



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 5 Nomor 3 Tahun 2025 Page 6129-6139

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Analisis Peran KSOP Kelas II Gresik dalam Menunjang Keselamatan dan Keamanan Kapal di Wilayah DLKr Gresik

Andika Tunas Dwi Perkasa^{1✉}, Faris Nofandi², Dyah Ratnaningsih³, Dian Junita Arisusanty⁴

Politeknik Pelayaran Surabaya

Email: andikatunasdwi@gmail.com^{1✉}

Abstrak

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau, sehingga aspek keselamatan pelayaran menjadi sangat penting. Dalam pengelolaan pelabuhan, dikenal dua wilayah utama yaitu DLKr (Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan) dan DLKp (Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan). KSOP Kelas II Gresik sebagai unit pelaksana teknis Kementerian Perhubungan bertugas mengawasi keselamatan dan keamanan kapal. Berdasarkan data Mahkamah Pelayaran tahun 2018–2024, terjadi 198 kecelakaan kapal dengan 158 korban jiwa, menandakan adanya kelemahan dalam pengawasan keselamatan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh peran KSOP terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah DLKr Gresik. Metode yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif dengan analisis regresi linear sederhana melalui SPSS. Responden berjumlah 50 orang dari awak kapal dan petugas syahbandar, menggunakan teknik quota sampling. Hasil menunjukkan t hitung (2,701) > t tabel (2,010) dan signifikansi $0,010 < 0,05$, yang berarti peran KSOP berpengaruh signifikan. Persamaan regresi $Y = 1,321 + 0,525X$ menunjukkan pengaruh positif, meski nilai R^2 sebesar 13,2% menandakan pengaruhnya masih terbatas. Korelasi Pearson 0,363 menunjukkan hubungan signifikan namun lemah hingga sedang, sehingga efektivitas pengawasan masih perlu ditingkatkan.

Kata Kunci: *Keselamatan, Kecelakaan, KSOP, Manajemen, Pengawasan*

Abstract

Indonesia is the largest archipelagic country in the world with over 17,000 islands, making maritime safety an essential aspect. In port management, there are two main regions, namely DLKr (Port Work Environment Area) and DLKp (Port Interest Area). KSOP Class II Gresik, as the technical implementation unit of the Ministry of Transportation, is responsible for overseeing ship safety and security. Based on the Maritime Court data from 2018–2024, there were 198 ship accidents with 158 fatalities, indicating weaknesses in safety supervision. This study aims to analyze the influence of KSOP's role on ship safety and security management in the DLKr area of Gresik. The method used is a quantitative approach with simple linear regression analysis through SPSS. The respondents consisted of 50 people from ship crews and harbor officers, using quota sampling technique. The results show that t count (2.701) > t table (2.010) and a significance of $0.010 < 0.05$, indicating that KSOP's role has a significant effect. The regression equation $Y = 1.321 + 0.525X$ shows a positive influence, although the R^2 value of 13.2% indicates that its impact is still limited. Pearson's correlation of 0.363 shows a significant but weak to moderate relationship, suggesting that the effectiveness of supervision still needs improvement.

Keywords: *Accident, Management, KSOP, Safety, Supervision*

PENDAHULUAN

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan lebih dari 17.000 pulau, memerlukan sistem transportasi terintegrasi dan andal untuk menjaga konektivitas antarwilayah. Angkutan laut memainkan peran strategis dalam hal ini, tidak hanya sebagai sarana distribusi barang dan mobilitas penduduk, tetapi juga dalam mendukung pembangunan wilayah, terutama daerah dengan potensi sumber daya alam besar namun terbatas aksesibilitas. Oleh karena itu, penguatan sistem angkutan laut sangat penting untuk pembangunan nasional yang berkelanjutan (Rachman, 2024). Pelabuhan, sebagai tempat sandar kapal dan penghubung antara transportasi laut dan darat, memiliki fungsi yang sangat penting. Selain menjadi pintu gerbang ekonomi, pelabuhan juga mendukung berbagai aspek seperti politik, ekonomi, dan budaya (Tugino & Harini, 2024). Berdasarkan UU No. 66 Tahun 2024, pelabuhan wajib memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan navigasi maritim. Pelabuhan juga menjadi pusat pergerakan barang dan penumpang, sesuai dengan PP No. 69 Tahun 2001, yang mencakup area darat dan air di sekitarnya untuk aktivitas ekonomi dan pemerintahan. Pelabuhan juga menyediakan fasilitas keselamatan pelayaran dan sarana pendukung lainnya dalam sistem transportasi antar moda.

