangsung.

### 3. Karakteristik Responden

#### a. Email dan Nama

**Tabel 4. 1**

**Responden Berdasarkan Email dan Nama**

<b>No</b>	<b>Email</b>	<b>Nama</b>
<b>1</b>	dewisustiany8@gmail.com	Dewi Sustiany
<b>2</b>	nasyillafauzia05@gmail.com	Naysyilla Fauzia
<b>3</b>	Prataruna259@gmail.com	Prasa
<b>4</b>	Sitimariaam74@gmail.com	Siti Mariam
<b>5</b>	erikaarwina@gmail.com	Erika Arwina
<b>6</b>	mutia.ayu.c@gmail.com	Cut Mutia Ayu
<b>7</b>	mia.khaidar@gmail.com	Mia Khiva Haidar
<b>8</b>	salsabilawuriadi@gmail.com	Salsabila Putri Wuriadi
<b>9</b>	t.riska2024@gmail.com	Tiffany Riska
<b>10</b>	duriahz@gmail.com	Duriah Haliza
<b>11</b>	oktav.angga@gmail.com	Oktavia Anggaraina
<b>12</b>	matahari.han@gmail.com	Matahari Hanindya
<b>13</b>	faiza.nur.a@gmail.com	Faiza Nur Achmad
<b>14</b>	handayanimia@gmail.com	Mia Handayani
<b>15</b>	dimas.reza89@gmail.com	Dimas Reza
<b>16</b>	calvinadit@gmail.com	Calvin Aditya
<b>17</b>	bagas.d123@gmail.com	Bagas Dwi
<b>18</b>	diantitr@gmail.com	Dianti Tri Ramadhani
<b>19</b>	adrian.prtm@gmail.com	Adrian Pratama
<b>20</b>	diananurh@gmail.com	Diana Nur Halimah
<b>21</b>	diantitr@gmail.com	Dianti Tri Ramadhani
<b>22</b>	ceciliafeb@gmail.com	Cecilia Febriyanti
<b>23</b>	ameliavina@gmail.com	Vina Amelia
<b>24</b>	jovan.prtm@gmail.com	Jovan Pratama
<b>25</b>	ivanmln@gmail.com	Ivan Maulana
<b>26</b>	hafiz.syah@gmail.com	Hafiz Syahputra
<b>27</b>	fikri.mln@gmail.com	Fikri Maulana
<b>28</b>	gilang.sap@gmail.com	Gilang Saputra

29	evan.arya24@gmail.com	Evan Arya
30	mesa70010@gmail.com	Rama
<b>Jumlah Responden</b>		<b>30 Orang</b>

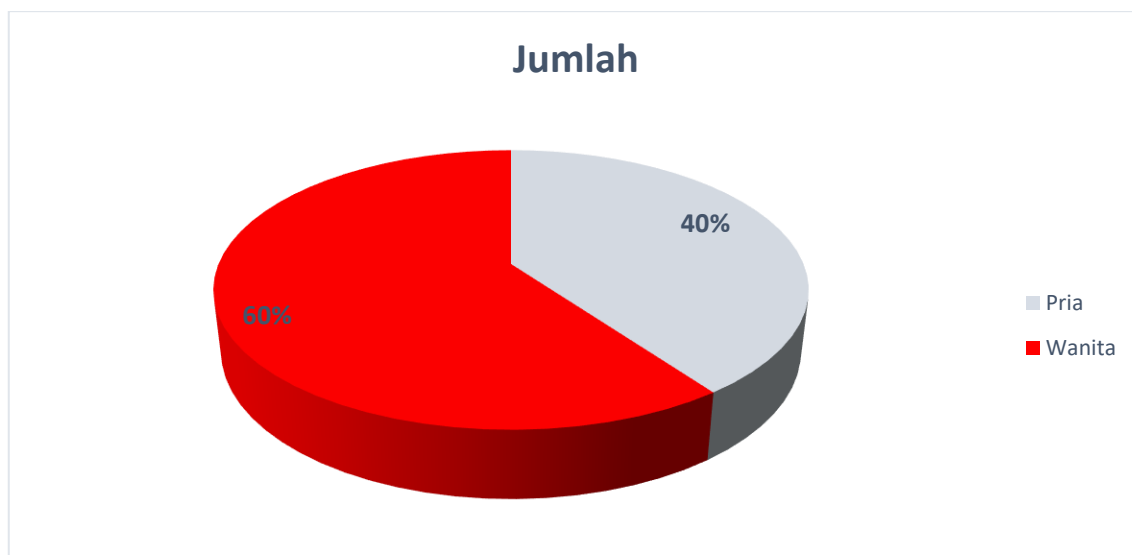
**b. Jenis Kelamin**

**Tabel 4. 2**

**Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
<b>Pria</b>	12	40%
<b>Wanita</b>	18	60%
<b>Jumlah Responden</b>	30	100%

*Sumber: Kuesioner diolah peneliti, 2024*



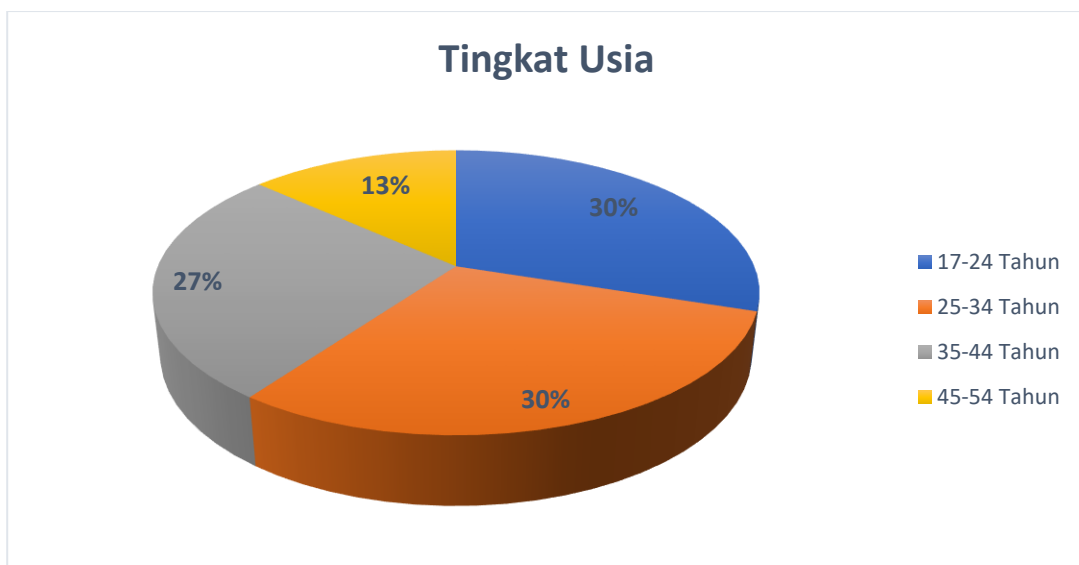
**Gambar 4. 2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

Berdasarkan tabel di atas, responden didominasi oleh jenis kelamin wanita dengan jumlah 18 orang dengan persentase 60%, sedangkan pria mempunyai jumlah 12 orang dengan persentase 40%

c. Usia

**Tabel 4. 3**  
**Responden Berdasarkan Tingkat Usia**

<b>Tingkat Usia</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Persentase</b>
<b>17-24 Tahun</b>	9	30%
<b>25-34 Tahun</b>	9	30%
<b>35-44 Tahun</b>	8	27%
<b>45-54 Tahun</b>	4	13%
<b>Jumlah Responden</b>	30	100%



**Gambar 4. 3 Responden Berdasarkan Tingkat Usia**

Berdasarkan tabel di atas responden didominasi berdasarkan tingkat usia 17-24 tahun dan 25-34 Tahun dengan jumlah sebanyak 18 orang dengan persentase sebanyak 30%. Sedangkan tingkat usia yang lainnya yaitu usia 35-44 tahun (27%), usia 45-54 tahun (13%)



