

SKRIPSI
ANALISIS PENGARUH FUNGSI SYAHBANDAR
DALAM PENGAWASAN TERHADAP MANAJEMEN
KESELAMATAN DAN KEAMANAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS



Diajukan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

MUHAMMAD GEAR SHARP FEBRIANSYAH
NIT 08.20.015.1.04

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024

SKRIPSI
ANALISIS PENGARUH FUNGSI SYAHBANDAR
DALAM PENGAWASAN TERHADAP MANAJEMEN
KESELAMATAN DAN KEAMANAN KAPAL
DI WILAYAH KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS



Diajukan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV

MUHAMMAD GEAR SHARP FEBRIANSYAH
NIT 08.20.015.1.04

PROGRAM STUDI TRANSPORTASI LAUT

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA
TAHUN 2024

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Gear Sharp Febriansyah

Nomor Induk Taruna : 08.20.015.1.04

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Menyatakan bahwa skripsi yang saya tulis dengan judul :

ANALISIS PENGARUH FUNGSI SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN TERHADAP MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KEAMANAN KAPAL DI WILAYAH KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS

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

Surabaya, 18 Juli 2024



M. GEAR SHARP FEBRIANSYAH
NIT. 08.20.015.1.04

PERSETUJUAN SEMINAR

SKRIPSI

Judul : ANALISIS PENGARUH FUNGSI SYAHBANDAR
DALAM PENGAWASAN TERHADAP
MANAJEMEN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN KAPAL DI WILAYAH KSOP
KELAS III TANJUNG PAKIS

Nama Taruna : Muhammad Gear Sharp Febriansyah

NIT : 08.20.015.1.04

Program Studi : Diploma IV Transportasi Laut

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

Surabaya, 8 Juli 2024

Menyetujui,

Pembimbing I



Dr. Trisnowati Rahayu, M.A.P

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19660216 199303 2 001

Pembimbing II



Edi Kurniawan S.ST, M.T

Penata (III/c)

NIP. 19831202 201902 1 001

Mengetahui

Ketua Prodi Transportasi Laut



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

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19841118 200812 1 003

PENGESAHAN SKRIPSI
ANALISIS PENGARUH FUNGSI SYAHBANDAR DALAM
PENGAWASAN TERHADAP MANAJEMEN KESELAMATAN DAN
KEAMANAN KAPAL DI WILAYAH KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS

Disusun dan Diajukan Oleh:

Muhammad Gear Sharp Febriansyah

NIT. 08.20.015.1.04

Program Diploma IV Transportasi Laut

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 18 Juli 2024

Menyetujui:

Penguji I

M. Dahri, S.H., M.H

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19610115 198311 1 001

Penguji II

Dr. Trisnowati Rahayu, M.A.P

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19660216 199303 2 001

Penguji III

Edi Kurniawan, S.ST., M.T

Penata (III/c)

NIP. 19831202 201902 1 001

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Transportasi Laut

Politeknik Pelayaran Surabaya



Faris Nofandhi S.Si.T., M.Sc

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198411182008121001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi yang berjudul "Analisis Pengaruh Fungsi Syahbandar Dalam Pengawasan Terhadap Manajemen Keselamatan Dan Keamanan Kapal Di Wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis". Skripsi ini disusun guna untuk memenuhi syarat perkuliahan Program Diploma IV Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.

Peneliti menyadari bahwa penulisan penelitian ini jauh dari sempurna, karena keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang peneliti miliki, maka dengan kerendahan hati peneliti sangat berterima kasih atas kritik dan saran dari berbagai pihak demi kesempurnaan penulisan skripsi ini. Meskipun isi dari pada penulisan ini jauh dari sempurna akan tetapi tanpa adanya dorongan, bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak, maka penulisan skripsi ini tidak akan terwujud.

Serta pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu peneliti dalam melakukan penelitian sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan, yaitu antara lain kepada :

1. Bapak Moejiono, M.T, M.Mar.E Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya,
2. Bapak Faris Nofandi, S.Si.T., M.Sc selaku Kepala Program Studi Transportasi Laut Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Ibu Dr. Trisnowati Rahayu, M.A.P selaku Dosen Pembimbing I yang memberikan masukan dan kritikan dalam penulisan skripsi ini.
4. Bapak Edi Kurniawan, S.ST, M.T selaku Dosen Pembimbing II yang memberikan masukan dan kritikan dalam penulisan skripsi ini.
5. Pimpinan dan segenap staff KSOP Kelas III Tanjung Pakis, Lamongan yang telah membimbing, memberi wawasan dan juga pengetahuan selama Praktik Darat.
6. Orang tua saya tercinta, adik kandung saya serta seluruh keluarga saya yang selalu mendoakan, mendukung, memotivasi sehingga saya mencapai pada titik ini.
7. Diri sendiri yang sudah mampu berdiri, kuat, sabar hingga pada titik ini.

8. Seluruh teman Taruna/i seperbimbingan.
9. Seluruh rekan-rekan Taruna/i seperjuangan kelas D-IV Transla A Polbit dan seluruh rekan Taruna/i angkatan XI Politeknik Pelayaran Surabaya Politeknik Pelayaran Surabaya
10. Dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Kiranya rahmat dari Tuhan Yang Maha Kuasa selalu melimpah atas segala kebaikan Bapak/Ibu/Saudara. Akhir kata peneliti mengharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan bagi peneliti sendiri khususnya.

Surabaya, 18 Juli 2024



M. GEAR SHARP FEBRIANSYAH
NIT. 08.20.015.1.04

ABSTRAK

Muhammad Gear Sharp Febriansyah, Analisis Pengaruh Fungsi Syahbandar Dalam Pengawasan Terhadap Manajemen Keselamatan dan keamanan Kapal di Wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Dibimbing oleh Ibu Trisnowati Rahayu dan Bapak Edi Kurniawan.

Transportasi angkutan laut merupakan suatu alat transportasi yang memiliki peranan sangat vital yang berperan sebagai sarana pengangkutan yang dapat menjangkau seluruh wilayah melalui perairan. Demi terjadinya kelancaran kegiatan diperlukan upaya manajemen keselamatan dan keamanan kapal yang baik, adapun upaya manajemen tersebut dari sisi eksternal yaitu melakukan pengawasan terhadap aktivitas kapal oleh syahbandar KSOP. Adapun tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana pengaruh fungsi syahbandar dalam pengawasan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode kuantitatif dengan memanfaatkan aplikasi SPSS. Jumlah sampel dalam penelitian ini yaitu 50 orang awak kapal yang berkegiatan di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis dengan menggunakan metode *Non Probability Sampling* dengan teknik *Quota Sampling*. Teknik analisis yang dipakai dalam penelitian ini yakni analisis regresi linear sederhana kemudian diperoleh hasil persamaan yakni $Y = 19.969 + 0.398X$.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pengawasan syahbandar berpengaruh positif dan signifikan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Kemudian berdasarkan hasil uji koefisien determinasi menunjukkan hasil 0,783 yang artinya besarnya pengaruh pengawasan syahbandar terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis yaitu sebesar 78,3%.

Kata Kunci: Pengawasan Syahbandar, Keselamatan dan keamanan Kapal

ABSTRACT

Muhammad Gear Sharp Febriansyah, Analysis of the Influence of the Harbor Master's Function in Supervision of Ship Safety and Security Management in the KSOP Class III Tanjung Pakis Area. Supervised by Mrs. Trisnowati Rahayu and Mr. Edi Kurniawan.

Sea transportation is a means of transportation that has a very vital role as a means of transportation that can reach all regions via water. In order for activities to run smoothly, good ship safety and security management efforts are needed, as for management efforts from the external side, namely supervising ship activities by the KSOP harbormaster. The aim of this research is to find out and analyze the influence of the harbormaster's function in supervising the management of ship safety and security in the KSOP Class III Tanjung Pakis area.

The research method used in this research is a quantitative method using the SPSS application. The number of samples in this study was 50 crew members who were active in the KSOP Class III Tanjung Pakis area using the Non Probability Sampling method with the Quota Sampling technique. The analysis technique used in this research is simple linear regression analysis and then the equation results are obtained, namely $Y = 19.969 + 0.398X$.

The results of this research show that the harbormaster's supervision has a positive and significant effect on the management of ship safety and security in the KSOP Class III Tanjung Pakis area. Then, based on the test results, the coefficient of determination showed a result of 0.783, which means that the influence of the harbormaster's supervision on ship safety and security management in the KSOP Class III Tanjung Pakis area is 78.3%.

