

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Peran Syahbandar

Menurut Tenda (2015) Peran Syahbandar dalam kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia di tinjau dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi Syahbandar adalah:

1. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
2. Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan *Searchand Rescue* (SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
3. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta Kesyahbandaran.

Seperti yang di katakan pada ayat pertama, seorang Syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang Syahbandar menjalankan tugas Kesyahbandarannya. Tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang di maksud di atas, diatur dalam Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Di dalam jurnalnya Dedeh suryani, dkk : 2018 yang berjudul Peran Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran) yaitu:

1. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
2. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran.
3. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
4. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air.
5. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
6. Mengawasi pemanduan.

7. Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun.
8. Mengawasi pengisian bahan bakar.
9. Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang.
10. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
11. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
12. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan diklasifikasikan ke dalam 5 (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.

Syahbandar melaksanakan fungsi-fungsi keselamatan dan keamanan meliputi pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum dibidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan. Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan undang-undang diatas, Syahbandar dibagi dalam beberapa seksi untuk melakukan pengawasan. Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar, seksi pengawasan dalam Kesyahbandaran dibagi atas :

- a. Seksi Laik Layar.
- b. Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran dan.
- c. Seksi Kepelautan.

Seksi laik layar mempunyai tugas melakukan pengawasan tertib bandar dan tertib berlayar, lalulintas kapal, kapal asing, pergerakan kapal, pemanduan, penundaan, kegiatan kapal di perairan pelabuhan, pemenuhan persyaratan kelaiklautan kapal, serta penyiapan bahan penerbitan SPB (Surat Persetujuan Berlayar). Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan koordinasi dan pemberian bantuan pencarian dan penyelamatan (SAR), penanggulangan pencemaran laut serta pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan kerangka kapal serta kegiatan salvage, dan pekerjaan bawah air, dan pemeriksaan pendahuluan kecelakaan kapal dan penanganan musibah laut. Seksi Kepelautan mempunyai tugas melakukan

penyiapan bahan penerbitan dokumen pelaut, perjanjian kerja pelaut dan penyijilan awak kapal.

Wewenang Syahbandar sebagai seorang Kepala Pelabuhan diatur Pasal 209 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Dalam pelayaran di Indonesia Syahbandar memiliki delapan kewenangan, yaitu:

1. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan.
2. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen dan warta kapal.
3. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan.
4. Melakukan pemeriksaan kapal.
5. Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
6. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
7. Menahan kapal atas perintah pengadilan.
8. Melaksanakan siji awak kapal.

2.1.2 Kelaiklautan Kapal

Menurut Kuncowati (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.

Setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Di dalam Bab IX pasal 124 Undang–Undang Republik Indonesia Nomer 17 tahun 2008 tentang Pelayaran bahwa persyaratan keselamatan kapal meliputi:

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

g. Elektronika kapal.

Menurut Hari Utomo (2017). Standar kelaikan/kelayakan merupakan aspek, yang pasti karena bahaya laut dapat saja terjadi secara tidak diduga, oleh karena itu sangatlah penting mengedepankan kelayakan kapal tersebut sebelum berlayar. Yang dimaksudkan dengan kelengkapan kapal adalah segala benda yang bukan suatu bagian daripada kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu. Kata “bukan suatu bagian daripada kapal” di atas menunjukkan bahwa perlengkapan ini merupakan jenis prasarana pengangkutan melalui laut. Karena yang dimaksud dengan bagian kapal adalah bagian-bagian dari kapal yang apabila bagian itu dipisah maka akan menyebabkan kapal itu menjadi rusak. Contoh perlengkapan kapal yaitu bendera, jangkar, kompas, sekoci dan pelampung. Sedangkan yang termasuk bagian kapal yaitu lambung kapal, haluan kapal, anjungan kapal, buritan kapal, dek kapal dan lain-lain.

