

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka Dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal mendefinisikan 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.

Bentuk dari pelaksanaan kelaikan ini adalah dengan diterbitkannya sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan, oleh kesyahbandaran umum di bawah Departemen Perhubungan. Adanya kebijakan tentang kelaikan kapal perikanan ini merupakan bentuk tindakan pemerintah untuk memberikan keselamatan dan rasa aman nelayan dilautan maritime, dan mencegah rusaknya ekosistem laut akibat dari kegiatan pelayaran. Oleh karena itu dalam pelaksanaannya di atur secara memaksa, karena perairan laut adalah ruang publik yang harus dilindungi oleh pemerintah demi kepentingan bersama.

Berdasarkan Menteri Perhubungan nomor 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal , menetapkan bahwa setiap kapal yang akan berlayar harus memenuhi persyaratan laik laut kapal penangkap ikan, sebagai berikut :

1. Surat Tanda Kebangsaan
 - a) Surat Laut, diterbitkan untuk kapal berukuran 500 m³ atau senilai dengan ukuran GT 175 isi kotor atau lebih;

- b) Pas Tahunan, diterbitkan untuk kapal yang berukuran sekurang-kurangnya 20 m^3 atau bobot GT 7 sampai dengan GT 174;
- c) PAS Kecil, untuk kapal yang berukuran lebih kecil dari GT.

2. Kelaikan kapal penangkap ikan.

- a. Kapal dengan ukuran $< \text{GT } 150$ atau ($< 425 \text{ m}^3$), harus dilengkapi dengan :
 - 1) Sekurang-kurangnya satu buah jangkar dan haluan dan satu buah jangkar arus dengan rantai atau sesuai ketentuan minimal;
 - 2) Sekurang-kurang satu tali dan dua tali tambat yang panjang dan ukurannya sesuai dengan peraturan;
 - 3) Satu lampu puncak merah dan dibawahnya satu lampu puncak hijau yang dapat terlihat dengan baik minimal 5 Mil laut;
 - 4) Satu lampu lambung merah dan satu lampu lambung hijau;
 - 5) Satu lampu beritan putih, satu lampu jangkar putih;
 - 6) Kapal yang panjangnya $< 12 \text{ m}$ lampu lambung merah dan hijau yang ditentukan dapat di ganti dengan satu lampu gabungan yang ditempatkan diatas dekat puncak tiang;
 - 7) Kapal yang panjangnya $< 7 \text{ m}$, jika memungkinkan dilengkapi dengan lampu-lampu navigasi;
 - 8) Sebuah kerucut warna hitam berukuran garis tengah atas satu kaki yang ditempatkan dihaluan dengan puncaknya kebawah, apabila kapal berlayar menggunakan pesawat bantu;
 - 9) Sekurang-kurangnya dua pompa tangan masing-masing untuk palka dan kamar mesin yang dipasang secara tetap dan beberapa lainnya untuk menguras air;
 - 10) Alat-alat isyarat bahaya, meliputi satu isyarat terompet, dan alat bunyi-bunyian lainnya;
 - 11) Satu pedoman kemudi dan peta laut;
 - 12) Satu perum tangan dengan panjang sekurang-kurangnya 25 m ;
 - 13) Dua bola – bola hitam, sebuah teropong jauh, bendera Republic Indonesia, bendera isyarat;

- 14) Alat pemadam kebakaran sekurang- kurangnya 2 buah.
 - 15) Alat pelampung penolong berwarna jingga, alat komunikasi radio, perlengkapan kesehatan.
- b. Kapal dengan ukuran bobot kotor GT 150 – GT 304 atau 425 - 850 m³, harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
- 1) Perlengkapan navigasi, meliputi : kompas, alat baring, buku kepanduan bahari sesuai daerah pelayaran, daftar suar Indonesia,kaatlog dan peta-peta laut sesuai daerah pelayaran;
 - 2) Alat – alat penolong, meliputi : rakit penolong (*inflatable liftcraft*) dengan kapasitas seluruh Anak Buah Kapal, satu sekoci kerja beserta dayung nya dengan kapasitas sekurang-kurang untuk 4 orang;
 - 3) Alat-alat isyarat bahaya, meliputi : dua buah cerawat payung, empat buah cerawat merah, dua buah isyarat asap apung;
 - 4) Alat-alat komunikasi, sesuai dengan peraturan yaitu dengan jarak capai sekurang-kurangnya 100 Mil bagi kapal-kapal berukuran 100 m³ – 850 m³.

3. Pengawakan Kapal Penangkap Ikan.

Dalam pengawakan kapal penangkap ikan harus sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal. Sedangkan Menurut kharim,dkk (2015), syarat-syarat kapal yang memenuhi kelaiklautan yaitu :

1. Keselamatan kapal, yaitu kapal dapat kembali pulang dengan selamat;
2. Pengawakan ABK, memenuhi syarat atau memiliki ketrampilan;
3. Muatan, tidak melebihi muatan yang seharusnya;
4. Kesehatan dan kesejahteraan ABK;
5. Status kapal,adanya sertifikat kebangsaan atau menggunakan bendera Negara;
6. Pencegahan pencemaran air laut, tidak tidak mencemari

perairan ketika berlayar.

Kapal ikan harus mendapatkan sertifikasi dari instansi terkait yaitu Syahbandar sebagai pelaksana tugas langsung dari Kementerian Perhubungan dan Departemen Kelautan dan Perikanan, dalam hal ini adalah satuan Kerja Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (saker PDKP). Sertifikasi kelaiklautan kapal penangkap ikan sesuai dengan keputusan Menteri 61 Tahun 2019 Tentang Kelaiklautan Kapal dilakukan oleh Syahbandar, dimana sertifikasi kelaiklautan kapal ini dilakukan 3 bulan sekali. Sertifikasi kelaiklautan kapal merupakan sertifikasi dasar untuk menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.PM 82 Tahun 2014 Tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.

Surat Persetujuan Berlayar (*port clearance*) merupakan dokumen wajib untuk dimiliki setiap kapal yang akan berlayar (kecuali bagi kapal perang dan atau kapal Negara atau kapal pemerintah sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga) yang diterbitkan oleh Syahbandar atau Syahbandar dipelabuhan perikanan. Sehingga Surat Persetujuan Berlayar ini sangat penting untuk diajukan dan dimiliki setiap kapal yang akan berlayar, karena dengan adanya dokumen ikan kapal dapat dinyatakan laik laut dan siap untuk melakukan pelayaran.

Masa berlaku Surat Persetujuan Berlayar (SPB) menurut Menteri Sertifikasi pemeriksaan tentang kelaikan kapal perikanan dilihat dari segi kesiapan kapal dalam beroperasi agar tidak mencemari dan merusak lingkungan. pemeriksannya juga sangat detail, bukan hanya dilihat dari kesiapan fisik kapal, akan tetapi juga dilihat dari isi muatan kapal, dan alat penangkapan yang di pakai. SLO (Surat Laik Operasi) di terbitkan oleh Departemen Kelautan dan Perikanan, dalam hal ini adalah Satuan Kerja Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (Satker PSDKP), dengan masa berlaku 2x24

jam seperti halnya masa berlaku Surat Persetujuan Berlayar, sehingga setelah masa berlaku surat tersebut habis, pemilik kapal harus membuat Surat Laik Operasi (SLO) dan Surat Persetujuan Berlayar, karena kedua surat tersebut merupakan syarat wajib untuk kapal dapat melakukan pelayaran.

Kapal dikategorikan laik laut kapal penangkap ikan apabila kapal penangkap ikan telah memenuhi persyaratan kapal yang meliputi :

1. Konstruksi dan tata susunan kapal;
2. Stabilitas dan garis muat kapal;
3. Perlengkapan kapal termasuk peralatan keselamatan;
4. Permesinan dan listrik kapal;
5. Sistem dan perlengkapan pencegahan dan pemadaman kebakaran;
6. Sistem dan perlengkapan pencegahan pencemaran dari kapal;
7. Alat tangkap, cara menangkap, penanganan hasil tangkap sesuai peraturan yang berlaku;
8. Jumlah dan susunan awak kapal.

Kapal dinyatakan laiklaut dibuktikan dengan dokumen berupa sertifikat kelaiklautan kapal, yakni: Surat Laut untuk kapal yang memiliki volume kotor 500 m^3 atau 175 GT; Pas Tahunan bagi kapal yang memiliki volume kotor kapal 20 m^3 atau 7 GT; Pas Putih : isi kotor kapal $> 10 - < 20 \text{ m}^3$, dan Pas Biru bagi kapal yang memiliki volume kotor $< 10 \text{ m}^3$ atau 3 GT.

2.1.2 Peran Syahbandar

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 51 Tahun 2020 pasal 1 ayat (7) tentang Penyelenggaraan pelabuhan laut, menjelaskan 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. Terdapat 96 Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan yang terletak di seluruh pelabuhan-pelabuhan kecil di Indonesia mulai dari KSOP Sabang sampai KSOP Fakfak.

Syahbandar dalam tanggung jawabnya memiliki hak dan kewajiban dalam penerbitan surat persetujuan berlayar untuk kapal-kapal yang berada di wilayahnya. Kapal perikanan wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar dipelabuhan perikanan, dengan memiliki dokumen surat persetujuan berlayar tersebut kegiatan penangkapan, pengangkutan dan aktifitas lain dari kapal perikan dapat berjalan secara aman dan nyaman,(Normalita eko putri,2016).

Setiap kapal yang akan melakukan pelayaran meninggalkan pelabuhan wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar dipelabuhan perikanan, Hal Ini diatur dalam peraturan menteri perhubungan Republik Indonesia nomor 82 Tahun 2014 tentang Tata cara penerbitan surat persetujuan berlayar, adapun peraturan – peraturan yang sesuai Undang –Undang yang sudah ditetapkan ,meliputi :

a. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan

Surat persetujuan berlayar diterbitkan oleh syahbandar di pelabuhan perikanan hal tersebut tercantum dalam Undang-undang Nomor 82 Tahun 2014, Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar harus memenuhi syarat administrative dan syarat teknis nautis. Untuk persyaratan mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar

Nahkoda atau pemilik kapal/penanggung jawab perusahaan harus mengajukan permohonan kepada Syahbandar Di Pelabuhan Perikanan setelah kapal perikanan dalam kondisi siap berlayar, dan dengan melampirkan persyaratan :