Dalam dunia pelabuhan, terdapat dua area penting, yaitu DLKr (Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan) yang mencakup perairan dan daratan untuk aktivitas pelabuhan, serta DLKp (Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan) yang berfungsi sebagai zona

perlindungan untuk keselamatan pelayaran (Parjito, Buchari, Linirin Widiastuti, & Bakri, 2022). Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008, DLKr adalah lokasi utama operasional pelabuhan, sementara DLKp mendukung kelancaran dan keamanan navigasi (Winarno & Romanda Annas Amrullah, 2020). Keselamatan pelayaran berkaitan dengan keamanan kapal sepanjang perjalanan, yang sering terhambat oleh lemahnya pengelolaan sumber daya manusia, yang dapat berimbas pada beban ekonomi, biaya medis, dan kerusakan lingkungan (Arsyad, Rahim, Lutfiyah, Firmansyah, & Mawaddah, 2024; Rachman, 2024). Pengawasan kapal di perairan Indonesia bertujuan untuk memastikan kapal mematuhi standar kelaiklautan, menjaga keselamatan pelayaran, dan melindungi lingkungan laut (Djewed, 2020).

Menurut Pasal 1 angka 33 UU No. 17 Tahun 2008, kelaiklautan kapal mencakup berbagai aspek seperti keselamatan pelayaran, pencegahan pencemaran laut, kelengkapan kru, pengangkutan barang, dan kesehatan penumpang. Semua elemen ini harus dipenuhi agar kapal layak beroperasi. KSOP Kelas II Gresik bertanggung jawab untuk menjamin keselamatan dan keamanan navigasi, serta mengatur aktivitas pelabuhan, terutama di pelabuhan komersial. Meskipun demikian, data kecelakaan kapal di Indonesia menunjukkan peningkatan insiden, dengan 198 kecelakaan dan 158 korban jiwa, yang mengindikasikan pengawasan keselamatan pelayaran, khususnya oleh KSOP, belum optimal. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk menganalisis peran KSOP Kelas II Gresik dalam manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah DLKr Gresik, dengan tujuan untuk mengukur pengaruh pengawasan KSOP terhadap aspek tersebut.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan statistik untuk mengevaluasi pengaruh peran KSOP Kelas II Gresik terhadap keselamatan dan keamanan kapal di wilayah DLKr Gresik. Penelitian ini bersifat objektif dengan periode pelaksanaan dari 1 Februari hingga 31 Juli 2024. Data yang digunakan terdiri dari data primer yang diperoleh langsung melalui observasi dan kuesioner yang diisi oleh responden, serta data sekunder yang diperoleh dari sumber tidak langsung, seperti data kunjungan kapal dan kecelakaan kapal di wilayah DLKr Gresik yang disediakan oleh KSOP Kelas II Gresik. Populasi penelitian ini adalah petugas syahbandar dan kru kapal di wilayah DLKr Gresik, dengan sampel sebanyak 50 responden yang terdiri dari awak kapal dan petugas syahbandar. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah kuesioner dengan skala Likert yang terdiri dari 20 pertanyaan, observasi terhadap kapal yang mengalami kecelakaan, studi pustaka, serta

dokumentasi yang mencakup data kecelakaan kapal dan pengawasan dari petugas KSOP. Teknik analisis data mencakup pengujian instrumen data melalui uji validitas dan reliabilitas, pengujian asumsi klasik dengan uji normalitas, analisis regresi linier sederhana, dan pengujian hipotesis menggunakan uji T (parsial), uji koefisien determinasi (R^2), serta uji koefisien korelasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menggunakan dua variabel utama, yaitu Peran KSOP Kelas II Gresik sebagai variabel independen (X) dan Dukungan terhadap Keselamatan dan Keamanan Kapal sebagai variabel dependen (Y). Data dikumpulkan melalui kuesioner yang disebarakan kepada 50 responden yang dipilih secara purposif, dengan kriteria sampel yang telah ditentukan. Untuk menganalisis data, digunakan sistem penilaian berdasarkan rata-rata skor yang dikelompokkan ke dalam kategori penilaian sesuai dengan kriteria berikut: interval untuk menentukan rata-rata skor dihitung dengan rumus $(\text{skor tertinggi} - \text{skor terendah}) / \text{jumlah kategori}$, yaitu $(4,00 - 1,00) / 4 = 0,75$. Berdasarkan perhitungan tersebut, interval tiap kategori adalah 0,75, yang menghasilkan kriteria rata-rata skor dan kategori penilaian sebagai berikut:

