

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1. Tanggung Jawab KSOP

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 dan 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, (Riko, 2019).

Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam pelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar, maka Syahbandar memiliki tugas, Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan. tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur pelayaran, kegiatan alih muat diperairan pelabuhan, pemanduan, mengawasi kegiatan penundaan kapal. kegiatan bawah air dan salvage, bongkar muat barang berbahaya. pengisian bahan bakar, pengerukan dan rekalmasi. kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.

Menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan fungsi dan tugas dari Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan adalah :

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.

- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Perstujuan Berlayar.
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan.
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- f. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.
- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
- h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
- i. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan.
- j. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan pada kepelabuhanan.

- k. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka KSOP memiliki kewenangan sebagai berikut :

- a. Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan.
- b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
- c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal.
- d. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.
- e. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
- f. Melaksanakan sijiil awak kapal.

Peran KSOP dalam bidang pengawasan sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang – undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari KSOP dalam pengawasannya yaitu :

- a. Material kapal.
- b. Konstruksi kapal.
- c. Bangunan kapal.
- d. Permesinan dan perlistrikan kapal.
- e. Stabilitas kapal.
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio.

Demikian juga dalam rangka mengatur sarana dan prasarana di Bidang Keselamatan Pelayaran, maka ada beberapa perangkat peraturan yang mengatur tentang keselamatan kapal antara lain :

1. Nasional
 - a. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - b. *Scheepen ordonansi* 1953 (SO. 1935) *Scheepen Verordening* 1935 (SV. 1935) peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
 - c. Peraturan lambung timbul 1935.

2. Internasional

Safety of life at Sea 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan-pelabuhan di dunia. Ordonansi dan peraturan tersebut mengatur antara lain :

- a. Instansi yang melakukan pengawasan terhadap laik laut suatu kapal.
- b. Mengatur persyaratan konstruksi bangunan kapal.
- c. Mengatur persyaratan kelengkapan kapal.
- d. Mengatur persyaratan alat-alat radio komunikasi kapal.
- e. Mengatur persyaratan daerah pelayaran suatu kapal.
- f. Mengatur persyaratan navigasi kapal.
- g. Mengatur tatacara pemuatan di kapal.
- h. Mengatur persyaratan stabilitas kapal.
- i. Mengatur persyaratan kelistrikan.
- j. Mengatur persyaratan kapal nuklir.
- k. Mengatur persyaratan untuk nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal serta awak kapal.
- l. Mengatur tentang muatan berbahaya.

Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, dapat menimbulkan kerugian pada barang yang diangkut hingga kehilangan nyawa penumpang maupun awak kapal. Untuk menghindari terjadinya hal tersebut maka diadakanlah pemeriksaan-pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar berupa :

- a. Pemeriksaan Tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimpungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dok tahunan.
- c. Pemeriksaan kerusakan atau perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan.
- d. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain.

Kondisi laiklaut harus selalu dipertahankan antara lain, dengan perawatan oleh awak kapal sendiri.

2.1.2.Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan Keselamatan Pelayaran. Setiap kapal yang berlayar harus berada dalam kondisi laik laut sehingga menjamin keselamatan dan keamanan selama kapal berlayar. Kelaiklautan kapal juga dibantu dengan sarana dan prasarana Keselamatan Pelayaran. Apabila hal – hal yang bersangkutan diabaikan, maka resiko kecelakaan kapal akan sangat tinggi. Untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/ Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting. (Barus dkk, 2017)

Keselamatan dan keamanan angkutan perairan, yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 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 di perairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. (Kuncowati & Mudiyanto, 2017).

