

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara kepulauan yang mana luas wilayah perairan lebih luas dibanding luas daratan. Oleh karena itu pemerintah saat ini sedang mencoba untuk menggali potensi dari laut tersebut, terutama di bidang perikanan. Untuk mendukung keberhasilan pembangunan perikanan nasional, maka diperlukan fasilitas yang memadai Pelabuhan Perikanan merupakan prasarana yang sangat penting bagi kapal-kapal penangkap ikan untuk membongkar muatan ikan-ikan hasil tangkapan untuk kemudian di distribusikan ke pasaran Menurut data Dinas Perikanan dan Kelautan Propinsi Jawa Tengah tahun 2011, Kota Tegal menduduki urutan ke tiga yang memiliki produksi dan nilai produksi perikanan laut tertinggi se-provinsi Jawa Tengah. Padahal secara geografis, Kota Tegal hanya memiliki panjang garis pantai sekitar 6 km saja namun dapat menghasilkan produksi perikanan laut sebanyak 35.206,3 ton dengan nilai produksi sekitar 218 milyar rupiah. Jika dibandingkan dengan kabupaten Tegal yang berbatasan langsung dengan wilayah administrasi kota Tegal yang memiliki panjang garis pantai hingga 26 km hanya menghasilkan produksi perikanan laut sebanyak 1.269,9 ton dengan nilai produksi sekitar 7 milyar rupiah.

Jika ditinjau dari aspek historis, Kota Tegal terkenal dengan nelayan nelayannya yang tangguh sejak zaman koloni Belanda. Tegal juga dikenal sebagai pusat pelabuhan dan perdagangan yang banyak disinggahi oleh para pelayar dari berbagai daerah di nusantara hingga manca negara. Kehidupan sosial masyarakat khas pesisir diwarnai oleh akulturasi budaya antara penduduk pendatang dengan penduduk lokal sehingga menjadikan Tegal sebagai salah satu Kota perdagangan di kawasan utara Jawa yang selalu dinamis (Rochani, 2005). Kapal-kapal berukuran antara 50–200 GT

yang berbasis di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal. didominasi kapal-kapal cantrang dan *gillnet* banyak dioperasikan di sepanjang pantai utara Pulau Jawa, Perairan Madura, Perairan Pulau Masalembu, dengan waktu pelayaran satu, dua sampai tiga bulan lamanya pelayaran karena bekal yang dibawa sangat memenuhi. Dan bahkan ada yang berlayar sampai di perairan Kalimantan. Kapal-kapal yang berbasis di Pekalongan umumnya memiliki ukuran kapal 80-200 GT didominasi kapal *purse-seine* beroperasi lebih jauh, yakni ke perairan Natuna, Bangka Belitung, Pulau Masalembu, Selat Makasar, Perairan Matasiri. Adapun kapal-kapal penangkap ikan di perairan Cilacap berukuran 10-60 GT beroperasi di sekitar perairan Cilacap, Perairan selatan Gombang dan perairan selatan Pangandaran. Memperhatikan ukuran kapal yang relatif kecil dan kondisi cuaca yang tidak menentu dimungkinkan akibat pemanasan global, serta kapal diawaki dengan jumlah orang yang melebihi kapasitas karena menggunakan teknologi sederhana terjadi kecelakaan, kapal tenggelam, tubrukan kebakaran. pada kapal penangkap ikan sangat besar. Permasalahan keselamatan pada setiap kapal dan setiap pengoperasian masing-masing jenis dan alat tangkap memiliki tingkat keselamatan Yang berbeda.

Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan yang memenuhi sebagai persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan sekitar pelabuhan dan Kepelabuhanan. Menurut Agus Ajis Semekto terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut karena tidak diadakannya yang mengharuskan setiap kapal yang akan beroperasi. Hingga pada persoalan penempatan titik berat kapal dan gaya kestabilan kapal, dengan demikian Keselamatan Pelayaran perlu dilakukan pengkajian, dalam aturan international keselamatan pelayaran. Dari segi bangunan kapal, kelistrikan kapal, kontruksi kapal, radio navigasi.

Kelaiklautan kapal adalah 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 awal kapal dan kesejahteraan penumpang, status hokum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan elaiklautan kapal dapat dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi dan teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat – sertifikat keselamatan seperti Surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan 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 (Barus, et all, 2017). Sertifikat kelaiklautan kapal dikeluarkan berdasarkan hasil data uji klas dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Pengawasan dan pemeriksaan yang dilakukan Biro Klasifikasi Indonesia meliputi pemeriksaan kontruksi kapal, lambung kapal, instalasi mesin, instalasi listrik serta keseluruhan perlengkapan yang di pakai dalam pengoperasian kapal. Menurut (Sonhaji, 2018) Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang keselamatan Perkapalan,

Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) berperan penting dalam dunia pelayaran kapal penumpang atau kapal perikanan, sebagai Negara Kepulauan Indonesia sangat amat membutuhkan Navigasi sebagai penunjuk keadaan alur pelayaran yang akan dilalui oleh kapal nelayan. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari. Atau dilewati Kapal senantiasa berlayar di alur pelayaran sehingga musibah kecelakaan kapal seperti tubrukan, kandas, tenggelam kemungkinan dapat terhindari disekitar alur Pelayaran. Lokasi keberadaan kapal yang mengalami musibah dapat menimbulkan gangguan keselamatan berlayar bagi kapal-Kapal lainnya sehingga perlu diadakan pengangkatan dan / usaha

penyingkiran kerangka kapal. Diperlukan sarana penunjang keselamatan pelayaran melalui pemasangan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) melalui pemasangan mercusuar, rambu suar, radio navigasi. sebagai alat pengirim informasi kepala kapal sehingga kapal nelayan dapat membaca situasi alur pelayaran tersebut. Salah satu upaya untuk penegakan hukum di laut adalah pengawasan terhadap kapal-kapal yang berlayar di wilayah perairan di Indonesia. Kapal yang memenuhi syarat layak laut yang dapat berlayar di wilayah laut di Indonesia. Dalam pasal 1 angka 33 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Keselamatan Pelayaran.