**d. Pendidikan Terakhir**

**Tabel 4. 4**

**Data responden berdasarkan pendidikan terakhir**

<b>No.</b>	<b>Pendidikan Terakhir</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>
1	ANT I	2	6,7%
2	ANT II	2	6,7%
3	ANT III	2	6,7%
4	ANT IV	0	-
5	ANT V	0	-
6	ATT I	2	6,7%
7	ATT II	2	6,7%
8	ATT III	2	6,7%
9	ATT IV	0	-
10	ATT V	0	-
11	Rating	10	33,3%
12	S3	0	-
13	S2	0	-
14	S1/D4	4	13,3%
15	D3	0	-
16	SMA/Sederajat	4	13,3%
Total		30	100%

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan tingkat pendidikan terakhir adalah ANT I sejumlah 2 orang responden atau sebesar 6,7%, ANT II sejumlah 2 orang responden atau sebesar 6,7%, ANT III sejumlah 2 orang responden atau sebesar 6,7%, ATT I sejumlah 2 orang responden atau sebesar 6,7%, ATT II sejumlah 2 orang responden atau sebesar 6,7%, ATT III sejumlah 2 orang responden atau sebesar 6,7%, Rating sejumlah 10 orang responden atau sebesar 33,3%, S1/D4 sejumlah 4 orang responden atau sebesar 13,3%, dan SMA/Sederajat sejumlah 4 orang responden atau sebesar 13,3% dari persentase jumlah responden.

## B. ANALISIS DATA

### 1. Analisis Statistik Deskriptif

Setelah dilakukan penelitian di Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (KUPP) Kelas III Molawe melalui metode kuesioner mengenai pengaruh Surat Persetujuan Berlayar terhadap keselamatan berlayar yang diberikan kepada 30 responden maka penulis dapat memberikan data hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan variabel X dan tabel perhitungan untuk variabel Y dengan data terlampir. Untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban – jawaban pertanyaan dari kuesioner, maka hasil jawaban responden diolah berdasarkan bobot dari masing-masing variabel untuk nilai variabel (X) Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar dari variabel (Y) keselamatan berlayar. Untuk lebih detail dapat dilihat pada tabel berikut:

- a. Deskripsi Data untuk Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar (X)  
Berdasarkan dimensi dan indikator yang telah penulis tentukan, berikut ini adalah hasil tanggapan dari analisis variabel X. Analisa penelitian responden pada pernyataan di tiap butir soal pada variabel pengaruh surat persetujuan berlayar yang terdiri dari 10 butir pernyataan, berikut adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

**Tabel 4. 5**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.1**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	15	50%	75
S (4)	6	20%	24
N (3)	9	30%	27
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	30	100%	126

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 15 orang atau sebesar 50% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 6 orang atau sebesar 20% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 9 orang atau

sebesar 30% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 orang atau sebesar 0% dari persentase jumlah responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan X.1.

**Tabel 4. 6**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.2**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	10	33,3%	50
S (4)	12	40%	48
N (3)	8	26,7%	24
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	30	100%	122

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 12 orang atau sebesar 40% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 8 orang atau sebesar 26,7% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 orang atau sebesar 0% dari persentase jumlah responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap pernyataan X.2

**Tabel 4. 7**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.3**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	13	43,3%	65
S (4)	9	30%	36
N (3)	8	26,7%	24
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	30	100%	125

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 43,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 9 orang atau sebesar 30% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 8 orang atau sebesar 26,7% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 orang atau sebesar 0% dari persentase jumlah responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan X.3

**Tabel 4. 8**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.4**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	13	43,3%	65
S (4)	10	33,3%	40
N (3)	7	23,3%	21
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	30	100%	126

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 43,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari

persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 7 orang atau sebesar 23,3% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan X.4

**Tabel 4. 9**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.5**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>11</b>	<b>36,6%</b>	<b>55</b>
S (4)	<b>14</b>	<b>46,6%</b>	<b>56</b>
N (3)	<b>5</b>	<b>16,6%</b>	<b>15</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>126</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,6% dari persentase jumlah responden, Untuk jawaban Setuju (S) berjumlah 14 orang atau sebesar 46,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 5 orang atau sebesar 16,6% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap pernyataan X.5

**Tabel 4. 10**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.6**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>13</b>	<b>43,3%</b>	<b>65</b>
S (4)	<b>9</b>	<b>30%</b>	<b>36</b>
N (3)	<b>8</b>	<b>26.7%</b>	<b>24</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>125</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 43,3% dari persentase jumlah responden, Untuk jawaban Setuju (S) berjumlah 9 orang atau sebesar 30% dari persentase jumlah responden, Untuk jawaban Netral (N) berjumlah 8 orang atau sebesar 26,7% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan X.6

**Tabel 4. 11**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.7**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>10</b>	<b>33,3%</b>	<b>50</b>
S (4)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>44</b>
N (3)	<b>8</b>	<b>26,7%</b>	<b>24</b>
TS (2)	<b>1</b>	<b>3,3%</b>	<b>2</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>120</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 8 orang atau sebesar 26,7% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3,3% dari persentase jumlah responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap pernyataan X.7

**Tabel 4. 12****Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.8**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>13</b>	<b>43.3%</b>	<b>65</b>
S (4)	<b>9</b>	<b>30%</b>	<b>36</b>
N (3)	<b>8</b>	<b>26,7%</b>	<b>24</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>125</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 43,3% dari persentase jumlah responden. Untuk jawaban Setuju (S) berjumlah 9 orang dengan jumlah persentase 30%, untuk jawaban Netral (N) berjumlah 8 orang dengan persentase 26,7% sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan X.8

**Tabel 4. 13****Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.9**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>12</b>	<b>40%</b>	<b>60</b>
S (4)	<b>9</b>	<b>30%</b>	<b>36</b>
N (3)	<b>9</b>	<b>30%</b>	<b>27</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>123</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 12 orang dengan jumlah persentase 40%, untuk jawaban Setuju (S) berjumlah 9 orang dengan persentase 30%, menjawab Netral (N) berjumlah 9 orang atau sebesar 30% dari persentase jumlah responden, untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS)

berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan X.9

**Tabel 4. 14**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar X.10**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>12</b>	<b>40%</b>	<b>60</b>
S (4)	<b>10</b>	<b>33,3%</b>	<b>40</b>
N (3)	<b>8</b>	<b>26,7%</b>	<b>24</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>124</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 12 orang atau sebesar 40% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 8 orang atau sebesar 26,7% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan X.10

**Tabel 4. 15**

**Rekapitulasi Hasil Jawaban Respoden Pada Variabel X**

<b>No.</b>	<b>Pernyataan</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>Total Bobot</b>
		<b>SS</b>	<b>S</b>	<b>N</b>	<b>TS</b>	<b>STS</b>	
1	Perusahaan telah mengajukan permohonan surat persetujuan berlayar sesuai dengan SOP.	15	6	9	0	0	126
2	Kemudahan untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar setelah memberikan surat permohonan kepada pihak yang berwenang.	10	12	8	0	0	122



