

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Peran Nakhoda

Menurut Undang-undang no. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Nakhoda adalah salah seorang Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Nakhoda adalah pejabat yang memegang kekuasaan tertinggi di atas kapal secara keseluruhan, sehingga rasionalnya siapapun yang berada di atas kapal harus tunduk atas perintah-perintah Nakhoda untuk kepentingan keselamatan, keamanan, dan ketertiban selama pelayaran, termasuk bila pengusaha kapal tersebut sedang berada di atas kapal tidak terkecuali. Nakhoda setelah mendatangi sebuah perjanjian kerja laut menjadi buruh utama dari pengusaha kapal, ini dengan pengertian bahwa Nakhoda 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. Maka dari itu Nakhoda memiliki kewajiban- kewajiban yang wajib untuk dipenuhi . Kewajiban Nakhoda secara umum diatur dan ditegaskan dalam KUHD RI dan UUP 2008 (Samekto, 2019 : 20).

Untuk melaksanakan fungsi manajemen, maka sebagai seorang pimpinan di atas kapal, sehubungan dengan fungsinya sebagai manajer, seorang Nakhoda harus :

1. Mampu menjadi Komunikator yang baik Komunikasi antara pimpinan dan bawahan mutlak diperlukan agar perintah-perintah pimpinan mudah dipahami anak buah kapal. Untuk itu perintah hendaknya disampaikan dengan bahasa yang jelas, padat, dan sederhana dengan tetap menjunjung nilai etika diatas kapal.

2. Mampu membuat keputusan Seorang Nakhoda harus mampu membuat keputusan dalam situasi apapun dan bagaimanapun dengan pertimbangan-pertimbangan yang baik sesuai dengan tujuan yang akan dicapai.
3. Mengevaluasi prestasi anggota Sebagai seorang Pimpinan tentunya Nakhoda harus mengevaluasi kinerja anak buah kapalnya, sistem evaluasi ini dimaksudkan untuk menentukan imbalan (upah, promosi dan alih tugas), diatas kapal system evaluasi dapat dilakukan setiap bulan dengan system laporan *Performance Report*
4. Melaksanakan promosi Jabatan Setiap individu memasuki organisasi untuk tujuan bekerja dan merintis tujuan karier pribadi mereka. Untuk itu seorang nakhoda harus jeli dan mampu mengenali dan bagaimana *performance* anak buah kapal sehingga nantinya dapat dijadikan acuan dalam meningkatkan atau mempromosikan jabatan ke perusahaan

Santoso dan Sinaga (2019) mengemukakan bahwa Tanggung jawab dari pada Nakhoda meliputi keselamatan kapal serta seluruh muatan yang ada di dalamnya baik berupa barang maupun penumpang, secara ringkas tanggung jawab nakhoda kapal dapat dirinci sebagai berikut memperlengkapi kapalnya dengan sempurna, mengawaki kapalnya secara layak sesuai prosedur, membuat kapalnya layak laut (*Seaworthy*), bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran, bertanggung jawab atas keselamatan para pelayar yang ada diatas kapalnya dan mematuhi perintah Pengusaha kapal selama tidak menyimpang dari peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2.1.2 Sumber Daya Awak Kapal

Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil (UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 1 butir 40). Sedangkan menurut Pasal 341 KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) Republik

Indonesia, Awak Kapal adalah mereka yang namanya tercantum dalam Sijil Awak Kapal.

Nakhoda dan awak kapal harus memiliki kepedulian keselamatan (*safety awareness*), keahlian bernavigasi, ketrampilan keselamatan, ketrampilan komunikasi radio, ketrampilan penangkapan dan penanganan hasil tangkapan (STCW-F 1995, KM 9 Tahun 2005). Pada Bab III STCW-F 1995 Pasal 1 menyatakan bahwa sebelum melaksanakan tugas-tugas di atas kapal, seluruh awak kapal diwajibkan menerima pelatihan *Basic Safety Training for Fishing Vessel Personnel* (BST-F), yang meliputi materi:

1. Teknik penyelamatan diri termasuk penggunaan jaket penolong (*life jacket*) dan baju cebur (*immersion suits*)
2. Pencegahan dan pemadaman kebakaran
3. Prosedur darurat
4. Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K)
5. Pencegahan polusi laut dan
6. Pencegahan kecelakaan di atas kapal.

Kemampuan keahlian harus dibuktikan dengan sertifikat kompetensi dan sertifikat profesiensi berstandar internasional. Menurut IMO (2007), Nakhoda kapal harus memiliki kompetensi kerja yang memadai dalam mengoperasikan kapal secara aman dan selamat, mengelola kapal dengan baik secara terus menerus, meliputi:

1. Pengoperasian dan perawatan mesin
2. Menangani keadaan darurat dan menggunakan radio komunikasi untuk meminta pertolongan
3. Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K)
4. Mengolah gerak kapal di laut, di pelabuhan dan selama operasi penangkapan
5. Navigasi;
6. Kondisi cuaca dan ramalan cuaca
7. Stabilitas kapal

8. Penggunaan sistem signal
9. Pencegahan kecelakaan
10. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut
11. Memahami dan meminimalkan risiko operasi penangkapan ikan.

2.1.3 Penanganan Keselamatan Berlayar

Menurut Siagian (2005:125) dalam Akbar (2014) Penanganan Keselamatan Berlayar disebut juga sebagai Pengawasan dari Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) yang merupakan salah satu fungsi organik manajemen merupakan proses pengamatan dari seluruh kegiatan organisasi guna lebih menjamin bahwa semua pekerjaan yang sedang dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya. Thamrin (2015) menjelaskan bahwa tujuan kapal memiliki bendera kebangsaan (*Flag state*) atau disebut negara bendera terhadap keselamatan maritim adalah agar pengawasan pelabuhan setempat dan pihak kapal yang bertanggung jawab dapat meningkatkan pemeriksaan kapal tersebut. Tugas pengawas pelabuhan setempat menggunakan *Port State Control (PSC)* adalah memonitor penerapan peraturan keselamatan dan kegiatan lain di kapal serta standar yang diberlakukan (termasuk pihak-pihak yang bertanggung jawab atas kecelakaan di laut) di atas kapal tentang usaha keselamatan (keselamatan kapal dari sejak bertolak sampai pelabuhan tujuan).

Wulandari, dkk (2019) mengemukakan bahwa Pengawasan sebagai salah satu fungsi manajemen dalam pencapaian tujuan, memegang peranan yang sangat penting karena dengan adanya pengawasan kemungkinan terjadinya penyimpangan dapat dicegah, sehingga usaha untuk mengadakan perbaikan atau koreksi dapat segera dilakukan. "Pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Menurut Mathis dan Jackson (2006:303) dalam Wulandari (2019) menyatakan bahwa pengawasan merupakan sebagai

proses pemantauan kinerja karyawan berdasarkan standar untuk mengukur kinerja, memastikan kualitas atas penilaian kinerja dan pengambilan informasi yang dapat dijadikan umpanbalik pencapaian hasil yang dikomunikasikan kepada karyawan.

Selanjutnya menurut Syafri (2004 : 15) dalam Wulandari (2019) menyebutkan bahwa langkah-langkah proses pengawasan yang meliputi:

1. Expectation, yakni merumuskan apa yang diinginkan dari pelaksanaan tugas.
2. Allocation, yaitu mengalokasikan sumber-sumber yang ada untuk mencapai tujuan yang diinginkan.
3. Monitoring Performance, yaitu mencatat dan memonitoring hasil kegiatan.
4. Correction Action, melakukan adalah tindakan-tindakan perbaikan dalam pelaksanaan kerja agar supaya segala kegiatan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan, petunjuk-petunjuk dan instruksi-instruksi.

Menurut Husnaini (2001 : 400), Tujuan pengawasan adalah sebagai berikut :

1. Menghentikan atau meniadakan kesalahan, penyimpangan, penyelewangan, pemborosan, dan hambatan.
2. Mencegah terulang kembalinya kesalahan, penyimpangan, pemborosan, dan hambatan.
3. Meningkatkan kelancaran operasi perusahaan.
4. Melakukan tindakan koreksi terhadap kesalahan yang dilakukan dalam pencapaian kerja yang baik.

Menurut Akbar (2014) Pengawasan dan Pengendalian keselamatan berlayar meliputi :

1. Pengawasan terhadap operasional kapal yaitu :
 - a. Pengawasan terhadap penunjang keselamatan.
 - b. Pengawasan terhadap jumlah penumpang.
 - c. Pengawasan terhadap motoris.

2. Metode pengawasan :
 - a. Pengawasan langsung melalui inspeksi dan observasi.
 - b. Pengawasan tidak langsung melalui laporan.
3. Pengawasan Administrasi meliputi :
 - a. Pengawasan Surat-Surat Kelengkapan Kapal.
 - b. Program Pelatihan Pegawai.
4. Pengendalian pelaksanaan operasional kapal yang meliputi :
 - a. Aspek waktu.
 - b. Aspek objek.
5. Faktor penghambat pengawasan operasional kapal.

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).

Keselamatan penumpang adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat pelaksanaan kerja di bidang pelayaran (Nurhasanah, et al, 2015). Didalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 pasal 1 ayat (32) tentang pelayaran, definisi Keselamatan dan Keamanan penumpang adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan dan lingkungan maritim. Sedangkan dalam pasal 1 ayat (33) Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menjelaskan kelaikan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal, pengawasan, pembuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu (Pongky dan Baswan, 2016).

Keselamatan penumpang dapat pula diartikan sebagai keselamatan pelayaran. 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, dkk, 2013).

Menurut Malisan (2009) dalam Santosa dan Sinaga (2019), peneliti madya bidang transportasi laut pada puslitbang perhubungan laut menyimpulkan bahwa peristiwa kecelakaan kapal yang terjadi di perairan Indonesia cenderung meningkat. Hal ini banyak dipengaruhi oleh buruknya penerapan manajemen keselamatan pelayaran. Malisan (2009) juga menyebutkan bahwa kondisi kapal-kapal berbendera Indonesia masih banyak yang belum memenuhi (*International Maritime Organization*) (IMO) melalui implementasi variabel-variabel yang diatur dalam *ISM Code* oleh perusahaan dan nahkoda bersama awak kapal lainnya. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa:

1. Nahkoda belum sepenuhnya mengenal kebijakan perusahaan tentang keselamatan pelayaran.
2. Anak buah kapal atau kru kapal belum sepenuhnya memahami penanganan tanggap darurat di kapal.
3. Tugas dan tanggung jawab awak kapal belum sempurna dalam melaksanakan pendokumentasian.
4. Instruksi/petunjuk penggunaan alat keselamatan ada di kapal belum sempurna baik penempatan maupun penjelasan.
5. Perlunya perbaikan pada perencanaan dan implementasi (*safety management*) untuk mencegah kecelakaan.

6. Perlunya peninjauan (*safety*) management untuk menilai kesesuaian dengan prosedur yang ditetapkan perusahaan.
7. Diperlukan verifikasi secara rutin yang dilakukan terhadap peralatan keselamatan pelayaran.

Tantangan yang dihadapi adalah bagaimana meningkatkan penyediaan jaringan sarana dan prasarana transportasi yang menjamin kelancaran arus barang dan jasa serta penyeberangan arus investasi secara merata diseluruh daerah. Karena itu pembinaan dan pengembangan transportasi laut terus digalakan sampai mencapai tingkat pelayanan optimal bagi masyarakat pengguna jasa. Melalui transportasi laut, telah terbentuk jaringan pelayaran yang luas baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Jaringan pelayaran yang luas ini dapat terselenggara dengan baik apabila didukung oleh sistem keselamatan dan keamanan dan sumber daya manusia yang mengendalikan keberhasilan pelayanan ini.

Disamping itu masalah keamanan juga menjadi isu strategis internasional yang berkembang diakhir-akhir ini. Pemberlakuan ketentuan mengenai keamanan di kapal dan fasilitas pelabuhan yang disebut (*internasioanl ship and port facilities security*) (ISPS) code sejak 1 juni 2004 menuntut pembenahan besar-besaran serta mendasar dalam rangka penerapannya di Indonesia. Dalam kegiatan ini tiga pihak yang tidak dapat dilepaskan dari penyelenggaraan keselamatan pelayaran yaitu (*regulator, provider* dan *user*), dibutuhkan sinergi diantara ketiga pihak untuk mewujudkan transportasi laut yang mengutamakan keselamatan dan keamanan berlayar.

1. Regulator

Dari pihak regulator harus mampu menyediakan menyiapkan aturan-aturan yang dapat mengantisipasi berbagai fenomena yang muncul.

2. Provider

Provider bertugas menyediakan sarana dan prasarana transportasi laut sesuai dengan standar pelayaran secara efektif dan efisien.

3. User

Dalam hal ini diharapkan dapat memahami berbagai prosedur dan ketentuan terkait dengan keselamatan

Susilo dan Esha (2014) mengemukakan bahwa indikator dari pada Keselamatan Penumpang adalah Peran Dinas Perhubungan, Peran Awak Kapal, Kondisi Dermaga.

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 Santoso dan Sinaga (2019)

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

Tabel 2.1 Rujukan Penelitian Untuk Variabel Peran Nahkoda

Penelitian	Agus Santosa dan Erwin Alexander Sinaga, Jurnal Saintek Maritim, Vol 20 No. 1, September (2019)
Judul	Peran Tanggung Jawab Nakhoda Dan Syahbandar Terhadap Keselamatan Pelayaran Melalui Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi Di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang
Variabel dan Indikator	Variabel Dependen (Y) : <ul style="list-style-type: none"> • Keselamatan Pelayaran Variabel Independen (X) : <ul style="list-style-type: none"> • Tanggungjawab Nakhoda (X_1) Indikator : a. Kelengkapan Kapal b. Pengawakan Kapal

	<p>c. Kelaiklautan Kapal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Peran Syahandarr (X_2) • Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi (X_3)
Metode Analisis Data	Metode Penelitian Survey
Hasil Penelitian	<p>Berdasarkan perhitungan dengan program SPSS, persamaan regresi dalam penelitian ini diperoleh:</p> $Y = 0,923 + 0,222X_1 + 0,341X_2 + 0,372X_3 + \mu$ <p>Persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Konstanta 0,923 menyatakan bahwa jika variabel independen (Tanggung Jawab Nakhoda, Peran Syahbandar, Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi) serta variabel terikat) dianggap konstan , maka Faktor Keselamatan pelayaran tetap dan tidak berubah nilainya sebesar 0,923. 2. Koefesien regresi Tanggung Jawab Nakhoda (X_1) sebesar 0,222 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan Tanggung Jawab Nakhoda ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Faktor Keselamatan pelayaran (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,222 satuan. 3. Koefesien regresi, Peran Syahbandar (X_2) sebesar 0,341 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan Peran Syahbandar ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Faktor Keselamatan pelayaran (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,341 satuan. 4. Koefesien regresi Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi (X_3) sebesar 0,372 artinya jika variabel

	<p>independen lain nilainya tetap dan Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi ditingkatkan sebesar 1 satuan, maka variabel Keselamatan pelayaran (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,372 satuan.</p> <p>Berdasarkan analisis tersebut, dapat dijelaskan adanya pengaruh atau keeratan hubungan antara variabel independen (Tanggung Jawab Nakhoda, Peran Syahbandar, Pemanfaatan Sarana Bantu Navigasi) terhadap variabel dependen Keselamatan pelayaran.</p>
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Peran Nakhoda.

2.2.2 Rujukan Penelitian Lovely Lady, dkk (2014)

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 Untuk Variabel Sumber Daya Awak Kapal

Penelitian	Lovely Lady, Putri Marlina, dan Ani Umyati, Jurnal Rekayasa Sistem Industri, Vol.3, No.2, (2014)
Judul	Kajian Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Banten Menggunakan Human Factors Analysis and Classification System (HFACS)
Variabel dan Indikator	<p>Variabel Dependen (Y) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tubrukan Kapal <p>Variabel Independen (X) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Unsafe Acts</i> (Tindakan tidak aman) • <i>Preconditions For Unsafe Acts</i> (Kondisi tertentu penyebab tindakan tidak aman)

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Unsafe Supervision</i> (Kesalahan pada pengawasan) • Pengaruh Organisasi
Metode Analisis Data	Penelitian dilakukan dengan wawancara dan penyebaran kuesioner AHP.
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil dari pengolahan data yang telah dilakukan, hasil identifikasi dan klasifikasi penyebab tubrukan kapal berdasarkan faktor HFACS yaitu, <i>unsafe acts</i> (tindakan tidak aman) sebanyak 6 penyebab atau 40% dengan rating AHP sebesar 12.24%, <i>preconditions for unsafe acts</i> (kondisi tertentu penyebab tindakan tidak aman) sebanyak 4 penyebab atau 27% dengan rating AHP sebesar 8.51%, <i>unsafe supervision</i> (kesalahan pada pengawasan) sebanyak 2 penyebab atau 13% dengan rating AHP sebesar 8.24% dan <i>organizational influences</i> (pengaruh organisasi) sebanyak 3 penyebab atau 20% dengan rating AHP sebesar 10.84%.
Hubungan Dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Sumber Daya Awak Kapal.

2.2.3 Rujukan Penelitian Muhammad Akbar (2014)

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 Untuk Variabel Penanganan Keselamatan Berlayar

Penelitian	Muhammad Akbar, eJournal Ilmu Administrasi Negara, Volume 4 Nomor 2, 2014 : 1338-1352
Judul	Studi Tentang Pengawasan Operasional Kapal <i>Speed Boat</i> Oleh Sub Bidang Perhubungan Laut Dishubudpar Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran Pada Dermaga <i>Speed Boat</i> Penajam Di Kabupaten Penajam Paser Utara.
Variabel dan Indikator	<p>Variabel Dependen (Y) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keselamatan Pelayaran <p>Variabel Independen (X) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengawasan <p>Indikator :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Pengawasan Penunjang Keselamatan b. Pengawasan Jumlah Penumpang c. Pengawasan Dokumen <ul style="list-style-type: none"> • Kapal <i>Speed Boat</i> • Perhubungan Laut
Metode Analisis Data	Analisis Metode Deskriptif Kualitatif
Hasil Penelitian	<p>Berdasarkan Hasil Penelitian maka dapat disimpulkan :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengawasan Terhadap Operasional Kapal Speed Boat didermaga speed boat penajam yang dilakukan oleh petugas Bidang Perhubungan Laut yang bertugas di dermaga speed boat penajam belum maksimal dan berjalan kurang baik. 2. Pengawasan Langsung yang dilakukan didermaga speed boat penajam melalui inspeksi langsung dan observasi ditempat sudah berjalan baik dan sering dilakukan oleh Bidang Perhubungan Laut

	<p>walaupun tidak setiap hari dikarenakan ada beberapa tugas yang di kerjakan seperti tugas keluar Kota.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Pengawasan tidak langsung berupa laporan tertulis. Laporan tertulis yang dilakukan bawahan kepada atasan di Bidang Perhubungan Laut sudah berjalan dengan baik dilihat dari tabel laporan kegiatan bongkar muat penumpang yang penulis cantumkan pada penjelasan sebelumnya. 4. Pengawasan administrasi yang dilakukan oleh bidang perhubungan laut terbagi menjadi dua yaitu Pengawasan Surat-Surat Kelengkapan Kapal Speed Boat dan Program Pelatihan Pegawai. Dalam dua pengawasan tersebut sudah berjalan baik. 5. Pengendalian pelaksanaan operasional kapal speed boat terbagi menjadi dua yaitu : Aspek Waktu dan Wspek Objek kedua pengendalian ini belum berjalan dengan baik. 6. Faktor Penghambat Pengawasan operasional kapal speed boat yaitu Pemahaman pegawai yang minim terhadap tugas yang diberikan, Kurang disiplin terhadap tugas yang diberikan dan belum adanya peraturan khusus yang mengatur kegiatan pengawasan tersebut.
<p>Hubungan Dengan Penelitian</p>	<p>Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Penanganan Keselamatan Berlayar.</p>

2.2.4 Rujukan Penelitian Susilo dan Esha (2014)

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

Table 2.4 Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keselamatan Penumpang

Penelitian	Budi Hartanto Susilo dan Petrus Teguh Esha. Jurnal Teknik Sipil, Vol. 10 No. 1, April 2014
Judul	Mengamati Keselamatan Penumpang Angkutan Sungai dan Danau
Variabel dan Indikator	<p>Variabel Dependen (Y) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keselamatan Penumpang <p>Indikator :</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Keselamatan Kapal b. Dinas Jaga c. Kenavigasian <p>Variabel Independen (X) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kondisi Dermaga • Fasilitas Alat – Alat Penyelamat • Kelayakan kapal
Metode Analisis Data	Metode Analisis Deskriptif
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	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Keselamatan Penumpang.

2.2.5 Rujukan Penelitian Mudiyanto (2019)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada table 2.5 dibawah ini.

Table 2.5 Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keselamatan Penumpang

Penelitian	Mudiyanto, Jurnal Saintek Maritim Vol. 20 No. 1, September (2019)
Judul	Analisis Kelaiklautan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Dikapal Niaga (Study Kasus Pada Perusahaan Pelayaran Kapal Penumpang di Surabaya)
Variabel dan Indikator	Variabel Dependen (Y) : <ul style="list-style-type: none"> • Keselamatan Pelayaran Indikator : <ul style="list-style-type: none"> a. Keselamatan Kapal b. Dinas Jaga Variabel Independen (X) : <ul style="list-style-type: none"> • Kelaiklautan Kapal
Metode Analisis Data	Metode Eksplanasi / hubungan dengan menggunakan pendekatan kuantitatif.
Hasil Penelitian	Berdasarkan perhitungan dengan program SPSS, persamaan regresi dalam penelitian ini diperoleh: $Y = 0,963 + 0,279 X1 + 0,692 X2$ <p>Hasil pengolahan data diperoleh nilai R berganda sebesar 0,937 Koefisien korelasi berganda tersebut</p>

	<p>menunjukkan bahwa antara variable analisis kelaiklautan kapal memiliki hubungan yang sangat kuat terhadap variabel keselamatan pelayaran, Koefisien determinasi ditunjukkan oleh Nilai R sebesar 0,937 berarti variable X1 & X2 mempunyai tingkat hubungan kuat terhadap variable terikat Y. & nilai R Square, yaitu sebesar 0,878, artinya sumbangan efektif yang diberikan oleh variabel X1 & X2 terhadap variabel terikat Y adalah sebesar 87,8%.</p> <p>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.</p> <p>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 ($=1,9818$).</p> <p>Implikasi dari penelitian ini adalah kelaiklautan di atas kapal harus ditingkatkan untuk menunjang keselamatan pelayaran.</p>
<p>Hubungan Dengan Penelitian</p>	<p>Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable Keselamatan Penumpang.</p>

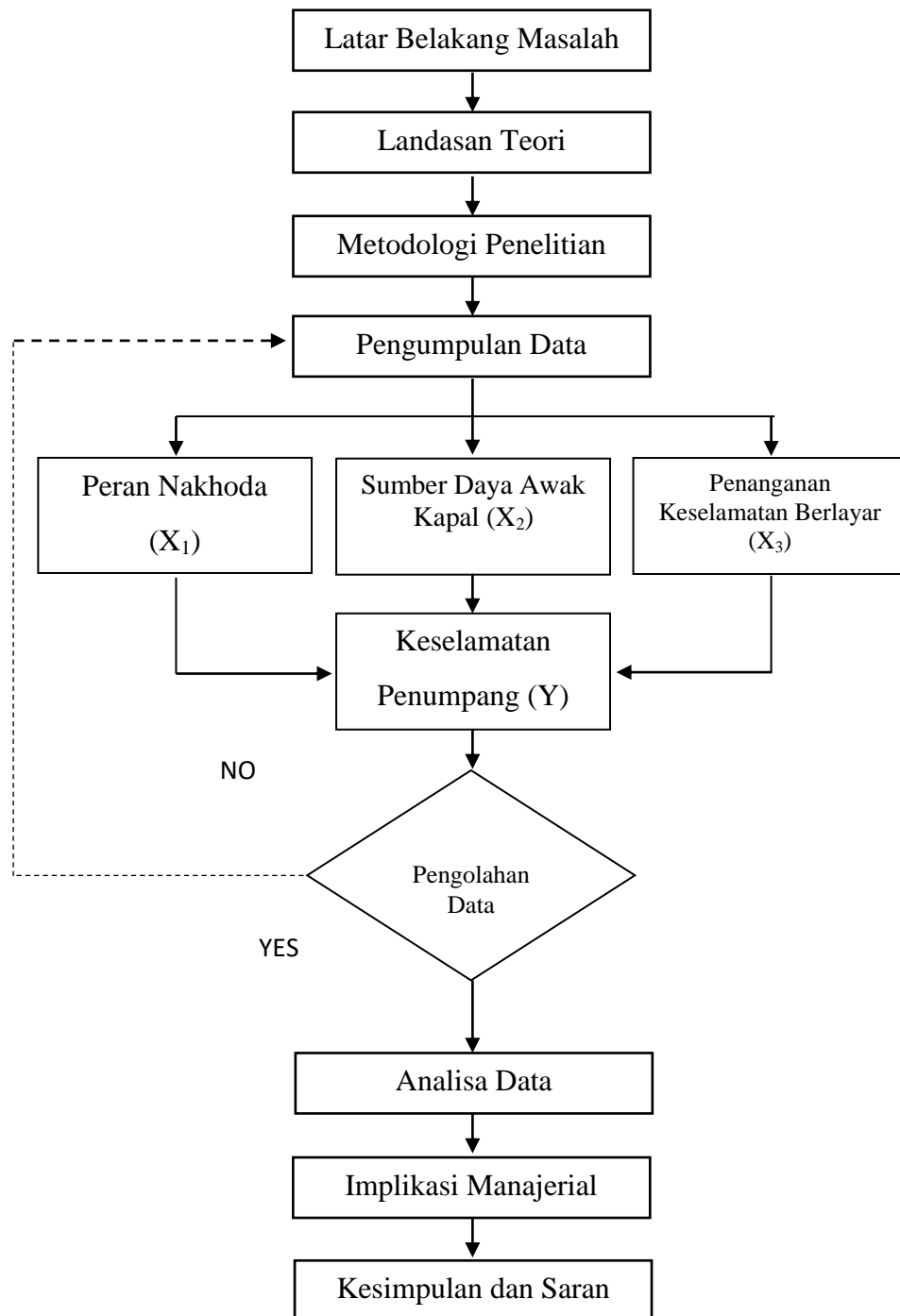
Penelitian ini memiliki hubungan terkait yang pada penelitian terdahulu sebelumnya, perbedaannya terlihat pada permasalahan yang akan diangkat dan metodologi yang akan digunakan. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengetahui tentang pengaruh–pengaruh keselamatan pelayaran kapal Penumpang dengan cakupan 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 Nahkoda berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang.
- H₂ Diduga Sember Daya Awak Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Penumpang.
- H₃. Diduga Penanganan Keselematan Berlayar berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Penumpang.

2.4 Diagram Alur Penelitian

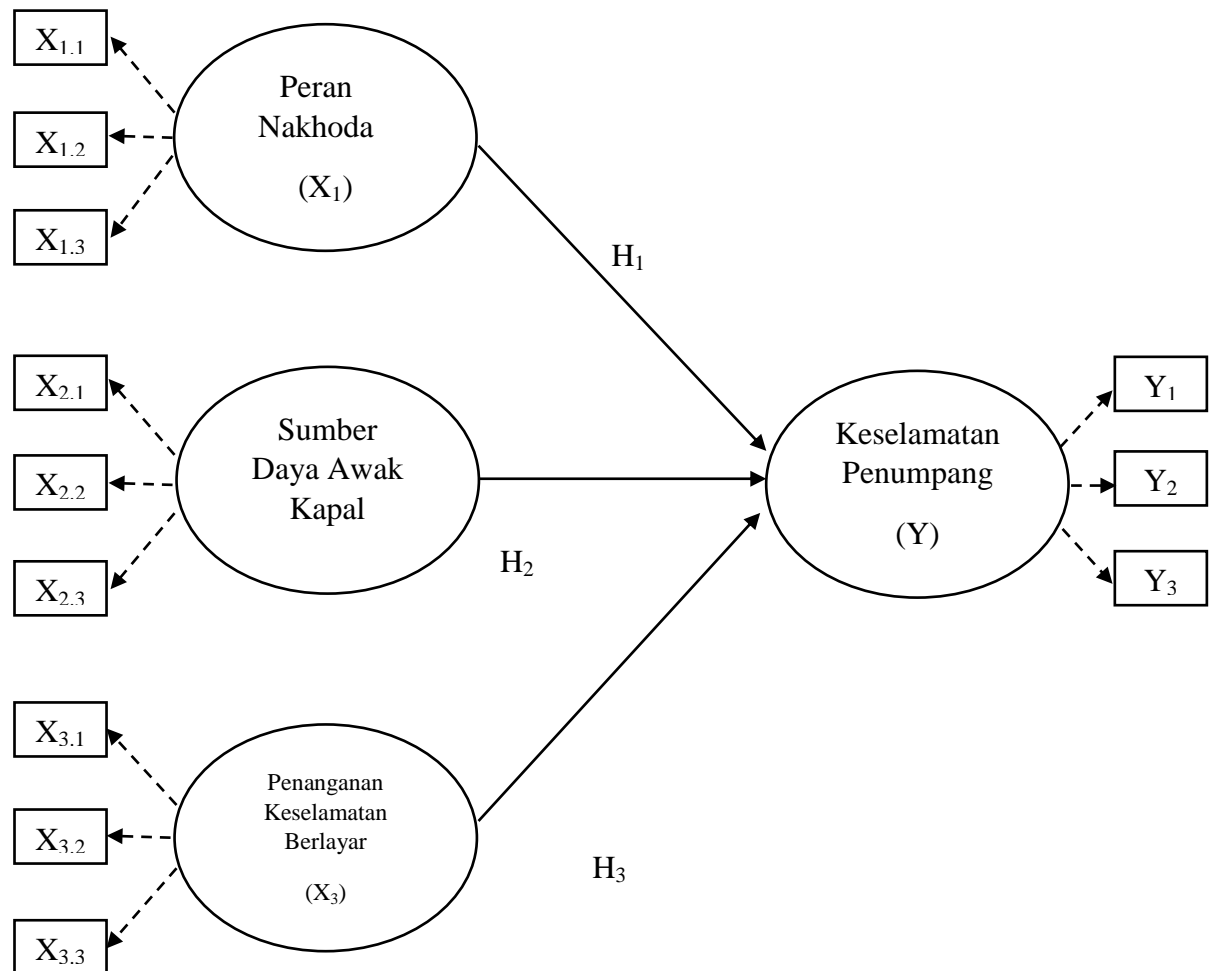


Gambar 2.1

Alur Penelitian

2.5 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori mengenai Peran Nakhoda, Sumber Daya Awak Kapal, dan Penanganan Keselamatan Berlayar maka kerangka pemikiran teoritis yang mendasari penelitian ini, sebagai berikut :



Keterangan Gambar :

—————> = Pengaruh

- - - - -> = Pengukur

□ = Indikator

○ = Variabel

H = Hipotesis

Gambar : 2.2

Kerangka Pemikiran

Variabel dalam penelitian ini meliputi Peran Nakhoda, Sumber Daya Awak Kapal, dan Penanganan Keselamatan Berlayar yang berpengaruh terhadap Keselamatan Penumpang.

1. Keselamatan Penumpang (Y) Susilo dan Esha (2014)

Indikator-indikator Keselamatan Penumpang antara lain :

Y₁ Peran Dinas Perhubungan

Y₂ Peran Pengawakan

Y₃ Kondisi Dermaga

2. Peran Nakhoda (X₁) Santoso dan Sinaga (2019)

Indikator-indikator Peran Nakhoda antara lain :

X_{1.1} Kelengkapan Kapal

X_{1.2} Pengawakan Kapal

X_{1.3} Kelaiklautan Kapal

3. Sumber Daya Awak Kapal (X₂) Lovely Lady, dkk (2014)

Indikator-indikator Sumber Daya Awak Kapal antara lain :

X_{2.1} Sertifikat Keahlian Pelaut

X_{2.2} *Skill*

X_{2.3} Kompetensi

4. Penanganan Keselamatan Berlayar (X₃) Akbar, Muhammad (2014)

Indikator-indikator Penanganan Keselamatan Berlayar antara lain :

X_{3.1} Pengawasan Penunjang Keselamatan

X_{3.2} Pengawasan Jumlah Penumpang

X_{3.3} Pengawasan Dokumen