- a. Surat Pernyataan Kesiapan Kapal Perikanan Berangkat dari Nahkoda (Master Sailing Declaration);dan
- b. Bukti pemenuhan kewajiban kapal perikanan antara lain:
 - 1) Bukti pembayaran pembayaran jasa kepelabuhanan;
 - 2) Bukti pembayaran retribusi lelang ikan;
 - 3) Bukti pembayaran jasa kebersihan kapal;
 - 4) Persetujuan Bea dan Cukai;
 - 5) Persetujuan Imigrasi;
 - 6) Persetujuan Karantina kesehatan;
 - 7) Persetujuan Karantina ikan;
 - 8) Surat Laik Operasi kapal Perikanan;
 - 9) Surat Tanda Bukti Lapor Kedatangan Kapal;
 - 10) Surat Tanda Bukti Lapor Keberangkatan Kapal;
 - 11) Perjanjian Kerja Laut atau daftar Nahkoda dan ABK;
 - 12) Sertifikat Hasil Tangkapan Ikan Lembar Awal;dan
 - 13) Surat penugasan pemantau kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan untuk kapal yang diwajibkan menerima pemantau kapal penangkap ikan dan kapal pengangkut ikan.

Adapun syarat teknis nautis akan dilakukan pemeriksaa tentang fisik kapal yang tercantum dalam peraturan menteri nomor 82 tahun 2014 pemeriksaan teknis dan nautis antara lain :

- a. *Kesesuaian* alat penangkapan ikan dan alat bantu penangkapan ikan.
- b. Palka ikan dan jenis mesin pendingin.
- c. Stiker barcode.
- d. Kelaikan kapal perikanan teknis permesinan.
- e. Perlatan pencegahan pencemaran.

- f. Alat komunikasi.
 - g. Peralatan navigasi.
 - h. Peta dan perlengkapannya.
 - i. Alat keselamatan.
 - j. Alat pemadam kebakaran.
 - k. Tanda pengenal kapal perikanan.
- b. Dasar Hukum Tanggung Jawab Syahbandar Perikanan
- Tugas dan fungsi syahbandar perikanan di pelabuhan perikanan sangat penting dalam bertanggung jawab menciptakan keselamatan dan keamanan berlayar hal tersebutkan dituangkan secara langsung kedalam peraturan Perundang-undangan yang ada di Indonesia sebagai berikut :
1. Syahbandar Menurut Undang-undang nomor 31 tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang Pelayaran.

Syahbandar di pelabuhan perikanan adalah pejabat pemerintah 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. Tanggung jawab ini yang membuat syahbandar harus melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan menegakan hukum di bidang angkutan di perairan, kepelabuhan ,dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
 2. Syahbandar Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 82 tahun 2014 tentang Surat persetujuan Berlayar.

Syahbandar di pelabuhan perikanan menurut Peraturan Menteri Kelautan Perikanan nomor 82 tahun 2014 pasal 1, menjelaskan bahwa Syahbandar yang di tempatkan di pelabuhan perikanan adalah pejabat pemerintah yang ditempatkan secara khusus pelabuhan perikan untuk pengurusan administratif dan

menjalankan fungsi menjaga keselamatan pelayaran salah satunya dengan menerbitkan Surat Persetujuan berlayar bagi kapal perikanan.

2.1.3 Alat Keselamatan Kapal

Alat keselamatan atau Perangkat keselamatan adalah peralatan yang mempunyai konstruksi atau bahan yang mempunyai spesifikasi dapat membantu melindungi, mencegah dan menghentikan kecelakaan kerja di atas kapal. Keberadaan perangkat keselamatan pada kapal perikanan didasarkan ukuran kapal terutama berkaitan dengan jumlah, ukuran, dan kesesuaian perangkat tersebut. Keberadaan dan penggunaan perlengkapan keselamatan kerja yang sesuai dengan standar dapat memperkecil risiko kecelakaan dini maupun kecelakaan yang telah terjadi, sehingga dapat terhindar dari akibat fatal yang tidak diinginkan (Santara,2014).

Upaya meningkatkan keselamatan kegiatan pelayaran di laut, kegiatan kapal penyeberangan, dan kegiatan kapal pencari ikan di laut pemeriksaan fasilitas keselamatan harus dilaksanakan pada setiap kapal yang akan berangkat berlayar sesuai dengan peraturan menteri perhubungan nomor 61 Tahun 2019 tentang Kelaiklautan Kapal Penumpang. Penyelamatan jiwa dilaut menyangkut berbagai aspek, antara lain yang terpenting ialah kewajiban dan tanggung jawab untuk memberi pertolongan terhadap orang atau orang – orang yang dalam keadaan bahaya.

Sebagai dasar dari tanggung jawab itu Peraturan Menteri Perhubungan nomor 61 Tahun 2019 tentang kelaiklautan kapal penumpang, kewajiban dan prosedur Untuk mencapai suatu keberhasilan yang maksimal di dalam proses penyelamatan di laut selain diperlakukan peraturan tersebut, juga diperlakukan kesiapan-kesiapan baik personil atau awak kapal yang dalam keadaan bahaya, serta perlengkapan dan alat-alat penolong diatas kapal.

Keselamatan jiwa di laut, tidak saja bergantung dari kapalnya, awak maupun peralatannya, tetapi juga kesiapan dari peralatan – peralatan tersebut untuk dapat digunakan setiap saat, baik sebelum berangkat maupun di dalam perjalanan. Berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor 61 Tahun 2019 pasal 33 dan 34 peralatan keselamatan yang dimaksud meliputi

1. Peralatan keselamatan kapal terdiri atas:

- a. Perlengkapan keselamatan jiwa.
- b. Perangkat komunikasi radio.
- c. Peralatan bantu navigasi elektronika.
- d. Perlengkapan penerangan.
- e. Peralatan pencegahan pencemaran.

