

**ANALISIS PENGARUH PENGAWASAN, TANGGUNG JAWAB KSOP,
KELAIKLAUTAN KAPAL DAN KENAVIGASIAN TERHADAP KESELA-
MATAN PELAYARAN DI PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP**

Gembong Satria Negara
Universitas Maritim AMNI
e-mail: gembong_stn@yahoo.com

Iwan Weda
Universitas Maritim AMNI
e-mail: iwanweda@unimar-amni.ac.id

ABSTRACT

Safety is the state of being safe, whether physically, spiritually, financially, emotionally, occupationally, psychologically, or educationally, and avoiding threats to these factors. Safety is a critical factor in shipping activity in order to create shipping lane safety. This research is to determine the effect of supervision, KSOP responsibilities, ship seaworthiness, and navigation partially and simultaneously on shipping safety at the Port of Tanjung Intan Cilacap. The population of this research is the crew of the ship, with a sample size of 100 respondents. The sampling technique is non-probability sampling of the census/total sampling type. The method of analysis is descriptive quantitative analysis, which is analyzed using multiple linear regression analysis on the Software Statistical Package for Social Science (SPSS). The results of the hypothesis test show that the variables of supervision, KSOP responsibility, ship seaworthiness, and navigation have a partial effect on shipping safety at the Port of Tanjung Intan Cilacap. A multiple linear regression analysis yielded the following results: $Y = -2.260 + 0.279X_1 + 0.356X_2 + 0.208X_3 + 0.332X_4 + \mu$. Y is shipping safety; X1 is supervision; X2 is KSOP responsibility, X3 is shipworthiness; X4 is navigation; and μ is another factor outside the regression. From this equation, it is known that the most dominant variable that influences shipping safety is the KSOP Responsibility variable, with a regression coefficient of 0.356.

Keywords : Supervision, KSOP Responsibility, Shipworthiness, Navigation and Shipping Safety

ABSTRAK

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, secara fisik, spiritual, finansial, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Dalam suatu kegiatan pelayaran keselamatan adalah faktor yang sangat penting agar terciptanya keselamatan alur pelayaran. Penelitian ini untuk mengetahui pengaruh pengawasan, tanggung jawab KSOP, kelaiklautan kapal dan kenavigasian secara parsial dan simultan terhadap keselamatan pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Populasi penelitian ini adalah *crew* kapal dengan sampel penelitian sebanyak 100 responden. Teknik pengambilan sampel adalah *non probability sampling* berjenis *sensus/sampling total*. Metode analisisnya adalah analisis kuantitatif deskriptif, yang dianalisis menggunakan analisis regresi linier berganda pada *Softwar Statistic Package For Social Science* (SPSS). Hasil uji hipotesis adalah bahwa variabel Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian berpengaruh secara parsial terhadap Keselamatan Pelayaran pada Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Hasil analisis regresi linier berganda diperoleh $Y = -2,260 + 0,279X_1 + 0,356X_2 + 0,208X_3 + 0,332X_4 + \mu$. Y adalah Keselamatan pelayaran, X1 adalah pengawasan, X2 adalah Tanggung Jawab KSOP, X3 adalah kelaikan kapal, X4 adalah kenavigasian dan μ adalah faktor lain di luar regresi. Dari persamaan tersebut diketahui yang paling dominan berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran adalah variabel Tanggung Jawab KSOP dengan koefisien regresi 0,356.

Kata kunci : Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal, Kenavigasian, Keselamatan Pelayaran

1. Pendahuluan

Keselamatan dan keamanan merupakan kebijakan utama yang harus mendapatkan prioritas pada pelayaran dalam menunjang kelancaran transportasi laut di Indonesia sebagai Negara kepulauan (Kadarisman 2017) Untuk mencapai keselamatan dalam pelayaran dan transportasi laut perlu adanya pengawasan pada bidang tersebut. Pengawasan sebagai salah satu fungsi manajemen dalam pencapaian tujuan, memegang peranan yang sangat penting karena dengan adanya pengawasan kemungkinan terjadinya penyimpangan dapat dicegah, sehingga usaha untuk mengadakan perbaikan atau koreksi dapat segera dilakukan.

Dengan permasalahan yang terjadi pada kasus kecelakaan kapal yang semakin meningkat dari 7 Tahun terakhir. Hal ini mengindikasikan bahwa belum optimalnya sistem keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Penelitian ini dilakukan untuk meningkatkan keselamatan bagi kapal-kapal yang hendak masuk maupun keluar di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Untuk mewujudkan keselamatan perlu adanya pengawasan, tanggung jawab KSOP, kelaiklautan Kapal, dan kenavigasian.

Pengawasan tidak hanya melihat sesuatu dengan seksama dan melaporkan hasil kegiatan mengawasi, tetapi juga mengandung arti memperbaiki dan meluruskannya sehingga mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang diinginkannya (Cardinal, 2010). Menurut Syafri langkah-langkah proses pengawasan adalah meliputi: Expectation, Allocation, Monitoring dan Corrective Action.. Sementara Menurut Griffin sistem pengawasan organisasi memiliki 4 (empat) langkah fundamental dalam setiap prosesnya yaitu : menetapkan standar, mengukur kinerja, membandingkan kinerja dengan standar, dan menentukan kebutuhan akan tindakan koreksi. Tugas untuk melaksanakan pengawasan bukan hanya terpusat pada kegiatan yang ada di pelabuhan antara lain, kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air, pengerukan dan pemekaran daerah pelabuhan atau reklamasi, penanggulangan pencemaran, perlindungan terhadap lingkungan maritim di sekitar pelabuhan, serta melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan terhadap kapal-kapal yang kecelakaan (Bayuputra, Tenda Bisma, 2015).

Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran (Undang- undang Pelayaran) yang mengatur tentang peranan Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan dalam mengawasi keselamatan dan keamanan pelayaran. Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam lima kelas, terdiri atas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas V. Kelima kelas Kantor Kesyahbandaran tersebut memiliki peran dan tugas yang hampir sama namun ada perbedaan dalam struktur organisasinya.

Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, fungsi dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah : pelaksanaan pengawasan dan penetapan status hukum kapal, pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal, pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang ,pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran., pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintah , pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusaha tarif untuk ditetapkan menteri, pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan

pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan serta sarana bantu navigasi pelayaran., pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal , penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan kepelabuhan., dan pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian, dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal (Kuncowati dan Mudiyanto, 2017). Kelaiklautan kapal dapat dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat-sertifikat keselamatan seperti surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal, sertifikat radio dan ijazah yang dimiliki, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut (Barus, 2017).

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Pasal 1 Nomor 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian, yang dimaksud dengan Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran, telekomunikasi pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan reklamasi, pemanduan, penanganan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan pelayaran.

Keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. Aspek yang melekat pada keselamatan pelayaran meliputi karakteristik sikap, nilai, dan aktivitas mengenai pentingnya terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhan. Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan-ketentuan: *International Convention For The Safety Of Life At Sea (SOLAS)*, 1974 ; *International Convention on Standards of Training, Certificate and Watchkeeping for Seafarers*, tahun 1978 dan terakhir diubah pada tahun 1995 ; *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979 ; and *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)*.

Untuk mengadakan penelitian ini, penulis tidak lepas dari penelitian yang dilakukan oleh penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan. Selain itu hal ini juga bertujuan untuk membandingkan penelitian ini dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Penelitian sebelumnya berjudul “Pengawasan Pemerintah Dalam Penanganan Keselamatan Berlayar” Karya Wulandari, Marthen Kimbal, dan Neni Kumayas ; dalam Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan, Vol. 3 No. 3, 2019. Penelitian sebelumnya hanya fokus pada Pengawasan. Sementara penelitian ini fokus pada pengawasan, tanggung jawab KSOP, kelaiklautan kapal dan kenavigasian terhadap keselamatan

pelayaran. Maka penelitian ini lebih luas dan lengkap dalam aspek pembahasannya. Penelitian ini sangat perlu untuk dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis pengaruh Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, pengaruh Kelaiklautan Kapal, pengaruh Kenavigasian terhadap Keselamatan Pelayaran.

