

**ANALISIS SERTIFIKASI KESELAMATAN KAPAL  
TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN DI  
PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV

**EGGY LIES SETIYADI**

**NIT 07.19.031.1.12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

**ANALISIS SERTIFIKASI KESELAMATAN KAPAL  
TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN DI  
PELABUHAN TANJUNG PRIOK JAKARTA**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan  
Program Pendidikan Diploma IV

**EGGY LIES SETIYADI**

**NIT 07.19.031.1.12**

**PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

**TAHUN 2023**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Eggy Lies Setiyadi

Nomor Induk Taruna : 0719031112

Progam Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini saya mempresentasikan proposal penelitian berjudul :

**Analisis Sertifikasi Keselamatan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran  
Di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta**

Semua konsep yang disajikan dalam penelitian ilmiah yang diusulkan, kecuali tema yang disebutkan dalam tanda kutip, adalah kontribusi asli yang saya tulis sendiri.

Dalam hal pernyataan tersebut di atas terbukti tidak benar, saya bersedia menerima dan mematuhi sanksi yang dijatuhkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

SURABAYA, ..... 2023

**EGGY LIES SETIYADI**

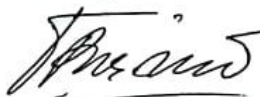
**PERSETUJUAN SEMINAR  
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : Analisis Sertifikasi Keselamatan Kapal Terhadap  
Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung  
Priok Jakarta  
Nama Taruna : Eggy Lies Setiyadi  
NIT : 07.19.031.1.12  
Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut  
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

SURABAYA, ..... 17 JULI ..... 2023

Menyetujui,

Pembimbing I



**Dr. Trisnowati Rahayu, M.A.P**  
Pembina Tk I (IV/b)  
NIP. 19660216 199303 2 001

Pembimbing II



**Prima Yudha Yudianto, MM**  
Penata (III/c)  
NIP. 19780717 200502 1 001

Mengetahui,  
Ketua Prodi Transportasi Laut  
Politeknik Pelayaran Surabaya  
  
**Paris Novahdi, S.Si.T., M.Sc.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19841118 200812 1 003

**PENGESAHAN KARYA ILMIAH TERAPAN**

**ANALISIS SERTIFIKASI KESELAMATAN KAPAL TERHADAP  
KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK  
JAKARTA**

Disusun dan Diajukan Oleh:

**EGGY LIES SETIYADI**

**NIT. 07.19.031.1.12**

Telah dipresentasikan di depan Panitia Seminar Proposal KIT

Pada tanggal, .....

Menyetujui

Penguji I



**Elly Kusumawati, S.H., M.H.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19811112 200502 2 001

Penguji II



**Prima Yudha Yudianto, MM**

Pembina Tk. I (III/c)

NIP. 19780717 200502 1 001

Penguji III



**Dr. Trisnowati Rahayu, M.AP.**

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19660216 199303 2 001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut

Politeknik Pelayaran Surabaya



**Faris Nofandi S.Si.T., M.Sc.**

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur saya panjatkan Kehadirat Allah SWT atas bimbingan dan bantuan ilahi yang diberikan oleh Allah SWT, memungkinkan saya untuk berhasil menyelesaikan aplikasi ini dalam jangka waktu yang ditentukan. Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua individu dan organisasi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan arahan selama pelaksanaan penelitian ilmiah terapan ini. Kontribusi mereka sangat signifikan dan mendukung. Saat ini saya berkuliah di Program Diploma IV Jurusan Perhubungan Laut Politeknik Pelayaran Surabaya, di bawah bimbingan S.Tr. Pel. Selama penyusunan proposal karya ilmiah terapan ini, penulis meminta bantuan dari berbagai sumber. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada orang-orang yang terhormat:

1. Bapak Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya dan seluruh jajaran dosen, staff dan pegawai.
2. Bapak Faris Novandi, S.Si.T., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya
3. Ibu Dr. Trisnowati Rahayu, M A.P selaku Dosen Pembimbing I
4. Bapak Prima Yudha Yudianto, MM Selaku Dosen Pembimbing II
5. Kepala dan seluruh pegawai Kantor Utama Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok yang sangat membantu dan memberikan kesempatan serta pengetahuan kepada penulis saat melaksanakan praktek darat
6. Kedua orang tua saya yang selalu mendoakan dan memberi semangat.
7. Rekan-rekan taruna yang telah memberikan dorongan dan semangat sehingga penulisan karya ilmiah terapan ini dapat terselesaikan.

8. Penyelesaian karya ilmiah terapan ini difasilitasi oleh berbagai pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Saya menyadari bahwa terdapat beberapa keterbatasan dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini. Kekurangan yang teridentifikasi ini memang bisa menjadi jalan potensial untuk meningkatkan keterampilan menulis.

Studi dalam ilmu terapan ini memiliki potensi untuk memberikan wawasan berharga bagi pembaca dan penulis.

Surabaya, ..... 2023

Penulis,

**(EGGY LIES SETIYADI)**

## ABSTRAK

EGGY LIES SETIYADI, Analisis Sertifikasi Keselamatan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Dibimbing oleh Trisnowati Rahayu dan Prima Yudha Yudianto.

Sertifikasi Keselamatan kapal barang adalah aspek penting untuk menyatakan kelayakan kapal dalam keselamatan dan keamanan pelayaran. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui proses memperoleh sertifikasi keselamatan kapal barang dan mengetahui pentingnya sertifikasi keselamatan kapal barang terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Metode penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Hasil penelitian ini diambil dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Dengan memahami prosedur serta tatacara mendapatkan sertifikasi keselamatan kapal barang tersebut, diharapkan para pemilik kapal memahami dan dapat melaksanakan prosedur sehingga dapat disebut laik laut serta dalam mewujudkan keselamatan berlayar pada saat beroperasi.