3	Perusahaan memahami dengan jelas apa itu surat persetujuan berlayar.	13	9	8	0	0	125
4	Waktu yang dibutuhkan untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar cukup singkat.	13	10	7	0	0	126
5	Perusahaan merasa terbantu dengan panduan atau informasi yang diberikan oleh pihak berwenang dalam pengajuan surat persetujuan berlayar.	11	14	5	0	0	126
6	Biaya untuk mengurus surat persetujuan berlayar sudah sesuai dengan layanan yang diberikan.	13	9	8	0	0	125
7	Perusahaan merasa biaya untuk mengurus surat persetujuan berlayar terlalu tinggi.	10	11	8	1	0	120
8	Informasi mengenai biaya pengurusan surat persetujuan berlayar mudah diakses dan dipahami.	13	9	8	0	0	125
9	Saya memahami bahwa memiliki surat persetujuan berlayar adalah kewajiban hukum bagi semua kapal yang akan berlayar.	12	9	9	0	0	123
10	Saya merasa bahwa kepatuhan terhadap pengurusan surat persetujuan berlayar sangat penting untuk keselamatan dan kelancaran pelayaran.	12	10	8	0	0	124
Jumlah		122	99	78	1	0	1242

Dari data pada tabel di atas, diketahui jawaban responden untuk variabel pengaruh surat persetujuan berlayar (X). Jawaban responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 122 dan untuk jawaban Setuju (S) sebanyak 99, untuk jawaban Netral (N) sebanyak 78, Untuk jawaban Tidak Setuju (TS) hanya ada 1 jawaban, dan tidak satu pun responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS). Dilihat dari keseluruhan data jawaban responden

menunjukkan bahwa mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) dengan pembuktian melalui hasil jawaban yaitu sebanyak 122 jawaban dari semua responden yang ada. Maka berdasarkan data di atas, dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi oleh pilihan skala Setuju (S).

- b. Deskripsi Data Untuk Variabel Keselamatan Berlayar (Y) Berdasarkan dimensi dan indikator yang telah penulis tentukan, berikut ini adalah hasil tanggapan dari analisis variabel Y. Analisa penelitian responden pada pernyataan di tiap butir soal pada variabel keselamatan berlayar yang terdiri dari 10 butir pernyataan, berikut adalah hasil jawaban responden yang telah dibuat dalam bentuk tabel.

**Tabel 4. 16**

**Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.1**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	13	43,3%	65
S (4)	10	33,3%	40
N (3)	7	23,3%	28
TS (2)	0	0%	0
STS (1)	0	0%	0
Total	30	100%	126

Berdasarkan tabel diatas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 43,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 7 orang atau sebesar 23,3% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan Y.1

**Tabel 4. 17****Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.2**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>13</b>	<b>43,3%</b>	<b>65</b>
S (4)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>44</b>
N (3)	<b>6</b>	<b>20%</b>	<b>18</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>127</b>

Berdasarkan tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 43,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 6 orang atau sebesar 20% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan Y.2

**Tabel 4. 18****Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.3**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>12</b>	<b>40%</b>	<b>60</b>
S (4)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>44</b>
N (3)	<b>7</b>	<b>23,3%</b>	<b>21</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>125</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 12 orang atau sebesar 40% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 7 orang atau

sebesar 23,3% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan Y.3

**Tabel 4. 19**

**Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.4**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>55</b>
S (4)	<b>10</b>	<b>33,3%</b>	<b>40</b>
N (3)	<b>9</b>	<b>30%</b>	<b>27</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>122</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 9 orang atau sebesar 30% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan Y.4

**Tabel 4. 20**

**Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.5**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>55</b>
S (4)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>44</b>
N (3)	<b>8</b>	<b>26,6%</b>	<b>24</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>123</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 8 orang atau sebesar 26,6% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) berjumlah 0 orang atau sebesar 0% dari persentase jumlah responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) dan Setuju (S) terhadap pernyataan Y.5

**Tabel 4. 21**

**Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.6**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>13</b>	<b>43,3%</b>	<b>65</b>
S (4)	<b>10</b>	<b>33,3%</b>	<b>40</b>
N (3)	<b>7</b>	<b>23,3%</b>	<b>21</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>126</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 13 orang atau sebesar 43,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 7 orang atau sebesar 23,3% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan Y.6

**Tabel 4. 22****Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.7**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>10</b>	<b>33,3%</b>	<b>50</b>
S (4)	<b>9</b>	<b>30%</b>	<b>36</b>
N (3)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>33</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>119</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 9 orang atau sebesar 30% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Netral (N) terhadap pernyataan Y.7

**Tabel 4. 23****Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.8**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>55</b>
S (4)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>44</b>
N (3)	<b>8</b>	<b>26,6%</b>	<b>24</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
Total	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>123</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 8 orang atau

sebesar 26,6% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) dan Setuju (S) terhadap pernyataan Y.8

**Tabel 4. 24**

**Tabel Variabel Keselamatan Berlayar Y.9**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>10</b>	<b>33,3%</b>	<b>50</b>
S (4)	<b>11</b>	<b>36,7%</b>	<b>44</b>
N (3)	<b>9</b>	<b>30%</b>	<b>27</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>121</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 10 orang atau sebesar 33,3% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 11 orang atau sebesar 36,7% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 9 orang atau sebesar 30% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Setuju (S) terhadap pernyataan Y.9

**Tabel 4. 25**

**Tabel Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar Y.10**

<b>Skala</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Persentase</b>	<b>Total Bobot</b>
SS (5)	<b>12</b>	<b>40%</b>	<b>60</b>
S (4)	<b>15</b>	<b>50%</b>	<b>60</b>
N (3)	<b>3</b>	<b>10%</b>	<b>9</b>
TS (2)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
STS (1)	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>	<b>129</b>

Dari tabel di atas, dapat kita lihat bahwa responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) berjumlah 21 orang atau sebesar 63,6% dari persentase jumlah responden, menjawab Setuju (S) berjumlah 8 orang atau sebesar 24,2% dari persentase jumlah responden, menjawab Netral (N) berjumlah 3 orang atau sebesar 9,1% dari persentase jumlah responden, sementara untuk responden dengan jawaban Tidak Setuju (TS) berjumlah 1 orang atau sebesar 3% dari persentase jumlah responden, dan Sangat Tidak Setuju (STS) berjumlah 0 responden. Maka artinya, mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) terhadap pernyataan Y.10

**Tabel 4. 26**

**Rekapitulasi Hasil Jawaban Responen Pada Variabel Y**

No.	Pernyataan	5	4	3	2	1	Total Bobot
		SS	S	N	TS	STS	
1	Informasi yang tercantum dalam surat persetujuan berlayar sangat jelas dan mudah dipahami.	13	10	7	0	0	126
2	Semua informasi yang diperlukan tercantum lengkap dalam surat persetujuan berlayar.	13	11	6	0	0	127
3	Surat persetujuan berlayar diterbitkan dengan kualitas fisik yang sesuai dengan standar yang diharapkan.	12	11	7	0	0	125
4	Proses persetujuan untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar berlangsung dengan cepat.	11	10	9	0	0	122
5	Persyaratan yang harus dipenuhi untuk mendapatkan surat persetujuan berlayar sudah jelas.	11	11	8	0	0	123
6	Pengurusan surat persetujuan berlayar membantu mengurangi risiko operasional dalam pelayaran.	13	10	7	0	0	126



7	Saya pernah mengalami atau mengetahui kejadian pelayaran yang berisiko karena tidak memiliki surat persetujuan berlayar.	10	9	11	0	0	119
8	Saya menyadari risiko keselamatan yang terkait dengan tidak memiliki surat persetujuan berlayar.	11	11	8	0	0	123
9	Dokumen yang saya serahkan untuk pengurusan surat persetujuan berlayar dikelola dengan baik dan aman.	10	11	9	0	0	121
10	Informasi dalam surat persetujuan berlayar terlindungi dengan baik dari akses yang tidak sah.	12	15	3	0	0	129
Jumlah		116	109	75	0	0	1241

Dari data pada tabel di atas, diketahui jawaban responden untuk variabel keselamatan berlayar (Y). Jawaban responden yang menjawab Sangat Setuju (SS) sebanyak 116, Setuju (S) sebanyak 109, Netral (N) sebanyak 75, Tidak Setuju (TS) sebanyak 0, dan tidak satu pun responden yang menjawab Sangat Tidak Setuju (STS). Dari keseluruhan data jawaban yang dipilih oleh responden menunjukkan bahwa mayoritas responden memilih Sangat Setuju (SS) dengan jumlah 116. Maka berdasarkan data di atas, dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi oleh pilihan skala Sangat Setuju (SS).