Setiap kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan adanya sertifikat. Secara internasional kelaiklautan kapal diatur pada *International Safety Management Code (ISM Code)*. ISM Code dimaksudkan untuk memastikan keselamatan di laut, mencegah cedera manusia atau hilangnya nyawa, dan menghindari kerusakan lingkungan, khususnya lingkungan laut, dan properti. Kode ini menjadi acuan setiap negara dalam mengatur upaya pencegahan dini kecelakaan pelayaran, atas kesepakatan negara peserta maka kode ini telah menjadi bagian dari Konvensi Internasional untuk Keselamatan Jiwa di Laut (SOLAS) 1974, dan memiliki akibat hukum bagi setiap negara. Hal ini ditujukan untuk mewujudkan suatu standar internasional untuk pengelolaan yang aman dalam pengoperasian kapal serta pencegahan polusi laut, sehingga setiap kapal harus memiliki berbagai sertifikat dan alat-alat keselamatan yang harus diperiksa setiap tahun untuk mengetahui bahwa kondisi dari alat keselamatan tersebut tetap baik. Bagian-bagian lain yang harus diperiksa *steering gear controls*, bagian luar lambung kapal bagian struktur kapal, sistim bongkar muat dan pipa bahan bakar. Disamping itu semua kapal dapat diperiksa sewaktu-waktu oleh badan yang berwenang selama sertifikat tersebut masih berlaku untuk menjamin bahwa kapal dan peralatannya tetap dalam kondisi yang baik dan dapat digunakan dengan aman. Berikut ini adalah berbagai elemen kelaiklautan kapal:

- a) Rancang bangun kapal setiap pembangunan atau perombakan kapal, pemilik kapal wajib membuat gambar rancang bangun. Gambar rancang bangun kapal tersebut kemudian harus dicek dan disahkan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal di bawah Kementerian Perhubungan. Berdasarkan ketentuan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor

51 Tahun 2002 “sebelum pembangunan atau perombakan kapal dilaksanakan, Pengusaha / Pemilik atau galangan wajib membuat perhitungan dan gambar rancang-bangun kapal serta data kelengkapannya”, namun dalam praktek sering terjadi kapal sudah selesai di bangun atau rombak baru diajukan rancang bangun kapal, pengajuan rancang bangun kapal diajukan setelah kapal beroperasi sebagaimana diakui oleh pejabat Dinas Perhubungan Laut.

b. Alat keselamatan kapal Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat meliputi keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan dan status hukum kapal. Secara khusus Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan mengatur perlindungan terhadap bahaya kebakaran sebagaimana diatur pada pasal 68 yang rancang bangun kapal harus dikonstruksikan dalam zona-zona vertikal utama dan horisontal untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran dan dilengkapi dengan alat deteksi kebakaran. Alat keselamatan lain yang wajib untuk kelaiklautan kapal adalah alat yang digunakan penumpang ketika terjadi accident selama pelayaran, dimana alat tersebut dapat menyelamatkan jiwa penumpang sehingga harus memenuhi spesifikasi sebagaimana diatur pada pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Secara umum jenis-jenis alat keselamatan adalah :

- 1) Alat penolong perorangan (pelampung).
- 2) Sekoci penolong.
- 3) Rakit penolong kembung
- 4) Rakit penolong tegar.
- 5) Sekoci penyelamat.
- 6) Alat apung.
- 7) Alat peluncur.

2.1.3 ISM Code

Menurut Saldy (2015) ISM Code merupakan produk dari IMO yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994. ISM Code merupakan standar sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut, ISM Code ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. ISM Code membentuk suatu standar internasional untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan dan pencegahan polusi serta untuk penerapan *Safety Manajemen System* (SMS). SMS menjadi

tulang punggung bagi perusahaan pada saat ditentukan dan didokumentasikan, tugas, dan aktivitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik di darat maupun di kapal. Adanya peraturan pengoperasian kapal yang aman diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan kapal sehingga tidak merugikan perusahaan yang bersangkutan dan pengguna transportasi itu sendiri. Untuk itu diperlukan adanya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman, perlindungan terhadap lingkungan, dan manajemen perusahaan yang baik dengan mengoptimalkan implementasi ISM Code.

Sistem Manajemen Keselamatan dibuat dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan IMO dan Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktorat Jendral Perhubungan Laut tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan (ISM Code). Sistem manajemen keselamatan ini diterapkan pada semua kegiatan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, termasuk pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan terhadap pencemaran. Sistem pada ISM Code harus disetujui oleh pemerintah suatu Negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan (*Flag Administration*). Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasi terhadap ISM Code. Sertifikat ini dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi Ship Operator. Ada beberapa alasan untuk menjalankan ISM Code di antaranya:

1. ISM Code menjadikan kapal sebagai tempat yang aman untuk bekerja.
2. ISM Code melindungi laut dan lingkungan/wilayah perairan.
3. ISM Code mendefinisikan tugas secara jelas.
4. ISM Code adalah hukum.

Menurut Dachlan (2015) Sertifikasi kompetensi sertifikat keahlian pelaut adalah dokumen yang diterbitkan oleh pihak otoritas yang memiliki kewenangan yang mengakui bahwa pemegang sertifikat tersebut telah memenuhi persyaratan untuk tingkat tertentu dan mengizinkan pemegang sertifikat bertugas diatas kapal sebagai awak kapal geladak atau mesin. Pemenuhan persyaratan pelaut untuk diterbitkannya sertifikat kompetensi pelaut, maka pelaut harus memenuhi beberapa kriteria antara lain:

- a. Memenuhi semua persyaratan yang ditentukan untuk mendapatkan sertifikat kompetensi dengan memuaskan.
- b. Menunjukkan kepada otoritas yang menerbitkan sertifikat bahwa yang bersangkutan memiliki kemampuan untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab sebagaimana diizinkan oleh sertifikat kompetensi.

Sejumlah insiden kecelakaan yang terjadi di laut Indonesia perlu mendapatkan perhatian karena intensitas kejadiannya masih tinggi. Tahun 2014, sekitar 450 kejadian kecelakaan di perairan. Bukan hanya kapal penumpang, tetapi juga kapal pengangkut barang, dan lain sebagainya. Kecelakaan yang terjadi juga mengakibatkan tumpahnya minyak/solar kapal ke lautan, akibatnya ikan-ikan di laut mati, air laut menjadi tercemar dan sampah-sampah yang bertebaran sampai ke dasar laut. Menurut Budi Karya Sumadi (Menteri Perhubungan Republik Indonesia), insiden kecelakaan di perairan selama ini sangat beragam, mulai senggolan antar kapal hingga kecelakaan yang menelan korban jiwa. Untuk itu dipastikan agar Syahbandar tidak mudah mengeluarkan izin berlayar kapal sebelum diteliti secara ketat. Syahbandar bertanggung jawab mengeluarkan izin berlayar dengan cara tak mewakili petugas Kesyahbandaran. Suatu perusahaan pelayaran harus memiliki ISM Code, karena :

1. Kecelakaan sering terjadi karena faktor manusia dan manajemen
2. Perlunya organisasi yang memberi dukungan atas kebutuhan operasional kapal yang aman dan perlindungan lingkungan
3. Untuk memenuhi dan mempertahankan standar keselamatan dan perlindungan lingkungan

2.1.4 Keselamatan Pelayaran

Menurut Wiji Santoso, dkk (2013) menyebut bahwa 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, kepelabuhan, 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, permuatan, 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. 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.

2.1.5 Revitalisasi Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat kerja dibidang pelayaran. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan adalah keterampilan keahlian dari manusia terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi transportasi kapal, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi kapal dan betapa canggihnya alat yang ditempatkan diatas kapal kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia.

Menurut Kusuma (2013) didalam bukunya yang berjudul (keselamatan pelayaran di lingkungan teritorial pelabuhan dan pemanduan kapal) adapun yang dimaksud dengan revitalisasi keselamatan pelayaran adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan keselamatan pelayaran dalam melakukan transportasi di laut dan pendapatan masyarakat melalui pengembangan keselamatan pelayaran meningkatkan daya saing melalui peningkatan produktifitas dan pengembangan industri hilir berbasis keselamatan pelayaran.
2. Meningkatkan penguasaan ekonomi nasional dengan mengikutsertakan masyarakat dan pengusaha lokal.
3. Mendukung pengembangan wilayah.
4. Mengoptimalkan pengelolaan transportasi laut dalam menciptakan keselamatan pelayaran secara berkelanjutan.
5. Meningkatkan kembali dan memfungsikan sarana dan prasarana navigasi pelayaran sesuai dengan fungsi dan karakter dari peralatan yang ada, dalam upaya peningkatan keselamatan pelayaran.

Menurut Iskandar Abubakar, Herdjan Kenasin, dan Barzach (2011) didalam bukunya yang berjudul Transportasi Penyeberangan, keselamatan pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepalabuhan. Sedangkan yang dimaksud dengan keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektonika kapal yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian yang pelaksanaan penilikannya dilakukan secara terus menerus sejak kapal dirancang bangun,

dibangun, beroperasi sampai dengan kapal tidak digunakan lagi oleh pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat pelaksanaan kerja di bidang pelayaran.

