

SKRIPSI
DAMPAK *ENDORSEMENT* PAS KECIL KAPAL
TERHADAP PENINGKATAN KEAMANAN DAN
KESELAMATAN KAPAL NELAYAN DI WILAYAH
KERJA KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

ADITIYA FENDA AGATHA

NIT 0820001104

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

SKRIPSI
DAMPAK *ENDORSEMENT* PAS KECIL KAPAL
TERHADAP PENINGKATAN KEAMANAN DAN
KESELAMATAN KAPAL NELAYAN DI WILAYAH
KERJA KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

ADITIYA FENDA AGATHA

NIT 0820001104

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aditiya Fenda Agatha

Nomor Induk Taruna : 08 20 001 1 04

Program Studi : Transportasi Laut

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul:

**"DAMPAK *ENDORSEMENT* PAS KECIL KAPAL TERHADAP
PENINGKATAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN KAPAL
NELAYAN DI WILAYAH KERJA KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS"**

Merupakan karya asli seluruh yang ada dalam skripsi tersebut, kecuali tema yang sama nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya, 07 Juli 2024



Aditiya Fenda Agatha

NIT. 0820001104

**PERSETUJUAN SEMINAR HASIL
SKRIPSI**

**Judul : DAMPAK *ENDORSEMENT* PAS KECIL KAPAL
TERHADAP PENINGKATAN KEAMANAN DAN
KESELAMATAN KAPAL NELAYAN DI WILAYAH
KERJA KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS**

Nama Taruna : Aditiya Fenda Agatha

NIT : 0820001104

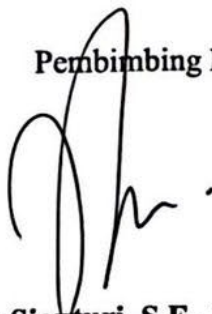
Program Studi : Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Surabaya, 07 Juli 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

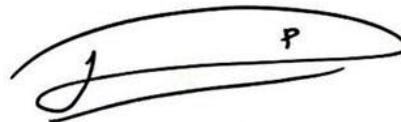


Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/c)

NIP. 199402052019022003

Pembimbing II



Diyah Purwitasari, S.Psi., S.Si., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198310092010122002

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

PENGESAHAN SKRIPSI
"DAMPAK *ENDORSEMENT* PAS KECIL KAPAL TERHADAP
PENINGKATAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN KAPAL NELAYAN
DI WILAYAH KERJA KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS"

Disusun dan Diajukan Oleh:

ADITIYA FENDA AGATHA

NIT 08.20.001.1.04

Progam Diploma IV Transportasi Laut

Telah Dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal, 17 Juli 2024

Menyetujui,

Penguji I

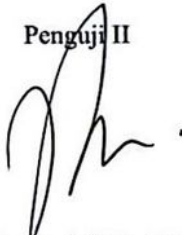


Romanda Annas Amrullah, S.ST., M.M.

Penata Tk. I (III/c)

NIP. 198406232010121005

Penguji II

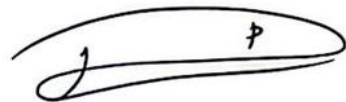


Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr.

Penata Tk. I (III/c)

NIP. 199402052019022003

Penguji III



Diyah Purwitasari, S.Psi., S.Si., M.M.

Penata Tk. I (III/d)

NIP.198310092010122002

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121003

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas karunia, kuasa dan kehendak-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang merupakan suatu kewajiban bagi setiap taruna dan taruni Politeknik Pelayaran Surabaya sesuai dengan yang ditetapkan oleh Politeknik Pelayaran Surabaya sebagai salah satu syarat kelulusan program D-IV tahun ajaran 2023.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Instansi Pemerintah, serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan dengan melalui literatur - literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang Penulis ajukan. Adapun judul skripsi yang Penulis pilih adalah:

**“DAMPAK *ENDORSEMENT* PAS KECIL KAPAL TERHADAP
PENINGKATAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN KAPAL NELAYAN
DI WILAYAH KERJA KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS”**

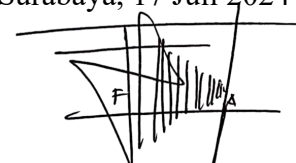
Dalam penyusunan skripsi ini, banyak yang sangat membantu Penulis dalam berbagai hal. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis sampaikan rasa terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Kedua Orang Tua saya Bapak Supriono dan Ibu Sri Utami yang telah berjuang untuk kehidupan penulis, beliau memang tidak sempat merasakan pendidikan sampai bangku perkuliahan. Namun beliau mampu mendidik, memotivasi, serta memberikan dukungan yang luar biasa hingga penulis mampu menyelesaikan studinya sampai sarjana.
2. Kakak Kandung dan Adik Kandung saya Soni Prasetyo dan Bisma Biru Pratama yang selalu memberikan dukungan, support dan usaha yang diberikan kepada adik terakhir ini.
3. Bapak Moejiono, M.T M.Mar.E sebagai Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya.
4. Bapak Faris Novandi S.Si.T.M. Sc sebagai Ketua Jurusan Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

5. Ibu Intan Sianturi, S.E., M.M.Tr. sebagai pembimbing I dan Ibu Diyah Purwitasari, S.Psi., S.Si., M.M. sebagai pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya.
6. Kepada seluruh Sivitas Akademika Politeknik Pelayaran Surabaya.
7. KSOP Kelas III Tanjung Pakis yang telah mendampingi dan memberikan kesempatan untuk melakukan penelitian.
8. Untuk sahabat saya Angkatan XI khususnya kelas transla polbit yang menjadi sumber inspirasi yang sangat baik untuk karya ilmiah ini melalui ide, motif, dan faktor lainnya.
9. Dan yang terakhir kepada kekasih saya, Tarissa Elvi Novianti yang tetap setia menemani saya dan selalu memberikan dukungan untuk terus semangat dalam menempuh pendidikan ini.

Akhir kata, semoga karya tulis ilmiah ini dapat memberikan manfaat dan bahan pembelajaran kepada kita semua.