**Kata Kunci:** sertifikat keselamatan kapal barang, keselamatan pelayaran



## **ABSTRAC**

*EGGY LIES SETIYADI, Analysis of Ship Safety Certification on Safety of Shipping at Tanjung Priok Port Jakarta. Supervised by Trisnowati Rahayu and Prima Yudha Yudianto.*

*Safety Certification of a freighter is an important aspect to certify the feasibility of a ship in shipping safety and security. The purpose of this study was to determine the process of obtaining safety certification of cargo ships and to determine the importance of safety certification of cargo ships to shipping safety at Tanjung Priok Port Jakarta. This research method uses qualitative methods. The results of this study were taken from the results of observations, interviews, and documentation. Understanding the procedures and procedures for obtaining safety certification of cargo ships is expected that ship owners understand and can carry out procedures so that they can be called seaworthy and in realizing the safety of sailing when operating*

*Keywords: certificate of safety of cargo ships, shipping safety*

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
PERSETUJUAN SEMINAR .....	iv
KARYA ILMIAH TERAPAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PENGESAHAN KARYA ILMIAH TERAPAN .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
ABSTRAK .....	viii
<i>ABSTRAC</i> .....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR .....	xiii
LAMPIRAN.....	xiv
BAB I.....	1
PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Manfaat Penelitian .....	5
BAB II.....	6
TINJAUAN PUSTAKA .....	6
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	6
B. Landasan Teori.....	7
1. Pengertian Analisis.....	7
2. Dasar Teori Sertifikasi Keselamatan kapal .....	9
3. Kelaiklautan Kapal .....	17
4. Teori Keselamatan Pelayaran .....	17
C. Kerangka Pikir .....	23
BAB III .....	25
METODE PENELITIAN.....	25
A. Jenis Penelitian.....	25
B. Waktu Dan Tempat Penelitian .....	28
1. Waktu Penelitian .....	28

2. Tempat Penelitian.....	28
C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data .....	28
1. Sumber Data .....	28
2. Teknik Pengumpulan Data .....	29
D. Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV .....	33
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	33
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	33
B. Hasil Penelitian .....	35
1. Penyajian data.....	35
2. Analisis Data .....	51
C. Pembahasan.....	56
1. Observasi .....	56
2. Wawancara .....	57
3. Dokumentasi.....	58
BAB V.....	59
PENUTUP.....	59
A. Kesimpulan .....	59
B. Saran.....	59
DAFTAR PUSTAKA .....	61
LAMPIRAN.....	63

## DAFTAR TABEL

<b>Nomor</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 2. 1 Review Penelitian .....	6

## DAFTAR GAMBAR

<b>Nomor</b>	<b>Halaman</b>
Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian.....	24
Gambar 3. 1 Prosedur Pengolahan Data .....	31
Gambar 4. 1 Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok Jakarta .....	33
Gambar 4. 2 Struktur Organisasi Kesyahbandar Utama Tanjung Priok .....	34
Gambar 4. 3 SOP Sertifikasi Keselamatan .....	44
Gambar 4. 4 VHF DSC .....	50
Gambar 4. 5 Mf hf.....	50
Gambar 4. 6 Inflatable Liferaft .....	50

## LAMPIRAN

<b>Nomor</b>	<b>Halaman</b>
Lampiran 1 Hasil Wawancara.....	58
Lampiran 2 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan.....	62
Lampiran 3 Sertifikat Keselamatan Konstruksi.....	64
Lampiran 4 Sertifikat Keselamatan Radio.....	66
Lampiran 5 Contoh Hasil Pemeriksaan Kapal.....	73

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Negara Indonesia sebagai sebuah bangsa bercirikan sifat kepulauan, dimana pulau-pulau penyusunnya terhubung melalui perairan teritorial yang dibatasi dan diatur oleh kerangka hukum, garis batas, hak, dan wilayah yang ditunjuk. Untuk mewujudkan prinsip-prinsip nusantara secara efektif dan mendorong ketahanan nasional, diperlukan sistem transportasi nasional yang komprehensif yang dapat memfasilitasi perluasan ekonomi, mendorong pembangunan daerah, dan meningkatkan kohesi sosial. Wawasan Nusantara, sebagaimana tertuang dalam Ketetapan MPR 1993 dan 1998 tentang Garis-garis Besar Haluan Negara (GBHN), meliputi cara pandang dan sikap penduduk Indonesia terhadap diri sendiri dan lingkungan sekitar. Pandangan ini menekankan persatuan nasional dan integritas teritorial sebagai prinsip dasar dalam memandu urusan masyarakat, nasional, dan negara menuju pencapaian tujuan yang ditetapkan. Wilayah perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia kira-kira meliputi dua pertiga luas daratannya, yang mencerminkan statusnya sebagai negara kepulauan. Akibatnya, negara bergantung pada berbagai moda transportasi untuk memfasilitasi kegiatan ekonomi. tujuan khusus untuk melakukan pelayaran tersebut. Kapal niaga ialah setiap kapal laut yang digerakan Oleh karena itu, sangat penting untuk memiliki modal yang cukup untuk infrastruktur transportasi, seperti kapal laut, untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Menurut Undang-Undang Nomor

17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Dalam konteks ini, kata kapal mengacu pada setiap kapal yang dapat dilayari atau dibangun secara mekanis untuk mengangkut kargo atau penumpang untuk disewa. Untuk menjamin keamanan kapal, anak buah kapal (selanjutnya disebut awak kapal), dan muatan yang diangkutnya selama perjalanan dan selama berlabuh di pelabuhan. Konsep kelayakan laut dalam kaitannya dengan sebuah kapal mencakup pemenuhan beberapa kriteria yang berkaitan dengan keselamatan kapal, pencegahan polusi udara akibat kapal, kesejahteraan awak dan penumpang, prosedur pemuatan, kesehatan kapal, kepatuhan hukum, manajemen keselamatan, dan pencegahan polusi yang dihasilkan kapal. Ini juga mencakup kemampuan kapal untuk menavigasi perairan tertentu dengan cara yang aman. Mengingat pentingnya keselamatan, terutama bagi individu yang menggunakan transportasi laut, sangat penting untuk mendapatkan dokumentasi tertulis sebagai bukti. Konsekuensinya, Menteri Perhubungan memberi wewenang terhadap pejabat pemerintah yang akan bertanggung jawab menerbitkan sertifikat keselamatan kepada kapal berbendera Indonesia yang memenuhi kriteria keselamatan yang telah ditetapkan. Penting untuk dicatat bahwa ketentuan ini tidak termasuk kapal perang, kapal negara, dan kapal yang digunakan semata-mata untuk kegiatan olahraga. Gross tonage, juga dikenal sebagai tonase kotor, mengacu pada pengukuran volume total



yang mencakup semua area, selain volume ruang tertutup, termasuk isinya dan setiap ruang tertutup di atas geladak atas. Satuan tonase kotor umumnya dilambangkan dalam ton. Sesuai dengan penjelasan Pasal 126 Ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di bawah kewenangan Direktur Pelayaran dan Kemaritiman menerbitkan Shipping Declaration 214 pada bulan September 2009 yang menguraikan tentang berbagai jenis sertifikat sertifikasi:

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

Pengelolaan sertifikat keselamatan dapat dilaksanakan secara efektif setelah semua persyaratan yang diperlukan telah dipenuhi. Pemilik kapal memiliki kewajiban hukum untuk memastikan perolehan dan pemeliharaan sertifikat keselamatan kapal yang tepat untuk memfasilitasi fungsi perusahaan mereka secara efisien. Menurut Pasal 116 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 (UUP) di Republik Indonesia diatur ketentuan mengenai pelayaran selanjutnya berisi “keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritime. Lebih jauh lagi, pengaturan keselamatan pelayaran terkait masalah internasional diatur dalam Pasal IX Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974. Hal ini dicapai melalui pemberlakuan International Safety Management (ISM)