International Safety Management Code (ISM Code) sebagai Peraturan Manajemen Keselamatan Internasional untuk Keamanan Maupun Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran Lingkungan Laut yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim IMO yang masih dimungkinkan untuk diamandemen. ISM Code merupakan produk dari IMO (*International Maritime Organization*) yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS pada tahun 1994 (*Safety of Life at Sea*). ISM Code merupakan standard Sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut. Intinya ISM Code ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal.

Unsur-unsur yang berhubungan dengan Keselamatan Pelayaran sesuai dengan Undang undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.
- b. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
- c. Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang Perairan Indonesia Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa tentang Hukum Laut), serta Perairan Daratan.
- d. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- e. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.

- f. Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- g. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
- h. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus (Prananingtyas, 2017 di dalam jurnalnya yang berjudul Peran Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran).

2.2 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini. Secara ringkas penelitian-penelitian yang telah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya yang dijadikan rujukan dan pengembangan dari penelitian terdahulu, sama-sama terdapat hubungan yang kuat antara variabel bebas untuk penelitian dapat dilihat pada tabel berdasarkan setiap jurnal yang dilakukan pada penelitian ini.

2.2.1 Rujukan Jurnal Penelitian Peran Syahbandar

Pada tabel 2.1 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu Peran Syahbandar.

Tabel 2.1

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Peran Syahbandar

Sumber Peneliti	Dedeh Suryani dkk, jurnal saintara Volume 2 No. 2 Tahun 2018
Judul	Peran Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran
Variabel penelitian	X : Peran Syahbandar a. Menerbitkan surat persetujuan berlayar b. Mengkoordinasi seluruh kegiatan di Pelabuhan

	<p>c. Melaksanakan siji awak kapal</p> <p>Y : Keselamatan Pelayaran</p> <p>a. Keamanan alur pelayaran</p> <p>b. Keamanan lalu lintas pelayaran</p> <p>c. Keamanan perairan</p>
Metode Analisis	Metode Deskriptif
Hasil Penelitian	<p>1.Kantor Kesyahbandaran menerbitkan surat persetujuan berlayar. Dalam kelaiklautan kapal, setiap kapal wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang di keluarkan oleh Syahbandar setelah kapal memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya, kewajiban memiliki SPB (Surat persetujuan berlayar) sebagai mana yang di keluarkan oleh Syahbandar, berlaku bagi semua jenis ukuran kapal yang berlayar di laut.</p> <p>2. Ketepatan waktu kedatangan kapal. Dalam hal ini mengatur lalu lintas yang ada di laut atau dikolam pelabuhan adapun peraturan lalu lintas masuknya kapal harus menggunakan jasa pandu di sediakan oleh pihak Syahbandar</p> <p>3.Syahbandar mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintah, Syahbandar juga berkewajiban untuk memeriksa dan menyimpan dokumen-dokumen kapal serta mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah berbahaya dan beracun</p>
Hubungan dengan penelitian	Jurnal ini sebagai rujukan variabel peran Syahbandar (X2), keselamatan pelayaran (Y)

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian kelaiklautan kapal.

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu Kelaiklautan kapal.

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

Sumber Peneliti	Nur Karim dkk. Jurnal Administrasi Publik (JAP), Volume 1 No.5 tahun 2016.
Judul	Dualisme kebijakan pelayaran dan perikanan (Studi tentang Implementasi Kepmen. Perhubungan No KM 46 Tahun 1996 tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Permen Kelautan dan Perikanan No 07 Tahun 2010 tentang Surat Laik Operasi Kapal Perikanan di PPP Mayangan, Kota Probolinggo)
Variabel penelitian	<p>X1. Kelaiklautan Kapal</p> <ol style="list-style-type: none"> Memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal Kelaiklauta dan surat laik operasi kapal. Tidak melebihi muatan atau penumpang yang seharusnya <p>X2. Persyaratan Sertifikasi Kapal</p> <ol style="list-style-type: none"> Pengawakan, ABK memenuhi syarat dan memiliki keterampilan Sertifikat kebangsaan kapal Pencegahan pencemaran laut ketika berlayar
Metode Analisis	Metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif.
Hasil Penelitian	Implementasi kebijakan Serifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Surat Laik Operasi Kapal Perikanan yang ada di Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Mayangan Kota Probolinggo merupakan bentuk sinergi antar kebijakan dan instansi yaitu Departemen Perhubungan dan Departemen Kelautan dan Perikanan dalam mengawasi kelaikan kapal perikanan. Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan yang dikeluarkan oleh Kesyahbandaran Pelabuhan Probolinggo di bawah Departemen Perhubungan merupakan salah satu persyaratan administrasi dalam penerbitan Surat Laik Operasi (SLO) oleh pengawas perikanan dan Surat

