

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Peran Syahbandar

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

1. Syahbandar melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan pelayaran yang mencakup, pelaksanaan, pengawasan dan penegakan hukum di bidang pengangkutan di perairan, kepelabuhanan, dan perlindungan lingkungan maritim di pelabuhan.
2. Selain melaksanakan fungsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Syahbandar membantu pelaksanaan pencarian dan penyelamatan (Search and Rescue/SAR) sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan dan.
3. Syahbandar diangkat oleh Menteri setelah memenuhi persyaratan kompetensi dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta kesyahbandaran. Seperti yang di katakan pada ayat pertama, seorang syahbandar berperan penting dalam setiap kegiatan pelayaran angkutan laut, baik dalam hal pengawasan, penegakan hukum, kepelabuhanan, perlindungan lingkungan maritim, serta pelayaran itu sendiri. Dengan kata lain suksesnya sebuah pelayaran yang dilakukan oleh sebuah kapal atau angkutan laut juga merupakan keberhasilan seorang syahbandar menjalankan tugas kesyahbandarannya. Tugas Syahbandar dalam melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan seperti yang yang dijelaskan diatas, diatur dalam Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- d. Mengawasi kegiatan salvage dan pekerjaan bawah air.
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- f. Mengawasi pemanduan.
- g. Mengawasi kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah berbahaya dan beracun.
- h. Mengawasi pengisian bahan bakar.
- i. Mengawasi kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang.
- j. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- k. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
- l. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
- m. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan dan.
- n. 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. Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan undangundang di atas, syahbandar di bagi dalam beberapa seksi untuk melakukan pengawasan. Seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan KM.64 Tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Syahbandar, seksi pengawasan dalam kesyahbandaran dibagi atas :
 - Seksi Laik Layar.
 - Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran dan.
 - Seksi Kepelautan.

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

Untuk 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.

Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan:

- 1) Pengertian Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 1 ayat (1), menjelaskan bahwa Kantor Unit

Penyelenggara Pelabuhan adalah Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

- 2) Tugas Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 1 ayat (1), menjelaskan bahwa Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, 17 keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan.
- 3) Fungsi Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Dalam melaksanakan tugas yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 62 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 130 Tahun 2015 Pasal 3, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:
 - a) Penyiapan bahan penyusunan rencana induk pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja (DKLr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) pelabuhan.
 - b) Penyediaan dan pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran, dan sarana bantu navigasi pelayaran.
 - c) Penjaminan kelancaran arus barang, penumpang dan hewan.
 - d) Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan.
 - e) Pengaturan, pengendalian, pengawasan, usaha jasa terkait dengan kepelabuhanan dan angkutan perairan.
 - f) Penyediaan fasilitas pelabuhan dan jasa pemanduan dan penundaan.
 - g) Penjaminan keamanan dan ketertiban pelabuhan.
 - h) Pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan.

- i) Penyiapan bahan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran.
- j) Pengelolaan urusan tata usaha, kepegawaian, keuangan, hukum dan hubungan kerja.

2.1.2 Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan Kapal Menurut Kuncowati (2017) Keselamatan dan keamanan angkutan perairan, yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Didalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran disebutkan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesejahteraan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar diperairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal.

Setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal diperairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Didalam Bab IX pasal 124 Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 17 tahun 2008 tentang pelayaran bahwa persyaratan keselamatan kapal meliputi:

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

Menurut Hari Utomo (2017). Standar kelaikan/kelayakan merupakan aspek, yang pasti karena bahaya laut dapat saja terjadi secara tidak diduga, oleh karena itu sangatlah penting mengedepankan kelayakan kapal tersebut

sebelum berlayar. Yang dimaksudkan dengan kelengkapan kapal adalah segala benda yang “bukan suatu bagian daripada kapal” itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu. Kata “bukan suatu bagian daripada kapal” di atas menunjukkan bahwa perlengkapan ini merupakan jenis prasarana pengangkutan melalui laut. Karena yang dimaksud dengan bagian kapal adalah bagian-bagian dari kapal yang apabila bagian itu dipisah maka akan menyebabkan kapal itu menjadi rusak. Contoh perlengkapan kapal yaitu bendera, jangkar, kompas, sekoci dan pelampung. Sedangkan yang termasuk bagian kapal yaitu lambung kapal, haluan kapal, anjungan kapal, buritan kapal, dek kapal dan lain-lain.