Penyelenggaraan Kenavigasian merupakan salah satu wujud dari pelayanan pemerintah dalam menunjang keselamatan pelayaran di wilayah perairan Indonesia bagi kapal-kapal domestik maupun asing. Internasional Maritime Organization (IMO) adalah sebuah organisasi internasional di

bawah naungan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) melalui resolusinya yaitu Standard Training Certification for Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978 Amandemen 1995. Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, Maritime Pollution (MARPOL) 1973/78. Pada dasarnya semua peraturan yang dikeluarkan oleh International Maritime Organization (IMO) bertujuan untuk menjamin keselamatan transportasi laut dan mengatur tentang Kelaik-lautan Kapal dan Kelaiklautan Awak Kapal sesuai standar Internasional. Di dalam undang-undang pelayaran th 2008 menerangkan bab XI tentang kelaiklautan kapal bagian 1 keselamatan kapal ayat 2 persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi materi, konstruksi, bangunan, pemesinan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong ,alat komunikasi dan elektronika kapal. ini semua merupakan bukti kewajiban kapal harus memenuhi persyaratan yang sudah di tetapkan dalam undang undang pelayaran supaya kapal bisa dioperasikan.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan beberapa syarat penting Keselamatan dan keamanan angkutan perairan diantaranya yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Persyaratan Keselamatan sebagaimana dimaksud meliputi material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud terdiri atas sertifikat

keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan. Sedangkan yang dimaksud dengan surat atau dokumen kapal antara lain Surat ukur, Surat tanda kebangsaan kapal, Sertifikat keselamatan, Sertifikat garis muat, Sertifikat pengawakan kapal, dan Dokumen muatan.

2.1.3. Pengawasan

Pengawasan sebagai salah satu fungsi organik manajemen merupakan proses pengamatan dari seluruh kegiatan organisasi guna lebih menjamin bahwa semua pekerjaan yang sedang dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Pengawasan dilakukan bertujuan untuk mencegah terjadinya deviasi dalam operasional atau rencana, sehingga berbagai kegiatan operasional yang sedang berlangsung terlaksana dengan baik dalam arti bukan hanya sesuai rencana, akan tetapi juga dengan tingkat efisiensi dan efektifitas yang setinggi mungkin. (Siagan, 2005)

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 diinginkan. (Winardi, 2011).

Selanjutnya menurut Syafri (2004) bahwa langkah – langkah proses pengawasan yang meliputi :

- a. *Expectation*, yakni merumuskan apa yang diinginkan dari pelaksanaan tugas.
- b. *Allocation*, yaitu mengalokasikan sumber – sumber yang ada untuk mencapai tujuan yang diinginkan.
- c. *Monitoring Performance*, yaitu mencatat dan memonitoring hasil kegiatan.
- d. *Correction Action*, melakukan tindakan – tindakan koreksi kegiatan berbeda dengan tujuan yang diterapkan.

Kegiatan pengawasan terhadap kapal – kapal yang melakukan pelayaran ialah Syahbandar, dimana fungsi kesyahbandaran itu dilaksanakan oleh

subseksi laik layar dan kepelautan, ahli muatan di perairan pelabuhan dll. Cara pengawasan syahbandar dalam melakukan tugas sebagai pelaksana di lapangan (*portstate control*) adalah sebagai berikut :

- a. Pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar.
- b. Pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan kapal dalam bandar.
- c. Pengawasan terhadap penataan/penertiban hukum – hukum yang berlaku dalam bidang perkapalan dan pelayaran.

Menurut Girffin (2004) system pengawasan organisasi memiliki 4 (empat) langkah fundamental dalam setiap prosesnya sebagai berikut:

- a. Menetapkan standar.
- b. Mengukur kinerja.
- c. Membandingkan kinerja dengan standar.
- d. Menentukan kebutuhan akan tindakan koreksi.

Pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang cukup baik dalam menjalankan atau melaksanakan tugasnya, tetapi belum maksimal karena dapat penyimpangan yang terjadi, seperti petugas patroli yang hanya satu orang yang turun kelapangan, untuk mengawasi ketertiban penumpang kapal, dan masih kurangnya dalam pemeriksaan tiket, karena masih adanya penumpang yang tidak memiliki tiket. (Julia, 2014). Pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar sangat besar pengaruhnya terhadap keselamatan pelayaran. Walaupun tugas pengawasan tersebut telah diatur secara khusus dalam UU No. 17 Tahun 2008 tetapi masih saja terdapat kecelakaan yang disebabkan kelalaian pihak syahbandar dalam melakukan fungsi pengawasan, yaitu dengan memberikan izin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji klas oleh biro klasifikasi Indonesia. Namun tugas untuk melaksanakan pengawasan bukan hanya terpusat pada kegiatan pelayaran saja, melainkan pada keseluruhan 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 maritime

disekitar pelabuhan, serta melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan terhadap kapal – kapal yang mengalami kecelakaan (Bayuputra, Tendabisma, 2015).