	Persetujuan Berlayar (SPB) oleh Syahbandar Perikanan di bawah Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP). Dilihat dari tujuan yang ingin dicapai dari kedua kebijakan tersebut memiliki kesamaan yaitu agar nelayan pada saat beroperasi di laut lepas terjamin keselamatannya, dan tidak merusak dan mencemari lingkungan maritim.
Hubungan dengan penelitian	Variabel sertifikasi kelaiklautan kapal dan surat laik operasi kapal perikanan dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kelaiklautan kapal dalam penelitian ini.

2.2.3 Rujukan Jurnal Penelitian ISM Code.

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu ISM Code.

Tabel 2.3

Rujukan Penelitian Untuk Variabel ISM Code

Sumber Peneliti	Nina Nurhasanah dkk, Jurnal Teknologi Maritim ISBN : 978-979-3649-81-8 tahun 2014
Judul	Presepsi crew dan manajemen dalam penerepan ISM Code bagi keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut
Variabel penelitian	X1. ISM Code a.Penyesuaian dokumen-dokuen kapal b.Pengecekan alat-alat keselamatan di kapal c.pelatihan ketika terjadi keadaan darurat X2 : Crew kapal a.Perwira memiliki sertifikat keterampilan laut b.Bagiring sertifikatnya sesuai dengan tugasnya c.Operator radio juga harus memiliki sertifikat keahlian dibidang radio dikapal
Metode Analisis	Metode penelitian study kasus dan deskriptif

Hasil Penelitian	Crew Kapal Crew/Awak Kapal terdiri dari beberapa bagian. Masing-masing bagian mempunyai tugas dan tanggung jawab sendiri dan tanggung jawab utama terletak di tangan Kapten kapal/Nakhoda selaku pimpinan pelayaran. Dengan diberlakukannya Amandemen <i>International Convention on Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers</i> (STCW) 1995 sebagai penyempurnaan STCW 1978. Dengan menjamin keselamatan kapal dan awak kapalnya harus memnuhi syarat baik itu kapalnya atau awak kapalnya dengan melengkapi alat-alat penunjang keselamatan. Sangat diperlukan kerjasama regional maupun global, baik secara teknis langsung dalam menangani kasus pencemaran lingkungan laut sehingga dapat mengurangi kerugian apabila terjadi pencemaran
Hubungan dengan penelitian	Jurnal ini sebagai rujukan variabel ISM Code (X2), keselamatan pelayaran (Y)

2.2.4 Rujukan Jurnal Penelitian keselamatan pelayaran.

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Independen yaitu Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keselamatan Pelayaran

Sumber Peneliti	Danny Faturachman dkk, jurnal saintek maritim, FTK, Volume 1, Nomor 1, 2015.
Judul	Analisis keselamatan transportasi penyeberangan laut dan antisipasi terhadap kecelakaan kapal di Merak-Bakauheni
Variabel penelitian	X1. Keselamatan transportasi a. Keamanan alur pelayaran b. Keamanan lalulintas pelayaran c. Keamanan Perairan

	<p>X2. Faktor penyebab kecelakaan</p> <p>a. Faktor manusia yang dominan</p> <p>b. Faktor alam yang sedikit pengaruhnya</p> <p>c. Faktor kerusakan alat</p>
Metode Analisis	Metode observasi
Hasil Penelitian	<p>Merak Bakauheni merupakan alur laut yang memiliki posisi strategis sehingga untuk mengatasi permasalahan rendahnya manajemen keselamatan pelayaran maka penguatan pengawasan dan pemeriksaan kelaiklautan kapal oleh Surveyor maupun Marine Inspector yang memiliki kompetensi dan dalam jumlah yang sesuai. Pengelolaan alur dilakukan guna mendukung kelancaran lalu lintas laut dengan memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran selain itu juga pengaktifan pemantauan dan monitoring kapal melalui radio pantai, peningkatan drill dan patroli laut dikawasan rawan bencana perlu ditingkatkan. Namun Nakhoda dan Awak Kapal menjadi faktor penting lainnya dalam mengambil tindakan darurat di laut sesuai ISM-Code untuk dapat menekan sekecil mungkin kecelakaan yang menimbulkan ancaman terhadap keselamatan jiwa, kapal, harta benda dan pencemaran lingkungan.</p>
Hubungan dengan penelitian	Jurnal ini sebagai rujukan variabel Keselamatan Pelayaran (Y)

2.2.5 Rujukan Jurnal Penelitian untuk Variabel Peran Syahbandar, ISM Code dan Keselamatan Pelayaran

Pada tabel 2.5 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu Kelaiklautan Kapal.

Tabel 2.5

Rujukan penelitian untuk variabel peran Syahbandar, ISM Code dan keselamatan pelayaran

Sumber Peneliti	Mudiyanto, jurnal saintek maritim Vol 20 No.1, 2019.
Judul	Analisis Kelaiklautan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Dikapal Niaga (Study Kasus Pada Perusahaan Pelayaran Kapal Penumpang Di Surabaya)
Variabel penelitian	<p>X1. Keselamatan Pelayaran</p> <p>a.Peranan Syahbandar dalam keselamatan</p> <p>b.Kelaiklautan kapal terhadap keselamatan</p> <p>c.ISM Code terhadap keselamatan berlayar</p> <p>X2. Perusahaan pelayaran</p> <p>a.Pengawakan awak kapal</p> <p>b.Pengawasan terhadap muatan</p> <p>a.Pemuatan tidak melebihi garis batas muatan</p>
Metode Analisis	Metode Deskriptif dengan Pendekatan Kuantitatif.
Hasil Penelitian	<p>Penyelenggaraan Kenavigasian merupakan salah satu wujud pelayanan pemerintah dalam menunjang keselamatan pelayaran 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, kontruksi, 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. Pada Undang-Undang Pelayaran 17 th 2008 bagian Kelima Pasal 151 Kesejahteraan Awak Kapal dan Kesehatan Penumpang yaitu setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi: gaji, jam kerja dan jam istirahat,jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan</p>

	<p>pemulangan ketempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman dan pemeliharaan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja mengenai kesejahteraan awak kapal di kapal-kapal berbendera Indonesia sangat kurang memenuhi standart dimana sering terlambatnya pembayaran gaji awak kapal dan kurang akomodasi.</p>
Hubungan dengan penelitian	<p>Variabel peran Syahbandar, ISM Code serta Kelaiklautan Kapal dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan dalam penelitian ini.</p>

2.3 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban yang bersifat sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan (Sugiyono,2016 didalam bukunya yang berjudul Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D). Hipotesis ilmiah mencoba mengutarakan jawaban sementara terhadap masalah yang akan diteliti. Hipotesis menjadi teruji apabila semua gejala yang di timbulkan bertentangan dengan hipotesis tersebut. Dalam upaya membuktikan hipotesis peneliti dapat saja dengan sengaja menimbulkan atau menciptakan suatu gejala. Kesengajaan ini disebut percobaan atau eksperimen. Hipotesis yang telah teruji kebenarannya disebut teori. Pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan menerima dan menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi peneliti yang akan dilakukan.

Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Jadi hipotesis merupakan tafsiran terhadap parameter populasi, melalui data-data sampel. Berdasarkan tinjauan pustaka dan penelitian terdahulu seperti yang telah diuraikan di atas, maka hipotesis yang akan dikembangkan dalam penelitian ini adalah:

H1. Diduga faktor peran Syahbandar berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

b. (X2) Kelaiklautan kapal (Nur Karim dkk 2016)

X2.1 = Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal

X2.2 = Adanya sertifikat kelaiklautan kapal dan pengawakan kapal

X2.3 = Tidak melebihi muatan atau penumpang yang seharusnya

c. (X3) ISM Code (Nina Nurhasanahdkk 2018)