Peran Syahbandar ditinjau dari undang-undang Nomer 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi dari Syahbandar meliputi: Seperti yang dikatakan (Galih Satriyo dan Suwarso), pengawasan pada saat kapal sandar maupun kegiatan bongkar muat curah maaupun bongkar muat dan perusahaan PBM menyepelkan untuk pengurusan surat ijin kegiatan bongkar muat sehingga jika ada pengawasan oleh pihak Syahbandar, perusahaan PBM baru menyelesaikan surat ijin kegiatan bongkar muat. Untuk menekan itu semua harus dilakukannya pengawasan yang lebih fleksibel agar kegiatan bongkar muat di pelabuhan tujuan. dengan lancar dan menerpakan alat pelindung diri lebih diperketat oleh pihak Syahbandar. Pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksana aktual rencana, dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan rencana yang berarti. Keselamatan merupakan suatu usaha untuk mencegah setiap perbuatan atau kondisi tidak selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas maka penulis terdorong untuk mengambil judul penelitian yaitu **“ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESELAMATAN PELAYARAN KAPAL PENANGKAP IKAN DI PELABUHAN PERIKANAN PANTAI TEGALSARI KOTA TEGAL”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka permasalahan dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Apakah kelaiklautan kapal berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal?
2. Apakah Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal?
3. Apakah Peran Syahbandar berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran dipelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal?

1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Sebelum melakukan penelitian, maka harus ditentukan terlebih dahulu tujuan dari penelitian. hal ini dimaksudkan agar dalam melakukan penelitian tidak kehilangan arah sehingga penelitian dapat berjalan lancar dan hasil yang dicapai sesuai dengan yang diharapkan. Adapun tujuan penelitian antara lain sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis pengaruh faktor kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran kapal penangkap ikan di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal.
2. Untuk menganalisis pengaruh faktor sarana bantu navigasi pelayaran terhadap keselamatan pelayaran kapal penangkap ikan di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal.
3. Untuk menganalisis pengaruh faktor peran syahbandar terhadap keselamatan pelayaran kapal penangkap ikan di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal.

1.3.2. Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan bagi beberapa pihak berikut ini:

1. Bagi Akademi

Dapat lebih meningkatkan pemahaman dan pengetahuan tentang dunia transportasi di bidang kelautan dalam proses cara kerja hingga pembahasan teori-teori yang didapatkan dalam proses praktek kerja lapangan hingga melakukan pembahasan penelitian guna menyelesaikan skripsi, ilmu yang diajarkan selama masa perkuliahan sangat membantu untuk menganalisis didalam dunia transportasi laut.

2. Bagi Universitas Maritim AMNI Semarang

Dapat dijadikan acuan atau referensi bagi pengembangan wawasan ilmu kepelabuhanan, kemaritiman dan informasi tentang dunia transportasi kelautan yang memiliki banyak bidang-bidang yang dapat di rangkum dengan sedemikian rupa secara sistematis dan ketepatan yang tinggi sehingga mudah dirangkum oleh pihak kampus dalam proses pembelajaran/perkuliahan di Universitas Maritim AMNI Semarang khususnya dalam bidang keselamatan pelayaran di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal.

3. Bagi Pembaca

Sebagai referensi penelitian lebih lanjut dan diharapkan dapat menambah pengetahuan bagi Mahasiswa/Universitas Maritim AMNI Semarang serta pengembangan ilmu yang dapat digunakan untuk dunia kerja dan bekal ilmu untuk mencari ilmu dengan jenjang lebih tinggi.

1.4. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran secara jelas tentang penelitian yang dilakukan, dibuat suatu sistematika penulisan yang berisi informasi mengenai hal-hal yang akan dibahas dalam tiap-tiap bab. Adapun sistematikanya adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini terdiri dari landasan teori-teori keselamatan pelayaran yang berhubungan dengan bahasan permasalahan penelitian terdahulu dan teori tersebut digunakan sebagai pendukung pemecahan masalah penelitian terdahulu, hipotesis, serta kerangka pemikiran.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Membahas tentang langkah-langkah yang dilakukan dalam rencana kerja penelitian, sehingga penelitian dilakukan secara benar yang meliputi: variabel penelitian definisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data serta metode analisa data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang mengenai objek penelitian dan memaparkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian di lapangan, untuk kemudian dianalisa dan dilakukan pembahasan.

BAB V PENUTUP

Berisi tentang proses akhir dari suatu penelitian, pada bagian bab ini dikemukakan kesimpulan yang merupakan hasil penelitian. Selanjutnya, pada bab ini dikemukakan pula saran-saran yang bersifat konstruktif bagi semua pihak

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN-LAMPIRAN**

BAB II

TINJUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini akan menjadi lebih baik jika didukung oleh landasan teori yang sesuai dengan masalahnya. Landasan teori tersebut, digunakan sebagai titik tolak berpikir dalam penelitian suatu masalah. Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal merupakan pelabuhan perikanan yang dikelola oleh pemerintah untuk mengelola pelabuhan dalam bidang perikanan yang tidak tergantung oleh pelabuhan lain yang berdekatan, oleh karena itu semua pengelolaannya dikelola langsung oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal dengan Pemerintah Propinsi Jawa Tengah yang dibentuk untuk mengelola dan memberikan jasa Kepelabuhanan Perikanan di Kota Tegal dan sekitarnya. Pelabuhan ini terus dibangun agar dapat menunjang kegiatan tertentu di daerah Pelabuhan.