## 2. Uji Instrumen

### a. Uji Validitas

Dalam menguji signifikansi perlu dilakukan dengan membandingkan nilai *rhitung* dan nilai *rtabel* untuk *n*. Dalam hal ini, *n* yang adalah jumlah keseluruhan responden, dengan menggunakan distribusi nilai *rtabel* signifikansi 5%. Uji signifikan dilakukan dengan membandingkan nilai

*rhitung* dengan nilai *r* tabel untuk *degree of freedom* (*df*) =  $n-2$ , dalam hal ini adalah jumlah sampel. Jumlah sampel (*n*) dalam penelitian ini adalah 30, sehingga besarnya *df* yaitu  $30 - 2 = 28$ , dengan taraf signifikansi 5%. Suatu pernyataan dinyatakan valid apabila nilai *rhitung* yang merupakan nilai *corrected item-total correlation* (dalam SPSS 27) lebih besar daripada *rtabel*. Dalam hal ini didapatkan *rtabel* sebesar 0,361. Apabila *rhitung* lebih besar daripada *rtabel* yaitu 0,361, maka pernyataan itu dapat dikatakan valid.

Tabel 4. 27

Tabel 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

1) Uji Validitas Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar (X)

**Tabel 4. 28**

**Hasil Uji Validitas Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar (X)**

No	$r_{hitung}$ Variabel X	$r_{Tabel\ df=30-2}$ $\alpha=5\% (0,05)$	Keterangan
1	0,934	0,361	VALID
2	0,803	0,361	VALID
3	0,835	0,361	VALID
4	0,772	0,361	VALID
5	0,733	0,361	VALID
6	0,835	0,361	VALID
7	0,616	0,361	VALID
8	0,841	0,361	VALID
9	0,890	0,361	VALID
10	0,858	0,361	VALID

Sumber: Data Diolah SPSS Ver. 27

Dari 10 butir pernyataan yang diuji seluruhnya memiliki nilai  $r_{hitung}$  lebih besar dari  $r_{tabel}$  pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah sampel sebanyak 30 responden yaitu 0,361. Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa seluruh butir pernyataan pada variabel pengaruh surat persetujuan berlayar (X) dalam penelitian ini adalah valid.

2) Uji Validitas Variabel Keselamatan Berlayar (Y)

**Tabel 4. 29**

**Hasil Uji Validitas Variabel Keselamatan Berlayar (Y)**

No	$r_{hitung}$ Variabel X	$r_{Tabel\ df=30-2}$ $\alpha=5\%(0,05)$	Keterangan
1	0,842	0,361	VALID
2	0,791	0,361	VALID
3	0,792	0,361	VALID
4	0,764	0,361	VALID
5	0,845	0,361	VALID
6	0,836	0,361	VALID
7	0,839	0,361	VALID

8	0,832	0,361	VALID
9	0,851	0,361	VALID
10	0,729	0,361	VALID

Sumber: Data Diolah SPSS Ver. 27

Dari 10 butir pernyataan yang diuji seluruhnya memiliki nilai *rhitung* lebih besar dari *rtabel* pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah sampel sebanyak 30 responden yaitu 0,361. Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa seluruh butir pernyataan pada variabel keselamatan berlayar (Y) dalam penelitian ini adalah valid.

#### b. Uji Reliabilitas

Untuk dapat menguji reliabilitas terhadap butir-butir pernyataan di setiap variabel perlu dilakukan pengujian dengan menggunakan komputer memakai program aplikasi SPSS. Pada penelitian kali ini, penulis melaksanakan uji reliabilitas menggunakan program aplikasi SPSS 25.0 dengan rumus *Cronbach's Alpha*. Dalam penelitian ini kriteria suatu instrumen dikatakan reliabel jika memberikan nilai *Cronbach Alpha* > 0,6.

**Tabel 4. 30**

**Hasil Uji Reliabilitas Variabel X Dan Y**

Variabel	Crobach' s Alpha	N of Items	Nilai Standar	Kesimpulan
Surat Persetujuan Berlayar (X)	0,942	10	0,60	Reliabel
Keselamatan Berlayar (Y)	0,943	10	0,60	Reliabel

Sumber: Data Diolah SPSS Ver. 27

Dari tabel hasil uji reliabilitas pada tabel di atas, terlihat nilai *Cronbach's Alpha* variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar (X) sebesar 0,942 > 0,60 dan nilai *Cronbach's Alpha* variabel Keselamatan Berlayar sebesar 0,943 > 0,60 maka kuesioner dinyatakan reliabel.

### 3. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi merupakan tolak ukur untuk mengetahui bagaimana keeratan hubungan antara pengaruh surat persetujuan berlayar terhadap keselamatan berlayar. Berikut adalah hasil analisis koefisien korelasi menggunakan aplikasi komputer SPSS Ver 27:

**Tabel 4. 31**

#### **Hasil Analisis Koefisien Korelasi (r)**

##### **Correlations**

		Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar	Keselamatan Berlayar
Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar	Pearson Correlation	1	.925**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	30	30
Keselamatan Berlayar	Pearson Correlation	.925**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	30	30

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

**Tabel 4. 32**

#### **Pedoman Untuk Memberikan Interpretasi Koefisien Korelasi**

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.19	Korelasi sangat rendah
0.20 – 0.39	Korelasi rendah
0.40 – 0.59	Korelasi sedang
0.60 – 0.79	Korelasi kuat
<b>0.80 – 1.00</b>	<b>Korelasi sangat kuat</b>

Dari perhitungan di atas, dapat dilihat nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,925 karena besarnya r berada di antara interval 0.80 – 1.00 berarti hubungan antara

pengaruh surat persetujuan berlayar terhadap keselamatan berlayar terdapat korelasi positif dan dapat dikatakan tingkat pengaruhnya sangat kuat.

#### 4. Analisis Koefisien Determinasi

Analisis determinasi digunakan untuk mengetahui persentase sumbangan pengaruh variabel independen (Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar) terhadap variabel dependen (Keselamatan Berlayar). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar persentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variasi variabel dependen.  $r^2$  sama dengan 0, maka tidak ada sedikitpun persentase sumbangan yang diberikan variabel independent terhadap variabel dependen. sebaliknya jika  $r^2$  sama dengan 1, maka persentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen adalah sempurna (Duwi Priyatno, 2017).

Hasil Koefisien Penentu (KP) dapat dihitung menggunakan rumus sebagai berikut:

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

**Tabel 4. 33**

#### **Hasil Uji Koefisien Determinasi ( $r^2$ )**

##### **Model Summary**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.925 <sup>a</sup>	.856	.851	2.491

a. Predictors: (Constant), Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar

Dari tabel di atas, didapatkan nilai r (koefisien determinasi) sebesar 0.925 Jika dihitung menggunakan rumus  $Kp = r^2 \times 100\%$ , maka  $Kp = 0,856 \times 100\%$  yang artinya pengaruh variabel independen (X) dan variabel dependen (Y) sebesar 85,6% dan sisanya 14,4% adalah pengaruh dari faktor lainnya.

#### 5. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk dapat mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel pengaruh surat persetujuan berlayar (X) terhadap keselamatan berlayar (Y). Uji regresi digunakan untuk dapat mengetahui hubungan antara dua variabel

yang biasanya cukup tepat dinyatakan dalam satu garis lurus. Untuk dapat mengetahui kuatnya pengaruh yang di timbulkan oleh variabel X terhadap variabel Y dan menghitung dengan menggunakan rumus koefisien regresi yaitu:

$$Y = a + bX$$

Keterangan :

X = Variabel Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar

Y = Variabel Keselamatan Berlayar

A = Titik potong sumbu Y dengan garis regresi yang menunjukkan harga Y bila X=0

B = Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dan Y persatuan kenaikan Y Berdasarkan perhitungan program SPSS diperoleh hasil uji regresi linear:

**Tabel 4. 34**  
**Hasil Uji Regresi Linear**

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1(Constant)	4.454	2.899		1.536	.136
Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar	.892	.069	.925	12.892	.000

a. Dependent Variable: Keselamatan Berlayar

Sumber: Data Diolah SPSS Ver. 27

Diketahui nilai konstanta (a) sebesar 4,454 dan b sebesar 892 bentuk persamaan regresi linier sederhana sebagai berikut :

$$Y = 4,454 + 892X$$

Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa keterkaitan Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar terhadap Keselamatan Berlayar adalah searah (positif), hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b pada persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif sebesar 892 dan nilai yang mengandung



arti bahwa setiap kenaikan Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar 1 satuan maka Keselamatan Berlayar cenderung mengalami kenaikan konstanta sebesar 892 satuan, demikian pula sebaliknya.

#### 6. Uji Hipotesis (Uji Signifikansi-T)

Uji-T digunakan untuk mengetahui pengaruh secara parsial variabel independen (Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar) terhadap variabel dependen (Keselamatan Berlayar). Dasar Pengambilan Keputusan :

- a. Jika  $\text{Sig.} < 0,05 / \text{thitung} > \text{ttabel}$  = Maka terdapat pengaruh
- b. Jika  $\text{Sig.} > 0,05 / \text{thitung} < \text{ttabel}$  = Maka tidak terdapat pengaruh

Untuk Mengetahui  $\text{ttabel}$ :

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

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; \text{df} = 30 - 2)$$

$$t_{\text{tabel}} = (\alpha = 0,05 ; \text{df} = 28)$$

$$t_{\text{tabel}} = 1,701$$

Tabel 4. 35

Tabel T

dk	$\alpha$ untuk Uji Satu Pihak ( <i>one tail test</i> )					
	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005
	$\alpha$ untuk Uji Dua Pihak ( <i>two tail test</i> )					
	0,50	0,20	0,10	0,05	0,02	0,01
1	1,000	3,078	6,314	12,706	31,821	63,657
2	0,816	1,886	2,920	4,303	6,965	9,925
3	0,765	1,638	2,353	3,182	4,541	5,841
4	0,741	1,533	2,132	2,776	3,747	4,604
5	0,727	1,476	2,015	2,571	3,365	4,032
6	0,718	1,440	1,943	2,447	3,143	3,707
7	0,711	1,415	1,895	2,365	2,998	3,499
8	0,706	1,397	1,860	2,306	2,896	3,355
9	0,703	1,383	1,833	2,262	2,821	3,250
10	0,700	1,372	1,812	2,228	2,764	3,169
11	0,697	1,363	1,796	2,201	2,718	3,106
12	0,695	1,356	1,782	2,179	2,681	3,055
13	0,692	1,350	1,771	2,160	2,650	3,012
14	0,691	1,345	1,761	2,145	2,624	2,977
15	0,690	1,341	1,753	2,131	2,602	2,947
16	0,689	1,337	1,746	2,120	2,583	2,921
17	0,688	1,333	1,740	2,110	2,567	2,898
18	0,688	1,330	1,734	2,101	2,552	2,878
19	0,687	1,328	1,729	2,093	2,539	2,861
20	0,687	1,325	1,725	2,086	2,528	2,845
21	0,686	1,323	1,721	2,080	2,518	2,831
22	0,686	1,321	1,717	2,074	2,508	2,819
23	0,685	1,319	1,714	2,069	2,500	2,807
24	0,685	1,318	1,711	2,064	2,492	2,797
25	0,684	1,316	1,708	2,060	2,485	2,787
26	0,684	1,315	1,706	2,056	2,479	2,779
27	0,684	1,314	1,703	2,052	2,473	2,771
28	0,683	1,313	1,701	2,048	2,467	2,763
29	0,683	1,311	1,699	2,045	2,462	2,756
30	0,683	1,310	1,697	2,042	2,457	2,750
40	0,681	1,303	1,684	2,021	2,423	2,704
60	0,679	1,296	1,671	2,000	2,390	2,660
120	0,677	1,289	1,658	1,980	2,358	2,617
$\infty$	0,674	1,282	1,645	1,960	2,326	2,576

Tabel 4. 36

Hasil Uji T Hitung

Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
	B	Std. Error	Beta			
1(Constant)	4.454	2.899			1.536	.136
Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar	.892	.069	.925		12.892	.000

a. Dependent Variable: Keselamatan Berlayar

Sumber: Data Diolah SPSS Ver. 27

Hasil koefisien melalui pengujian hipotesis dan kemudian dibandingkan dengan *ttabel* yaitu  $n = \text{jumlah sampel} = 30$  dengan  $\alpha = 0,05$  maka didapat *ttabel* sebesar 1,701. Diketahui Uji Hipotesis pengaruh surat persetujuan berlayar terhadap keselamatan berlayar dari hasil perhitungan yang diperoleh *ttabel* sebesar 12,892 lebih besar dari *ttabel* = 1,701, dan nilai signifikansi  $0,00 < 0,05$  berarti dapat ditarik kesimpulan  $H_a$  diterima, maka ini menunjukkan variabel pengaruh surat persetujuan berlayar berpengaruh terhadap keselamatan berlayar.

### C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan dari hasil pengujian dan analisis data yang telah dilakukan di atas, maka diperoleh gambaran mengenai pengaruh surat persetujuan berlayar terhadap keselamatan berlayar. Dari hasil pengujian diperoleh pembahasan sebagai berikut:

1. Uji Hipotesis pertama dalam penelitian ini untuk mengetahui signifikansi antara pengaruh surat persetujuan berlayar dengan keselamatan berlayar. Hasil penelitian menunjukkan nilai signifikansi sebesar  $0,00 < 0,05$  yang dibuktikan dengan  $r_{hitung} \text{ Pearson Correlation} = 0,925 > r_{tabel} = 0,361$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Artinya, terdapat pengaruh surat persetujuan berlayar terhadap keselamatan berlayar.
2. Berdasarkan hasil uji hipotesis diketahui terdapat pengaruh signifikan pada variabel pengaruh surat persetujuan berlayar terhadap keselamatan berlayar dengan nilai  $t_{hitung}$  sebesar  $12,892 > t_{tabel} = 1,701$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima. Artinya, terdapat pengaruh surat persetujuan berlayar terhadap keselamatan berlayar.
3. Pengaruh surat persetujuan berlayar ada keterkaitan dengan keselamatan berlayar yang ditunjukkan pada koefisien regresi sebesar 892. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap kenaikan pengaruh surat persetujuan berlayar satu satuan maka keselamatan berlayar cenderung mengalami penurunan sebesar 892 satuan, demikian pula sebaliknya.
4. Pengaruh surat persetujuan berlayar memiliki nilai  $r^2$  (R Square) sebesar 85,6%. Artinya pengaruh variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y) berpengaruh sebesar 85,6% sedangkan sisanya sebesar 14,4% bersumber dari faktor-faktor lainnya.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan mengenai pengaruh Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam upaya mengoptimalkan keselamatan berlayar oleh Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

##### **1. Pengaruh Surat Persetujuan Berlayar dalam Mengurangi Risiko Kecelakaan.**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, Surat Persetujuan Berlayar terbukti efektif dalam mengurangi risiko kecelakaan di laut. Surat ini memastikan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan yang ditetapkan oleh pihak berwenang sebelum diizinkan berlayar. Dengan adanya surat ini, potensi risiko yang mungkin terjadi selama pelayaran dapat diminimalisir karena sudah dilakukan verifikasi dan pemeriksaan terhadap kondisi kapal dan kelengkapan dokumen.

