

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

##### **1. Pengawakan Kapal**

Pengawakan kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dibuku sijil (Mudiyanto,2019). Setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk memungkinkan Nahkoda menentukan semua keadaan pemuatan yang layak pada setiap kondisi kapal. Awak kapal mempunyai mempunyai kewajiban seperti tercantum dalam KUHD Sebagai berikut :

- a. Bekerja sekuat tenaga mentaati peraturan, menengakan ketertiban dan wajib mengerjakan segala sesuatu yang diperintahkan oleh Nahkoda, Adapun tugas dan kewajiban Awak Kapal dapat diketahui dari :
  - 1) Perjanjian Kerja Laut.
  - 2) Sijil Awak Kapal
  - 3) Peraturan Dinas Awak Kapal yang telah dibuat oleh Nahkoda atau pada umumnya diseragamkan oleh masing – masing Perusahaan
- b. Taat kepada atasan, teristimewa mejalankan perintah – perintah Nahkoda.
- c. Tidak membawa dan memiliki minuman keras atau barang-barang yang terlarang, senjata tajam, narkotika,dll.
- d. Turun atau meninggalkan kapal harus selalu izin nahkoda dan kembali tidak terlambat.
- e. Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal, penumpang maupun muatannya

Selain kewajiban, Awak kapal juga memiliki hak-hak awak kapal yaitu sebagai berikut:

- a. Hak atas upah/ gaji
- b. Hak atas makanan dan tempat tinggal yang layak dikapal.
- c. Hak atas cuti
- d. Hak atas perawatan atau pengobatan pada waktu sakit atau mendapatkan kecelakaan.
- e. Hak atas ganti rugi apabila kapalnya mendapat musibah atau kecelakaan.

Adapun syarat-syarat wajib yang harus dipenuhi untuk dapat bekerja sebagai anak buah kapal sesuai dengan pasal 17 Peraturan pemerintah Nomor 7 TAHUN 2000 tentang Kepelautan, antara lain :

- a. Memiliki Sertifikat keahlian pelaut
- b. Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- c. Memiliki buku pelaut
- d. Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan kesehatan.
- e. Sudah menandatangani PKL (Perjanjian Kerja Laut)

Pada Undang – Undang pelayaran No.17 Tahun 2008 bagian kelima pasal 151 Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, setiap awak kapal berhak mendapatkan kesejahteraan.

## **2. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan**

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan (KSOP) adalah unit pelaksanaan teknis dilingkungan kementerian perhubungan yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada direktur jendral perhubungan laut (Barus,et al,2017). Pengaturan mengenai kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan ini tercantum dalam peraturan Menteri perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2012.

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintah di pelabuhan serta pengarturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) dalam tugasnya menjaga keselamatan pelayaran juga bekerja sama dengan beberapa

instansi terkait dibawah pengawasan direktur jendral perhubungan laut, instansi terkait tersebut diantaranya:

- a. Kesyahbandaran Utama
- b. Otoritas Pelabuhan Utama
- c. Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP)
- d. Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP)
- e. Kantor Pelabuhan Semarang
- f. Distrik Navigasi
- g. Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai
- h. Balai Kesehatan Kerja Pelayaran
- i. Balai Teknologi Keselamatan Pelayaran

Dalam melaksanakan tugasnya, kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan menyelenggarakan fungsi dan tanggung jawab :

- a. Pelaksanaan dan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal,sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal.
- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun, pengisian bahan bakar, ketertiban emberkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penerbitan surat persetujuan berlayar.
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritime dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan huumdi bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.