Keywords: *Supervision of Harbor Master's, Ship Safety and Security*

DAFTAR ISI

	Halaman
PERNYATAAN KEASLIAN.....	i
PERSETUJUAN SEMINAR HASIL	ii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Batasan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
A. Review Penelitian Sebelumnya.....	8
B. Landasan Teori.....	10
1. Syahbandar	10
2. Pengawasan	11
3. Keselamatan dan Kemanan Kapal.....	15

4. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP).....	26
C. Kerangka Penelitian	27
D. Hipotesis	28
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	29
A. Jenis Penelitian.....	29
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	30
1. Lokasi Penelitian	30
2. Waktu Penelitian	30
C. Definisi Operasional Variabel.....	30
D. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data.....	32
1. Sumber Data.....	32
2. Populasi, dan Sampel	33
3. Teknik Pengumpulan Data	34
E. Teknis Analisis Data	36
1. Pengujian Instrumen Data	37
2. Pengujian Asumsi Klasik	38
3. Analisa Data	39
4. Pengujian Hipotesis.....	39
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	42
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	42
1. KSOP Kelas III Tanjung Pakis.....	42
2. Wilayah Kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis	43
3. DLKr-DLKp Tanjung Pakis.....	44
4. Kondisi Geografis	44

5. Struktur Organisasi KSOP	46
B. Hasil Penelitian	48
1. Deskripsi Data	48
2. Uji Kualitas Data	66
3. Uji Asumsi Klasik	69
4. Analisis Data	70
5. Uji Hipotesis.....	72
C. Pembahasan.....	75
BAB V PENUTUP	78
A. Kesimpulan	78
B. Saran	79
DAFTAR PUSTAKA	80
LAMPIRAN.....	83

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
2.1 Review Penelitian yang Relevan.....	8
3.1 Definisi Operasional Variabel.....	31
3.2 Skala Likert.....	34
4.1 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	49
4.2 Data Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir.....	49
4.3 Data Responden Berdasarkan Jabatan Diatas Kapal.....	50
4.4 Kriteria Rata – Rata Skor dan Kategori Penilaian	51
4.5 Jawaban Responden Tentang Variabel X	52
4.6 Kelaiklautan Kapal.....	53
4.7 Fisik dan Alat Penunjang Pengoperasian Kapal	53
4.8 Tertib Lalu Lintas.....	54
4.9 Alur Pelayaran.....	55
4.10 Alih Muat Kapal.....	56
4.11 Pemeriksaan Alat Bongkar Muat Kapal.....	56
4.12 Sarana Prasarana Pemanduan dan Penundaan	57
4.13 Pemanduan dan Penundaan Kapal	58
4.14 Jawaban Responden Tentang Variabel Y	59
4.15 Pemeriksaan Dokumen Sertifikat.....	60
4.16 Endorsment Sertifikat Keselamatan Kapal	61
4.17 Pembaruan Sijil Awak Kapal	62
4.18 Pemuatan Kapal	62
4.19 Fasilitas Sarana Bantu Navigasi.....	63

4.20 Penetapan Perairan Pandu	64
4.21 Telekomunikasi Pelayaran	65
4.22 Penetapan Alur Pelayaran	65
4.23 Hasil Uji Validitas Variabel X	67
4.24 Hasil Uji Validitas Variabel Y	67
4.25 Hasil Uji Reliabilitas Variabel X	68
4.26 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Y	69
4.27 Hasil Uji Normalitas Data	69
4.28 Hasil Uji Regresi Linier Sederhana.....	70
4.29 Hasil Uji T	72
4.30 Hasil Uji Koefisien Determinasi	73
4.31 Hasil Uji Koefisien Korelasi	74

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
1.1 Data Kecelakaan Kapal KSOP Kelas III Tanjung Pakis.....	3
2.1 Struktur Organisasi Syahbandar Dalam PSC	23
2.2 Kerangka Berfikir.....	27
4.1 Kantor KSOP Kelas III Tanjung Pakis	42
4.2 Zonasi Pelabuhan Tanjung Pakis	45
4.3 Struktur Organisasi KSOP Kelas III Tanjung Pakis	46

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1. Kuesioner Penelitian	83
2. Identitas Responden	88
3. Hasil Rekapitulasi Jawaban Responden Variabel X	90
4. Hasil Rekapitulasi Jawaban Responden Variabel Y	91
5. Hasil Uji Validitas Variabel X	92
6. Hasil Uji Validitas Variabel Y	93
7. Uji Reliabilitas Variabel X	94
8. Uji Reliabilitas Variabel Y	95
9. Hasil Uji Normalitas	96
10. Hasil Uji Regresi Linier Sederhana	97
11. Hasil Uji T	97
12. Hasil Uji Koefisien Determinasi	98
13. Hasil Uji Koefisien Korelasi	98
14. R Tabel (<i>Pearson Product Moment</i>)	99
15. T Tabel	100
16. Dokumentasi Hasil Observasi	101

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang kaya akan berbagai pulau dan wilayah lautnya, sebagai negara kepulauan yang terbesar dengan 17 (tujuh belas) ribuan pulau hanya bisa terhubung dengan baik dengan sistem transportasi multi moda untuk menjangkau seluruh wilayah lautnya. Wilayah laut Indonesia memiliki arti penting baik bagi Indonesia dan juga bagi internasional, karena terletak di posisi persilangan dunia. Dengan bergerak dalam bidang pelayaran tentunya masih menjadi potensi yang paling ideal di Indonesia, dikarenakan wilayah laut Indonesia terletak strategis sehingga menjadi tempat dilewatinya transportasi angkutan laut milik negara lain (Prasetyo dkk., 2020).

Transportasi angkutan laut atau kapal merupakan suatu alat transportasi laut yang memiliki peranan sangat vital bagi Indonesia. Selain berperan sebagai sarana pengangkutan yang dapat menjangkau seluruh wilayah melalui perairan, sehingga dapat menunjang, mendorong, dan menggerakkan pertumbuhan daerah serta bertujuan mengangkut dan pendistribusian barang dalam upaya meningkatkan dan pemerataan pembangunan. Kapal juga memiliki tujuan sebagai sarana perpindahan manusia dari suatu daerah ke daerah yang lain. Dengan begitu sarana transportasi kapal yang ada di Indonesia harus memadai dan selalu diperhatikan terutama dari segi aspek keamanan dan keselamatannya (Santosa & Sinaga, 2019).

Keamanan dan keselamatan merupakan hal yang penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek di dunia pelayaran, dalam aspek ini mempunyai beberapa indikator yang melekat didalamnya meliputi karakteristik sikap, nilai

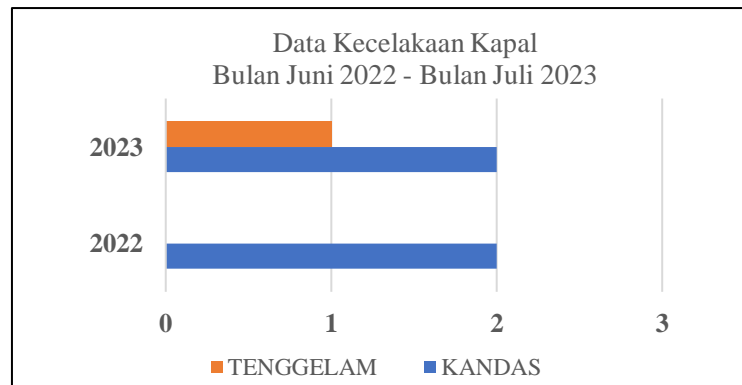
dan aktivitas mengenai terpenuhinya keamanan dan keselamatan yang menyangkut transportasi kapal di laut. Karena dari aspek keamanan dan keselamatan pelayaran dapat dijadikan tolak ukur terhadap persyaratan yang dapat menunjang kelaiklautan pada kapal (Suryani dkk., 2018).

Kelaiklautan kapal menurut UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 1 ayat 33 merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar, yang dimana kapal yang ingin melakukan suatu pelayaran maka harus dalam keadaan laik laut baik dari seluruh aspek fisik kapal, peralatan penunjang, awak kapal dan juga seluruh perizinan yang ada dalam dunia pelayaran.

Dalam dunia pelayaran khususnya di wilayah Indonesia, tentu terdapat kapal yang dalam proses operasionalnya tidak berjalan lancar sesuai rencana akan tetapi juga kerap terjadi masalah yang bisa menyebabkan adanya risiko kecelakaan pada kapal. Kecelakaan kapal yang sering terjadi di Indonesia biasanya berupa kapal tenggelam, kandas, tenggelam, terbakar, dan tubrukan yang dapat menimbulkan korban jiwa dan tentu dapat menyebabkan kerugian biaya yang ditanggung oleh pihak terkait akibat terjadinya suatu kasus kecelakaan kapal (Saputra, 2021).

Pada kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Tanjung Pakis yang merupakan pelaksana teknis dari Direktorat Jendral Perhubungan Laut yang berada di Kabupaten Lamongan. Memiliki peranan bertanggung jawab dalam hal mengawasi dan menjamin kelaiklautan kapal, keselamatan keamanan pelayaran di seluruh wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Berdasarkan pengamatan penulis secara langsung ketika melaksanakan praktik selama kurang lebih 1 tahun, ternyata juga masih ditemukan beberapa kasus kecelakaan yang masih terjadi.

