

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Landasan Teori

2.1.1. Peran Juragan

Menurut Undang-undang Pelayaran Tahun 2008 (UUP 2008) “Nahkoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Juragan adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah juragan untuk kepentingan keselamatan, keamanan, dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Juragan setelah mendatangi sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, ini dengan pengertian bahwa juragan telah mengikatkan diri untuk dapat menyanggupi bekerja di bawah perintah pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal (perusahaan pelayaran) serta diberi upah oleh pengusaha kapal tersebut (Soebekti,1998). Maka dari itu juragan memiliki kewajiban-kewajiban yang wajib untuk dipenuhi. Kewajiban juragan secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD RI dan UUP 2008 (Samekto, 2019).

Menurut Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Perkapalan yang dimaksud dengan awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum. Jadi juragan juga sebagai orang yang dipekerjakan di atas kapal merupakan buruh utama pengusaha kapal yang mana secara garis besar memiliki hak yang sama dengan hak awak kapal lainnya (Sitompul, 2015). Juragan berperan penting untuk menjaga keselamatan pelayaran, terutama keselamatan penumpang, awak kapal, dan

barang yang diangkut. Pada umumnya juragan berperan untuk mengatur semua keperluan kapal dan awak kapal yang dibutuhkan selama pelayaran berlangsung, resiko yang ditanggung oleh juragan selama pelayaran berlangsung juga begitu besar, kecakapan berlayar dan pengalaman sangat dibutuhkan, terutama para juragan kapal perahu motor yang melewati aliran Sungai Barito di kota Puruk Cahu. Kondisi air sungai berpengaruh pada saat kapal perahu motor melewati Sungai Barito dimana kondisi sungai yang berarus deras dan memiliki pusaran-pusaran air yang begitu berbahaya apabila dilewati oleh perahu motor dapat mengakibatkan kecelakaan jika juragan kapal perahu motor tidak memiliki pengalaman dan kecakapan berlayar di Sungai Barito. Tidak sedikit kecelakaan perahu motor yang telah terjadi karena akibat dari kurangnya kesadaran juragan tentang perannya di atas kapal perahu motor. Hal ini juga didasari karena minimnya pemahaman tentang keselamatan pelayaran. Tujuan dari diselenggarakannya pelayaran telah diatur dalam Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang tujuan diselenggarakannya pelayaran adalah sebagai berikut:

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian Nasional.
- b. Membina jiwa kebaharian.
- c. Menjunjung kedaulatan Negara.
- d. Menciptakan daya saing dengan mengembangkan industri angkutan perairan Nasional.
- e. Menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan Nasional.
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan Bangsa dalam rangka perwujudan wawasan Nusantara, dan Meningkatkan ketahanan Nasional. Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di sungai dan danau, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan

demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal agar mampu menjaga keselamatan penumpang yang berada di kapal perahu motor.

2.1.2 Keadaan Bangunan Kapal

Kondisi bangunan kapal sangat berpengaruh terhadap pelayaran kapal perahu motor dan keselamatan penumpang. Dikarenakan apabila ada sedikit saja kesalahan dapat mengakibatkan kecelakaan. Awak kapal atau pemilik kapal perahu motor wajib untuk merawat dan mengecek kondisi bangunan kapal agar terhindar dari hal yang tidak diinginkan atau kecelakaan. Seluruh pengguna sarana transportasi di Indonesia khususnya dan di dunia pada umumnya, senantiasa sangat mengutamakan persoalan keselamatan dan keamanan, yang selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta spek kenyamanan. Terjadinya kecelakaan kapal seperti tenggelam, terbakar, dan lain-lain adalah permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan transportasi (Krisnajaya, et al, 2019).

Kondisi bangunan kapal disebut juga sebagai Kelaiklautan 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 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 perairan dari kapal, manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal (Kuncowati, 2017).

