

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Keselamatan Pelayaran**

Keselamatan Pelayaran adalah kondisi atau keadaan dimana terwujudnya penyelenggaraan pelayaran secara aman dan lancar tanpa adanya kesalahan apapun sesuai dengan standar prosedur operasi dan kelaikan teknis terhadap sarana dan prasarana beserta penunjangnya. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 pasal 1 butir 32 menegaskan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran merupakan keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, di pelabuhan, dan dilingkungan maritim (Kadarisman, 2017:181). Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan, alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian (Faturachman,dkk, 2015:15 ). Untuk mengendalikan keselamatan pelayaran secara internasional diatur dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

a *International Convention for the Safety of Live at Sea (SOLAS) 1974*, Sebagaimana yang telah disempurnakan dan aturan internasional ini menyangkut ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- 1) Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik, perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran);
- 2) Komunikasi radio, keselamatan navigasi;
- 3) Perangkat penolong, seperti pelampung, sekoci, rakit penolong;
- 4) Penerapan ketentuan-ketentuan untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran termasuk di dalamnya penerapan,

b *International Safety Management (ISM) Code*, dan *International Ship and Port facility Security (ISPS) Code*.

c *International Convention on Standards of Training, Certification, and Watch keeping for Seafarers*, tahun 1978 dan terakhir diubah tahun 1995.

d *International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979.

e *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR)*.

Setiap kapal yang berlayar harus berada dalam kondisi laik laut sehingga akan menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Kapal yang laik laut adalah dimana kapal memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan untuk berlayar, pencegahan pencemaran lingkungan perairan, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan penumpang, status hukum kapal serta manajemen keselamatan kapal saat melakukan 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, 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. 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/keahlian sesuai dengan tugas dan fungsinya maka semua akan sia-sia. Dalam kenyataannya 80% dari kecelakaan di laut adalah akibat kesalahan manusia (*human error*),( Kadarisman, 2017:181-189 ).

Setiap kapal yang berlayar harus berada dalam kondisi laik laut sehingga menjamin keselamatan dan keamanan selama kapal berlayar. Kapal yang laik laut adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran lingkungan perairan dari kapal, pengawakan, peralatan navigasi dan peralatan keselamatan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran perairan dari kapal, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu (Budiman, 2016:147 )

Keselamatan pelayaran adalah hal yang paling diutamakan dalam kegiatan transportasi. Alur pelayaran di pelabuhan sungai tidak dapat terlepas dari pekerjaan survei hidrografi. Oleh karena itu, kedalaman, panjang, dan lebar alur pelayaran berkala yang diperlukan karena kedalaman sungai cenderung berubah-ubah. Alur pelayaran menjadi objek vital dari sebuah pelabuhan yang pembangunan maupun pengelolaannya harus dilakukan atas pertimbangan aspek pelayaran khususnya dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Penyelenggaraan alur pelayaran di Indonesia menjadi tanggung jawab pemerintah yang pelaksanaannya harus dilakukan sebaik mungkin dalam rangka menjamin kelancaran dan efektifitas operasional pelabuhan secara menyeluruh. Pemerintah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku harus membangun dan memelihara alur pelayaran yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh penyelenggara pelabuhan. Alur pelayaran di perairan Indonesia sangat bervariasi ditinjau kedalaman dan lebar alurnya. Kapal yang melewati perairan yang dangkal dan sempit membatasi kemampuan

manuver yang baik dalam rangka meningkatkan keselamatan kapal khususnya kapal yang berlayar pada area yang dangkal dan sempit. (Zainal, 2018:62-63 ).

Keselamatan pelayaran Peraturan *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) adalah peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama dengan tujuan untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut yang dimulai sejak 1914, mengingat saat itu banyak terjadi kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa (Pelabuhan and Perak, 2018). Pada tahap permulaan, dimulai dengan fokus pada peraturan kelengkapan navigasi, kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi, kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya. Modernisasi peraturan SOLAS sejak 1960 adalah menggantikan Konvensi 191 dengan SOLAS 1960. Sejak saat itu, peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan kapal mulai dimasukan seperti: Desain konstruksi kapal, Permesinan dan instalasi listrik, Pencegah kebakaran, Alat-alat keselamatan, Alat komunikasi dan keselamatan navigasi. Adapun, usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan (amandemen) hasil konvensi IMO yang dilakukan secara berturut-turut pada 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara internasional kurang berjalan sesuai dengan yang diharapkan, terutama karena hambatan prosedural, yaitu: diperlukannya persetujuan  $\frac{2}{3}$  dari jumlah negara anggota untuk meratifikasi peratruran dimaksud, ternyata sulit dicapai pada waktu yang diharapkan. Selanjutnyapada rentang 1974, dibuat konvensi baru SOLAS 1974, yakni pada setiap amandemen diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan, kecuali ada penolakan dari  $\frac{1}{3}$  jumlah negara anggota atau 50 % dari pemilik *tonnage* yang ada di dunia (Rahman *dkk.*, 2017:278).

### **2.1.2 Pengawasan Syahbandar**

Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. Berdasarkan uraian di atas, menurut peneliti pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, di mana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih atas kepada pihak di bawahnya.

Pengawasan sebagai salah satu fungsi manajemen dalam pencapaian tujuan, memegang peranan yang sangat penting karena dengan adanya pengawasan kemungkinan terjadinya penyimpangan dapat dicegah, sehingga usaha untuk mengadakan perbaikan atau koreksi dapat segera dilakukan. “Pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan (Kimbal, 2019:1 ).

Sesuai dengan Bab I Pasal 2 PM. No. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan disebutkan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam tugas pengawasan di bidang keselamatan pelayaran pada di bagian Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli. Dan dalam Pasal 14 PM. No. 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan disebutkan Bidang Keselamatan Berlayar, Penjagaan dan Patroli mempunyai tugas melaksanakan pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, penerbitan Surat Persetujuan

Berlayar, kegiatan alih muat di perairan pelabuhan, salvagedan pekerjaan bawah air, bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, pengisian bahan bakar, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pelaksanaan bantuan pencarian dan penyelamatan (*Search And Rescue / SAR*), pengendalian dan koordinasi penanggulangan pencemaran dan pemadaman kebakaran di pelabuhan, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim, pelaksanaan pemeriksaan dan verifikasi sistem keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (*International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code*), pemeriksaan pendahuluan pada kecelakaan kapal, penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran serta pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

Tugas syahbandar dalam fungsi Pengawasan diatur dalam Pasal 208 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan dan ketertibandi pelabuhan;
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal diperairan pelabuhan dan alur-pelayaran;
- c. Mengawasi kegiatan alih muat diperairan pelabuhan;
- d. Mengawasi kegiatan *salvage* dan pekerjaan bawah air;
- e. Mengawasi kegiatan penundaan kapal;
- f. Mengawasi pemanduan;
- g. Mengawasi kegiatan bongkar muatbarang 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 dipelabuhan; dan
- n. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime.

Berdasarkan fungsi pengawasan yang tercantum dalam ketentuan undang undang 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 :

- a. Seksi Laik Layar;
- b. Seksi Penyelamatan dan Penanggulangan Pencemaran
- c. Seksi Kepelautan.

### **2.1.3 Pemeriksaan Syahbandar**

Pemeriksaan adalah serangkaian kegiatan menghimpun dan mengolah data, keterangan, dan/atau bukti yang dilaksanakan secara objektif dan profesional berdasarkan suatu standar pemeriksaan untuk menguji kepatuhan pemenuhan persyaratan keselamatan pelayaran. Dalam hal ini KSOP sangat berperan besar dalam melakukan pemeriksaan dan bekerjasama dengan crew kapal maupun pemilik kapal dalam melakukan pengujian kapal dan pemeriksaan apa kapal tersebut laik untuk melakukan pelayaran dimana ini telah tercnatum di dalam undang-undang No. 17 Tahun 2008 pasal 126 dan 128. Adapun pelaksanaan tugas pemeriksaan kapal berbendera asing yang dinamakan *Port State Control* (PSC) oleh syahbandar berdasarkan pada ketentuan konvensi *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) 1974. Dimana pada intinya menyatakan bahwa Negara anggota (*contracting state*) yang menerima kunjungan kapal berbendera asing berwenang melaksanakan pemeriksaan atas kapal asing tersebut oleh pejabat pemerintah pelabuhan (Bayuputra, 2015:32 ).

Pemeriksaan oleh syahbandar bertujuan untuk memastikan bahwa kapal yang bersangkutan memiliki sertifikat-sertifikat yang masih berlaku

dan memenuhi semua ketentuan dalam konvensi SOLAS. Apabila terdapat keraguan atau ketidak pastian tentang keabsahan dan valid nya sertifikat, maka kepada Negara pelabuhan diberi kewenangan untuk menindaklanjuti secara korektif bahkan dapat menahan kapal dengan status *unseaworthy* guna mencegah resiko yang tidak diinginkan. Tidak hanya memeriksa kelengkapan surat dan kapal beserta peralatan kapal saja tetapi syahbandar juga berhak untuk memeriksa kecelakaan kapal yang terjadi untuk menegakkan kode etik profesi dan kompetensi Nahkoda / perwira . Pemeriksaan kecelakaan kapal terdiri dari pemeriksaan pendahuluan yang di lakukan oleh Syahbandar dan selanjutnya dilakukan oleh Mahkamah Pelayaran. Untuk menghindari terjadinya atau meminimalisir kecelakaan pelayaran maka diadakanlah pemeriksaan pemeriksaan yang dilakukan syahbandar berupa:

- a. Pemeriksaan tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimbungkan diatas galangan kapal.
- b. Pemeriksaaan besar, dilakukan 4 tahun sekali bersama waktu dok tahunan.
- c. Pemeriksaan kerusakan atau perbaikan di lakukan pada asaat terjadinya sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kapal.
- d. Pemeriksaan tambahan apabila perlu dilakukan dispensasi misalnya mengangkut muatan berbahaya dan lain-lain. Kondisi laiklaut juga harus dipertahankan oleh awak kapal sendiri terhadap bangunan kapal, alat-alat keselamatan dan penolong semua harus dalam keadaan siap dipakai kapan pun saja.

#### **2.1.4 Pemberian Surat Persetujuan Berlayar**

Menurut Peraturan Menteri perhubungan Nomor PM 82 tahun 2014 pasal 1 tercantum Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar adalah suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar berdasarkan surat pernyataan nahkoda. Sedangkan Surat Persetujuan Berlayar adalah dokumen Negara yang di keluarkan oleh

Syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Menurut Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008, untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang di keluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan, seperti syarat kelaiklautan kapal. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat di berikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting seperti yang tercantum dalam Pasal 117 Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008. Proses penerbitan Surat Perse-tujuan Berlayar adalah serangkaian tahap kegiatan pemenuhan persya-ratan berlayar dari mulai aspek dokumentasi, nautis, teknis dan radio kapal sampai tahap dikeluarkannya sasaran dan tujuan surat atau kelegalitasan berlayar dari instansi pelabuhan setempat.

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

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

Sewaktu Kapal akan Berlayar.Kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan harus mendapatkan surat ijin berlayar (*port clearance*) dari Syahbandar sesuai Pasal 8 Peraturan Bandar

Sebelum diberikan surat ijin berlayar oleh Syahbandar perlu diselesaikan lebih dahulu hal-hal sebagai berikut:

- a. Perusahaan Pelayaran

Semua kewajiban-kewajiban perusahaan/Nahkoda terhadap Bea Cukai, Kesehatan, Imigrasi, Perum Pelabuhan sudah diselesaikan.

b. Pandu

Harus sudah diminta oleh perusahaan yang bersangkutan dan sudah siap untuk melakukan pemanduan.

c. Nahkoda

Memberikan *clearing declaration* kepada Syahbandar.

d. Syahbandar Harus meneliti:

- 1) Apakah dokumen lengkap dan masih berlaku
- 2) Apakah Nahkoda dan awak kapal lengkap dan memenuhi syarat-syarat ijazah yang ditentukan.
- 3) Apakah awak kapal memiliki buku pelaut dan sertifikat
- 4) Pengawasan tertib Bandar  
Untuk melaksanakan pengawasan tertib Bandar dan keselamatan kapal.

### 2.1.5 Penelitian terdahulu

1. Pada Tabel 2.1 di jelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisis serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

**Tabel 2.1**

**Rujukan penelitian untuk variabel Pengawasan**

<b>Judul Artikel</b>	Peran Syahbandar Dalam Kegiatan Pelayaran Angkutan Laut di Indonesia.
<b>Penulis Jurnal</b>	Bayuputra
<b>Sumber</b>	Jurnal Lex et Societatis, Volume 3, Nomor 3, 2015
<b>Variabel dan Indikator Penelitian</b>	Variabel yang di teliti: X.1 Kelaiklautan Kapal X.2 Lalu Lintas Kapal X.3 Kegiatan Bongkar muat Y.1 Peran Pengawasan

<b>Metode Analisis</b>	Dalam Penelitian ini Menggunakan Metode kepustakaan ( <i>library research</i> ) atau Analisis kualitatif.
<b>Hasil Penelitian</b>	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).
<b>Hubungan Dengan Peneliti Ini</b>	Peran Syahbandar dalam Kegiatan Angkutan Laut dalam penelitaian Bayuputra tahun ( 2015 ) di gunakan sebagai bahan rujukan variabel pengawasan dalam penelitian ini

Sumber : Google *Scholar*

2. Pada Tabel 2.2 di jelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

**Tabel 2.2**

**Penelitan untuk variabel Pemeriksaan**

<b>Judul Artikel</b>	Kinerja Pelayanan Pemeriksaan Kapal Berbendera Indonesia Oleh Marine Inspector.
<b>Penulis Jurnal</b>	Saribanon, Sakti
<b>Sumber</b>	Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi & Logistik, Volume 3, Nomor 1, 2016.
<b>Variabel dan Indikator penelitian</b>	Variabel yang diteliti : X.1 Dokumen Sertifikasi Kapal X.2 Pemeriksaan Keadaan Kapal X.3 Alat Keselamatan kapal Y.1 Kinerja Pemeriksaan Kapal
<b>Metode Analisis</b>	Dalam Penelitian ini menggunakan Metode Analisis Kualitatif

<b>Hasil Penelitian</b>	Banyaknya permintaan/permohonan pemeriksaan kapal yang tidak sebanding dengan jumlah pegawai yang ada. Belum ada perekrutan untuk pegawai baru yang memiliki keahlian di bidang keselamatan pelayaran/perkapalan. Tindakan efektif atas kinerja pelayanan pemeriksaan kapal pada Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Priok tahun 2013, bahwa pihak organisasi selalu mengevaluasi kembali, mengenai jumlah kunjungan kapal yang mengajukan permohonan untuk pemeriksaan kapal.
<b>Hubungan Dengan Peneliti Ini</b>	Kinerja Pelayanan dalam melakukan pemeriksaan oleh Marine Inspector dalam penelitian Saribanon, Sakti Tahun ( 2016 ) di gunakan sebagai bahan rujukan Pemeriksaan dalam penelitian ini.

Sumber : Google Scholar

3. Pada Tabel 2.3 di jelaskan tentang penelitian tedahulu , variabel penelitian, teknik analisa serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

**Tabel 2.3**

**Penelitian untuk variabel Pemberian Surat Persetujuan Berlayar**

<b>Judul Artikel</b>	Upaya Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Pinang Dalam Peningkatan Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar.
<b>Penulis Jurnal</b>	Azzahro, Rubiyanto
<b>Sumber</b>	Jurnal Politeknik Bumi AKPELNI, Volume 6, Nomor 1, 2019.
<b>Variabel dan indikator penelitian</b>	Variabel yang diteliti : X.1. Keabsahan (legitimasi) X.2. Standar Pelayanan X.3. Faktor Pendukung dan Penghambat Penerbitan Y.1. Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

<b>Metode Analisis</b>	Metode yang digunakan dalam pengumpulan data yaitu dengan metode observasi, Metode wawancara, dan kepustakaan.
<b>Hasil Penelitian</b>	Keabsahan (legitimasi) Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan KSOP Kelas II Tanjung Pinang tetap dilakukannya upaya untuk kelengkapan dokumen dokumen yang menjadi syarat penerbitan SPB oleh pengguna jasa atau agen, ketidaksesuaian, serta masa berlaku yang sudah habis. Standar Pelayanan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang diberikan KSOP Kelas II Tanjung Pinang dalam hal prosedur pelayanan sudah baik, pelayanan penerbitan SPB namun pelayanan penerbitan SPB perlu ditingkatkan lagi dengan standar waktu yang ada. Faktor pendukung pada proses penerbitan SPB terdapat pada proses pelayanan, lokasi yang strategis, serta SDM yang kompeten di bidangnya sangat berguna bagi pihak KSOP Kelas II Tanjung Pinang dalam memberikan pelayanan bagi pengguna jasa untuk memberikan pelayanan yang optimal.
<b>Hubungan Dengan Peneliti Ini</b>	Peningkatan pelayanan dalam penerbitan surat persetujuan Berlayar dalam penelitian Azzahro, Rubiyanto Tahun (2019) digunakan sebagai Bahan rujukan Variabel Pemberian Surat Persetujuan berlayar dalam Penelitian ini.

Sumber : Google Scholar

4. Pada Tabel 2.4 di jelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisis serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

**Tabel 2.4**

**Rujukan penelitian untuk variabel Keselamatan Pelayaran**

<b>Judul Artikel</b>	Kebijakan Keselamatan Dan Keamanan Maritim Dalam Menunjang Sistem Transportasi Laut.
<b>Penulis Jurnal</b>	Kadarisman
<b>Sumber</b>	Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik, Volume 4, Nomor 2, 2017.
<b>Variabel dan indikator Penelitian</b>	Variabel yang di teliti: X.1. Keselamatan Pelayaran X.2. Keamanan dalam Berlayar X.3. Keamanan alur dan lalu lintas Y.1. Sistem Tranportasi Laut
<b>Metode Analisis</b>	Penelitian ini menggunakan metode deskriptif, karena data dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka.
<b>Hasil Penelitian</b>	Sistem keselamatan dan keamanan transportasi laut di Indonesia belum berjalan optimal, masih sering terjadi kecelakaan baik karena faktor alam mau pun karena faktor manusia. Kebijakan pemerintah di bidang maritim, baik industri perikanan mau pun industri pelayaran belum dilaksanakan secara konsisten sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku. Selama ini pengembangan potensi maritim terbentur masalah struktural, dan belum ada kesadaran politis secara nasional tentang betapa besarnya potensi ekonomi, perikanan, dan maritim tersebut. Masih sedikit yang diketahui tentang kandungan potensi sumber daya kelautan Indonesia, sehingga membuka pintu bagi dilakukannya berbagai penelitian dan pengembangan

	keanekaragaman hayati tersebut.
<b>Hubungan Dengan Peneliti Ini</b>	Kebijakan keselamatan dan keamanan maritime dalam menunjang sistem transportasi laut dalam penelitian Kadarisman (2017) digunakan sebagai bahan rujukan keselamatan dalam penelitian ini.

Sumber : Google Scholar

## 2.2 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap perumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan (Sugiyono, 2019:99). Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel.

Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila ternyata 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 :

