

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, kelaiklautan kapal kalau tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran, maka resiko kecelakaan kapal sangat tinggi.

Kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal. Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Didalam Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awal 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 dan Mudiyanto, 2017).

Kelaiklautan kapal dapat dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi dan teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat – sertifikat keselamatan seperti surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan perlengkapan kapal, sertifikat radio dan ijazah yang dimiliki, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut harus terlebih dahulu dipenuhi agar kapal mendapatkan status laik laut (Barus, et all, 2017).

Syarat-syarat kapal yang memenuhi kelaiklautan yaitu:

- a. Keselamatan kapal, yaitu kapal dapat kembali pulang dengan selamat.
- b. Pengawakan, ABK memenuhi syarat atau memiliki ketrampilan.
- c. Muatan, tidak melebihi muatan yang seharusnya.
- d. Kesehatan dan kesejahteraan ABK.
- e. Status kapal, adanya sertifikat kebangsaan atau menggunakan bendera negara.
- f. Pencegahan pencemaran air laut, tidak mencemari perairan ketika berlayar.

Pentingnya peran syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan beberapa hal yang perlu mendapat perhatian syahbandar dalam pengawasannya yaitu material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal. 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 dilimbungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dokumen 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 Tanggung jawab KSOP

Dalam struktur organisasi kementerian perhubungan yang berhubungan dengan direktorat jenderal perhubungan laut, terdapat dua kantor yang menyebutkan kata syahbandar salah satunya yaitu kantor kesyahbadaran dan otoritas pelabuhan. Menurut (Barus, et al, 2017) KSOP (Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan) adalah unit pelaksanaan teknis dilingkungan kementerian perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada direktur jenderal perhubungan laut. Terdapat 96 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang terletak di seluruh pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak. Pengaturan mengenai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan ini

tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012. Menurut (Suryani, et al, 2018) Berdasarkan Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 pasal 207 ayat 1, maka Syahbandar memiliki tanggung jawab sebagai berikut :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di Pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur – alur pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- d. Mengawasi pemanduan dan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- e. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan *salvage*.
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- g. Mengawasi pengisian bahanbakar
- h. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- i. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan, dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

2.1.2.1 Fungsi KSOP

Menurut (Sari, 2014) Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka Syahbandar memiliki fungsi :

1. Melaksanakan koordinasi kegiatan Pemerintahan di Pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
2. Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
3. Melaksanakan penyediaan, pengaturan dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahanan gelombang, kolam pelabuhan alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.

4. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang –undangan.

2.1.2.2 Kewenangan KSOP

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.

2.1.2.3 Peran KSOP

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.
- g. Elektornika kapal.

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)* dan 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.
- m. Mengatur bentuk sertifikat keselamatan pelayaran.

Dalam (Suryani, et al, 2018) Syahbandar dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai unsur pelaksana teknis melakukan pengawasan kapal di pelabuhan. Disamping syahbandar ada pula petugas yang ditunjuk oleh pemerintah, untuk mengawasi kapal – kapal asing yang dikenal sebagai “*Port State Control Officer*” dan pengawasannya meliputi :

1. Sewaktu kapal datang

Ada tiga tugas penting yang harus dilakukan oleh syahbandar (*Harbour Master*) ialah :

- a. menunjuk tempat sandar/labuh kapal.
- b. Memberikan warta kapal untuk diisi dan ditandatangani oleh Nahkoda.
- c. Meneliti dokumen pelaut/surat – surat kapal yang diterima dari nahkoda.

2. Sewaktu Kapal berada di perairan Bandar

Sewaktu kapal berada di perairan bandar, menunggu selesainya bongkar muat barang, embarkasi dan debarkasi penumpang, syahbandar mengawasi dengan ketat ditaatinya ketentuan – ketentuan peraturan bandar oleh Nahkoda/Awak kapal antara lain :

- a. Kapal tidak boleh berpindah tempat.

- b. Tidak boleh melakukan perbuatan – perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya kebakaran.
 - c. Tidak boleh melakukan perbuatan – perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran kelestarian lingkungan
 - d. Tidak boleh melakukan perbuatan – perbuatan yang dapat menyebabkan pendangkalan terhadap alur pelayaran.
 - e. Tidak boleh melakukan perbuatan – perbuatan yang dapat mengganggu keamanan dan ketertiban umum serta terganggunya tertib hukum di perairan Bandar.
 - f. Kesempatan kepada Syahbandar untuk melakukan pemeriksaan di kapal dalam rangka pemeriksaan terus – menerus mengenai segi keselamatan pelayaran.
3. Sewaktu Kapal akan Berlayar.

Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat ijin berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar 1925. Sebelum diberikan Surat Ijin Berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal – hal sebagai berikut :

- a. Perusahaan pelayaran
 - Semua kewajiban – kewajiban perusahaan/ Nahkoda terhadap Bea Cukai, kesehatan, Imigrasi, perum pelabuhan sudah diselesaikan
- b. Pandu
 - Harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan
- c. Nahkoda
 - Memberikan *Clearing Declaration* kepada Syahbandar
- d. Hal – hal yang harus diteliti oleh Syahbandar :
 - 1) Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku
 - 2) Apakah nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat – syarat ijazah yang ditentukan
 - 3) Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat
 - 4) Pengawasan tertib Bandar

Untuk melaksanakan pengawasan tertib Bandar dan keselamatan kapal, Syahbandar berwenang untuk menerapkan perundang – undangan yang bertujuan untuk :

- 1. Terjaminnya kelancaran dan Keselamatan keluar masuknya suatu kapal

2. Terjaminnya keselamatan kelancaran bongkar muat barang
3. Terjaminnya kelancaran dan ketertiban naik turun penumpang
4. Terjaminnya tertib hukum dan keamanan di dalam bandar
5. Terjaminnya kelestarian lingkungan di dalam Bandar

2.1.3 ISM CODE

International Safety Management Code (Ism code) sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoprasian kapal dan pencegahan pencemaran lingkungan laut yang ditetapkan oleh Dewan Keselamatan Maritim yang masih di mungkinkan untuk diamanandemen. Persepsi Crew dan manajemen dalam penerapan *Ism code* bagi keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan laut.

1. Menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan dan hilangnya jiwa manusia serta menghindari terjadinya kerusakan lingkungan laut.
2. Membentuk dan membiasakan sikap peduli dan bertanggung jawab terhadap terwujudnya fungsi keselamatan kapal dan pencegahan pencemaran.
3. Meningkatkan efisiensi, efektivitas, kehandalan dan kinerja perusahaan serta kapal, khususnya pada aspek keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran.

Ism code merupakan produk dari *IMO (International Maritim Organization)* yang akhirnya diadopsi oleh *SOLAS* pada tahun 1994 (*Safety of life at sea*). *Ism code* merupakan standar sistem manajemen keselamatan untuk pengoprasian kapal secara aman dan untuk pencegahan di laut. Intinya *Ism code* ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. Sistem pada *Ism code* harus disetujui oleh *Flag Administration* (pemerintah suatu Negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan) atau suatu badan yang ditunjuk oleh *Flag Administration*, kemudian sertifikatnya dikeluarkan. Sebelum perusahaan dan kapalnya dioprasikan keduanya harus disertifikasikan terhadap *Ism code*. Sertifikat *Ism code* dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi *Ship Operator* (Nurhasanah, et al:2015).

2.1.3.1 Sasaran ISM CODE

Sasaran *Ism code* adalah untuk menjamin keselamatan di laut pencegahan kecelakaan manusia atau kehilangan jiwa dan menghindari kerusakan lingkungan maritim serta harta benda. Dalam menjalankan manajemen keselamatan berbagai lembaga terlibat dimulai dari pemilik kapal, penyewa kapal, otoritas pelabuhan,

pendidikan terhadap para awak/kelasi kapal termasuk latihan-latihan kerja yang perlu dijadwalkan secara teratur (Astuti, Muladi, 2019).

Sasaran Penerapan *Ism code* untuk mengoptimalkan keselamatan kerja kapal adalah sebagai berikut:

1. Terbentuk dan terbangunnya budaya keselamatan serta kesadaran akan keselamatan jiwa, barang, dan lingkungan laut adalah menjadi tanggung jawab bersama.
2. Mengurangi resiko kecelakaan di laut
3. Perlindungan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja karyawan
4. Mengurangi resiko kecelakaan
5. Motivasi karyawan lebih tinggi
6. Pengurangan biaya operasi dan biaya kecelakaan kerja
7. Meningkatkan Citra & Image perusahaan
8. Mengurangi Pembayaran Asuransi, dan lain-lain.

2.1.4 Keselamatan Berlayar

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat pelaksanaan 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.

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 IMO (*International Maritime Organization*) 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 betapa pun

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 Nomor 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.

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 yang tercantum dalam buku sijiil.

Pasal 169

1. Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal.
2. Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberi sertifikat.
3. Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/DOC*) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal.
4. Sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diterbitkan setelah dilakukan audit eksternal oleh pejabat pemerintah yang memiliki kompetensi atau lembaga yang diberikan kewenangan oleh Pemerintah.
5. Sertifikat Manajemen Keselamatan dan Pencegahan Pencemaran diterbitkan oleh pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.
6. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara audit dan penerbitan sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal diatur dengan Peraturan Menteri.

Pasal 195

Untuk kepentingan keselamatan berlayar di perairan Indonesia :

- a. Pemerintah harus menetapkan dan mengumumkan zona keamanan dan zona keselamatan pada setiap lokasi kegiatan yang dapat mengganggu keselamatan berlayar.
- b. Setiap membangun, memindahkan, dan/atau membongkar bangunan atau instalasi harus memenuhi persyaratan keselamatan dan mendapatkan izin dari Pemerintah.
- c. Setiap bangunan atau instalasi dimaksud dalam huruf b, yang sudah tidak digunakan wajib dibongkar oleh pemilik bangunan atau instalasi.
- d. Pembongkaran sebagaimana dimaksud dalam huruf c dilaksanakan dengan ketentuan yang berlaku dan dilaporkan kepada Pemerintah untuk diumumkan.
- e. Pemilik atau operator yang akan mendirikan bangunan atau instalasi sebagaimana dimaksud dalam huruf c wajib memberikan jaminan.

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 Kelaiklautan Kapal

Pada tabel 2.1 di jelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Kelaiklautan kapal, Tanggung Jawab Syahbandar, *Ism code*, Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.1

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

Sumber Penelitian	Mudiyanto, Vol 20, No. 1, September 2019, ISSN 1412-6826
Judul	Analisis Kelaiklautan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Di kapal Niaga (Studi Kasus Pada Perusahaan Pelayaran Kapal Penumpang Di Surabaya)
Metode Analisis	Analisis regresi linier berganda
Variabel Penelitian	Variabel Indenpenden : X ₁ :Kelaiklautan Kapal X ₂ : Garis Muat Variabel Dependen :

	Y: Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	Hasil pengolahan data Koefisien korelasi berganda dapat ditunjukkan bahwa antara variabel kelaiklautan kapal memiliki hubungan yang kuat terhadap variabel keselamatan pelayaran.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel kelaiklautan kapal dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kelaik laut kapal dalam penelitian ini.

Sumber Tabel : Dari Berbagai Jurnal Penelitian Terdahulu

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian Tanggung Jawab KSOP

Pada tabel 2.2 di jelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Kelaiklautan kapal, Tanggung Jawab Syahbandar, *Ism code*, Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab KSOP

Sumber Penelitian	Agus santosa, Erwin alexsander sinaga, vol 20, No. 1, September 2019 ISSN: 1412-6826
Judul	Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Saran Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
Metode Analisis	Regresi linier berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X ₁ : Tanggung Jawab Syahbandar Variabel dependen : Y: Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	1. Hipotesis pertama (H1) yang menyatakan bahwa Tanggung Jawab Nakhoda memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran dapat diterima. 2. Hipotesis kedua (H2) yang menyatakan

	<p>bahwa Peran Syahbandar memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan pelayaran dapat diterima.</p> <p>3.Hipotesis ketiga (H3) yang menyatakan bahwa Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi di area pelabuhan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran dapat diterima.</p>
Hubungan dengan Penelitian	Variabel tanggung jawab KSOP dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel tanggung jawab ksopdalam penelitian ini.

Sumber Tabel : Dari Berbagai Jurnal Penelitian Terdahulu

2.2.3 Rujukan Jurnal Penelitian Tanggung Jawab KSOP

Pada tabel 2.3 di jelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Kelaiklautan kapal, Tanggung Jawab Syahbandar, *Ism code*, Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.3

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab KSOP

Sumber Penelitian	Meydia Hendra Yani, Vol.9 No. 1, September 2018
Judul	Peran Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Pinang Dalam Upaya Peningkatan Keselamatan Pelayaran Di Tanjung Pinang
Metode Analisis	Regresi linier berganda
Variabel Penelitian	<p>Variabel Independen :</p> <p>X₁ : Tanggung Jawab Syahbandar</p> <p>Variabel Dependen :</p> <p>Y : Keselamatan pelayaran</p>

Hasil Penelitian	Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis bagaimana peranan Syahbandar terhadap keselamatan pelayaran. dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden menyatakan baik. Hal ini merupakan pertanda yang baik sekali, karena melihat faktor-faktor keselamatan dalam pelayaran menjadi hal 8 yang utama untuk dipenuhi karena menyangkut keselamatan pelayaran itu sendiri Namun semua itu tak lain adalah untuk mewujudkan keselamatan dalam pelayaran.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel tanggung jawab ksop dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel tanggung jawab ksop dalam penelitian ini.

Sumber Tabel : Dari Berbagai Jurnal Penelitian Terdahulu

2.2.4 Rujukan Jurnal Penelitian *ISM CODE*

Pada tabel 2.4 di jelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Kelaiklautan kapal, Tanggung Jawab Syahbandar, *Ism code*, Keselamatan Pelayaran

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian Untuk *ISM CODE*

Sumber penelitian	Mudiyanto, Vol.9 No. 1, September 2018
Judul	Peranan International <i>Safety Management ISM Code</i> sebagai Penunjang Keselamatan Pelayaran di atas Kapal pada Perusahaan Pelayaran di Surabaya
Metode Analisis	Regresi linier berganda
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X ₁ : <i>ISM CODE</i> Variabel Dependen : Y: Keselamatan Pelayaran

Hasil Penelitian	Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis bagaimana peranan sistem International <i>Safety Management Code</i> terhadap keselamatan pelayaran. Pengaruh faktor faktor ini sangat penting untuk diketahui terutama <i>Document of Compliance</i> (DOC) dan <i>Safety Management Certificate</i> (SMC) membantu perusahaan pelayaran menyusun program - program untuk meningkatkan keselamatan pelayaran
Hubungan dengan Penelitian	Variabel <i>Ism code</i> dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk <i>Ism code</i> dalam penelitian ini.

Sumber Tabel : Dari Berbagai Jurnal Penelitian Terdahulu

2.2.5 Rujukan Jurnal Penelitian Keselamatan Pelayaran

Pada tabel 2.5 di jelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Kelaiklautan kapal, Tanggung Jawab Syahbandar, *Ism code*, Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.5

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keselamatan pelayaran

Sumber Penelitian	Agus aji samekto, vol.19 No.2, Maret 2019 ISSN:1412-6826
Judul	Analisis Faktor- faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran Kapal Penangkap Ikan Di Pelabuhan Tasikagung Rembang
Metode Analisis	Regresi linier berganda
Variabel Penelitian	Variabel : X ₁ : Alat Keselamatan Variabel Dependen : Y: Keselamatan Pelayaran

Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alat-alat keselamatan kapal memiliki nilai tertinggi pada hasil regresi linier berganda yang dijelaskan dalam <i>unstandardized coefficients beta</i> oleh karena itu alat-alat keselamatan kapal merupakan faktor terpenting dalam upaya peningkatan keselamatan pelayaran kapal ikan. 2. Kelaiklautan kapal memiliki nilai tertinggi ketiga setelah sumber daya awak kapal ikan. Pemilik kapal/awak kapal tidak boleh mengenyampingkan, bagaimanapun juga keadaannya kelaiklautan kapal dalam regresi linier berganda memiliki pengaruh terhadap keselamatan pelayaran kapal ikan. Oleh karena itu pemilik kapal/awak kapal perlu tetap meningkatkan kelaiklautan kapal yang diawaki.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Keselamatan Pelayaran dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk Keselamatan Pelayaran dalam penelitian ini.

Sumber Tabel : Dari Berbagai Jurnal Penelitian Terdahulu

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variabel yang berbeda, yaitu Kelaiklautan Kapal, Tanggung Jawab KSOP Dan *ISM CODE* terhadap keselamatan pelayaran. Setiap masing masing penelitian terdahulu, penelitian 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 dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah-masalah. Hipotesis merupakan proporsi atau tanggapan yang sering digunakan sebagai dasar pembuat keputusan atau solusi persoalan dan juga untuk dasar penelitian lebih lanjut.

Dalam penelitian ini hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan di lakukan. Jika hipotesis tidak terbukti maka masalah dapat di selesaikan menggunakan hasil keputusan yang telah digunakan selama ini.

Melihat pengertian hepotesis yang telah disebutkan maka penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut:

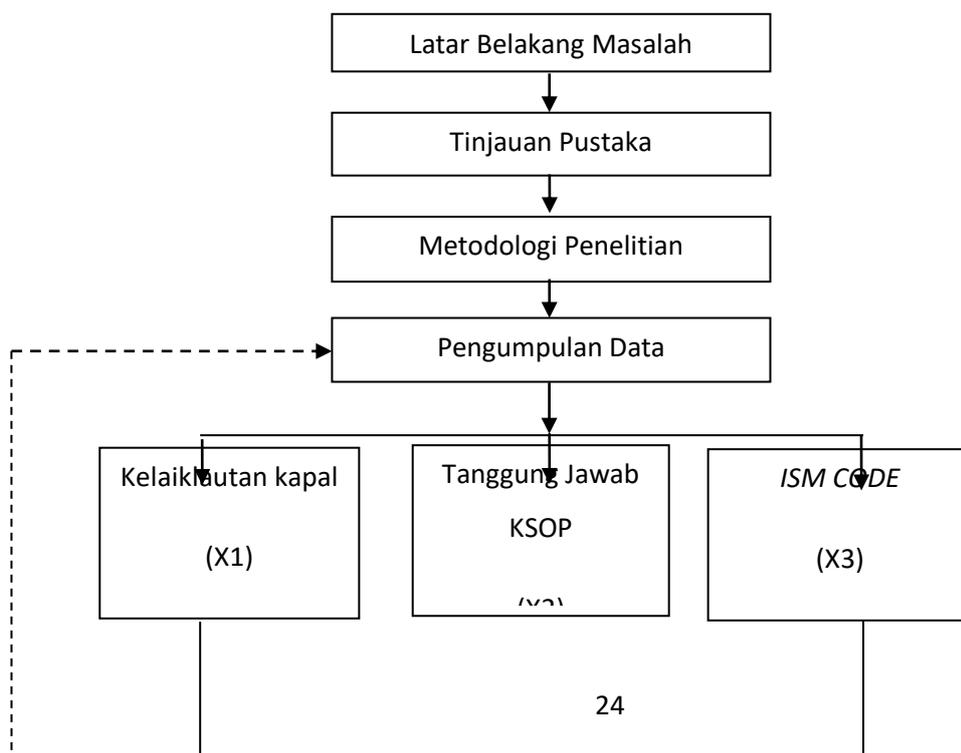
H1 = Diduga faktor kelaiklautan kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran di kijang.

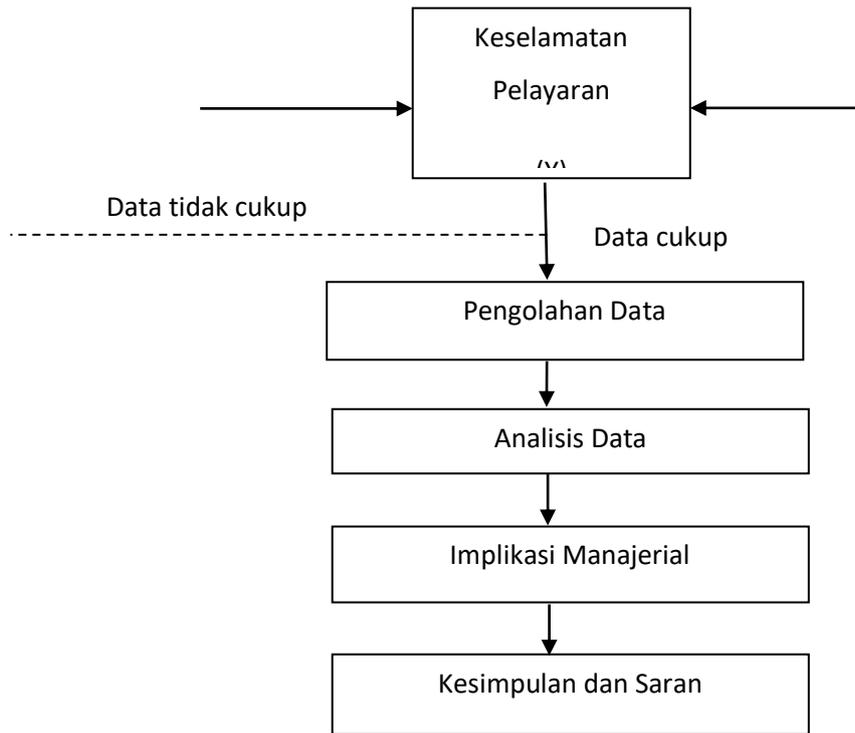
H2 = Diduga faktor tanggung jawab KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran di kijang.

H3 = Diduga faktor *ISM CODE* berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran di kijang.

H4 = Diduga kelaiklautan kapal, tanggung jawab KSOP, dan *ISM CODE* secara simultan berpengaruh dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.

2.4 Diagram Alur Penelitian





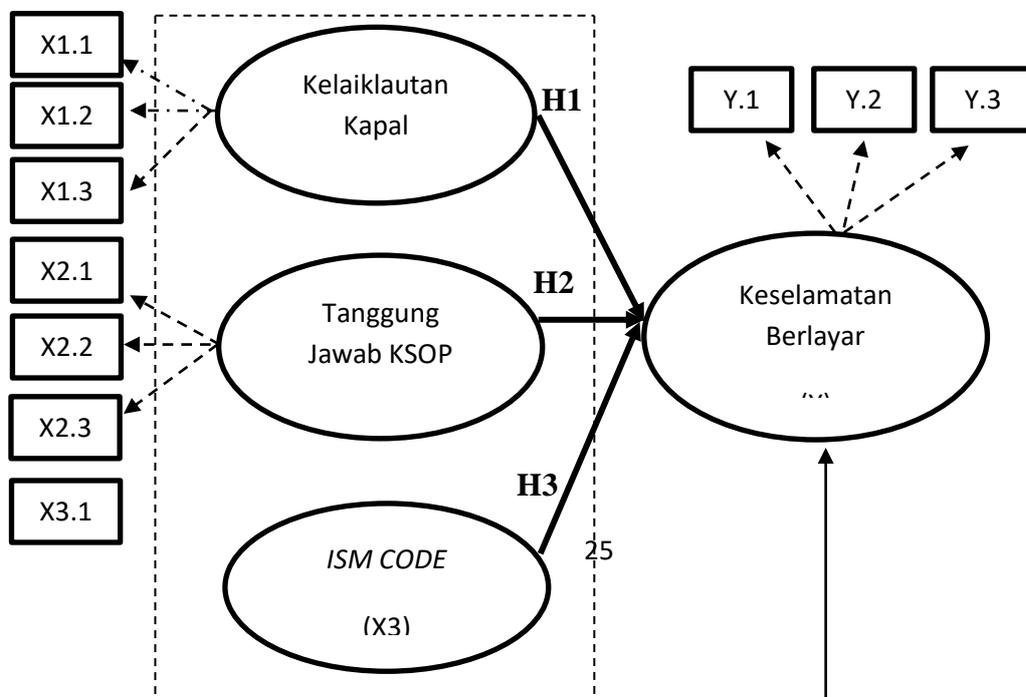
Gambar 2.1
Diagram Alur Penelitian

Keterangan :

- > : Langkah penyusunan skripsi
- - - - -> : Apabila terjadi kekurangan data pada tahap pengolahan data maka dapat dilakukan pengumpulan data kembali

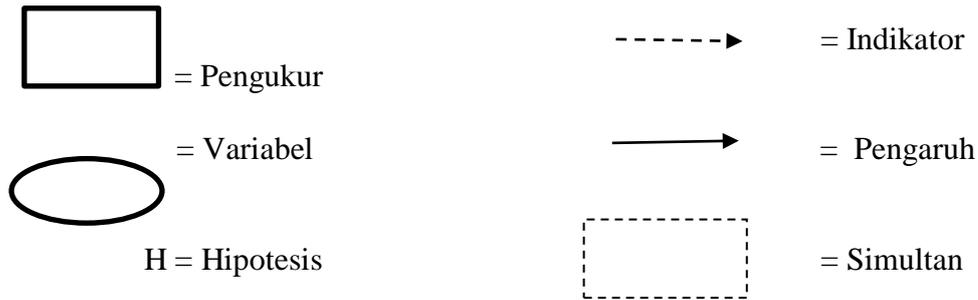
2.5 Kerangka Pemikiran

Gambar Kerangka Pikir





Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran



Variabel dalam penelitian ini meliputi kelaiklautan kapal, tanggung jawab KSOP dan *Ism code* terhadap keselamatan pelayaran.

Variabel dalam penelitian ini meliputi :

1. Kelaiklautan Kapal (X_1) (Mudiyanto, 2019)

Indikator - indikator kelaiklautan kapal antara lain :

$X_{1.1}$ = Sertifikat kelaiklautan

$X_{1.2}$ = Kapasitas

$X_{1.3}$ = Syarat kelaiklautan

2. Tanggung Jawab KSOP (X_2) (Agus santosa, 2019)

Indikator – indikator Tanggung Jawab KSOP antara lain :

$X_{2.1}$ = Pengawasan keselamatan

$X_{2.2}$ = Pengatur lalu lintas kapal

$X_{2.3}$ = Pemeriksaan kapal.

3. *Ism code* (X_3) (Mudiyanto, 2018)

Indikator – indikator *Ism code* antara lain :

$X_{3.1}$ = Keselamatan

$X_{3.2}$ = Pencegahan kecelakaan

$X_{3.3}$ = Mencegah kerusakan lingkungan.

4. Keselamatan Pelayaran (Y) (Agus aji samekto, 2019)

Indikator – indikator Keselamatan Pelayaran antara lain :

Y_1 = Ketepatan waktu.

Y_2 = Keamanan perairan.

Y_3 = Ketertiban.