

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

1. Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi

Menurut Randy Y.C Aguw:2013 Pemanfaatan 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.

- a. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan angkutan perairan Pemerintah melakukan perencanaan, pengadaan, pengoperasian, pemeliharaan dan pengawasan sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran sesuai dengan ketentuan internasional serta menetapkan alur pelayaran dan perairan pandu;
- b. Untuk menjamin keselamatan dan keamanan sarana bantu navigasi pelayaran, pemerintah menetapkan zona keamanan dan keselamatan disekitar instalasi bangunan tersebut;

Selain untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dapat pula dipergunakan untuk kepentingan tertentu lainnya (Ayat 2), antara lain penandaan wilayah Negara di pulau terluar, diantaranya berupa Sarana Penunjang untuk Keselamatan Pelayaran Dalam upaya tercapainya sasaran SISTRANAS yaitu penyelenggaraan transportasi yang efektif (dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar, dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, dan populasi rendah) dan efisien (dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi) maka prioritas pembangunan SBNP dan sarana penunjangnya adalah bagian yang berkaitan langsung dengan pembangunan subsektor transportasi laut. Dalam hal ini peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi laut sebagai wujud implementasi dari salah satu kebijakan SISTRANAS.

a. Jenis-jenis Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP)

1) Menara Suar

Menara suar adalah sarana bantu navigasi pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 20 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator dalam menentukan posisi dan atau haluan kapal, menunjukkan arah daratan dan adanya pelabuhan serta dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara

2) Rambu Suar

Rambu suar adalah sarana bantu navigasi pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 10 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, dan bahaya terpicil serta menentukan posisi dan/atau haluan kapal.

3) Resilient Light Beacon

Resilient light beacon (RLB) adalah sarana bantu navigasi pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 10 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator adanya bahaya atau rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, dan bahaya terpicil serta menentukan posisi dan haluan kapal.

4) Pelampung Suar

Pelampung suar adalah sarana bantu navigasi pelayaran apung yang bersuar dan mempunyai jarak lebih kurang dari 6 mil laut yang dapat membantu untuk menunjukkan para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal dan untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur.

5) Suar Spot

Suar sport adalah suatu alat penerang (lensa, lampu dsb) yang mengeluarkan sorot sinar tak berputar, dipasang di atas

bangunan sejenis menara di sepanjang pantai atau pelabuhan yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di sekitar daerah itu akan adanya benda-benda berbahaya dengan penyinaran atas karang atau tempat-tempat dangkal yang bersangkutan.

6) Suar Penuntun (*Landing Light*)

Suar penuntun (*landing light*) adalah suatu alat penerang (lensa, lampu dsb) yang mampu memberikan penerangan dengan sifat sinar tertentu, dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit di pelabuhan atau selat.

1) Suar Pengarah

Suar pengarah adalah suatu alat penerang yang mampu sekaligus memberikan tiga jenis sinar yang berbeda dengan ciri tertentu. Dipasang diatas bangunan sejenis menara di dalam pelabuhan atau selat yang berfungsi untuk memberikan informasi kepada kapal-kapal yang beroperasi di alur-alur pelayaran yang sulit dan sempit dengan sinar putih ditengah diapit oleh sinar hijau dan sinar merah.

2) Indikator Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi dapat dijabarkan pada penempatan sarana dan prasarana Bantu Navigasi Pelayaran dalam menunjang Keselamatan Pelayaran

Berdasarkan Keputusan Presiden Republik Indonesia nomor 65 tahun 1980 tentang pengesahan "(*International Convention for the safety of live at Sea*) (Solus) 1974, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 25 tahun 2011 Tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 173/AL.401/PHB-84 tentang berlakunya (*The IALA Maritime Buoyage System*) untuk region A

dalam Tatanan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran di Indonesia. Pembagian wilayah sistim pelampungan adalah sebagai berikut :

- 1) Wilayah Sistem Pelampungan “ A “
- 2) Pemasangan lampu suar
- 3) Pemasangan tanda-tanda perairan dan tanda tengah alur atau pengenalan daratan

2. Peran Syahbandar

Kata Syahbandar menurut etimologisnya terdiri dari kata Syah dan Bandar. Syah berarti penguasa dan kata Bandar berarti : Pelabuhan - pelabuhan dan sungai - sungai yang digunakan sebagai tempat kepil atau tempat labuh, tempat - tempat kepil pada jembatan punggah dan jembatan – jembatan muat, dermaga – dermaga dan cerocok – cerocok dan tempat – tempat kepil lain yang lazim digunakan oleh kapal – kapal, juga daerah laut yang dimaksudkan sebagai tempat – tempat kepil kapal – kapal yang karena saratnya atau sebab lain, tidak dapat masuk dalam batas – batas tempat – tempat kepil yang lazim digunakan (Peraturan Bandar 1925).

Berdasarkan pengertian di atas terlihat beberapa unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasa laut, sungai, dermaga, dan kapal. Atau dengan kata lain ada unsur manusia (pengusaha atau pemerintah) dan unsur sarana dan prasarana yaitu laut dan sungai, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan di tata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran lalulintas angkutan laut

a. Tugas, Fungsi dan Kewenangan Syahbandar

1. Syahbandar sebagai pejabat tertinggi dalam kepelabuhan tentunya memiliki kewenangan yang besar diberikan oleh aturan hukum Indonesia, oleh UU Nomor 17 Tahun 2008 maka Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut :

- 1) Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan.

- 2) Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur – alur pelayaran.
 - 3) Mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan.
 - 4) Mengawasi pemanduan, mengawasi kegiatan penundaan kapal.
 - 5) Mengawasi kegiatan bawah air dan salvage.
 - 6) Mengawasi bongkar muat barang berbahaya.
 - 7) Mengawasi pengisian bahan bakar.
 - 8) Mengawasi pengerukan dan rekalmasi.
 - 9) Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
2. Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi dipelabuhan maka syahbandar memiliki fungsi, yaitu :
- 1) Melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan, dan penegakkan hukum dibidang angkutan perairan.
 - 2) Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.
 - 3) Syahbandar diangkat oleh menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan serta kesyahbandaran.
3. Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut :
- 3) Mengkoordinasi seluruh kegiatan pemerintahan dipelabuhan.
 - 4) Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
 - 5) Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal dipelabuhan melakukan pemeriksaan kapal.
 - 6) Menerbitkan surat persetujuan berlayar
 - 7) Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
 - 8) Melaksanakan sijil awak kapal.
4. Peran syahbandar dalam bidang pengawasan adalah sangat penting hal ini dapat dilihat dalam undang undang pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu:

- 1) Material kapal;
 - 2) Konstruksi kapal;
 - 3) Bangunan kapal;
 - 4) Permesinan dan perlistrikan kapal;
 - 5) Stabilitas kapal;
 - 6) Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio;
 - 7) Elektornika kapal.
5. Keselamatan pelayaran seperti yang ditegaskan oleh Undang-Undang Pelayaran No. 21 Tahun 1992 adalah sebagai berikut:
- 1) Faktor Internal, yaitu faktor yang menyangkut sarana dan prasarana kapal yang terdiri dari:
 - 1) Konstruksi dan kondisi kapal
 - 2) Peralatan keselamatan pelayaran
 - 3) Awak kapal yang sesuai dengan kenutuan
 - 2) Faktor Eksternal, yaitu faktor-faktor yang menyangkut kondisi di luar kapal yang terdiri dari:
 - 1) Penandaan perairan pelayaran yang dilengkapi dengan sarana bantu navigasi
 - 2) Sarana telekomunikasi pelayaran
 - 3) Peta laut
6. 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)
 - c. Scheepen Verordening 1935 (SV. 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 permesinan dan kelistrikan
- j. Mengatur tentang muatan berbahaya
- k. Mengatur persyaratan kapal nuklir
- l. Mengatur persyaratan untuk Nahkoda, perwira deck, dan mesin kapal serta awak kapal

Mengatur bentuk sertifikat keselamatan pelayaran

Selanjutnya pada Pasal 256 tentang Investigasi Kecelakaan kapal dinyatakan bahwa :

- 1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- 2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.
- 3) Investigasi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal.

Usaha dalam penyelamatan jiwa di laut merupakan suatu kegiatan yang dipergunakan untuk mengendalikan terjadinya kecelakaan di laut yang dapat mengurangi sekecil mungkin akibat yang timbul terhadap manusia, kapal dan muatannya. Untuk memperkecil terjadinya

kecelakaan di laut diperlukan suatu usaha untuk penyelamatan jiwa tersebut dengan cara memenuhi semua peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh *IMO (International Maritime Organization)*, *ILO (International Labour Organization)* dan *ITU (International Telecommunication Union)* maupun oleh pemerintah.

b. Indikator Peran Syahbandar

Menurut Randy Y.C. Aguw : 2013 indikator Peran Syahbandar yaitu :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal,
- b. Melaksanakan sijiil awak kapal.
- c. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.

3. Tanggung Jawab Nakhoda

Nakhoda memikul tanggung jawab penting dalam sebuah kapal. Secara umum tugas seorang Nakhoda kapal adalah bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Tanggung jawab itu meliputi keselamatan seluruh penumpang atau barang yang ada dalam kapal. secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku (Lazuardi : 2013).