Banyaknya kegiatan serta olah gerak kapal di seluruh pelabuhan yang tercakup dalam wilayah dari KSOP Kelas III Tanjung Pakis juga dapat menyebabkan terjadinya berbagai resiko bahaya terlepas dari faktor internal kapal seperti *human error* juga faktor eksternal seperti faktor alam. Dan sepanjang peneliti melakukan pengamatan ketika Praktik Darat di KSOP Kelas III Tanjung Pakis tercatat beberapa kapal mengalami kasus kecelakaan. Berikut rekapitulasi data jumlah kecelakaan kapal bulan Juni tahun 2022 sampai dengan bulan Juli tahun 2023 di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis yang dapat dilihat pada gambar 1.1.



Gambar 1.1 Data Kecelakaan Kapal KSOP Kelas III Tanjung Pakis
Sumber: Data KSOP Kelas III Tanjung Pakis

Berdasarkan dari data pada gambar 1.1 terkait data kecelakaan kapal yang terjadi pada bulan Juni tahun 2022 hingga bulan Juli tahun 2023, tercatat bahwa jumlah kecelakaan kapal yang terjadi di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis berjumlah 5 kasus kecelakaan kapal. Dengan rincian jenis kecelakaan pada bulan Juni - Desember tahun 2022 yaitu terjadi 2 kasus kecelakaan kapal kandas, sedangkan pada bulan Januari - Juli tahun 2023 terjadi 1 kasus kecelakaan kapal tenggelam dan 2 kasus kecelakaan kapal kandas. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat adanya kenaikan dengan presentase 0,5% terkait jumlah kecelakaan kapal yang ada di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis.

Hal terindikasi bahwa terjadi kemungkinan belum optimalnya peranan pengawasan daripada KSOP Kelas III Tanjung Pakis terkait mewujudkan keselamatan dan keamanan pada kapal. Yang dimana seharusnya pihak KSOP Kelas III Tanjung Pakis mempunyai tugas dan wewenang terhadap menjamin aspek keselamatan dan keamanan pada kapal, namun masih juga teridentifikasi bahwa kasus kecelakaan kapal masih kerap terjadi di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis, dan pada kondisi ini juga sangat dibutuhkannya peranan penting daripada pihak KSOP Kelas III Tanjung Pakis khususnya peranan syahbandar.

Dimana Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri Perhubungan sesuai pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran dan memiliki otoritas tertinggi untuk melakukan pengawasan untuk menjamin keselamatan dan keamanan kapal. Tugas syahbandar termasuk mengawasi kelaiklautan kapal, yang mencakup keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan, dan seorang syahbandar akan dimintai pertanggungjawaban atas segala pelanggaran yang dilakukan oleh kapal selama perjalanan.

Dengan begitu berdasarkan pendahuluan diatas membuat peneliti terfokus untuk melakukan penelitian guna menganalisis lebih dalam lagi dan mengetahui seberapa besar peranan dari syahbandar dalam aspek pengawasan, maka peneliti melakukan penelitian ini dengan mengambil judul: **“ANALISIS PENGARUH FUNGSI SYAHBANDAR DALAM PENGAWASAN TERHADAP MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KEAMANAN KAPAL DI WILAYAH KSOP KELAS III TANJUNG PAKIS”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, didapatkan rumusan masalah dalam penelitian ini guna mendapatkan hasil yang baik dalam penelitian.

Adapun rumusan masalah adalah sebagai berikut :

1. Apakah fungsi syahbandar dalam pengawasan memiliki pengaruh terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis?
2. Seberapa besar pengaruh fungsi syahbandar dalam pengawasan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis?

C. Batasan Masalah

Untuk mencegah terjadinya perluasan pembahasan dalam rumusan masalah, maka peneliti melakukan pembatasan masalah dalam penelitian ini yaitu :

1. Penelitian membahas peranan syahbandar terhadap keselamatan dan keamanan kapal dan meneliti apakah ada pengaruh serta seberapa besar pengaruh daripada fungsi syahbandar dalam pengawasan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis.
2. Variabel X fungsi syahbandar dalam pengawasan, pengawasan syahbandar pada penelitian ini hanya dalam lingkup kedatangan dan keberangkatan kapal di pelabuhan dengan indikator :
 - a. Mengawasi kelaiklautan kapal.
 - b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal.
 - c. Mengawasi kegiatan pemanduan dan penundaan kapal.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, dapat ditelaah bahwa tujuan dari penelitian ini antara lain :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah fungsi syahbandar dalam pengawasan memiliki pengaruh terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis seberapa besar pengaruh fungsi syahbandar dalam pengawasan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis.

E. Manfaat Penelitian

Selain tujuan penelitian, peneliti berharap dari hasil penelitian ini dapat memberi manfaat bagi peneliti serta pembacanya baik dari aspek teoritis maupun aspek praktis. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan serta memperdalam ilmu peneliti dan pembaca tentang dunia pelayaran khususnya pada faktor peranan syahbandar dan juga pengaruhnya dari segi aspek pengawasan terhadap mewujudkan keselamatan dan keamanan pada kapal.
 - b. Penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan bahan referensi ilmu untuk penelitian selanjutnya dan sebagai tambahan bahan bacaan, acuan, serta untuk melengkapi buku-buku yang ada di perpustakaan Politeknik Pelayaran Surabaya.

2. Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan masukan dalam menganalisis dan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan terhadap masalah yang berkaitan pengawasan syahbandar dari KSOP Kelas III Tanjung Pakis sehingga dapat meningkatkan perananan terhadap faktor keselamatan pelayaran dan memperkecil adanya kecelakaan pada kapal.
- b. Melalui penelitian ini diharapkan peneliti dapat ikut berkontribusi untuk perkembangan pengetahuan di bidang pelayaran atau transportasi laut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Peneliti mencoba untuk menelaah penelitian-penelitian yang terdahulu kemudian dilakukan perbandingan dan penyempurnaan untuk menjadi sumber rujukan penelitian ini. Kajian penelitian terdahulu dirangkum dan disajikan pada Tabel 2.1 sebagai berikut:

Tabel 2.1 Review Penelitian yang Relevan

No	Nama	Judul	Hasil	Perbedaan	Persamaan
1.	(Negara & Weda, 2023)	Analisis Pengaruh Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal Dan Kenavigasian Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap	Hasil uji hipotesis adalah bahwa variabel Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian. Faktor yang berpengaruh dalam keselamatan pelayaran Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. adalah variabel tanggung jawab KSOP dengan koefisien regresi 0,356.	Meneliti pengaruh bagi keselamatan pelayaran dari segi pengawasan, tanggung jawab KSOP, kelaiklautan kapal dan kenavigasian.	a) Membahas pengaruh pengawasan yang dilakukan syahbandar atau KSOP. b) Menggunakan metode penelitian kuantitatif.
2.	(Rahayu et al., 2020)	<i>Analysis of supervision of port authority on the activities of loading and unloading dangerous goods in the port of Tanjung Perak Surabaya</i>	Menunjukkan bahwa dalam pengawasan barang berbahaya belum terlaksana dengan baik, fasilitas yang kurang memadai dan prasarana di Pelabuhan sehingga mengurangi dalam pengawasan	a) Membahas peran pengawasan otoritas Pelabuhan terhadap kegiatan bongkar muat barang berbahaya. b) Menggunakan metode	Membahas peran instansi otoritas pelabuhan terkait dari segi pengawasan.

No	Nama	Judul	Hasil	Perbedaan	Persamaan
			barang berbahaya di Pelabuhan Tanjung Perak.	penelitian kualitatif.	
3.	(Santosa & Sinaga, 2019)	Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang	Hasil regresi linier berganda menunjukkan bahwa variabel Tanggung Jawab Nakhoda (X1), Variabel Peran Syahbandar (X2), Variabel Sarana Bantu Navigasi (X3). berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.	Membahas keselamatan pelayaran dengan meneliti peran dari nakhoda dan syahbandar melalui pemanfaatan sarana bantu navigasi.	a) Membahas dari segi peran syahbandar. b) Menggunakan metode penelitian kuantitatif
4.	(Wulandari et al., 2019)	Pengawasan Pemerintah Dalam Penanganan Keselamatan Berlayar (Studi di kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan kelas III Kota Manado)	Dilihat dari pengawasan Langsung dengan mengadakan laporan ditempat, observasi, dan inspeksi langsung kelapangan saat jam beroperasi dan ditambah Pengawasan Tidak langsung yang berbentuk laporan tertulis dan lisan sehingga Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kota Manado dengan mudah dapat meningkatkan pengawasan untuk keselamatan pelayaran.	Membahas keselamatan pelayaran dari segi peran pengawasan KSOP dengan menggunakan metode kualitatif.	Membahas peran instansi otoritas pelabuhan terkait dari segi pengawasan.

Sumber: (Negara & Weda, 2023; Rahayu et al., 2020; Santosa & Sinaga, 2019; Wulandari et al., 2019)

B. Landasan Teori

1. Syahbandar

a. Pengertian Syahbandar

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, bahwa Syahbandar merupakan petugas atau pejabat di instansi pelabuhan yang ditunjuk oleh Menteri, serta mempunyai wewenang tertinggi dalam memastikan dan mengawasi kepatuhan terhadap peraturan yang ada guna memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Berdasarkan Peraturan Bandar 1925 Pasal 1 ayat 1 dikatakan bahwa syahbandar yaitu terdiri dari syahbandar ahli, pejabat syahbandar, dan syahbandar muda. Syahbandar melakukan pengawasan di pelabuhan sebagai bagian dari pelaksana teknis. Selain itu, syahbandar bertugas sebagai "*Port State Control Officer*" dan mengawasi kapal-kapal asing.

Berdasarkan pengertian dari beberapa peraturan, dapat ditarik kesimpulan yang berarti syahbandar memiliki arti yaitu pejabat atau petugas yang mempunyai kompeten atau keahlian dibidang pelayaran. Syahbandar memiliki peran penting dalam menangani berbagai manajemen yang terkait dengan mulai kedatangan sampai keberangkatan kapal, serta mengawasi dan kelancaran operasi di pelabuhan.

b. Fungsi Syahbandar

Sebagai pejabat tertinggi di lingkungan kepelabuhanan, syahbandar memiliki banyak kewenangan, tugas, serta fungsi yang diatur oleh hukum Indonesia. Selain itu, sesuai dengan Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, adapun tugas-tugas yang harus dijalankan oleh syahbandar

dalam melaksanakan fungsinya antara lain:

- 1) Menjalankan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran, yang mencakup pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum transportasi perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan maritim di pelabuhan.
- 2) Membantu operasi pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue) di perairan pelabuhan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- 3) Setelah memiliki kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, maka akan dinyatakan sebagai seorang syahbandar dan diangkat oleh Menteri secara langsung.

2. Pengawasan

a. Pengertian Pengawasan

Menurut Sarungdajang (2005:204) dalam (Wulandari et al., 2019) Pengawasan adalah suatu aktivitas guna untuk memastikan bahwa pelaksanaan kegiatan yang dikerjakan telah sesuai dengan rencana.

Menurut Robinson dalam (Rohmah, 2019) *Control* atau pengawasan merupakan proses memonitor aktivitas-aktivitas untuk mengetahui apakah seorang pekerja atau sekelompok pekerja melakukan pekerjaan dapat memperoleh manfaatnya dari beberapa sumber guna mencapai tujuannya.

Menurut Silalahi (1992: 178) dalam (Agindawati, 2019) Pengawasan merupakan penemuan, menilai dan pengendalian tentang suatu pelaksanaan pekerjaan secara objektif yang bertujuan untuk memberi bimbingan serta mengarahkan untuk mempermudah pelaksanaan pekerjaan.

Berdasarkan penjelasan para ahli berikut, peneliti dapat sampai pada kesimpulan bahwa pengawasan mempunyai arti yaitu suatu tindakan untuk mengamati, mengendalikan, dengan tujuan untuk memastikan kepatuhan terhadap standar atau aturan yang ditetapkan, serta untuk mencegah atau mendeteksi potensi pelanggaran. Dan menurut juga (Rahayu et al., 2023) berpendapat bahwa apabila terjadi suatu ketidaksesuaian, hal tersebut dapat menyebabkan kecelakaan kerja di pelabuhan. Kecelakaan kerja adalah peristiwa yang tidak terduga dan dapat mengakibatkan kerugian, cedera, atau kerusakan properti.

b. Pengawasan Syahbandar

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, diputuskan bahwa kegiatan pemerintahan di pelabuhan berupa pengawasan harus dikoordinasikan dan kegiatan kepelabuhanan komersial harus dipantau untuk mengoptimalkan pengawasan dan penegakan hukum keselamatan dan keamanan pelayaran.

Tugas pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar juga tercantum dalam Pasal 208 UU RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, meliputi:

1) Mengawasi kelaiklautan kapal.

Kelaiklautan kapal berarti yang dimana kapal dinyatakan terpenuhinya persyaratan baik dari keselamatan, pencemaran, pengawakan, konstruksi, kesehatan, kesejahteraan awak kapal dan penumpang, serta status hukum yang memungkinkan kapal berlayar di perairan tertentu.

2) Mengawasi alur-alur pelayaran.

Alur pelayaran adalah bagian perairan yang aman untuk dilewati atau dilayari oleh kapal laut karena kedalaman, lebar, dan hambatan lainnya sudah dinyatakan aman.

3) Mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan.

Alih muat muatan di perairan pelabuhan merupakan kunci pendistribusian barang melalui proses pemindahan barang atau muatan dari suatu kapal ke kapal lainnya, di dalam kompleks area pelabuhan.

4) Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan *salvage*.

a) Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan atau aktivitas khusus yang berkaitan dengan instalasi, konstruksi, atau kapal yang dilakukan di bawah permukaan air.

b) *Salvage* adalah kegiatan penyelamatan kapal beserta muatannya yang mengalami kecelakaan, insiden atau berada dalam bahaya di perairan.

5) Mengawasi kegiatan pemanduan dan penundaan kapal

a) Pemanduan adalah kegiatan memandu, memberikan bantuan, saran, dan informasi kepada nakhoda mengenai kondisi perairan setempat untuk menjamin keselamatan kapal dan lingkungan.

b) Penundaan kapal adalah aktivitas mendorong, menarik, menggandeng, mengawal, dan membantu kapal yang bergerak di alur pelayaran, daerah *anchorage*, atau kolam pelabuhan.

6) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.

Bongkar muat barang berbahaya merupakan bongkar muat semua jenis

muatan yang memerlukan penanganan khusus yang berbahaya terhadap keselamatan atau kesehatan manusia serta makhluk hidup lainnya.

7) Mengawasi pengisian bahan bakar.

Pengisian atau penambahan bahan bakar merupakan proses pengisian atau penyaluran bahan bakar dari penyedia bahan bakar ke tangki kendaraan.

8) Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.

Embarkasi merupakan tahap di mana penumpang naik ke kapal untuk memulai perjalanan. Debarkasi merupakan proses penumpang turun dari kapal setelah mencapai tujuan.

9) Mengawasi pengerukan dan reklamasi

Pengerukan adalah proses mengubah bentuk dasar perairan untuk mencapai kedalaman dan lebar yang diinginkan untuk tujuan tertentu.

Reklamasi adalah kegiatan pengisian tanah di perairan atau pantai yang mengubah garis pantai dan/atau kontur kedalaman perairan.

10) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan

Fasilitas Pelabuhan adalah suatu peralatan yang di sediakan oleh pengelola pelabuhan untuk menunjang segala kegiatan dan aktifitas bagi setiap penumpang transportasi kapal.

Berdasarkan penjelasan diatas, peran pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar sangat penting. Menurut (Winarno & Amrullah R, 2020) mengemukakan bahwa dalam lalu lintas perairan pelabuhan, pengawasan diperlukan untuk memastikan kelancaran, keselamatan, dan keamanan dalam pelaksanaan kegiatan.

3. Keselamatan dan Kemanan Kapal

a. Pengertian Kapal

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, yang disebut kapal adalah merujuk kepada setiap jenis alat apung yang bergerak di laut, dan digunakan dalam kegiatan pelayaran untuk satu atau lebih perjalanan antara pelabuhan-pelabuhan.

Berdasarkan pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), Kapal adalah segala jenis perahu atau alat berlayar, tak peduli namanya atau sifatnya. Dari definisi ini dalam KUHD, dapat disimpulkan bahwa segala benda yang dapat mengapung dapat dianggap sebagai kapal selama benda tersebut bergerak.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, definisi kapal adalah kendaraan air dengan berbagai bentuk dan jenis, yang dapat digerakkan oleh tenaga angin, mekanik, atau sumber energi lainnya, baik ditarik, ditunda, maupun menggunakan daya dukung dinamis. Definisi ini mencakup kendaraan yang beroperasi di bawah permukaan air, serta alat apung atau bangunan terapung yang tetap dan tidak bergerak.

Berdasarkan penjelasan singkat dari beberapa aturan terakit mengenai kapal, dapat disimpulkan bahwa kapal merupakan sebuah kendaraan air yang dirancang untuk berlayar di laut, sungai, dan perairan lainnya. Kapal memiliki berbagai ukuran dan jenis dari perahu kecil hingga kapal besar, yang memiliki berbagai fungsi, termasuk sebagai sarana transportasi barang, orang, perikanan, hingga ekspedisi kegiatan militer.

b. Pengertian Keselamatan

Menurut Mondey dan Noe (2003:159) dalam (Suharti & Sirait, 2016), mengatakan bahwa keselamatan adalah perlindungan karyawan dari luka-luka yang disebabkan oleh kecelakaan yang terkait dengan pekerjaan. Resiko keselamatan adalah elemen lingkungan kerja yang dapat menyebabkan kebakaran, luka, atau kehilangan alat tubuh.

Menurut (Suharti & Sirait, 2016) Keselamatan adalah keadaan di mana Anda aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, emosional, pekerjaan, psikologis, dan pendidikan dan tidak terancam oleh hal-hal lain.

Menurut Sibrani Mutiara (2012), Keselamatan mencakup pemikiran dan upaya untuk memastikan bahwa peralatan, mesin, dan kondisi pekerja semuanya tepat dan bebas dari resiko kerusakan dan kecelakaan di tempat kerja kita.

Menurut Tim Mitra Bestari (2005:161) dalam (Kautsar et al., 2013), mengatakan bahwa keselamatan kerja adalah ketika seseorang berada dalam keadaan aman dan aman dari penderitaan, kerusakan, atau kerugian di tempat kerja.

Berdasarkan pemahaman para ahli di atas, peneliti dapat sampai pada kesimpulan bahwa keselamatan memiliki arti, yaitu kondisi atau keadaan bebas dari risiko atau bahaya yang dapat menyebabkan cedera, kerugian, atau kerusakan. Keselamatan dapat merujuk pada berbagai aspek kehidupan, termasuk keselamatan pribadi, keselamatan kerja, keselamatan transportasi, prinsip keselamatan menjadi suatu keharusan dalam berbagai aktivitas dan lingkungan untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

c. Pengertian Keamanan

Menurut Potter (2006:20) dalam (Mariah & Kurniady, 2017), menyatakan bahwa keamanan secara umum didefinisikan sebagai keadaan di mana tidak ada bahaya fisik dan psikologis, atau bahkan keamanan dan ketenangan.

Menurut G.J. Simons (2005:2) dalam (Mariah & Kurniady, 2017), mengatakan keamanan adalah tentang bagaimana kita dapat mencegah penipuan, atau paling tidak mendeteksi penipuan, dalam sistem yang berbasis data yang tidak memiliki arti fisik..

Menurut Kraimer, Wayne, Liden, & Sparrowe (2005) dalam (Suharti & Sirait, 2016), Menunjukkan keamanan kerja adalah keadaan mental di mana karyawan berharap dapat memperoleh rasa aman bahwa mereka akan tetap bekerja untuk perusahaan di masa depan.

Menurut Borg dan Elizur (1992) dalam (Suharti & Sirait, 2016), keamanan kerja (*job security*) dapat didefinisikan sebagai keyakinan seseorang bahwa mereka akan tetap bekerja di tempat kerja mereka saat ini. Keyakinan ini mencakup hal-hal seperti kondisi pekerjaan yang baik, peluang untuk maju, dan peluang untuk tetap bekerja dalam jangka waktu yang lama.

Berdasarkan pengertian para ahli diatas, kesimpulannya yaitu keamanan berarti suatu kondisi di mana risiko atau ancaman terhadap kerugian, cedera, atau bahaya dapat diminimalisir. Konsep keamanan dapat diterapkan dalam berbagai konteks antara lain termasuk keamanan pribadi, keamanan nasional, keamanan siber, dan keamanan lingkungan.

d. Keselamatan dan keamanan Pelayaran

Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Berdasarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, 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.

Berdasarkan Pasal 116 ayat 1 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dan pada pasal 117 ayat 1, keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan:

- 1) Kelaiklautan kapal, dan
- 2) Kenavigasian.

Berdasarkan Pasal 117 ayat 2 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi:

- 1) Keselamatan kapal.
- 2) Pencegahan pencemaran dari kapal.
- 3) Pengawakan kapal.

- 4) Garis muat kapal dan pemuatan.
- 5) Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang.
- 6) Status hukum kapal.
- 7) Manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
- 8) Manajemen keamanan kapal.

Berdasarkan Pasal 118 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, kenavigasian sebagaimana dimaksud terdiri atas:

- 1) Sarana bantu navigasi pelayaran.
- 2) Telekomunikasi-pelayaran.
- 3) Hidrografi dan meteorologi.
- 4) Alur dan perlintasan.
- 5) Pengerukan dan reklamasi.
- 6) Pemanduan.
- 7) Penanganan kerangka kapal.
- 8) *Salvage* dan pekerjaan bawah.

Berdasarkan pengertian peraturan perundang-undangan diatas, maka peneliti dapat menarik kesimpulan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran sangat penting untuk memungkinkan angkutan perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim berjalan dengan baik dan sesuai dengan kondisi saat ini. Keselamatan kapal berarti kapal memenuhi persyaratan teknis dan perlengkapan yang dibuktikan dengan sertifikat sebagai tolak ukurnya. Pada pasal 117 ayat 1 juga menyebutkan bahwa kapal dikatakan dapat terjamin keselamatan dan keamanannya apabila memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan juga kenavigasiannya.

e. Dasar Hukum Tentang Keselamatan Kapal

1) ISM *CODE*

IMO (*International Maritime Organization*) mengeluarkan Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) sebagai standar global untuk manajemen keselamatan operasional kapal dan upaya pencegahan atau pengendalian pencemaran lingkungan. Mengakui pentingnya faktor manusia dan kebutuhan untuk manajemen operasional kapal yang lebih baik untuk mencegah kecelakaan, cedera manusia, kerusakan pada muatan barang, harta benda, dan pencemaran lingkungan laut, IMO mengeluarkan Kode Manajemen Keselamatan Internasional (ISM) yang diintegrasikan.

Menurut Biro Klasifikasi Indonesia, kecelakaan kapal sering disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain:

- a) Kecelakaan karena faktor manusia (*human error*).
- b) Manajemen perusahaan yang kurang baik.
- c) Kurangnya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman.

Sistem manajemen keselamatan dan perlindungan lingkungan dibentuk untuk memenuhi persyaratan IMO. Sistem ini berlaku untuk semua aspek operasional kapal, menjaga pengoperasian kapal secara aman dan mencegah pencemaran lingkungan. Implementasi manajemen ini penting untuk memastikan bahwa kapal-kapal tidak hanya beroperasi dengan aman namun juga mempertimbangkan dampak lingkungan yang dapat menimbulkan pelanggaran.

2) Kedudukan Syahbandar Dalam Sistem Manajemen Keselamatan Kapal (ISM Code)

Pernanan dariapada seorang syahbandar dalam manajemen keselamatan kapal (ISM Code) adalah sebagai Koordinator Tertinggi. Kedudukan syahbandar terkait dengan ISM Code (*International Safety Management Code*) dan keselamatan di atas kapal yaitu sebagai berikut:

a) Pengawasan Keselamatan Kapal

Syahbandar bertanggung jawab memastikan bahwa kapal-kapal yang beroperasi di pelabuhan telah memenuhi persyaratan ISM Code. Syahbandar juga bertanggung jawab dalam melaksanakan inspeksi rutin untuk memastikan kapal telah mengimplementasikan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/SMS*).

b) Sertifikasi

Syahbandar bertanggung jawab melakukan verifikasi sertifikat yang relevan seperti *Document of Compliance* (DOC) dan *Safety Management Certificate* (SMC) yang harus dimiliki oleh perusahaan pelayaran dan kapal. Syahbandar juga berperan untuk memastikan sertifikat masih berlaku dan memenuhi persyaratan.

c) Koordinasi dengan Pihak Terkait Keselamatan Kapal

Syahbandar bekerja sama dengan perusahaan pelayaran, dan agen kapal untuk memastikan keselamatan dan penerapan ISM Code. Syahbandar juga berkoordinasi dengan pihak keamanan dan lingkungan untuk menangani insiden yang terjadi di laut.

f. Dasar Hukum Tentang Keamanan Kapal

1) ISPS CODE

Internasional Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) adalah peraturan internasional yang dikeluarkan oleh Organisasi Maritim Internasional (IMO) untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* berlaku secara internasional dan mengatur keamanan kapal-kapal yang melakukan pelayaran di seluruh dunia serta fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal tersebut. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2016 mengatur pelaksanaan *ISPS Code*.

Bab XI SOLAS menetapkan *ISPS Code*, yang mencakup langkah-langkah khusus untuk meningkatkan keamanan laut dan keamanan pada fasilitas pelabuhan. Tujuan dari kode ini adalah untuk menyediakan kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi risiko keamanan maritim.

Tingkat keamanan dalam manajemen keamanan dan fasilitas pelabuhan yang diterapkan oleh *ISPS Code*, antara lain:

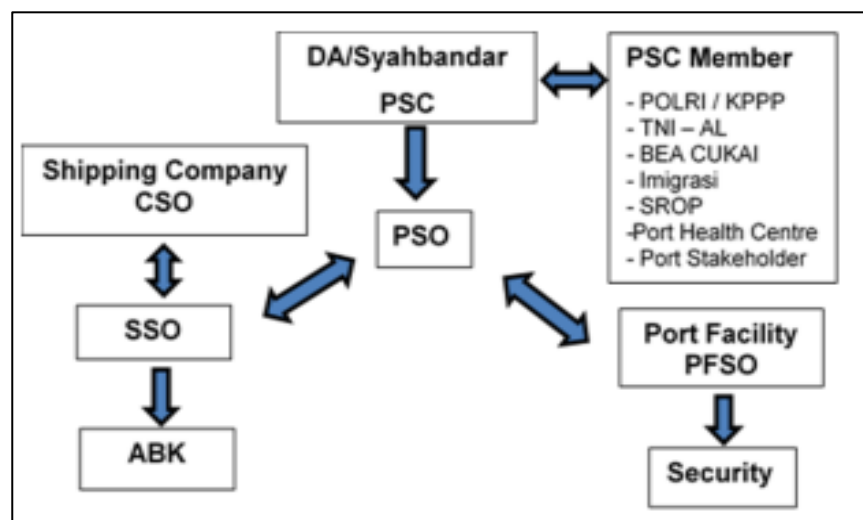
- a) Tingkat keamanan 1: menunjukkan tingkat normal di mana kapal atau fasilitas pelabuhan biasanya beroperasi;
- b) Tingkat keamanan 2: menunjukkan tingkat keamanan yang lebih tinggi ketika ada risiko terjadinya insiden keamanan; dan
- c) Tingkat keamanan 3: menunjukkan tingkat keamanan yang luar biasa untuk jangka waktu ketika ada risiko yang mungkin atau segera terjadi insiden keamanan.

2) Kedudukan Syahbandar Dalam Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan (ISPS Code)

Kepala Syahbandar Utama/KSOP/KUPP ditunjuk oleh Dirjen Perhubungan Laut selaku *Designated Authority (DA)*, sebuah badan penyelenggara pemerintahan yang menandatangani perjanjian atau Konvensi Internasional tentang *International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)*, untuk membentuk Komite Keamanan Pelabuhan atau Komite Keamanan Pelabuhan (PSC).

Dengan Kepala Syahbandar Utama/KSOP/Ka. KUPP sebagai Koordinator Komite sesuai dengan UU No.17 Tahun 2008 pasal 212. Syahbandar memiliki berperan penting sebagai koordinator yang bertanggung jawab terkait dengan keselamatan serta kemandirian pelabuhan dan kapal.

Berikut merupakan struktur organisasi syahbandar sebagai Koordinator *Port Security Committee (PSC)* yang dapat dilihat pada gambar 2.1.



Gambar 2.1 Struktur Organisasi Syahbandar Dalam PSC
Sumber: Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)

a) CSO (*Company Security Officer*)

Menurut Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Laut Nomor PM.134 Tahun 2016, perusahaan harus membentuk dan mengangkat seorang baik dari organisasi perusahaan (CSO) untuk bertanggung jawab atas keamanan kapal-kapal yang dimiliki oleh perusahaan. Jika jumlah kapal yang dimiliki oleh perusahaan diperlukan, perusahaan dapat menunjuk lebih dari satu CSO, dengan syarat yang jelas bahwa masing-masing CSO bertanggung jawab atas satu kapal.

b) SSO (*Ship Security Officer*)

Peraturan Menteri Perhubungan Laut Nomor PM. 134 Tahun 2016, pasal 20 menetapkan bahwa perusahaan angkutan laut harus menunjuk SSO yang ditempatkan di setiap kapal yang menerapkan ketentuan Kode ISPS. Untuk menjadi SSO, perusahaan angkutan laut harus memiliki dua bukti: bukti penunjukan dari perusahaan angkutan laut dan bukti keterampilan SSO, yang keduanya dapat diakses melalui situs web resmi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

c) PFSO (*Port Facility Security Officer*)

Berdasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Laut pasal 22 Nomor PM. 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, yang masing-masing fasilitas pelabuhan harus menunjuk PFSO. Kinerja PFSO pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan yaitu sebagai berikut:

- (1) Melaksanakan pengamatan (*survey*) keamanan awal secara menyeluruh terhadap fasilitas pelabuhannya untuk diperhitungkan dalam melaksanakan penilaian keamanan.
- (2) Memastikan pengembangan dan pemeliharaan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP).
- (3) Melaksanakan dan mempraktikkan rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP).
- (4) Melaksanakan inspeksi atau pemeriksaan keamanan secara berkala terhadap fasilitas pelabuhan untuk memastikan dijalankannya langkah keamanan secara berkelanjutan yang tepat atau sesuai.
- (5) Mengajukan dan menggabungkan secara tepat, modifikasi rancangan keamanan fasilitas pelabuhan (PFSP) untuk tujuan memperbaiki kekurangan efisien, untuk menyesuaikan terhadap perubahan fasilitas pelabuhan.

d) Petugas Keamanan

Petugas keamanan fasilitas pelabuhan ini juga mempunyai peran yang cukup dibutuhkan, dikarenakan petugas keamanan merupakan petugas dalam tim khusus agar dapat melaksanakan tugas-tugas khusus yang telah ditetapkan dalam PFSP. Namun, para petugas keamanan ini harus mendapat pelatihan terlebih dahulu sesuai spesifikasinya. Dan juga pada fasilitas pelabuhan seharusnya juga terdapat personel untuk mengemban tugas-tugas khusus yang termasuk dalam petugas keamanan ini.

4. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, bahwa ditunjuk untuk mengoptimalkan pelaksanaan tugas dan fungsi di bidang pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Berdasarkan pada UU Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam lima kelas, yaitu Kelas I, II, III, IV, V.

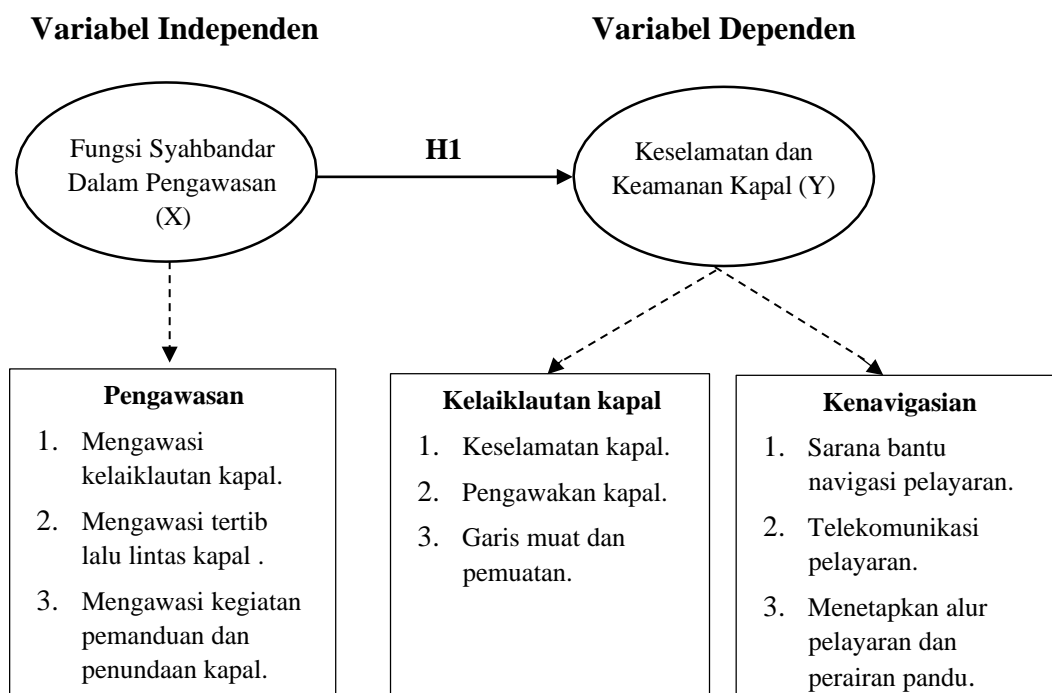
Berdasarkan pada Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Tata Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, fungsi dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah:

- a. Pelaksanaan pengawasan dan penetapan status hukum kapal.
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang.
- d. Pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintah.
- f. Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan.
- g. Daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya.

- h. Pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
- i. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.
- j. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal.
- k. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan kepelabuhan.
- l. Dan pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

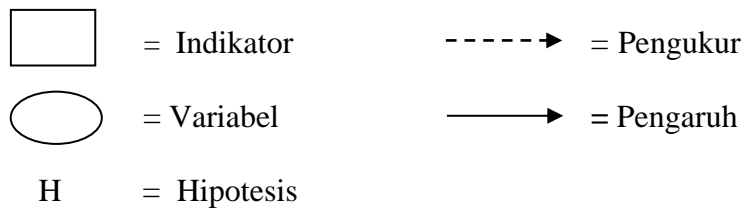
C. Kerangka Penelitian

Berdasarkan landasan teori yang telah dijelaskan, penelitian harus memiliki kerangka penelitian. Kerangka penelitian ini singkat dan mencakup alur kerja atau proses yang digunakan untuk memahami faktor-faktor penelitian. Gambar 2.1 menunjukkan bagaimana peneliti membuat kerangka penelitian:



Gambar 2.2 Kerangka Berfikir

Keterangan gambar:



D. Hipotesis

Hipotesis adalah bagian penting dari penelitian dan harus direncanakan sejak awal karena merupakan jawaban sementara atas pertanyaan penelitian. Hipotesis diharapkan dapat membantu penelitian menemukan solusi atas masalah yang dirumuskan (Yam & Taufik, 2021).