2. Peralatan keselamatan jiwa terdiri atas:

- a. Perlengkapan keselamatan jiwa.
- b. Perangkat komunikasi radio.
- c. Peralatan bantu navigasi elektronika.
- d. Perlengkapan penerangan.
- e. Peralatan pencegahan pencemaran.

Menurut Pongky dan Baswan (2016) Kecelakaan – kecelakaan kapal yang terjadi umumnya menunjukkan tidak ditaatinya konvensi pelayaran baik internasional maupun nasional oleh perusahaan pelayaran di dalam negeri. Dengan kejadian seperti ini guna mencegah kegagalan dalam penggunaan alat – alat keselamatan yang ada di atas kapal perlu di lakukannya pemeriksaan dan pengecekan terhadap alat – alat tersebut. Peralatan keselamatan yang dimaksud meliputi :

- a. Peralatan keselamatan perorangan (*Personal Life Saving Appliance*) terdiri dari:
 1. Sekoci penolong (*Life Boat*)
 2. Pelampung penolong (*Life Buoy*)
 3. Baju Pelampung (*Life Jacket*)

4. Roket Pelempar Tali (*Line Throwing Appliances*)
 5. Baju Imerson (*Immersion Suit*)
 6. EEBD (*Emergency Escape Breathing Device*)
- b. Alat Pemadam Kebakaran (*Fire Fighting Equipment*) di atas kapal terdiri dari:
1. Tekanan Air (*Water Pressurized type*)
 2. CO2 Portable
 3. Bubuk Kering (*Dry Chemical Powder*)
 4. Busa (*Chemical Foam Type*)
- c. Alat – alat keselamatan dengan isyarat Visual (*Pyrotechnis*) terdiri dari :
1. *Parachute Signal.*
 2. *Red Hand Flare.*
 3. *Smoke Signal.*
- d. Signal Gawat Darurat (*Emergency Signal*) di atas kapal terdiri dari:
1. EPIRB (*Emergency Position Indication Radio Beacon*).
 2. SART (*Search and Rescue Transponder*).
- e. Komunikasi Darurat (*Communication Emergency*) di atas kapal terdiri dari :
1. GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*).
 2. *Navigation Telex/ NAVTEX.*
 3. *Digital Selective Calling (DSC).*
 4. *Distress alert.*
 5. Radio Frekuensi 2182 KHz.
 6. *Channel 16 VHF.*

Semua alat – alat keselamatan harus siap digunakan setiap saat, sebelum kapal meninggalkan pelabuhan dan selama pelayaran. Intruksi pemeliharaan alat – alat keselamatan di atas kapal harus dilaksanakan (Pongky dan Baswan,2016).

2.1.4 Awak Kapal

Menurut Peraturan – peraturan Pemerintah RI nomor 27 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan bidang kelautan dan perikanan , awak kapal perikanan adalah orang yang bekerja di atas kapal perikanan oleh pemilik atau operator Kapal Perikanan untuk melakukan tugas di atas Kapal Perikanan sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.

Menurut peraturan menteri perhubungan nomor 27 Tahun 2021 pasal 141 bagian ke tujuh tentang Tata Kelola Pengawakan Kapal Perikanan. Setiap Awak Kapal Perikanan yang akan bekerja harus memenuhi persyaratan:

- a. Berumur paling sedikit 18 (delapan belas) tahun dan harus memiliki kartu identitas diri.
- b. Memiliki buku pelaut Awak Kapal perikanan.
- c. Memiliki Kompetensi.
- d. Sehat jasmani dan rohani.
- e. Terdaftar sebagai peserta jaminan sosial.
- f. Memiliki PKL.
- g. disijil.

Awak kapal dikelompokkan menjadi dua yaitu perwira (nakhoda, mualim, Kepala Kamar Mesin/KKM, masinis) dan non perwira (bosman, ABK). Setiap awak kapal wajib memiliki sertifikat BST dan buku pelaut. Awak kapal dengan jabatan perwira dek wajib memiliki sertifikat Ankapin dan sertifikat Atkapin untuk perwira mesin. Tingkatan sertifikat Ankapin dan Atkapin seorang perwira harus sesuai dengan klasifikasi kapal berdasarkan ukuran panjang kapal, GT dan wilayah operasi (Muhammad Syarif Budiman,2016)

Menurut peraturan menteri perhubungan nomor 27 Tahun 2021 pasal 143, Susunan Awak Kapal perikanan yang melakukan operasi penangkapan Ikan terdiri atas:

- a. Nakhoda.
- b. Ahli Penangkapan Ikan (Fishing Master).
- c. Perwira; dan
- d. Anak Buah Kapal.

Setiap awak kapal perikanan yang akan melakukan operasi penangkapan ikan harus memiliki Standar kualifikasi Awak Kapal Perikanan untuk bagian dek sebagaimana dimaksud dalam pasal 149 huruf a Peraturan Menteri Perhubungan nomor 27 Tahun 2021 ditentukan berdasarkan ukuran panjang dan/atau gross tonage Kapal Perikanan serta daerah operasi Kapal Perikanan, susunan jabatan, serta sertifikat yang diperlukan

Standar kualifikasi Awak Kapal Perikanan sebagaimana dimaksud pada paling sedikit harus memenuhi kualifikasi:

- a. keahlian nautika Kapal Perikanan;
- b. keahlian alat dan operasi penangkapan Ikan;
- c. keterampilan radio;
- d. keterampilan keselamatan dasar Awak Kapal Perikanan;
- e. keterampilan operasional penangkapan Ikan; dan
- f. keterampilan penanganan dan penyimpanan Ikan. Pasal.