Code. Mengalami modifikasi pada tahun 1978, mencakup semua kapal yang berlayar di antara berbagai pelabuhan di seluruh dunia. Keselamatan dan keamanan dalam pelayaran merupakan tanggung jawab besar di pelabuhan. Syah-bandar (Syahbandar) memiliki kewenangan tertinggi untuk melaksanakan dan mengawasi pemenuhan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pelayaran. Pentingnya jabatan Syahbandar sangat penting, meliputi penerbitan sertifikat kelaiklautan kapal, izin berlayar, dan memastikan keselamatan dan keamanan di samping mengawasi semua operasi transportasi laut di perairan Indonesia. Penulis melakukan penelitian lapangan di sekitar Kantor Syahbandar Utama Tanjung Priok di Jakarta.

Berangkat dari informasi kontekstual tersebut di atas, penulis melakukan upaya penelitian untuk menyusun sebuah karya ilmiah dengan judul tersebut “Analisis Sertifikasi Keselamatan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta”.

## **B. Rumusan Masalah**

Sertifikasi keselamatan adalah persyaratan bagi kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap protokol dan prosedur keselamatan yang telah ditetapkan. Berdasarkan masalah yang disajikan, penulis merumuskan rumusan masalah berikut:

1. Bagaimana proses untuk memperoleh sertifikasi keselamatan kapal barang di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta?
2. Bagaimana pentingnya sertifikasi keselamatan kapal barang terhadap keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta?

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penulisan ilmiah terapan dan wacana seputar karya ilmiah terapan dapat diringkas sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui proses memperoleh sertifikasi keselamatan kapal barang di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta
2. Untuk mengetahui pentingnya sertifikasi keselamatan kapal barang terhadap keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta

### **D. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dalam penelitian analisis sertifikasi keselamatan kapal terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan seperti:

1. Secara teoritis

Karya ilmiah terapan ini di harapkan penulis agar dapat menambah pengetahuan dan meningkatkan penguasaan terhadap ilmu yang sudah di peroleh dan di pelajari oleh penulis dalam lingkungan kampus.

2. Secara praktis

Rumusan penelitian ilmiah praktis diharapkan dapat menghasilkan wawasan dan pengetahuan yang berharga bagi pembaca. Sehingga memberikan sumbang saran yang terkait keselamatan pelayaran terhadap Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok Jakarta.

**BAB II**  
**TINJAUAN PUSTAKA**

**A. Review Penelitian Sebelumnya**

Tabel 2. 1 Review Penelitian

No.	Nama	Judul	Hasil	Perbedaan Penelitian
1.	Andi Hendrawan, 2019	Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran pada kapal niaga	Hasil dari penelitian menjelaskan tentang fasilitas-fasilitas penunjang keselamatan dan sumber daya manusia yang handal dengan sertifikat keahliannya	Pada penelitian sebelumnya penulis hanya menjelaskan tentang alat penunjang keselamatan
2	Dedeh Suryani, Aprilia Yudi Pratiwi, Sunardji, Andi Hendrawan, 2018	Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran	Hasil dari penelitian ini menjelaskan tentang peran penting syahbandar dalam keselamatan pelayaran, tertibnya administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran, peningkatan kompetensi dari petugas atau pegawai pelabuhan sehingga dapat meningkatkan	Pada penelitian sebelumnya hanya menjelaskan tentang peran penting syahbandar dalam keselamatan pelayaran

			perannya dalam menunjang keselamatan pelayaran	
--	--	--	--	--

Sumber Data: Jurnal Akademi Maritim Nusantara Cilacap, th 2019, 2018

## B. Landasan Teori

### 1. Pengertian Analisis

Spradley (sebagaimana dikutip dalam Sugiyono, 2015: 335) mengemukakan bahwa analisis adalah suatu proses kognitif yang ditujukan untuk mengidentifikasi pola. Selain itu, analisis melibatkan pemeriksaan sistematis terhadap suatu subjek untuk membedakan bagian-bagian penyusunnya, hubungan timbal baliknya, dan integrasinya dalam keseluruhan yang lebih besar.

Analisis adalah suatu proses kognitif yang bertujuan membedah suatu masalah atau pokok penyelidikan menjadi komponen-komponen penyusun (penguraian). Dengan demikian, organisasi struktural atau konfigurasi entitas yang dibedah menjadi mudah dilihat, sehingga memfasilitasi pemahaman yang lebih jelas tentang signifikansinya atau pemahaman yang lebih jelas tentang masalah yang dihadapi (Satori & Komariyah, 2014).

Sesuai dengan Nasution sebagaimana dikutip dalam Sugiyono (2015: 334), proses melakukan analisis merupakan tugas yang menantang yang menuntut usaha yang tekun. Tidak ada metodologi yang ditentukan secara universal untuk melakukan analisis, yang mengharuskan setiap peneliti mengembangkan pendekatan mereka

sendiri yang sejalan dengan karakteristik unik penelitian mereka. Substansi identik memiliki potensi untuk dikategorikan dalam berbagai cara. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa temuan analisis adalah dekonstruksi metodis suatu topik untuk memastikan elemen penyusunnya, keterkaitan antar elemen tersebut, dan sintesisnya sebagai satu kesatuan yang kohesif. Data yang diteliti dalam penelitian ini menjamin keabsahan hasil yang diperoleh dari evaluasi pengukuran pemantauan kecerdasan emosional. Menurut teori Goleman, dimungkinkan untuk menilai kecerdasan emosional siswa dengan mengkategorikannya menjadi tiga tingkatan: tinggi, sedang, dan rendah. Untuk menilai kemampuan pemecahan masalah matematisnya, dapat diberikan tes berupa soal essay atau esai dengan memperhatikan tahapan pemecahan masalah Wallas. Selain itu, wawancara dapat dilakukan untuk menilai kemampuan berpikir kreatif siswa saat memecahkan masalah matematika.

Komaruddin (2001: 53) memberikan pengertian analisis sebagai proses kognitif mendekonstruksi suatu entitas yang utuh menjadi bagian-bagian penyusunnya guna mengidentifikasi ciri-ciri bagian-bagian tersebut, keterkaitannya, dan perannya masing-masing dalam satu kesatuan entitas.

Analisis menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2002:43) “merupakan penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dal penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan”.

Berdasarkan penjelasan yang diberikan oleh para ahli, analisis dapat dipahami sebagai upaya multifaset yang melibatkan kegiatan dan proses yang saling berhubungan yang bertujuan untuk memecahkan suatu komponen atau masalah secara cermat. Selanjutnya, hasil analisis rinci ini disintesis untuk menarik kesimpulan yang tepat.