Tabel 1. Kriteria Rata-rata skor dan kategori Penilaian

Kriteria Rata-rata Skor	Kategori Penilaian
1,00 – 1,75	Tidak Baik
1,76 – 2,50	Cukup
2,51 – 3,25	Baik
3,26 – 4,00	Sangat Baik

Sumber: Penulis (2025)

Peran KSOP kelas II Gresik (X)

Tanggapan responden terhadap variabel Peran KSOP Kelas II Gresik (X) diperoleh melalui kuesioner yang diisi oleh 50 responden dan mencakup 10 pertanyaan mengenai pengawasan keselamatan dan keamanan kapal sebagai berikut:

Tabel 2. Jawaban Responden terhadap variabel X

Item	Jawaban Responden				Jumlah Skor	Mean Skor	Kategori
	STS (1)	TS (2)	S (3)	SS (4)			
PK.1	0	3	22	25	172	3,44	Sangat Baik
PK.2	0	0	29	21	171	3,42	Sangat Baik
PK.3	0	4	24	22	168	3,36	Sangat Baik
PK.4	0	4	23	23	169	3,38	Sangat Baik
PK.5	0	4	25	21	167	3,34	Sangat Baik
PK.6	0	3	28	19	166	3,32	Sangat Baik
PK.7	0	1	35	14	163	3,26	Sangat Baik
PK.8	0	1	32	17	166	3,32	Sangat Baik
PK.9	0	10	18	22	162	3,24	Baik
PK.10	0	9	22	19	160	3,2	Baik
Rata-rata						3,33	Sangat Baik

Sumber: Penulis (2025)

Hasil analisis terhadap variabel Peran KSOP Kelas II Gresik (X) menunjukkan rata-rata skor 3,33, yang masuk dalam kategori "Sangat Baik", mengindikasikan bahwa responden menilai pelaksanaan tugas KSOP secara umum sangat baik. Pertanyaan dengan skor tertinggi adalah PK.1 (3,44) dan PK.2 (3,42), yang menunjukkan bahwa kedua aspek ini dinilai paling berhasil. Sementara itu, PK.9 dan PK.10 memiliki skor terendah (3,24 dan 3,20), namun masih dalam kategori "Baik". Secara keseluruhan, dalam kategori "Sangat Baik", menunjukkan bahwa mayoritas indikator peran KSOP telah terpenuhi dengan baik.

Penunjang Keselamatan dan keamanan Kapal (Y)

Tanggapan responden terhadap Variabel Menunjang Keselamatan dan keamanan Kapal (Y) diperoleh melalui kuesioner yang diisi oleh 50 responden dan mencakup 10 pertanyaan penunjang keselamatan dan keamanan kapal sebagai berikut:

Tabel 2. Jawaban Responden terhadap variabel Y

Item	Jawaban Responden				Jumlah Skor	Mean Skor	Kategori
	STS (1)	TS (2)	S (3)	SS (4)			
KK.1	0	6	16	28	172	3,44	Sangat Baik
KK.2	0	5	19	26	171	3,42	Sangat Baik
KK.3	0	9	21	20	161	3,22	Baik
KK.4	0	11	21	18	157	3,14	Baik
KK.5	0	11	24	15	154	3,08	Baik
KK.6	0	9	19	22	163	3,26	Sangat Baik
KK.7	0	6	27	17	161	3,22	Baik
KK.8	0	12	23	15	153	3,06	Baik
KK.9	0	10	25	15	155	3,1	Baik
KK10	0	8	23	19	161	3,22	Baik
	Rata-rata					3,22	Baik

Sumber: Penulis (2025)

Hasil analisis terhadap variabel Menunjang Keselamatan dan Keamanan Kapal (Y) menunjukkan rata-rata skor 3,22, yang termasuk dalam kategori "Baik", mengindikasikan bahwa responden menilai peran dalam menunjang keselamatan kapal secara keseluruhan cukup baik. Tiga pernyataan, yaitu KK.1 (3,44), KK.2 (3,42), dan KK.6 (3,26), masuk dalam kategori "Sangat Baik", menandakan efektivitas tinggi dalam aspek-aspek tersebut. Namun, tujuh item lainnya berada dalam kategori "Baik", menunjukkan ada ruang untuk perbaikan, dengan skor terendah pada KK.8 (3,06) dan KK.5 (3,08), yang dinilai kurang kuat dalam mendukung keselamatan dan keamanan kapal.