Surabaya, 17 Juli 2024



Aditaya Fenda Agatha
NIT. 0820001104

ABSTRAK

ADITIYA FENDA AGATHA, Dampak *Endorsement* Pas Kecil Kapal Terhadap Peningkatan Keamanan dan Keselamatan Kapal Nelayan Di Wilayah Kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Skripsi, tahun 2024.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar dampak *endorsement* pas kecil kapal terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal dan kendala apa yang menghambat dalam proses pelaksanaan *endorsement* pas kecil kapal di Wilayah Kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Populasi pada penelitian ini adalah seluruh pemilik kapal kecil (dibawah GT 7), pengambilan sampel sebanyak 50 orang. Pengumpulan data dengan wawancara dan menggunakan teknik analisis data kuantitatif. Hasil wawancara menunjukkan beberapa kendala dalam proses *endorsement* pas kecil yaitu; masih banyak pemilik kapal atau nelayan yang kurang sadar tentang pentingnya *endorsement* pas kecil kapal, mayoritas pemilik kapal atau nelayan kurang tahu proses *endorsement* pas kecil kapal sehingga membuat para pemilik kapal enggan melakukan *endorsement* pas kecil kapal, dan kurangnya punishment terhadap pemilik kapal atau nelayan yang tidak melakukan *endorsement* sehingga menganggap remeh *endorsement* pas kecil tersebut. Serta menggunakan teknik analisis deskriptif kuantitatif, analisis regresi linear sederhana, uji asumsi klasik, uji hipotesis dan uji koefisien determinasi (R^2). Hasil yang diperoleh dari penelitian ini bahwa *endorsement* pas kecil kapal berdampak negatif dan signifikan terhadap keamanan dan keselamatan kapal di Wilayah Kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis dengan nilai koefisien regresi -0,419 dengan persamaan regresi X terhadap Y (sederhana) $\hat{Y} = 23.331 - 0,419X$. Menunjukkan hipotesis t-hitung sebesar -3.009 lebih kecil dari t tabel sebesar 2.010 yang berada pada daerah penolakan H_0 yang artinya *endorsement* pas kecil kapal berdampak positif terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal, sehingga hipotesis penelitian diterima.

Kata Kunci: *Endorsement* pas kecil kapal, keamanan dan keselamatan kapal, kuantitatif.

ABSTRACT

ADITIYA FENDA AGATHA, The Impact of Small Vessel Pass Endorsement on the Improvement of Security and Safety of Vessels Fisherman in the Work Area of KSOP Class III Tanjung Pakis. Thesis, in 2024.

This research aims to determine the impact of small vessel endorsement on the improvement of ship safety and security, as well as the obstacles hindering the implementation of small vessel endorsement in the working area of KSOP Class III Tanjung Pakis. The population of the study includes all owners of small vessels (under 7 GT), with a sample size of 50. Data will be collected through interviews and using quantitative data analysis techniques. The interview results showed several obstacles in the small vessel endorsement process, including lack of awareness among vessel owners or fishermen about the importance of small vessel endorsement, their limited knowledge about the endorsement process, which leads to reluctance to undergo small vessel endorsement, and the lack of punishment for vessel owners or fishermen who do not undergo endorsement, leading to undermining the importance of small vessel endorsement. The study will use quantitative descriptive analysis, simple linear regression analysis, classic assumption tests, hypothesis testing, and coefficient of determination (R^2) testing. The research results show that small vessel endorsement has a negative and significant impact on the safety and security of vessels in the working area of KSOP Class III Tanjung Pakis, with a regression coefficient value of -0.419 and the regression equation of X to Y (simple) $\hat{Y} = 23.331 - 0.419X$. The calculated t value of -3.009 is less than the t table value of 2.010, which falls into the rejection region of H_0 , indicating that small vessel endorsement has a positive impact on the improvement of vessel safety and security. Thus, the research hypothesis is accepted.

Keywords: *Small vessel pass endorsement, vessel security and safety, quantitative.*

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN	ii
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	7
B. Landasan Teori	10
1. Surat Tanda Kebangsaan Kapal.....	10
2. <i>Endorsement</i>	12
3. Proses <i>Endorsement</i> Pas Kecil	13
4. Pengertian Keamanan dan Keselamatan	14
C. Kerangka Pikir Penelitian.....	17

BAB III METODE PENELITIAN	20
A. Jenis Penelitian.....	20
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	20
C. Definisi Operasional Variabel	21
1. Variabel Bebas	21
2. Variabel Terikat.....	22
D. Populasi dan Sampel	22
E. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data.....	25
F. Teknik Analisis Data	26
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian/Subjek Penelitian	34
B. Struktur Organisasi.....	37
C. Hasil Penelitian	41
1. Deskripsi Variabel Penelitian	41
2. Uji Instrumen.....	52
3. Analisis Data	56
4. Uji Hipotesis.....	58
D. Pembahasan.....	59
BAB V PENUTUP	61
A. Simpulan.....	61
B. Saran.....	62
DAFTAR PUSTAKA.....	64
LAMPIRAN 1.....	65
LAMPIRAN 2.....	67

LAMPIRAN 3.....	68
LAMPIRAN 4.....	70
LAMPIRAN 5.....	72
LAMPIRAN 6.....	73
LAMPIRAN 7.....	74
LAMPIRAN 8.....	75
LAMPIRAN 9.....	76
LAMPIRAN 10.....	77
LAMPIRAN 11	78
LAMPIRAN 12.....	79

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Review Peneitian Sebelumnya 1	7
Tabel 2.2 Review Peneitian Sebelumnya 2	8
Tabel 2.3 Review Peneitian Sebelumnya 3	8
Tabel 3.1 Data Jumlah Armada Kapal.....	23
Tabel 4.1 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	41
Tabel 4.2 Responden Berdasarkan Rentang Usia	41
Tabel 4.3 Responden Berdasarkan Lama Berkerja	42
Tabel 4.4 Responden Berdasarkan Jenis Kapal yang Dimiliki	42
Tabel 4.5 Indikator Proses <i>Endorsement</i> Pas Kecil	43
Tabel 4.6 Indikator Kepatuhan Peraturan.....	43
Tabel 4.7 Indikator Proses <i>Endorsement</i>	44
Tabel 4.8 Indikator Proses <i>Endorsement</i>	45
Tabel 4.9 Indikator Biaya <i>Endorsement</i>	45
Tabel 4.10 Indikator Kinerja Pemerintah	46
Tabel 4.11 Rekapitulasi Jawaban Responden Variabel Pelaksanaan <i>Endorsement</i> Pas Kecil (X)	46
Tabel 4.12 Indikator Pemahaman Keselamatan Berlayar	47
Tabel 4.13 Indikator Pemeriksaan Kapal	48
Tabel 4.14 Indikator Kesadaran Tentang Keselamatan Berlayar	49
Tabel 4.15 Indikator Respon Nelayan Terhadap Keselamatan Berlayar.....	49
Tabel 4.16 Indikator Pentingnya Alat Komunikasi Darurat.....	50
Tabel 4.17 Rekapitulasi Jawaban Responden Variabel Peningkatan Keamanan dan Keselamatan Kapal (Y)	51

Tabel 4.18 Hasil Uji Validitas Variabel <i>Endorsement</i> Pas Kecil Kapal (X).....	53
Tabel 4.19 Hasil Uji Validitas Variabel Peningkatan Keamanan dan Keselamatan Kapal (Y).....	54
Tabel 4.20 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Dampak <i>Endorsement</i> Pas Kecil Kapal (X)	55
Tabel 4.21 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Peningkatan Keamanan dan Keselamatan Kapal (Y)	55
Tabel 4.22 Hasil Uji Regresi Linier X Terhadap Y	56
Tabel 4.23 Hasil Uji R Square (Koefisien Determinasi).....	57
Tabel 4.24 Hasil Uji t	58

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pas Kecil Kapal	11
Gambar 2.2 Halaman Pengukuhan.....	14
Gambar 2.3 Kerangka Pikir Penelitian.....	18
Gambar 4.1 Kantor KSOP Kelas III Tanjung Pakis.....	34
Gambar 4.2 Struktur Organisasi Kantor KSOP Kelas III Tanjung Pakis.....	37
Gambar 4.3 Kurva Uji t 2 Sisi.....	58

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 45 Tahun 2011 tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia, Indonesia merupakan negara maritim dengan luas perairan mencapai 3,25 juta km² atau sekitar 63 persen dari wilayah Indonesia dan memiliki garis pantai sepanjang 91.181 km. Dengan perairan yang begitu luas, Indonesia memiliki potensi besar untuk produksi ikan laut yang berkelanjutan. Oleh karena itu, banyak warga Indonesia yang bekerja sebagai nelayan.