Hipotesis penelitian ini adalah untuk membantu penulis mengarahkan, membantu, dan memberikan perspektif tentang penelitian yang akan dilakukan.

Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

H1 : Diduga fungsi syahbandar dalam pengawasan berpengaruh positif dan signifikan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal.

H0 : Diduga fungsi syahbandar dalam pengawasan tidak memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian pada dasarnya adalah suatu kegiatan atau proses sistematis untuk memecahkan masalah yang dilakukan dengan menerapkan metode ilmiah dalam rangka mendapatkan data dengan tujuan atau kegunaan tertentu, pengkajian suatu masalah dan memperoleh jawaban atas pernyataan tertentu yang dapat dibuktikan kebenarannya (Ridha, 2017).

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan statistik inferensial mengenai pengaruh, korelasi atau hubungan antara variabel fungsi syahbandar dalam pengawasan (X) terhadap variabel keselamatan dan keamanan kapal (Y) di Wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Sehingga pendekatan statistik inferensial ini disebut statistik probabilitas yang digunakan untuk menganalisis data sampel, pengujian hipotesis dan hasil kesimpulannya diberlakukan untuk populasi berdasarkan data sampel (Sugiyono, 2013:148).

Menurut Sugiyono (2013:7) Metode penelitian kuantitatif merupakan yang berfokus pada data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik sebagai alat uji perhitungan korelasi sebab akibat yang digunakan untuk menguji hipotesis tentang adanya hubungan antara dua variabel atau lebih.

Menurut Creswell (2009) dalam (Kusumastuti dkk., 2020:2) Metode penelitian kuantitatif merupakan metode-metode untuk menguji teori-teori tertentu dengan cara meneliti hubungan antar variabel dan biasanya diukur dengan instrumen penelitian, data numerik dan hasil daripada penelitian kemudian dianalisis menggunakan prosedur statistik.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Tanjung Pakis, Lamongan yang merupakan tempat Praktik Darat (Prada) peneliti.

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan yaitu dari bulan Agustus 2022 sampai Juli tahun 2023 pada saat peneliti melaksanakan Praktik Darat dan dilanjutkan pada saat penulis menjalani semester VII dan semester VIII.

C. Definisi Operasional Variabel

Menurut (Ridha, 2017) Definisi operasional adalah definisi yang menjadikan variabel-variabel yang sedang diteliti menjadi bersifat lebih optimal sehingga memungkinkan mengembangkan penjelasan atas variabel penelitian dalam bentuk yang dapat diukur. Penguraian definisi operasional variabel yang akan diteliti merupakan suatu cara untuk mempermudah pengukuran variabel penelitian, selain itu juga bertujuan memberikan batasan - batasan pada objek yang akan diteliti.

Dalam penelitian ini, definisi operasional variabel yang digunakan oleh peneliti yaitu 2 variabel yang dimana variabel tersebut adalah variabel independen atau bebas yaitu fungsi syahbandar dalam pengawasan (X) dengan 1 dimensi yaitu pengawasan dan menggunakan 3 indikator didalamnya, sedangkan untuk variabel terikat atau depedennya yaitu manajemen keselamatan dan kemanan kapal (Y) dengan 2 dimensi dan menggunakan 6 indikator didalamnya.

Berikut adalah keterangan definisi operasional dari masing–masing variabel beserta indikatornya yang disajikan dalam tabel 3.1.

Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel

Variabel Penelitian	Dimensi	Indikator
Variabel Bebas (X)		
<p>Fungsi Syahbandar Dalam Pengawasan (X)</p> <p>Fungsi pengawasan syahbandar merupakan suatu proses untuk mengarahkan serta memperbaiki kegiatan yang salah arah dan meluruskannya menuju arah yang benar sehingga menciptakan pelaksanaan pekerjaan berjalan sesuai tujuan baik dari kegiatan dipelabuhan maupun pada kapal.</p>	Pengawasan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengawasi kelaiklautan kapal. 2. Mengawasi lalu lintas alur. 3. Mengawasi kegiatan pemanduan dan penundaan kapal.
Variabel Terikat (Y)		
<p>Manajemen Keselamatan dan Keamanan Kapal (Y)</p> <p>Manajemen keselamatan dan keamanan yaitu dapat diartikan sebagai segala berkaitan dengan tindakan terhadap pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di atas kapal termasuk menyangkut, awak kapal, muatan, serta yang paling dominan adalah terkait pencegahan kecelakaan kerja pada ngkutan laut.</p>	Kelaiklautan Kapal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Keselamatan kapal. 2. Pengawakan kapal. 3. Garis muat dan pemuatan.
	Kenavigasian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sarana bantu navigasi pelayaran. 2. Telekomunikasi pelayaran. 3. Menetapkan alur pelayaran dan perairan pandu.

Sumber: UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

D. Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

Sumber data merupakan asal usul data penelitian yang didapatkan sesuai kejelasan yang kemudian akan dilakukan pengolahan data untuk mendapatkan hasil data yang akurat. Dengan demikian, sumber data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari objek yang diteliti. Sumber primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2013:137).

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil kuesioner para responden, dokumentasi, serta observasi langsung yang dilakukan peneliti selama melakukan Praktik Darat.

b. Data Sekunder

Pengertian dari data sekunder menurut adalah sumber data dengan bertujuan memberikan data kepada pengumpul data yang diperoleh secara tidak langsung (Sugiyono, 2013:137).

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan data sekunder sebagai data pendukung dalam penelitian, antara lain yaitu penelitian para peneliti sebelumnya, jurnal, artikel terkait dengan topik penelitian yang diperoleh dari internet, data jumlah kunjungan kapal di 3 wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis, dan juga data rekapitulasi kecelakaan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis yang peneliti dapatkan selama melaksanakan Praktik Darat selama 1 tahun.

2. Populasi, dan Sampel

a. Populasi

Dalam suatu penelitian populasi merupakan komponen yang sangat penting. Menurut (Sugiyono, 2013:80) Populasi adalah wilayah generalisasi atas obyek atau subyek yang mempunyai kuantitas serta karakteristik tertentu yang digunakan oleh peneliti untuk mendapat informasi serta dipelajari dan hasilnya dapat ditarik kesimpulan dalam suatu penelitian.

Populasi yang digunakan pada penelitian ini yaitu pada crew atau awak kapal dari kapal-kapal yang masuk (*in*) atau keluar (*out*) di 3 wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis yang berjumlah 381 kapal.

b. Sampel

Setelah peneliti menentukan suatu populasi maka langkah selanjutnya adalah peneliti menentukan suatu sampel penelitian. Yang dimana sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh suatu populasi serta suatu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (Sugiyono, 2013:81). Serta dalam buku Sugiyono menyarankan bahwa ukuran sampel yang dianggap layak untuk dilakukan penelitian yaitu berkisar antara 30 sampai dengan 500 sampel.

Pada penelitian ini jumlah sampel penelitian ditentukan menggunakan metode *Non Probability Sampling* dengan teknik *Quota Sampling*. Yaitu yang dimana teknik pengambilan sampel yang diambil sesuai dengan kriteria dan jumlah kebutuhan peneliti. Adapun kriteria yang telah ditentukan oleh peneliti dalam pengambilan sampel yaitu:

1) *Crew* awak kapal yang melakukan kegiatan di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis (Nahkoda, Mualim I, Mualim II, Mualim III, KKM, dan juga Masinis II).

2) Kapal yang berkegiatan di wilayah kerja KSOP Kelas III Tanjung Pakis yang dimaksud meliputi wilayah kerja Jenu, Karangagung, dan Pacitan.

Dan berdasarkan kriteria tersebut, peneliti menentukan jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu sebanyak 50 responden.

3. Teknik Pengumpulan Data

a. Kuesioner

Kuisoner atau angket adalah daftar pertanyaan yang dibuat berhubungan dengan masalah dalam penelitian dan ditujukan kepada responden sehingga responden dapat memberikan tanggapan guna menjadi sumber informasi bagi penelitian (Sugiyono, 2013:142).

Teknik kuesioner dalam penelitian ini adalah menggunakan acuan dari Skala Likert. Menurut (Sugiyono, 2013:93) dengan skala likert variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel kemudian dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pernyataan.

