BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

Dalam tinjauan pustaka ini dan penelitian sebelumnya, akan mengemukakan teori-teori yang terkait dengan pertanyaan penelitian, seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya. Dalam tinjauan pustaka ini dikemukakan konsep dan teori yang berkaitan dengan materi yang digunakan untuk memecahkan masalah, yaitu teori tentang pemanduan, surat persetujuan berlayar dan pengawasan KSOP dalam keselamatan pelayaran. Pada penelitian sebelumnya akan dipaparkan beberapa hasil penelitian sebelumnya terkait pemanduan, surat persetujuan berlayar dan pengawasan KSOP dalam keselamatan pelayaran. Berawal dari konsep teori dan hasil penelitian sebelumnya dapat digunakan sebagai perumusan hipotesis dan penyusunan alat penelitian, serta dapat juga digunakan sebagai pembahasan hasil penelitian.

2.1.1 Pemanduan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 ayat (48) menyebutkan:

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran informasi kepada nahkoda tentang perairan setempat yang penting agar navigasi pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya pada waktu kapal memasuki alur pelayaran, nakhoda memerlukan pemanduan kapal yang mengerti secara detail tentang alur pelayaran yang akan dilaluinya. Di Kegiatan pemanduan kapal merupakan salah satu upaya untuk menjaga keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran.

Dalam Undang Undang Pelayaran nomor 17 tahun 2008 yang di dalam pasal 198 ayat (1) menyebutkan, bahwa pemerintah dapat menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.

Di dalam penjelasan pasal tersebut yang dimaksud dengan “perairan wajib pandu” adalah wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran GT 500 (lima ratus Gross Tonnage) atau lebih. Dan yang dimaksud “perairan pandu luar biasa” adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi apabila Nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pemanduan.

Tujuan penugasan pandu di atas kapal adalah untuk memberikan asistensi kepada nakhoda dalam rangka keselamatan pelayaran. Karena pemanduan adalah untuk kepentingan nakhoda beserta kapalnya, maka pada dasarnya pelayanan jasa pemanduan kapal dilakukan atas permintaan nakhoda. Indonesia sangat berkepentingan dalam pemanduan di selat malaka dan Selat Singapura karena kapal-kapal pengangkut minyak mentah berlayar melewati Selat Malaka dan Selat Singapura dari barat ke timur melalui perairan teritorial Indonesia. Kenyataannya kapal-kapal tersebut di pandu oleh pandu-pandu ilegal dari negara lain, hal tersebut merupakan kerugian bagi bangsa Indonesia serta melanggar kedaulatan negara.

Peran pemanduan kapal di Selat Malaka dan Selat Singapura tidak hanya berperan dalam keselamatan pelayaran namun juga bisa berperan dalam memberikan informasi jika terdapat aktivitas ilegal seperti ada penangkapal ikan ilegal diwilayah territorial kita atau kegiatan menaikan dan menurunkan orang yang melanggar peraturan keimigrasian, juga kegiatan ilegal dengan menurunkan atau menaikan barang-barang yang melanggar peraturan kepabeanan, dan juga dengan lebih berhati-hati dalam bernavigasi serta menegur kapal lain yang melanggar peraturan Nasional maupun Internasional di wilayah teritorial Indonesia.

2.1.2 Surat Persetujuan Berlayar

Setiap kapal yang hendak berlayar harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar (SPB) yang diterbitkan oleh Syahbandar. Untuk kapal perang dan/ atau kapal negara, kapal pemerintah tidak diperlukan sepanjang tidak dipergunakan untuk kegiatan niaga. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar, yang dimaksud dengan SPB adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Melihat dari pengertian tersebut, maka Syahbandar memiliki kewenangan untuk menerbitkan SPB. Penerbitan SPB merupakan suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar berdasarkan surat pernyataan Nahkoda *(Master Sailing Declaration).* Sebelum kapal berlayar diperlukan surat pernyataan yang dibuat oleh Nahkoda yang menerangkan bahwa kapal, muatan,dan awak kapalnya telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim untuk berlayar ke pelabuhan tujuan. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin bahwa kapal dalam keadaan laik laut atau keadaan kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan Kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menerangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar. SPB akan dianggap tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah SPB diterbitkan kapal tidak segera bertolak dari pelabuhan. SPB dapat ditunda penerbitannya oleh Syahbandar apabila ternyata kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau terdapat pertimbangan cuaca buruk yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran. Dasar hukum SPB, antara lain: Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Permenhub Nomor PM 82 Tahun 2014 tentang Surat Persetujuan Berlayar, PP Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, Surat Keputusan Dirjenla Nomor PY 66/1/2002 dan Nomor PY 65/1/1986, SOLAS, *International Load Line Convention, Collision Regulation*, dan STCW.