Wilayah perairan suatu pelabuhan merupakan daerah tempat lalu lintas kapal baik untuk kegiatan ekonomi seperti pelayaran niaga maupun kegiatan non ekonomi seperti kegiatan pemerintahan baik kapal negara maupun kegiatan pemerintah lain. Dalam kegiatan lalu lintas di perairan pelabuhan dibutuhkan pengawasan guna memastikan kegiatan berlangsung tertib, aman, dan menimbulkan dampak ekonomi yang menguntungkan. Untuk itu diperlukan keberadaan aparat pemerintah fungsi non militer (kombatan) yang mempunyai tugas khusus dalam mengawasi kegiatan ini dengan berpegang atau didasarkan kepada hukum khusus atau *lex specialis* (Winarno & Romanda Annas Amrullah, 2020).

Pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut telah mengeluarkan peraturan dalam penetapan spesifikasi kapal kecil atau kapal nelayan atau kapal pelayaran rakyat. Peraturan tersebut diatur dalam

Peraturan Menteri Nomor 65 Tahun 2009 Tentang Standar Kapal Non Konvensional (NCVS). Aturan tersebut merupakan bentuk upaya pemerintah dalam meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran rakyat dan/atau nelayan. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal Pasal 57 bahwa kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sebagai bukti kebangsaan kapal.

Surat Tanda kebangsaan Kapal Indonesia sebagaimana yang telah dijelaskan diberikan dalam bentuk :

1. Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*) atau lebih;
2. Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *grosse tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*); atau
3. Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *grosse tonnage*).

Bagi kapal tradisional (kapal nelayan) yang berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *grosse tonnage*) wajib memiliki Pas Kecil sebagai salah satu syarat kelaiklautan kapal. Pas Kecil tersebut harus dilakukan *endorsement* setiap satu tahun sekali di penyelenggara Pelabuhan terdekat. (Kemenhub RI, 2017)

Dalam setiap *endorsement* yang dilakukan, akan dilaksanakan pengecekan kondisi kapal, dimulai dari pengecekan kondisi fisik kapal,

kondisi perlengkapan yang ada di kapal, kondisi mesin dan perlengkapan keselamatan.

Nelayan-nelayan di Indonesia saat ini masih banyak yang menggunakan kapal dengan spesifikasi yang tidak sesuai dengan standar kapal konvensional atau kapal tradisional ketika melaut, khususnya di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Ditambah lagi dengan kurangnya kesadaran pemilik kapal atau nelayan untuk melakukan *endorsement* Pas Kecil kapal. Ini didukung dengan meningkatnya kasus kecelakaan kapal nelayan di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Pada tahun 2023 kasus kecelakaan kapal nelayan yang dilaporkan dan tercatat sebanyak 3 kasus dan pada tahun 2024 per bulan Juni kasus kecelakaan kapal nelayan yang dilaporkan dan tercatat sebanyak 5 kasus. Ini menunjukkan bahwa terjadi peningkatan kasus kecelakaan kapal di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Dengan tidak di *endorsement*-nya Pas Kecil kapal tersebut menyebabkan tidak terpenuhinya standar keselamatan kapal yang berdampak pada keamanan dan keselamatan pelayaran.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka penulis mengangkat judul penelitian :

“DAMPAK *ENDORSEMENT* PAS KECIL KAPAL TERHADAP PENINGKATAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN KAPAL NELAYAN DI WILAYAH KERJA KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Apa yang menjadi kendala masih banyaknya nelayan yang tidak melakukan *endorsement* Pas Kecil kapal di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis?
2. Seberapa besar dampak dari *endorsement* Pas Kecil kapal terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan pelayaran di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis?

C. Batasan Masalah

1. Lingkup Masalah

Pemecahan masalah penelitian ini dibatasi pada seberapa besar dampak *Endorsement* atau pengukuhan Pas Kecil kapal terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis.

2. Lingkup Lokasi

Penelitian ini dilakukan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Tanjung Pakis, Jl. Pelabuhan No. 1 Sedayulawas, Brondong, Lamongan – 62263.

3. Lingkup Waktu

Waktu penelitian dilakukan saat melakukan Praktik Darat (PRADA) selama 12 bulan mulai 1 Agustus – 24 Juli 2023.

4. Sampel Penelitian

Pengambilan sampel pada penelitian ini terbatas jumlah populasi pemilik kapal nelayan dibawah GT 7 di Wilayah Kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis sebanyak 50 pemilik kapal.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui apa penyebab dari kurangnya pelaksanaan *endorsement* Pas Kecil kapal oleh para pemilik kapal atau para nelayan.
2. Untuk mengetahui seberapa besar dampak yang ditimbulkan dari pelaksanaan *endorsement* Pas Kecil kapal terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan pelayaran.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat teoritis atau akademik adalah manfaat penelitian dengan tujuan kemajuan ilmu pengetahuan. Manfaat teoritis memungkinkan pengetahuan untuk dipelajari dan dikembangkan dari segi teoritis. Teori yang dipakai berdasarkan peneliti atau penulis sebelumnya.

1. Manfaat teoritis yang didapat adalah :
 - a. Bagi Lembaga Pendidikan Politeknik Pelayaran Surabaya dapat dijadikan sumber referensi dalam peningkatan dan pengembangan pengetahuan dalam proses kegiatan belajar.
 - b. Pengembangan teori baru yang membantu dalam pengembangan teori baru atau memperluas teori yang sudah ada.

- c. Verifikasi atau pengujian teori yang membantu dalam memverifikasi atau menguji teori yang sudah ada.
- d. Sebagai pengembangan keilmuan terkait dampak *endorsement* Pas Kecil kapal terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal.
- e. Dapat dijadikan sebagai referensi tambahan dalam proses belajar mengajar dan dapat dimanfaatkan untuk pengembangan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan di bidang kemaritiman.

2. Manfaat Praktis :

- a. Pedoman teknis bagi regulator dan *operator* sehingga dapat diidentifikasi faktor-faktor yang berdampak terhadap penerapan prosedur *endorsement* Pas Kecil kapal.
- b. Pedoman kebijakan bagi pemerintah dalam mengevaluasi aspek keamanan dan keselamatan pelayaran, yang bertujuan memberikan bantuan teknis serta menetapkan norma, standar, dan pedoman bagi pemilik kapal dan nelayan.
- c. Pedoman untuk para pemilik kapal dan para nelayan terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan pelayaran khususnya untuk peningkatan pengetahuan dan kompetensi SDM dan pelaksanaan sistem manajemen keamanan dan keselamatan pelayaran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Untuk menilai keberhasilan suatu informasi, diperlukan referensi pada banyak kajian teoritis yang telah diulas dalam penelitian sebelumnya. Variasi dalam situasi dan tujuan merupakan faktor utama yang membedakan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian yang akan diteliti, sehingga perlu pembelajaran yang mendalam dari penelitian-penelitian sebelumnya agar dapat menghindari pengulangan repetisi penelitian, maka penulis harus banyak belajar dari penulis lain dalam penelitian sebelumnya.

