

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Pengertian-Pengertian**

##### **2.1.1 Keselamatan Pelayaran**

Keselamatan berasal dari bahasa Inggris yaitu kata *safety*, dan *safety* dapat diartikan dengan keadaan terbebasnya seseorang dari peristiwa celaka (*accident*) atau nyaris celaka (*near-miss*). Sehingga pada hakekatnya keselamatan sebagai suatu pendekatan keilmuan maupun sebagai suatu pendekatan praktis mempelajari faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, dan berupaya mengembangkan berbagai cara, serta pendekatan untuk memperkecil resiko terjadinya kecelakaan. Selamat dapat diartikan sebagai keadaan terhindar dari bahaya selama melakukan suatu aktivitas. Keadaan terhindar dari bahaya selama melakukan suatu aktivitas menunjukkan bahwa aktivitas tersebut berlangsung dalam kondisi aman. Jadi, keselamatan adalah suatu kondisi aman saat melakukan suatu aktivitas baik itu bagi orang yang sedang melakukan suatu aktivitas tersebut, maupun orang lain yang berada di lingkungan sekitar tempat melakukan suatu aktivitas tersebut.

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa, Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Dalam pelaksanaan pelayaran senantiasa sangat mengutamakan persoalan keselamatan dan keamanan, yang selanjutnya baru diikuti dengan aspek biaya yang terjangkau, kecepatan dan ketepatan waktu, serta aspek kenyamanan (Hendrawan, 2019). Keselamatan merupakan hal yang selalu menjadi prioritas utama dalam bidang apapun termasuk di sub-sektor transportasi laut (Siswoyo, 2016).

Keselamatan merupakan upaya untuk bebas atau mengurangi tingkat resiko kecelakaan. Menurut Pasal 1 Ayat (32) Undang-Undang Republik

Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Keselamatan kerja pelayaran menyangkut karakteristik, sikap, nilai, dan aktivitas (Rachman dan Sofian, 2019). Aktivitas pelayaran tidak terlepas dari resiko yang bisa terjadi seperti kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan lain-lain adalah permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran. Keselamatan pelayaran merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan pelayaran baik di sungai, di danau, di laut termasuk kegiatan di pelabuhan, serta terjaminnya ekosistem perairan baik sungai, danau, maupun laut dari pencemaran lingkungan akibat dari kegiatan pelayaran. Untuk itu diperlukan penegakkan hukum dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan perlindungan lingkungan perairan laut untuk menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran tanpa merusak ekosistem laut akibat pencemaran lingkungan.

Kegiatan pengangkutan laut dilakukan dengan menggunakan kapal untuk mengantar orang atau barang sampai tujuan dengan selamat (Annisa dan Nurbaiti, 2020). Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan, serta perlengkapan termasuk radio dan elektronika kapal. Sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 bahwa sebelum berlayar, kapal harus memenuhi persyaratan kelaiklautan. Pengertian kelaiklautan kapal menurut Pasal 1 Ayat (33) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 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, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Kapal yang akan berlayar ke laut, terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan oleh pengangkut, seperti pada tubuh kapal, alat-alat perlengkapan kapal, awak kapal, dan yang terpenting mengenai *seaworthiness* kapal itu sendiri (Annisa dan Nurbaiti, 2020). Kapal tersebut harus diperiksa dan diuji oleh BKI (Badan Klasifikasi Indonesia), BKI (Badan Klasifikasi Indonesia) membuat laporan sesuai kondisi kapal tersebut, selanjutnya laporan tersebut menjadi dasar pertimbangan dan pengambilan keputusan dalam memberikan sertifikat keselamatan oleh Menteri Perhubungan Laut. Sertifikat keselamatan tersebut terdiri dari : sertifikat keselamatan untuk kapal penumpang; sertifikat keselamatan untuk kapal barang; dan sertifikat kelaikan dan pengawakan untuk kapal penangkap ikan. Selanjutnya untuk kapal yang telah mempunyai sertifikat keselamatan akan selalu dilakukan pengujian secara berkala terus menerus hingga kapal tidak akan digunakan lagi untuk berlayar. Dengan begitu pengangkut wajib memelihara kapal supaya kapal tersebut tidak rusak yang dapat berakibat pada dicabutnya sertifikat keselamatan kapal. Terdapat 2 unsur yang wajib dipenuhi dalam keselamatan berlayar, yaitu kelaiklautan kapal dan kenavigasian (Annisa dan Nurbaiti, 2020). Mengenai kelaiklautan kapal hanya dapat dibuktikan apabila kapal mempunyai sertifikat dan surat kapal, oleh karena itu agar kapal laik laut, maka kapal wajib memenuhi unsur-unsur berikut :

1. Unsur mengenai keselamatan bagi kapal;
2. Unsur mengenai kapal tersebut harus bebas dari pencemaran;
3. Unsur mengenai kapal tersebut mempunyai awak kapal ketika berlayar;
4. Unsur mengenai pemuatan kapal dan garis muat;
5. Unsur mengenai selamatnya penumpang serta awak kapal sejahtera;
6. Unsur mengenai status hukum yang dimiliki kapal tersebut;

7. Unsur mengenai manajemen keselamatan kapal dan kapal harus terbebas melakukan pencemaran;

8. Unsur mengenai manajemen keselamatan bagi kapal.

Setelah kapal mempunyai sertifikat kelaiklautan kapal, maka kapal tersebut diijinkan berlayar dari suatu pelabuhan ke pelabuhan tujuan.

Keselamatan pelayaran menjadi faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut. Berbagai macam kecelakaan di laut seperti yang telah disebutkan di atas dapat menghambat aktivitas pelayaran. Tidak bisa dipungkiri keselamatan dan kecelakaan memiliki hubungan yang sangat erat, oleh karena itu kecelakaan adalah poin utama yang harus dihindari melalui manajemen keselamatan dan keamanan dalam perusahaan pelayaran. Menurut Hendrawan (2019), kesehatan para awak kapal semua harus benar-benar disiapkan dan dipastikan keberadaan dan keadaannya, kesejahteraan awak kapal, kesehatan penumpang, status hukum kapal, dan pencegahan pencemaran laut oleh kapal, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu dapat menunjang pelayaran yang aman dan selamat. Selain itu, Hendrawan (2019) menambahkan perusahaan pelayaran perlu memperhatikan sumber daya manusia yang handal dengan ditunjukannya sertifikat keahlian menjadi hal yang diharuskan untuk menunjang keselamatan pelayaran.

### **2.1.2 Tanggung Jawab Pengangkut**

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Pengangkutan laut terjadi karena adanya suatu perjanjian antara kedua pihak, yaitu pihak pemberi jasa pengangkutan dengan pemakai jasa (Dewi, dkk 2017). Dari adanya perjanjian pengangkutan laut tersebut menimbulkan hak dan kewajiban bagi pengangkut dan pengirim. Pengangkut mempunyai kewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari satu tempat ke ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mempunyai kewajiban untuk membayar angkutan. Antara

pengangkut dan pengirim sama-sama saling mempunyai hak untuk melakukan penuntutan apabila salah satu pihak tidak memenuhi prestasi.

Terselenggaranya pengangkutan itu karena adanya perjanjian pengangkutan yaitu antara pengangkut dengan pengirim atau pemakai jasa. Sifat perjanjian adalah konsensual. Sebagai tanda buktinya adalah dokumen pengangkutan yang disebut konosemen atau *Bill of Lading*. *Bill of lading* juga merupakan tanda pengiriman barang-barang yang diberikan pengangkut (*carrier*) kepada pengirim barang atau *shipper*. Isinya menyatakan bahwa barang tersebut telah diterima dan disetujui oleh pengangkut untuk diangkat ke pelabuhan tujuan dan diserahkan kepada penerima barang (*consignee*) yang ditunjuk oleh pengirim barang.

Berdasarkan Pasal 468 KUHD menjelaskan bahwa kewajiban ekspeditor dalam mengganti rugi apabila adanya persetujuan bahwa ekspeditor siap menjaga barang dengan keadaan baik selama pengiriman barang. