**BAB II**

**TINJAUAN PUSTAKA**

 **2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu**

Penelitian ini akan menjadi lebih baik, jika di dukung oleh landasan teori yang sesuai dengan masalahnya. Landasan teori tersebut, digunakan sebagai titik tolak berpikir dalam penelitian suatu masalah.

Kapal tradisional yang oleh sebagian besar masyarakat disebut kapal wisata, masuk kategori kapal pelayaran rakyat memiliki peran yang signifikan dalam menunjang aktivitas dan mobilitas masyarakat Kabupaten Tegal. Kapal tradisional biasanya dikelola secara tradisional oleh kelompok masyarakat menengah kebawah dengan pengetahuan tentang pelayaran yang sangat rendah seperti pembuatan dan perawatan kapal, cara bongkar muat kapal, keselamatan penumpang dan lainnya.

* + 1. **Alat-Alat Keselamatan**

Keselamatan kerja merupakan salah satu faktor mutlak yang harus dipenuhi agar anak buah kapal dapat bekerja dengan aman dan maksimal. Dengan adanya alat-alat keselamatan sebagai penunjang keselamatan para awak kapal diharapkan dapat memperkecil atau dapat menghilangkan resiko kecelakaan kerja di kapal. Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu. Pelayaran rakyat mengandung nilai-nilai budaya bangsa yang tidak hanya terdapat pada cara pengelolaan usaha serta pengelolanya misalnya mengenai hubungan kerja antara pemilik kapal dengan awak kapal, tetapi juga pada jenis dan bentuk kapal yang digunakan (Firdaus Sitepu, 2017).

Pengoperasian pelayaran rakyat harus dilengkapi dengan perangkat keselamatan pelayaran, baik berupa *life bouy* maupun *life jacket*. Hal ini sesuai dengan regulasi skala nasional, yakni Peraturan Pemerintah No. 22

tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan. Pelayaran rakyat ini harus memenuhi syarat adanya perangkat keselamatan pelayaran bagi penumpang, salah satunya adalah peralatan keselamatan jiwa penumpang berupa pelampung sebagai alat keselamatan sesuai dengan kapasitas penumpang. Hal ini dimaksudkan jika terjadi kecelakaan maka penyedia jasa moda transportasi telah siap mengevakuasi penumpangnya agar dapat selamat hingga tim penyelamat datang (Taufiqur Rachman dkk, 2019).

Sistem keselamatan jiwa bertujuan untuk perlindungan dan pertolongan jiwa sedangkan sistem pemadam kebakaran bertujuan untuk perlindungan dan pertolongan atas bahaya kebakaran dikapal. Jumlah peralatan keselamatan jiwa di kapal harus memenuhi dari jumlah awak yang ada di kapal tersebut. Untuk perlindungan terhadap bahaya kebakaran maka dikapal wajib dilengkapi dengan peralatan pemadaman kebakaran terutama pada ruang yang dihuni oleh awak, ruang muat dan kamar mesin (Imam Sadjiono dkk, 2017).

Daftar alat keselamatan kapal dan fungsinya yang harus ada di atas kapal dan dibawa pada saat pelayaran yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal 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 yaitu alat pengganti mesin

5. Radio FM / Radio VHF.

6. *Fire extinguisher* / pemadam kebakaran.

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 mampu membelinya terutama untuk alat *life buoy* dan *life jacket.*
3. Prioritas kebutuhan dari masing-masing alat keselamatan yang berbeda menurut pemilik kapal, 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, 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 seperti pada saat kapal terbalik, tenggelam, terbawa arus, kandas, tabrakan, kebakaran serta kecelakaan kerja.

* + 1. **Persepsi Masyarakat**

Pengertian Presepsi menurut (Gisbon, dkk 1995) adalah proses kognitif yang dipergunakan oleh individu untuk menafsirkan dan memahami dunia sekitarnya (terhadap objek). Gibson (1995) juga menjelaskan bahwa persepsi merupakan proses pemberian arti terhadap lingkungan oleh individu. Oleh karena itu, setiap individu memberikan arti pada stimulus secara

berbeda meskipun objeknya sama. Cara individu melihat situasi sering lebih penting daripada situasi itu sendiri.