Penulis mencoba menganalisis penelitian-penelitian terdahulu kemudian melakukan perbandingan dan penyempurnaan untuk menjadi sumber rujukan penulisan penelitian ini.

Tabel 2.1 Review Penelitian Sebelumnya 1

Judul	Faktor-Faktor Penghambat Penerbitan Pas Kecil Dan Kesempurnaan Kapal Di Dinas Perhubungan Kabupaten Gorontalo Utara
Nama Peneliti	Lisda Van Gobel, Arman Aligi
Tahun	2018
Variabel Penelitian	Analisis faktor-faktor penghambat penerbitan Pas Kecil dan Kesempurnaan Kapal.
Metode Penelitian	Jenis penelitian ini adalah kualitatif untuk mendeskripsikan dan menganalisa tentang faktor-faktor penghambat penerbitan Pas Kecil dan Kesempurnaan Kapal. Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan wawancara, observasi, serta dokumentasi.
Hasil Penelitian	Kesimpulan dalam penelitian ini menyatakan bahwa terdapat 3 (tiga) faktor yang menghambat dalam proses penerbitan Pas Kecil dan Kesempurnaan Kapal, yaitu : a. Standar Kelayakan Kapal, banyak kapal nelayan yang kualitas mesinnya sudah tua dan kapasitas atau ukuran kapal mencapai 7 ton namun banyak yang belum sesuai. b. Pendukung Keselamatan, masih banyak kapal nelayan yang kurang atau tidak memiliki sekoci, jaket pelampung, dan radio.

	c. Administrasi Kepemilikan, juga banyak kapal nelayan yang belum memenuhi persyaratan administrasi kepemilikan kapal, seperti tahun pembuatan kapal harus diketahui pemilik kapal, atau surat jual beli kapal serta identitas pemilik, dan surat ukur kapal dari syahbandar setempat.
--	--

Sumber: Lisda Van Gobel, Arman Aligi (2018)

Tabel 2.2 Review Peneitian Sebelumnya 2

Judul	Keselamatan Kapal Penangkap Ikan, Tinjauan Dari Aspek Regulasi Nasional Dan Internasional
Nama Peneliti	Djodjo Suwardjo, John Haluan, Indra Jaya dan Soen'an H. Poernomo
Tahun	2017
Variabel Penelitian	Analisis Regulasi Nasional dan Internasional dalam Keselamatan Kapal Penangkap Ikan
Metode Penelitian	Jenis penelitian ini adalah kualitatif deskriptif Sumber data primer didapat dari menelaah dokumen-dokumen kebijakan nasional maupun internasional tentang penerapan aturan keselamatan di lapangan oleh awak kapal atau pemilik kapal. Dan data primer kecelakaan kapal diperoleh dari HNSI cabang Kota Tegal dan Syahbandar PPP Tegalsari, Satpolair PPN Pekalongan dan HNSI Cabang Kab. Cilacap. Data sekunder didapat dari studi pustaka jurnal internasional, internet dan laporan.
Hasil Penelitian	a. Identifikasi Peraturan Nasional 1. Undang-Undang Nomor 45 tahun 2009 tentang Perikanan, mengatur tentang keselamatan operasional kapal perikanan. 2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, mengatur tentang keselamatan kapal penangkap ikan secara eksplisit. 3. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 Tentang Kepelautan, mengatur mengenai pengawakan kapal, ujian dan sertifikasi pelaut kapal penangkap ikan. b. Identifikasi Peraturan Internasional 1. IMO : The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977. 2. FAO/ILO/IMO: Standard of Training Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F) 1995 Convention. 3. IMO: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs). 4. ILO: Work in Fishing Convention No.188 and Recommendation No. 199. 5. IMO: International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.

Sumber: Iskandar, Nur Hafni, Muhammad Bin Abubakar (2023)

Tabel 2.3 Review Peneitian Sebelumnya 3

Judul	Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran
Nama Peneliti	Dedeh Suryani, Aprilia Yudi Pratiwi, Sunarji, Andi Hendrawan (Akademi Maritim Nusantara Cilacap)
Tahun	2010

Variabel Penelitian	Peran Syahbandar dalam peningkatan keselamatan Pelayaran
Metode Penelitian	Jenis penelitian ini adalah kualitatif deskriptif.
Hasil Penelitian	Peran, Fungsi dan Tanggung Jawab Syahbandar berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, a. Tugas Syahbandar sebagai berikut : 1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan. 2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran. 3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan. 4. Mengawasi pemanduan mengawasi kegiatan penundaan kapal. 5. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage. 6. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun. 7. Mengawasi pengisian bahan bakar. h. Mengawasi kegiatan penundaan kapal. 8. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang. 9. Mengawasi pengerukan dan reklamasi. 10. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan. 11. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan. 12. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan, dan 13. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime b. Fungsi Syahbandar 1. Melaksanakan koordinasi kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran. 2. Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal. 3. Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahanan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran. 4. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan di pelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan Peran Syahbandar dalam keselamatan pelayaran sangat penting karena tugas, fungsi, dan wewenangnya yang strategis. Pentingnya tugas Syahbandar di suatu pelabuhan untuk menunjang tertibnya administrasi dan keselamatan pelayaran memerlukan dukungan sumber daya manusia yang disiplin dan ahli di bidang kelautan, serta peralatan yang memadai agar tugas dan fungsi Syahbandar dapat dilaksanakan secara maksimal.

Sumber: Dedeh Suryani, Aprilia Yudi Pratiwi, Sunarji, Andi Hendrawan (Akademi Maritim Nusantara Cilacap) (2022)

B. Landasan Teori

1. Surat Tanda Kebangsaan Kapal

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, dinyatakan bahwa setiap kapal yang didaftarkan di Indonesia dan berlayar di laut akan diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia sebagai bukti kebangsaan kapal. Surat Tanda Kebangsaan Kapal tersebut diberikan dalam bentuk :

- a. Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*) atau lebih.
- b. Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *grosse tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *grosse tonnage*).
- c. Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *grosse tonnage*).
- d. Kapal yang hanya berlayar di perairan Sungai dan danau diberikan Pas Sungai dan Danau.

2. Pengertian Pas Kecil

Menurut Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, Pas Kecil adalah Surat Tanda Kebangsaan Kapal untuk kapal dengan ukuran kurang dari GT 7 (tujuh *grosse tonnage*).

Gambar 2.1 Pas Kecil Kapal

-140-

Contoh 34



PAS KECIL

No.

Diterbitkan berdasarkan ketentuan Pasal ...
Peraturan Menteri ... Tahun 2017

Yang bertanda tangan di bawah ini :

menyatakan bahwa :

NAMA KAPAL	TANDA PAS KECIL	TONASE KOTORE (GT)	TONASE BERSIH (NT)	TAHUN PEMBAHUNGAN
PENGGERAK UTAMA	UKURAN P x L x D (M)	MOTOR DAN DAYA	DATAN UTAMA KAPAL	

Dipergunakan sebagai :

Nama dan alamat pemilik :

Telah didaftarkan dalam Register Pas Kecil di

dengan Nomor dan oleh karena itu berhak berlayar dengan mengibarkan bendera Indonesia sebagai bendera kebangsaan kapal.

Kepada seluruh pejabat yang berwenang dan pejabat pejabat Republik Indonesia maupun instansi yang berwenang dan berkepentingan supaya diperlakukan rakyatnya, kapal dan muatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan Republik Indonesia dan perjanjian dengan negara-negara lain.

Diberikan di
Pada tanggal :
Aa.

Ditabakan dalam Register
Pas Kecil di :
No. Urut :
No. Tahunan :
Buku Register :

Sumber: Lampiran PM 39 Tahun 2017

3. Prosedur Permohonan Penerbitan Pas Kecil Kapal

Pas Kecil yang dimaksud diatas diterbitkan oleh Syahbandar setempat. Untuk menerbitkan Pas Kecil kapal, pemilik kapal mengajukan permohonan kepada Syahbandar pada Pelabuhan kapal berada.

- a. Persyaratan permohonan penerbitan Pas Kecil dan wajib dilengkapi adalah sebagai berikut:
 - 1) Bukti hak milik atas kapal.
 - 2) Identitas pemilik kapal.
 - 3) Surat keterangan mengenai data ukuran dan tonase kapal yang diterbitkan oleh Syahbandar.
- b. Syahbandar melakukan penelitian kelengkapan persyaratan dalam waktu paling lama 2 (dua) hari kerja sejak permohonan diterima.

- c. Jika persyaratan belum terpenuhi, Syahbandar menolak permohonan melalui surat secara tertulis kepada pemilik kapal untuk dilengkapi kembali persyaratan dalam waktu paling lama 2 (dua) hari kerja.
- d. Apabila kelengkapan persyaratan penerbitan Pas Kecil terpenuhi, Syahbandar menerbitkan Pas Kecil.
- e. Pas Kecil yang diterbitkan oleh Syahbandar menggunakan blanko yang dibuat dan dicetak oleh Direktorat Jenderal dengan menggunakan format yang diatur dalam lampiran PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal.

2. *Endorsement*

Endorsement, atau dalam bahasa Indonesia diartikan sebagai pengukuhan, memiliki arti menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) sebagai proses, cara, atau perbuatan mengukuhkan kedudukan, pangkat, jabatan; peneguhan; penetapan; pengesahan. Dalam konteks sertifikasi, pengukuhan berarti pengakuan atau pengesahan sertifikat oleh badan hukum atau instansi pemerintah yang telah ditetapkan dan dilaksanakan secara tahunan.

Verifikasi atau perpanjangan dokumen kapal merupakan tanggung jawab pegawai yang memiliki data dan petunjuk untuk mengurus dan menelaah dokumen yang kedaluwarsa. Pegawai tersebut bertugas untuk memperpanjang dokumen sehingga dokumen tersebut dapat kembali berlaku dan kapal dapat terus berlayar ke pelabuhan selanjutnya. (Suwandi et al., 2023)

a. Manfaat *Endorsement*

Endorsement atau pengukuhan sangat penting karena dalam pelaksanaan *Endorsement* atau pengukuhan dilakukan pengecekan administrasi dan kondisi fisik dari kompetensi seseorang atau kelayakan suatu barang maupun kendaraan. Dalam dunia pelayaran karena dalam pelaksanaan *Endorsement* atau pengukuhan dilakukan pemeriksaan kelaiklautan kapal yang akan meningkatkan keamanan dan keselamatan kapal pada saat digunakan oleh pemilik kapal untuk bekerja.

3. Proses *Endorsement* Pas Kecil

Pas Kecil kapal di *endorsement* atau dikukuhkan oleh Syahbandar setiap tahun pada tanggal dan bulan diterbitkannya. Hal ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal Pasal 62. Pengukuhan yang dimaksud diatas dilakukan dengan cara membubuhkan catatan pengukuhan pada tempat yang telah disediakan pada masing-masing Surat Tanda Kebangsaan Kapal dan dilaporkan kepada Direktur Jenderal dan tempat penerbitan pertama kali sertifikat tersebut.

Dalam pelaksanaan pengukuhan Pas Kecil, persyaratan yang wajib dilengkapli adalah :

- a. Surat keterangan ukuran.
- b. Bukti kepemilikan kapal/surat tukang.
- c. Sertifikat keselamatan kapal yang masih berlaku.

- d. Sertifikat kelaik dan pengawakan kapal untuk kapal penangkap ikan yang masih berlaku

Setelah dilakukan pengecekan administrasi, maka petugas dari Syahbandar yang ditunjuk akan melakukan pemeriksaan fisik kapal yang akan dilakukan pengukuhan. Pemeriksaan tersebut meliputi :

- a. Kondisi fisik kapal
- b. Dimensi kapal
- c. Permesinan kapal
- d. Kondisi alat-alat keselamatan kapal

Setelah dilakukan pemeriksaan fisik kapal dan dinyatakan laik laut, maka pengukuhan akan diberikan kepada sertifikat Pas Kecil kapal tersebut.

Gambar 2.2 Halaman Pengukuhan

-141-

HALAMAN PENGUKUHAN

PAS KECIL
No. Urut :
No. Halaman :
Buku Register :

1. Pengukuhan Pemeriksaan : Terdapat : Kontak :	2. Pengukuhan Pemeriksaan : Terdapat : Kontak :
3. Pengukuhan Pemeriksaan : Terdapat : Kontak :	4. Pengukuhan Pemeriksaan : Terdapat : Kontak :
5. Pengukuhan Pemeriksaan : Terdapat : Kontak :	6. Pengukuhan Pemeriksaan : Terdapat : Kontak :

Sumber: Lampiran PM 39 Tahun 2017

4. Pengertian Keamanan dan Keselamatan

- a. Keamanan

Keamanan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan

melawan hukum, dan/atau rasa takut. (MAWATI & NUGROHO, 2018).

Dalam pelaksanaanya, keamanan kapal harus direncanakan sebelum kapal tersebut dibangun. “Rencana Keamanan Kapal adalah suatu rencana yang dikembangkan untuk memastikan bahwa penerapan dari langkah di atas kapal dirancang untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan Kapal, atau Kapal terhadap risiko. suatu gangguan keamanan”. (Kemenhub RI, 2021)

b. Keselamatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai keselamatan, dapat dilakukan perlindungan terhadap kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan.

”Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian”. (Indonesia, 2008)

5. Pengertian Kapal

Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Indonesia), dijelaskan bahwa kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan oleh tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda. Kapal juga mencakup kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Terdapat berbagai jenis kapal menurut Andre Kurniawan (2020) membagi kapal menjadi empat golongan, yaitu :

a. Kapal Perang

Jenis-jenis kapal yang pertama adalah kapal angkatan laut. Sesuai dengan namanya, kapal angkatan laut berfungsi untuk mendukung operasi militer di laut. Kapal jenis ini biasanya meliputi kapal induk, kapal perang, dan kapal selam.

b. Kapal Barang

Jenis-jenis kapal yang kedua adalah kapal barang. Kapal ini biasanya berukuran besar karena didesain untuk mengangkut barang dalam jumlah besar secara massal. Kapal-kapal pengangkut barang ini sering ditemui di pelabuhan dan memiliki beragam jenis, termasuk kapal kontainer, kapal tanker, kapal pengangkut barang curah, kapal pengangkut mobil, dan lain-lain.

c. Kapal penumpang (Passenger Vessel)

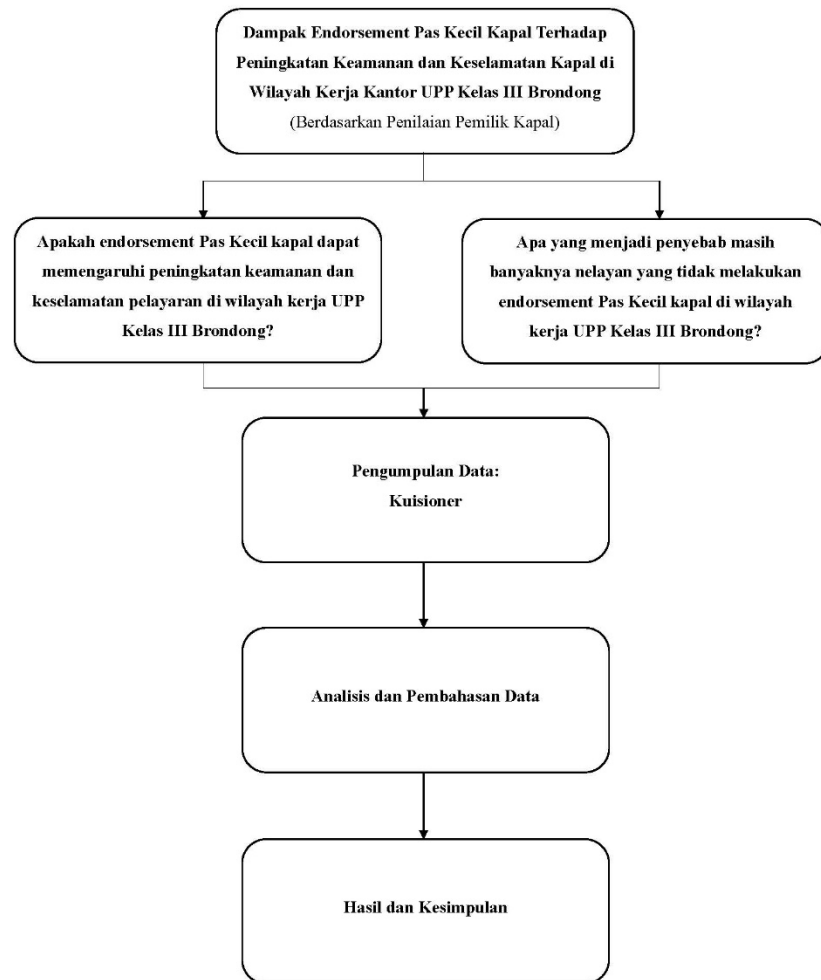
Jenis-jenis kapal yang ketiga adalah kapal penumpang. Kapal penumpang berfungsi untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak. Beberapa jenis kapal penumpang meliputi kapal pesiar, kapal samudra, dan kapal feri.

d. Kapal Fungsional

Jenis kapal yang terakhir adalah kapal fungsional, yang dirancang untuk menjalankan tugas-tugas tertentu sesuai dengan kebutuhan spesifik. Jenis kapal fungsional ini mencakup kapal tunda, kapal derek, kapal pengeboran, dan berbagai jenis lainnya yang digunakan untuk tujuan khusus di laut.

C. Kerangka Pikir Penelitian

Pada dasarnya, kerangka pemikiran diperoleh dari beberapa teori atau konsep yang relevan dengan permasalahan yang diteliti. Hal ini menghasilkan asumsi-asumsi yang membentuk alur pemikiran, yang kemudian dapat dirumuskan menjadi hipotesis operasional atau hipotesis yang dapat diuji (Sujarweni, 2014). Berikut adalah kerangka pikiran pada penelitian ini:



Gambar 2.3 Kerangka Pikir Penelitian

D. Hipotesis Penelitian

Hipotesis atau asumsi yang mendasari merupakan jawaban sementara terhadap suatu permasalahan yang masih bersifat asumsi, karena belum dapat dibuktikan kebenarannya. Jawaban ini hanya bersifat sementara dan kebenarannya akan diuji melalui pengumpulan data dalam penelitian.

Pengujian hipotesis dilakukan untuk melakukan pembuktian apakah perkiraan yang dibuat pada penelitian ini akurat serta mendukung hipotesis yang dibuat atau sebaliknya. Untuk

mengasumsikan jawaban sementara berdasarkan rumusan masalah yang diteliti oleh penulis, maka hipotesis penelitiannya yaitu:

- a. $H_1 = \textit{Endorsement}$ Pas Kecil kapal berdampak terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis.
- b. $H_0 = \textit{Endorsement}$ Pas Kecil kapal tidak berdampak terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian adalah serangkaian kegiatan ilmiah yang melibatkan langkah-langkah sistematis untuk memahami dengan mendalam suatu fenomena atau masalah. Proses ini melibatkan pengumpulan data, analisis, dan interpretasi data berdasarkan pendekatan, metode, dan teknik tertentu. Tujuannya untuk mencari pemahaman yang lebih dalam atau solusi terhadap masalah yang dihadapi, berdasarkan pernyataan-pernyataan tertentu yang dapat diberikan bukti kebenarannya.

Pada penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang merupakan metode untuk melakukan analisis hubungan antar variabel dengan pengujian hipotesis, yang kemudian dilakukan pengujian statistik. Dengan menerapkan metode kuantitatif, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menguji keterkaitan antara variabel-variabel serta dampak *Endorsement* Pas Kecil sebagai variabel bebas terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal sebagai variabel terikatnya. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk menentukan sejauh mana dampak tersebut dapat diukur dan dijelaskan.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Darat (Prada) di KSOP Kelas III Tanjung Pakis yang berfokus pada *Endorsement* atau pengukuhan Pas Kecil kapal.

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada jangka waktu 12 (duabelas) bulan terhitung dari tanggal 1 Agustus 2022 – 24 Juli 2023.

C. Definisi Operasional Variabel

Sebagaimana definisi variabel yang dikemukakan oleh (P. D. Sugiyono, 2019) Variabel berikut digunakan dalam penelitian yaitu :

1. Variabel independen sering disebut sebagai variabel bebas. Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi penyebab perubahan atau timbulnya variabel dependen dalam suatu penelitian atau eksperimen.
2. Variabel dependen sering disebut sebagai variabel terikat. Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau menjadi akibat dari adanya variabel bebas dalam suatu penelitian atau eksperimen.