## 2. Dasar Teori Sertifikasi Keselamatan kapal

### a. Pengertian Sertifikasi Keselamatan Kapal

Sertifikasi Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan, alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian. Menurut Undang-Undang Pelayaran no. 17 tahun 2008, kapal dinyatakan laik laut apabila sudah dilengkapi dengan sertifikat Keselamatan Kapal, sertifikat pencemaran dari kapal, sertifikat Garis Muat dan pemuatan, Gross Akta, Surat Laut/Pas Besar/Pas Kecil/Pas Sungai dan danau, sertifikat Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran dari Kapal serta Sertifikat Manajemen Keamanan Kapal yang sesuai dengan daerah pelayarannya. Peraturan tersebut mencakup berbagai aspek, termasuk namun tidak terbatas pada bahan, metode konstruksi, bangunan, sistem permesinan dan kelistrikan, pertimbangan stabilitas, desain tata letak, penyediaan peralatan (termasuk peralatan bantu dan radio), serta kapal elektronik.

Sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, kapal dengan kategori dan ukuran tertentu diwajibkan untuk menjalani proses klasifikasi yang dilakukan oleh instansi tersebut sebagai prasyarat untuk memperoleh sertifikat keselamatan. Setelah prosedur inspeksi dan pengujian selesai, jika kapal ditentukan telah memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan, sertifikat akan diterbitkan. Kapal bersertifikat menjalani inspeksi dan evaluasi terus menerus sampai mereka dinonaktifkan. Sebuah kapal dianggap laik laut bila memiliki sertifikasi yang sesuai dengan peraturan yang relevan.

b. Jenis Sertifikasi Keselamatan

Berbagai jenis sertifikat kapal, salah satunya adalah sertifikat keselamatan kapal. Ada tiga kategori berbeda dari sertifikat keselamatan untuk kapal kargo, yang dapat disebutkan sebagai berikut:

1) Sertifikat Keselamatan Perlengkapan (*Safety Equipment Certificate*)

Sertifikat Keselamatan Peralatan Kapal Kargo adalah dokumen formal yang digunakan untuk menunjukkan kelayakan operasional kapal kargo sehubungan dengan melakukan pelayaran. Sertifikat tersebut mencakup informasi mengenai kapal, khususnya:

- a) Nama kapal (*name of ship*)
- b) Tanda pengenal (*distinctive numbers or letters*)



- c) Pelabuhan pendaftaran (*port of registry*)
- d) Berat kotor (*gross tonnage*)
- e) Jenis kapal (*type of ship*)
- f) Panjang kapal (*length of ship*)
- g) Nomor IMO (*IMO number*)

Dengan perincian isi Sertifikat mencakup informasi berikut:

- a) Kapal telah menjalani pemeriksaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang ditentukan.
- b) Pemeriksaan menunjukkan
  - i. Kapal mematuhi Konvensi/peraturan non Konvensi mengenai sistem dan fasilitas keselamatan kebakaran, serta persyaratan pengendalian kebakaran.
  - ii. Semua sekoci, peralatan penyelamat, dan fasilitas jalan keluar yang diperlukan disediakan sesuai dengan standar lokal, negara bagian, dan federal.
  - iii. Kapal tersebut memiliki mekanisme penggelaran tali dan sistem radio yang dapat digunakan untuk pemulihan diri jika diperlukan, sesuai undang-undang..

Ketentuannya ada yang meliputi inventarisasi peralatan yang diperlukan untuk memenuhi kewajiban peraturan. Isinya merangkum:

- a) Jumlah pelayar sesuai peralatan keselamatan jiwa yang tersedia
- b) Jumlah sekoci penolong

- c) Jumlah rakit penolong
- d) Jumlah pelampung penolong
- e) Jumlah jaket penolong
- f) Jumlah radar transponder
- g) Jumlah *twoway* radio
- h) Sistem dan perlengkapan navigasi

2) Sertifikat Keselamatan Konstruksi (*Safety Construction Certificate*)

Sertifikat Keselamatan Kontruksi menggabungkan data kapal, yang selanjutnya dilengkapi dalam Sertifikat Keselamatan Konstruksi dengan pencantuman tanggal peletakan lunas.

- a) Kapal telah menerima inspeksi sesuai dengan ketentuan konvensi.
- b) Inspeksi telah mengungkapkan bahwa struktur, perlengkapan dan perlengkapan kapal dalam keadaan memuaskan dan sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan oleh konvensi.

Penerbitan Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang harus sesuai dengan persyaratan yang didasarkan pada Standar Kapal Non-Kovenski atau Non-Convension Vessel Standard (NCVS) pada BAB 2 tentang Kontruksi dan BAB 5 tentang permesinan dan Kelistrikan.

Untuk item-item yang diatur dalam Standar Kapal Non-Konvensi atau Non-Convension Vessel Standard (NCVS) pada BAB 2 tentang Kontruksi yaitu:

- a) Kontruksi Lambung Kapal
- b) Kontruksi Sekat Kedap Air
- c) Desain atau Rancang Bangun Kapal
- d) Bahan Kapal
- e) Sistem Jangkar

Kemudian untuk item yang diatur dalam Standar Kapal Non-Konvensi atau Non-Convension Vessel Standar (NCVS) pada BAB 5 tentang Permesinan dan Kelistrikan yaitu:

- a) Mesin pembakaran dalam
- b) Sistem propulsi
- c) Sistem Bahan Bakar
- d) Sistem Fluida
- e) Sistem Kemudi
- f) Sistem Bantu
- g) Perlistrikan Umum
- h) Sistem Voltega Extra Rendah dan Baterai
- i) Sistem Voltage Rendah
- j) Sumber Utama Daya Rendah
- k) Sumber Daya Kelistrikan Darurat

3) Sertifikat Keselamatan Radio (*Safety Radio Certificate*)

Sertifikat Keselamatan Radio Kapal adalah persyaratan keselamatan wajib bagi kapal-kapal yang bergerak dalam navigasi maritim. Sistem radio kapal merupakan elemen penting dalam infrastruktur kapal, oleh karena itu Sertifikasi Keselamatan Radio menjadi syarat apakah kapal dapat berlayar atau tidak. Sertifikat ini diterbitkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Pemeriksaan, penilikan dan pengujian peralatan radio kapal menjadi syarat untuk membuktikan bahwa kapal memenuhi:

- a) Peraturan yang berkaitan dengan instalasi radio; dan
- b) Kesesuaian fungsionalitas instalasi radio dengan persyaratan hukum dan peraturan untuk tujuan penyelamatan diri.