- f. Pelaksanaan penyusunan rencana induk pelabuhan, Daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif .
- g. Pelaksanaan penyedia, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahanan gelombang , kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta sarana bantu navigasi pelayaran.
- h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan, dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
- i. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyedia dan pelayanan jasa kepelabuhan serta pemberian konsensi atau bentuk lainnya kepada badan usaha pelabuhan.
- j. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kerja operasional pelayanan jasa kepelabuhan
- k. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan memiliki beberapa pegawai yang memang ditugaskan untuk mengawasi :

- a. Pemeriksaan pada saat kapal tiba di pelabuhan
  - 1) Pemeriksaan kondisi kapal ( warta kedatangan kapal)
  - 2) Pemeriksaan kelaiklautan kapal (Teknis-Administratif)
- b. Pengawasan selama kapal berada di pelabuhan
  - 1) Pengawasan tertib lalu lintas kapal di perairan di pelabuhan
  - 2) Pengawasan kegiatan kapal dipelabuhan
- c. Pemeriksaan Kelaiklautan kapal yang akan berlayar ( dalam rangka penerbitan SPB )
  - 1) Surat pernyataan Nahkoda ( *Master sailing Declaration* )
  - 2) Pemeriksaan Adminstratif
  - 3) Pemeriksaan fisik diatas kapal

Menurut (Aguw,2013) Peran syahbandar dalam bidang pengawasan sangatlah penting hal ini dapat dilihat dari Undang – Undang Pelayaran Indonesia mengenai keselamatan kapal ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian dari syahbandar dalam pengawasannya yaitu :

- a. Material Kapal
- b. Konstruksi Kapal
- c. Bangunan Kapal
- d. Permesinan dan pelistrikan kapal
- e. Stabilitas kapal
- f. Tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio
- g. Elektonika kapal.

Pengawasan adalah suatu kegiatan untuk memperoleh kepastian apakah pelaksanaan pekerjaan atau kegiatan telah dilakukan sesuai dengan rencana. Hal ini dapat diartikan bahwa dengan adanya pengawasan terhadap semua pekerjaan atau kegiatan, maka akan meminimalisir terjadinya kesalahan atau penyimpangan dari apa yang telah ditetapkan ( Sarungdajang, 2005 )

Cara pengawasan Kantor Kesayhbandaran dan Otoritas Pelabuhan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai pelaksana di daerah / lapangan ( *Portstate control* ) adalah sebagai berikut :

- a. Pengawasan terhadap keselamatan kapal dan keselamatan berlayar
- b. Pengawasan terhadap keluar masuk dan gerakan kapal dalam bandar
- c. Pengawasan terhadap penataan / penerbitan hukum-hukum yang berlaku dalam bidang perkapalan dan pelayaran.

Melihat pentingnya tugas dan pengawasan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan untuk menunjang tertibnya administrasi pelayaran dan keselamatan pelayaran.

### 3. Port Clearance

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administrative telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan maritime (Sonhaji, 2018). Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 82 Tahun 2014 tentang cara penerbitan surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*), yang dimaksud dengan surat persetujuan berlayar adalah dokumen Negara yang dikeluarkan oleh syahbandar kepada setiap kapal yang akan berlayar. Melihat dari pengertian tersebut maka syahbandar memiliki kewenangan untuk menerbitkan surat persetujuan berlayar. Penerbitan surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) merupakan suatu kegiatan pengawasan yang dilakukan oleh syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar sesuai dengan surat pernyataan nahkoda (*Master Sailing Declaration*). Sebelum kapal berlayar diperlukan surat pernyataan yang dibuat oleh nahkoda yang menerangkan bahwa kapal, muatan dan awak kapalnya telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritime untuk berlayar kepelabuhan tujuan. Hal ini dimaksud untuk menjamin bahwa kapal dalam keadaan laik laut atau keadaan kapal telah memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan pencegahan pencemaran dari kapal dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Pentingnya Surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) diatur dalam Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga ditemui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh lalainnya pemberian ijin berlayar. Menurut Undang-

undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 menerangkan bahwa setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) yang dikeluarkan syahbandar. Surat Persetujuan berlayar (*Port Clearance*) akan dianggap tidak berlaku apabila kapal dalam waktu 24 jam setelah surat persetujuan berlayar (*Port Clearance*) di terbitkan, kapal tidak segera bertolak dari pelabuhan. Surat Persetujuan berlayar dapat ditunda penerbitannya oleh syahbandar apabila ternyata kapal tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal atau terdapat pertimbangan cuaca buruk yang dapat mengganggu keselamatan pelayaran.

Setiap kapal yang hendak melakukan pelayaran harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) sebelum syahbandar memberikan Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) perlu meneliti kelengkapan dokumen kapal dan lain-lain, dan jika tidak terdapat hal-hal yang bertentangan dengan peraturan, maka Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) dapat diberikan dan jika terdapat hal-hal yang bersifat pelanggaran atau adanya kekurangan pada kapal, Surat Persetujuan Berlayar (*Port Clearance*) 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

#### **4. Keselamatan Pelayaran**

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran. Dalam UU No.17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritime. Pasal 1 butir 33 menyatkan 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.

Untuk menjamin keselamatan pelayaran sebagai penunjang kelancaran lalu lintas kapal di laut, diperlukan adanya awak kapal yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan awak kapal yang cukup dan sesuai untuk melakukan tugasnya di atas kapal berdasarkan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal dan daerah pelayaran. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 40 awak kapal adalah orang yang bekerja atau diperlukan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya (santoso, 2013). Menurut (Suryani, et al, 2018) Unsur – Unsur yang berhubungan dengan Keselamatan Pelayaran sesuai dengan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah sebagai berikut :

- a. Pelayaran, pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan serta keamanan dan keselamatannya.

- b. Kapal, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik tenaga angin atau ditunda, termasuk dengan kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah – pindah.
- c. Perairan, perairan adalah perairan yang meliputi laut wilayah, perairan kepulauan, perairan pedalaman sebagaimana yang dimaksud dalam Undang – Undang Nomor 4 Prp. 1960 tentang perairan Indonesia Undang – Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang pengesahan United Nations Convention on the law of the sea (Konvensi Perserikatan Bangsa – Bangsa tentang hukum laut), serta perairan daratan.
- d. Pelabuhan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
- e. Alur pelayaran, alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- f. Sarana bantu navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- g. Telekomunikasi pelayaran adalah setiap pemancaran pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara atau informasi dalam bentuk apapun melalui sistem kawat optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.

h. Pekerjaan bawah air, pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi atau kapal yang dilakukan di bawah air yang bersifat kusus (Bayuputra, 2015 ; Barus, 2017 dalam Suryani, et al, 2018).

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini. Secara ringkas penelitian yang telah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya dapat dilihat dalam tabel berikut :

**Tabel 1**  
**Rujukan Penelitian *Port Clearance***

Judul	Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam upaya pemenuhan keselamatan berlayar
Sumber Jurnal	Sonhaji Vol.1 3 Agustus 2018
Variabel Penelitian	Variabel independen X <sub>1</sub> : Peran syahbandar X <sub>2</sub> : Pemberian surat persetujuan berlayar Variabel Dependen Y: Keselamatan berlayar
Metode Analisis	Menggunakan metode pendekatan yudiris empiris
Hasil Penelitian	Hasil penelitian ini yaitu tanggung jawab Syahbandar memang sangat berat dalam menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran karena Syahbandar merupakan pejabat pemerintah di pelabuhan yang memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan

	perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran
Hubungan dengan Penelitian	Dari Kesimpulan Jurnal Terdahulu Terdapat Variable Yang Sama Dan Berkaitan Erat Dengan Penelitian Penulis Yaitu Variabel Port Clearance.

Sumber : jurnal yang dipublikasikan di google scholar (unduh pada 10/03/2020)

**Tabel 2**

**Rujukan Penelitian Pengawasan KSOP**

Judul	Peran Tanggung Jawab Nahkoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
Sumber Jurnal	Agus Santosa, Erwin Alexander Sinaga Vol.20 No.1 September 2019
Variabel Penelitian	Variabel independen $X_1$ : Tanggung Jawab Nahkoda $X_2$ : Peran Syahbandar $X_3$ : Sarana Bantu Navigasi Variabel Dependen $Y$ : Keselamatan Pelayaran
Metode Analisis	Menggunakan Analisis penelitian survey dengan menggunakan metode kuantitatif deksrptif
Hasil Penelitian	Hasil regresi liner berganda menunjukkan bahwa variabel tanggung jawab nahkoda( $X_1$ ) mempunyai t hitung sebesar 2,794 dan t tabel sebesar 1,98498 maka $H_0$ di tolak dan ha

	<p>diterima. Variabel peran syahbandar (X2) mempunyai t hitung sebesar 3,682 dan t tabel sebesar 1,98498 maka Ho ditolak dan Ha diterima. Variabel sarana bantu navigasi (X3) mempunyai thitung sebesar 4,335 dan ttabel sebesar 1,98498 maka, Ho ditolak dan diterima. Dengan demikian hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel tanggung jawab nahkoda, peran syahbandar, dan sarana bantu navigasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran di pelabuhan tanjung emas semarang.</p> $Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \mu$ $Y = 0,923 + 0,222X_1 + 0,341X_2 + 0,372X_3 + \mu$
Hubungan dengan Penelitian	Dari Kesimpulan Jurnal Terdahulu Terdapat Variable Yang Sama Dan Berkaitan Erat Dengan Penelitian Penulis Yaitu Variabel Pengawasan KSOP.

Sumber : jurnal yang dipublikasikan di google scholar (unduh pada 10/03/2020)

**Tabel 3**

**Rujukan Penelitian Pengawasan KSOP**

Judul	Pengawasan Syahbandar dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan, Keamanan, dan Ketertiban Penumpang di Pelabuhan Tembilahan
Sumber Jurnal	Julia Purnama Sari, Jom Fisip, Volume 01, Nomor 02, Tahun 2014
Variabel Penelitian	Variabel : X <sub>1</sub> : Peran Syahbandar

	<p>Indikator :</p> <p>a. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan</p> <p>b. Pengaturan lalu lintas kapal</p> <p>Pelaksana pemeriksaan kecelakaan kapal</p>
Metode Analisis	Analisis metode Deskriptif
Hasil Penelitian	<p>Syahbandar mempunyai tugas diantaranya melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran. Peran dari syahbandar dalam sisi pengawasan harus terus ditingkatkan karena peran syahbandar sangatlah penting. Lolosnya pengawasan oleh syahbandar dapat menyebabkan hal – hal yang tidak di inginkan dalam keselamatan dan kemanan pelayaran terjadi</p>
Hubungan dengan Penelitian	<p>Dari Kesimpulan Jurnal Terdahulu Terdapat Variable Yang Sama Dan Berkaitan Erat Dengan Penelitian Penulis Yaitu Variabel Pengawasan KSOP.</p>

Sumber : jurnal yang dipublikasikan di google scholar (unduh pada 10/03/2020)

**Tabel 4**

**Rujukan Penelitian Pengawakan Kapal**

Judul	Analisis Kelaiklautan Kapal terhadap keselamatan pelayaran di kapal niaga ( Study kasus pada perusahaan pelayaran kapal penumpang di Surabaya )
Sumber Jurnal	Mudiyanto, Vol 20 No.1 ( 2019 )
Variabel Penelitian dan Indikator	<p>Variabel independen</p> <p>X<sub>1</sub>: Pengawakan Kapal, dengan indicator :( Hak dan kewajiban awak kapal, persyaratan awak</p>

	<p>kapal )</p> <p>X<sub>2</sub>: Garis Muat kapal dan pemuatan, dengan indicator:( Penetapan garis muat dan tata cara pepadatan muatan)</p> <p>Variabel Dependen</p> <p>Y: Keselamatan, dengan indicator: ( Keselamatan kapal dan dinas jaga )</p>
Metode Analisis	Metode analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif
Hasil Penelitian	<p>Hasil pengolahan data diperoleh nilai R berganda sebesar 0.937 koefisien kolerasi berganda tersebut menunjukkan bahwa antara variabel analisis kelaiklautan kapal memiliki hubungan yang sangat kuat terhadap variabel keselamatan pelayaran, koefisien determinisasi ditunjukkan oleh nilai R sebesar 0,937 berarti variabel X1 dan X2 mempunyai tingkat hubungan kuat terhadap variabel terikat Y dan R square yaitu sebesar 0,878 artinya membangun efektif yang diberikan oleh variabel X1 dan X2 terhadap variabel terikat Y adalah sebesar 87,8%</p> $Y=0,963+ 0,279 X_1+0,692 X_2$
Hubungan dengan Penelitian	Dari Kesimpulan Jurnal Terdahulu Terdapat Variable Yang Sama Dan Berkaitan Erat Dengan Penelitian Penulis Yaitu Variabel Pengawakan Kapal.

Sumber : jurnal yang dipublikasikan di google scholar (unduh pada 10/03/2020)

**Tabel 5**  
**Rujukan Penelitian Keselamatan Pelayaran**

Judul	Sistem Informasi Manajemen Kepelabuhanan dan Pelayaran Terhadap Faktor – faktor Keselamatan Pelayaran di Kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan Riau
Sumber Jurnal	Tri mardalena Vol.7 No.2 Juli 2018
Variabel Penelitian	Variabel independen X <sub>1</sub> : Community Development X <sub>2</sub> : Bebas Networking Y: Keselamatan Pelayaran
Metode Analisis	Menggunakan Analisis Metode Kuantitatif
Hasil Penelitian	Dari hasil analisa uji t diperoleh kesimpulan bahawa variabel bebas community development (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat faktor - faktor keselamatan pelayaran (Y) dimana nilai t hitung 2,322 dengan signifikan 0,027 > nilai daro t tabel 2,035 sedangkan variabel bebas networking (X2) tidak berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat faktor – faktor keselamatan pelayaran (Y) dimana nilai t hitung -1,832 dengan signifikan 0,076 < dari nilai t tabel 2,035 sementara dari hasil uji F diperoleh kesimpulan bahwa variabel bebas community development (X1) dan networking (X2) tidak berpengaruh secara simultan terhadap variabel terikat faktor – faktor keselamatan pelayaran (Y) dimana nilai f hitung 2,720 dengan signifikan 0,081 < from the

	table 3,28Za
Hubungan dengan Penelitian	Dari Kesimpulan Jurnal Terdahulu Terdapat Variable Yang Sama Dan Berkaitan Erat Dengan Penelitian Penulis Yaitu Variabel Keselamatan Pelayaran

Sumber : jurnal yang dipublikasikan di google scholar (unduh pada 10/03/2020)

Pengembangan penelitian diatas yaknimengenai rujukan variabel yang peneliti gunakan, atas sumber jurnal bagi variabel yang terkait seperti variabel X1 Port clearance, variabel X2 Pengawasan KSOP, variabel X3 Pengawakan kapal dan Y Keselamatan berlayar.

### 2.3 Hipotesis

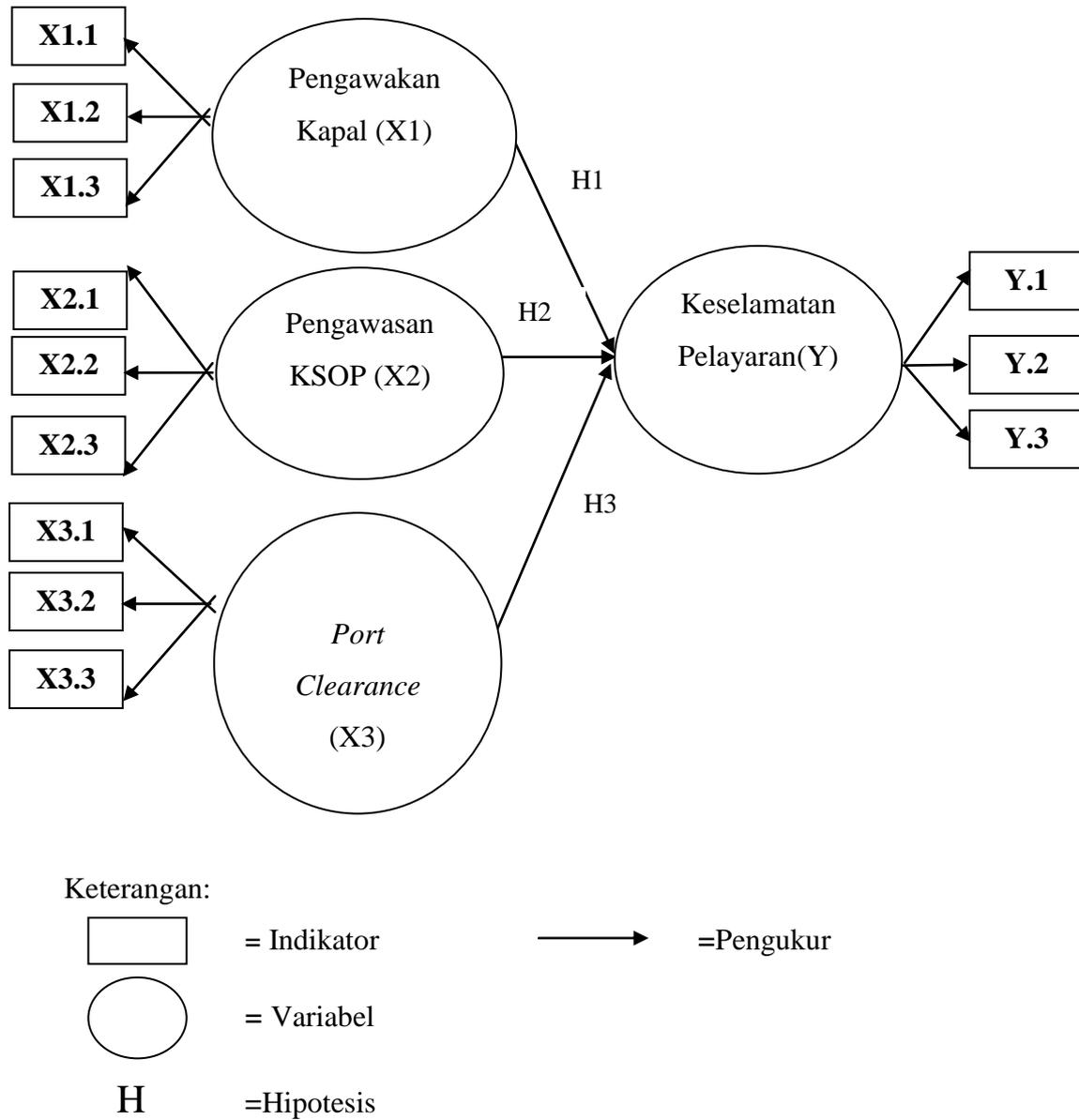
Hipotesis adalah pernyataan atau dugaan yang bersifat sementara terhadap suatu masalah penelitian yang kebenarannya masih lemah sehingga harus diuji secara empiris ( hipotesis berasal dari kata *hypo* yang berarti dibawah dan *thesa* yang berarti kebenaran ). Pernyataan atau dugaan tersebut disebut proposisi ( Hasan, Iqbal 2009 ). Maka untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan diatas, maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut :

H1 : Diduga Pengawakan kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan perlayar.

H2 : Diduga Pengawasan KSOP berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.

H3 : Diduga *Port Clearance* berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran.

## 2.4 Kerangka Pemikiran



Gambar :1. Kerangka Pemikiran

**Indikator :****1. Pengawakan Kapal**

X1.1 : Hak dan kewajiban awak kapal

X1.2 : Persyaratan awak kapal

X1.3 : Penetapan garis muat dan tata cara pemuatan muatan

**2. Pengawasan KSOP**

X2.1 : Mengawasi tertib lalu lintas kapal

X2.2 : Mengawasi Kelaiklautan Kapal

X2.3 : Mengawasi bongkar muat barang berbahaya

**3. Port Clearance**

X3.1 : Pemabayaran Jasa Kepelabuhan

X3.2 : Verifikasi Sertifikat dan Dokumen

X3.3 : *Master Sailing Declaration*

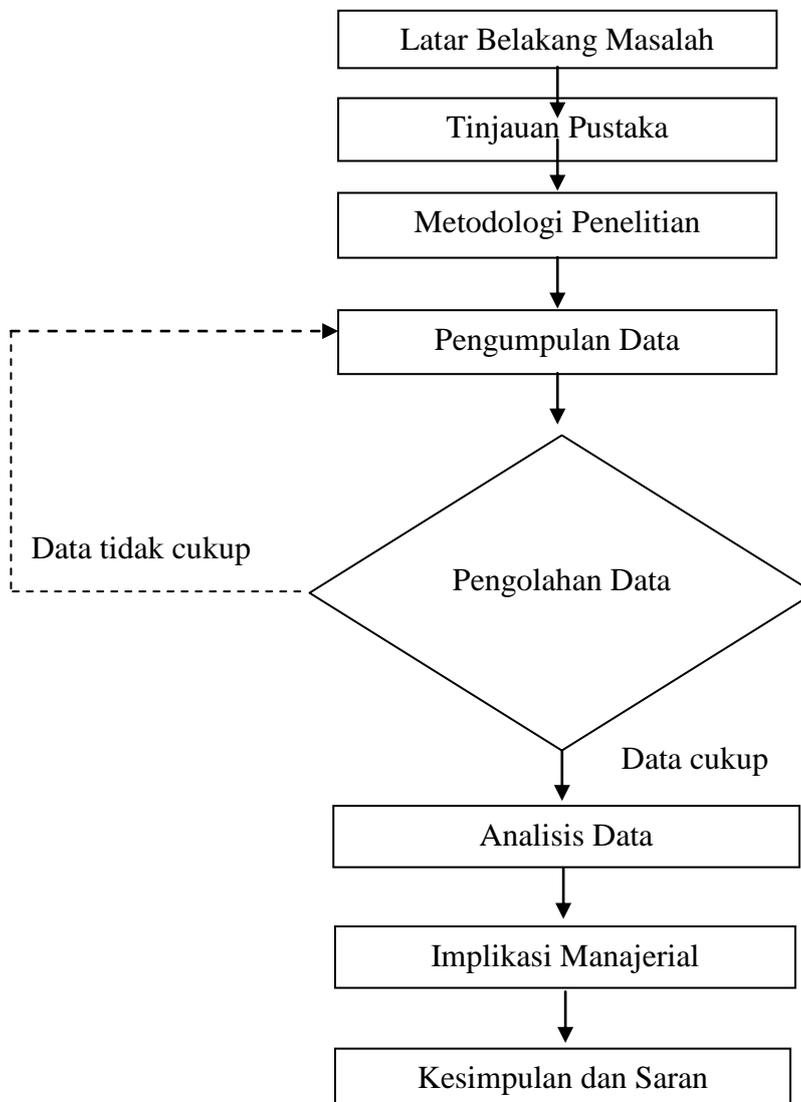
**4. Keselamatan Pelayaran**

Y1 : Keamanan dan keselamatan kapal

Y2 : Peralatan-peralatan yang Modern

Y3 : Tertib Bandar

## 2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar :2. Alur Penelitian

Sumber : akan dikembangkan dalam penelitian ini