Selain itu Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal adalah pelabuhan khusus perikanan yang dikelola langsung oleh aparat pemerintah yang diangkat langsung dari kementerian perikanan dari mulai sektor pegawai pelabuhan dan syahbandarnya dikhususkan untuk perikanan jadi tidak terkait dengan kementerian perhubungan seperti pada umumnya di pelabuhan lainnya.

2.1.1. Keselamatan Pelayaran

Seperti yang dikatakan Agus Ajis Semekto (2019), Keselamatan Pelayaran didefinisikan sebagai suatu keadaan yang memenuhi sebagai persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan sekitar pelabuhan dan Kepelabuhanan. Menurut Agus Ajis Semekto terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut karena tidak diadakannya yang mengharuskan setiap kapal yang akan beroperasi. Hingga pada persoalan penempatan titik berat kapal dan gaya kestabilan kapal, dengan demikian Keselamatan Pelayaran perlu dilakukan

pengkajian, dalam aturan international keselamatan pelayaran dalam ketentuan sebagai berikut:

- a. Konstruksi (struktur, stabilitas, permesinan dan instalasi listrik).
- b. Perlindungan api, detektor api dan pemadam kebakaran.
- c. Komunikasi radio, keselamatan navigasi
- d. Perangkat penolong, seperti pelampung, keselamatan navigasi.

Dalam keselamatan transportasi laut, serta timpangnya perhatian terhadap persoalan keselamatan pelayaran, dapat menghambat penyediaan layanan transportasi di seluruh Indonesia. Dari beragam moda transportasi perairan di Indonesia saat ini, armada pelayaran rakyat merupakan salah satu armada yang sudah membuktikan dirinya sebagai sarana transportasi laut yang tangguh, identik dengan usaha ekonomi kerakyatan berbasis kapal tradisional yang menggunakan layar dan motor. Untuk melaksanakan semua kebijakan di bidang keselamatan, Perusahaan harus memiliki Sistem Manajemen Keselamatan *Safety Manajemen System* yang merupakan fasilitas bagi seluruh personel di darat dan di laut. Perusahaan membangun sistem ini dengan mengikuti petunjuk *guidekines* dan contoh-contoh dokumen yang disediakan *International Safety Management Code (ISM)*.

2.1.2 Kelaiklautan Kapal

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomer 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 di perairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan Kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal (Kuncowati, 2017).

Kelayakan kapal mensyaratkan bangunan kapal dan kondisi mesin dalam keadaan baik. Nahkoda dan ABK harus berpengalaman dan

bersertifikat. Perlengkapan alat-alat keamanan memadai dan memenuhi syarat. hal yang tidak kalah penting adalah kapal tidak boleh mencemari lingkungan selama beroperasi di laut. Kondisi di lapangan terutama di pelosok tanah air menunjukkan bahwa aturan yang menyangkut pelaporan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) (SMC) sering dimanipulasi sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan. Setiap pengadaan, pembangunan dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Di dalam Bab IX pasal 124 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 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.

Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan oleh menteri. Sertifikat keselamatan terdiri atas:

- a. Sertifikat Keselamatan Pelayaran Kapal
- b. Sertifikat Kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan
- c. Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian.

Pengujian dan pemeriksaan wajib dilakukan oleh pejabat pemerintah yang diberi wewenang dan memiliki kompetensi yaitu oleh badan klasifikasi nasional atau badan klasifikasi asing yang diakui dan ditunjuk untuk melaksanakan pemeriksaan dan pengujian terhadap kapal untuk memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Badan klasifikasi yang ditunjuk wajib melaporkan kegiatannya kepada

menteri. Nakhoda dan atau Anak Buah Kapal harus memberitahukan kepada pejabat pemeriksa keselamatan kapal apabila mengetahui kondisi kapal atau bagian dari kapalnya dinilai tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal. Pemeliharaan kapal dilakukan secara berkala dan sewaktu-waktu. Pemilik, operator kapal, dan nakhoda wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian (Kuncowati, 2017).

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan layak laut, akan lebih aman dioperasikan, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memerlukan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya delay (Danny Faturachman, dkk 2015). Tentu bukan hal yang mudah untuk mempertahankan kondisi kapal yang memenuhi persyaratan dan keselamatan, pencegahan pencemaran laut, pengawasan pemuatan, kesehatan, dan kesejahteraan ABK karena ini semua memerlukan modal yang cukup besar. Disamping itu, usaha-usaha bisnis pelayaran ini juga memerlukan kerjasama dan bantuan penuh dari pihak galangan kapal, sedangkan kondisi galangan kapal saat ini juga dihadapkan pada kelesuan. Oleh karena itu, sentuhan tangan pemerintah beserta perangkat kebijakannya sangat diharapkan, terutama aspek permodalan dan penciptaan iklim usaha yang kondusif, sehingga para pengusaha pelayaran dan perkapalan dapat melaksanakan *rahabilitasi*, *replacement* maupun perluasan armada kapal (Danny Faturachman, dkk 2015).