Dasar pemeriksaan, penilikan dan pengujian guna penerbitan sertifikat keselamatan radio kapal. Persyaratan umum peralatan radio harus memiliki fungsi:

- a) Memiliki kemampuan menerima sinyal marabahaya dari darat ke kapal;
- b) Mampu mengirim dan menerima sinyal marabahaya dari kapal ke kapal;
- c) Memiliki kemampuan untuk mengirimkan dan menerima komunikasi koordinasi pencarian dan bantuan;
- d) Memiliki kemampuan mengirimkan sinyal penanda posisi untuk lokasi bencana;

- e) Mampu mengirim dan menerima komunikasi antar muka dan
- f) Dinas jaga terus-menerus.

Informasi sertifikat tentang kapal ini cocok dengan sertifikat peralatan, dengan memasukkan area kapal yang ditunjuk, yang menunjukkan wilayah laut tertentu tempat kapal diizinkan untuk beroperasi. Dalam empat wilayah layanan radionya, Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) menyediakan layanan keselamatan yang penting, yang biasanya disebut sebagai A1, A2, dan A3. Selain itu, ditegaskan, di antara berbagai poin lainnya, dengan cara berikut:

- a) Kapal telah diperiksa dan ditemukan telah memenuhi semua peraturan dan undang-undang yang berlaku untuk itu.
- b) Pemeriksaan menunjukkan bahwa:
  - i. Kapal memenuhi kriteria yang berkaitan dengan instalasi radio.
  - ii. Instalasi radio yang digunakan di dalam fasilitas wajib memenuhi ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sertifikat tersebut disertai dengan inventaris lengkap peralatan radio yang telah dipasang di kapal. Sebagai ilustrasi:

- a) Sistem Utama (*Primary Systems*)
  - i. Instalasi radio VHF

- ii. Instalasi radio MF/HF
- iii. Stasiun bumi kapal INMARSAT
- b) Alat peringatan sekunder (*Secondary means of alerting*)
- c) Fasilitas penerima informasi keselamatan maritim
  - i. Pesawat penerima NAVTEX
  - ii. Pesawat penerima EGC
  - iii. Pesawat penerima NBDP HF
- d) EPIRB Satelit
  - i. COSPAS SARSAT
  - ii. INMARSAT
- e) Transponder radar

Di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan, menjalankan tugasnya. Fungsi utamanya adalah untuk mengevaluasi dan melaporkan hal-hal yang berkaitan dengan kelaikan laut kapal dan perlindungan lingkungan maritim, termasuk tetapi tidak terbatas pada desain dan pelaksanaan kebijakan, penetapan norma, standar, prosedur, dan kriteria, dan pemberian bimbingan teknis dan pengawasan. juga pelestarian. Ketentuan mengenai penyelenggaraan pengelolaan kapal telah ditetapkan dan diberlakukan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut melalui Peraturan No. HK. 103/2/19/DJPL-16 yang resmi dikeluarkan pada 13 Juli 2016. Peraturan ini secara khusus mengatur pelaksanaan laik laut kapal. Entitas yang dikenal sebagai Syahbandar, Kanpel, Syahbandar

dan Otoritas Pelabuhan Utama (KSOP), dan Kantor Unit Administrasi Pelabuhan (KUPP) telah memberikan otorisasi kepada Kantor Pusat untuk perekrutan personel khusus dalam domain masing-masing. Karyawan ini bertanggung jawab untuk melakukan inspeksi kapal untuk menentukan kelayakan dan kelayakan kapal. tidak berfungsi.

### 3. Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu (Pasal 1 “Ketentuan Umum” butir 33 UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008)

### 4. Teori Keselamatan Pelayaran

#### a. Pengertian Keselamatan Pelayaran

Menurut Windyandari (2014), Indonesia dicirikan sebagai negara kepulauan maritim dengan karakteristik yang berbeda dalam sistem transportasi lautnya. Namun, penyelidikan lebih lanjut diperlukan untuk memeriksa secara komprehensif aspek teknis dan ekonominya. Hal ini terutama disebabkan oleh armada kapal yang menua, yang menimbulkan risiko kerusakan permanen, maka dapat mengancam keamanan kapal. Kriteria material, standar bangunan, peraturan teknik dan kelistrikan, stabilitas pergeseran, parameter tata

letak, dan peralatan standar radio/elektronik kapal semuanya harus dipenuhi agar kapal dianggap dalam kondisi laik laut. Kepatuhan ini harus diverifikasi melalui sertifikat, yang diperoleh setelah proses inspeksi dan pengujian menyeluruh.

Sangat penting untuk memiliki awak kapal yang terampil dan berpengalaman untuk memastikan keselamatan dan kelangsungan lalu lintas maritim. Oleh karena itu, sangat penting bahwa setiap kapal layar memiliki awak kapal yang kompeten dalam jumlah yang memadai yang dapat melakukan tugasnya sesuai dengan peran khusus mereka. Pertimbangan ini harus mempertimbangkan ukuran dan konfigurasi kapal, serta persyaratan khusus kapal. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 40 awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya.

#### 1) Revitalisasi Keselamatan Pelayaran

- a) Mempromosikan pengembangan langkah-langkah keselamatan kapal untuk meningkatkan keselamatan transportasi laut dan meningkatkan pendapatan. Mendorong produktivitas dan mendukung perluasan industri hilir yang aman adalah dua cara untuk meningkatkan daya saing.
- b) Memberdayakan perekonomian daerah dan pelaku usaha perseorangan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi nasional;
- c) Memberikan bantuan untuk kemajuan pembangunan daerah;



- d) Meningkatkan efektivitas pengelolaan maritim untuk keselamatan kapal jangka panjang;
- e) Meningkatkan keselamatan kapal dengan membuat infrastruktur dan fasilitas navigasi lebih efisien dan efektif sesuai dengan tujuan penggunaannya dan karakteristik serta spesifikasi peralatan yang ada.

## 2) Peningkatan Faktor Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal dipengaruhi oleh berbagai faktor antara lain perlengkapan kapal, operasional kapal, muatan-muatan, dan kecakapan operator kapal. Peralatan kapal harus dikalibrasi secara teratur sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan untuk memastikan keamanan yang berkelanjutan bagi semua orang di kapal. Pemanfaatan kapal sesuai dengan tujuan utamanya, memastikan bahwa muatan tidak melebihi kapasitas muatan yang ditentukan, tergantung pada kemampuan operator kapal untuk menavigasi dan mengendalikan kapal sepanjang jalur yang dimaksudkan.