Kualitas Data

Uji kualitas data dilakukan dengan uji validitas dan reliabilitas. Hasil uji validitas menunjukkan bahwa semua item pernyataan dalam kuesioner untuk variabel Keselamatan dan Keamanan Kapal (Y) valid, karena nilai r hitung melebihi nilai r tabel (0,361). Uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai Cronbach Alpha untuk variabel Peran KSOP Kelas II Gresik (X) sebesar 0,901 dan untuk variabel Keselamatan dan Keamanan Kapal (Y) sebesar 0,941, keduanya lebih besar dari 0,60, yang menunjukkan instrumen penelitian ini reliabel. Selanjutnya, hasil uji normalitas dengan One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test menunjukkan nilai signifikansi $0,053 > 0,05$, yang berarti data terdistribusi normal, sehingga analisis regresi dapat dilanjutkan.

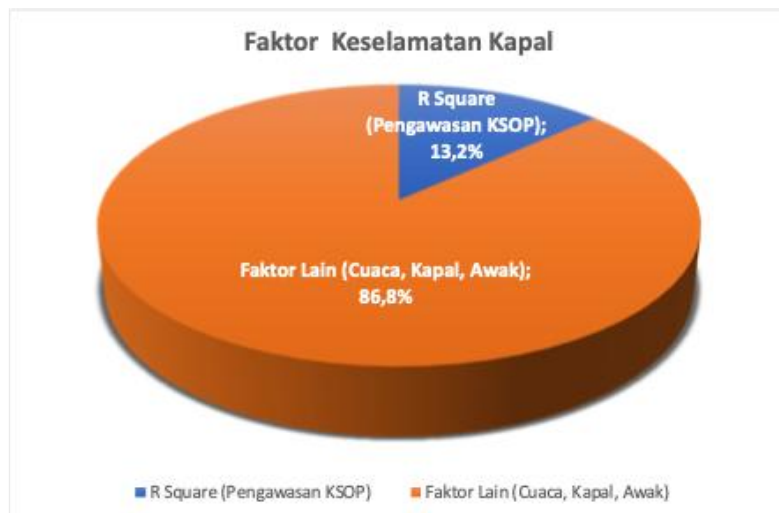
Pembahasan

Riset ini mengkaji peran pengawasan KSOP Kelas II Gresik dalam mendukung keselamatan dan keamanan pelayaran di DLKr Gresik. Dengan menggunakan metode kuantitatif dan analisis regresi linier sederhana dengan bantuan SPSS versi 20 dan Microsoft Excel 2021 diperoleh hasil T hitung (2,701) > T tabel (2,010) dengan tingkat signifikansi $0,010 < 0,05$ sehingga menerima hipotesis alternatif dan menolak hipotesis nol. Hal ini mengatakan bahwa pengawasan terhadap KSOP memberikan dampak tidak negatif dan signifikan terhadap keselamatan dan keamanan kapal di Gresik. KSOP Kelas II Gresik mempunyai dampak positif dan signifikan terhadap keselamatan dan keamanan kapal di Gresik.

Persamaan regresi yang dihasilkan, yaitu $Y = 1,321 + 0,525X$, mengindikasikan bahwa tanpa adanya pengawasan KSOP ($X = 0$), tingkat dasar keselamatan kapal berada pada angka 1,321. Sedangkan setiap peningkatan satu satuan dalam variabel peran KSOP akan meningkatkan keselamatan kapal sebesar 0,525 satuan. Temuan ini memperkuat pemahaman bahwa semakin optimal pengawasan yang dilakukan, semakin tinggi pula mutu keselamatan pelayaran yang dapat dicapai.

Selanjutnya, hasil uji koefisien korelasi menunjukkan nilai Pearson Correlation sebesar 0,363 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,010. Ini mengindikasikan adanya hubungan positif dan signifikan antara peran KSOP dan keselamatan kapal, meskipun kekuatan hubungan tersebut masih berada pada kategori lemah hingga sedang. Korelasi ini mencerminkan bahwa upaya peningkatan efektivitas pengawasan oleh KSOP memang berdampak terhadap peningkatan keselamatan pelayaran, meskipun pengaruhnya masih dapat ditingkatkan.