Dalam upaya penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia mesti adanya pengawasan terhadap kapal-kapal yang akan berlayar. Di Indonesia kapal yang akan berlayar wajib memenuhi persyaratan Laik Lautan sebagai salah satu bentuk persetujuan berlayar. Menurut pasal 1 angka 33 Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal pencegahan pencemaran perairan dari kapal, status

hukum kapal, manajemen keselamatan kapal, manajemen keselamatan dan keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak/Nelayan di kapal. Seperti yang di katakanan (Huda *et al* Aceh, 2018) sebelum diterbitkannya Sertifikat Kelaikan dan Pengawakan Kapal Penangkap Ikan, petugas dari Dirjen Perhubungan yang disebut dengan *marine inspector* terlebih dahulu melakukan pengecekan terhadap kapal secara langsung. Beberapa hal yang menjadi perhatian *marine inspector*, antara lain:

- a. Konstruksi dan Tata Susunan Kapal
- b. Stabilitas dan Garis Muat
- c. Perlengkapan Kapal
- d. Permesinan dan Listrik Kapal
- e. Perangkat Telekomunikasi Radio dan Kapal
- f. Sistem dan Perlengkapan Pencegahan dan Pemadaman Kebakaran
- g. Sistem dan Perlengkapan Pencegahan Pencemaran dari Kapal
- h. Jumlah dan Susunan Awak Kapal

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

- a. Aturan Internasional
 - 1) Konvensi Solas 1974 dan amandemennya.
 - 2) Konvensi STCW 1978/95 dan Amandemennya
 - 3) Konvensi ILO
 - 4) Konvensi TMS 1969
 - 5) Konvensi Loadline 1966
- b. Aturan Nasional
 - 1) Undang-undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 - 2) PP. No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan
 - 3) PP. NO. 7 Taun 2000 tentang Kepelautan
 - 4) Kepemenhub No. 18 Tahun 1997 tentang Pendidikan, Ujian Negara dan Sertifikasi Kepelautan

- 5) Kepemenhub No, 43 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Departemen Perhubungan
- 6) SK. DIRJEN HUBLA NO. PY. 66/4/1/03 Tahun 2003 tentang penyelenggara Kelaiklautan Kapal Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 46 Tahun 1996 menyatakan “Setiap unit kapal penangkap ikan harus memenuhi kedelapan ketentuan tersebut agar bisa dinyatakan layak laut, akan tetapi dalam penerapannya di lapangan, tidak semua ketentuan tersebut bisa dipenuhi oleh kapal-kapal penangkap ikan tradisional Indonesia atau khususnya dalam hal ini adalah kapal-kapal penangkap, ikan di dalam undang-undang pelayaran menerangkan bab XI tentang kelaiklautan kapal bagian 1 tentang keselamatan kapal ayat 2 persyaratan keselamatan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi materi, konstruksi, bangunan, pemesinan dan kelistrikan serta perlengkapan alat penolong pelayaran di Pelabuhan Perikanan Kota Tegal armada kapal ikan.

Setiap kapal yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh Syahbandar. Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) harus memenuhi syarat administrative dan syarat teknis. Pejabat Syahbandar melakukan verifikasi/pemeriksaan sertifikat dan dokumen kapal sebelum Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dan melakukan verifikasi/pemeriksaan kapal yang dinyatakan layak untuk berlayar.

Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) Nahkoda/pemilik kapal harus mengajukan permohonan kepada Syahbandar dengan melampirkan kelaiklautan kapal. Syahbandar dapat melakukan pembatasan berlayar kapal apabila persyaratan kelaiklautan kapal, kemandirian kapal dan kondisi cuaca dapat membahayakan keselamatan.

2.1.3. Sarana Bantu Navigasi Pelayaraan

Seperti yang dikatakan (Santosa & Sinaga, 2020) Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) adalah sarana yang dibentuk secara alami, alat yang terletak di luar kapal berfungsi untuk membantu Navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal dan memberitahukan informasi bahaya dan rintangan jalur pelayaran untuk kepentingan keselamatan armada diperairan di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal, beberapa hal yang menjamin keselamatan, meliputi:

a. Mercusuar

Mercusuar adalah alat yang digunakan sebagai tanda batas wilayah perairan untuk Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang berjarak 20 mil laut yang membantu kapal menampilkan kepada navigator untuk menentukan dan menunjukkan posisi arah kapal dan/atau haluan kapal, serta dapat digunakan untuk menunjukkan daratan dan pelabuhan sebagai batas wilayah negara.

b. Rambu Suar

Rambu suar adalah sebagai sarana atau prasarana yang dapat membantu pelayaran yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih dari 10 mil, sebagai Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) yang memberitahukan navigator jika adanya rintangan, air dangkal, dan bahaya di alur perairan kapal yang akan melintasi jalur tersebut.

c. Radio Navigasi

Radio Navigasi adalah radiasi sinyal elektromagnetik yang membantu melalui atmosfer dan atau ruang hampa, radiasi tersebut berbentuk ketika objek bermuatan listrik dari gelombang *carrier* dimodulasi dengan gelombang radio.

2.1.4. Peran Syahbandar

Peran Syahbandar ditinjau dari undang-undang Nomer 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pasal 207 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan bahwa fungsi dari Syahbandar meliputi: Seperti yang dikatakan (Galih Satriyo dan Suwarso), pengawasan pada saat kapal sandar maupun kegiatan bongkar muat curah maupun bongkar muat dan perusahaan PBM menyepelkan untuk pengurusan surat ijin kegiatan bongkar muat sehingga jika ada pengawasan oleh pihak Syahbandar, perusahaan PBM baru menyelesaikan surat ijin kegiatan bongkar muat. Untuk menekan itu semua harus dilakukannya pengawasan yang lebih fleksibel agar kegiatan bongkar muat di pelabuhan tujuan. dengan lancar dan menerpakan alat pelindug diri lebih diperketata oleh pihak Syahbandar. Pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksana aktual rencana, dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan rencana yang berarti. Keselamatan merupakan suatu usaha untuk mencegah setiap perbuatan atau kondisi tidak selamat yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

Menurut Winardi (2019) pengawasan adalah semua aktivitas yang dilaksanakan oleh pihak manager dalam upaya memastikan bahwa hasil aktual sesuai dengan hasil yang direncanakan. Pengawasan merupakan fungsi yang menjamin bahwa kegiatan-kegiatan dapat memberikan hasil seperti yang diinginkan menurut Basu Swasta (2012). Sedangkan menurut Komaruddin pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksana aktual rencana, dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan dan rencana yang berarti sebagai berikut:

- a. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran;

- b. Petugas Syahbandar melaksanakan pengawasan terhadap semua kapal yang melakukan kegiatan di pelabuhan agar tercipta tertib lalu lintas;
- c. Pelaksanaan pengawasan, perencanaan dan pemenuhan, kelaikan kapal, Sertifikasi Keselamatan Kapal, Pencegahan Pencemaran dari Kapal dan penetapan status hukum kapal;
- d. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal Pelaksanaan pengawasan keselamatan, dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, penertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan pengerukan dan reklamasi, layak berlayar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal diperairan dan alur pelayaran pemanduan dan penundaan kapal, serta penertiban Surat persetujuan Berlayar;
- e. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran diperairan pelabuhan, penanganan musibah dilaut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan Pelayaran;
- f. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di Pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan Pelayaran;
- g. Pelaksanaan penyusunan Rencana induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan serta pengawasa penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri;
- h. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP);

- i. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang dipelabuhan;
- j. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan;
- k. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja Operasional Pelayanan jasa Kepelabuhan;
- l. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta Pelaporan;
- m. tugas melakukan penyiapan bahan pengaturan, pengadilan dan pengawasan kegiatan lalu lintas dan angkutan laut, tenaga kerja bongkar muat pengawasan kegiatan keagenan dan perwakilan perusahaan angkutan kapal asing, penjaminan kelancaran arus barang, keamanan dan ketertiban di pelabuhan, pengaturan dan penyelenggaraan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor.PM 36 Tahun 2012);

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan keselamatan pelayaran, kelaiklautan kapal kalau tidak dibantu dengan sarana keselamatan pelayaran, maka resiko kecelakaan kapal sangat tinggi. Kelaiklautan kapal sesuai dengan daerah pelayarannya meliputi: keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawakan kapal, garis muat kapal dan pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, manajemen keamanan kapal. Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Di dalam 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 awal kapal dan kesejahteraan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal (Kuncowati dan Mudiyanto, 2017). Kelaiklautan kapal dapat dibuktikan dengan kelengkapan persyaratan administrasi dan teknis. Persyaratan administrasi berupa sertifikat-sertifikat keselamatan seperti surat kebangsaan, surat ukur, sertifikat keselamatan, konstruksi kapal, sertifikat keselamatan 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 layak laut (Barus, et.all, 2017). Syarat-syarat kapal yang memenuhi kelaiklautan yaitu:

- a. Keselamatan kapal, yaitu kapal dapat kembali pulang dengan selamat.
- b. Pengawakan, ABK memenuhi syarat atau memiliki ketrampilan.
- c. Muatan, tidak melebihi muatan yang seharusnya.
- d. Kesehatan dan kesejahteraan ABK.
- e. Status kapal, adanya sertifikat kebangsaan atau menggunakan bendera Negara.
- f. Pencegahan pencemaran air laut, tidak mencemari perairan ketika berlayar.

Pentingnya peran Syahbandar dalam pengawasan kelaiklautan beberapa hal yang perlu mendapat perhatian Syahbandar dalam pengawasannya yaitu material kapal, konstruksi kapal, bangunan kapal, permesinan dan pelistrikan kapal, stabilitas kapal, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal. Pengguna jasa angkutan laut yang menggunakan kapal yang tidak layak laut, dapat menimbulkan kerugian pada barang

yang diangkut hingga kehilangan nyawa penumpang maupun awak kapal. Untuk menghindari terjadinya hal tersebut maka diadakan pemeriksaan-pemeriksaan yang dilakukan Syahbandar berupa:

- a. Pemeriksaan Tahunan, setiap 12 bulan diperiksa dalam keadaan dilimbungkan di atas galangan kapal.
- b. Pemeriksaan besar, dilakukan setiap 4 tahun sekali bersama dengan waktu dokumen tahunan.
- c. Pemeriksaan kerusakan atau perbaikan dilakukan pada waktu terjadi sesuatu kerusakan yang mempengaruhi kesempurnaan Pemeriksaan tambahan, dilakukan apabila diperlukan.
- d. Mengangkut penumpang, membawa muatan berbahaya dan lain-lain. Kondisi layak laut harus selalu dipertahankan antara lain, dengan perawatan oleh awak kapal sendiri.
- e. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya Bongkar muat barang bahaya wajib diawasi oleh Kantor Syahbandar dan otoritas Pelabuhan (KSOP), agar bongkar muat berlangsung aman dan tidak mengganggu aktifitas kapal lain serta agar tidak mencemari perairan pelabuhan. Bongkar muat yaitu kegiatan bongkar muat barang dari dan atau ke kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*stevedoring*), kegiatan pemindahan barang-barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang atau lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu akan sangat bermakna jika judul-judul penelitian yang digunakan sebagai bahan pertimbangan sangat bersinggungan dengan penelitian yang hendak dilakukan. Biasanya penelitian terdahulu yang

digunakan adalah penelitian yang terkait langsung dengan penelitian yang sedang dilakukan.