2.1.4. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayaran di perairan tertentu. (UU 17 tahun 2008).

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil. Dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran,

UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 40 “Awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya (Wiji santoso, 2013).

Keselamatan Pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal – hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan *International Maritime Organization* (IMO) yang bernaung dibawah PBB.

Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah, keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi (kapal) di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya, maka semua akan sia – sia. Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritime meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tidak bisa di hindari dan semakin marak terjadi (Wiji Santoso, 2013).

Tantangan yang dihadapi adalah bagaimana meningkatkan penyediaan jaringan sarana dan prasarana transportasi yang menjamin kelancaran arus barang dan jasa serta penyeberangan arus investasi secara merata diseluruh daerah. Melalui transportasi laut, telah terbentuk jaringan pelayaran yang luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Disamping itu masalah keamanan juga menjadi isu strategis internasional yang berkembang diakhir-akhir ini. Pemberlakuan ketentuan mengenai keamanan di kapal dan fasilitas pelabuhan yang disebut (*internasional ship and port facilities security*) (ISPS) Code sejak 1 juni 2004 menuntut pembenahan besar-besaran serta mendasar dalam rangka penerapannya di Indonesia. Dalam kegiatan ini tiga pihak yang tidak dapat dilepaskan dari penyelenggaraan keselamatan pelayaran yaitu :

a. *Regulator*

Dari pihak regulator harus mampu menyiapkan aturan-aturan yang dapat mengantisipasi berbagai fenomena yang muncul.

b. *Provider*

Provider bertugas menyediakan sarana dan prasarana transportasi laut sesuai dengan standar pelayaran secara efektif dan efisien.

c. *User*

Dalam hal ini diharapkan dapat memahami berbagai prosedur dan ketentuan terkait dengan keselamatan.

2.2. Penelitian Terdahulu

Pada tabel berikut dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

2.2.1. Rujukan Jurnal Penelitian Tanggung Jawab KSOP

Pada tabel 2.1 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Tanggung Jawab KSOP.

Tabel 2.1

Rujukan Penelitian untuk Variabel Tanggung Jawab KSOP

Penelitian	Randy Y.C , Aguw , jurnal Lex administratum, vol I/No.01/Jan-Mrt/2013
Judul	Tanggung Jawab syahbandar dalam keselamatan pelayaran ditinjau dari UU pelayaran NO 17 tahun 2008 tentang pelayaran
Metode Analisis	Analisis Metode Penelitian Kepustakaan (library research)
Variabel Penelitian	<p>Variabel:</p> <p>X₁ : Tanggung Jawab Syahbandar</p> <p>Indikator:</p> <ol style="list-style-type: none"> Aspek pengawasan kelaiklautan kapal. Melaksanakan sijil awak kapal dan Pembinaan awak kapal. <p>Variabel :</p> <p>Y : Keselamatan pelayaran</p> <p>Indikator :</p> <ol style="list-style-type: none"> Ketepatan waktu Kedatangan Keamanan Perairan

	c. Tertib Bandar
Hasil Penelitian	Tanggung jawab Syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan – tindakan yang dilakukannya adalah / agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal – hal yang berhubungan dengan pelayaran Tugas pengawasan yang dilakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting.
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara tanggung jawab ksop terhadap keselamatan pelayaran

Sumber : Jurnal penelitian Randy Y.C , Aguw (2013)

2.2.2. Rujukan Jurnal Penelitian Tanggung Jawab KSOP

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Tanggung Jawab KSOP.