Meski demikian, nilai R square sebesar 13,2% menunjukkan bahwa pengawasan KSOP hanya mampu menjelaskan sebagian kecil variasi dalam keselamatan dan keamanan kapal, sementara sisanya sebesar 86,8% dipengaruhi oleh faktor lain seperti kondisi cuaca, kesiapan teknis kapal, kompetensi awak kapal, dan kebijakan internal perusahaan pelayaran. Hal ini memberikan sinyal bahwa pengawasan KSOP saja belum cukup untuk sepenuhnya menjamin keselamatan kapal.



Gambar 1. Grafik Faktor Keselamatan Kapal
Sumber: Penulis (2025)

Hasil penelitian ini sejalan dengan temuan dari Sugiarno, Wahyuni, dan Istiqomah (2022) yang menekankan pentingnya pemeriksaan dokumen dan kelengkapan kapal dalam memastikan keselamatan penumpang di Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang. Meskipun prosedur sudah sesuai regulasi, masih terdapat hambatan di lapangan seperti ketidaklengkapan dokumen dan perlengkapan keselamatan kedaluwarsa. Hal serupa ditemukan di KSOP Kelas II Gresik, di mana pengawasan yang dilakukan berpengaruh positif terhadap keselamatan kapal, namun terkendala oleh keterbatasan sumber daya. Penelitian oleh Muhammad et al. (2024) menyoroti pentingnya SOP ketat dan penyuluhan masyarakat untuk meningkatkan pengawasan, khususnya pengangkutan barang berbahaya. Karaeng dan Hamdani (2024) juga mencatat bahwa meskipun pengawasan dilakukan sesuai regulasi, tantangan seperti cuaca buruk dan keterbatasan peralatan keselamatan masih mempengaruhi efektivitasnya. Temuan lapangan mengonfirmasi bahwa meskipun pengawasan berjalan dengan baik, masih terdapat kendala seperti kekurangan personel dan minimnya alat bantu inspeksi, menunjukkan perlunya peningkatan dalam hal sumber daya dan teknologi pendukung.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh signifikan dari peran KSOP dalam pengawasan terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah KSOP Kelas II Gresik. Hal ini dibuktikan dengan hasil uji t yang menunjukkan nilai signifikansi $0,010 < 0,05$ dan nilai t hitung $2,701 > t$ tabel $2,010$, yang mengindikasikan pengaruh positif dan signifikan antara peran KSOP dalam pengawasan (X) terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal (Y). Peran KSOP Kelas II Gresik dalam pengawasan memberikan pengaruh sebesar 13,2% terhadap manajemen keselamatan dan keamanan kapal di wilayah DLKr Gresik, berdasarkan uji koefisien determinasi dengan nilai R Square sebesar 0,132. Meskipun kontribusinya nyata, pengaruhnya terbatas secara statistik, dengan sisa 86,8% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini, seperti kondisi cuaca, kesiapan teknis kapal, kualitas kru, dan kebijakan internal perusahaan pelayaran. Namun, peran KSOP tetap signifikan dalam membentuk sistem pengawasan yang terstruktur.

Secara operasional, pelaksanaan pengawasan oleh KSOP Kelas II Gresik telah berjalan dengan baik. Hal ini tercermin dari hasil kuesioner yang menunjukkan bahwa mayoritas responden memberikan penilaian dalam kategori "Sangat Baik" terhadap pelaksanaan fungsi pengawasan KSOP, termasuk dalam kegiatan seperti pemeriksaan dokumen keselamatan kapal, pengawasan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, bunker bahan bakar, serta embarkasi dan debarkasi penumpang..

Berdasarkan hasil penelitian, saran yang diberikan adalah: pertama, kepada Kantor KSOP Kelas II Gresik, diharapkan untuk meningkatkan pengawasan terhadap kegiatan kapal, terutama dalam pengisian bahan bakar, bongkar muat barang berbahaya, serta kelengkapan dokumen dan peralatan keselamatan. Penyederhanaan prosedur administrasi dan peningkatan koordinasi lintas sektor juga diperlukan untuk membuat pengawasan lebih efektif. Kedua, peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas kajian dengan melibatkan variabel lain yang mempengaruhi keselamatan kapal, seperti kualitas dan kompetensi awak kapal, kondisi cuaca, kelengkapan alat keselamatan, sistem komunikasi dan navigasi kapal, serta kepatuhan terhadap regulasi ISM Code dan ISPS Code.