2.1.1. Rujukan Peneliti Untuk Variabel

Pada tabel 2.1 telah dijelaskan secara ringkas jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan, penelitian ini berfokus kepada variabel Keselamatan pelayaran: peneliti selanjutnya diharapkan dapat menambah variabel bebas lain yang berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran karena dengan semakin baik dan lebih banyak variabel yang digunakan maka akan berpengaruh baik juga bagi pelabuhan perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal.

1. Pada tabel 2.1 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Independen yaitu: keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.1
Rujukan Peneliti untuk Variabel Keselamatan Pelayaran

Judul Artikel	Analisis Faktor-Faktor yang mempengaruhi keselamatan Pelayaran kapal penangkapan ikan di Pelabuhan Tasik agung rembang.
Peneliti jurnal	Agus Aji Sumekto (2019), vol 19
Variable indikator	Peneliti X. 1 Keselamatan Kapal X. 1. 1 Alat-Alat Keselamatan Kapal X. 1. 2 Sumber Daya Awak Kapal X. 1. 3 Kelaiklautan Kapal X. 2 Saran Bantu Navigasi Pelayaraan X.3.3 Sertifikasi Awak Kapal Y. 1 Keselamatan Pelayaran
Metode analisis	Analisis Regresi Linear Berganda
Hasil peneliti	1) Penguji statistik dengan persamaan regresi hasil linier berganda diperoleh hasil bahwa variable alat-alat Keselamatan kapal mempunyai faktor yang berpengaruh terhadap kecelakaan pelayaran Kapal ikan, hal ini dibuktikan dengan nilai koefisien regresi besar 0,306, paling tinggi dibanding faktor yang lain. 2) Sumber daya awak kapal ikan dan kelaiklautan kapal memiliki pengaruh yang relatif lebih kecil terhadap keselamatan

	<p>pelayaran kapal ikan jika dibandingkan dengan pengaruh factor Alat-Alat Keselamatan Kapal Terhadap Keselamatan pelayaran kapal ikan.</p> <p>3) Faktor Peran sarana bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) mempunyai pengaruh yang paling kecil terhadap Keselamatan pelayaran Kapal ikan jika diandingkan dengan factor lain dalam peneliti ini, dibuktikan dengan nilai Koefisien regresi Variabel peran saran bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) Sebesar 0.227, lebih kecil dan factor lain dalam penelitian ini.</p>
Hubungan dengan peneliti	Dari kesimpulan Jurnal terdahulu terdapat Variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dependen keselamatan Pelayaran.

2. Pada tabel 2.2 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel independen yaitu Kelaiklautan dan Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.2
Rujukan Peneliti Untuk Variabel Kelaiklautan dan Keselamatan Pelayaran

Judul Artikel	Analisis Kelaiklautan Kapal terhadap Keselamatan Pelayaran di Kapal Niaga (Study Kasus pada Perusahaan Pelayaran Kapal
Peneliti jurnal	Murdiyanto (2019), Vol 20
Variable peneliti indikator	X.2 Sarana Bantu Navigasi X.2.1 Menara Suara X.2.2 Rambu Suara X.2.3 Pelampung Suara X.3 Peran Syahbadar dalam Keselamatan
Metode analisis	Eksplanasi/ hubungan dengan menggunakan
Hasil peneliti	Hasil pengolahan data diperoleh nilai R berganda sebesar 0,937 Koefisien korelasi

variable analisis kelaiklautan kapal memiliki hubungan yang sangat kuat terhadap variabel keselamatan pelayaran, Koefisien determinasi ditunjukkan oleh Nilai R sebesar 0,937 berarti variable X_1 & X_2 mempunyai tingkat hubungan kuat terhadap variable terikat Y. & nilai R Square, yaitu sebesar 0,878, artinya sumbangan efektif yang diberikan oleh variabel X_1 & X_2 terhadap variabel terikat Y adalah sebesar 87,8%. Sebuah kapal dianggap laik laut salah satunya telah memenuhi persyaratan pengawakan kapal dan garis muat kapal. Artinya hasil dari penelitian garis muat kapal yang paling dominan sebesar 0,692 yang mempengaruhi keselamatan pelayaran. Dari uji F kesiapan sumber analisis kelaiklautan kapal secara simultan berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran, sehingga hipotesis yang menyatakan ada pengaruh secara simultan antara variabel peranan analisis kelaiklautan kapal secara simultan berpengaruh terhadap keselamatan pelayaran. Dari uji t pengawakan kapal berpengaruh signifikan terhadap keselamatan pelayaran (H_0 ditolak), karena nilai $t_{hitung} (=2,097) > t_{tabel} (=1,9818)$ garis muat berpengaruh signifikan terhadap keselamatan pelayaran (H_0 ditolak), karena nilai $t_{hitung} (=5,587) > t_{tabel} (=1,9818)$. Implikasi dari penelitian ini adalah kelaiklautan di atas kapal harus ditingkatkan untuk menunjang keselamatan pelayaran. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis kelaiklautan kapal terhadap keselamatan pelayaran. Pengaruh faktor-faktor ini sangat penting untuk diketahui terutama persyaratan pengawakan kapal dan garis muat kapal untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Hasil pengolahan data Koefisien korelasi berganda dapat ditunjukkan bahwa antara variable kelaiklautan kapal memiliki hubungan yang kuat terhadap variabel keselamatan pelayaran. Berdasarkan kesimpulan yang diambil maka dapat dikemukakan beberapa saran dari penelitian ini adalah Perusahaan pelayaran hendaknya dan bahkan meningkatkan pengawasan proses pemuatan agar terpantau garis muat tidak

	melebihi yang telah ditentukan agar terjaminnya keselamatan pelayaran
Hubungan dengan peneliti	dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian, penulis yaitu variable independen sarana bantu navigasi pelayara.