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab KSOP

Penelitian	Arthur W.E Dkk, Jurnal Ilmu dan Teknologi Perikanan Tangkap 4(2): 75-78, Desember 2019
Judul	Kegiatan kesyahbandaran di pangkalan pendaratan ikan Kema di Minahasa Utara
Metode Analisis	Analisis Metode Deskriptif
Variabel Penelitian	Variabel : X ₁ :Syahbandar X ₂ :Dokumen X ₃ :Pangkalan Pendaratan Ikan

	Y :Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil kajian dari tahun 2015-2018 ternyata pelayanan kesyahbandaran di Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Kema, terdapat beberapa kendala dalam melayani pengurusan surat persetujuan berlayar (SPB). Meskipun demikian secara hasil evaluasi terhadap kendala yang ada maka menurut responden sangat baik. Sehingga setiap pelayanan yang dilaksanakan oleh petugas Syahbandar tidak terlalu terganggu dengan setiap kendala yang ada.
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara tanggung jawab ksop terhadap keselamatan pelayaran

Sumber : Jurnal penelitian Arthur W.E Dkk (2019)

2.2.3.Rujukan Jurnal Penelitian Kelaiklautan Kapal

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Kelaiklautan Kapal.

Tabel 2.3

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

Penelitian	Mudiyanto, Jurnal Saintek Maritim, Volume 20 Nomor 1, September 2019
Judul	Analisis Kelaiklautan kapal terhadap Keselamatan pelayaran dikapal niaga (Study kasus pada perusahaan pelayaran kapal penumpang di Surabaya)
Metode Analisis	Analisis Statistik Kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel : X : Kelaiklautan

	Y : Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran. Pengaruh faktor-faktor ini sangat penting untuk diketahui terutama persyaratan pengawakan kapal dan garis muat kapal untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Hasil pengolahan data Koefisien korelasi berganda dapat ditunjukkan bahwa antara variable kelaiklautan kapal memiliki hubungan yang kuat terhadap variabel keselamatan pelayaran. Berdasarkan kesimpulan yang diambil maka dapat dikemukakan beberapa saran dari penelitian ini adalah Perusahaan pelayaran hendaknya dan bahkan meningkatkan pengawasan proses pemuatan agar terpantau garis muat tidak melebihi yang telah ditentukan agar terjaminnya keselamatan pelayaran.
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran.

Sumber : Jurnal penelitian Mudiyanto (2019)

2.2.4. Rujukan Jurnal Penelitian Pengawasan

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Pengawasan.

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian untuk Variabel Pengawasan

Penelitian	Muhammad Akbar, eJournal Ilmu Administrasi Negara, Volume 4 Nomor 2, 2014 : 1338-1352
Judul	Studi Tentang Pengawasan Operasional Kapal <i>Speed Boat</i> Oleh Sub Bidang Perhubungan Laut Dishubbudpar Dalam

	Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Pada Dermaga <i>Speed Boat</i> Penajam Di Kabupaten Penajam Paser Utara.
Metode Analisis	Analisis Metode Deskriptif Kualitatif
Variabel Penelitian	Variabel: X_1 : Pengawasan X_2 : Kapal <i>Speed Boat</i> X_3 : Perhubungan Laut Y : Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan penulis menarik kesimpulan dari permasalahan sebagai berikut : <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengawasan Terhadap Operasional Kapal <i>Speed Boat</i> didermaga speed boat penajam yang dilakukan oleh petugas Bidang Perhubungan Laut yang bertugas di dermaga speed boat penajam belum maksimal dan berjalan kurang baik. 2. Pengawasan Langsung yang dilakukan didermaga speed boat penajam melalui inspeksi langsung dan observasi ditempat sudah berjalan baik dan sering dilakukan oleh Bidang Perhubungan Laut walaupun tidak setiap hari dikarenakan ada beberapa tugas yang di kerjakan seperti tugas keluar Kota. 3. Pengawasan tidak langsung berupa laporan tertulis. Laporan tertulis yang dilakukan bawahan kepada atasan di Bidang Perhubungan Laut sudah berjalan dengan baik dilihat dari tabel lapora kegiatan bongkar muat penumpang yang penulis cantumkan pada penjelasan sebelumnya. 4. Pengawasan administrasi yang dilakukan oleh bidang perhubungan laut terbagi menjadi dua yaitu :

	<p>Pengawasan Surat-Surat Kelengkapan Kapal Speed Boat dan Program Pelatihan Pegawai. Dalam dua pengawasan tersebut sudah berjalan baik.</p> <p>5. Pengendalian pelaksanaan operasional kapal speed boat terbagi menjadi dua yaitu : Aspek Waktu dan Wspek Objek kedua pengendalian ini belum berjalan dengan baik.</p> <p>6. Faktor Penghambat Pengawasan operasional kapal speed boat yaitu Pemahaman pegawai yang minim terhadap tugas yang diberikan, Kurang disiplin terhadap tugas yang diberikan dan belum adanya peraturan khusus yang mengatur kegiatan pengawasan tersebut</p>
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara pengawasan terhadap keselamatan pelayaran

Sumber : Jurnal penelitian Muhammad Akbar (2014)

2.2.5. Rujukan Jurnal Penelitian Pengawasan

Pada tabel 2.5 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Pengawasan.

Tabel 2.5

Rujukan Penelitian untuk Variabel Pengawasan

Penelitian	Wulandari, Marthen dan Neni, 2019
Judul	“Pengawasan Pemerintahan dalam Penanganan Keselamatan Berlayar”
Metode Analisis	Analisis Metode Deskriptif

Variabel Penelitian	Variabel: X ₃ : Pengawasan Y : Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengawasan langsung yang dilaksanakan oleh pihak Syahbandar dalam penyelenggaraan Pengawasan dalam penanganan Keselamatan Berlayar di Pelabuhan Kota Manado, dengan cara mengadakan inspeksi langsung/peninjau kelapangan pada saat jam beroperasi, melakukan koreksi bila terjadi kesalahan. Inspeksi langsung yang dilaksanakan oleh kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Manado dengan dibantu oleh pegawai lapangan atau pewira jaga dan staf-staf yang lainnya yang bergabung dalam sebuah tim. 2. Pengawasan tidak langsung merupakan pengawasan yang dilakukan oleh petugas Syahbandar melalui laporan pegawai lapangan dan laporan masyarakat pengguna jasa penyeberangan maupun masyarakat sekitar Yang berbentuk laporan lisan dan laporan tertulis. Dengan ditambah dengan adanya pengawasan secara tidak langsung yang berbentuk laporan lisan, Kantor Kesyahbandaran dan otoritas Pelabuhan kelas III Manado dengan mudah dapat meningkatkan lagi pengawasan untuk keselamatan pelayaran terutama Keselamatan bagi setiap Penumpang.
Hubungan dengan Penelitian	Penelitian terdahulu dan penelitian sekarang mempunyai kesamaan yaitu terdapat hubungan antara pengawasan terhadap keselamatan pelayaran

Sumber : Jurnal penelitian Wulandari, Marthen dan Neni (2019)

2.2.6. Rujukan Jurnal Penelitian Keselamatan Pelayaran

Pada tabel 2.6 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.6

Rujukan Penelitian untuk Variabel Keselamatan Pelayaran

Penelitian	Agus Santosa dan Erwin Alexander Sinaga, Jurnal Sainstek Maritim, Vol 20 No. 1, September (2019)
Judul	“Peran Tanggung Jawab Nahkoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”
Metode Analisis	Analisis Metode Penelitian Survey
Variabel Penelitian	Variabel: Y: Keselamatan Pelayaran Indikator : a. Keamanan Alur Pelayaran b. Keamanan Perairan c. Kelancaran Lalu Lintas Kapal
Hasil Penelitian	Berdasarkan perhitungan dengan program SPSS, persamaan regresi dalam penelitian ini diperoleh: $Y = 0,923 + 0,222X_1 + 0,341X_2 + 0,372X_3 + \mu$ Persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut : 1. Konstanta 0,923 menyatakan bahwa jika variabel independen (Tanggung Jawab Nakhoda, Peran Syahbandar, Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi) serta variabel terikat) dianggap konstan