Ada berbagai macam persepsi masyarakat pengguna jasa transportasi kapal motor terhadap kenyamanan dan keamanan. Ada yang memiliki persepsi positif dan ada juga yang negatif. Persepsi negatif yang timbul adalah kurangnya kenyamanan penumpang, terhadap ruangan dan kamar dimana yang kotor pada kapal motor. Penumpang yang membuang sampah sembarangan. Penumpang yang merokok di tempat yang tidak semestinya. Masih terlihat ruangan yang kurang mendapat perawatan. Adanya penumpang kapal motor tidak tertib dan disiplin dan cenderung sulit untuk diatur. Hal lain adalah pembelian tiket kapal yang bisa dilakukan di atas kapal, melalui oknum anak buah kapal. Usia kapal motor banyak yang sudah tua dan belum dilakukan peremajaan, sehingga tidak layak untuk berlayar. Adanya kapal motor yang tidak tepat waktu tiba di tempat tujuan. Begitu juga dengan tempat tidur, dirasakan penumpang belum nyaman (Chairil N. Siregar, 2013).

Ada yang mengartikan kapal penumpang sangat membantu untuk sampai ke tempat tujuan karena tidak ada alternatif sarana transportasi lain. Paparan di atas merupakan persepsi positif dari penumpang kapal. Akan tetapi, disamping pandangan positif adapula pandangan negatif. Pandangan bahwa kapal motor sering terlambat sampai ke tempat tujuan, ruangan kapal terlihat kotor, banyak penumpang yang merokok, meludah, membuang sampah di sembarang tempat, dan mendengar musik dengan volume yang keras. Di samping hal-hal di atas, ada berpersepsi negatif terhadap kondisi fisik kapal, belum ada peremajaan, usianya sudah tua, serta kurang mendapatkan perawatan. Keadaan itu, tentu berkaitan dengan keselamatan penumpang kapal. Berbagai macam persepsi penumpang terhadap kapal motor ini sangat penting untuk diperhatikan oleh pihak manajemen pemilik kapal (Chairil N. Siregar, 2013)

Budaya keselamatan (*safety culture*) belum sepenuhnya dipahami dan dijalankan baik oleh pengusaha, pekerja sektor transportasi maupun masyarakat pengguna jasa pada umumnya. Masyarakat tampaknya juga belum peduli terhadap keselamatan dirinya maupun orang lain. Dalam kondisi demikian, penerapan keselamatan tidak hanya semata-mata terbatas pada peningkatan kondisi teknis, sarana atau peraturan melainkan juga seyogyanya disertai dengan pembinaan dan penegakan norma serta standar keselamatan secara terus-menerus.

Budaya yang tercipta tersebut dapat dilihat dalam unsur kebudayaan yang ada pada suatu lingkungan masyarakat, yaitu :

1. Sistem Religi

Sistem kepercayaan, sistem nilai, pandangan hidup, komunikasi, keagamaan, dan upacara keagamaan merupakan unsurunsur yang dimiliki setiap individu berdasarkan agama dan kepercayaan yang dianutnya bila dikaitkan dengan perilaku masyarakat pengguna jasa transportasi kapal motor, kepercayaan bila ombak besar akan berisiko terhadap faktor keselamatan, keamanan, dan kenyamanan.

1. Sistem Kemasyarakatan dan Organisasi Sosial

Organisasi sosial merupakan kumpulan yang didasari fungsi peningkatan taraf sosial yang ada di masyarakat, sedangkan kekerabatan, asosiasi, perkumpulan, sistem kenegaraan, sistem kesatuan hidup merupakan bentuk sistem kemasyarakatan dan organisasi sosial. Hubungan sistem ini dengan perusahaan jasa transportasi kapal motor sangat besar mengingat lautan yang harus diarungi oleh kapal motor sangat luas.

1. Sistem Pengetahuan

Ilmu pengetahuan merupakan faktor penting agar manusia dapat bertahan hidup. Adapun Ilmu pengetahuan tersebut berupa pengetahuan flora dan fauna, waktu, ruang, bilangan, tubuh manusia, serta perilaku antarsesama manusia. Penguasaan pengetahuan tentang teknologi kapal motor, manajemen, peraturan, hukum, keselamatan, dan iklim pihak pemilik kapal motor dan penumpang masih rendah. Mereka belum sepenuhnya menguasai atau mengerti. Padahal pengetahuan tersebut sangat penting, karena kapal motor itu harus mengangkut manusia dan barang, sedangkan faktor keselamatan merupakan hal yang utama.

1. Bahasa

Bahasa merupakan alat komunikasi yang dipergunakan dalam sistem sosial suatu masyarakat. Masyarakat pengguna jasa transportasi kapal motor dalam berinteraksi dengan sesama penumpang atau ABK menggunakan bahasa daerah setempat sehingga mudah dimengerti.