Pada PM 82 Tahun 2014 dijelaskan bahwa fungsi SPB merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal dan muatannya secara teknis administrative telah memenuhi persyaratan

keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan kepelabuhanan dan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim. Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 01 Tahun 2010 yang dirubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan PM 23 Tahun 2014, maka:

1. Dalam proses penerbitan SPB pemilik atau operator kapal mengajukan permohonan secara tertulis kepada Syahbandar dengan melampirkan: Surat Pernyataan Nahkoda *(Master Sailing Declaration)* dan dokumen muatan serta bukti-bukti pemenuhan kewajiban kapal lainnya.
2. Setelah itu pihak Syahbandar akan melakukan pemeriksaan administrative kelaiklautan kapal dan pemeriksaan fisik di atas kapal. Setelah pemeriksaan administratif telah terpenuhi maka pemeriksaan fisik dapat dilakukan.
3. Pemeriksaan fisik dilakukan oleh pejabat pemeriksa kelaiklautan kapal di atas kapal guna meneliti kondisi nautis-teknis dan radio kapal serta pemuatan dan stabilitas kapal.
4. Syahbandar mengeluarkan SPB berdasarkan hasil pemenuhan persyaratan administratif dan teknis kelaiklautan kapal.
5. Penandatangan SPB hanya dapat dilimpahkan kepada pejabat Syahbandar satu tingkat di bawahnya yang memiliki kompetensi dan kualifikasi di bidang kesyahbandaran.
6. PB hanya berlaku 24 jam dari waktu tolak yang ditetapkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 kali pelayaran.
7. SPB yang telah ditandatangani oleh pejabat Syahbandar segera diserahkan kepada pemilik atau operator kapal atau badan usaha yang ditunjuk mengageni kapal untuk diteruskan kepada Nahkoda kapal.
8. Setelah Surat Persetujuan Berlayar diterima di atas kapal, Nahkoda kapal wajib segera menggerakkan kapal untuk berlayar meninggalkan pelabuhan sesuai dengan waktu tolak yang telah ditetapkan.

Beberapa nama perusahaan pelayaran yang mengurus SPB di KSOP Khusus Batam, dapat dilihat pada tabel 1 berikut ini.

Tabel 2.1
Perusahaan Pengurus SPB di KSOP Khusus Batam

No	Nama kapal	Nama Perusahaan	Keterangan
1.	MT. Cosmic 19	PT. Pelayaran Nasional Bintang Nusatara	Milik
2.	MT. Medan	PT. Jaticatur Niaga Trans	Keagenan
3.	KM. Tasik Mas	PT. Totalindo Lintas Samudra	Keagenan
4.	MT. Plaju	PT. Pertamina Trans Kontinental	Milik
5.	MT. Sinar Busan	PT. Pertamina Trans Kontinental	Milik
6.	KM. Tanto Subur I	PT. Pilar Kalimantan Lines	Keagenan
7.	MT. Janesia Asphalt V	PT. Pelayaran Tri Daya Laju	Keagenan
8.	MT. Mex De Ocean 8	PT. Pelayaran Majesty excelindo	Keagenan
9.	MT. Lucas	PT. Pelita Arsaka Bahari	Keagenan
10.	MT. Pusaka Abadi	PT. Pelayaran Majesty excelindo	Keagenan
11.	MT. Meditran	PT. Pertamina Trans Kontinenta	Milik
12.	MT. Balongan	PT. Pertamina Trans Kontinenta	Milik
13.	MT. Cahaya Alam IV	PT. Cahaya Perdana traansalam	Keagenan
14.	MT. Almerat	PT. Pelayaran Rickmus samudera	Keagenan
15.	MT. KSM	PT. Asta Samudera	Keagenan
16.	MT. asta Chaisun Ii	PT. Asta Samudera	Keagenan
17.	MT. Riskita	PT. Cahaya Perdana Transalam	Keagenan
18.	KM. Pesona Anambas	PT. Kepri Samudra Jaya	Keagenan
19.	SV. Winposh Rigent	PT. Snepac Shipping	Keagenan
20.	LCT. Prima Jaya	PT. Marine Persada	Keagenan

Sumber: KSOP Khusus Batam

Pada wilayah kerja KSOP Khusus Batam, sebelum kapal memasuki pelabuhan, pemilik kapal mengadakan komunikasi atau kontak dengan

perusahaan atau agen yang ditunjuk untuk memberitahukan kedatangan kapal kepada agen tersebut agar melayani kapal yang akan bersandar di pelabuhan kepada KSOP Khusus Batam untuk permohonan ijin olah gerak paling lambat 1-2 hari sebelum kapal tersebut tiba di pelabuhan yang dituju. Setelah itu pihak agen yang ditunjuk mengajukan permohonan olah gerak kapal tersebut kepada pihak instansi terkait. Apabila permohonan yang dilakukan telah mendapat persetujuan oleh pihak instansi atau disini adalah KSOP Khusus Batam, setelah kapal tiba dipelabuhan pihak agen yang telah ditunjuk oleh pemilik kapal melaporkan kapal dengan menyertakan SPB tiba dari pelabuhan keberangkatan dan dokumen-dokumen kapal lainnya. Setelah semua persyaratan terpenuhi, petugas terkait mencatat kedatangan kapal pada buku register PPK-27 adalah GT atau PPK-29 kemudian dokumen yang telah deregister diserahkan kepada seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal untuk dibuatkan memorandum.

Adapun dokumen yang menjadi persyaratan register kapal: Kapal Original, SPB Datang, Manifest dari Bea Cukai, *Crew List* Datang, *Crew List Imigrasi, Ship Condition* (Kondisi Kapal), Memorandum. Proses penerbitan SPB dilakukan di KSOP setelah kapal memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. Permasalahan dikarenakan adanya beberapa alasan yang terjadi pada proses SPB antara lain habisnya masa berlaku sertifikat-sertifikat kapal dalam format memorandum kelaiklautan kapal, tidak dilampirkannya manifest dalam laporan LK3, dan tidak sesuainya dokumen muatan/ penumpang dengan keadaan manifest sesungguhnya. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL); adalah usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut melalui kapal atau pengurusan dokumen dan muatan yang berasal dari kapal.

