

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1 Tanggung Jawab KSOP

Syahbandar dipilih oleh seorang Menteri (Menteri Perhubungan) dengan melihat kemampuan serta terpenuhinya persyaratan seseorang dalam hal manajemen kegiatan di pelabuhan guna untuk terselenggaranya keselamatan serta keamanan dalam pelayaran maupun keselamatan dan keamanan di pelabuhan itu sendiri. Menurut (Bayuputra, 2015) Syahbandar merupakan kepala sekaligus pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap angkutan laut di Indonesia.

Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh Menteri perhubungan sesuai Pasal 207 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008. Tanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal merupakan tanggung jawab dari syahbandar dengan nahkoda kapal.

adapun tanggung Jawab KSOP adalah :

- a. Penyediaan lahan daratan dan perairan serta pembangunan dan pemeliharaan basic inhastructure (alur pelayaran, kolam pelabuhan , penahan gelombang , jaringan jalan dalam pelabuhan).
- b. Penyusunan rencana Induk pelabuhan termasuk Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (DLKP).
- c. Keamanan dan Kertetapan di pelabuhan, kelestarian lingkungan serta kelancaran arus barang.
- d. Penyusunan tarif.
- e. Pelayanan jasa kepelabuhan apabila tidak dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan.

2.1.1.1 Fungal dan Tugas KSOP

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, 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 pengerukan dan reklamasi;
11. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan;
12. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan;
13. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan; dan
14. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Syahbandar melaksanakan fungsi-fungsi keselamatan dan keamanan meliputi pelaksanaan, pengawasan, dan penegakan hukum dibidang perkapalan, kenavigasian, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.

2.1.1.2 Kewenangan KSOP

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; dan
8. Melaksanakan sijil awak kapal

2.1.1.3 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 kelistrikan kapal.
- e. Stabilitas kapal.
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio.
- g. Elektronika 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. Pelaksanaan 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.

2.1.2 SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR

Berdasarkan Pasal 6 UU RI Nomor 17 Tahun 2008, jenis angkutan di perairan terdiri atas angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan. Sesuai dengan Pasal 219 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh Syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB), maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan yaitu syarat kelaiklautan kapal.

Menurut (Rasid, 2017) Setiap surat persetujuan berlayar dapat di berikan oleh seorang Syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 dan ketentuan ketentuan lainnya. Syahbandar memerlukan data yang di peroleh dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yaitu Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) yang merupakan badan khusus untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan laut (kapal) dalam kontruksi dan kelengkapan kapal agar Syahbandar dapat mengeluarkan suratsurat atau dokumen-dokumen yang akan digunakan angkutan laut untuk melakukan pelayaran.

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. Syahbandar Harus meneliti:
 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.

Setiap kapal yang hendak melakukan pelayaran harus memiliki Surat Ijin Berlayar (SIB) atau Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dan Syahbandar sebelum memberikan SIB atau SPB (port clearance) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan lain-lain, dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, maka surat ijin berlayar dapat diberikan dan jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, surat

ijin berlayar tidak dapat diberikan, dan kepada Nahkoda atau perusahaan pelayaran diperintahkan untuk :

- a. Melengkapi kekurangan.
- b. Menurunkan muatan atau penumpang apabila lebih.
- c. Menyelesaikan dokumen apabila sudah tidak berlaku lagi.

2.1.3 kelaiklautan kapal

Berdasarkan UU 17 Tahun 2008 Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keamanan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesajahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di wilayah tertentu.

Dasar hukum dilaksanakannya kelaiklautan kapal dibedakan menjadi dua yaitu berdasarkan aturan internasional dan aturan nasional

Aturan Internasional

1. Konvensi Solas 1974 dan amandemennya.
2. Konvensi STCW 1978/95 dan Amandemennya
3. Konvensi ILO
4. Konvensi TMS 1969
5. Konvensi Loadline 1966

Aturan Nasional

1. Undang-undang No 21 tentang Pelayaran
2. PP. No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
3. PP. NO. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan
4. KEPMENHUB NO. 18 Tahun 1997 tentang Pendidikan, Ujian Negaradan Sertifikasi Kepelautan
5. KEPMENHUB NO. 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan
6. SK. DIRJEN HUBLA NO. PY. 66/4/1/03 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan Kealaiklautan Kapal

Pemenuhan semua persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan dikeluarkannya sertifikat-sertifikat dan atau dokumen-dokumen yang dikeluarkan oleh pihak yang diberi wewenang oleh pemerintah. Secara garis besar kelaiklautan kapal di Indonesia dilaksanakan oleh dua badan yaitu Pemerintah yang ditangani oleh Unit Penyelenggara DITJEN Hubungan Laut dan oleh Badan Klasifikasi.