1. Sistem Ekonomi

Untuk pemenuhan kebutuhan hidup, manusia memiliki mata pencaharian, di antaranya berburu, mengumpulkan makanan, bercocok anam, beternak, perikanan, dan perdagangan. Kaitan mata pencaharian dengan penggunaan jasa transportasi kapal dapat dilihat pada intensitas perjalanan yang mereka lakukan. Biasanya, untuk masyarakat yang memiliki penghasilan bulanan, seperti pegawai, melakukan perjalanan ketika ada urusan keluarga (acara pernikahan, kemalangan, dan hari raya), sedangkan masyarakat yang memiliki latar belakang pedagang intensitas melakukan perjalanan lebih tinggi, setiap bulan, minggu, bahkan ada yang setiap hari, sesuai dengan kebutuhan

 Keselamatan merupakan hal yang tidak dapat ditawar lagi. Faktor manusia memiliki peran yang sangat penting dalam melaksanakan fungsi keselamatan kapal, dalam hal ini adalah operator kapal (perusahaan), nakhoda dan pengawas kapal (*regulator*) (Jhohny Malisan, 2010). Dalam konteks transportasi laut, keselamatan pelayaran dapat dipahami sebagai suatu kondisi dimana kapal dapat memenuhi persyaratan keselamatan berlayar, pencegahan pencemaran perairan, pengawakan, pemuatan, kesehatan awak dan penumpang serta status hukum kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Keselamatan pelayaran termasuk di dalamnya upaya penanggulangan musibah atau kecelakaan, meliputi beberapa aspek seperti keselamatan berlayar, kalaiklautan kapal serta keselamatan kapal, muatan dan penumpangnya.

Prinsip dasar keselamatan pelayaran menyatakan bahwa kapal yang hendak berlayar harus berada dalam kondisi *seaworthiness* atau laik laut. Artinya, kapal harus mampu menghadapi berbagai kejadian alam secara wajar dalam dunia pelayaran. Selain itu kapal layak menerima muatan dan mengangkutnya serta melindungi keselamatan muatan dan anak buah kapal (ABK). Terdapat hubungan yang kuat antara kompetensi perwira bagian deck dan mesin terhadap tingkat kecelakaan. Aspek-aspek dalam kelompok kejuruan kompetensi yang perlu ditingkatkan untuk perwira bagian *deck* yaitu pengetahuan pedoman, pengetahuan peta, peraturan tubrukan di laut, pengetahuan arus dan pasang surut serta kecakapan pelaut (Siswoyo B, 2006).

* + 1. **Kelaiklautan Kapal**

Di 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 & Mudiyanto, 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*) 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 Nomer 17 tahun 2008 tentang pelayaran bahwa persyaratan keselamatam 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 kapal penumpang

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 & Mudiyanto, 2017).

Kapal yang kondisinya prima, dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, serta dinyatakan laik laut, akan lebih aman menyeberangkan orang dan barang, 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).

* + 1. **Keselamatan Penumpang**

Menurut Pasal 1 angka 5 Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 yang dimaksud dengan angkutan Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau (Taufiqur Rachman dkk, 2019).

Menurut (Irma Mawati & Nugroho, 2018) keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas di sungai dan waduk yang disebabkan oleh manusia, perahu, sungai/perairan, dan/atau lingkungan. Standar keselamatan bidang transportasi sungai, merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang transportasi sungai yang meliputi :

1. Sumber Daya Manusia (SDM)
2. Sarana dan/atau Prasarana
3. Standar Operasional Prosedur
4. Lingkungan.

Setiap kapal yang melayani angkutan sungai dan danau, wajib memenuhi persyaratan di antaranya :

1. Memenuhi persyaratan teknis/kelaikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku
2. Memiliki fasilitas sesuai dengan spesifikasi teknis prasarana pelabuhan pada trayek yang dilayani
3. Memiliki awak kapal sesuai dengan ketentuan persyaratan pengawakan untuk kapal sungai dan danau
4. Memiliki fasilitas utama dan/atau fasilitas pendukung baik bagi kebutuhan awak kapal maupun penumpang, barang dan/atau hewan, sesuai dengan persyaratan teknis yang berlaku
5. Mencantumkan identitas perusahaan/pemilik dan nama kapal yang ditempatkan pada bagian kapal yang mudah dibaca dari samping kiri dan kanan kapal
6. Mencantumkan informasi/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 memenhi 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 perushaan atau pemilik yang bersangkutan masih menjalankan kegiatan usahanya dan masih memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam ijin usaha yang bersangkutan dan berlaku juga untuk cabang atau perwakilan perusahaan diseluruh Indonesia.

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

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

 (Budi Hartanto Susilo & Esha, 2014) Tingkat kecelakaan lalu lintas dan angkutan sungai dan danau di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Hal ini disebabkan karena kurangnya tingkat kelaikan angkutan yang di gunakan dan faktor manusia yang seringkali mengabaikan standar keselamatan yang ada. Selain itu sosialisasi dalam kesadaran berkesalamatan dalam transportasi 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 akhir-akhir ini 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 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan

 Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, Dan

 Pemerintahan Daerah Kab/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 Tegal tahun 2019, hal ini menunjukkan bahwa tingkat keselamatan Penumpang perahu motor masih rendah, diperlukan adanya perhatian khusus oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal 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 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 Tegal melalui bidang Bina Keselamatan harus dapat lebih optimal lagi dalam menjamin keselamatan pelayaran khususnya keselamatan penumpang kapal.

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

* 1. **Penelitian Terdahulu**

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini. Secara ringkas penelitian-penelitian yang telah dilakukan oleh beberapa peneliti sebelumnya yang dijadikan rujukan oleh peneliti untuk penelitian dapat dilihat pada tabel berdasarkan setiap jurnal yang dilakukan pada penelitian ini.

* + 1. **Rujukan Jurnal Penelitian Alat-Alat Keselamatan**

Pada tabel 2.1 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu Alat-Alat Keselamatan.*.*

Tabel 2.1

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Alat-Alat Keselamatan

|  |  |
| --- | --- |
| **Sumber Peneliti** | Firdaus Sitepu, Dinamika Bahari, Vol. 7 No. 2, Mei 2017 |
| **Judul** | Optimalisasi Perawatan Alat-Alat Keselamatan Sebagai Penunjang Keselamatan Awak Kapal Di KM. Bima Sakti |
| **Veriabel penelitian** | Variabel Independen X1 : Alat-Alat Keselamatan Variabel Dependen Y : Keselamatan Awak Kapal |
| **Metode Analisis** | Metode Deskriptif |
| **Hasil Penelitian** | Melaksanakan perawatan alat-alat keselamatan yang teratur dan meningkatkan sistem perawatan yang telah ada. |
| **Hubungan dengan penelitian** | Variabel Alat-Alat keselamatan dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Alat-Alat Keselamatan dalam penelitian ini. |

*Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet.*

* + 1. **Rujukan Jurnal Penelitian Persepsi Masyarakat.**

Pada tabel 2.2 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu Persepsi Masyarakat*.*

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Persepsi Masyarakat.

|  |  |
| --- | --- |
| **Sumber Peneliti** | Bambang Siswoyo, Warta Penelitian Perhubungan, Volume 28, Nomor 2, Maret-April 2016 |
| **Judul**  | Persepsi Masyarakat Terhadap Peralatan Keselamatan Kapal Laut dan Penyebrangan Di Provinsi Maluku |
| **Variabel penelitian** | Variabel IndependenX1 : Persepsi MasyarakatVariabel DependenY : Peralatan Keselamatan |
| **Metode Analisis** | Analisis Diskriptif |
| **Hasil Penelitian**  | Sepanjang tahun 2014, tercatat 17.529 unit kapal yang tiba dan 17.503 unit kapal yang berangkat pada 32 pelabuhan laut yang tersebar di seluruh Provinsi Maluku. Dengan demikian, rata-rata kapal yang tiba/merapat di pelabuhan-pelabuhan di Maluku setiap bulannya adalah sekitar 1.460 kapal, dan rata-rata kapal yang berangkat dari pelabuhan-pelabuhan di Maluku setiap bulannya mencapai 1.458 kapal. Jumlah ini meningkat signifikan dibandingkan tahun lalu. Jika dilihat perbulan, jumlah kapal yang tiba dan berangkat di bulan Maret adalah yang paling banyak, dan jumlah kapal yang tiba dan berangkat pada bulan Januari adalah yang paling sedikit. (Anonim, 2014). |
| **Hubungan dengan penelitian** | Variabel Persepsi Masyarakat dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Persepsi Masyarakat dalam penelitian ini. |

 *Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet.*

* + 1. **Rujukan Jurnal Penelitian Kelaiklautan Kapal.**

Pada tabel 2.3 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu Kelaiklautan Kapal*.*

Tabel 2.3

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

|  |  |
| --- | --- |
| **Sumber Peneliti** | 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) |
| **Veriabel penelitian** | Variabel Independen X1: Kelaiklautan Kapal Variabel Dependen Y : Keselamatan Pelayaran |
| **Metode Analisis** |  Metode Eksplansi / hubungan dengan menggunakan pendekatan Kuantitatif |
| **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 (Ho ditolak), karena nilai thitung (=2,097) > ttabel (=1,9818garis muat berpengaruh signifikan terhadap keselamatan pelayaran (Ho 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** | Variabel Kelaiklautan Kapal dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kelaiklautan Kapal dalam penelitian ini. |

 *Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet.*

* + 1. **Rujukan Jurnal Penelitian Kelailklautan Kapal.**

Pada tabel 2.4 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel Independen yaitu Kelaiklautan Kapal.

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

|  |  |
| --- | --- |
| **Sumber Peneliti** | 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 |
| **Variabel penelitian** | Variabel Independen : X1 : Sumber Daya Awak Kapal X2 : Keselamatan dan Kelaikan Kapal X3 : Sarana Penunjang Pelayaran Variabel Dependen :Y : Keselamatan Transportasi |
| **Metode Analisis** | 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 lainya (13%). |
| **Hubungan dengan penelitian** | Variabel Kalaiklautan Kapal dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Kalaiklautan Kapal dalam penelitian ini. |

*Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet.*

* + 1. **Rujukan Jurnal Penelitian untuk variabel Keselamatan Penumpang.**

Pada tabel 2.5 dijelaskan secara singkat jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian ini berfokus pada variabel dependen yaitu Keselamatan Penumpang*.*

Tabel 2.5

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keselamatan Penumpang.

|  |  |
| --- | --- |
| **Sumber Peneliti** | 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 |
| **Variabel penelitian** | Variabel Independen : X1 : Kondsi Dermaga X2 : Fasilitas Alat-alat Penyelamat X3 : Kelayakan Kapal Variabel Dependen Y : Keselamatan Penumpang |
| **Metode Analisis** | 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** | Variabel Keselamatan Penumpang dalam penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Keselamatan Penumpang dalam penelitian ini. |

*Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet.*

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variabel yang berbeda, yaitu Alat-Alat Keselamatan, Persepsi Masyarakat, Kelaiklautan Kapal. Dari setiap masing-masing penelitian terdahulu peneliti mengambil satu variabel dan dikembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan pengembangan penelitian ini terdapat perbedaan hasil dimana variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

* 1. **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 di timbulkan bertentangan dengan hipotesis tersebut. Dalam upaya pembuktikan 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 teryanta 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 faktor alat-alat keselamatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang di Waduk Cacaban Kabupaten Tegal.

H2 : Diduga faktor persepsi masyarakat berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang di Waduk Cacaban Kabupaten Tegal.

H3 : Diduga fakor kelaiklautan kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang di Waduk Cacaban Kabupaten Tegal.

**2.4 Kerangka Pemikiran**

Kerangka pemikiran yang di hasilkan 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 : Alat-Alat Keselamatan (X1), Persepsi Masyarakat (X2), Kelaiklautan Kapal (X3), sedangkan variabel dependen yaitu : Keselamatan Penumpang (Y) yang dapat di gambarkan sebagai berikut :

**Gambar 2.1**

**Kerangka Pemikiran**

(X1.1)

(X1.2)

(X1.3)

 H1

(Y1)

(X2.1)

(Y2)

(X2.2)

(X2.3)

(Y3)

 H2

(X3.1)

(X3.2)

 H3

(X3.3)

Keterangan :

 = Variabel = Pengaruh

 **=** Indikator = Pengukuran

 H = Hipotesis

1. **Indikator Variabel Independen**
2. **Alat-Alat Keselamatan Kapal (X1)**

X1.1 = Pelampung penolong (*lifebuoy*)

X1.2 = Baju penolong (*life jacket*)

X1.3 = Alat pemadam kebakaran

1. **Persepsi Masyarakat (X2)**

X2.1 = Kurangnya organisasi sosial terhadap masyarakat

X2.2 = Kurangnya pengetahuan terhadap masyarakat

X2.3 = Perilaku masyarakat

1. **Kelaiklautan Kapal (X3)**

X3.1 = Kapasitas muatan

X3.2 = Mesin kapal

X3.3 = Dokumen kapal

1. **Indikator Variabel Dependen**
2. **Keselamatan Penumpang (Y)**

Y1.1 = Peran Dinas Perhubungan

Y1.2 = Peran Awak Kapal

Y1.3 = Kondisi Dermaga