1. *Port State Control*

Ilmu *Port State Control* (Ilmu Pengendalian Daerah Pelabuhan) adalah bagian dari Ilmu Departmen Perhubungan Laut yang mempelajari rezim yang disepakati secara internasional untuk inspeksi oleh inspektur PSC kapal asing di pelabuhan lain dari negara bendera. Jadi yang disebut Ilmu Pengendalian Daerah.

Pelabuhan adalah suatu cabang ilmu pengetahuan tentang tata laksana pengendalian pengusaha-pengusaha kapal atau perusahaan pelayaran untuk mematuhi atau pun melengkapi kapalnya dengan dokumen dan sertifikat yang lengkap guna terciptanya arus pelayaran yang lancar dan kondusif.

2. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB)

Menurut S.Handayaningrat, (1998: 20) mengemukakan bahwa proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah serangkaian tahap kegiatan pemenuhan persyaratan berlayar dari mulai aspek dokumentasi, nautis, teknis dan radio kapal sampai tahap dikeluarkannya sasaran dan tujuan surat atau kelegalitasan berlayar dari instansi pelabuhan setempat.

3. Dokumen Kapal

F.D.C Sudjatmiko (1985: 29-31) mendefinisikan dokumen kapal (*ship's documents*) adalah dokumen-dokumen yang harus dimiliki oleh dan harus berada di atas kapal, dokumen-dokumen mana menyatakan kesempurnaan kapal dalam berbagai fungsi.

Dokumen-dokumen termaksud yang merupakan dokumen legalisasi pelayaran niaga, terdiri dari:

a. Surat Tanda Kebangsaan (*Certificate of Registry*), yaitu sertifikat yang menyatakan kebangsaan suatu kapal, yang diberikan oleh pemerintah negara dimana kapal didaftarkan. Atas dasar pendaftaran ini kapal berhak mengibarkan bendera dari negara yang memberikan sertifikat yang bersangkutan dan berhak pula atas perlindungan hokum tertentu dari negara tersebut.
b. Surat Laut (*Zeebrief*), yaitu Surat Tanda Kebangsaan yang diberikan kepada kapal yang besarnya lebih dari 500 m3 isi kotor (175 GT).
    1) Pas Tahunan, diberikan kepada kapal yang lebih besar dari 20 m3 tetapi kurang dari 500 m3 isi kotor.
    2) Pas kecil, diberikan kepada kapal yang kurang dari 20 m3 dan kepada kapal layar dan kapal pesiar (*jacht*).
    3) Surat Laut Sementara. Dokumen sementara yang diberikan kepada kapal yang sedang berada dalam pemba-ngunan atau kapal yang

sedang dalam perjalanan penyebrangan dari galangan dimana kapal dibangun menuju ketempat pemesanan kapal.

4) Surat Ukur (*Meetbrief*), yaitu sertifikat atau surat kete-rangan yang menye-butkan ukuran-ukuran ter-penting dari kapal seperti ukuran panjang (*legth over-all, legth between perpe-ndiculars*), ukuran lebar, dalam,sarah (*draught, draft*), ukuran dari tiap-tiap palka kapal, dan lain-lain.
5) Sertifikat Layak Laut (*Sea worthy Certificate*), yaitu sertifikat yang menyatakan kesantausaan kapal dalam berbagai fungsi, alat-alat perlengkapan berlayar, dan lain-lain.
6) Sertifikat Lambung Timbul (*Loadline Certificate*), yaitu sertifikat yang menetapkan lambung kapal yang boleh timbul atas permukaan air laut minimum dan mak-simum.
7) Daftar Anak Buah Kapal (Surat Sijil,*Crew List*), yaitu suatu daftar yang mene-rangkan tentang anak buah kapal lengkap dengan pangkat dan jabatan masing-masing.
8) Sertifikat Keamanan Radio (*Radio Safety Certificate*), yaitu sertifikat yang mene-tapkan bahwa kapal diperlengkapi dengan pesawat penerima dan pemancar radio yang memenuhi syarat sesuai dengan kelas kapal yang bersangkutan.
9) Sertifikat Keamanan (*Safety Certificate*), yaitu sertifikat yang terutama diperuntukan bagi kapal penumpang. Dalam sertifikat ini diterangkan bahwa keamanan para penumpang selama berada di atas kapal cukup terjamin, baik keamanan badan, susila, maupun keamanan terhadap tindakan-tindakan anak buah kapal yang tidak pantas.
10) Sertifikat Kesehatan (*Bill of Health*), yaitu surat kete-rangan yang dikeluarkan oleh Dinas Kesehatan Pelabuhan yang menyatakan bahwa kapal bebas dari sesuatu wabah penyakit dan bahwa orang-orang yang berada diatas kapal dalam keadaan baik. Surat

keterangan ini diberikan setiap kali kapal bertolak dari sebuah pelabuhan.

4. Agen Kapal

Agen kapal seperti dijelaskan oleh Suyono (2001: 101) yaitu "Apabila suatu kapal berlabuh di suatu pelabuhan, maka kapal tersebut membutuhkan pelayanan dan memiliki berbagai keperluan yang harus dipenuhi. Untuk melayani berbagai keperluan tersebut, perusahaan pelayaran akan menunjuk sebuah agen kapal".

Jadi yang dimaksud agen kapala atau agen pelayaran merupakan hubungan berkekuatan secara hukum yang terjadi bilamana dua pihak bersepakat membuat perjanjian dimana salah satu pihak yang dinamakan "pemilik" *(principal*) dengan syarat bahwa pemilik tetap mempunyai hak untuk mengawasi agennya mengenai kewenangan yang direncanakan kepadanya.

2.1.3 Pengawasan KSOP

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, KSOP adalah unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut. KSOP mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan keamanan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Dalam pelaksanaan tugasnya, KSOP menyelenggarakan fungsi :

1. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal
   dan penetapan status hukum kapal.
2. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
3. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban

embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas Pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layer dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).

4. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah laut, pelaksnaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
5. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegak hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
6. Pelaksanaan penyusun Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri.
7. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan Pelabuhan, penahan gelombang, kolam Pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
8. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan dipelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
9. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsensi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan.
10. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasi pelayanan jasa kepelabuhanan.
11. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Kantor KSOP mempunyai peran sebagai penegak hukum dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dan pengelolaan urusan administrasi, kepegawaian keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat. Keselamatan kapal

adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesianan dan kelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan dan perlindungan lingkungan maritim yang perlu dilaksanakan dengan cermat melalui struktur terkait sebagai pemangku kepentingan. Adapun kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuh persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kappa dan kesehatan penumpang dan/ atau awak kapal, status hukum kapal, manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Kelaiklautan kapal dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi teknis.

Persyaratan administrasi berupa sertifikat-sertifikat keselamatan seperti surat kebangsaan, surat ukur sertifikat keselamatan, sertifikat konstruksi kapal,sertifikat keselamtan perlengkapan kapal, sertifikat radio dan ijazah yang dimiliki, serta persyaratan teknis seperti perlengkapan alat pendukung keselamatan di laut harus terlebih dahulu dipenuhi agar kapal mendapatkan status laik laut. Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran.

Pentingnya peran Syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan kapal dapat dilihat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dimana yang dimaksud dengan Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhada dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Berdasarkan pengertian tersebut, ada unsur yang berhubungan langsung satu sama lainnya yaitu adanya penguasaan laut, dermaga dan kapal. Sarana dan prasarana harus diatur dan ditata sedemikian rupa sehingga dapat menunjang kelancaran, keamanan dan keselamatan lalu lintas angkutan laut.

Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, dapat menimbulkan kerugian pada barang yang diangkut hingga kehilangan nyawa penumpang maupun awak kapal. Untuk menghindari terjadinya hal tersebut, maka diadakanlah pemeriksaan oleh Syahbandar berupa: Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak laiklaut, dapat menimbulkan kerugian pada barang yang diangkut hingga kehilangan nyawa penumpang maupun awak kapal. Untuk menghindari terjadinya hal tersebut, maka diadakanlah pemeriksaan oleh Syahbandar berupa:

1. Pemeriksaan tahunan, setiap 12 bulan diperiksa saat kapal di atas galangan.
2. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dok tahunan.
3. Pemeriksaan kerusakan ata perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang memengaruhi kesempurnaan kapal.
4. Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan dispensasi misalnya akan mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain.

Kondisi laiklaut harus selalu dipertahankan antara lain dengan perawatan oleh awak kapal sendiri terhadap bangunan kapal, mesin kapal, alat-alat keselamatan dan penolong lainnya sehingga semuanya dalam keadaan siap digunakan setiap waktu diperlukan.

Untuk kapal asing yang hendak masuk wilayah perairan Indonesia wajib mengikuti prosedur pemeriksaan kapal guna dapat melanjutkan pelayaran yang sebelunya dilakukan. Pengawasan Kapal Asing (Port State Control) dilakukan oleh seksi Kesyahbandaran. Hasil pemeriksaan kapal asing yang dimaksud di atas dibagi menjadi seaworthy, sub standart, dan unsafe. Tindak lanjut atau keputusan dari seaworthy adalah memberikan clearance out (izin untuk meninggalkan pelabuhan), pada kondisi sub standart perlu klarifikasi dengan pihak operator kapal, dan untuk kondisi unsafe diperlukan tindakan perbaikan (Corrective Action) bahkan dapat dicegah untuk berlayar. Kapal yang dinyatakan laiklaut dapat melakukan pelayaran ke pelabuhan tujuan. Apabila kapal dinyatakan unsafe

atau tidak laiklaut dalam melakukan pelayaran diharuskan untuk memperbaiki setiap sistem ataupun perlengkapan kapal yang dinyatakan rusak atau tidak laiklaut guna melaksanakan fungsi keselamatan dan keamanan dalam pelayaran. Terdapat sedikit perbedaan terhadap pemeriksaan kapal asing yang akan berlabuh dengan kapal berbendera Indonesia.

Pada kapal asing pemeriksaan dilakukan di perairan zona tambahan, yaitu laut yang terletak pada sisi luar dari 12 mil laut. Artinya zona tambahan berada di luar zona laut teritorial suatu negara. Hal ini juga untuk mencegah segala ancaman yang terjadi di atas kapal tersebut seperti yang kita ketahui barubaru ini telah munculnya pandemi COVID-19. Perlunya untuk melakukan pengawasan dan pengecekan agar suatu negara tersebut tidak terkontaminasi dengan adanya virus tersebut.

Pasal 207 (2) Undang-UndangNomor 17 tahun 2008 menjelaskan bahwa seorang syahbandar juga ikut ambil bagian dalam pencarian maupun penyelamatan sebuah angkutan laut apabila angkutan laut tersebut mengalami kecelakaan atau pungangguan pada saat melaksanakan kegiatan pelayaran.

2.1.4 Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

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

Keselamatan pelayaran telah diatur oleh lembaga internasional yang mengurus atau menangani hal-hal yang terkait dengan keselamatan jiwa, harta laut, serta kelestarian lingkungan. Lembaga tersebut dinamakan (International Maritime Organization) (IMO) yang bernaung dibawah PBB. Salah satu faktor penting dalam mewujudkan keselamatan serta kelestarian lingkungan laut adalah keterampilan, keahlian dari manusia yang terkait dengan pengoperasian dari alat transportasi kapal di laut, karena bagaimanapun kokohnya konstruksi suatu kapal dan betapapun canggihnya teknologi baik sarana bantu maupun peralatan yang ditempatkan di atas kapal tersebut kalau dioperasikan manusia yang tidak mempunyai keterampilan atau keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Sebuah dasar hukum telah menaungi jaminan keamanan dan keselamatan dalam pelayaran, yakni UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Meskipun telah ada dasar hukum, berbagai kecelakaan di laut tetap tak bisa di hindari dan semakin marak terjadi.

Kecelakaan kapal yang sering terjadi di laut menimbulkan korban jiwa, harta benda, serta pencemaran lingkungan, faktor keselamatan kapal perlu dijaga dan dilaksanakan. Kapal merupakan suatu alat angkut transportasi yang sangat vital untuk mengangkut barang, Adapun yang dimaksud dengan keselamatan pelayaran adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan, baik material, konstruksi, bangunan, permesinan, perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan kapal termasuk radio elektronika dan GMDSS *(Global Maritime Distres Safety Syistem)* yang dibuktikan dengan sertifikat.

Unsur-unsur yang berhubungan dengan keselamatan pelayaran sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah sebagai berikut;

a. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, pelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.
b. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
c. Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, peraian kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 4 Prp. 1960 Tentang Perairan Indonesia Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nasions Conventionon the law of the sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut), serta Perairan Daratan.
d. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang, pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
e. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
f. Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.

g. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerima tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat, optic, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.
h. Pekerja bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, kontruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat khusus.

Santoso dan Sinaga (2020) mengemukakan bahwa untuk mengukur tingkat keselamatan pelayaran maka dapat dilihat berdasarkan :

1. Keamanan Alur

   Pelayaran Perairan yang dari segi kedalaman, lebar dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor Tahun 2008 Tentang Pelayaran).
2. Keamanan Perairan

   Keamanan Perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman yang dianggap aman serta dapat dilayari (Undang-Undang Republik Indonesia 4 Prp Tahun 1960 Tentang Perairan Indonesia)
3. Kelancaran Lalu Lintas Kapal

   Lalu-Lintas laut damai dari kendaraan air asing diperairan pedalaman Indonesia serta terbebas dari hambatan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1962 Tentang Lalu Lintas Laut Damai Kendaraan Air Asing Dalam Perairan Indonesia).

2.2 PenelitanTerdahulu

Penelitian terdahulu adalah salah satu acuan dalam melakukan penelitian yang dilakukan. Beberapa jurnal terkait dengan penelitian yang dilakukan.

Pada tabel – tabel di bawah ini dijelaskan tentang penelitian terdahulu, Variabel penelitian, Teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut ini:

1. **Rujukan penelitian variabel Pemanduan.**

   Pada tabel 2.2 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Pemanduan, Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.2
Rujukan Penelitian Variabel Pemanduan

Judul	ANALISIS PENGGUNAAN LAYANAN VESSEL TRAFFIC SYSTEM TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN DI ALUR PELAYARAN BARAT SURABAYA PELINDO 3
SumberJurnal	Elva Febriana, Volume 21 Nomor 2, Maret, 2021
Variabel Penelitian	Variabel Dependen: - X1 = Dimensi layanan informasi INS - X2 = Dimensi alat navigasi penunjang. Variabel Independen (Y) - Y = Keselamatan Pelayaran
Metode Analisis	Menggunakan Análisis regresi berganda
Hasil Penelitian	Berdasarkan persamaan regresi tersebut, dilakukan interpretasi terhadap masing-masing nilai koefisiennya sebagai berikut: a. Konstanta (a) = 1.499 Nilai konstanta (a) = 1.499 artinya jika tidak ada variabel analisis penggunaan layanan vessel traffic system, maka nilai variabel keselamatan pelayaran (Y) = 1.499 b. Koefisien regresi b1 = 0.250 Artinya apabila nilai variabel layanan informasi INS naik satu satuan, maka nilai variabel keselamatan pelayaran (Y)

	akan naik sebesar 0.250 dengan asumsi nilai variabel bebas lainnya tidak berubah atau tetap c. Koefisien regresi b2 = 0.687 Artinya apabila nilai variable alat navigasi penunjang naik satu satuan, maka nlai variable keselamatan pelayaran (Y) akan naik sebesar 0.687 dengan asumsi nilai variable bebas lainnya tidak berubah atau tetap. Y = 1.499 + 0.250 X1 + 0,687 X2
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Pemanduan.

Sumber: Jurnal penelitian terdahulu yang di publikasikan di *google scholar*

2. Rujukan Penelitian variabel Surat Persetujuan Berlayar

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Surat Persetujuan Berlayar, Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.3

Rujukan Penelitian Variabel Surat Persetujuan Berlayar

Judul	KINERJA KEAGENAN DAN CLEARANCE KAPAL LIVESTOCK PERUSAHAAN PELAYARAN INDONESIA
Sumber Jurnal	Suparwan CK, Dian Permata Sari, Berlian Badarusman. Vol. 4 No. 2 Januari 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen : Surat Persetujuan Berlayar : X: Clearance Kapal Dependen Y: Keselamatan Pelayaran
Metode Analisis	Analisis Regresi Linier Sederhana

Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil regresi linier dapat ditemukan persamaan garis regresinya yaitu Y = 9,800+0,407X yang mana nilai konstanta tersebut adalah sebesar 9,800, dapat diperoleh dari data variabel Kinerja Keagenan Kapal, sedangkan nilai koefisien dari variabel Clearance kapal Livestock Ratio adalah 0,407. bahwa setiap kenaikan kinerja keagenan kapal 1 satuan akan diikuti dengan kenaikan Clearance Kapal Livestock sebesar 0,407 satuan. Tahun 2017 sebesar 0,407 pada konstanta 9,800. Hasil uji korelasi variabel kinerja keagenan kapal (X) terhadap Clearance kapal Livestock (Y) maka diperoleh bahwa R = 0,782, menunjukan tingkat hubungannya adalah tinggi. Sedangkan Nilai koefesiensi penentu (KP) sebesar 61,2%.
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel surat persetujuan berlayar (SPB).

Sumber: Jurnal penelitian terdahulu yang di publikasikan di *google scholar*

3. Rujukan penelitian untuk variabel Pengawasan KSOP

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Pengawasan KSOP, KeselamatanPelayaran.

Tabel 2.4
Rujukan Penelitian Untuk Pengawasan KSOP

Judul	Peran Tanggung Jawab Nahkoda dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
Sumber Jurnal	Agus Santosa dan Erwin Alexander Sinaga, Jurnal

	Saintek Maritim, Vol 20 No.1, September (2019)
Variabel Penelitian	Variabel Independen: (X1) Tanggung Jawab Nahkoda (X2) Peran Syahbandar (X3) Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Variabel Dependen (Y) Keselamatan Pelayaran
Metode Analisis	Metode Penelitian Survey
Hasil Penelitian	Berdasarkan perhitungan dengan Program SPSS, Persamaan regresi dalam penelitian ini di peroleh : $Y = 0,923 + 0,222\ X1 + 0,341\ X2 + 0,372\ X3 + \mu$
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel pengawasan ksop.

Sumber: Jurnalpenelitianterdahulu yang di publikasikan di *google scholar*

4. Rujukan Penelitian Untuk Keselamatan Pelayaran

Pada tabel 2.5 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.5
Rujukan Penelitian Untuk Keselamatan Pelayaran

Judul	Peran Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran
Sumber Jurnal	Dedeh Suryani, dkk. Tahun (2018), Vol 2, Maret 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen : XI = Syahbandar Variabel Dependen : Y = Keselamatan Pelayaran
Metode Analisis	Metode Kualitatif Studi Kasus

Hasil Penelitian	1. Peran Syahbandar dalam keselamatan sangat penting karena tugas, fungsi dan wewenangnya. 2. Pentingnya tugas Syahbandar disuatu pelabuhan menunjang tertibnya administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran. 3. Diperlukan peningkatan kopetensi dari petugas atau pegawai pelabuhan sehingga dapat meningkatkan perannya dalam menunjang keselamatan pelayaran. Hasil penelitian : Y =0,162X + 0,031X- 0,026X + 0,019x – 0,017X + 0,0114X
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel keselamatan pelayaran.

Sumber: Jurnal penelitian terdahulu yang di publikasikan di *google scholar*

5. Rujukan Penelitian Keselamatan Pelayaran

Pada tabel 2.6 dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel keselamatan pelayaran.

Tabel 2.6
Rujukan Penelitian Keselamatan Pelayaran

Judul	Sistem Informasi Manajemen Kepelabuhan dan Pelayaran Terhadap Faktor – factor Keselamatan Pelayaran di Kabupaten Karimun Provinsi Kepuluan Riau
Sumber Jurnal	Tri mardalena Vol.7 No.2 Juli 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1: Community Development X2: Bebas Networking Y : Keselamatan Pelayaran
Metode Analisis	Menggunakan Analisis Metode Kuantitatif