Penegakan standar keselamatan kapal dilakukan secara ketat selama proses permohonan izin pelayaran atau pengembalian trayek. Selain itu, inspeksi berkala dan razia sementara diperlukan untuk memastikan kepatuhan kapal, termasuk menangani pelanggaran terkait batas muatan. Hal ini sangat penting untuk speedboat yang diamati membawa penumpang di luar area tempat duduk yang ditentukan, bahkan di

atas atap kapal. Ada kebutuhan untuk menyebarkan informasi terkait pelayaran yang komprehensif kepada operator kapal, khususnya terkait dengan perolehan keahlian dalam mengoperasikan kapal dan menavigasi rute yang ditentukan. Hal ini dapat dicapai melalui pendekatan kelembagaan, seperti mempromosikan persahabatan dan pengertian di antara pemilik kapal, pengemudi, dan awak kapal yang secara intrinsik terkait dengan adat dan ritual angkutan sungai. Untuk memastikan bahwa setiap tahapan sosialisasi dilakukan dengan cara yang selaras dengan hasil yang diinginkan dan mendapat penerimaan dari semua pihak yang terlibat (Aulia Windyandari, 2014).

### 3) Sistem Manajemen Perusahaan Pelayaran

Menurut Thamrin, AR (2015), kode ISM mencakup berbagai tugas dan tanggung jawab resmi yang berlaku untuk perusahaan pelayaran:

- a) Mengadvokasi dan menegakkan kebijakan keselamatan dan perlindungan lingkungan.
- b) Menentukan peran dan tugas dalam bisnis.
- c) Masalah tentang tugas dan tanggung jawab nakhoda.
- d) Sumber daya yang tersedia dan karakteristik individu.
- e) Kesiapsiagaan Darurat.
- f) Pemeliharaan Kapal dan Perlengkapannya.
- g) Topik dokumentasi, sertifikasi, verifikasi, dan supervisi sangat penting dalam ranah akademik.

Tujuan utama dari sistem kode International Safety Management (ISM) adalah untuk meningkatkan keselamatan operasional kapal dan mengurangi terjadinya kecelakaan kapal:

- a) Insiden Keselamatan di Laut;
- b) Mengurangi Kecelakaan Manusia dan Korban Jiwa;
- c) Mengurangi Kerusakan Lingkungan Akibat Kecelakaan dan Pencemaran di Laut;
- d) Memastikan Keutuhan barang dan Konstruksi Kapal.

Menjelajahi Pengertian Keselamatan Berlayar Konsep keselamatan maritim, yang dapat diterapkan secara internasional, memastikan pengamanan kegiatan maritim. Konsep yang dibahas menyangkut pengamanan jiwa dan harta benda melalui pengaturan, pengelolaan, dan pemajuan teknologi di berbagai moda transportasi yang melintasi perairan teritorial, terlepas dari letaknya. Tanggung jawab ini secara khusus diawasi oleh entitas global yang dikenal sebagai International Maritime Organization (IMO).

Di dalam struktur organisasi, terdapat entitas fungsional yang dikenal sebagai Maritime Safety Committee (MSC). Tanggung jawab badan ini termasuk memantau pembuatan dan penegakan aturan tentang keselamatan dan keamanan maritim. Keselamatan navigasi, stabilitas kapal, pembuatan dan konstruksi kapal, komunikasi laut, dan pencegahan bajak laut adalah beberapa bidang studi utamanya. Inti dari ideologi MSC berkaitan

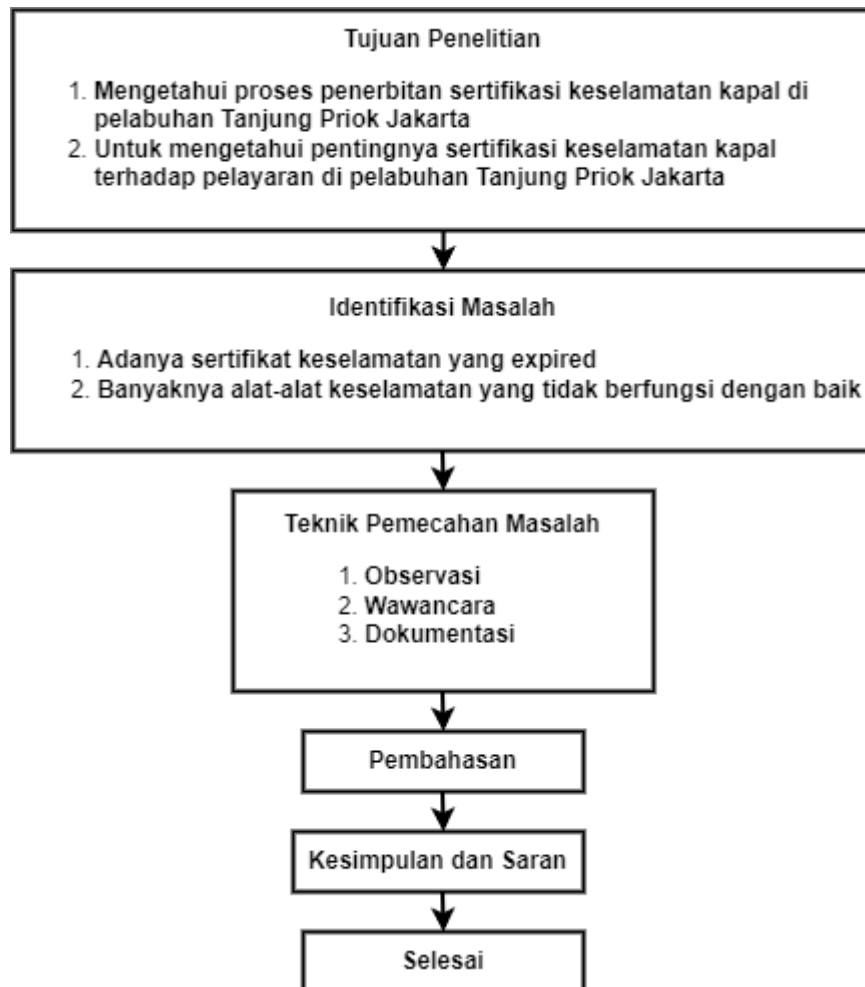
dengan persyaratan komunitas global, menekankan perlunya lautan untuk tetap bebas dari beragam bahaya yang membahayakan keselamatan dan keamanan manusia. Selain itu, pemikiran Maritime Safety Committee MSC diantisipasi akan menawarkan perspektif yang berharga pada upaya yang ditujukan untuk mencegah dan mengatasi tantangan pelayaran, serta memfasilitasi transportasi laut yang lancar. Penting untuk diketahui bahwa Organisasi Maritim Internasional (IMO) memiliki kewenangan untuk menetapkan peraturan semata-mata melalui sarana konvensi dan resolusi. Menurut pendapat saya, Organisasi Maritim Internasional (IMO) memiliki keterbatasan tertentu karena ketidakmampuannya untuk menegakkan peraturan secara efektif. Aturan dan undang-undang hanya dapat ditegakkan oleh Direktorat Maritim atau Negara Bendera masing-masing negara.