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

- a) Rancang Bangun Kapal Setiap pembangunan atau perombakan kapal, pemilik kapal wajib membuat gambar rancang bangun. Gambar rancang bangun kapal tersebut kemudian harus dicek dan disahkan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal di bawah Kementerian Perhubungan. Berdasarkan ketentuan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 “sebelum pembangunan atau perombakan kapal dilaksanakan, Pengusaha/Pemilik atau galangan wajib membuat perhitungan dan gambar rancang-bangun kapal serta data kelengkapannya”, namun dalam praktek sering terjadi Kapal sudah selesai di bangun atau rombak baru diajukan rancang bangun kapal, pengajuan rancang bangun kapaldiajukan setelah kapal beroperasi sebagaimana diakui oleh pejabat dinas perhubungan laut.
- b) Alat Keselamatan Kapal Setiap kapal wajib memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal yang dibuktikan dengan sertifikat meliputi keselamatan kapal, pengawakan kapal, manajemen keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran dari kapal, pemuatan dan status hukum kapal. Secara khusus Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan mengatur perlindungan terhadap bahaya kebakaran sebagaimana diatur pada pasal 68 yang Rancang Bangun Kapal harus dikonstruksikan dalam zona-zona vertikal utama dan horisontal untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran dan dilengkapi dengan alat deteksi kebakaran. Alat keselamatan lain yang wajib untuk kelaiklautan kapal adalah alat yang digunakan penumpang ketika terjadi accident selama pelayaran, dimana alat tersebut dapat menyelamatkan jiwa penumpang sehingga harus memenuhi spesifikasi sebagaimana diatur pada pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Secara umum jenis-jenis alat keselamatan adalah :
- 1) Alat penolong perorangan (pelampung).
 - 2) Sekoci penolong.
 - 3) Rakit penolong kembang
 - 4) Rakit penolong tegar.
 - 5) Sekoci penyelamat.

- 6) Alat apung.
- 7) Alat peluncur.

2.1.3 ISM-CODE

Menurut Saldy (2015) *ISM Code* merupakan produk dari IMO yang akhirnya diadopsi oleh SOLAS. *ISM Code* merupakan standar sistem Manajemen Keselamatan untuk pengoperasian kapal secara aman dan untuk pencegahan pencemaran di laut, *ISM Code* ini bertujuan untuk menjamin keselamatan di laut, mencegah kecelakaan atau kematian, dan juga mencegah kerusakan pada lingkungan dan kapal. *ISM Code* membentuk suatu standar international untuk manajemen dan operasi kapal yang aman dengan menetapkan aturan bagi perusahaan pelayaran sehubungan dengan keselamatan dan pencegahan polusi serta untuk penerapan *Safety Manajemen System* (SMS). SMS menjadi tulang punggung bagi perusahaan pada saat ditentukan dan didokumentasikan, tugas, dan aktivitas yang berkaitan dengan keselamatan dan perlindungan lingkungan, baik di darat maupun di kapal. Adanya peraturan pengoperasian kapal yang aman diharapkan dapat mencegah terjadinya kecelakaan kapal sehingga tidak merugikan perusahaan yang bersangkutan dan pengguna transportasi itu sendiri.

Untuk itu diperlukan adanya dukungan dari perusahaan atas kebutuhan operasional kapal yang aman, perlindungan terhadap lingkungan, dan manajemen perusahaan yang baik dengan mengoptimalkan implementasi *ISM Code*. Sistem Manajemen Keselamatan dibuat dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan IMO dan Pemerintah Republik Indonesia melalui Direktorat Jendral Perhubungan Laut tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kapal dan Perlindungan Lingkungan (*ISM-Code*). Sistem Manajemen Keselamatan ini diterapkan pada semua kegiatan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, termasuk pengoperasian kapal secara aman dan perlindungan terhadap pencemaran. Sistem pada *ISM Code* harus disetujui oleh pemerintah suatu Negara yang benderanya digunakan oleh kapal yang bersangkutan (*Flag Administration*). Sebelum perusahaan dan kapalnya dioperasikan keduanya harus disertifikasi terhadap *ISM Code*. Sertifikat ini

dapat diartikan sebagai suatu lisensi untuk menjadi Ship Operator. Ada beberapa alasan untuk menjalankan *ISM Code* di antaranya:

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

Menurut Dachlan (2015) Sertifikasi Kompetensi Sertifikat keahlian pelaut adalah dokumen yang diterbitkan oleh pihak otoritas yang memiliki 14 kewenangan yang mengakui bahwa pemegang sertifikat tersebut telah memenuhi persyaratan untuk tingkat tertentu dan mengizinkan pemegang sertifikat bertugas di atas kapal sebagai awak kapal geladak atau mesin. Pemenuhan persyaratan pelaut untuk diterbitkannya sertifikat kompetensi pelaut, maka pelaut harus memenuhi beberapa kriteria antara lain:

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

2.1.4 Keselamatan Pelayaran

Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir (32) menyebutkan bahwa Keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Keselamatan dan keamanan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan Internasional Maritime Organization (IMO) yang bernaung dibawah PBB (Persatuan Bangsa-Bangsa).

Keselamatan pelayaran sangat menentukan dalam penyelenggaraan angkutan laut Nasional maupun Internasional baik untuk kapal niaga, kapal penumpang, kapal perang, bahkan kapal ikan. Dimana kapal ikan merupakan

suatu kapal dengan ukuran yang kecil, konstruksi kayu, dengan jumlah Anak Buah Kapal (ABK) yang sangat banyak ditambah dengan beban muatan ikan, menjadikan kapal ikan sebagai kapal yang mempunyai resiko kecelakaan kapal yang tinggi. Mengingat karakteristik pekerjaan pada kapal penangkap ikan sangat berbeda dengan lainnya maka upaya pencegahan dan mitigasi risiko kecelakaan melalui peraturan keselamatan disarankan pengaturan standar minimum pengetahuan dan keterampilan nakhoda dan perwira jaga, pengawakan, pendidikan, dan pelatihan, ujian dan sertifikasi awak kapal, standar kelaiklautan kapal, dan standar keternagakerjaan pada kapal penangkap ikan diatur tersendiri (Djodjo S,dkk, 2010).

Kegiatan penangkapan ikan di laut merupakan pekerjaan yang paling membahayakan di dunia. Profesi pelaut kapal penangkap ikan memiliki karakteristik pekerjaan “3d” yaitu : membahayakan (dangerous) , kotor (dirty), dan sulit (difficult) dengan ketiga sifat pekerjaan tersebut ditambah faktor ukuran kapal yang umumnya relatif kecil pada kondisi cuaca dan gelombang laut besar yang semakin tidak menentu akibat adanya pemanasan global maka tingkat kecelakaan kapal penangkap ikan semakin lebih tinggi(Djodjo S,dkk,2010).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.Keselamatan dan kesehatan kerja secara khusus bertujuan untuk mencegah atau mengurangi kecelakaan dan akibatnya, dan untuk mengamankan kapal, peralatan kerja, dan produk hasil tangkapan (Thimotious J, 2015).

2.2 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapah penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini. Secara ringkas penelitian yang telah di lakukan oleh beberapa

peneliti sebelumnya dapat dilihat dalam table berdasarkan setiap jurnal yang digunakan dalam penelitian ini.

2.2.1 Rujukan Penelitian untuk variable Peran Syahbandar

Pada table 2.1 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variable peran Syahbandar.

Tabel 2.1
Rujukan penelitian variable Peran Syahbandar

Judul	Tinjauan Yuridis Mengenai Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia
Sumber Jurnal	Tenda Bisma Bayuputra ² , Lex et Societatis, Vol. III/No. 3/Apr/2015
Metode Analisi	Kepustakaan (library research)
Variabel Penelitian	Variabel X X1 = Kewenangan Syahbandar X2 = Floating Repair Variabel Y Y =Keamanan Pelabuhan
Hasil Penelitian	1. 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

	<p>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.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Syahbandar dalam melaksanakan fungsi pengawasan terhadap setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia tidak lepas dari kerjasama dengan Biro Klasifikasi Indonesia. Dalam melakukan pengawasan, syahbandar mengambil alih dalam pemeriksaan dokumen serta surat kapal (Manifest). Pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan Biro Klasifikasi Indonesia meliputi pemeriksaan konstruksi kapal, lambung kapal, instalasi mesin, instalasi listrik serta keseluruhan perlengkapan yang dipakai dalam pengoperasian kapal. 3. Hasil uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia juga menjadi acuan perusahaan asuransi untuk memberikan asuransi kapal.
<p>Hubungan Dengan Penelitian</p>	<p>Variabel X Kewenangan Syahbandar, digunakan sebagai rujukan Variabel Y Keamanan Pelabuhan.</p>

2.2.2 Rujukan Penelitian untuk variable Kelaiklautan Kapal

Pada table 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variable Kelaiklautan Kapal.

Tabel 2.2

Rujukan penelitian variable Kelaiklautan Kapal

Judul	Pengaruh Kelaiklautan Kapal dan Sistem Kompensasi Terhadap Kepuasan Kerja Crew Kapal di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines
Sumber Jurnal	Kuncowati, Mudiyanto, Pengaruh Kelaiklautan Kapal dan Sistem Kompensasi Terhadap Kepuasan Kerja Crew Kapal di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines
Metode Penelitian	pendekatan kuantitatif dengan menggunakan penelitian eksplanasi
Variabel Penelitian	Variabel X X1 Kelaiklautan kapal X2 Kompensasi Variabel Y Kepuasan Kerja Crew Kapal di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines
Hasil Penelitian	Penelitian ini dilakukan di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya (PT. SPIL), yang merupakan salah satu perusahaan pelayaran swasta nasional yang ikut berperan dalam kemajuan transportasi laut di Indonesia. Crew kapal sangat berperan penting dalam kemajuan transportasi laut apalagi tenaga pelaut baik di dalam maupun di luar negeri sangat diperlukan bahkan sampai kekurangan tenaga

	<p>pelaut, oleh karena itu pihak manajemen perusahaan pelayaran harus benar-benar memperhatikan kesejahteraan crew kapal sehingga crew kapal puas dan nyaman bekerja di PT.SPIL. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kelaiklautan kapal dan sistem kompensasi terhadap kepuasan kerja crew di kapal milik PT. Salam Pasifik Indonesia Lines Surabaya. Penelitian ini bersifat kuantitatif. Penelitian ini diawali dengan penentuan sampel kemudian menyebar kuisisioner kepada 327 responden didapat perhitungan statistik dengan uji t variabel kelaiklautan kapal (X1) dan variabel sistem kompensasi (X2) secara mandiri berpengaruh terhadap (Y) kepuasan kerja. Variabel X1 berpengaruh signifikan, hal ini tampak pada hasil kuisisioner tentang kelaiklautan kapal perlu ditingkatkan yaitu pada alat-alat keselamatan kapal, kesejahteraan anak buah kapal. Alat-alat keselamatan harus dalam keadaan siap pakai, dimana akan dapat dipergunakan sewaktu-waktu apabila terjadi keadaan darurat (kebakaran di atas kapal, kapal tenggelam, dll.).</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Variabel X1 Kelaiklautan, X2 Kompensasi, digunakan sebagai rujukan Variabel Y Kepuasan Kerja Crew Kapal di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines</p>

2.2.3 Rujukan Penelitian untuk variable ISM-Code

Pada table 2.4 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variable ISM-Code.

Tabel 2.3**Rujukan penelitian variable ISM-Code**

Judul	ISM-Code Sebagai Upaya Perlindungan Hukum dari Penggunaan Kapal yang tidak Standar Kelaiklautan.
Sumber Jurnal	Boby Asmarinanda ¹ Dan Nurmayasafitri ² , , ISSN 1979-4940/ISSN-E 2477-0124, Al'Adl, Volume XII Nomor 1, Januari 2020
Metode Penelitian	Metode Normative
Variabel Penelitian	Variabel X X1 = ISM-Code X2 = Pelindungan hukum X3 = Kelaikan lautan Variabel Y Y =Standar KelaikanLautan
Hasil Penelitian	Transfortasi secara umum di Indonesia sedang menghadapi banyak tantangan, tetapi segala kemungkinan yang akan terjadi dapat diantisipasi dengan Penataan Sistem Transportasi Nasional yang lebih tangguh. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami penerapan ISM-Code digunakan sebagai perlindungan hukum dari penggunaan kapal yang tidak standar kelaiklautan.Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian normatif, yaitu suatu metode penulisan hukum yang bertujuan untuk memperoleh bahan hukum pustaka dengan cara mengumpulkan dan menganalisis bahan hukum terkait dengan permasalahan. Adapun hasil penelitian ini, pertama. Dalam penerapan ISM-Code digunakan sebagai perlindungan hukum dari penggunaan

	kapal yang tidak standar kelaiklautan. Masih banyak Perusahaan Pelayaran yang mengeluarkan kebijakan yang tidak standar ISM-Code atau tidak memenuhi unsur Pasal 9 Permen Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Kapal. Dan kedua Diperlukannya ISM-Code sebagai perlindungan hukum dari penggunaan kapal yang tidak standar kelaiklautan ialah dari bentuk perlindungan hukum yang ada dalam ISM-Code tersebut.
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel X ISM-Code digunakan sebagai rujukan Variabel Y Upaya Perlindungan Hukum dari Pengguna Kapal yang tidak Standar Kelaiklautan.

2.2.4 Rujukan Penelitian untuk variable Keselamatan Pelayaran

Pada table 2.5 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variable Kelaiklautan Kapal.

Tabel 2.4

Rujukan penelitian Keselamatan Pelayaran

Judul	Kebijakan Internasional Mengenai Keselamatan Nelayan (International Safety Policy on Fishermen)
Sumber Jurnal	Fis Purwangka ^{1*} , Sugeng Hari Wisudo ¹ , Budhi Hascaryo Iskandar ¹ , John Haluan ¹ , ISSN: 0251-286X, Fis Purwangka et al. –Kebijakan Internasional Mengenai Keselamatan Nelayan. Volume 21 No. 1 Edisi April 2013 Hal 51-65
Metode Peneliti	Studi Kasus

Variabel Penelitian	Variabel X X1 = Kebijakan Keselamatan X2 = Keselamatan Nelayan Variabel Y Y = Kebijakan Internasional
Hasil Penelitian	Saat ini, pada tingkat internasional, telah ada lembaga atau organisasi internasional yang mengatur tentang keselamatan pelayaran. Keselamatan pelayaran yang dimaksud oleh lembaga tersebut mencakup keselamatan nelayan dan kapal ikan yang digunakan. Lembaga yang dimaksud adalah IMO, ILO dan FAO. Setiap lembaga yang terlibat, mempunyai batasanbatasan sesuai dengan cakupan organisasi masing-masing
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel Y Kebijakan Internasional digunakan sebagai rujukan variable X Keselamatan Nelayan