Hasil Penelitian	Dari hasil analisa uji t diperoleh kesimpulan bahawa variabel bebas community development (X1) berperngaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat faktor – factor keselamatan pelayaran (Y) dimana nilai t hitung 2,322 dengan signifikan 0,027 >nilai dari t tabel 2,035 sedangkan variabel bebas networking (X2) tidak berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat faktor – factor keselamatan pelayaran (Y) dimana nilai t hitung -1,832 dengan signifikan 0,076 <dari nilai t tabel 2,035 sementara dari hasil uji F diperoleh kesimpulan bahwa variabel bebas community development (X1) dan networking (X2) tidak berpengaruh secara simultan terhadap variabel terikat faktor – factor keselamatan pelayaran (Y) dimana nilai f hitung 2,720 dengan signifikan 0,081 < from the table 3,28Za
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel keselamatan pelayaran

Sumber: Jurnal penelitian terdahulu yang di publikasikan di *google scholar*

Pada umumnya penelitian terlebih dahulu menggunakan beberapa veriabel yang berbeda, namun terdapat hubungan antara penelitian terlebih dahulu dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis dengan bukti Variabel (Y) yaitu tentang Keselamatan pelayaran. Setiap penelitian masing-masing penelitian terdahulu peneliti mengambil satu variabel dan dikembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan pengembangan penelitian ini terdapat perbedaan hasil dimana beberapa variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan (Sugiyono, 2019:99). Hipotesis juga merupakan kendali bagi peneliti agar arah penelitian tidak kemana-mana. Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti mengajukan beberapa hipotesis dalam penelitian ini :

H_1: Diduga faktor Pemanduan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran.

H_2: Diduga faktor Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran.

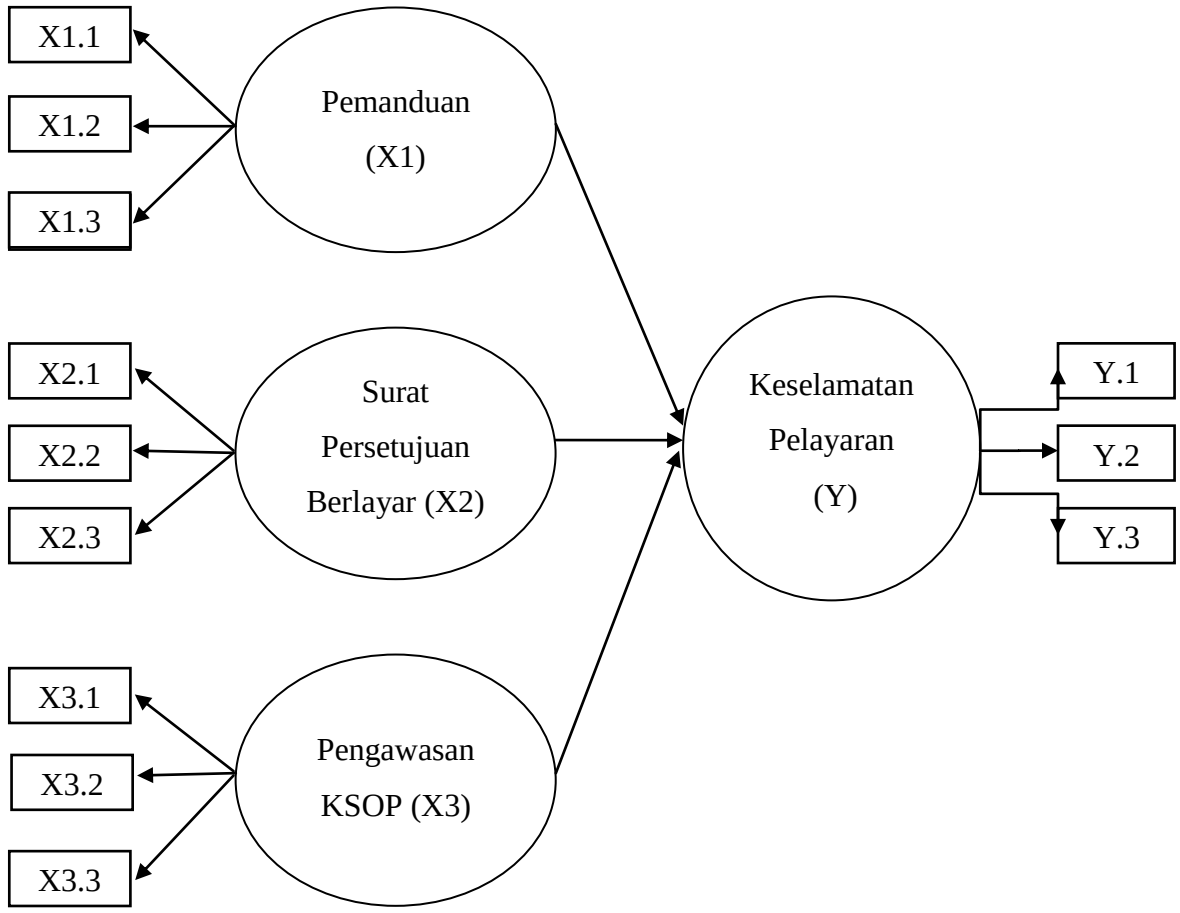
H_3: Diduga faktor Pengawasan KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran.

2.4 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori mengenai factor Pemanduan, Surat Persetujuan Berlayar, dan Pengawasan KSOP terhadap Keselamatan Pelayaran, maka kerangka pemikiran teoritis yang melandasi penelitian ini, sebagai berikut :

Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran



Keterangan :

= Indikator

= Pengukur

= Variabel

H = Hipotesis

1. Variable Bebas Pertama : Pemanduan($X._1$)

   Indikator – indikator Pemanduan adalah:

   a) Keselamatan alur pelayaran ($X._{1.1}$)
   b) Tindakan keselamatan pelayaran ($X._{1.2}$)
   c) Kelancaran Kapal keluar masuk alur pelayaran ($X._{1.3}$)

2. Variable Bebas Kedua : Surat Persetujuan Berlayar($X._2$)

   Indikator – indikator Surat Persetujuan Berlayar adalah:

   a) Dokumen kapal($X._{2.1}$)
   b) Kewajiban kapal($X._{2.2}$)
   c) Dokumen muatan kapal ($X._{2.3}$)

3. Variable Bebas Ketiga : Pengawasan KSOP($X._3$)

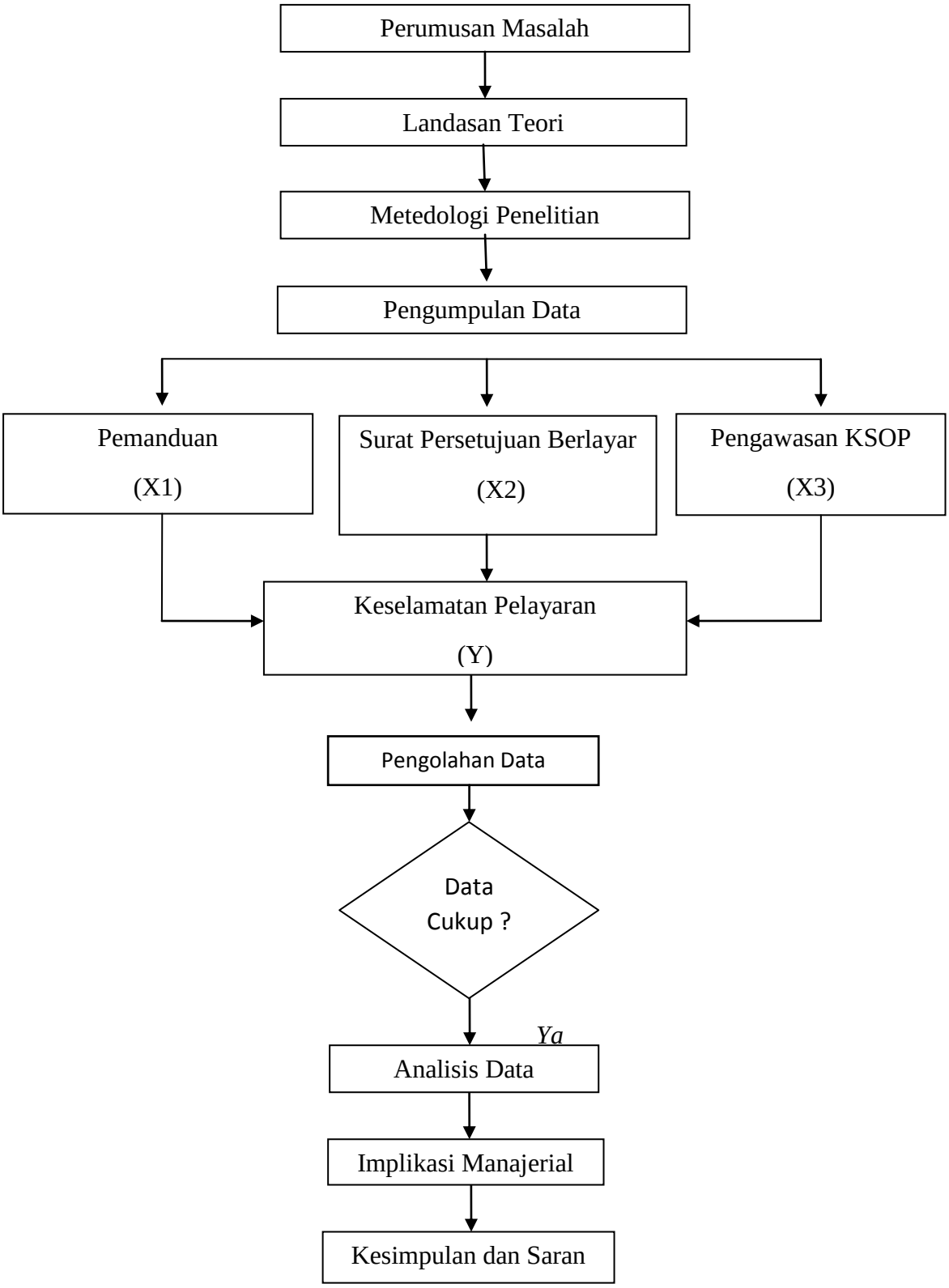
   Indikator – indikator Pengawasan KSOP adalah:

   a) Bongkar muat barang berbahaya ($X._{3.1}$)
   b) Tertib lalu lintas ($X._{3.2}$)
   c) Kelaiklautan kapal ($X._{3.3}$)

4. Variabel Terikat: KeselamatanPelayaran (Y)

   Indikator – indikator Keselamatan Pelayaran adalah:

   a) Keamanan perairan ($Y_{.1}$)
   b) Keamanan alur pelayaran ($Y_{.2}$)
   c) Kelancaran lalu lintas kapal ($Y_{.3}$)

2.5 Diagram Alur Penelitian

Gambar 2.2