	<p>, maka Faktor Keselamatan pelayaran tetap dan tidak berubah nilainya sebesar 0,923.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Koefesien regresi Tanggung Jawab Nakhoda (X1) sebesar 0,222 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan Tanggung Jawab Nakhoda ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Faktor Keselamatan pelayaran (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,222 satuan. 3. Koefesien regresi, Peran Syahbandar (X2) sebesar 0,341 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan Peran Syahbandar ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Faktor Keselamatan pelayaran (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,341 satuan. 4. Koefesien regresi Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi (X3) sebesar 0,372 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Keselamatan pelayaran (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,372 satuan. <p>Berdasarkan analisis tersebut, dapat dijelaskan adanya pengaruh atau keeratan hubungan antara variabel independen (Tanggung Jawab Nakhoda, Peran Syahbandar, Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi) terhadap variabel dependen Keselamatan pelayaran.</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Dari Kesimpulan Jurnal Terdahulu Terdapat Variable Yang Sama Dan Berkaitan Erat Dengan Penelitian Penulis Yaitu Variabel Keselamatan Pelayaran.</p>

Sumber : Jurnal penelitian Agus & Erwin (2015).

2.2.7. Rujukan Jurnal Penelitian Keselamatan Pelayaran

Pada tabel 2.7 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.7

Rujukan Penelitian untuk Variabel Keselamatan Pelayaran

Penelitian	Asep, Abdul & Hanifa, Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik, Vol. 4 No. 2 Januari 2018
Judul	Keselamatan Pelayaran Kapal Pada PT Jakarta International Container Terminal, Tanjung Priok.
Metode Analisis	Analisis Metode Penelitian Diskriptif Kualitatif
Variabel Penelitian	Variabel: X_1 : Verified Gross Mass X_2 : Weight in Motion Y : Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	Hasil analisis mengenai cara kerja sistem Verified Gross Mass (VGM) pada PT Jakarta International Container Terminal (JICT) adalah dengan cara menghitung keseluruhan jumlah berat dari mulai kepala. truk, sasis, dan petikemasnya di Gate In lalu, pengurang terakhir adalah kepala truk dan sasisnya saja sehingga mendapatkan berat aktual petikemas tersebut. Jumlah pengurang terakhir yaitu kepala truk dan sasisnya didapat dari Gate Out. sistem Verified Gross Mass (VGM) ini sangat membantu dalam menghitung berat kotor petikemas secara tepat dan akurat menggunakan teknologi. Berdasarkan dari hasil analisis penerapan sistem Verified Gross Mass (VGM) pada PT Jakarta International Container Terminal (JICT) sudah berjalan dengan baik sesuai ketentuan-ketentuan dan

	<p>menggunakan teknologi bernama Weight In Motion(WIM).Keuntungan menggunakan sistem ini adalah meminimalisir kesalahan dalam penempatan petikemas diatas kapal oleh Planner sehingga, perpindahan petikemas di bay kapal (shifting) yang memakan waktu dan biaya proses muat bisa ditekan. Hasil analisis peneliti tentang peranan sistem Verified Gross Mass (VGM) dalam menjaga keselamatan pelayaran sangatlah erat kaitannya. Mengingat transportasi laut bukan hanya menyangkut pengiriman barang saja tetapi menyangkut juga nyawa manusia atau pekerja dikapal tersebut (Crew). Dengan sistem Verified Gross Mass (VGM) informasi jumlah berat kotor petikemas akan lebih jelas, tepat akurat sehingga, kemungkinan terjadinya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh ketidakakuratan petikemas yang mengakibatkan kapal tidak stabil bisaditekan. Solusi agar Shipper mengetahui cara kerja sistem Verified Gross Mass (VGM) adalah dengan cara pihak perusahaan PT Jakarta International Container Terminal (JICT) memberikan penyuluhan kepada Shipper.</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Dari Kesimpulan Jurnal Terdahulu Terdapat Variable Yang Sama Dan Berkaitan Erat Dengan Penelitian Penulis Yaitu Variabel Keselamatan Pelayaran.</p>

Sumber : Jurnal penelitian Asep, Abdul & Hanifa (2018)

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variabel yang berbeda, yaitu Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal, dan Pengawasan yang berpengaruh pada Keselamatan Pelayaran. Disetiap penelitian terdahulu, peneliti mengambil satu variabel dan dikembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan pengembangan penelitian ini terdapat perbedaan hasil

dimana beberapa variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi serta menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