##### **2. Pentingnya Proses Inspeksi Internal untuk Memastikan Keselamatan Kapal.**

Proses inspeksi internal sangat krusial dalam memastikan kapal memenuhi standar keselamatan sebelum berlayar. Inspeksi internal ini mencakup pengecekan kondisi teknis kapal, peralatan keselamatan, dan kelengkapan administrasi. Melalui inspeksi internal yang ketat dan rutin, potensi bahaya dapat diidentifikasi dan ditangani sebelum kapal berlayar, sehingga mengurangi risiko kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor teknis atau kelalaian manusia.

## **B. SARAN**

Untuk lebih mengoptimalkan penerapan Surat Persetujuan Berlayar dalam upaya meningkatkan keselamatan berlayar, terdapat beberapa saran yang dapat diimplementasikan:

### **1. Peningkatan Prosedur Verifikasi Surat Persetujuan Berlayar.**

Untuk lebih meningkatkan efektivitas Surat Persetujuan Berlayar, disarankan agar prosedur verifikasi dan pengeluaran surat ini diperketat. Pihak berwenang perlu memastikan bahwa setiap kapal yang memperoleh surat persetujuan benar-benar telah memenuhi semua persyaratan keselamatan dan kelengkapan administrasi. Selain itu, perlu ada audit berkala terhadap proses ini untuk memastikan bahwa prosedur yang ada selalu diikuti dengan baik.

### **2. Pelatihan dan Penyuluhan untuk Proses Inspeksi Internal.**

Diperlukan pelatihan dan penyuluhan yang berkelanjutan bagi para petugas yang bertanggung jawab melakukan inspeksi internal kapal. Dengan pelatihan yang memadai, petugas akan lebih terampil dan teliti dalam melakukan pemeriksaan, sehingga dapat mendeteksi potensi masalah sejak dini. Selain itu, penyuluhan mengenai pentingnya keselamatan dan standar yang harus dipenuhi juga perlu dilakukan secara rutin kepada seluruh kru kapal untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dalam operasional kapal.

## DAFTAR PUSTAKA

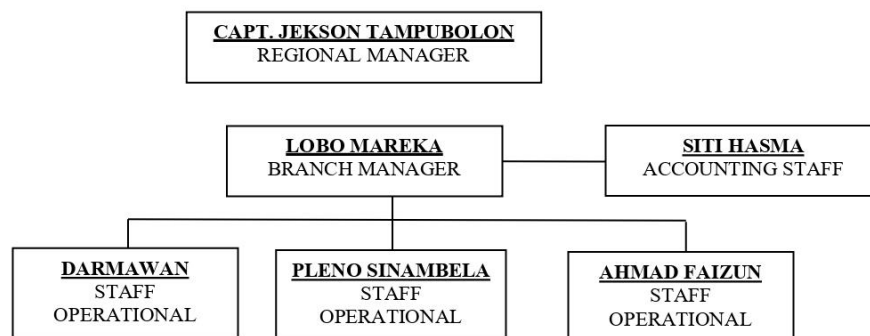
- Ahmad, B., & Nur, C. (2021). *Pedoman Penulisan Skripsi dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Penerbit Akademika.
- Capt. Hengky Supit. (2009). *Pedoman khusus keselamatan dan keamanan pelayaran*. Jakarta: Pustaka Maritim.
- Duwi Priyatno. (2017). *Analisis Regresi dan Determinasi dalam Penelitian*. Penerbit ABC.
- Jemmy, E. (2015). *Statistika untuk Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Andi.
- Jemmy. (2015). *Statistika Terapan dalam Penelitian*. Penerbit XYZ.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2015). *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (ed. ke-5). Jakarta: Balai Pustaka.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2008). *Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Mahrizar, A. (2009). *Keselamatan kerja dan pengendalian risiko*. Yogyakarta: Pustaka Utama.
- Mahrizar, M. (2009). *Keselamatan Pelayaran dan Keamanan Laut*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Munir. (2017). *Statistika Terapan dalam Penelitian*. Penerbit XYZ.
- Nurrohmah, A. (2017). *Optimalisasi Kinerja dalam Manajemen*. Bandung: Alfabeta.
- Nurrohmah, A. (2017). *Optimalisasi kinerja dalam organisasi*. Bandung: Cipta Graha.
- Otoritas Pelabuhan Kelas III Molawe. (2023). *Laporan Tahunan Keselamatan Pelayaran*. Molawe: Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Molawe.
- Poerwadarminta, W. (2006). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Poerwadarminta, W. (2006). *Kamus Umum Bahasa Indonesia* (ed. ke-5). Jakarta: Balai Pustaka.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif,*

- dan R&D. Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Surakhmad, W. (2012). *Pengantar Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Surakhmad, W. (2012). *Pengaruh dalam konteks sosial*. Bandung: Pustaka Pelajar.
- Sutrisno Hadi. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Penerbit ABC.
- Syahbandar, I. (2017). *Regulasi dan Implementasi Keselamatan Pelayaran di Indonesia*. Bandung: Penerbit Pelabuhan.
- Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional. (2008). *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (ed. ke-4). Jakarta: Balai Pustaka.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. (2008). Jakarta: Sekretariat Negara.
- Wahyu Baskoro, A. (2016). *Pengertian dan implementasi upaya dalam organisasi*. Jakarta: Alfabeta.
- Wahyu Baskoro. (2016). *Upaya dalam Manajemen dan Organisasi*. Semarang: CV. Pustaka Abadi.
- Wahyudi, A. (2020). *Manajemen Keselamatan Kapal dan Pengaruhnya terhadap Keamanan Pelayaran*. Surabaya: Penerbit Maritim.
- Winardi, J. (2017). *Optimalisasi dalam Praktik Manajemen*. Jakarta: Pustaka Pelajar.
- Winardi, J. (2017). *Teori dan praktik optimalisasi*. Jakarta: Pustaka Rakyat.
- Yosin, M. (2012). *Pengaruh dalam kehidupan sehari-hari*. Jakarta: Media Karya.
- Yosin, R. (2012). *Pengaruh dan Dampaknya dalam Penelitian Sosial*. Malang: UMM Press.
- Yusuf, M. (2019). *Evaluasi Sistem Pengawasan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan*. Medan: Penerbit Nautika.
- Zainal, R. (2022). *Aspek Hukum dan Teknis dalam Surat Persetujuan Berlayar*. Yogyakarta: Penerbit Maritim Jaya.

# DAFTAR LAMPIRAN

## Lampiran 1 : Struktur Organisasi

### Struktur Organisasi PT Bahari Laju Anugerah Cabang Kendari



Struktur Organisasi Karyawan PT Bahari Laju Anugerah Cabang Kendari. Sumber  
: *Agency and Operational Service* PT. Bahari Laju Anugerah Cabang Kendari

Di Ketahui,

KEPALA CABANG  
LOBO MAREKA



## Lampiran 2 : surat laporan kedatangan / keberangkatan kapal



### PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

Jl.D.1 Panjaitan - BTN Lepo-Lepo Indah Blok.A3/1 RT.001/RW.003 Kel. Wundudopi  
Kecamatan Baruga 93116 tlp/fax :+62401 – 3091962

#### LAPORAN KEDATANGAN / KEBERANGKATAN KAPAL

NAMA KAPAL : MV. LUMOSO JAYA  
BENDERA : INDONESIA  
GROSS TONNASE : 29,390 GT  
TYPE : BULK CARRIER  
TRAYEK : TRAMPER  
PEMILIK/PRINCIPAL : PT. LUMOSO PRATAMA LINE  
NAMA NAKHODA : CAPT. RATALA NASAHUTA