Arti penting pemerintahan suatu negara dalam berbagai aspek kehidupan bangsa, seperti kegiatan pelayaran, perhubungan, serta keselamatan dan keamanan maritim, tidak bisa dilebih-lebihkan. Pemerintah mengambil peran sentral sebagai aktor utama, mengerahkan pengaruh besar dan membuat keputusan penting dalam domain ini. Paragraf sebelumnya memberikan demonstrasi yang jelas dan eksplisit tentang prinsip keselamatan pelayaran. Mereka menguraikan komponen khusus dari laik laut kapal sebagaimana diatur oleh peraturan Indonesia,

yang mencakup persyaratan untuk menjaga keselamatan kapal. Pertimbangan kesehatan penumpang, status hukum kapal, standar manajemen keselamatan, dan pengendalian polusi udara dari kapal adalah bagian dari tanggung jawab ini. Selain itu, mereka menekankan pentingnya manajemen keselamatan kapal saat menavigasi perairan tertentu.

### **C. Kerangka Pikir**

Dalam kerangka penelitian berikut, penulis bertujuan untuk menjelaskan keselarasan antara pemecahan masalah dalam usaha ilmiah terapan ini dan perumusan masalah secara berurutan, seperti yang digambarkan dalam bagan alur yang ringkas. Dengan menggunakan konteks yang diberikan sebagai panduan, penelitian ini akan mengkaji bagaimana sertifikasi keselamatan kapal pesiar dikeluarkan di Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta. Secara khusus, fokusnya adalah penentuan laik laut kapal yang memasuki perairan Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Susunan bagian kerangka penelitian ini disusun untuk mencerminkan proses kognitif penulis. Konsep berpikir bingkai gambar dapat diuraikan sebagai berikut:



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir Penelitian

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metodologi kualitatif. Penelitian kualitatif memerlukan eksplorasi perspektif peserta melalui metodologi interaktif dan adaptif. Tujuan utama dari penelitian kualitatif adalah untuk mendapatkan pemahaman yang komprehensif tentang fenomena sosial dengan memeriksanya melalui lensa perspektif partisipan. Yang dimaksud dengan “penelitian kualitatif” adalah suatu jenis metodologi penelitian yang digunakan untuk menyelidiki dan menganalisis sifat atau keadaan subjek yang diteliti. Dalam studi di mana peneliti berfungsi sebagai instrumen utama, istilah "alamiah" digunakan (Sugiyono, 2005).

Sugiyono (2005) berpendapat bahwa penelitian deskriptif kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang berpijak pada filosofi postpositivis. Metode ini umumnya digunakan untuk menyelidiki fenomena dalam setting yang natural dan objektif, di mana peneliti berperan sebagai instrumen utama. Sebelum pengumpulan data, proposal penelitian ini menggunakan metode studi kasus, yang secara khusus menitikberatkan pada aspek yang telah ditentukan. Proses pengumpulan data melibatkan pengambilan sampel dari populasi yang representatif. Metodologi yang digunakan untuk pengumpulan data memiliki arti penting dalam penelitian ilmiah, karena keberhasilan dan hasil penelitian bergantung pada metodologi penelitian yang dipilih. Metode pengumpulan data yang kuat dan akuntabel sangat diperlukan untuk

memfasilitasi pengolahan dan penyajian data secara koheren dan komprehensif.

Bognan dan Taylor (sebagaimana dikutip dalam Moleong, 2005: 4) menawarkan definisi metodologi kualitatif yang berbeda: “Informasi deskriptif yang diperoleh dari wawancara, kelompok fokus, survei, dan metode kualitatif lainnya untuk mempelajari perilaku dan komunikasi manusia dikenal sebagai.”

Seperti yang terlihat pada diagram di atas, proses penelitian kualitatif dimulai secara luas, kemudian menjadi lebih spesifik, dan akhirnya menjadi lebih spesifik lagi. Analisis domain, analisis taksonomi dan komponen, dan analisis tema budaya merupakan langkah-langkah yang diperlukan dalam proses analisis data untuk penelitian kualitatif. Menurut Spradley sebagaimana dikutip dalam Sugiyono (2015:348), ada beberapa jenis analisis data kualitatif:

1. Analisis Domain (*Domain Analysis*)

Mendapatkan keakraban yang komprehensif dan mendalam dengan topik penelitian seseorang atau pengaturan sosial. Beberapa bidang, atau kelas, diklasifikasikan. Akademisi menetapkan sejumlah bidang sebagai dasar untuk studi lebih lanjut. Semakin besar tingkat selektivitas, semakin besar jumlah waktu yang diperlukan untuk melakukan penelitian.



## 2. Analisis Taksonomi (*Taxonomic Analysis*)

Pemilihan domain tertentu mengasumsikan signifikansi yang lebih besar karena membutuhkan pemahaman tentang kerangka kerja internalnya.

## 3. Analisis Komponensial (*Componential Analysis*)

Periksa karakteristik yang berbeda dalam setiap struktur internal melalui proses elemen kontras. Proses ini dicapai melalui pengamatan yang cermat dan perbandingan yang sistematis dari berbagai elemen. Proses pengumpulan data melibatkan pemanfaatan teknik observasi dan administrasi wawancara yang dikuratori dengan hati-hati, menampilkan serangkaian pertanyaan yang kontras .

## 4. Analisis Tema Kultural (*Discovering Cultural Theme*)

Tema atau judul studi keseluruhan akan dikembangkan dari upaya untuk menyelidiki tautan lintas bidang dan kembali dengan keseluruhan. Sifat deskriptif dari metodologi penelitian kualitatif dan kurangnya alat analitik yang kuat adalah dua fitur yang menentukan. Proses dan makna, seperti yang dialami subjek penelitian, diberi bobot lebih besar dalam penelitian kualitatif. Pemanfaatan kerangka teoritis berfungsi sebagai prinsip panduan untuk memastikan bahwa penyelidikan penelitian sejalan dengan pengetahuan yang mapan dan bukti empiris dalam bidang masing-masing. Selanjutnya, kerangka teori ini berfungsi sebagai alat yang berharga untuk menawarkan pemahaman yang komprehensif tentang konteks penelitian dan sebagai sumber untuk menganalisis temuan penelitian.

Penelitian kualitatif didefinisikan sebagai pendekatan pengetahuan yang mencari pemahaman mendalam tentang fenomena seperti yang dialami oleh peserta penelitian (perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan sebagainya). Bahasa dan kata-kata, yang ditempatkan dalam konteks alami tertentu, dan dilengkapi dengan berbagai teknik organik, mencapai hal ini.