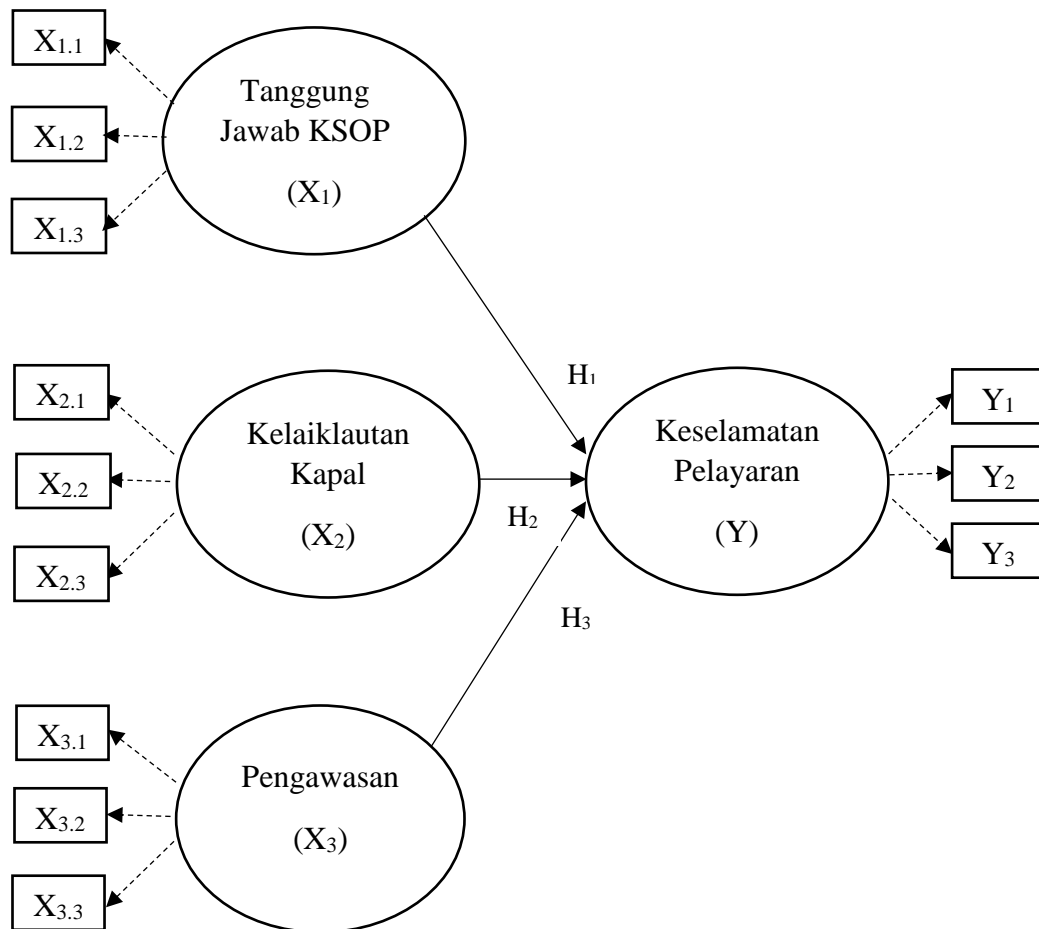
2.3. Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta – fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi Hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empirik (Sugiyono, 2016). Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

- H₁: Diguga Tanggung Jawab KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran .
- H₂: Diduga Kelaiklautan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran
- H₃: Diduga Pengawasan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran.

2.4. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori mengenai Tanggung Jawab KSOP, Fasilitas Keselamatan, dan Pengawasan maka kerangka pemikiran teoritis yang mendasari penelitian ini, sebagai berikut :



Keterangan Gambar :

—————> = Pengaruh

-----> = Pengukur

H = Hipotesis

□ = Indikator

○ = Variabel

Gambar : 2.1

Kerangka Pemikiran

Variabel dalam penelitian ini meliputi Tanggung Jawab KSOP, Kelaiklautan Kapal dan Pengawasan yang berpengaruh terhadap Keselamatan Pelayaran.