Kewenangan pengawakan kapal penangkap ikan didasarkan pada tiga faktor utama yaitu *Gross Tonnage* (GT) kapal, panjang kapal dan wilayah operasi pelayaran. Berdasarkan GT-nya, pengawakan kapal penangkap ikan dikelompokkan menjadi 3 yaitu :

1. Kapal 30 - 60 GT, COP Nahkoda Ankapin III, KKM Atkapin III.
2. Kapal 60 – 88 GT, COP Nahkoda Ankapin II, KKM Atkapin II.
3. Kapal > 88 GT, COP Nahkoda Ankapin I, KKM Atkapin I.

Berdasarkan ukuran panjang kapalnya, kewenangan pengawakan kapal penangkap ikan dikelompokkan menjadi 3 yaitu :

1. Kapal panjang < 12M, COP Nahkoda Ankapin III, KKM Atkapin III.
 2. Kapal panjang 12-24M, COP Nahkoda Ankapin II, KKM Atkapin II.
 3. Kapal panjang > 24M, COP Nahkoda Ankapin I, KKM Atkapin I.
- Berdasarkan wilayah operasinya, kewenangan pengawakan kapal penangkap ikan dikelompokkan menjadi 3 yaitu :

1. Wilayah operasi perairan < 60 Mil dan tidak termasuk ZEE Indonesia, COP Nahkoda Ankapin III, KKM Atkapin III.
2. Wilayah operasi > 60 mil dan tidak termasuk ZEE Indonesia, COP Nahkoda Ankapin II, KKM Atkapin II.
3. Wilayah operasi ZEE Indonesia, COP Nahkoda Ankapin I, KKM Atkapin I. Sertifikat keterampilan (*Certificate of Competency/COC*) awak kapal penangkap ikan terdiri dari :
 - a. *Basic Safety Training for all fishing vessel personal (BST-F)*,
 - b. *Advance Fire fighting (Aff)*.
 - c. *Medical Emergency First Aid (MEFA)*.
 - d. *Medical Care on Board (MC)*,
 - e. Radar Simulator,
 - f. *General Maritim Distress and Safety System (GMDSS)*.
 - g. Survival Craft and Rescue Boat (SCRB),
 - h. *Shif Security Officer (SSO)*,
 - i. *Electronic Chart Display and information (ECDIS)*.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 82 Tahun 2014 Pasal 2 Bab II tentang Tata Cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, setiap kapal ikan yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar dari syahbandar atau Syahbandar Perikanan.

salah satu syarat penerbitan Surat peretujuan Berlayar yang disebutkan pada pasal ke 2 Peraturan Menti Perhubungan No 82 Tahun 2014 adalah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya sertifikat kelayakan pengawakan nahkoda dan Anak Buah Kapal (ABK). Kelengkapan dokumen pengawakan kapal terdiri

dari siji awak kapal, buku pelaut, COC dan COP. Dokumen sertifikat kompetensi awak kapal tersebut harus berada diatas kapal selama kapal beroperasi dan wajib dilampirkan pada saat kapal mengajukan Surat Persetujuan Berlayar di syahbandar perikanan.

2.2 Penelitian Terdahulu

Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan, selain itu hal ini juga bertujuan untuk membandingkan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Berikut ringkasan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian. Terdapat tinjauan empirik atau penelitian terdahulu yang menjadi landasan dilakukannya penelitian ini.

2.2.1 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

Pada tabel 2.1 dijelaskan tentang penelitian terdahulu dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dengan pengaruh Kelaiklautan kapal.

Tabel 2. 1

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

Sumber Penelitian	Nur Karim, Abdullah Said, Wima Yudho Prasetyo, Jurnal Administrasi Publik (JAP) Vol. 1 No. 5, Hal. 1039-1047. 2014
Judul	Dualisme Kebijakan Pelayaran dan Perikanan (Studi Tentang Implementasi Kepmen. Perhubungan No. KM. 46 Th. 1996 tentang Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan PerMen Kelautan dan Perikanan No. 07 di PPP Mayangan, Kota Probolinggo)
Metode Analisis Data	Analisis Deskriptif dengan Pendekatan Kualitatif

Variabel Penelitian dan Indikator	<p>Variabel Independen (X) :</p> <p>X1: Kelaiklautan Kapal</p> <p>X2: Surat Laik Operasi.</p> <p>X2: Tugas dan Wewenang.</p> <p>Variabel Dependen (Y) :</p> <p>Y : Surat Izin Berlayar.</p>
Hasil Penelitian	<p>Hasil Penelitian maka dapat disimpulkan;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implementasi kebijakan Serifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Surat Laik Operasi Kapal Perikanan yang ada di Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Mayangan Kota Probolinggo merupakan bentuk sinergi antar kebijakan dan instansi yaitu Departemen Perhubungan dan Departemen Kelautan dan Perikanan dalam mengawasi kelaikan kapal perikanan. Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan yang dikeluarkan oleh Kesyahbandaran Pelabuhan Probolinggo di bawah Departemen Perhubungan merupakan salah satu persyaratan administrasi dalam penerbitan Surat Laik Operasi (SLO) oleh pengawas perikanan dan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) oleh Syahbandar Perikanan di bawah Departemen Kelautan dan Perikanan (DKP). Dilihat dari tujuan yang ingin dicapai dari kedua kebijakan tersebut memiliki kesamaan yaitu agar nelayan pada saat beroperasi di laut lepas terjamin keselamatannya, dan tidak merusak dan mencemari lingkungan maritim 2. Apabila melihat keseluruhan tugas dan