Kelaiklautan jika berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah kondisi kapal yang memenuhi standar keselamatan kapal, pengawakan, batas muat, pemuatan kapal, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Dalam mengoperasikan kapal tidak hanya satu pihak yang terkait namun beberapa pihak juga terkait baik itu secara langsung maupun tidak langsung begitu juga dalam pemenuhan kelaiklautan kapal, termasuk jika terjadi kecelakaan kapal pihak-pihak yang terkait akan mempertanggungjawabkan sesuai dengan porsi masing-masing yang sudah diatur oleh Undang-undang. (Alexandro dan Rahmawati, 2018)

Kelaiklautan kapal, berdasarkan Pasal 1 poin 33 jo. Pasal 117 ayat 2 UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, didefinisikan sebagai keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, yaitu ketika sebuah kapal memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Selanjutnya dalam pengoperasian kapal memenuhi persyaratan untuk berlayar diperairan tertentu dalam hal 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.

Menurut Pasal 117 UU Pelayaran, keselamatan dan keamanan pengangkutan perairan baru dapat terjadi ketika persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian terpenuhi. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal; dan kenavigasian. Yang dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Keselamatan kapal merupakan hal yang penting dalam pelayaran nasional maupun internasional. Sebuah kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh Menteri (pasal 126 ayat 1 UU 17/2008), sedangkan terhadap kapal yang telah memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan penilikan secara terus-menerus sampai kapal tidak digunakan lagi. Pemeriksaan dan pengujian serta penilikan tersebut wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi.

Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Persyaratan keselamatan kapal merupakan tanggung jawab dari nahkoda dan/atau Anak Buah Kapal yang mana harus memberitahukan kepada Pejabat Pemeriksa Keselamatan. Kapal jika mengetahui kondisi kapal atau bagian dari kapal yang dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal (ayat 1 Pasal 128 UU 17/2008). Untuk itu pemilik, operator kapal dan Nahkoda. wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian.

Pasal 130 UU 17/2008 menegaskan bahwa setiap kapal yang memperoleh sertifikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 ayat (1) wajib dipelihara sehingga tetap memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan oleh karenanya pemeliharaan kapal sebagaimana dimaksud adalah dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu. Kemudian dalam keadaan tertentu Menteri dapat memberikan pembebasan sebagian persyaratan. Adapun permasalahan yang seringkali timbul terkait *law inforcemen* keselamatan kapal, adalah ketika sertifikat telah dikeluarkan, namun ternyata kapal tersebut tidak memenuhi syarat kelaiklautan kapal sehingga tidak memenuhi syarat keselamatan kapal sesuai peraturan perundang-undangan tentang pelayaran.

Sebenarnya, ketika sertifikat telah diperoleh, maka pejabat yang berwenang wajib terus menerus melakukan penilikan sampai kapal tidak digunakan lagi, guna memastikan-ulang kebenaran fakta syarat-syarat kelaiklautan kapal tersebut. Tidak hanya pejabat, Nahkoda dan/atau Anak Buah Kapal serta pemilik, dan operator kapal wajib mendukung pelaksanaan dan kepastian kelaiklautan kapal sebagaimana tersebut di atas. Keadaan di mana dalam Surat Keterangan Susunan Perwira dinyatakan belum memenuhi syarat atau keadaan di mana nahkoda tidak ada dalam kapal, maka hal ini merupakan pelanggaran dalam pemenuhan persyaratan keselamatan kapal. Hal ini bukan sekedar tanggung jawab Syahbandar, maka Nahkoda dan/atau Anak Buah Kapal, serta pemilik dan operator kapal wajib bertanggung jawab atasnya.

2.1.4 Keselamatan Pelayaran

Didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut; karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab

kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.

Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, sebagaimana telah disempurnakan: Aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:
 2. Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran);
 3. Komunikasi radio, keselamatan navigasi
 4. Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi.
 5. Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan of the International Safety Management (ISM) Code dan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code).
 6. International Convention on Standards of Training, Certification dan Watchkeeping for Seafarers, tahun 1978 dan terakhir diubah pada tahun 1995.
 7. International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.
 8. International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR).
1. Perangkat keselamatan kapal :

A. Sekoci

Perangkat keselamatan yang yang digunakan dalam evakuasi kapal dalam hal terjadi kebakaran ataupun kapal tenggelam berupa:

- a. Baju pelampung
- b. Perahu sekoci
- c. Rakit penolong

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) tidak kurang pentingnya sebagai unsur penunjang di bidang keselamatan pelayaran. Ini terdiri dari rambu-rambu laut lainnya yang berfungsi sebagai sarana penuntun bagi kapal-kapal yang sedang berlayar agar terhindar dari bahaya-bahaya navigasi terutama yang berada dibawah permukaan air.

Termasuk di sini Stasiun Radio Pantai yang sangat berguna bagi kapal-kapal yang dilengkapi dengan alat navigasi Radio Direction Finder/RDF. Stasiun Radio Pantai juga berguna sebagai sarana bantu navigasi pelayaran untuk memungkinkan kapal-kapal melakukan pelayaran ekonomis, sebab tanpa itu semua, kapal akan terpaksa melakukan pelayaran “memutar”, berarti jarak yang lebih jauh guna menghindari bahaya navigasi.

Kapal sekalipun sudah memiliki kondisi prima barulah dapat beroperasi dan dimanfaatkan bila telah diawaki oleh personil dengan kecakapan sesuai perundang-undangan, memiliki pengetahuan yang memadai tentang peraturan, aturan, kode, dan petunjuk yang terkait dengan pelayaran. Bagaimanapun modernnya suatu kapal dan diperlengkapi dengan peralatan-peralatan otomatis, masih juga membutuhkan awak kapal. Para awak kapal, harus memiliki kemampuan untuk menyiapkan kapalnya dan juga harus mampu melayarkan kapal dengan muatan barang atau penumpang secara aman sampai tempat tujuannya. (Setiono dan Mudiyanto, 2010)

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan dalam melakukan penelitian sehingga dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, tidak ditemukan penelitian dengan judul yang sama seperti judul penelitian. Namun peneliti mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian. Berikut merupakan penelitian terdahulu berupa beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan.

2.2.1 Rujukan penelitian terdahulu untuk variabel tanggung jawab KSOP (X1), Surat Persetujuan Berlayar (X2), Kelaiklautan Kapal (X3) dan Keselamatan Pelayaran (Y)

Tabel 2.1

Rujukan Untuk Variabel Tanggung Jawab KSOP, Surat Persetujuan, Berlayar, Kelaiklautan Kapal dan Keselamatan Pelayaran

Judul	Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut Di Indonesia
Penulis Jurnal	Tenda Bisma Bayuputra (2015)
Jurnal	Jurnal Lex Administratum, Vol 1, No 1 tahun 2013
Variabel dan Indikator Penelitian	Variabel Independen (bebas) : 1. Tanggung Jawab KSOP a. Pelaksanaan b. Pengawasan c. Penegakan Hukum 2. Surat Persetujuan Berlayar a. Kualitas Pekerjaan b. Kuantitas Pekerjaan c. Waktu Pengerjaan

	3. Kelaiklautan Kapal <ul style="list-style-type: none"> a. Pengendalian Kapal b. Batas Pemuat Kapal c. Status Hukum Kapal Variabel Dependen (terikat) <ul style="list-style-type: none"> 1. Keselamatan Pelayaran <ul style="list-style-type: none"> a. Human error b. Clearance c. Kapal Laik Laut
Analisis	Analisis Regresi Linear Berganda
Hasil Penelitian	Tanggung Jawab KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Kelaiklautan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.
Hubungan dengan penelitian	Digunakan sebagai rujukan variabel tanggung jawab KSOP (X1), Surat Persetujuan Berlayar (X2), Kelaiklautan Kapal (X3) dan Keselamatan Pelayaran (Y) yang berkaitan erat dengan penelitian ini.