1. Tanggung Jawab KSOP (X₁) Arthur W.E Dkk (2019)

Indikator-indikator Tanggung Jawab KSOP antara lain :

X_{1.1} Pengawasan Kegiatan.

X_{1.2} Pengaturan Lalin.

X_{1.3} Pemeriksaan Kapal.

2. Kelaiklautan Kapal (X₂) Mudiyanto (2019)

Indikator-indikator Fasilitas Keselamatan antara lain :

X_{2.1} Pengawasan.

X_{2.2} Muatan.

X_{2.3} Status Kapal.

3. Pengawasan (X₃) Muhammad Akbar (2014)

Indikator-indikator Pengawasan antara lain :

X_{3.1} Memeriksa Dokumen.

X_{3.2} Menurunkan Muatan.

X_{3.3} Mengawasi Keliklautan.

4. Keselamatan Pelayaran (Y) Asep Ali Dkk (2018)

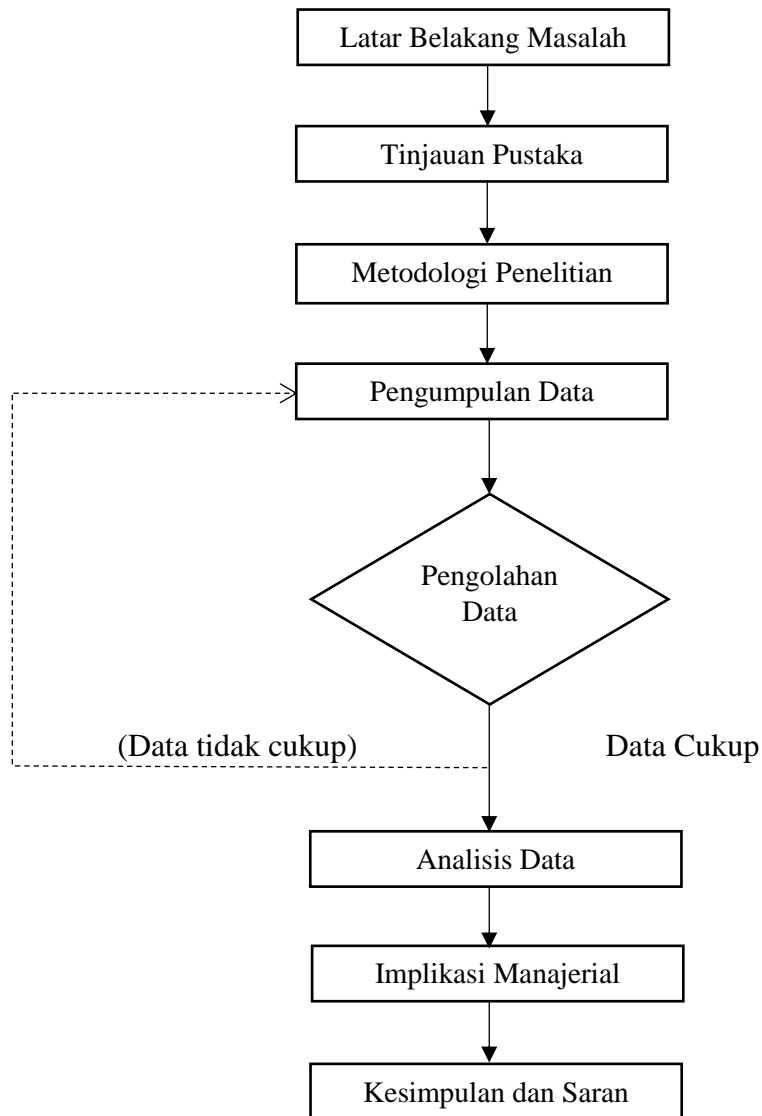
Indikator-indikator Keselamatan Pelayaran antara lain :

Y₁ Keamanan Alur.

Y₂ Keamanan Perairan.

Y₃ Kelancaran Lalin.

2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.2 Diagram Alur Penelitian

Keterangan :

—————> : Langkah penyusunan skripsi

- - - - -> : Apabila terjadi kekurangan data pada tahap pengolahan data maka dapat dilakukan pengumpulan data kembali.