X3.1 = Penyesuaian dokumen-dokumen kapal

X3.2 = Pengecekan alat-alat keselamatan di kapal

X3.3 = Pelatihan ketika terjadi keadaan darurat

2. Indikator variabel dependen

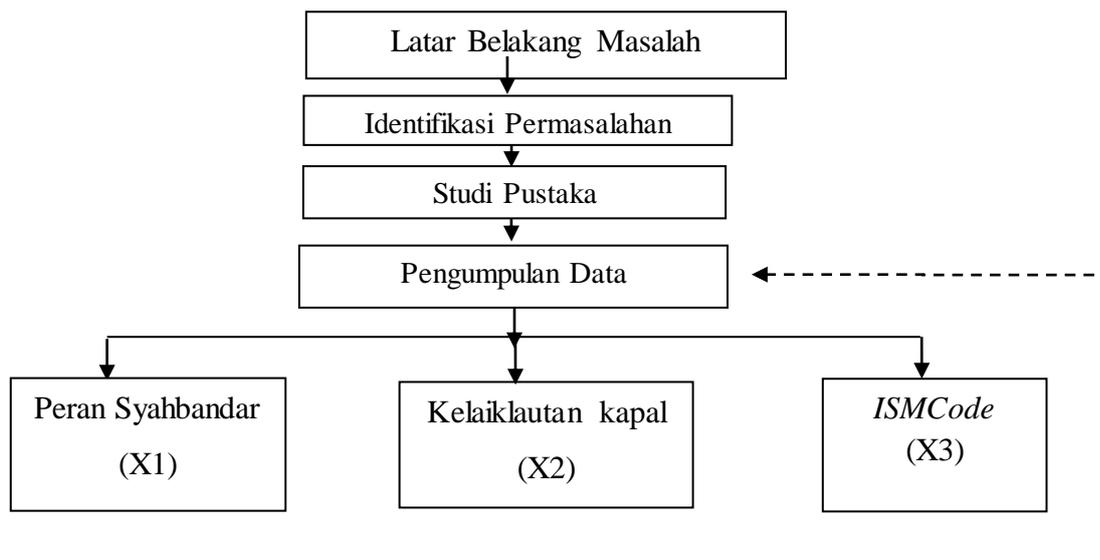
a. (Y) Keselamatan pelayaran (Danny Faturachman, dkk 2015)

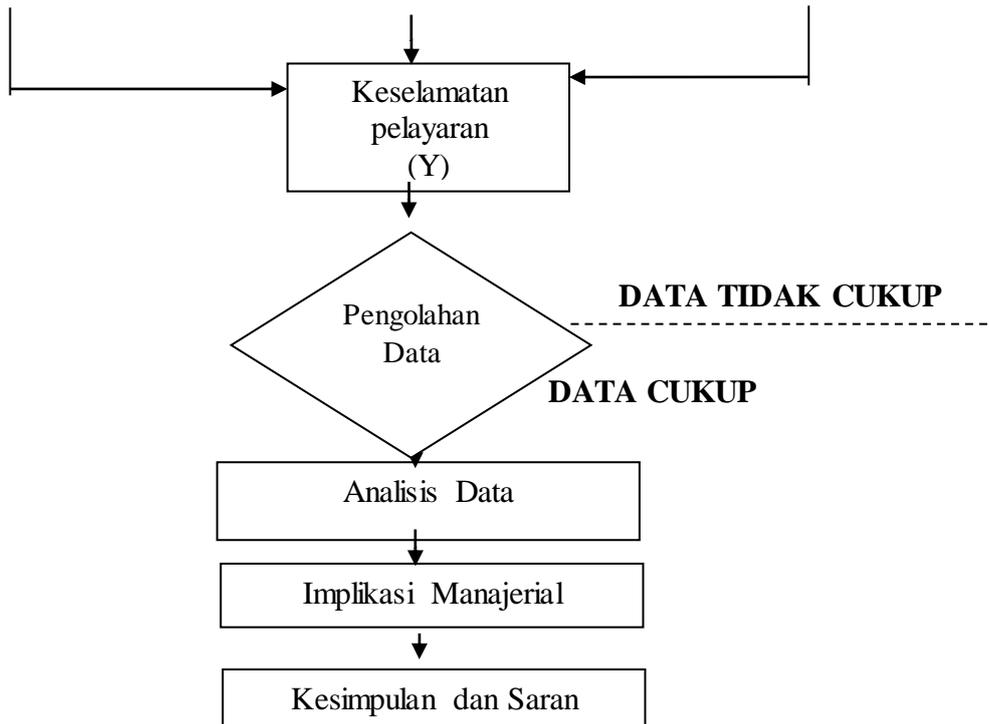
Y1 = Keamanan alur pelayaran

Y2 = Keamanan lalu lintas kapal

Y3 = Keamanan perairan

2.5 Alur Penelitian





Gambar 2.1 Alur Penelitian

Keterangan :

—→ : Langkah Penyusunan Skripsi

----→ : Terjadi kekurangan data maka melakukan pengumpulan data kembali