Dalam penelitian ini, penulis mengguna variabel independen yaitu *Endorsement* Pas Kecil sedangkan untuk variabel dependen yaitu peningkatan keamanan dan keselamatan kapal. Berikut keterangan definisi operasioal dari setiap variabel beserta indikatornya :

1. Variabel Bebas

a. *Endorsement* Pas Kecil

Merujuk pada proses pengecekan, verifikasi dan validasi terhadap sertifikat Pas Kecil kapal yang menunjukkan bahwa kapal tersebut layak dan memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan yang telah ditetapkan oleh Undang-undang. *Endorsement* atau pengukuhan Pas Kecil diharapkan dapat

memberikan hasil positif dan dampak signifikan pada peningkatan keamanan dan keselamatan kapal.

2. Variabel Terikat

a. Keamanan dan Keselamatan Kapal

Dengan pelayanan *endorsement* atau pengukuhan Pas Kecil kapal yang sudah ada, belum ada penilaian mengenai seberapa besar dampaknya terhadap peningkatan keamanan dan keselamatan kapal. Penilaian tersebut sangat penting sebagai dasar perbaikan SOP dan pelayanan yang diberikan oleh pegawai atau petugas dari instansi setempat untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan kapal nelayan yang menjadi tugas dan tanggung jawab syahbandar.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari, sehingga kesimpulan dapat ditarik dari hasil studi terhadap populasi tersebut.

Populasi dalam penelitian ini berfokus pada pemilik kapal atau nelayan yang berada di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Berikut adalah data jumlah armada kapal kecil yang berada di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis.

Tabel 3.1 Data Jumlah Armada Kapal

No	PPI	Kapal Motor			Jumlah
		Besar	Sedang	Kecil	
1.	Lohgung	20	-	280	300
2.	Labuhan	23	-	387	410
3.	Brondong	381	382	214	977
4.	Kranji	58	45	1004	1107
5.	Weru	22	34	573	629
Jumlah		504	461	2458	3423

Sumber: 1 KSOP Kelas III Tanjung Pakis (2022)

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari jumlah populasi yang dipilih untuk mewakili karakteristik populasi secara keseluruhan. Pada penelitian ini, penulis menggunakan populasi armada kapal kecil yang berada di wilayah Brondong. Dalam penentuan sampel, penulis menggunakan teknik Multistage Sampling. Teknik ini sangat berguna ketika populasi terlalu besar dan tersebar luas sehingga sulit atau mahal untuk mengambil sampel acak sederhana dari seluruh populasi.

Dalam Multistage Sampling, penulis menggunakan kombinasi dari beberapa teknik sampling, yaitu menggunakan Cluster Sampling dan Simple Random Sampling. Populasi dibagi menjadi beberapa kelompok (cluster), dan kemudian satu atau beberapa cluster dipilih secara acak untuk diambil sebagai sampel. Setelah cluster ditentukan, maka akan dilakukan simple random sampling dalam cluster yang dipilih.

Pada penelitian ini, penulis menentukan cluster sampling yaitu pada daerah Brondong dengan jumlah 214 kapal. Kemudian penulis menentukan simple random sampling sebanyak 50 kapal. Penulis

mengaplikasikan Rumus Slovin untuk menentukan besaran sampel yang akan dianalisis. Penggunaan rumus tersebut bertujuan untuk menghindari potensi kesalahan pengambilan sampel yang dapat terjadi jika jumlah sampel terlalu sedikit atau terlalu banyak.

Rumus Slovin yang digunakan pada penelitian ini adalah:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n : Jumlah sampel

N : Jumlah populasi

e : Batas toleransi kesalahan (0,05)

Berdasarkan Rumus Slovin yang digunakan, penulis mendapatkan jumlah sampel yang akan dianalisis yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{50}{1 + (50 \times 0.05^2)}$$

$$n = \frac{50}{1 + (50 \times 0.0025)}$$

$$n = \frac{50}{1 + (0.125)}$$

$$n = \frac{50}{1.125}$$

$$n = 44.44$$

Setelah dilakukan perhitungan menggunakan rumus slovin terdapat 44.44 yang dibulatkan menjadi 50 responden yang akan dianalisis pada penelitian ini. Perhitungan tersebut diperoleh dari

perhitungan rumus Slovin terhadap jumlah pemilik kapal di bawah GT 7 di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis

E. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari responden atau narasumber melalui berbagai metode seperti kuesioner, kelompok fokus (focus group), panel, atau wawancara langsung antara peneliti dengan narasumber (Sujarweni, 2014). Data primer dalam penelitian ini diperoleh dengan melakukan wawancara dan menyebar kuesioner kepada pemilik kapal dibawah GT 7 di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber-sumber yang telah ada sebelumnya, seperti catatan, buku, majalah, laporan keuangan perusahaan yang dipublikasikan, laporan pemerintah, artikel, buku sebagai teori, majalah, dan sumber-sumber lain yang telah dipublikasikan sebelumnya (Sujarweni, 2014). Dalam penelitian ini, penulis menggunakan data sekunder yang mencakup data kasus kecelakaan kapal yang terlapor dan tercatat dibawah GT 7 antara tahun 2023 sampai 2024.

2. Teknik Pengumpulan Data

a. Pengamatan Secara Langsung

Teknik ini dilakukan dengan langsung ke lapangan untuk meneliti objek penelitian dalam mendapatkan informasi atau data yang ada di KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Pengamatan yang dilakukan mengenai proses *endorsement* atau pengukuhan Pas Kecil Kapal sesuai dengan topik penelitian. Teknik pengamatan langsung memiliki keuntungan yaitu peneliti dapat menilai secara langsung informasi maupun data yang diperoleh.

b. Studi Pustaka

Pada penelitian ini, penulis mendapat informasi dari literatur terhadap jurnal, skripsi penelitian terdahulu maupun artikel yang sesuai dengan topik penelitian sebagai bahan referensi penulisan.

c. Kuesioner

Kuesioner dilakukan oleh penulis untuk memperoleh informasi dan data yang dalam penelitian ini membutuhkan responden dari pemilik kapal dibawah GT 7 dengan mengajukan rangkaian pertanyaan dengan topik terkait penelitian

F. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses yang digunakan untuk mengidentifikasi, mengorganisir, menginterpretasikan, dan menarik kesimpulan dari data yang telah dikumpulkan. Tujuan utama dari analisis data adalah untuk mendapatkan pemahaman yang lebih dalam tentang informasi yang terkandung dalam data tersebut, sehingga dapat digunakan untuk membuat

keputusan yang lebih baik atau untuk mengungkap pola, tren, dan wawasan yang mungkin tidak terlihat secara langsung.

1. Analisis Data Kuantitatif

Menurut (S. Sugiyono, 2016) dalam penelitian kuantitatif, analisis data merupakan kegiatan yang dilakukan setelah data dari responden terkumpul lengkap. Proses analisis data meliputi pengelompokan data berdasarkan variabel dan jenis responden, tabulasi data variabel dari seluruh responden, perhitungan untuk menjawab rumusan masalah, dan perhitungan untuk menguji hipotesis yang telah diajukan.