NO	TIBA		BERANGKAT	
1	Dari	TANJUNG PEMANCINGAN KALIMANTAN SELATAN	Tujuan	BUNATI
	Tanggal	13/09/2022	Tanggal	KALIMANTAN SELATAN 20/09/2022
	Bongkar		a. Muat	
	a. Jenis Barang	IND. STEAM COAL	- Jenis Barang	NIL
	b. Jumlah (T/M3)	53,000 MT	- Jumlah	NIL
			b. Naik	
			- Penumpang	NIL
			- Hewan	NIL

MV. LUMOSO JAYA

MOLAWA, 20 September 2022  
PT. BAHARI LAJU ANUGERAH

CAPT. RATALA NASAHUTA  
NAHKODA

  
**PT. BAHARI LAJU ANUGERAH**  
AS AGENT ONLY

## Lampiran 3 : Surat Pernyataan Nahkoda MV. Lumoso Jaya

### SURAT PERNYATAAN NAKHODA (MASTER SAILING DECLARATION)

Berdasarkan Pasal 138 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran  
In accordance with Article 138 Shipping Act No. 17 Year 2008

Yang bertanda tangan dibawah ini :

The undersign below :

Nama Nahkoda : CAPT. RATALA NASAHUTA

Master of the ship's name :

Dengan ini menyatakan bahwa :

Herewith declare below :

A. Kapal dibawah ini dengan data-data :

Data of the ship below :

Nama Kapal : MV. LUMOSO JAYA

Ship's name

Tanda Panggilan : P O E J

Call sign

Nomor IMO : 9244283

Imo number

Kebangsaan : INDONESIA

Nationality

GT/NT : 29,390 / 18,069

No. SIPI/SIKI : -

B. Telah dimutasi dengan aman, sarat, dan stabilitas yang baik :

Has been loaded with safe draft and stability

URAIAN	JUMLAH	KETERANGAN
Jenis muatan / Total of cargoes on board	M/L	M/L
Penumpang Yang diangkut / Passenger on board	M/L	M/L
Draft kapal tolak / Departure draft	-	-
Stabilitas kapal tolak / Departure stability	-	-

C. Telah diawaki dengan jumlah dan kompetensi yang cukup :

Manned with proper amount and competency :

JABATAN DIATAS KAPAL	JUMLAH	KETERANGAN
Perwira deck / Deck officer	5 Orang	Ada
Perwira Mesin / Engine officer	5 Orang	Ada
ABK / Rating	11 Orang	Ada
ABK lainnya / Other/ CADET	2 Orang	Ada

D. Telah dilengkapi dengan peralatan navigasi, keselamatan, pemadam kebakaran dan pencegahan pencemaran yang berfungsi baik :

Has been equipped with navigation, life saving, fire equipment and pollution prevention,

JENIS PERALATAN	JUMLAH	KETERANGAN
Navigasi / Navigational	Ada	BAIK
Penolong / Life saving	Ada	BAIK
Pemadam kebakaran / Fire Equipment	Ada	BAIK
Pencegahan Pencemaran / Pollution Prevention	Ada	BAIK

E. Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Herewith this declaration is true and correct

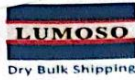
Tiba Tanggal : 13-09-2022 Dari : TANJUNG PEMANCINGAN, INDONESIA Tempat dan tanggal :

Berangkat Tanggal/Jam : 00-09-2022 Tujuan : BUNAY, KAL-SOL

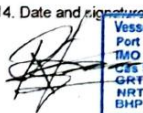

Vessel: MV. LUMOSO JAYA  
Port of Registry : JAKARTA  
IMO : 9244283  
Place dan date : POEJ  
GT/NT : 29390 MT  
M/T : 18069 M/T  
AHP : 8885 p-x 101.4 rpm

Nakhoda Kapal

# Lampiran 4 : IMO crew list MV. Lumoso Jaya



## IMO CREW LIST

		<input type="checkbox"/> Arrival <input checked="" type="checkbox"/> Departure		Page No.				
1. Name of ship / Call sign / IMO number MV. LUMOSO JAYA / P O E J / 9244283		2. Port of Departure MOROSI		3. Date of Departure 21/09/2022				
4. Nationality of ship INDONESIA		5. Port of Destination BUNATI		6. document (seaman's book)				
7.No.	8. Family Name;given names	9. Sex	10. Rank	11. Nationality	12. Date and place of birth	Seaman Book	Date of Expiration	13. Date sign on/ Place
1	Capt. Ratala Nasahuta	M	Master	Indonesia	15/02/1961/ Cirebon	E 066476	28-Feb-23	Kaliorang, 20/03/22
2	Cipto Tri Harnoso	M	CH Off	Indonesia	06/07/1974/ Pematang	H 031529	20-May-25	Morosi, 29/05/22
3	Douglas George M.S	M	2/Off.	Indonesia	23/06/1991/ Depok	F 181951	22-Oct-23	Morosi, 24/06/22
4	Samsir Marbun	M	3/Off.	Indonesia	10/01/1991/ Sosor Marbun	F320570	13-Feb-23	Morosi, 29/05/22
5	Maulana Irsad	M	Jr.Off	Indonesia	06/11/1999/ Brebes	F 303883	27-Nov-24	Morosi, 15/02/22
6	Jhon Fiter Siagian	M	C/Eng.	Indonesia	25/03/1964/ Medan	E 099284	08-Jun-23	Kaliorang, 22/02/22
7	I Nyoman Buana	M	2/Eng.	Indonesia	29/11/1985/ Kolaka	F 253362	29/8/2024	Morosi, 20/09/22
8	Muhammad Mufid	M	3/Eng.	Indonesia	12/06/1991/ Salatiga	F 195438	21-Mar-23	Kaliorang, 19/08/22
9	Gawata Putra	M	4/Eng	Indonesia	11/04/1995/ Tana Toraja	F 045971	14-Aug-22	Morosi, 10/01/22
10	Deni R.S Siagian	M	Jr.Eng	Indonesia	19/09/1996/ Siriaria	F 111472	12-Nov-23	Kaliorang, 22/02/22
11	Zolla Juniar	M	Elect	Indonesia	30/05/1996/ Jakarta	F 044656	22-Mar-24	Morosi, 06/03/22
12	Yudi Kiswoyo	M	Bosun	Indonesia	23/01/1982/ Bogor	E 080603	28-Apr-23	Morosi, 15/02/22
13	Mohammad Buhri	M	A.B. 1	Indonesia	12/05/1988/ Bangkalan	F 015775	16-May-24	Morosi, 29/05/22
14	Rifky Alfidin Halid	M	A.B. 2	Indonesia	01/07/1996/ Wasileo	F 164232	06-Nov-23	Morosi, 20/09/22
15	Sularto	M	Fitter	Indonesia	14/10/1972/Wonogiri	F 199180	11-Dec-23	Kaliorang, 19/08/22
16	Ahlas	M	Oiler 1	Indonesia	23/03/1990/ Gresik	F 320947	18-Feb-23	Morosi, 29/05/22
17	Fatahillah	M	Oiler 2	Indonesia	07/02/1977/ Bangkalan	G 040677	28-Dec-23	Kaliorang, 19/08/22
18	Imam Syafii	M	O/S. 1	Indonesia	26/10/1997/ Bekasi	F 104479	22-Mar-25	Morosi, 24/06/22
19	Samuel F Noya	M	O/S. 2	Indonesia	26/09/1987/ Bekasi	F 319731	06-Feb-23	Kaliorang, 19/08/22
20	Nara Dimu	M	Ch.Cook	Indonesia	21/11/1973/ Tg. Pandan	E 113425	03-Jan-24	Morosi, 06/03/22
21	Raditya Fandi setiawan	M	Mess boy	Indonesia	05/10/1998/ Klaten	G 094883	03-Nov-24	Morosi, 29/05/22
22	Bima Abyyu Khairy	M	D/Cadet	Indonesia	01/10/2000/ Pasir Talang	G 057573	24-May-24	Morosi, 29/05/22
23	Sukma Gumilar	M	E/Cadet	Indonesia	26/09/2000/ Garut	H 000003	16-Mar-25	Morosi, 29/05/22
14. Date and signature by master, authorized agent or officer  <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">                         Vessel: MVLUMOSO JAYA                          Port of Registry: JAKARTA                          TMO : 9244283                          C/S Sign : POEJ                          GRT : 29390 MT                          NRT : 18069 MT                          BHP: 8885 ps x 101.4 rpm                     </div> <div style="margin-top: 10px;">                         Capt. Ratala Nasahuta                          Master MV. Lumoso Jaya                     </div> <div style="margin-top: 20px; text-align: center;">  <p>                             MENGETAHUI/ACKNOWLEDGE                              KEMENTERIAN PERDAGANGAN                              PORT HARBOR MASTER                              MOLAWE                              M. FARID JANUR                              NIP. 198612092007121002                         </p> </div>								