## **B. Waktu Dan Tempat Penelitian**

### **1. Waktu Penelitian**

Penelitian ini tentang pentingnya sertifikasi keselamatan kapal pada keselamatan pelayaran. Penelitian ini dilaksanakan pada saat melakukan praktek darat.

### **2. Tempat Penelitian**

Penulis akan melakukan penelitian di Kantor Syahbandar Utama Tanjung Priok Jakarta dimana penulis melakukan praktek darat.

## **C. Sumber Data Dan Teknik Pengumpulan Data**

### **1. Sumber Data**

Selama fase ini, peneliti berusaha untuk mengidentifikasi dan mengumpulkan berbagai sumber data yang relevan dengan masalah yang sedang diselidiki. Sumber primer dan sekunder digunakan untuk menyusun hasil penyelidikan ini.

#### **a. Data Primer**

Data primer adalah data yang datang langsung dari orang yang diteliti. Dalam konteks ini, peneliti langsung memperoleh data atau informasi dari subjek itu sendiri. Peneliti

mengumpulkan data primer untuk menjawab pertanyaan penelitian mereka. Wawancara dengan informan kunci menjadi tulang punggung proses pengumpulan data.

b. Data Sekunder

Arikunto (2013:22) menyatakan bahwa data sekunder mengacu pada informasi yang diperoleh dari berbagai dokumen grafis seperti tabel, catatan, risalah rapat, SMS, maupun media visual seperti foto, film, rekaman video, dan objek berwujud lainnya. Dimasukkannya data sekunder dapat meningkatkan kualitas dan kedalaman data primer.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data terbagi atas:

a) Observasi atau Pengamatan

Menurut Sugiyono (2018:229), observasi merupakan salah satu dari beberapa metode pengumpulan data, namun memiliki keunikan tersendiri. Pengamatan tidak hanya mencakup manusia tetapi juga berbagai entitas alam lainnya.

b) Wawancara

Peneliti sering menggunakan pendekatan wawancara sebagai sarana untuk mengumpulkan informasi. Wawancara adalah prosedur komunikatif yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi tentang individu, peristiwa, kegiatan, dan subjek lain yang relevan. Proses ini melibatkan dua partisipan, yaitu pewawancara dan yang diwawancarai.

Wawancara adalah metode yang biasa digunakan untuk mengumpulkan data, di mana penyelidik melakukan percakapan satu lawan satu dengan subjek penelitian.

Teknik Wawancara merupakan teknik pengumpulan data penulis, yang meliputi pertukaran tanya jawab langsung dengan narasumber atau pihak-pihak yang terlibat dan terkait dengan topik yang diangkat oleh penulis. Wawancara dengan Marine Inspector Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok Jakarta, dan *Crew* kapal Amaris diperlukan agar penulis dapat menggunakan informasi ini dalam membahas masalah yang muncul.

c) Dokumentasi

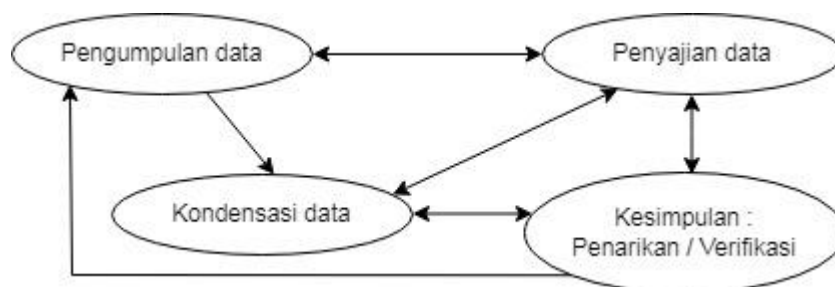
Menurut Sugiyono (2015:240), dokumentasi merujuk pada pencatatan peristiwa masa lampau secara sistematis. Pemanfaatan studi dokumen berfungsi sebagai tambahan yang berharga untuk penerapan teknik observasi dan wawancara dalam ranah penelitian kualitatif. Untuk memperoleh informasi komprehensif yang berkaitan dengan sumber data sekunder, seseorang dapat melakukannya dengan berkonsultasi dengan literatur dan bahan penelitian yang relevan

#### D. Teknik Analisis Data

Ibrahim (2015: 104) menegaskan bahwa analisis data adalah suatu proses yang bertujuan untuk memahami, menjelaskan, menyembunyikan, dan mencari korelasi antara data yang diperoleh.

Menurut Sugiyono (2015; 244), analisis data melibatkan pendekatan sistematis untuk mengumpulkan, menyortir, dan mengumpulkan file informasi melalui wawancara, catatan lapangan, dan dokumen. Proses ini termasuk mengkategorikan data, mendeskripsikannya dalam unit-unit, mensintesis dan menyusunnya menjadi pola, memilih nama-nama penting untuk studi lebih lanjut, dan temuan menarik yang dapat diakses oleh akademisi dan masyarakat umum.

Proses analisis data dalam penelitian kualitatif meliputi tiga tahapan yaitu analisis pra kerja lapangan, analisis saat kerja lapangan, dan analisis pasca kerja lapangan (Sugiyono, 2015: 245). Menurut Sugiyono (2015:246), Sebelum mencapai titik jenuh data, analisis data kualitatif, menurut Miles dan Huberman, memerlukan serangkaian perilaku interaktif dan tidak logis.



Gambar 3. 1 Prosedur Pengolahan Data

Sumber: Miles dan Huberman (Miles, Huberman dan Saldana 2014: 14)

Menurut Sugiyono (2016:337), proses atau protokol dalam melakukan analisis data diuraikan dibawah ini:

1. Observasi, wawancara, dan rekaman tertulis hanyalah sebagian kecil dari pendekatan yang digunakan untuk mengumpulkan data di lokasi studi sebenarnya. Hal ini memerlukan penentuan metode pengumpulan data yang sesuai dan menentukan dengan tepat jenis informasi yang perlu dikumpulkan pada drive bantuan berikutnya.
2. Visualisasi data, khususnya tindakan penyajian data, dilakukan dengan tujuan memudahkan peneliti dalam memahami pandangan holistik atau aspek-aspek tertentu dari penelitian. Penyajian data melibatkan penggambaran temuan wawancara melalui narasi deskriptif, dilengkapi dengan dokumen pendukung, foto dan alat bantu visual lainnya, untuk membangkitkan kesimpulan yang bermakna.
3. Penelitian kualitatif sangat mengandalkan fase inferensi dan validasi. Ini melibatkan analisis informasi yang dikumpulkan untuk mengatasi pernyataan masalah awal. Namun, penting untuk dicatat bahwa masalah dan tantangan yang dihadapi sering berubah seiring kemajuan penelitian; ini terutama berlaku dalam penelitian kualitatif bidang.