Tabel 3.2 Skala Likert

Pilihan Jawaban	Nilai
SS = Sangat Setuju	5
ST = Setuju	4
RG = Ragu-Ragu	3
TS = Tidak Setuju	2
STS = Sangat Tidak Setuju	1

Sumber: (Sugiyono, 2013:94)

Pada penelitian ini kuesioner diberikan kepada 50 responden yang disebarkan kepada para responden berisikan 16 pernyataan. Dan 16 pernyataan tersebut terdiri dari 2 bagian yaitu:

- 1) Bagian pertama berisikan 8 pertanyaan mengenai variabel fungsi syahbandar dalam pengawasan (X).
- 2) Bagian kedua berisikan 8 pertanyaan mengenai variabel keselamatan dan keamanan kapal (Y).

b. Observasi

Observasi merupakan pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian. Melihat hal tersebut pada penelitian ini teknik observasi dilakukan peneliti selama melaksanakan Praktik Darat, melalui observasi ini peneliti dapat mengetahui permasalahan yang terjadi di KSOP Kelas III Tanjung Pakis. Dengan melakukan observasi terhadap objek yaitu:

- 1) Kapal yang mengalami kecelakaan.
- 2) Mengamati bagaimana pengecekan fisik serta dokumen sertifikat kapal yang dilakukan oleh syahbandar.

c. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan studi pustaka terhadap literatur secara membaca, melihat, meneliti, ataupun mengutip dari buku, jurnal, artikel yang relevan dengan permasalahan yang akan diteliti oleh peneliti. Dalam penelitian ini studi pustaka yang digunakan yaitu:

- 1) Jurnal dan artikel tentang peran pengawasan yang dilakukan syahbandar, dan tentang keselamatan pelayaran.

- 2) Peraturan-peraturan dan juga regulasi tentang pelayaran terutama manajemen keselamatan dan keamanan kapal baik nasional maupun internasional.

d. Dokumentasi

Teknik dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data yang digunakan dengan meneliti dan mencari data-data pada objek atau tempat penelitian. Berupa dokumen, data-data lainnya yang terkait masalah yang diteliti. Dalam penelitian ini kegiatan dokumentasi di dapatkan peneliti ketika melaksanakan praktik darat di Kantor KSOP Kelas III Tanjung Pakis yaitu:

- 1) Data rekapitulasi kasus kecelakaan kapal di wilayah KSOP Kelas III Tanjung Pakis selama 12 bulan (Bulan Juni 2022 - Bulan Juli 2023).
- 2) Dokumentasi kecelakaan kapal dan pengawasan syahbandar.

E. Teknis Analisis Data

Analisis data dilakukan dalam penelitian ini digunakan untuk menggambarkan dan menjelaskan penelitian tentang berbagai gejala yang terjadi, angka yang diperoleh digunakan untuk menguji hipotesis. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan skala likert yang digunakan untuk mengubah data kualitatif menjadi data kuantitatif.

Pada penelitian ini, digunakan alat bantu program SPSS (*Statistic Package for Social Science*) untuk pengolahan datanya sehingga peneliti dapat mengetahui hasil dari penelitian melalui beberapa pengujian data dengan mudah. Pengujian data terbagi menjadi 4 bagian. Adapun beberapa uji yang digunakan peneliti adalah sebagai berikut:

1. Pengujian Instrumen Data

a. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuisioner. Suatu kuisioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuisioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur apakah sudah sesuai dengan tujuan peneliti (Ghozali, 2016). Untuk mengetahui data kuisioner valid atau tidak dapat dilakukan dengan membandingkan nilai r hitung dengan r tabel:

- 1) Berdasarkan signifikansi:
 - a) Item tidak valid jika nilai signifikansi lebih dari 0,05.
 - b) Item valid jika nilai signifikansi kurang dari 0,05.
- 2) Berdasarkan nilai korelasi:
 - a) Item valid jika $r_{hitung} > r_{tabel}$
 - b) Item tidak valid jika $r_{hitung} < r_{tabel}$

Cara menentukan r table yaitu dengan nilai r tabel dilihat pada tabel statistik uji dua sisi yakni dengan melihat pada:

- 1) *Degree of freedom* (df) = $n-2$
- 2) *Alpha* (α) = 0.05
- 3) n = Jumlah Sampel

b. Uji Reliabilitas

Menurut (Ghozali, 2016:45) Uji Reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuisioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Uji reliabilitas pada penelitian ini di ukur dengan cara *One Shot*

atau pengukuran sekali saja dan kemudian hasilnya dibandingkan dengan pertanyaan lain atau mengukur korelasi antar jawaban pertanyaan.

Mengukur reliabilitas dengan uji statistik *Cronbach Alpha*. Suatu variabel dikatakan reliabel jika:

- 1) Dapat disebut reliabel apabila angka *Cronbach Alpha* $> 0,60$.
- 2) Dan disebut tidak reliabel apabila angka *Cronbach Alpha* $< 0,60$.

2. Pengujian Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Pada penelitian ini uji normalitas data bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel X dan variabel Y memiliki distribusi normal atau tidak. Jika terdapat normalitas, maka residual akan terdistribusi secara normal. Sebaliknya jika tidak, maka residual akan terdistribusi tidak normal. Apabila terdapat hasil bahwa asumsi tersebut tidak terpenuhi maka dinyatakan uji statistik tidak valid (Imam Ghozali, 2016).

Dalam uji normalitas menggunakan uji *Kolmogrov-Smirnov* digunakan untuk mengetahui distribusi data, apakah mengikuti distribusi normal, *poisson*, *uniform*, atau *exponential*. Hal ini untuk mengetahui apakah nilai residual terdistribusi normal atau tidak. Dasar pengambilan keputusan untuk uji normalitas dengan analisis statistik menurut (Ghozali, 2016:164) adalah:

- 1) Jika signifikan $< 0,05$ berarti terdapat perbedaan yang signifikan (tidak terdistribusi normal).
- 2) jika signifikan $> 0,05$ maka tidak terjadi perbedaan yang signifikan (terdistribusi normal).

3. Analisa Data

a. Analisis Regresi Linier Sederhana

Menurut (Ghozali, 2016) Regresi Linear sederhana merupakan model regresi yang melibatkan satu variabel independen. Analisis regresi linear sederhana merupakan teknik analisis yang digunakan pada penelitian ini untuk mengetahui pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

Dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linear sederhana karena menggunakan 2 variabel yang ditujukan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh variabel bebas yaitu fungsi syahbandar dalam pengawasan (X) terhadap variabel terikat yaitu keselamatan dan keamanan kapal (Y). Adapun persamaan regresi linear sederhana secara rumus matematik dapat ditulis sebagai berikut:

$$Y = a + \beta X \dots\dots\dots (3.1)$$

Sumber: (Sugiyono, 2013:192)

Keterangan :

Y = Manajemen keselamatan dan keamanan kapal

X = Fungsi pengawasan syahbandar

a = Koefisien konstanta

β = Koefisien regresi

4. Pengujian Hipotesis

a. Uji T (Parsial)

Untuk mengetahui apakah pengawasan dan tanggung jawab KSOP berpengaruh atau tidak berpengaruh secara signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Maka dilakukan pengujian dengan Uji T atau

pengujian parsial. Pengujian hipotesis dirumuskan sebagai berikut: H_0 = Variabel independen tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen. H_1 = Variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Langkah-langkah yang dilakukan dengan uji t yaitu:

- 1) Menentukan α

Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 0,05$ atau 5%.

- 2) Perhitungan t tabel

$$t_{tabel} = (\alpha = 0,05 ; df = n - k) \dots\dots\dots (3.2)$$

Degree of freedom (df) = $n-2$

Alpha (α) = 0.05

n = Jumlah Sampel

- 3) Dalam menentukan penerimaan atau penolakan hipotesis, jika *probability* (sig) < 0,05 maka H_1 diterima, dan jika *probability* (sig) > 0,05 maka H_1 ditolak.

b. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Pada penelitian ini peneliti menggunakan uji koefisien determinasi untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen dengan tujuan lain untuk menerangkan bagaimana rumusalan masalah yang telah dikemukakan oleh peneliti.

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen (X) terhadap variabel terikat (Y) (Ghozali, 2016:97). Dan dalam penelitian ini peneliti ingin mengetahui seberapa besar pengaruh dari Fungsi Syahbandar dalam Pengawasan (X) terhadap Manajemen Keselamatan dan keamanan Kapal (Y).

c. Uji Koefisien Korelasi

Pada penelitian ini peneliti menggunakan uji koefisien korelasi bertujuan untuk mengetahui tingkat keeratan hubungan antara variabel X dengan variabel Y, dari tingkat keeratan hubungan tersebut dapat bernilai positif dan juga dapat bernilai negatif.

- 1) Jika nilai signifikansi $< 0,05$, maka antara variabel X dengan variabel Y memiliki korelasi.
- 2) Jika nilai signifikansi $> 0,05$, maka antara variabel X dengan variabel Y tidak memiliki korelasi.

Menurut (Sugiyono, 2013) menyatakan bahwa koefisien korelasi digunakan untuk menentukan seberapa baik kemampuan variabel bebas untuk menjelaskan variabel terikat. Adapun jenis-jenis koefisien korelasi yang diklasifikasikan sebagai berikut:

- 1) 0,00 - 0,20 : Tidak ada korelasi
- 2) 0,21 - 0,40 : Korelasi Lemah
- 3) 0,41 - 0,60 : Korelasi Sedang
- 4) 0,61 - 0,80 : Korelasi Kuat
- 5) 0,81 - 1,00 : Korelasi Sempurna