Version : 04/10/2010



## Lampiran 5 : Port Health Quarantine Clearance MV. Lumoso Jaya

26

Kementerian Kesehatan  
Republik Indonesia

Ministry Of Health  
Republic Of Indonesia



**SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR KARANTINA KESEHATAN**  
**PORT HEALTH QUARANTINE CLEARANCE**

KANTOR KESEHATAN PELABUHAN : KENDARI / KENDARI (PELABUHAN LAUT KENDARI)  
**PORT HEALTH OFFICE**

Dengan ini menyatakan bahwa  
*Hereby declare that*

Nama Kapal : MV. LUMOSO JAYA  
*Name of Vessel*

Nomor Registrasi/IMO No : 9244283.  
*Registration Number/IMO No*

Bendera Kapal : INDONESIA  
*Flag Of Vessel*

Berat(GT)/ : 29390  
*Gross tonnage*

Pelabuhan Kedatangan/ : TANJUNG PEMANCINGAN  
*Port of Arrival*

Pelabuhan Berikutnya/ : BUNATI  
*Next Port*

Bebas dari Kedaruratan Kesehatan Masyarakat dan/atau faktor risikonya dan diberi persetujuan berlayar karantina kesehatan.  
*Free from Public Health Emergency of International Concern and/or its risk factor and given health quarantine clearance to proceed.*



HE4BGAA8AGIB4CACCAJAAJGFBD CD

Diterbitkan di : KENDARI  
*Issued in*

Diterbitkan tanggal : 20-09-22 Berlaku sampai tanggal : 21-09-22  
*Issued on (dd-mm-yy) Valid Until(dd-mm-yy)*

Jam diterbitkan : 14: 23  
*Time (hours:minute)*

Berlaku untuk satu kali keberangkatan / *valid for one departure*  
Atau berlaku 24 jam apabila tidak berangkat  
*Or valid for 24 hours if not departure*

Petugas KKP : SRI UMIATI ASMIN, SKM  
*Port Health Officer*

NIP : 197007282000032001  
*Id Number*

Tanda tangan petugas KKP dan Cap  
*Port Health Officer's Signature and Port Health Office's Seal*



## Lampiran 6 : Surat Persetujuan Berlayar MV. Lumoso Jaya

No. Registrasi **PPK. 27 / 5102 / IX / 2022** /

y54 · 0627219



**PERINGATAN AWAL**  
**UTAMAKAN KESELAMATAN**  
**BERLINDUNG JIKA CUACA BURUK**

**REPUBLIK INDONESIA**  
**THE REPUBLIC OF INDONESIA**

### **SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR**

**PORT CLEARANCE**

**Y4.3-UPP.III-WK / 5102 / IX / MLW - 2022**

**NO.**

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

Nama kapal <b>MV. LUMOSO JAYA</b>	Tonnase kotor <b>GT. 29.390</b>
Ship Name	Gross Tonnage
Bendera Kebangsaan <b>INDONESIA</b>	Nakhoda <b>CAPT. RATALA NASAHUTA</b>
Nationality Flag	Master
Nomor IMO <b>9244283</b>	Nama Panggilan <b>P O E J</b>
IMO Number	Call Sign

Sesuai dengan Surat Pernyataan Keberangkatan Kapal yang dibuat oleh Nakhoda Tanggal **20-09-2022** Pukul **20:30**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 <b>MOROSI</b>	Pada tanggal/jam <b>20-09-2022</b>	Pelabuhan tujuan <b>BUNATI</b>
Departure from	on date/time	Port of Destination
Jumlah awak kapal <b>23 ORANG</b>		Dengan muatan <b>NIHIL</b>
Number of Ship Crews		With cargoes
Tempat Diterbitkan <b>MOROSI</b>		
Place of issued		
Pada tanggal <b>20 SEPTEMBER 2022</b>		
Date		
Jam <b>21:30 WITA</b>		
Time		



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 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 Persetujuan Berlayar ini tidak berlaku apabila terdapat coretan-coretan atau perubahan-perubahan.  
This port clearance expired if any corrections or deletions

TA. 2021

### Lampiran 7 : Distribusi Nilai r tabel

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



Lampiran 8 : Distribusi Nilai t tabel

dk	$\alpha$ untuk Uji Satu Pihak ( <i>one tail test</i> )					
	0,25	0,10	0,05	0,025	0,01	0,005
	$\alpha$ untuk Uji Dua Pihak ( <i>two tail test</i> )					
	0,50	0,20	0,10	0,05	0,02	0,01
1	1,000	3,078	6,314	12,706	31,821	63,657
2	0,816	1,886	2,920	4,303	6,965	9,925
3	0,765	1,638	2,353	3,182	4,541	5,841
4	0,741	1,533	2,132	2,776	3,747	4,604
5	0,727	1,476	2,015	2,571	3,365	4,032
6	0,718	1,440	1,943	2,447	3,143	3,707
7	0,711	1,415	1,895	2,365	2,998	3,499
8	0,706	1,397	1,860	2,306	2,896	3,355
9	0,703	1,383	1,833	2,262	2,821	3,250
10	0,700	1,372	1,812	2,228	2,764	3,169
11	0,697	1,363	1,796	2,201	2,718	3,106
12	0,695	1,356	1,782	2,179	2,681	3,055
13	0,692	1,350	1,771	2,160	2,650	3,012
14	0,691	1,345	1,761	2,145	2,624	2,977
15	0,690	1,341	1,753	2,131	2,602	2,947
16	0,689	1,337	1,746	2,120	2,583	2,921
17	0,688	1,333	1,740	2,110	2,567	2,898
18	0,688	1,330	1,734	2,101	2,552	2,878
19	0,687	1,328	1,729	2,093	2,539	2,861
20	0,687	1,325	1,725	2,086	2,528	2,845
21	0,686	1,323	1,721	2,080	2,518	2,831
22	0,686	1,321	1,717	2,074	2,508	2,819
23	0,685	1,319	1,714	2,069	2,500	2,807
24	0,685	1,318	1,711	2,064	2,492	2,797
25	0,684	1,316	1,708	2,060	2,485	2,787
26	0,684	1,315	1,706	2,056	2,479	2,779
27	0,684	1,314	1,703	2,052	2,473	2,771
28	0,683	1,313	1,701	2,048	2,467	2,763
29	0,683	1,311	1,699	2,045	2,462	2,756
30	0,683	1,310	1,697	2,042	2,457	2,750
40	0,681	1,303	1,684	2,021	2,423	2,704
60	0,679	1,296	1,671	2,000	2,390	2,660
120	0,677	1,289	1,658	1,980	2,358	2,617
$\infty$	0,674	1,282	1,645	1,960	2,326	2,576