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini ialah metode kepustakaan (library research) yang dilakukan dengan cara mengkaji dan menelaah berbagai dokumen baik berupa buku, atau tulisan yang berkaitan dengan peran syahbandar dalam pelaksanaan kegiatan pelayaran angkutan laut di Indonesia. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Syahbandar berperan penting dalam sistem kepelabuhanan baik dalam pelayaran, penegakan hukum, maupun mengkoordinasi keseluruhan kegiatan yang berlangsung dalam pelabuhan. Syahbandar ditunjuk dan diangkat langsung oleh Menteri perhubungan sesuai Pasal 207 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008. Tanggung jawab atas keselamatan dan kemandirian kapal merupakan tanggung jawab dari syahbandar dengan nahkoda kapal. Keselamatan serta kemandirian kapal berukuran 35 GT keatas merupakan tanggung jawab dari nahkoda ataupun

perusahaan pemilik kapal, dikarenakan nahkoda kapal dapat menolak persetujuan berlayar apabila isi dari surat tidak sesuai dengan keadaan kapal. Orang yang dengan sengaja memalsukan dokumen pelayaran dapat dikenakan Pasal 452 KUHP dengan pidana kurungan penjara paling lama delapan tahun. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia.

2.2.2 Rujukan penelitian terdahulu untuk variabel Surat Persetujuan Berlayar (X2) dan Keselamatan Pelayaran (Y)

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Terdahulu untuk Variabel Surat Persetujuan Berlayar dan Keselamatan Pelayaran

Judul	Pelaksanaan tugas kepala syahbandar dalam pemberian surat persetujuan berlayar (SPB) pada kantor kesyahbandaran di kota pekanbaru.
Penulis Jurnal	Raja Muhammad Rasid (2017)
Jurnal	JOM FISIP, Vol 4, No 1, Tahun 2017
Variabel dan Indikator Penelitian	Variabel Independen (bebas) : 1. Surat Persetujuan Berlayar a. Pendaftaran b. Rekomendasi c. Sertifikasi Variabel Dependen (terikat) : 1. Keselamatan Pelayaran a. Stabilitas b. Perlengkapan Radio c. Pengujian
Analisis	Analisis Regresi Linear Berganda
Hasil Penelitian	Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran.
Hubungan dengan penelitian	Digunakan sebagai rujukan variabel Surat Persetujuan Berlayar (X2) dan Keselamatan Pelayaran (Y) yang berkaitan erat dengan penelitian ini.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif yaitu menggambarkan atau menjelaskan permasalahan yang ada dengan memberikan jawaban atas permasalahan yang ditemukan seperti yang dikemukakan oleh Sugiyono (2006:11). Penelitian ini bersifat penjelasan terhadap fenomena yang ada dengan mengembangkan konsep dan menghimpun fakta, tetapi tidak melakukan hipotesa. Jadi disini bermaksud menganalisis data yang ada pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dan menjelaskan fenomena yang terjadi dilokasi penelitian. Pelaksanaan Tugas Syahbandar dalam penerbitan surat persetujuan berlayar yang diberikan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Kota Pekanbaru belum berjalan dengan baik dan belum mampu menjalankan tugas yang seharusnya dapat menyelesaikan tugasnya sesuai dengan standar waktu yang ada. Sarana dan Prasarana yang ada di Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli Belum lengkap, rata-rata keadaan atau kondisi sarana dan prasarana yang ada kurang baik.

2.2.3 Rujukan penelitian terdahulu untuk variabel tanggung jawab KSOP (X1), Surat Persetujuan Berlayar (X2) ,Kelaiklautan Kapal (X3) dan Keselamatan Pelayaran (Y)

Tabel 2.3

Rujukan Untuk Variabel Tanggung Jawab KSOP, Surat Persetujuan, Berlayar, Kelaiklautan Kapal dan Keselamatan Pelayaran

Judul	Pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan kapal akibat tidak laik laut
Penulis Jurnal	Vicky Hanggara Alexandro, Mety Rahmawati (2018)
Jurnal	Jurnal Hukum Adigama
Variabel dan Indikator Penelitian	Variabel Independen (bebas) : 1. Tanggung Jawab KSOP a. Konstruksi Kapal b. Lambung Kapal c. Instalasi Mesin 2. Surat Persetujuan Berlayar a. Peraturan Perundang-undangan b. Prosedur c. Persyaratan 3. Kelaiklautan Kapal

	<ul style="list-style-type: none"> a. Pencemaran Kapal b. Kesejahteraan ABK c. Pengaturan Keamanan Variabel Dependen (terikat) <ul style="list-style-type: none"> 1. Keselamatan Pelayaran. <ul style="list-style-type: none"> a. Kondisi Kapal b. Faktor Teknis c. Faktor Cuaca
Analisis	Analisis Regresi Linear Berganda
Hasil Penelitian	Tanggung Jawab KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran. Kelaiklautan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.
Hubungan dengan Penelitian	Digunakan sebagai rujukan variabel tanggung jawab KSOP (X1), Surat Persetujuan Berlayar (X2), Kelaiklautan Kapal (X3) dan Keselamatan Pelayaran (Y) yang berkaitan erat dengan penelitian ini.