Definisi Nakhoda dirumuskan dalam Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008 (UUP 2008) yaitu: “Nakhoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang - undangan.” Berdasarkan pengertian Nakhoda diatas dapat dilihat bahwa Nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah -

perintah Nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal dari kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Nakhoda setelah menandatangani sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, ini dengan pengertian bahwa Nakhoda telah mengikatkan diri untuk dapat menyanggupi bekerja dibawah perintah pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal tersebut. (Soebekti, 1988 : 42). Karena itu Nakhoda memiliki kewajiban - kewajiban yang wajib untuk dipenuhi. Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD dan UUP 2008, adapun kewajiban - kewajiban itu adalah :

- a. Nakhoda wajib bertindak dengan kecakapan, kecermatan dan kebijaksanaan yang optimal dalam melakukan tugasnya sebagai pemimpin umum diatas kapal. Ia bertanggung jawab untuk segala kerugian yang diterbitkan olehnya dalam jabatannya kepada orang orang lain karena kesegajaan atau kesalahan yang besar sebagaimana dimaksud pada Pasal 342 ayat (1) KUHD, lalu pada Pasal 135 UUP 2008 menegaskan bahwa oleh sebab itu, seorang Nakhoda wajib memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional.
- b. Nakhoda diwajibkan mentaati dengan cermat segala peraturan yang lazim dan ketentuan - ketentuan yang berlaku guna menjamin kesanggupan berlayar dan keamanan kapalnya, keamanan para penumpang dan barang muatannya. Tidak dibenarkan Nakhoda menempuh suatu perjalanan, kecuali apabila kapal yang sanggup melaksanakan perjalanan itu, telah diperlengkapi sepatutnya dan dianakbuahi secukupnya sebagaimana dimaksud pasal 343 KUHD;
- c. Dalam hal terjadinya seorang penumpang meninggal dunia dalam pelayaran, maka Nakhoda wajib merawat barang - barang dari penumpang yang meninggal, dan dia harus membuat atau menyuruh membuat suatu daftar mengenai perincian dari barang - barang tersebut dengan disaksikan dan ditanda tangani oleh Nakhoda sebagaimana diatur dalam Pasal 346 KUHD.

- d. Nakhoda wajib menyimpan dan merawat semua surat - surat atau sertifikat –sertifikat yang harus ada di kapal, seperti pas kapal, surat ukur dan suatu ikhtisar dari register kapal, yang memuat semua permintaan tempat yang mengenai kapalnya sampai pada hari keberangkatan dari suatu pelabuhan Indonesia, termasuk siji anak buah kapal, hal ini ditegaskan dalam KUHD pada Pasal 347.
- e. Nakhoda diwajibkan menyelenggarakan buku harian kapal, yang mana di dalam buku ini memuat catatan - catatan tentang segala peristiwa - peristiwa penting yang terjadi selama dalam pelayaran. Buku harian ini terdiri dari sebuah buku yang sesuai dengan ukuran kapal, antara lain buku harian dek, buku harian mesin dan buku harian radio sebagaimana diatur dalam Pasal 348 KUHD jo. Pasal 141 UUP 2008. Buku harian sebagaimana disebutkan diatas diwajibkan untuk diisi, ditanggali dan ditandatangani oleh Nakhoda selaku pemimpin diatas kapal dan juga para awak kapal yang diberikan tugas untuk mengisi buku harian tersebut. Nakhoda diwajibkan melaporkan buku harian kapal yang dibuat kepada Syahbandar dan atau atas permintaan pihak-pihak yang berwenang untuk memperlihatkan buku harian kapal dan atau memberikan salinannya, dan apabila terjadi suatu peristiwa yang menyebabkan permasalahan tersebut terbawa kedalam persidangan di pengadilan maka buku harian kapal ini dapat dijadikan alat bukti di persidangan.
- f. Nakhoda sebagaimana dimaksud Pasal 138 ayat (3) UUP 2008 wajib menolak untuk melayarkan kapalnya apabila mengetahui kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan;
- g. Jika seorang Nakhoda mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar, seperti cuaca buruk, ada kerangka kapal yang dapat merusak kapal, atau sarana navigasi tidak berfungsi sebagaimana mestinya, maka Nakhoda wajib mengambil tindakan pencegahan dan menyebarluaskan berita mengenai hal tersebut kepada pihak lain, hal ini sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 132 ayat (3) UUP 2008.
- h. Nakhoda wajib memasuki pelabuhan yang tidak berpihak yang paling dekat dan paling mudah untuk dimasuki, bila bendera kapal yang

dibawanya tidak lagi bebas berlayar atau kapalnya berada dalam kepungan (Pasal 367 - 368 KUHD). Tindakan ini dimaksud agar kapal tersebut terselamatkan dari suatu upaya penghancuran atau penangkapan dari pihak lawan jika negaranya dalam keadaan berperang atau untuk menyelamatkan kapal tersebut dari daerah yang sedang terlibat konflik (berperang), dengan kata lain Nakhoda diperbolehkan melakukan penyimpangan rute pelayaran dengan alasan suatu tindakan penyelamatan atau untuk menolong jiwa manusia sesuai dengan batas kemampuannya, hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 139 UUP 2008.

- i. Dalam hal kapalnya diseret, ditahan atau disita, seorang Nakhoda wajib menuntut kembali kapal beserta muatannya, serta mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk penuntutan tersebut. Perihal kejadian penyeretan / penahanan atau penyitaan terhadap kapal, sang Nakhoda berkewajiban untuk segera memberitahukan kepada perusahaan pelayaran (pengusaha kapal) atau pencarter, serta menanti instruksi - instruksi yang berkaitan dengan penuntutan tersebut (Pasal 369 KUHD). Perihal penuntutan kembalinya kapal beserta muatannya dalam pasal ini memiliki arti bahwa Nakhoda jika perlu bertindak di dalam persidangan sebagai pihak yang berperkara mewakili mereka yang berkepentingan atas muatan dan mewakili pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) atas kapalnya. Pasal ini berkaitan dengan Pasal 367 dan 368 KUHD yang mewajibkan Nakhoda untuk menyelamatkan kapal, penumpang dan muatannya.
- j. Melaporkan dan meminta izin dari perusahaan pelayaran atau pencarter (jika kapal tersebut dicarter), jika Nakhoda membawa atau mengangkut barang barang atau apapun yang tidak lazim sebagai perlengkapan atau kelengkapan untuk tugas Nakhoda di kapal, seperti mengangkut barang dagangan atau penumpang (pasal 372 KUHD).
- k. Nakhoda wajib mendengarkan pembelaan atau penjelasan anak buah kapal yang telah melanggar peraturan dan perintah dari Nakhoda, sebelum Nakhoda menjatuhkan hukuman padanya. Dalam mendengar keterangan tersebut setidaknya dihadiri paling sedikit oleh dua orang

perwira kapal untuk menjadi saksi, yang ditunjuk dari daftar anak kapal Pasal 390 ayat (1) KUHD. Perihal ini Nakhoda wajib mengadakan suatu register hukuman yang membukukan semua peristiwa – peristiwa penghukuman yang terjadi di atas kapal, dimana setiap pembukuan ini harus ditandatangani oleh Nakhoda dan perwira - perwira kapal yang ditunjuk untuk hadir tersebut.

Keselamatan seluruh penumpang secara umum merupakan fungsi pokok seluruh awak kapal terutama Nakhoda. Penerapan yang benar pada prosedur anjungan ataupun prosedur kamar mesin akan memastikan keselamatan operasi kapal, keselamatan penumpang dan awak kapal. Pengontrolan atau pengkoordinasian pergerakan penumpang oleh Nakhoda setiap waktu sangatlah penting untuk memastikan mereka merasakan pengalaman pelayaran yang tidak terlupakan dan aman.

1) **Indikator Tanggung Jawab Nakhoda**

Tanggung jawab atas pengontrolan penumpang dimulai sebelum mereka menaiki tangga/jembatan kapal. Jumlah penumpang harus diserahkan kepada Nakhoda ketika kapal meninggalkan pelabuhan karena Nakhoda harus mengetahui persis jumlah pasti penumpang dan awak kapal ketika kapal mulai berlayar. Nakhoda bertanggung jawab untuk mengumumkan informasi keselamatan sebelum kapal berlayar di perairan terbuka. Informasi keselamatan yang diumumkan pada penumpang seperti (Lazuardi : 2013) :

- a. Memperlengkapi kapal dengan sempurna.
- b. Mewakili kapalnya secara layak sesuai prosedurnya.
- c. Membuat kapalnya layak laut.

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, 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 (Wiji Santoso : 2013).

Menurut Malisan (2009), peneliti madya bidang transportasi laut pada puslitbang perhubungan laut menyimpulkan bahwa peristiwa kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia cenderung meningkat. Hal ini banyak dipengaruhi oleh buruknya penerapan manajemen keselamatan pelayaran. Malisan (2009) juga menyebutkan bahwa kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia masih banyak yang belum memenuhi (*International Maritime Organization*) (IMO) melalui implementasi variabel-variabel yang diatur dalam *ISM Code* oleh perusahaan dan nahkoda bersama awak kapal lainnya. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa:

- a. Nahkoda belum sepenuhnya mengenal kebijakan perusahaan tentang keselamatan pelayaran.
- b. Anak buah kapal atau kru kapal belum sepenuhnya memahami penanganan tanggap darurat di kapal.

- c. Tugas dan tanggung jawab awak kapal belum sempurna dalam melaksanakan pendokumentasian.
- d. Instruksi/petunjuk penggunaan alat keselamatan ada di kapal belum sempurna baik penempatan maupun penjelasan.
- e. Perlunya perbaikan pada perencanaan dan implementasi (*safety management*) untuk mencegah kecelakaan.
- f. Perlunya peninjauan (*safety*) management untuk menilai kesesuaian dengan prosedur yang ditetapkan perusahaan.
- g. Diperlukan verifikasi secara rutin yang dilakukan terhadap peralatan keselamatan pelayaran.

Indonesia sebagai negara maritim dengan luas wilayah dua pertiga merupakan perairan, menjadikan transportasi laut sebagai tulang punggung yang perlu didukung oleh aspek keselamatan pelayaran yang tangguh. Sebagai negara maritim, transportasi laut berperan besar dalam fungsinya melayani mobilitas orang, barang, dan jasa baik lokal, regional, nasional, maupun internasional, serta peranannya sebagai pendukung pembangunan sektor lainnya.

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 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, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa di hindari dan semakin marak terjadi.

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. Karena itu pembinaan dan pengembangan transportasi laut terus digalakan sampai mencapai tingkat pelayanan optimal bagimasyarakat pengguna jasa. Melalui transportasi laut, telah terbentuk jaringan pelayaran yang luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Jaringan pelayaran yang luas ini dapat terselenggara dengan baik apabila didukung oleh sistem keselamatan dan keamanan dan sumber daya manusia yang mengendalikan keberhasilan pelayanan ini.

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 (*internasioanl 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 (*regulator, provider* dan *user*), dibutuhkan sinergi diantara ketiga pihak untuk mewujudkan transportasi laut yang mengutamakan keselamatan dan keamanan berlayar.

a. Regulator

Dari pihak regulator harus mampu menyediakan meyiapkan 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

1) Indikator Keselamatan Pelayaran

Indikator keselamatan pelayaran meliputi :

- a. Keamanan Alur Pelayaran.
- b. Keamanan Perairan.
- c. Kelancaran Lalu Lintas Kapal.

2.2 Penelitian Terdahulu

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

1. Rujukan Jurnal Penelitian Wiji Santoso,dkk (2013)

Pada penelitian tabel 2.1 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan Penelitian ini berfokus padapengaruh variabel Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi terhadap Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.1

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi

| | |
|---------------------|---|
| JUDUL JURNAL | Evaluasi Program Revitalisasi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran Dan Prasarana Keselamatan Pelayaran Di Distrik Navigasi Tarakan Kalimantan Timur |
| PENULIS | Wiji Santoso (2013) Aji Ratna Kusuma Heryono Susilo Utomo |
| VARIABEL PENELITIAN | X1= Sarana Bantu Navigasi Y= Keselamatan Pelayaran |
| ANALISIS DATA | Analisis data Kuantitatif (Program SPSS) |
| HASIL PENELITIAN | Melakukam Penyusunan program terpadu dalam penempatan asset – asset vital Keselamatan Pelayaran terhadap lokasi lokasi strategis Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan prasarana Keselamatan Pelayaran. |

| | |
|----------------------------|---|
| | <p>melakukan Inventarisasi terhadap kondisi Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran yang ada dan dilakukannya skala prioritas dalam perawatan dan pemeliharaan sesuai dengan Anggaran.</p> <p>Pengaturan dan Peningkatan Jadwal Frekwensi Perawatan dan Pemeliharaan di wilayah kerja Distrik Navigasi Tarakan terhadap Sarana Bantu Navigasi Pelayaran dan Prasarana Keselamatan Pelayaran</p> |
| HUBUNGAN DENGAN PENELITIAN | Memiliki persamaan variabel dan berkaitan dengan penelitian yang akan diteliti penulis yaitu variabel Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran. |

2. Rujukan Jurnal Penelitian Randy Y.C. Aguw (2013)

Pada tabel 2.2 di jelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan .penelitian ini berfokus pada variabel Peran Syahbandar dan terhadap Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Peran Syahbandar

| | |
|---------------------|--|
| JUDUL JURNAL | Tanggung Jawab Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran ditinjau dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran |
| PENULIS / JURNAL | Randy Y.C. Aguw (2013) |
| VARIABEL PENELITIAN | X1= Tanggung jawab Syahbandar Y= Keselamatan Pelayaran |
| ANALISIS DATA | Analisis data Kuantitatif (Program SPSS) |

| | |
|----------------------------|---|
| | |
| HASIL PENELITIAN | <p>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</p> <p>Tugas pengawasan yang dilakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syahbandar dalam tugasnya juga harus memastikan kesadaran pemakai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal, untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang – undangan yang berlaku dibidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.</p> |
| HUBUNGAN DENGAN PENELITIAN | <p>Dari kesimpulan terdahulu terdapat variabel yang menyangkut dengan penelitian penulis yaitu Tanggung Jawab Syahbandar terhadap Keselamatan Pelayaran.</p> |

3. Rujukan Penelitian Lazuardi Saputra dkk (2013)

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu berkaitan dengan penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Tanggung Jawab Nakhoda terhadap Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.3

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab Nakhoda

| | |
|----------------------------|---|
| JUDUL JURNAL | Tanggung Jawab Nakhoda kapal cepat angkutan penyeberangan terhadap Kelaiklautan Kapal dalam Keselamatan dan Keamanan Pelayaran. |
| PENULIS | Lazuardi Saputra (2013) Adwani Mahfud |
| VARIABEL PENELITIAN | X1= Tanggung Jawab Nakhoda X2= Kelaiklautan Kapal Y= Keselamatan Pelayaran |
| ANALISIS DATA | Analisis data Kuantitatif (Program SPSS) |
| HASIL PENELITIAN | Nakhoda dalam menjalankan tanggung jawabnya sebagai pemimpin tertinggi dikapal yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan pelayaran belum maksimal. Hal tersebut dikarenakan ketidaktegasaan Nakhoda dan intervensi dari perusahaan pelayaran terhadap kewenangan Nakhoda |
| HUBUNGAN DENGAN PENELITIAN | Memiliki persamaan variabel dan berkaitan dengan penelitian yang akan diteliti penulis yaitu variabel Tanggung Jawab Nakhoda Terhadap Keselamatan Pelayaran. |

4. Rujukan Penelitian Jurnal Danny Faturachman,dkk (2015)

Penelitian tabel 2.4 di jelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan .penelitian ini berfokus pada variabel pengaruh Tanggung Jawab Nakhoda terhadap Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab Nakhoda

| | |
|----------------------------|---|
| JUDUL JURNAL | Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut Dan Antisipasi Terhadap Kecelakaan Kapal Di Merak-Bakauheni |
| PENULIS | Danny Faturachman (2015) Muswar Muslim Agung Sudrajad |
| VARIABEL PENELITIAN | X1= Keselamatan Transportasi X2= Antisipasi Kecelakaan Y= Keselamatan Pelayaran |
| ANALISIS DATA | Analisis data Kuantitatif (Program SPSS) |
| HASIL PENELITIAN | keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. 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 |
| HUBUNGAN DENGAN PENELITIAN | Terdapat persamaan variabel yang sama dan berkaitan dengan penelitian penulisan yaitu variabel Tanggung Jawa Nahkhoda terhadap Keselamatan Pelayaran. |

5. Rujukan Jurnal Penelitian Julia Purnama Sari (2015)

Pada penelitian tabel 2.5 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel lingkungan kerja, Peran Syahbandar terhadap Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.5

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Peran Syahbandar

| | |
|----------------------------|---|
| JUDUL JURNAL | Pengawasan Syahbandar Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, Dan Ketertiban Penumpang Di Pelabuhan Tembilahan |
| PENULIS | Julia Purnama Sari (2015) |
| VARIABEL PENELITIAN | X1= Mewujudkan Keselamatan X2= Keamanan X3= Ketertiban Penumpang Y = Keselamatan Pelayaran |
| ANALISIS DATA | Analisis data Kuantitatif (Program SPSS) |
| HASIL PENELITIAN | Menetapkan standar dalam pengaruhnya terhadap pengawasan Syahbandar dalam upaya mewujudkan keselamatan, keamanan dan ketertiban penumpang di pelabuhan Tembilahan yang mana di lihat dari program kerja tahunan dalam kegiatan yang di laksanakan atau di jalankan oleh Syahbandar dan Otoritas pelabuhan Tembilahan, dan untuk mengetahui bagaimana program kerja tahunan yang dijalankan oleh Syahbandar dalam melaksanakan tugasnya. |
| HUBUNGAN DENGAN PENELITIAN | Memiliki persamaan variabel dan berkaitan dengan penelitian yang akan diteliti penulis yaitu variabel Kesyahbandaran Keselamatanm Pelayaran. |

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variabel yang berbeda, namun terdapat hubungan antara penelitian terdahulu dengan

penelitian yang akan dilakukan oleh penulis dengan bukti Variabel (Y) yaitu tentang Keselamatan Pelayaran. Disetiap penelitian masing- masing 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 dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

Hipotesis adalah suatu jawaban yang bersifat sementara terhadap masalah- masalah penelitian, sampai terbukti melalui data yang terkumpul Sugiyono, (2018:63). Pada penelitian ini Hipotesis yang diajukan adalah sebagai berikut

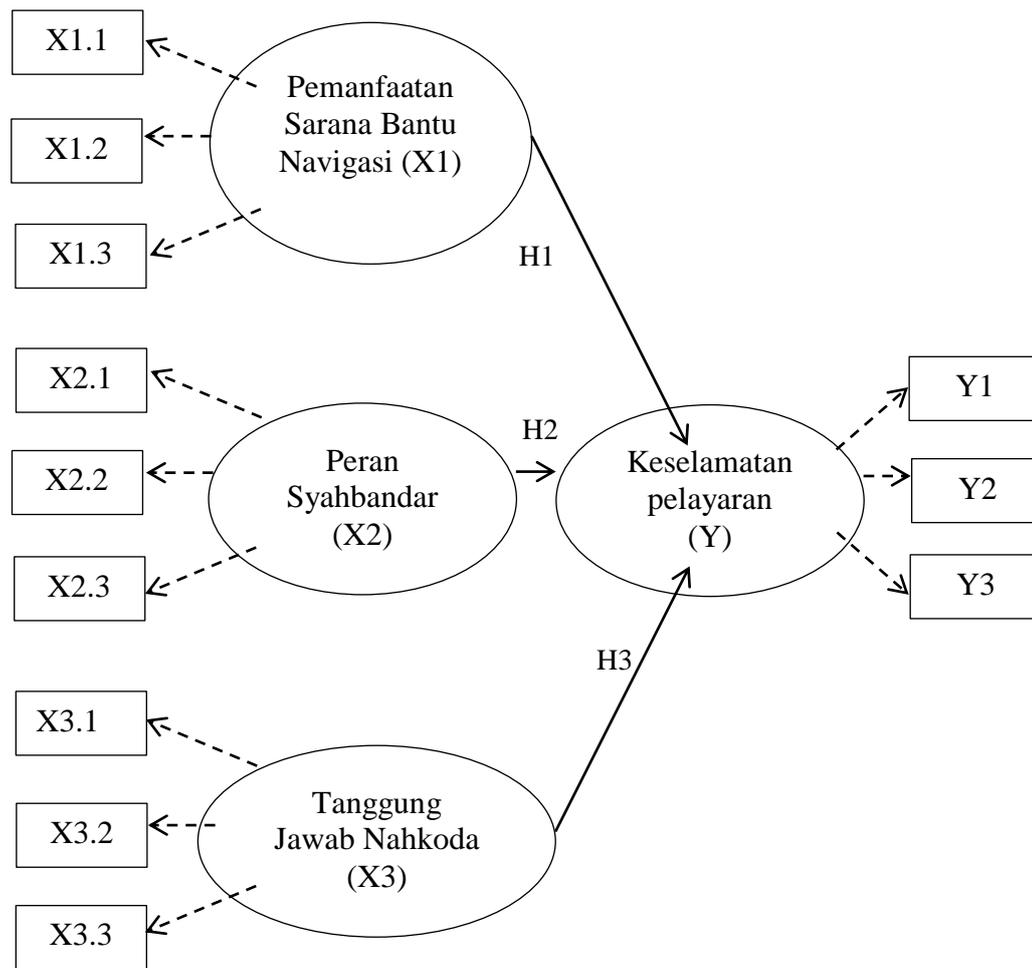
Maka untuk diberikan angka pada penelitian yang dilakukan dan memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan diatas, maka penelitian mengajukan hipotesis sebagai berikut:

- H1** : Diduga bahwa faktor Pemanfaatan sarana bantu navigasi berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran.
- H2** : Diduga bahwa faktor Peran Syahbandar berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran.
- H3** : Diduga bahwa factor tanggung jawab nakhoda berpengaruh positif terhadap keselamatan pelayaran

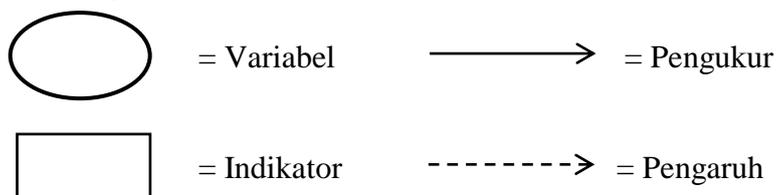
2.4 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori mengenai Tanggung Jawab Nahkoda, Peran Syahbandar dan Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi berpengaruh terhadap keselamatan, maka kerangka pemikiran teoritis yang mendasari penelitian ini, sebagai berikut:

Kerangka Pemikiran



Keterangan :



Variabel dalam penelitian ini meliputi Tanggung Jawab Nakhoda, Peran Syahbandar, dan Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi terhadap Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Tanjung Pinang :

X1 Variabel Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi (X₁) mempunyai

Indikator yaitu :

(sumber : jurnal Wiji Santoso dkk,2013)

1. Pemasangan wilayah sistem pelampungan “ A “
2. Pemasangan lampu suar
3. Pemasangan tanda-tanda perairan aman dan tanda tengah alur atau pengenalan daratan

X2 Variabel Peran Syahbandar (X₂) mempunyai indikator yaitu :

(sumber : jurnal Randy dkk,2013)

1. Aspek pengawasan kelaik lautan kapal
2. Melaksanakan sijil awak kapal
3. Menerbitkan surat persetujuan berlayar

X3 Variabel Tanggung Jawab Nakhoda (X₃) mempunyai indikator yaitu:

(sumber : jurnal Lazuardi dkk,2013)

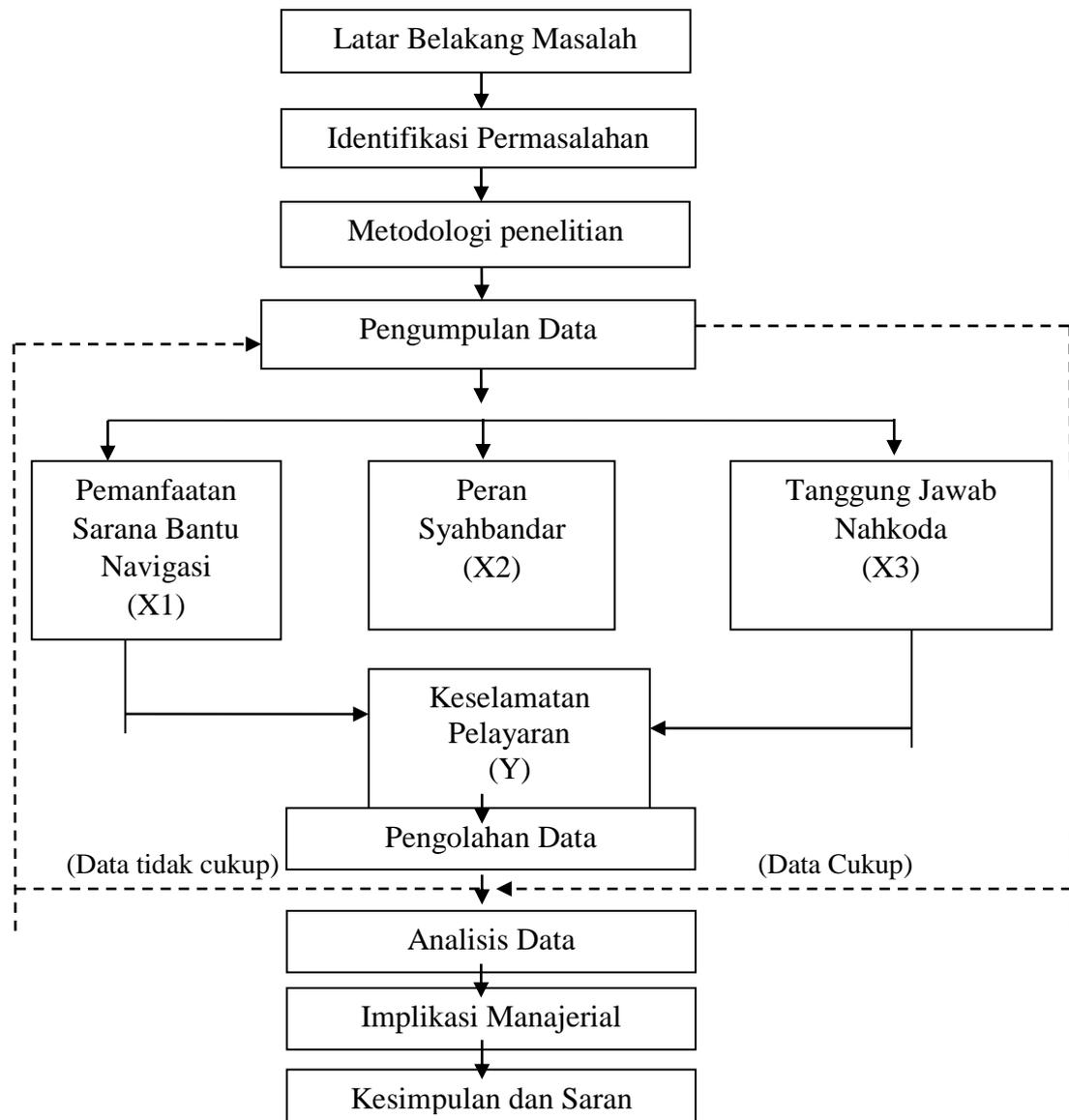
1. Memperlengkapi kapal dengan sempurna
2. Mewakili kapalnya secara layak sesuai prosedur
3. Membuat kapalnya layak laut

Y Variabel Keselamatan pelayaran (Y) mempunyai indikator yaitu :

(sumber : jurnal Danny dkk,2015)

1. Keamanan alur pelayaran
2. Keamanan Perairan
3. Kelancaran Lalu Lintas kapal

2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.1
Diagram Alur Penelitian