3. Pada tabel 2.3 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Independen yaitu: Navigasi Pelayaran.

Tabel 2.3
Rujukan Peneliti Untuk Variabel Sarana Bantu Navigasi Pelayaran

Judul artikel	Peran Tanggung Jawab Nahkoda dan Syahbandar terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
Peneliti jurnal	Agus Santoso, dan Erwin Alexander Sinaga (2019)
Variable penelitian dan indikator	X.1 keselamatan pelayaran X.2 Nahkoda X.3 Saran Bantu Navigasi Pelayaran
Metode analisis	Regresi linear berganda
Hasil penelitian	Tanggung jawab seorang Nahkoda menguraikan bahawannya secara umum seorang Nahkoda kapal bertugas bertanggung jawab ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu menuju kepelabuhan lainya dengan menjamin keselamatan penumpang, indikator yang mempengaruhi keamanan di dalam penelitian ini antara lain pengawasan keselamatan penumpang/baran ($X_{1.1}$). pengawasan keselamatan penumpang / barang ialah melakukan pengawasan kepada seluruh penumpang atau untuk barang demi menjaga keselamatan pelayaran ($X_{1.2}$) tidak memuat penumpang / barang melebihi kapasitas dimana demi menjaga keselamatan pelayaran nahkoda harus lebih teliti alam melakukan setiap penumpang muatan penumpang/barang agar tidak melebihi kapasitas ($X_{1.3}$) membuat kepalanya layak laut ialah seluruh sertifikat

	<p>kapal masih berlaku dan tidak yang mati gar kapalnya menjadi layak laut untuk berlayar. dalam penelitian ini para petugas syahbandara harus menggunakan system yang mengelola seluruh kegiatan dipelabuhan dengan sistematis dan masih indikator yang mempengaruhi keamanan di dalam penelitian antara lain aspek pengawasan kelaiklautan kapal (X_{2.1}) Dimana pengawasan tersebut harus dilakukan secara langsung baik itu peralatannya maupun fisik kapal (X_{2.2}) melaksanakan siji awak kapal iyalah syahbandar harus memasukkan nama-nama awak kapal yang baru dalam buku siji, awak kapal, dan harus memeriksa daftar nama awak kapal secara teliti dan harus mengesahkannya (X_{2.3}) mengawasi kegiatan ahli muat diperairan, pelabuhan, dimana syahbandar harus lebih giat untuk melakukan pengawasan setiap kegiatan ahli muatan di perairan pelabuhan supaya tidak jadi bahaya yang diinginkan, pemanfaatan saran bantu navigasi menguraikan bahwa pemanfaatan saran bantu navigasi sangat penting bagi keselamatan pelayaran indikator yang mempengaruhi keamanan di dalam penelitian antara lain pemasangan wilayah sitem pelambung (X_{3.1}) Yang beratii setiap pemasangan wilayah sitem pelambung A.harus mengikuti perosedur (X_{3.2}) pemasangan lampu suara yang artinya sebagi tanda untuk menentukan dimana posisi kapal-kapal tersebut. (X_{3.3}) pemasangan tanda-tanda perairan dan tanda tengah alur atau pengenalan darata yang dimaksud dengan pemasangan tanda tanda perairan ialah pemasangan lampu suara atau sebagi pengenalan daratan.</p>
Hubungan dengan peneliti	<p>Dari kesimpulan terdahulu terdapat variabel yang menyangkut dengan penelitian penulis yaitu Tanggung Jawab Syahbandar terhadap Keselamatan Pelayaran</p>

4. Pada tabel 2.4 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Independen yaitu: Peran Syahbandar

Tabel 2.4
Rujukan Peneliti Untuk Variabel Peran Syahbandar

Judul artikel	Tanggung Jawab Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran ditinjau dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
Peneliti jurnal	Randy Y.C. Aguw, (2013)
Variable penelitian dan indikator	X1=Tanggung jawab Syahbandar Y = Keselamatan Pelayaran
Metode analisis	Analisis metode kuantitatif deksrptif/Liner berganda
Hasil penelitian	Tanggung jawab syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran adalah sudah menjadi tugasnya. Tindakan-tindakan yang dilakukannya adalah agar untuk meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran Tugas pengawasan yang dilakukan seorang syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang syahbandar dalam tugasnya juga harus memastikan kesadaran pemakai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal, untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku dibidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.
Hubungan dengan peneliti	Dari kesimpulan terdahulu terdapat variabel yang menyangkut dengan penelitian penulis yaitu Tanggung Jawab Syahbandar terhadap Keselamatan Pelayaran

5. Pada tabel 2.5 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Independen yaitu: Kelaiklautan Kapal.

Tabel 2.5
Rujukan Peneliti Untuk Kelaiklautan Kapal

Judul artikel	Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut dan Antisipasi terhadap Kecelakaan Kapal di Merak-Bakauheni
Peneliti jurnal	Agung Sudrajad, Danny Faturachman, Vol. 1 2015
Variable penulis dan indikator	X1.1 : Sumber Daya Awak Kapal X1.2 : Keselamatan dan Kelaikan Kapal X1.3 : Sarana Penunjang Pelayaran Y : Keselamatan Pelayaran
Metode analisis	Metode Penelitian Analisis Deskriptif
Hasil Penelitian	Tingginya kasus kecelakaan laut di Indonesia saat ini harus menjadi perhatian dari seluruh pihak, bukan hanya pemilik kapal tetapi juga pemerintah dan seluruh masyarakat. Jenis kecelakaan yang terjadi rata-rata selama 6 tahun (2005-2010) adalah tenggelam (30%), tubrukan (26%), kandas (14%), kebakaran (17%), dan lainnya (13%).
Hubungan dengan peneliti	Variabel Kelaiklautan Kapal dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Kelaiklautan Kapal dalam penelitian ini.

2.3. Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban yang bersifat sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan (Sugiyono, 2016). Hipotesis ilmiah mencoba mengutarakan jawaban sementara terhadap masalah yang akan diteliti. Hipotesis menjadi teruji apabila semua gejala yang ditimbulkan bertentangan dengan hipotesis tersebut. Dalam upaya pembuktian hipotesis peneliti dapat saja dengan sengaja menimbulkan atau menciptakan suatu gejala Kesengajaan ini disebut percobaan atau eksperimen. Hipotesis yang telah teruji kebenarannya disebut teori. Pengujian hipotesis dimaksudkan untuk

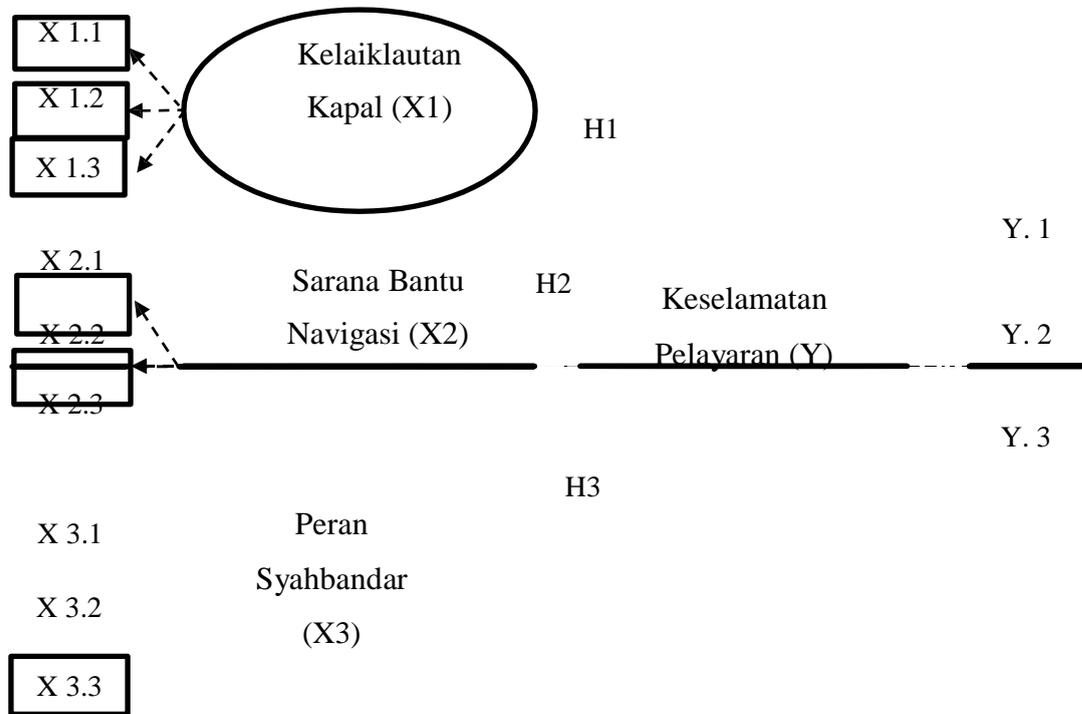
memutuskan apakah akan menerima dan menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi peneliti yang akan dilakukan. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Jadi hipotesis merupakan tafsiran terhadap parameter populasi, melalui data-data sampel. Berdasarkan tinjauan pustaka dan penelitian terdahulu seperti yang telah diuraikan di atas, maka hipotesis yang akan dikembangkan dalam penelitian ini adalah :

- H1** : Diduga Kelaiklautan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal?
- H2** : Diduga faktor Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal?
- H3** : Diduga faktor Peran Syahbandar berpengaruh Positif terhadap Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Perikanan Pantai Tegalsari Kota Tegal?

2.4. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran yang dihasilkan dapat berupa kerangka berfikir yang asosiatif atau hubungan maupun komparatif atau perbandingan (Sugiono, 2016). Berdasarkan uraian tinjauan pustaka yang telah dipaparkan di atas, maka dapat disusun kerangka pemikiran yang diturunkan dari beberapa teori maupun konsep sebagai penggambaran dari hubungan dari variabel independen dan variabel dependen. Dalam penelitian ini variabel independen yaitu : Kelaiklautan Kapal (X_1), Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (X_2), Peran Syahbandar (X_3), sedangkan variabel dependen yaitu: Keselamatan Pelayaran (Y) yang dapat di gambarkan sebagai berikut:

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



Keterangan:

-  = Variabel  = Pengaruh
-  = Indikator  = Pengukuran
- H = Hipotesis

1. Indikator Variabel Independen

a. Kelaiklautan Kapal (X1) X1.1 =

Kapasitas muatan

X1.2 = Mesin Kapal

X1.3 = Dokumen Kapal

b. Sarana Bantu Navigasi Pelayaraan (X2)

X2.1 = Mercusuar

X2.2 = Rambu Suar

X2.3 = Radio Navigasi

c. Peran Syahbandar (X3)

X3.1 = Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar

X3.2 = Mengawasi Kelaiklautan Kapal

X3.3 = Melakukan Sijil awak Kapal

2. Indikator Variabel Dependen

a. Keselamatan Pelayaran (Y)

Y.1 = Keamanan Pelayaran

Y.2 = Alur Pelayaran

Y.3 = Fasilitas Alur Pelayaran