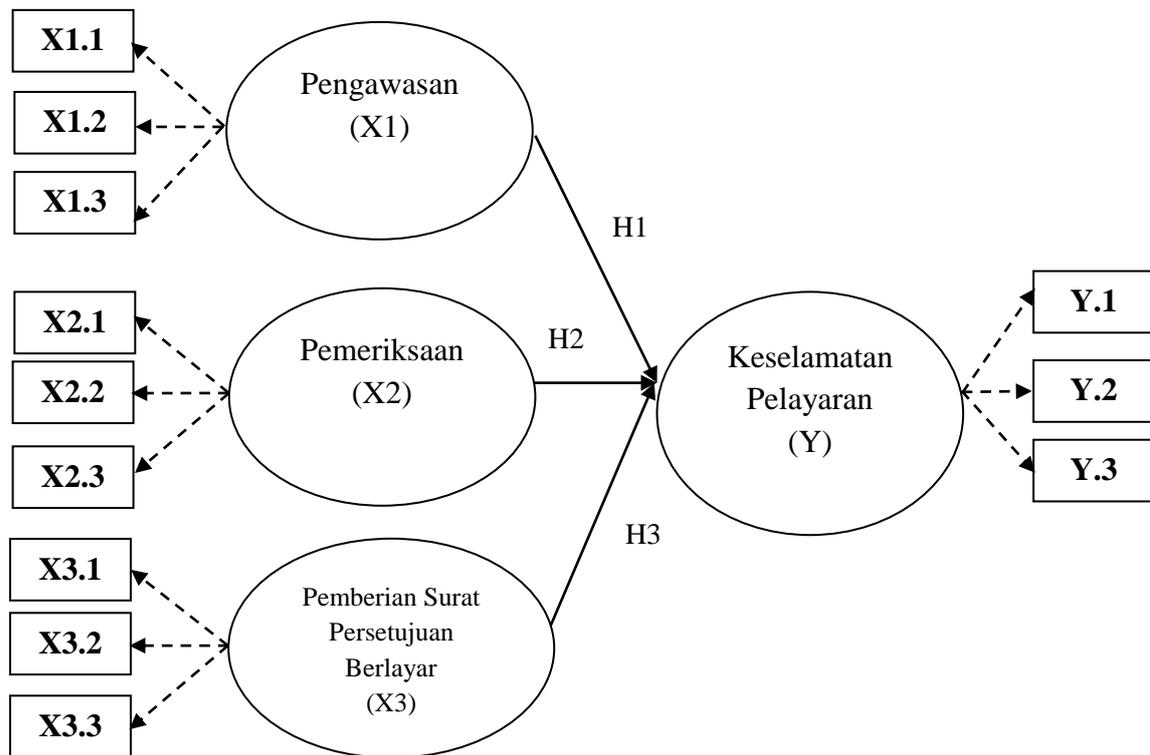
H.1 Diduga Faktor Pengawasan oleh Syahbandar berpengaruh Positif dan Signifikan Terhadap Keselamatan Pelayaran di Wilayah KSOP kelas 2 Cilacap.

H.2 Diduga Faktor Pemeriksaan oleh Syahbandar berpengaruh Positif dan Signifikan Terhadap Keselamatan Pelayaran di Wilayah KSOP kelas 2 Cilacap.

H.3 Diduga Faktor Pemberian Surat Persetujuan Berlayar berpengaruh Positif dan Signifikan Terhadap Keselamatan Pelayaran di Wilayah KSOP kelas 2 Cilacap.

### 2.3 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan Landasan teori mengenai Faktor-faktor penelitian yaitu Analisis Peran Syahbandar Dalam Melakukan Pengawasan, Pemeriksaan, dan Pemberian Surat Persetujuan Berlayar. Maka Kerangka pemikiran teoritis yang medasari penelitian ini sebagai berikut :

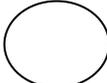


**Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran**

Keterangan:

 = Indikator

 = Pengukur

 = Variabel

 = Pengaruh

Variabel dalam penelitian ini meliputi :

Variabel Independen

2.1 X1 : Pengawasan (Bayuputra, 2015)

X1.1 : Kelaiklautan Kapal

X1.2 : Lalu lintas Kapal

X1.3 : Kegiatan Bongkar Muat

2.2 X2 : Pemeriksaan (Saribanon, Sakti., 2016)

X2.1 : Dokumen Kapal

X2.2 : Keadaan Kapal

X2.3 : Alat-alat Keselamatan Kapal

2.3 X3 : Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (Azzahro, Rubiyanto., 2019)

X3.1 : Keabsahan (legitimasi) Dokumen Kapal

X3.2 : Keabsahan (legitimasi) Dokumen Pelaut awak Kapal

X3.3 : Faktor Penghambat dan Pendukung penerbitan SPB

Variabel Dependen

2.4 Y : Keselamatan Pelayaran (Kadarisman, 2017)

Y1 : Keamanan Alur Pelayaran

Y2 : Keamanan Dalam Berlayar

Y3 : Kelancaran Lalu Lintas Kapal