	<p>kewenangan dari Departemen Per-hubungan dan Departemen Kelautan dan Perikanan, memang terjadi dualisme kebijakan dalam pelaksanaan kelaikan kapal perikanan.</p> <p>3. Dalam pelaksanaan pengawasan sertifikasi kelaiklautan kapal penangkap ikan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV Probolinggo dan Surat Laik Operasi Kapal Perikanan oleh Satuan Kerja Pengawasan Sumber daya Kelautan dan Perikanan (Satker PSDKP) Probolinggo, sudah memiliki petugas yang berkualitas dan berkompeten di bidangnya.</p> <p>4. Implementasi kebijakan Sertifikasi Kelaiklautan Kapal Penangkap Ikan dan Surat Laik Operasi Kapal Perikanan memiliki dampak terhadap para pemilik kapal dan nelayan. Untuk dampak terhadap pemilik kapal menyebabkan bertambahnya pengeluaran oleh pemilik kapal untuk biaya perijinan kelaikan kapal perikanan, sedangkan untuk nelayan kurang maksimalnya hasil tangkapan karena terkendala oleh masa berlaku surat.</p>
<p>Hubungan Dengan Penelitian</p>	<p>Variabel Kelaiklautan Kapal dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Kelaiklautan Kapal pada penelitian ini.</p>

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Peran Syahbandar

Pada tabel 2.2 dijelaskan tentang penelitian terdahulu dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dengan pengaruh Peran Syahbandar.

Tabel 2. 2

Rujukan Penelitian untuk Variabel Peran Syahbandar

Sumber Penelitian	Normalita Eko Putri (2016) DIPONEGORO LAW JOURNAL Volume 5, No.3 Tahun 2016.
Judul	Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Syahbandar dalam Menerbitkan Surat Persetujuan Berlayar Kapal Perikanan.
Metode Analisis Data	Metode Deskriptif dan Kualitatif
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel Independen (X) : X1: Peran dan Wewenang Syahbandar. X2: Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar. Variabel Dependen (Y) : Y: Kurangnya Jumlah Personil Syahbandar
Hasil Penelitian	Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang dilaksanakan oleh Syahbandar harus sesuai dengan Peraturan Pemerintah yang 36 berlaku karena Syahbandar mengemban tanggung jawab yang terdapat dalam PERMEN KP No. 3 Tahun 2013 Tentang Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan dimana untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar Kpal perikanan harus memenuhi syarat administratif dan syarat teknis nautis. Kurangnya jumlah personil Syahbandar perikanan merupakan suatu kendala, jumlah personil Syahbandar perikanan tidak sebanding dengan jumlah Pelabuhan

	Perikanan di Indonesia sehingga Kementerian Kelautan dan Perikanan, dan Kementerian Perhubungan melakukan kerja sama untuk menambah jumlah personil Syahbandar di Pelabuhan Perikanan dengan mengadakan diklat Kesyahbandaran.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Peran dan Wewenang Syahbandar dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Peran Syahbandar pada penelitian ini.

2.2.3 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Peran Syahbandar

Pada tabel 2.3 dijelaskan tentang penelitian terdahulu dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dengan pengaruh Peran syahbandar.

Tabel 2.3

Rujukan Penelitian untuk Variabel Alat Keselamatan

Sumber Penelitian	Djodjo Suwardjo , John Haluan , Indra Jaya dan Soen'an H. Poernomo 2015
Judul	Tingkat Kecelakaan Fatal, Pencegahan dan Mitigasi Kecelakaan Kapal – Kapal Penangkap Ikan yang Berbasis Operasi di PPP TEGAL SARI, PPN PEKALONGAN DAN PPS CILACAP
Metode Analisis Data	Metode Observasi dan Deskriptif Kuantitatif
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel yang di teliti X1: Tingkat resiko Kecelakaan Fatal X2 :Peralatan Keselamatan Kapal
Hasil Penelitian	Kinerja keselamatan armada kapal-kapal penangkap ikan ditunjukkan dengan tingkat kecelakaan fatal kapal penangkap ikan dan posisi

	<p>resiko armada kecelakaan kapal penangkap apakah berada pada posisi yang <i>unacceptable risk</i>, <i>intermediate risk</i> atau <i>acceptable risk</i>. Diperlukan upaya pencegahan dan mitigasi untuk menurunkan resiko kecelakaan melalui berbagai hal, yakni: (1) pelatihan kompetensi keselamatan dan pelayaran bagi nahkoda dan ABK, (2) peningkatan <i>safety awareness</i> bagi pemilik kapal, Syahbandar pelabuhan perikanan, pengawas kapal perikanan, penyuluh perikanan tangkap, pengajar pada lembaga pendidikan dan pelatihan perikanan, pemuka masyarakat nelayan dan keluarga nelayan, penegakan hukum atas keselamatan kapal perikanan, (3) asuransi awak kapal, (4) membangun standart pendidikan pelatihan dan sertifikasi pelaut perikanan, standar kapal penangkap ikan, standar pengawakan dan membangun system ketenagakerjaan pada kapal</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Variabel Alat keselamatan dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel alat keselamatan pada penelitian ini</p>

2.2.4 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Alat Keselamatan Kapal

Pada tabel 2.4 dijelaskan tentang penelitian terdahulu dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dengan pengaruh Alat Keselamatan Kapal.