2. Metodologi Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan dua jenis metode penelitian yaitu : Kualitatif dan Kuantitatif. Pengujian hipotesis menggunakan Uji Parsial (Uji t), Uji Kelayakan Model (*Goodness of Fit*), dan Koefisien Determinasi (R^2). Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah non probability sampling dengan jenis sampling yaitu sensus/sampling total. Selain itu Penelitian ini di lakukan di PT. Jatarim Binau Lines Cilacap dalam rentang waktu Bulan Agustus – November 2022. Populasi dalam penelitian ini adalah *Crew* Kapal PT. Jatarim Binau Lines Cilacap berjenis kelamin laki-laki dengan Jumlah responden yaitu 100 responden (100%).

3. Hasil dan Pembahasan

Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui sah atau tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut (Imam Ghozali, 2016). Adapun pengujian validitas variable pengawasan (X1), tanggung jawab KSOP (X2), kelaiklautan kapal (X3), kenavigasian (X4), dan keselamatan pelayaran (Y). Pengujian validitas ini dilakukan dengan menggunakan program SPSS.25. untuk menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur itu valid atau sah. Syarat uji validitas dan cara mencari r tabel :

- a) Apabila $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$, maka dikatakan item kuesioner tersebut valid.
- b) Apabila $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$, maka dapat dikatakan item kuesioner tidak valid.
- c) $Df = n - 2 = 100 - 2 = 98$
- d) Level of signifikan = 0,01
- e) $r \text{ tabel} = 0,2565$

Pengawasan (X1)

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS.25 diperoleh hasil masing-masing variabel sebagai berikut :

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|----------------------|----------|---------|------------|
| X1.1 | 0,809 | 0,2565 | Valid |

Tabel 1. Hasil Uji Validitas Variabel Pengawasan (X1)

Berdasarkan tabel 1. diatas, bahwa semua indikator (X1.1, X1.2, X1.3) penelitian yang digunakan pada variabel Pengawasan menunjukkan hasil yang valid, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

Tanggung Jawab KSOP

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS.25 diperoleh hasil masing-masing variabel sebagai berikut:

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|----------------------|----------|---------|------------|
| X2 | 0,824 | 0,2565 | Valid |

Tabel 2. Hasil Uji Validitas Variabel Tanggung Jawab KSOP

Berdasarkan tabel 2. diatas, bahwa indikator penelitian yang digunakan pada variabel Tanggung Jawab KSOP menunjukkan hasil yang valid, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

Kelaiklautan Kapal

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS.25 diperoleh hasil masing-masing variabel sebagai berikut :

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|----------------------|----------|---------|------------|
| X3 | 0,859 | 0,2565 | Valid |

Tabel 3. Hasil Uji Validitas Variabel Kelaiklautan Kapal (X3)

Berdasarkan tabel 3. diatas bahwa indikator X3. penelitian yang digunakan pada variabel Kelaiklautan Kapal menunjukkan hasil yang valid, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

Kenavigasian

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS.25 diperoleh hasil masing-masing variabel sebagai berikut :

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|----------------------|----------|---------|------------|
| X4 | 0,858 | 0,2565 | Valid |

Tabel 4. Hasil Uji Validitas Variabel Kenavigasian

Berdasarkan tabel 4. diatas bahwa indikator X4 penelitian yang digunakan pada variabel Kenavigasian menunjukkan hasil yang valid, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

Keselamatan Pelayaran (Y)

Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan SPSS.25 diperoleh dan masing-masing Kenavigasian variabel sebagai berikut :

| Indikator Penelitian | r hitung | r tabel | Kesimpulan |
|----------------------|----------|---------|------------|
| y | 0,879 | 0,2565 | Valid |

Tabel 5. Hasil Uji Validitas Variabel Keselamatan Pelayaran

Berdasarkan tabel 5 bahwa indikator Y penelitian yang digunakan pada variabel Keselamatan Pelayaran menunjukkan hasil yang valid, untuk kesimpulannya bahwa semua indikator penelitian tersebut valid.

Uji Reliabilitas

| Variabel | Cronbach's Alpha | Alpha Standard | Kesimpulan |
|---------------------------|------------------|----------------|------------|
| Pengawasan (X1) | 0,827 | 0,7 | Reliabel |
| Tanggung b KSOP (X2) | 0,831 | 0,7 | Reliabel |
| Kelaiklautan Kapal (X3) | 0,855 | 0,7 | Reliabel |
| Kenavigasian (X4) | 0,838 | 0,7 | Reliabel |
| Keselamatan Pelayaran (Y) | 0,852 | 0,7 | Reliabel |

Tabel 6. Hasil Uji reliabilitas

Dari uji reliabilitas pada table 6. diatas terlihat bahwa nilai *cronbach's alpha* dari masing-masing variabel, baik variabel independen (Pengawasan (X1), Tanggung Jawab KSOP (X2), Kelaiklautan Kapal (X3), dan Kenavigasian (X4)) serta variabel dependen (Keselamatan Pelayaran (Y)), memiliki nilai (α) > 0,7. Menurut (Imam Ghozali) hal tersebut bisa dikatakan *reliabel* atau handal, sehingga variabel-variabel penelitian tersebut layak diujikan kepengujian hipotesis selanjutnya.

Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih, juga menunjukkan arah hubungan antara variabel independen (Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian) secara individual mempengaruhi variabel dependen (Keselamatan Pelayaran). Hasil yang diperoleh dari perhitungan dengan menggunakan bantuan program statistik SPSS (*Statistic Package For Social Science*) Versi 25 adalah :

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|---------------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
| | | Unstandardized Coefficients | | Standardized Coefficients | | |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | -2.260 | 1.071 | | -2.110 | .037 |
| | Pengawasan | .279 | .082 | .260 | 3.421 | .001 |
| | Tanggung Jawab KSOP | .356 | .105 | .315 | 3.398 | .001 |
| | Kelaiklautan Kapal | .208 | .081 | .214 | 2.578 | .011 |
| | Kenavigasian | .332 | .069 | .320 | 4.829 | .000 |
| a. Dependent Variable: | | tan_Pelayaran | | | | |

Tabel 7. Analisis Regresi Linier Berganda

Berdasarkan pada tabel 7. dapat dijelaskan, persamaan regresi linier berganda (dapat dilihat dari *Unstandardized Coefficients*) dalam penelitian ini adalah

$$Y = -2,260 + 0,279X1 + 0,356X2 + 0,208X3 + 0,332X4 + \mu.$$

Dari persamaan regresi linier berganda diatas, dapat dijelaskan bahwa konstanta sebesar -2,260 menyatakan bahwa jika variabel independen (pengawasan, tanggung jawab KSOP, kelaiklautan kapal dan kenavigasian) tidak dilakukan perubahan, maka variabel dependen (keselamatan pelayaran) memiliki nilai tetap atau konstan sebesar -2,260. Sementara itu, koefisien regresi Pengawasan (X1) sebesar 0,279 artinya variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Pengawasan ditingkatkan sebesar satu satuan, maka variabel Keselamatan Pelayaran (Y) akan meningkat sebesar 0,279. Sedangkan, koefisien regresi Tanggung Jawab KSOP (X2) sebesar 0,356 artinya variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Tanggung Jawab KSOP ditingkatkan sebesar satu satuan, maka variabel Keselamatan Pelayaran (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,356. Koefisien regresi Kelaiklautan Kapal (X3) sebesar 0,208 artinya variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Kelaiklautan Kapal ditingkatkan sebesar satu satuan, maka variabel Keselamatan Pelayaran (Y) akan meningkat sebesar 0,208. Sedangkan, koefisien regresi Kenavigasian (X4) sebesar 0,332 artinya variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Kenavigasian ditingkatkan sebesar satu satuan, maka variabel Kenavigasian (Y) meningkat sebesar 0,332. Sementara itu, faktor lain diluar regresi adalah faktor optional disimbolkan dengan μ . Berdasarkan analisis tersebut, dapat dijelaskan adanya pengaruh atau keeratan hubungan antara variabel independen (Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian) terhadap variabel dependen (Keselamatan Pelayaran).

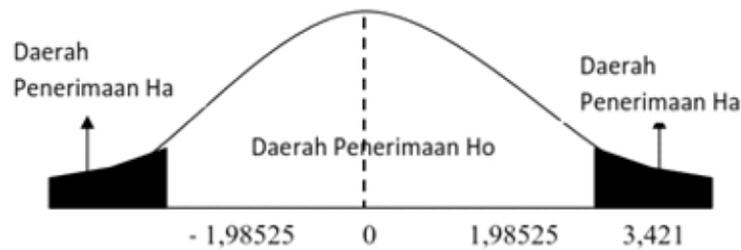
Pengujian Hipotesis

Uji statistik t dasarnya menunjukkan seberapa jauh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Pengujian dilakukan dengan menggunakan signifikan level 0,05 ($\alpha = 5\%$).

| Coefficients ^a | | | | | | |
|---------------------------|---------------------|-----------------------------|------------|----------------------------|--------|------|
| Model | | Unstandardized Coefficients | | Standardize d Coefficients | | |
| | | B | Std. Error | Beta | | |
| 1 | (Constant) | -2.260 | 1.071 | | -2.110 | .037 |
| | Pengawasan | .279 | .082 | .260 | 3.421 | .001 |
| | Tanggung Jawab KSOP | .356 | .105 | .315 | 3.398 | .001 |
| | Kelaiklautan Kapal | .208 | .081 | .214 | 2.578 | .011 |
| | Kenavigasian | .332 | .069 | .320 | 4.829 | .000 |
| a. Dependent Variable: | | tan Pelayaran | | | | |

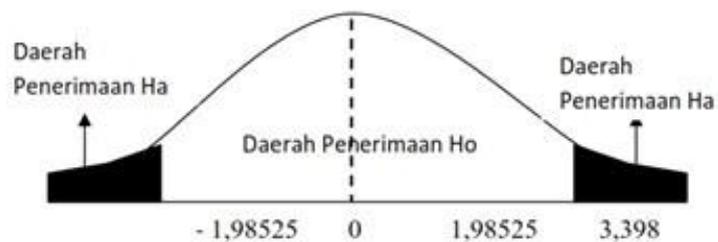
Tabel 8. Hasil Uji t

Uji pengaruh pengawasan (X1) terhadap keselamatan pelayaran (Y). Hasil pengujian untuk variabel pengawasan (X1) diperoleh nilai t hitung = 3,421 dengan tingkat signifikan 0,001. Dengan demikian menunjukkan bahwa t hitung (3,421) > t tabel (1,98525) yang berarti Ha diterima artinya pengawasan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Jika variabel pengawasan ditingkatkan maka keselamatan pelayaran juga akan meningkat dengan kemungkinan terjadinya kesalahan sebesar 0,05. Grafik pengujian hipotesisnya dapat digambarkan :



Gambar 1. Kurva Uji t Variabel Pengawasan (X1)

Uji pengaruh tanggung jawab KSOP (X2) terhadap keselamatan pelayaran (Y). Hasil pengujian untuk variabel tanggung jawab KSOP (X2) diperoleh nilai t hitung = 3,398 dengan tingkat signifikan 0,001. Dengan demikian menunjukkan bahwa t hitung ($3,398 > t$ tabel (1,98525) yang berarti H_a diterima artinya tanggung jawab KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Jika variabel tanggung jawab KSOP ditingkatkan maka keselamatan pelayaran juga akan meningkat dengan kemungkinan terjadinya kesalahan sebesar 0,05. Grafik pengujian hipotesisnya digambarkan :



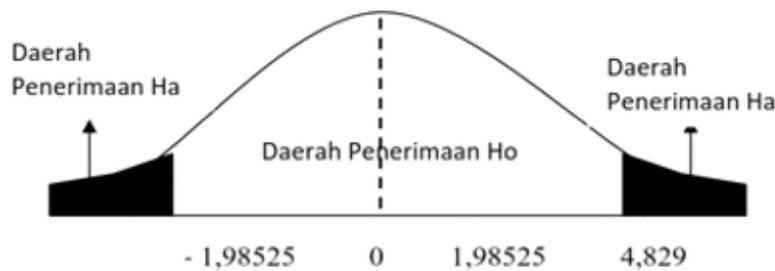
Gambar 2. Kurva Uji t Tanggung Jawab KSOP (X2)

Uji pengaruh kelaiklautan kapal (X3) terhadap keselamatan pelayaran (Y). Hasil pengujian untuk variabel kelaiklautan kapal (X3) diperoleh nilai t hitung = 2,578 dengan tingkat signifikan 0,011. Dengan demikian menunjukkan bahwa t hitung ($2,578 > t$ tabel (1,98525) yang berarti H_a diterima artinya kelaiklautan kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Jika variabel kelaiklautan kapal ditingkatkan maka keselamatan pelayaran juga akan meningkat dengan kemungkinan terjadinya kesalahan sebesar 0,05. Grafik pengujian hipotesisnya dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 3. Kurva Uji t Variabel Kelaiklautan Kapal

Uji pengaruh kenavigasian (X4) terhadap keselamatan pelayaran (Y). Hasil pengujian untuk variabel kenavigasian (X4) diperoleh nilai t hitung = 4,829 dengan tingkat signifikan 0,000. Dengan demikian menunjukkan bahwa t hitung ($4,829 > t$ tabel ($1,98525$)) yang berarti H_a diterima artinya kenavigasian berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Jika variabel kenavigasian ditingkatkan maka keselamatan pelayaran juga akan meningkat dengan kemungkinan terjadinya kesalahan sebesar 0,05. Grafik pengujian hipotesisnya dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 4. Kurva Uji t Variabel Kenavigasian

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pengolahan data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner kepada responden sebanyak 100 kuesioner tentang Pengawasan, Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal dan Kenavigasian terhadap Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Dari hasil analisis data yang telah diuraikan sebelumnya dari penelitian ini, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- a) Hasil analisis mendapatkan bahwa variabel Pengawasan (X1) sebesar 0,279 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Pengawasan di tingkatkan sebesar 1 satuan maka variabel Keselamatan Pelayaran (Y) akan meningkat sebesar 0,279. Secara parsial Pengawasan (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran (Y). hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung ($3,421 > t$ tabel ($1,98525$)) dengan nilai signifikan ($0,001 < (0,05)$). Dan diperoleh nilai koefisien regresi Pengawasan sebesar 0,279 yang menyatakan bahwa jika variabel Pengawasan ditingkatkan maka Keselamatan Pelayaran juga akan meningkat. Jadi tinggi atau rendahnya Pengawasan (X1) mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Y).
- b) Berdasarkan pengujian statistik dengan persamaan hasil regresi linier berganda diperoleh bahwa Tanggung Jawab KSOP (X2) sebesar 0,356 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Tanggung Jawab KSOP ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Keselamatan Pelayaran (Y) akan meningkat sebesar 0,356. Secara parsial diperoleh Tanggung Jawab KSOP (X2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung ($3,398 > t$ tabel ($1,98525$)) dengan nilai signifikan ($0,001 < (0,05)$). Dan diperoleh nilai koefisien regresi Tanggung Jawab KSOP sebesar 0,356 yang menyatakan bahwa jika variabel Tanggung Jawab KSOP ditingkatkan maka Keselamatan Pelayaran juga akan meningkat. Jadi tinggi atau rendahnya Tanggung Jawab KSOP (X2) mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Y).

- c) Berdasarkan pengujian statistik dengan persamaan hasil regresi linier berganda diperoleh bahwa Kelaiklautan Kapal (X3) sebesar 0,208 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Kelaiklautan Kapal ditingkatkan 1 satuan, maka variabel Keselamatan Pelayaran (Y) akan meningkat sebesar 0,208. Secara parsial diperoleh bahwa Kelaiklautan Kapal (X3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung (2,578) > t tabel (1,98525) dengan nilai signifikan (0,011) < (0,05). Dan diperoleh nilai koefisien regresi Kelaiklautan Kapal sebesar 0,208 yang menyatakan bahwa jika variabel Kelaiklautan Kapal ditingkatkan maka Keselamatan Pelayaran juga akan meningkat. Jadi tinggi atau rendahnya Kelaiklautan Kapal (X3) mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Y).
- d) Berdasarkan pengujian statistik dengan persamaan hasil regresi linier berganda diperoleh bahwa Kenavigasian (X4) sebesar 0,332 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan Kenavigasian ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Keselamatan Pelayaran (Y) akan meningkat sebesar 0,332. Secara parsial diperoleh bahwa Kenavigasian (X4) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung (4,829) > t tabel (1,98525) dengan nilai signifikan (0,000) < (0,05). Dan diperoleh nilai koefisien regresi Kenavigasian sebesar 0,332 yang menyatakan bahwa jika variabel Kenavigasian ditingkatkan maka Keselamatan Pelayaran juga akan meningkat. Jadi tinggi atau rendahnya Kenavigasian (X4) mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Y).
- e) Berdasarkan pengujian statistik diperoleh bahwa Pengawasan (X1), Tanggung Jawab KSOP (X2), Kelaiklautan Kapal (X3), dan Kenavigasian (X4) secara bersama-sama berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai F hitung (46,519) > F tabel (2,47) dan nilai signifikan sebesar 0,000 < 0,05. Dan diperoleh nilai koefisien determinasi (*Adjusted R Square* = 0,662) yang menyatakan bahwa variabel Pengawasan (X1), Tanggung Jawab KSOP (X2), Kelaiklautan Kapal (X3) dan Kenavigasian (X4) memberi pengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran (Y) sebesar (64,8%). Sedangkan faktor lain yang berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran (Y) sebesar (100% - 64,8% = 35,2%).

Daftar Pustaka

Barus, V. I. R., Prananingtyas, P., Malikhatun, S. (2017). Tugas Dan Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Kegiatan Pengangkutan Laut Di Indonesia. *Dipenogoro Law Jurnal*. Vol. 6, No. 1, Universitas Dipenogoro

Bayuputra, Tenda Bisma, "Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia", *Lex et Societatis*, Volume III Nomor 3 April 2015. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/lexetsocietatis/article/download/7905/7466>.

Cardinal, 2010, Balancing and Rebalancing In the Creation and Revolution Of Organizational Control. *Organization Science*, Vol, 15, No. 4, Pp. 411-431.

- Ghazali, Imam. (2016). **Desain Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif**. Badan Penerbit Undip: Semarang
- Kadarisman, M. (2018). **Manajemen Aparatur Sipil Negara**. Raja Grafindo Persada: Jakarta
- Khikmatul, H., M., Sonhaji, S. (2017). Pelaksanaan Perlindungan Hukum Bagi Awak Kapal. *Dipenogoro Law Journal*. Vol. 6, No. 1, Hal : 1-12.
- Kuncowati., Listriyawati, N. A., Supangat. (2020). Implikasi Kemampuan Berkomunikasi Dan Penggunaan Kode Isyarat Internasional Terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Saintek Maritime*. Vol. 20, No. 2, Maret 2020.
- Kuncowati., Mudiyanto. (2017). Pengaruh Kelaiklautan Kapal dan Sistem Kompensasi Terhadap Kepuasan Kerja *Crew* Kapal di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan* Vol. 8, No. 1, September 2015.
- Solas (*Safety Of Life At Sea*). [https://bantuanhukum-sbm.com/artikel-peraturan-safety-of-life-at-sea-solas#:~: text=Peraturan%20Safety%20Of%20Life%20At%20Sea%20\(SOLAS\)%20adalah%20peraturan%20yang,banyak%20korban%20jiwa%20dimana%20mana](https://bantuanhukum-sbm.com/artikel-peraturan-safety-of-life-at-sea-solas#:~:text=Peraturan%20Safety%20Of%20Life%20At%20Sea%20(SOLAS)%20adalah%20peraturan%20yang,banyak%20korban%20jiwa%20dimana%20mana)[diunduh : 3 Januari 2023]
- Wulandari, Marthen Kimbal, dan Neni Kumayas (2019), *Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan*, Vol. 3 No. 3, 2019.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 7 Tahun 2005 Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran
https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2005/km_no_7_tahun_2005.pdf [diunduh : 3 Januari 2023]
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan
https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2012/pm_no._36_tahun_2012.pdf[diunduh : 3 Januari 2023]
- Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
<https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>[diunduh : 3 Januari 2023]