2.3 Hipotesis

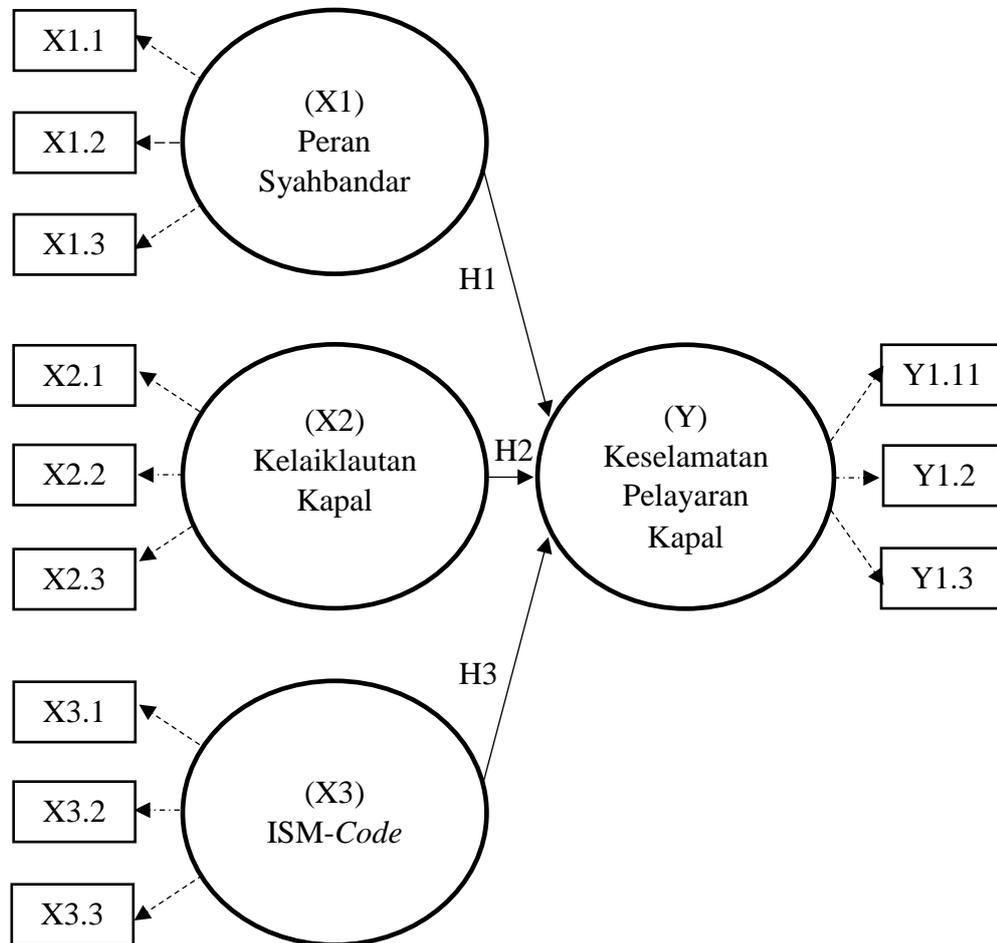
Hipotesis menurut arti kata hipotesis berasal dari dua panggalan kata, yaitu “*hypo*” yang artinya di bawah dan “*thesa*” artinya kebenaran atau pendapat. Dan menurut maknanya dalam suatu penelitian hipotesis merupakan jawaban sementara dan kesimpulan yang di ambil untuk menjawab permasalahan yang di ajukan. Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan menerima atau menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Hipotesis juga dikatakan sebagai suatau pernyataan mengenai nilai suatu parameter populasi yang dimaksudkan untuk pengujian dan berguna untuk pengambilan keputusannya. Dalam penelitian ini hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan

dilakukan. Apabila hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini.

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji empiris. Hipotesis dalam penelitian ini antara lain:

- H1: Diduga Peran Syahbandar berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran Perikanan.
- H2: Diduga Kelaiklautan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran Perikanan.
- H3: Diduga ISM-Code berpengaruh positif dan signifikan Keselamatan Pelayaran Perikanan.

2.4 Kerangka Pemikiran



Gambar : 2.1 Kerangka Pemikiran

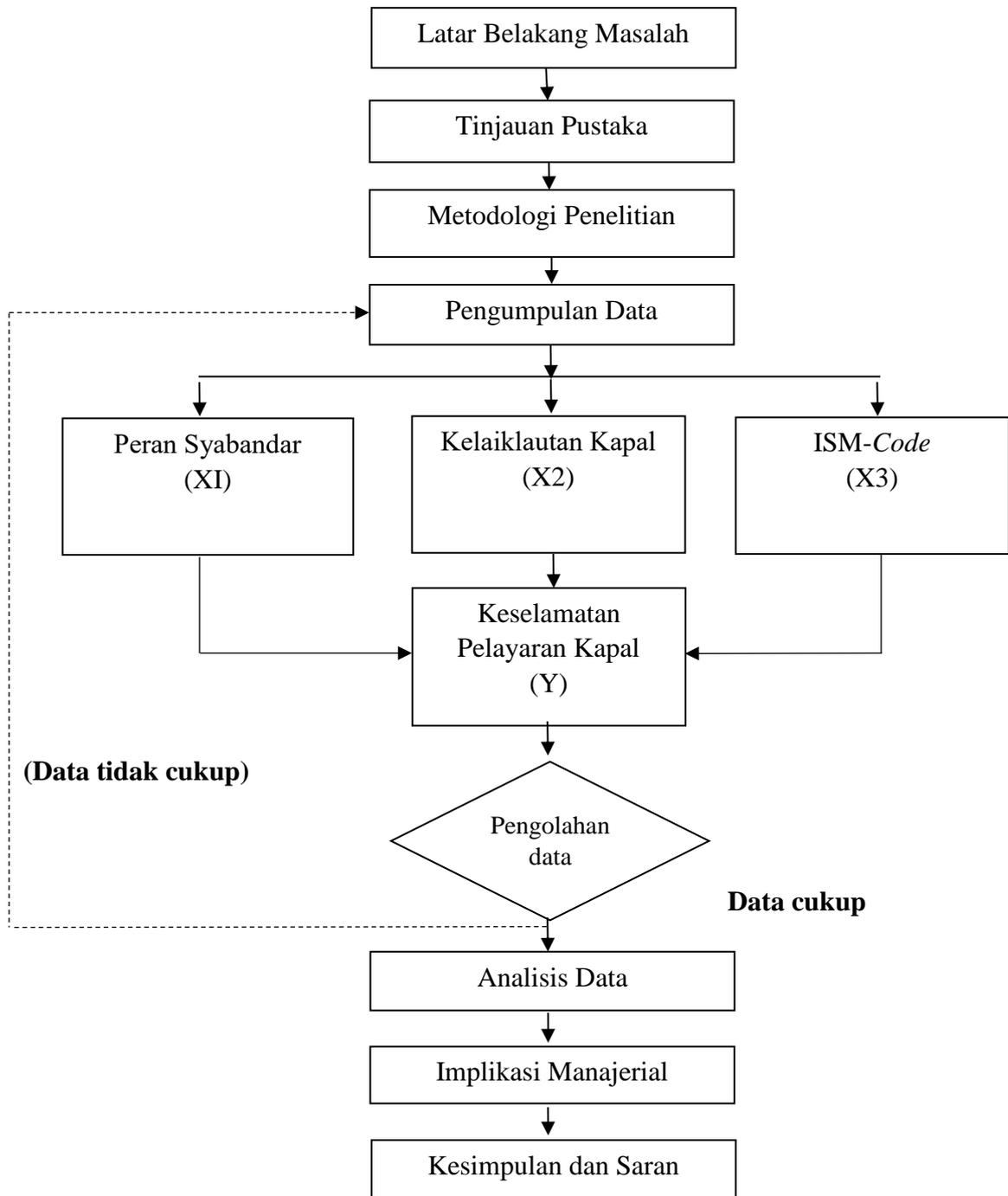
Keterangan :

- | | | | |
|----------|-------------|------------|----------------|
| ○ | : Variabe | ————→ | : Mempengaruhi |
| □ | : Indikator | - - - - -→ | : Dipengaruhi |
| H | : Hipotesis | | |

Variabel dalam penelitian ini meliputi

1. Peran Syahbandar (X1)
 - X1.1 Kewenangan Syahbandar
 - X1.2 Floating Repair
 - X1.3 Keamanan Pelabuhan
2. Kelaiklautan Kapal (X2)
 - X2.1 Keadaan kapal
 - X2.2 Perlengkapan Kapal
 - X2.3 Sertifikat kelaiklautan kapal
3. ISM-Code (X3)
 - X3.1 Penerapan hukum yang berlaku
 - X3.2 Manajemen Pengoperasian kapal
 - X3.3 *Safety Manajemen System*
4. Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan (Y.1)
 - Y1.1 Keamanan perairan
 - Y1.2 Keamanan lalu lintas kapal
 - Y1.3 Keamanan Cuaca

2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.2

Diagram Alur Penelitian