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian untuk Variabel Alat Keselamatan

Sumber Penelitian	Adi Guna Santara , Fis Purwangka , dan Budhi Hascaryo Iskandar, Jurnal IPTEKS PSP, Vol. 1 April 2014: 53 – 68,2014
Judul	Peralatan Keselamatan Kerja Pada Perahu Slerek Di PPN Pengembangan, Kabupaten Jembrana, Bali.
Metode Analisis Data	Penelitian ini menggunakan metode survei
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel Independen (X): X1: PPN pengembangan X2: Safety equipment X3: Safety work Variabel Dependen (Y): Y: Peralatan Keselamatan Kerja
Hasil Penelitian	Hasil Penelitian ini menunjukkan penyebab paling besar kecelakaan kapal adalah faktor internal yakni SDM akibat kurang kompetennya awak kapal. Faktor internal lainnya adalah seperti desain dan konstruksi kapal serta kondisi kapal yang sudah tua, dan peralatan keselamatan yang tidak memadai, sedangkan faktor eksternal meliputi cuaca, gelombang laut dan manajemen sumber daya perikanan.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Alat keselamatan dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel alat keselamatan pada penelitian ini.

2.2.5 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Awak Kapal

Pada tabel 2.5 dijelaskan tentang penelitian terdahulu dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dengan pengaruh Awak Kapal.

Tabel 2.5
Rujukan Penelitian untuk variabel Awak Kapal

Sumber Penelitian	Jurnal Teknologi Perikanan dan Kelautan vol.7 November 2016 146 – 152
Judul	Penataan sertifikasi kompetensi awak kapal penangkap ikan di Indonesia
Metode Analisis Data	Metode deskriptif Kualitatif
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel Independen (X) : X1: Kemampuan Pengoperasian Kapal. X2: Penggunaan Teknologi. X3: Sertifikasi Awak Kapal. Jenis Alat Tangkap Ikan. Variabel Dependen (Y) : Y: Pengelompokan awak kapal..
Hasil Penelitian	Awak kapal dikelompokkan menjadi dua yaitu 1. Perwira (nahkoda, mualim, Kepala Kamar Mesin/KKM, masinis) dan 2. non perwira (Bosman, ABK). Setiap awak kapal wajib memiliki sertifikat BST dan buku pelaut, Awak kapal dengan jabatan perwira dek wajib memiliki sertifikat ankapin dan sertifikat atkapin untuk perwira mesin.tingkatan sertifikat Ankapin dan Atkapin seorang perwira harus sesuai dengan klasifikasi kapal berdasarkan ukuran panjang kapal, GT dan wilayah operasi.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel Peralatan Pengawakan Kapal dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Awak Kapal pada penelitian ini

Penelitian diatas merupakan pengembangan dari penelitian terdahulu yang penulis ambil dan semuanya terdapat tiga variabel independen antara

lain: Peran Syahbandar (X1), Alat Keselamatan Kapal (X2) dan Awak Kapal (X3) ketiga faktor tersebut memiliki masing-masing indikator yang berpengaruh terhadap variabel dependen (Y) Kelaiklautan Kapal.

2.3 Hipotesis

Sugiono (2015) hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan penelitian masalah yang didasarkan atas teori yang relevan. Dikatakan sementara karena, jawaban yang diberikan melalui hipotesis baru didasarkan teori dan sebelum menggunakan fakta.

(*Hypo* = sebelum, *Thesisi* = Pernyataan, Pendapat) adalah suatu pernyataan yang pada waktu diungkapkan belum diketahui kebenaran. Biasanya, dalam sebuah penelitian kita merumuskan suatu hipotesis terhadap masalah yang akan diteliti, Hipotesis adalah kesimpulan sementara (Pernyataan) yang harus dibuktikan kebenarannya, hasil pembuktian bisa salah bisa juga benar (Masyhuri,2016).