DAFTAR PUSTAKA

- Adilang, W., & Palapa, A. (2024). Faktor-faktor yang mempengaruhi Keselamatan Pelayaran: Peran Syabandar, Kebijakan dan Alat Navigasi' Wasti. *Journal of Engineering and Technology Management*, 2(1).
- Dewi, S. K., Sudaryanto, A., & . (2020). Validitas dan Reliabilitas Kuesioner Pengetahuan , Sikap dan Perilaku Pencegahan Demam Berdarah. *Seminar Nasional Keperawatan Universitas Muhammadiyah Surakarta (SEMNASKEP) 2020*, 73–79.
- Djewed, N. (2020). Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan Pada Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Banggai. *Jurnal Yustisiabel*, 4(1), 1. <http://doi.org/10.32529/yustisiabel.v4i1.463>
- Hidayatullah, M. R., Budiarto, U., & Kiryanto, I. (2024). Implementasi ISM Code Pada Kapal Di Pelabuhan Tanjung Priok. *Jurnal Teknik Perkapalan*, XX(X), 1–12.
- Iلمي, P. R., & Aristora, I. (2024). Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Penyampaian Informasi Pelayaran Kapal Dan Standar Berlabuh Tongkang Sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. *Jurnal Jurist Argumentum (Pemikiran Intelektual Hukum)*, 2(1), 1–16.
- Isnaini, M., Afgani, M. W., Haqqi, A., & Azhari, I. (2025). Teknik Analisis Data Uji Normalitas. *J-CEKI : Jurnal Cendekia Ilmiah*, 4(2), 1337–1384.
- Karaeng, M. C. F., & Hamdani. (2024). Pelaksanaan Kewenangan Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Dalam Melakukan Pengawasan Terhadap Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran (Studi Di Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas li Pontianak). *Nestor: Tanjungpura Journal of Law*, 2(2), 251–273.
- Muhammad, I., Tumoka, R., Negara, S. A., Negara, S. A., & Publik, P. (2024). Upaya Peningkatan Pengawasan Pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas 1 Sorong. *Jurnal Governance and Politic*, 4(1), 17–24.
- Patayang, M., & Lia, R. (2019). Penerapan Elemen Ism Code Untuk Menunjang Keselamatan Pelayaran Pada Km Pantokrator. *Sebatik*, 23(2), 482–488. <http://doi.org/10.46984/sebatik.v23i2.802>
- Rachman, S. (2024). Factors Affecting the Safety of Shipping of Domestic Ships : Analysis of Human Resources Quality , Infrastructure and Technology. *Siber Journal of Transportasion and Logistics (SJTL)*, 2(2), 39–51. <http://doi.org/https://doi.org/10.38035/sjtl.v2i2>
- Saputra, D. P. (2023). Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Kapal Sesuai ISM - Code. *Sustainability (Switzerland) (Vol. 11)*.

- Setyawan, D. (2014). Hipotesis. Kementerian Kesehatan RI. Surakarta.
- Sugiarno, A., Wahyuni, A., & Istiqomah. (2022). Peran Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang dalam Menjaga Keselamatan Penumpang Kapal. *Aufklarung: Jurnal Pendidikan, Sosial Dan Humaniora*, 2(3), 183–190.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. ALFABETA.
- Syafrida, S. hafi. (2021). *METODOLOGI PENELITIAN*. PENERBIT KBM INDONESIA.
- Syam, M. R. (2024). Penerapan Pelaksanaan Isps Code (International Ship And Port Facility Security Code) Di Mv . Sophia Program Pendidikan Diploma Iv Pelayaran Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Tahun 2024. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Tugino, & Harini. (2024). Peran Pendidikan Kemaritiman Dalam Menyongsong Era Global Kebangkitan Industri Maritim Berdasarkan Undang -Undang. *Marine Science and Technology Journal*, 1(2), 72–77.
- UU No.17 tahun. (2008). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Winarno, & Romanda Annas Amrullah. (2020). Analisis Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)/Indonesia Sea And Coast Guard Guna Penegakan Hukum Pelayaran di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang. *Dinamika Bahari*, 1(1), 39–44. <http://doi.org/10.46484/db.v1i1.187>.