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
- g. Elektronika kapal

Kapal yang dinyatakan memenuhi persyaratan keselamatan kapal diberi sertifikat keselamatan terdiri atas :

- a. Sertifikat keselamatan kapal penumpang
- b. Sertifikat keselamatan kapal barang
- c. Sertifikat kelaikan dan pengawakan kapal penangkap ikan
- d. 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 kegiatan kepada menteri. Juragan 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 juragan. wajib membantu pelaksanaan pemeriksaan dan pengujian (Kuncowati, 2017).

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyebrangkan orang dan barang, sebaliknya kapal yang diragukan kondisinya cenderung menemui

hambatan saat dalam pelayaran. Jika kapal mengalami kerusakan saat di perjalanan akan memelurkan biaya tambahan seperti biaya eksploitasi yang disebabkan terjadinya *delay* (Faturachman, et al, 2015).

Tentu bukan hal yang mudah untuk menjaga 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 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 rehabilitasi, *replacement* maupun perluasan armada kapal (Faturachman, et al, 2015).

2.1.3 Alat-alat Keselamatan

Alat keselamatan kapal adalah alat untuk melindungi suatu aktivitas dan pekerjaan di atas kapal untuk meminimalisir suatu kecelakaan, baik kecelakaan awak kapal maupun kecelakaan kapal tersebut, kesiapan alat keselamatan kapal dan kelaiklautan kapal sebenarnya sudah ditetapkan dalam PP mengenai pelayaran angkutan sungai dan danau oleh Dinas Perhubungan Kab. Murung Raya

Menurut data yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kab. Murung Raya, armada kapal perahu motor (panjang kapal < 24 m) belum banyak diatur oleh pemerintah. Belum adanya peraturan khusus tentang keselamatan kapal-kapal kecil menunjukkan bahwa keselamatan pelayaran kapal perahu motor dalam kegiatan pengangkutan barang dan jasa di Indonesia sampai saat ini belum diperhatikan dan belum ada kebijakan yang jelas, baik dari Pemerintah Pusat maupun dari Pemerintah Daerah. Standar kapal perahu motor berukuran kecil pada prinsipnya didasarkan pada aspek keselamatan yang mencakup konstruksi, stabilitas, perlengkapan navigasi, perlengkapan keselamatan, peralatan komunikasi, mesin dan pompa-pompa termasuk

pompa darurat dan pompa got, serta pintu-pintu kedap air. Namun dari hasil survei di lapangan yang pernah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Murung Raya pada beberapa buah kapal perahu motor pengangkut barang dan jasa, hanya sebagian kecil dari beberapa kapal tersebut yang melengkapi kapalnya dengan alat keselamatan yang sesuai dengan syarat kapal berukuran kecil dengan ukuran < 24 m. Sebagian besar dari kapal-kapal tersebut hanya memiliki jaket penolong (life jacket) yang digantikan oleh jerigen bekas minyak operasional kapal perahu motor, alat apung berupa ban dalam mobil bekas sebagai alat keselamatan alternatif yang memiliki fungsi serupa sebagai alat keselamatan (life bouy), senter, tali pengikat, dan keberadaan ember dengan tali. Alat keselamatan tersebut sama seperti yang terlihat pada contoh gambar 2.1 di bawah ini :



Gambar 2.1 Kapal Perahu Motor

Sumber gambar : Dishub Kab. Murung Raya

Dari hasil yang diperoleh, dapat disimpulkan bahwa masih minimnya kesadaran pemilik kapal perahu motor tentang keberadaan alat keselamatan terutama pada jaket dan pelampung penolong. Daftar alat keselamatan kapal yang harus ada di atas kapal dan dibawa pada saat pelayaran yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Murung Raya pada kapal berukuran kecil dengan ukuran < 24 m atau kapal perahu motor 7 GT ke bawah antara lain :

1. *Life jacket* / jaket penolong.
2. *Life bouy* / pelampung penolong.

3. Tali ikat kapal.
4. Dayung.
5. Radio FM / Radio VHF.
6. *Fire extinguisher* / pemadam kebakaran.
7. GPS (*Global Positioning System*).
8. Bahan bakar cadangan.
9. Suku cadang mesin.
10. Senter atau lampu *emergency*.

Berdasarkan kenyataan dilapangan sangatlah berbeda dengan aturan alat keselamatan yang sudah ditentukan, hal tersebut dikarenakan oleh :

1. Rendahnya tingkat pendidikan dan keterampilan pemilik kapal / nahkoda mengakibatkan rendahnya kesadaran terhadap pentingnya alat-alat keselamatan di kapal perahu motor;
2. Harga dari alat keselamatan yang relatif mahal, sehingga tidak semua pemilik kapal / juragan mampu membelinya terutama untuk alat *life buoy* dan *life jacket*;
3. Prioritas kebutuhan dari masing-masing alat keselamatan yang berbeda menurut pemilik kapal / juragan, sehingga tidak semua alat keselamatan tersebut perlu dipenuhi.

Rendahnya kesadaran mengenai pentingnya alat-alat keselamatan kerja dan berlayar sehingga kebanyakan kapal perahu motor di Indonesia, alat-alat keselamatannya tidak sesuai dengan peraturan Nasional yang mengacu pada peraturan Internasional SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), sampai saat ini alat-alat keselamatan yang dipakai oleh para pemilik kapal perahu motor belum ada uji ketahanan untuk diketahui ketahanannya. Minimnya perlengkapan dan pemikiran mengenai alat keselamatan yang ada dan tidak sesuai dengan standar Nasional untuk kapal berukuran panjang < 24 m atau pada kapal perahu motor 7 GT ke bawah di Indonesia otomatis akan mempengaruhi resiko keselamatan penumpang yang sedang menggunakan jasa penyebrangan di kapal tersebut ketika terjadi kecelakaan kapal di Sungai Barito seperti pada saat kapal terbalik, tenggelam, terbawa arus, kandas,

tabrakan, kebakaran serta kecelakaan kerja.

2.1.4. Keselamatan Penumpang

Menurut Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 yang dimaksud dengan angkutan sungai dan danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, anjir, kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan / atau yang diselenggarakan oleh angkutan sungai dan danau (Martono,2010).

Penyelenggaraan angkutan sungai dan danau dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi :

- a. Persyaratan teknis/kelaiklautan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- b. Memiliki fasilitas sesuai dengan spesifikasi teknis prasarana pelabuhan pada trayek yang dilayani.
- c. Memiliki awak kapal sesuai dengan ketentuan persyaratan pengawakan awak kapal sungai dan danau.
- d. Memiliki fasilitas utama dan / atau fasilitas pendukung baik bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang, barang dan/ atau hewan sesuai dengan persyaratan teknis yang berlaku. Mencantumkan identitas perusahaan / pemilik dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian kapal yang mudah dibaca dari samping kiri dan kanan kapal.
- e. Mencantumkan informasi atau / petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia.

Setiap kapal yang memiliki ukuran di bawah 7 GT yang akan dioperasikan untuk melayani angkutan sungai dan danau, dapat diukur, didaftarkan, dan memenuhi persyaratan kelailautan kapal dan pengawakan kapal, sedangkan kapal yang memiliki ukurn mulai 7 GT ke atas akan dioperasikan untuk melayani angkutan sungai dan danau, wajib diukur, didaftar, memenuhi persyaratan kelaiklautan, persyaratan pengawakan kapal dapat diukur surat ukur dan surat tanda kebanggaan Indonesia. Usaha angkutan sungai dan danau untuk melakukan pengangkutan penumpang

dan/atau barang di sungai dan danau, wajib mempunyai ijin usaha. Ijin usaha tersebut berlaku selama perusahaan/pemilik yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya dan masih memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam ijin usaha yang bersangkutan dan berlaku juga untuk cabang/perwakilan perusahaan diseluruh Indonesia.

Awak kapal yang bertugas dalam pengoperasian kapal untuk pelayanan angkutan sungai dan danau wajib :

- a. Memakai pakaian yang sopan atau pakaian seragam bagi awak kapal perusahaan;
- b. Tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat lain yang dapat mempengaruhi pelayanan dalam pelayaran;
- c. Mematuhi waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian awak kapal sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Tingkat kecelakaan lalu lintas dan angkutan sungai dan danau masih sering terjadi. Hal ini disebabkan karena kurangnya tingkat kelaikan angkutan yang digunakan dan faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam kesadaran berkeselamatan dalam bertransportasi sangat minim adanya yang berakibat kelalaian terhadap pengguna angkutan sungai dan darat. Padahal kerugian akibat kecelakaan tersebut terkadang dirasakan teramat besar khususnya bagi para korban kecelakaan tersebut baik kerugian materi maupun kerugian jiwa.

Dengan semakin tingginya intensitas dan curah hujan, serta tingginya arus air mengakibatkan terganggunya aktivitas pelayaran kapal akibat cuaca buruk, perubahan arah angin, dan gelombang yang tinggi. Kondisi cuaca yang tidak memungkinkan, termasuk perubahan arah angin dapat menghambat aktivitas pelayaran dan mengganggu jadwal operasional kapal. Peningkatan resiko terjadinya kecelakaan kapal akan meningkat akibat kondisi cuaca, angin, gelombang air, dan curah hujan yang tidak bersahabat. Semakin seringnya kasus kecelakaan kapal yang terjadi merupakan salah satu bukti nyata bahwa perubahan iklim telah berdampak negatif terhadap sektor

transportasi angkutan sungai dan danau (ASD) dan berakibat fatal.

Ada beberapa kebijakan yang mengatur tentang keselamatan angkutan sungai dan danau , antara lain :

1. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian
4. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan Pemerintahan Kabupaten Atau Kota.

Sebagaimana yang disebutkan di atas, keselamatan penumpang terjamin apabila semua prosedur keselamatan dijalankan secara optimal oleh pemilik atau juragan kapal perahu motor. Masih adanya kasus kecelakaan kapal perahu motor yang terjadi di kota Puruk Cahu pada tahun 2019, hal ini menunjukkan bahwa tingkat keselamatan Penumpang perahu motor masih rendah, diperlukan adanya perhatian khusus oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Murung Raya dalam menunjang keselamatan angkutan sungai dan danau. Dalam hal ini pemerintah wajib memeriksa keadaan fisik kapal, awak kapal dan alat keselamatan lainnya. Pemerintah juga wajib memberikan fasilitas keselamatan yang terdapat dibagian darat atau dermaga Tira Tangka Balang seperti akses jalan yang baik menuju dermaga, fasilitas ruang tunggu yang nyaman, dan area bongkar muat yang aman di dermaga. Perhatian yang diberikan oleh Dinas Pehubungan Kabupaten Murung Raya melalui bidang LLASDP harus dapat lebih optimal lagi dalam menjamin keselamatan pelayaran khususnya keselamatan penumpang kapal.

Jadi, keselamatan penumpang menjadi tanggung jawab bersama antara Dinas Perhubungan Kabupaten Murung Raya dan pemilik usaha/kapal. Dengan mematuhi standar prosedur keselamatan, maka keselamatan penumpang akan terjamin dan tingkat kecelakaan angkutan sungai dan danau dapat minimalisirkan.

2.2. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu sangat penting sebagai dasar pijakan dalam rangka penyusunan penelitian ini, kegunaannya untuk mengetahui hasil yang telah dilakukan oleh peneliti–peneliti terdahulu yang berkaitan dengan setiap variabel– variabel pada penelitian ini.

2.2.1. Rujukan Penelitian Variabel Peran Juragan

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada table 2.1 dibawah ini :

Table 2.1 Rujukan Penelitian Variabel Peran Juragan

Sumber Penelitian	Agus Aji Samekto dan Erwin Alexander Sinaga. Jurnal : Saintek Maritim, Vol. 20 No. 1, September 2019
Judul	“Peran Tanggung Jawab Juragan Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang”
Metode Analisis	Analisis Korelasi
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1 : Tanggung Jawab Juragan X2 : Peran Syahbandar X3 : Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Variabel Dependen : Y : Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	Tanggung jawab juragan secara umum adalah ketika membawa sebuah kapal dalam pelayaran baik itu dari pelabuhan satu ke pelabuhan lainnya dengan selamat. Syahbandar menguasai pelabuhan dan mengatur seluruh kegiatan yang ada di pelabuhan, dan Sarana bantu navigasi sangat membantu dalam menunjang keselamatan pelayaran.

Hubungan Dengan Penelitian ini	Variabel Tanggung Jawab Juragan dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Tanggung Jawab Juragan dalam penelitian ini.
--------------------------------	--

2.2.2. Rujukan Penelitian Variabel Keadaan Bangunan Kapal

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada table 2.2 dibawah ini:

Table 2.2 Rujukan Penelitian Variabel Keadaan Bangunan Kapal

Sumber Penelitian	Danny Faturachman, dkk. Jurnal : Teknik Mesin Untirta, Vol. 1 No. 1, April 2015
Judul	Analisis Keselamatan Transportasi Penyeberangan Laut Dan Antisipasi Terhadap Kecelekaan Kapal Di Merak-Bakauheni
Metode Analisis	Analisis Deskriptif
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1 : Sumber Daya Awak Kapal X2 : Keselamatan dan Kelaikan Kapal X3 : Sarana Penunjang Pelayaran Variabel Dependen Y : Keselamatan Transportasi
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 Penelitian ini	Variabel Keselamatan dan Kelaikan Kapal dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Bangunan Kapal dalam penelitian ini.
--------------------------------	--

2.2.3. Rujukan Penelitian variabel keadaan bangunan kapal

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada table 2.3 dibawah ini:

Table 2.3 Rujukan Penelitian Variabel Keadaan Bangunan Kapal

Sumber Penelitian	Mudiyanto (2019). Jurnal : Saintek Maritim, Vol. 20 No.1, September 2019
Judul	Analisis Kelaiklautan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Di Kapal Niaga (Studi Kasus Pada Perusahaan Pelayaran Kapal Penumpang Di Surabaya)
Metode Analisis	Metode Eksplansi / hubungan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel Independen: X1:Kelaiklautan Kapal Variabel Dependen Y : Keselamatan Pelayaran
Hasil Penelitian	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 thitung ($=2,097$) $>$ ttabel ($=1,9818$ garis muat berpengaruh signifikan terhadap keselamatan pelayaran (H_0 ditolak), karena nilai thitung ($=5,587$) $>$ ttabel ($=1,9818$). Implikasi dari penelitian ini adalah kelaiklautan di atas kapal harus ditingkatkan untuk menunjang keselamatan pelayaran.
Hubungan Dengan Penelitian ini	Variabel Kelaikan Kapal dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Bangunan Kapal dalam penelitian ini.

2.2.4. Rujukan Penelitian Variabel alat – alat keselamatan

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 dibawah ini :

Table 2.4 Rujukan Penelitian Variabel Alat-alat Keselamatan

Sumber Penelitian	Firdaus Sitepu (2017). Jurnal : Dinamika Bahari, Vol. 7 No. 2, Mei 2017
Judul	Optimalisasi Perawatan Alat-Alat Keselamatan Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal Di KM. Bima Sakti
Metode Analisis	Analisis Deskriptif
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1 : Alat-Alat Keselamatan Variabel Dependen Y : Keselamatan Awak Kapal
Hasil Penelitian	Melaksanakan perawatan alat-alat keselamatan yang teratur dan meningkatkan sistem perawatan yang telah ada.

Hubungan Dengan Penelitian ini	Variabel Alat-Alat keselamatan dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Alat Keselamatan dalam penelitian ini.
--------------------------------	---

2.2.5. Rujukan Penelitian Variabel Keselamatan Penumpang

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada table 2.4 dibawah ini:

Table 2.5 Rujukan Penelitian Variabel Keselamatan Penumpang

Sumber Penelitian	Budi Hartanto Susilo dan Petrus Teguh Esha. Jurnal : Teknik Teknik Sipil, Vol. 10 No. 1, April 2014
Judul	Mengamati Keselematan Penumpang Angkutan Sungai Dan Danau
Metode Analisis	Analisis Deskriptif
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1 : Kondsi Dermaga X2 : Fasilitas Alat-alat Penyelamat X3 : Kelayakan Kapal Variabel Dependen Y : Keselamatan Penumpang
Hasil Penelitian	Dari hasil pengamatan di Provinsi Sumatera Utara, Sumatera Selatan, Kalimantan Selatan, dan Bali. Ternyata tiap wilayah telah mempunyai perda dan peraturan lokal untuk meminimalisirkan bahaya dan tingkat kecelakaan angkutan sungai dan danau dengan istilah tehnik yang berbeda, kedalaman dan keluasan peraturan termasuk perizinan yang berbeda pula. Di sisi lain mempunyai orientasi yang sama bahwa dalam hal perizinan angkutan sungai dan danau (ASD) merupakan PAD (Pendapatan Asli Daerah).

Hubungan Dengan Penelitian ini	Variabel Keselamatan Penumpang dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Keselamatan Penumpang dalam penelitian ini.
--------------------------------	--

Penelitian ini memiliki hubungan terkait yang pada penelitian terdahulu sebelumnya, perbedaannya terlihat pada permasalahan yang akan diangkat dan metodologi yang akan digunakan. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui tentang pengaruh–pengaruh keselamatan pelayaran kapal nelayan GT 7 ke bawah dengan cakupan yang lebih luas dengan menggunakan 3 (tiga) variabel independen (variabel bebas) dan 1 (satu) variabel dependen (variabel terikat).

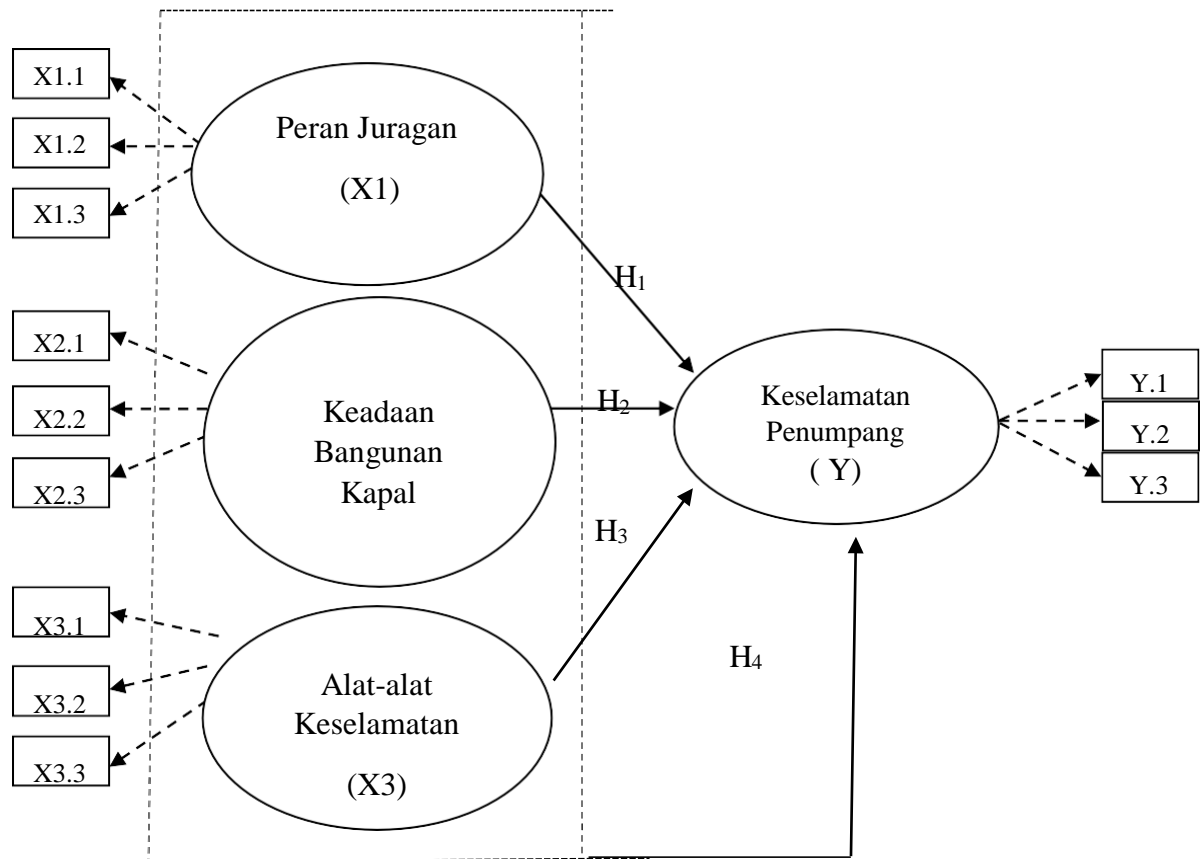
2.3. Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban yang bersifat sementara terhadap masalah penelitaian yang kebenarannya masih lemah, sehingga harus diuji (Hasan, 2004). Sugiyono (2009) mengatakan dalam statistik, hipotesis dapat diartikan sebagai pernyataan statistik tentang parameter populasi. Statistik adalah ukuran-ukuran yang dikenakan pada sampel, sedangkan parameter adalah ukuran-ukuran yang dikenakan pada populasi. Jadi hipotesis merupakan taksiran 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 Peran Juragan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang perahu motor di Kota Puruk Cahu
- H2 : Diduga Keadaan Bangunan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang perahu motor di Kota Puruk Cahu
- H3 : Diduga Alat-Alat Keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang perahu motor di Kota Puruk Cahu
- H4 : Diduga secara simultan faktor Peran Juragan, Keadaan Bangunan Kapal, dan Alat-Alat Keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang perahu motor di Kota Puruk Cahu

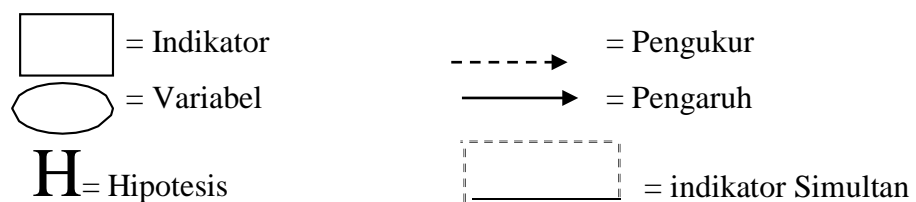
2.4 Kerangka Pikir

Berdasarkan landasan teori mengenai Peran Juragan, Keadaan Bangunan Kapal dan Alat-alat Keselamatan maka kerangka pemikiran teoritis yang mendasari pemikiran ini, sebagai berikut :



Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran

Keterangan Gambar :



Variabel dalam penelitian ini meliputi Peran Juragan, Kondisi Bangunan Kapal, dan Alat-alat Keselamatan terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Perahu Motor. Variabel tersebut memiliki indikator sebagai berikut :

Indikator variabel independen (X1) Peran Juragan :

- X1.1 : Tugas Juragan
- X1.2 : Tanggung Jawab Juragan
- X1.3 : Pengalaman juragan

Indikator variabel independen (X2) Kondisi Bangunan Kapal :

- X2.1 : Kapasitas muatan
- X2.2 : Mesin kapal
- X2.3 : Dokumen bangunan kapal

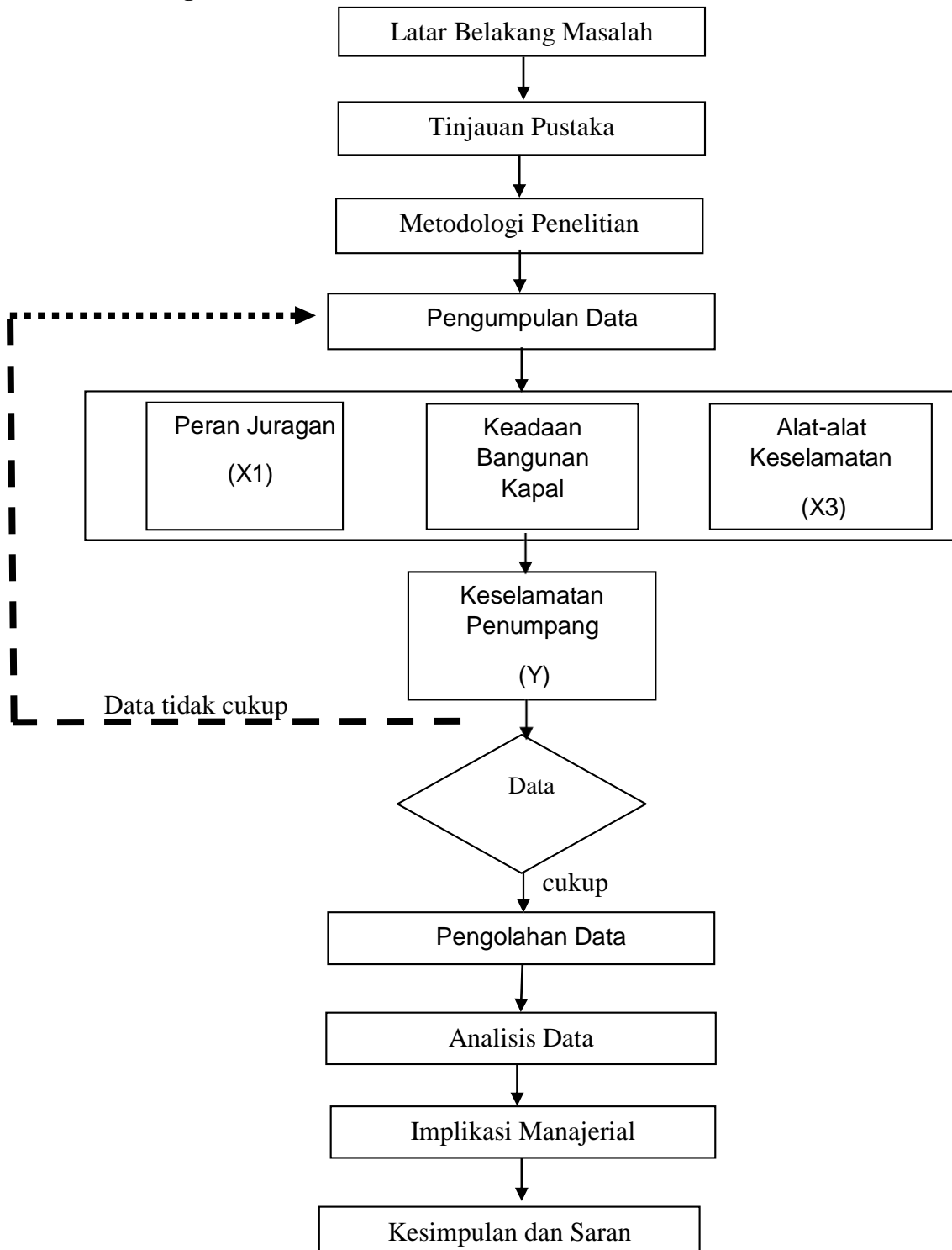
Indikator variabel independen (X3) Alat – Alat Keselamatan :

- X3.1 : Pelampung penolong (*life buoy*)
- X3.2 : Baju penolong (*life jacket*)
- X3.3 : Perlengkapan radio

Indikator variabel dependen (Y) Keselamatan Penumpang :

- Y.1 : Peran Dinas Perhubungan
- Y.2 : Peran Awak Kapal
- Y.3 : Kondisi Dermaga

2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.3 Diagram Alur Penelitian