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Kelaiklautan jika berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah kondisi kapal yang memenuhi standar keselamatan kapal, pengawakan, batas muat, pemuatan kapal, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Dalam mengoperasikan kapal tidak hanya satu pihak yang terkait namun beberapa pihak juga terkait baik itu secara langsung maupun tidak langsung begitu juga dalam pemenuhan kelaiklautan kapal, termasuk jika terjadi kecelakaan kapal pihak-pihak yang terkait akan mempertanggungjawabkan sesuai dengan porsi masing-masing yang sudah diatur oleh Undang-undang. Nakhoda menjadi pihak yang bertanggungjawab secara pidana dan didakwa beberapa Pasal termasuk melanggar Pasal 302 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008

Tentang Pelayaran, nakhoda tetap mengoperasikan kapal yang tidak laiklaut. Namun tidak hanya nakhoda, pemilik kapal dan syahbandar juga menjadi pihak yang bertanggungjawab secara pidana karena lalai/kealpaan yang diatur oleh Pasal 359 KUHP.

2.2.4 Rujukan Penelitian Terdahulu untuk Variabel Surat Persetujuan Berlayar (X2), Kelaiklautan Kapal (X3) dan Keselamatan Pelayaran (Y).

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian Terdahulu untuk Variabel Surat Persetujuan Berlayar, Kelaiklautan Kapal dan Keselamatan Pelayaran.

Judul	Pengaruh safety equipment terhadap keselamatan berlayar.
Penulis Jurnal	Benny Agus Setiono, Mudiyanto (2014)
Jurnal	Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan, Volume 1, Nomor 1, Tahun 2010.
Variabel dan Indikator Penelitian	<p>Variabel Independen (bebas) :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Surat Persetujuan Berlayar <ol style="list-style-type: none"> a. Persetujuan Migrasi b. Persetujuan Karantina c. Persetujuan bea dan cukai 2. Kelaiklautan Kapal <ol style="list-style-type: none"> a. Nahkoda b. Pemilik Kapal c. Syahbandar <p>Variabel Dependen (terikat)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Keselamatan Pelayaran <ol style="list-style-type: none"> a. Anak Buah Kapal b. Penumpang c. Barang Muatan
Analisis	Analisis Regresi Linear Berganda
Hasil Penelitian	<p>Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.</p> <p>Kelaiklautan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.</p>

Hubungan dengan Penelitian	Digunakan sebagai rujukan variabel Surat Persetujuan Berlayar (X2), Kelaiklautan Kapal (X3) dan Keselamatan Pelayaran (Y) yang berkaitan erat dengan penelitian ini.
-----------------------------------	--

Dalam penelitian ini peneliti berusaha memperoleh gambaran yang kongkret tentang penyebab terjadinya kecelakaan kapal LEVINA I dan KM SENOPATI NUSANTARA serta peneliti ingin memperoleh gambaran siapa-siapa yang seharusnya bertanggung jawab dalam kecelakaan kapal LEVINA I dan KM SENOPATI NUSANTARA tersebut. dengan berusaha menggali fakta-fakta yang ada, menganalisisnya secara objektif, tidak dogmatis walaupun bersandar pada prinsip-prinsip teoritis. Adapun pendekatan dalam analisis penelitian yang digunakan dengan analisis kualitatif, dimana diharapkan data diskriptif, berupa kata-kata atau lisan dari orang-orang dan sumber informasi lainnya yang diamati. Peristiwa kecelakaan beruntun yang terjadi dalam waktu yang sangat singkat belakangan ini menjadi sebuah kejadian yang sangat menarik perhatian kita. Terlebih mengingat jumlah korban yang tidak sedikit. Seperti tenggelamnya kapal Levina I dan KM Senopati Nusantara yang menewaskan ratusan penumpangnya. Mereka yang menjadi korban jelas membawa tragedi tersendiri bagi keluarga yang ditinggalkan. Menyaksikan peristiwa tersebut, salah satu pelajaran penting yang harus sangat dibenahi adalah jaminan keselamatan transportasi. Jaminan dimaksud adalah sebuah sistem yang baku, tersistematisasi, dan mudah dimengerti oleh para penumpang, sehingga ketika terjadi kecelakaan, prosedur tersebut langsung berlaku.