Proses pengolahan data dengan membagi data menjadi komponen-komponen penting yang digunakan untuk menguji hipotesis disebut analisis data. Tujuannya adalah untuk menyederhanakan data sehingga lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Data tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode kuantitatif dengan teknik-teknik statistik seperti berikut ini:

a. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif merupakan analisis statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau mencantumkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud untuk membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau general (S. Sugiyono, 2016) Analisa deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan dan menggambarkan tentang ciri responden dan variabel penelitian.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan analisis deskriptif terhadap variabel bebas dan variabel terikat dengan mengklasifikasikan jumlah skor dari kuesioner yang diperoleh dari responden. Dalam analisis data kuantitatif, jawaban dari responden diberi nilai 1-4, yaitu:

- 1) Sangat Setuju (SS) : Skor 4
- 2) Setuju (S) : Skor 3
- 3) Tidak Setuju (TS) : Skor 2
- 4) Sangat Tidak Setuju (STS) : Skor 1

Untuk mengukur penilaian, setiap responden menjawab seluruh item pernyataan variabel yang telah diberi bobot. Penilaian ini menggunakan rumus interval kelas rata-rata sebagai berikut:

$$\text{Rata-rata} = \frac{\text{Jumlah Total Nilai}}{\text{Jumlah Responden}}$$

Keterangan:

Misalnya, jika memiliki 100 responden dan nilai yang diberikan adalah sebagai berikut:

- 1) 20 responden memberikan nilai 1
- 2) 30 responden memberikan nilai 2
- 3) 35 responden memberikan nilai 3
- 4) 15 responden memberikan nilai 4

Maka jumlah total nilai adalah $(20 \times 1) + (30 \times 2) + (35 \times 3) + (15 \times 4) = 20 + 60 + 105 + 60 = 245$

Jadi, rata-rata persetujuan variabel tersebut adalah $\frac{245}{100} = 2.45$

Secara kontinum dapat digambarkan sebagai berikut:



Kesimpulannya adalah dari 100 responden maka rata-rata 2.45 terletak pada daerah tidak setuju.

b. Uji Instrumen

1) Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk menilai apakah sebuah butir kuesioner dalam penelitian tersebut sah atau valid. Validitas butir kuesioner menunjukkan sejauh mana pertanyaan dalam kuesioner dapat mengukur konsep yang dimaksud. Validitas dapat diukur dengan menggunakan koefisien korelasi Pearson. Validitas dianggap terpenuhi jika nilai korelasi Pearson (R hitung) melebihi nilai korelasi tabel (R tabel) yang ditentukan dalam tabel distribusi Pearson. Keseluruhan nilai skor harus valid (Sunyoto, 2011).

2) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk mengukur seberapa konsisten sebuah kuesioner atau bagian indikator dari variabel atau konstruk tersebut. Sebuah butir pertanyaan dalam kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban yang diberikan oleh seseorang terhadap pertanyaan tersebut konsisten (Sunyoto, 2011). Pengukuran reliabilitas dapat dilakukan menggunakan dua cara yaitu:

a) *Repeated measure* atau pengukuran ulang

Dalam konteks yang berbeda waktu, seorang responden diberikan butir pertanyaan dan opsi jawaban yang sama. Sebuah butir pertanyaan dikatakan reliabel atau handal jika jawabannya konsisten atau sama ketika diuji dalam waktu yang berbeda.

b) *One shot* atau pengukuran sekali saja.

Untuk mengukur kehandalan (reliabilitas), sebuah kuesioner diberikan kepada responden dengan butir pertanyaan yang sama sekali menyebar. Hasil skornya kemudian diukur korelasinya antara skor jawaban pada butir pertanyaan yang sama menggunakan aplikasi statistik seperti SPSS, dengan menggunakan Cronbach's Alpha (α). Sebuah konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika nilai Cronbach's Alpha > 0.60 .

c. Analisis Data

1) Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis Regresi Linear Sederhana digunakan untuk mengukur dampak antara satu variabel prediktor (variabel bebas) terhadap variabel terikat (Wijayanto, 2008). sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

Keterangan :

Y = Variabel Terikat

a = Nilai intercept (konstanta)

b = Koefisien Regresi

X = Variabel Bebas

d. Uji Hipotesis

Dalam penelitian ini, analisis menggunakan uji statistik T untuk menguji signifikansi dari masing-masing koefisien regresi, serta uji koefisien determinasi (R^2) untuk mengevaluasi seberapa baik model regresi linear menjelaskan variasi dari variabel terikat.

1) Uji T

Uji T digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen secara parsial terhadap variabel dependen (Priyatno, 2011). Uji ini dilakukan dengan membandingkan tingkat signifikansi ttt dari hasil pengujian dengan nilai alpha (α) yang ditetapkan dalam penelitian, yaitu sebesar 5% (0,05). Kriteria pengujian sebagai berikut:

- a) Membandingkan antara nilai ttt-hitung dengan nilai ttt-tabel, jika ttt-hitung lebih kecil daripada ttt-tabel, maka variabel independen secara individual tidak berdampak secara signifikan terhadap variabel dependen dalam konteks statistik yang digunakan.
- b) Berdasarkan probabilitas (nilai signifikansi), jika nilai sig < 0,05 (α), maka variabel independen (X) secara individu

berdampak secara signifikan terhadap variabel dependen (Y). Sebaliknya, jika nilai $\text{sig} > 0,05$ (α), maka variabel independen (X) secara individu tidak berdampak secara signifikan terhadap variabel dependen (Y). Dalam konteks ini, α (alpha) merupakan level signifikansi yang telah ditetapkan untuk menentukan apakah hasil pengujian statistik signifikan atau tidak.

2) Analisis Koefisien Determinasi (Koefisien Penentu)

Analisis determinasi digunakan untuk mengetahui persentase kontribusi dampak variabel independen (misalnya X: Peningkatan Keamanan dan Keselamatan Kapal) terhadap variabel dependen (misalnya Y: *Endorsement* Pas Kecil). Koefisien determinasi (R^2) mengindikasikan seberapa besar persentase variasi dari variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen dalam model yang digunakan. Jika R^2 sama dengan 0, itu menunjukkan bahwa variabel independen tidak memberikan kontribusi apa pun terhadap variasi variabel dependen. Sebaliknya, jika R^2 sama dengan 1, itu menunjukkan bahwa variabel independen secara sempurna menjelaskan variasi dari variabel dependen yang diamati dalam model (Priyatno, 2011). Untuk menyatakan besar kecilnya sumbangan variabel independen terhadap variabel dependen dapat ditentukan dengan rumus koefisien determinasi (Riduwan, 2005:136) sebagai berikut:

$$KP1 = (r_{x1 y})^2 \cdot 100 \%$$

$$KP2 = (r_{x2 y})^2 \cdot 100 \%$$

$$KP3 = (r_{x1 x2 y})^2 \cdot 100 \%$$

Di mana:

KP = Nilai koefisien determinasi r = Nilai koefisien korelasi.