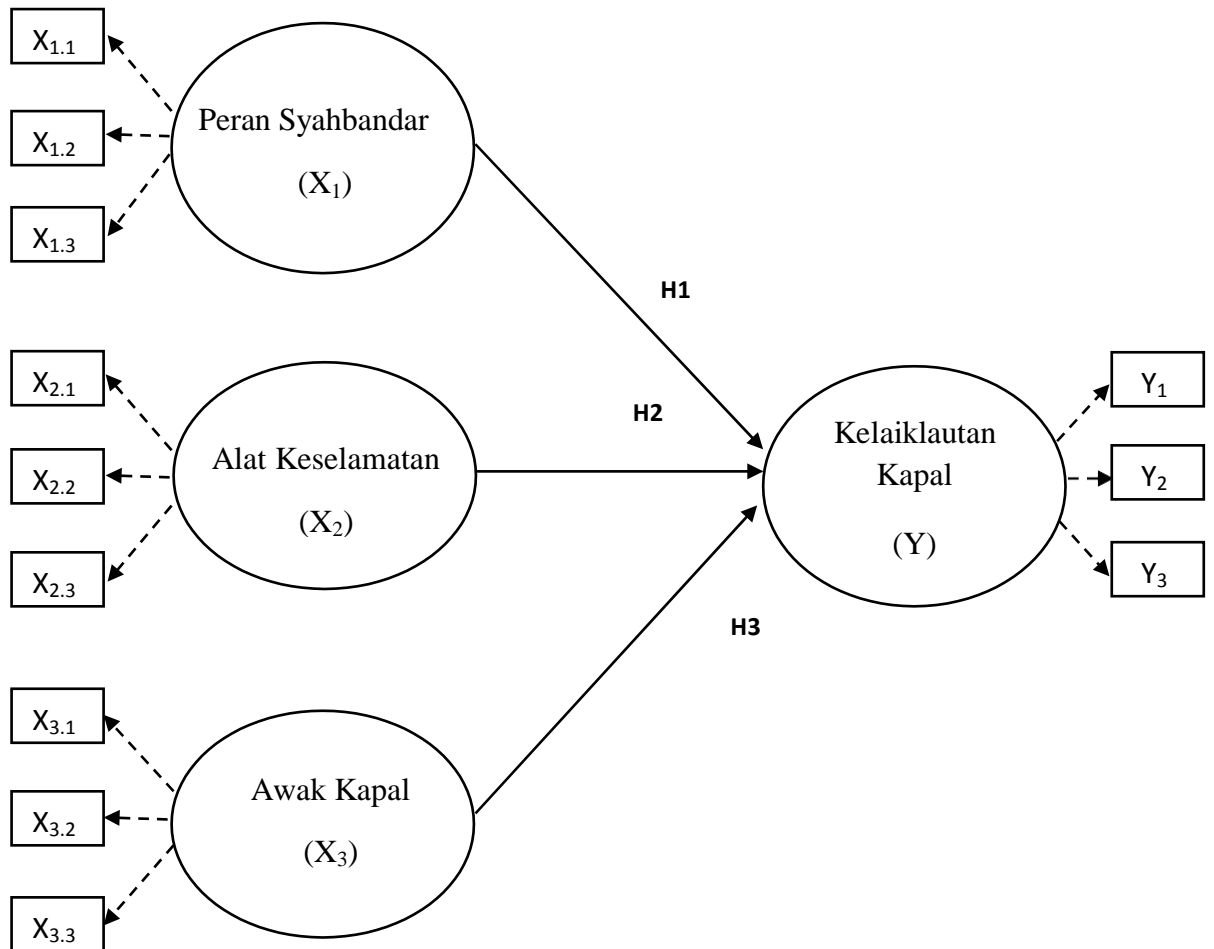
Dalam penelitian ini, hipotesis di kemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta member pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila terjadi hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

H1 : Diduga Faktor Peran Syahbandar berpengaruh positif dan signifikan terhadap kelaiklautan kapal perikanan di wilayah pelabuhan Tegal.

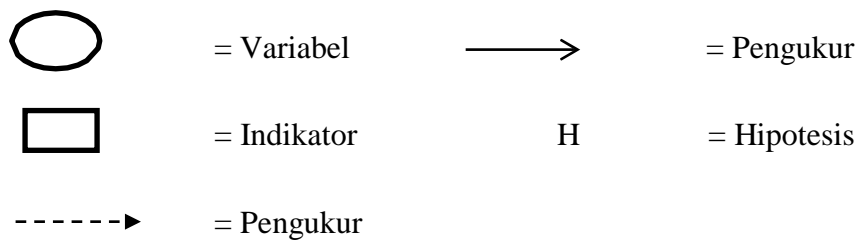
H2 : Diduga Faktor Alat Keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kelaiklautan kapal perikanan di wilayah pelabuhan Tegal.

H3 : Diduga Faktor Awak Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap kelaiklautan kapal perikanan di wilayah pelabuhan Tegal.

2.1 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran



Sumber : Jurnal Penelitian Terdahulu yang dipublikasi

Variabel dan indikator yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

1. Peran Syahbandar (X1)

Indikator-indikator Peran Syahbandar antara lain :

X1.1 Menerbitkan surat persetujuan berlayar kapal.

X1.2 Memeriksa crew awak kapal.

X1.3 Memeriksa kondisi fisik kapal.

2. Alat Keselamatan (X2)

Indikator-indikator Peralatan Alat Keselamatan Kapal antara lain :

X2.1 Alat Keselamatan harus sesuai dengan kapasitas kapal.

X2.2 Perawatan alat – alat keselamatan di atas kapal.

X2.3 Alat keselamatan sesuai yang dipersyaratkan dan bersifat nasional.

3. Awak Kapal (X3)

Indikator-indikator Pengawakan Kapal antara lain :

X3.1 Sertifikasi keahlian laut.

X3.2 Telah dicatat dalam buku sijiil oleh Syahbandar.

X3.3 Mempunyai keahlian sesuai yang dipersyaratkan.

4. Kelaiklautan Kapal (Y1)

Indikator-indikator Kelaiklautan Kapal antara lain:

Y1. Keadaan kapal yang memenuhi persyaratan kelaikan kapal.

Y2. Memenuhi persyaratan persyaratan kapal ikan.

Y3. Telah mendapatkan sertifikat kelaiklautan kapal dan Surat Persetujuan Berlayar.