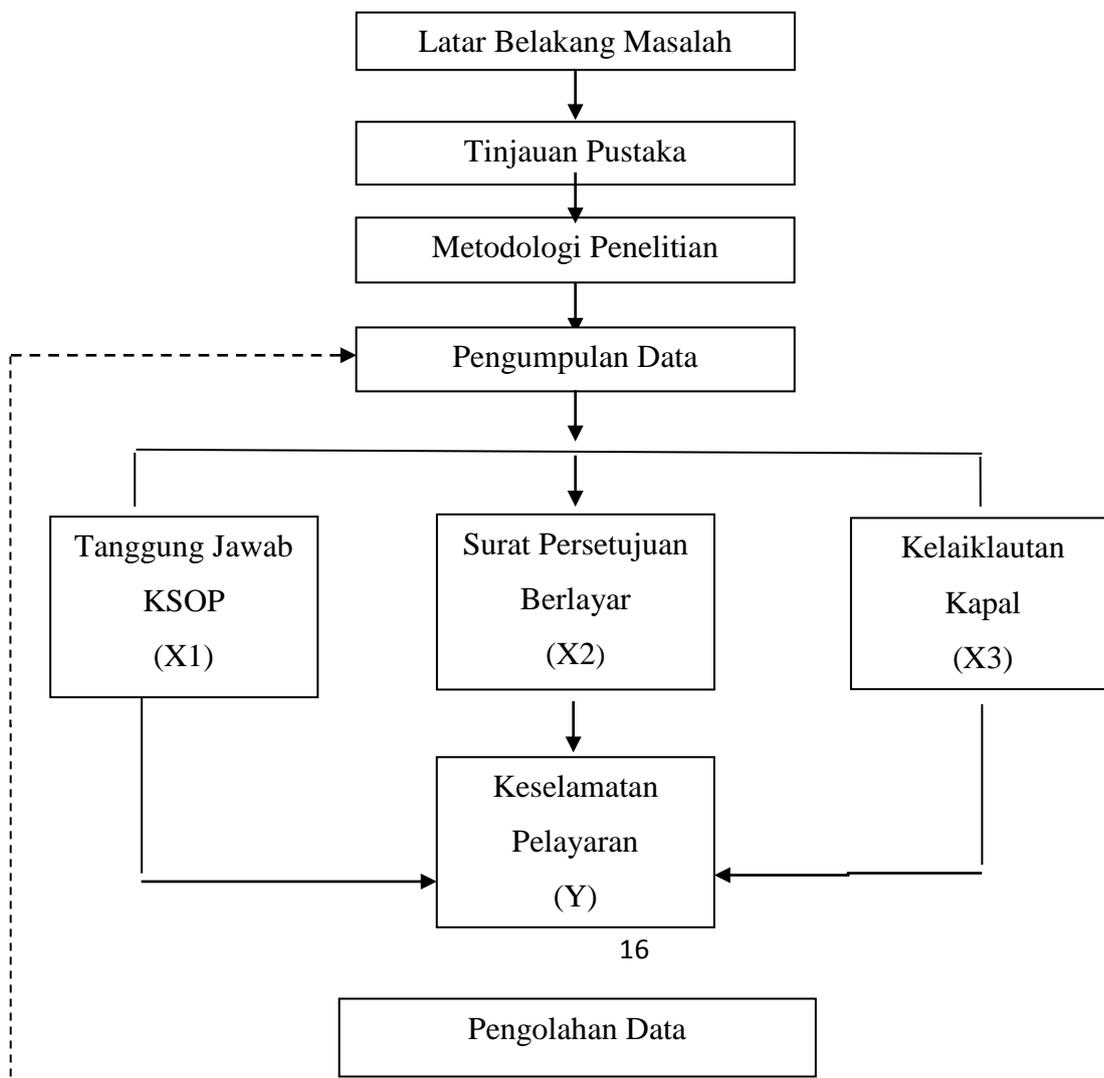
2.3 Hipotesis

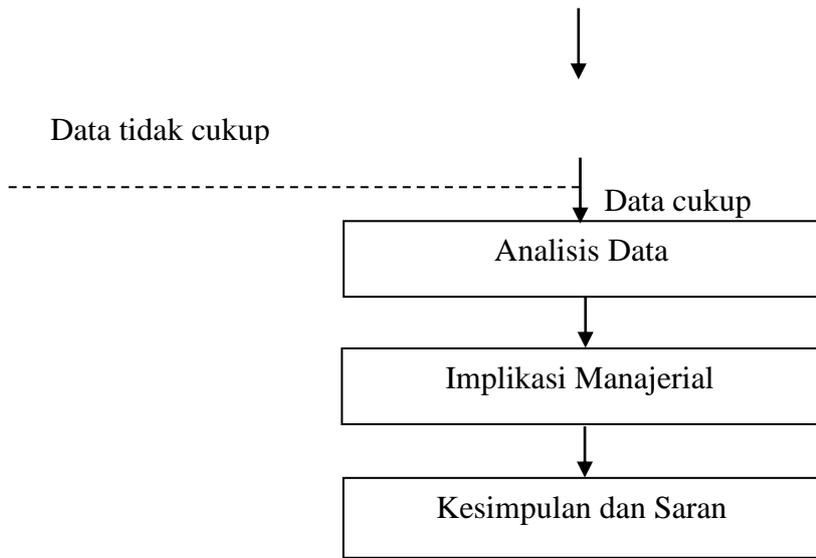
Menurut Umar (2003) hipotesis berfungsi sebagai pegangan sementara atau jawaban sementara, yang menghendaki pembuktian baik dalam kenyataan (*emperical verification*), percobaan (*experimentation*), maupun praktik (*implementation*). Menurut Sutrisno Hadi yang dikutip oleh Suharsimi Arikunto (2006) hipotesis dapat diartikan sebagai suatu jawaban yang bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian, sampai terbukti melalui data yang terkumpul. Sugiyono (2007) mengatakan dalam statistik, hipotesis dapat diartikan sebagai pernyataan statistik tentang parameter populasi. Statistik adalah ukuran-ukuran yang dikenakan pada sampel, sedangkan parameter adalah ukuran-ukuran yang dikenakan pada populasi. Jadi hipotesis merupakan taksiran terhadap parameter populasi, melalui data-data sampel.

Didalam usulan penelitian ini penulis menarik beberapa anggapan sementara antara lain :

- H1. Diduga faktor tanggung jawab KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.
- H2. Diduga faktor Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.
- H3. Diduga faktor kelaiklautan kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.
- H4. Diduga secara simultan faktor tanggung jawab KSOP, surat persetujuan berlayar dan kelaiklaman kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.

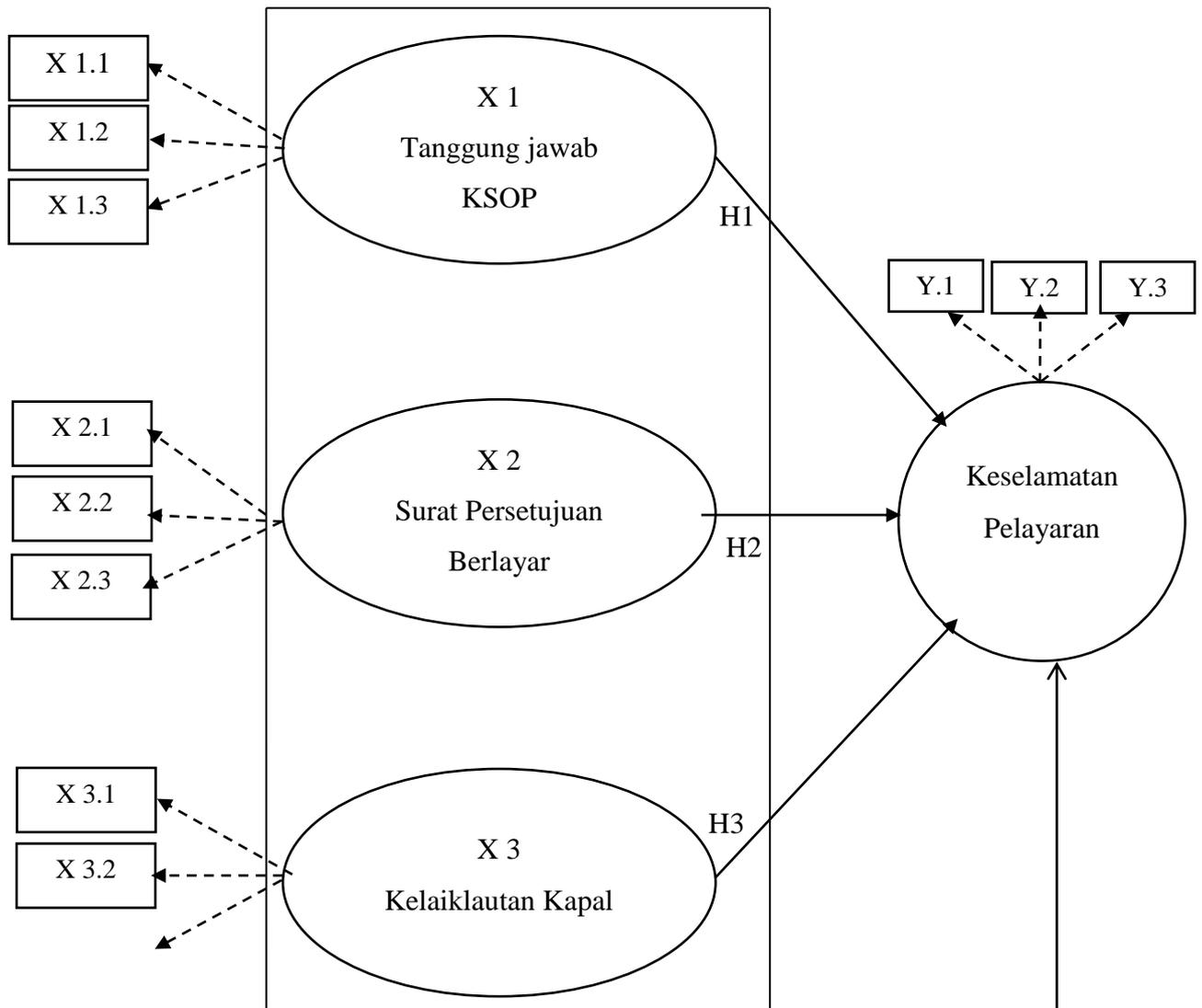
2.4 Diagram Alur Penelitian



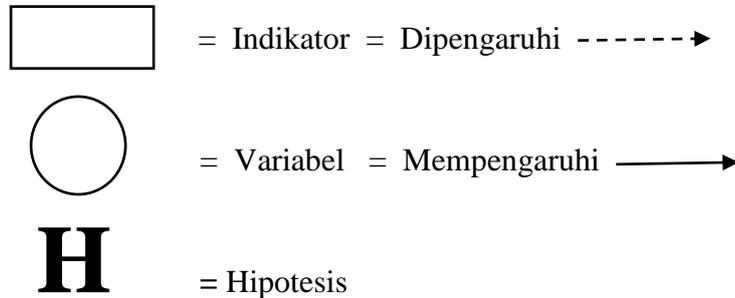


Gambar 2.1 Diagram Alur Penelitian

2.5 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran



Variabel dalam penelitian ini meliputi Tanggung Jawab KSOP, Surat Persetujuan Berlayar dan Kelaiklautan Kapal terhadap keselamatan pelayaran.

Variabel dalam penelitian ini meliputi :

1. Indikator Variable Dependen

a. (Y) Keselamatan Pelayaran (Setiono dan Mudiyanto, 2010)

Y = Ketepatan waktu kedatangan.

Y = Keamanan perairan.

Y = Tertib bandar.

2. Indikator Variable Independen

a. (X1) Tanggung Jawab KSOP (Bayuputra, 2017)

X1.1 = Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.

X1.2 = Pengaturan lalu lintas kapal.

X1.3 = Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal.

b. (X2) Surat Persetujuan Berlayar (Rasid, 2017)

X2.1 = Surat pernyataan nahkoda.

X2.2 = Dokumen muatan kapal.

X2.3 = Bukti pemenuhan kewajiban kapal.

c. (X3) Kelaiklautan Kapal (Alexandro dan Rahmawati, 2018)

X3.1 = Adanya sertifikat kelaiklautan kapal dan pengawakan kapal.

X3.2 = Tidak melebihi muatan atau penumpang yang seharusnya.

X3.3 = Memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal.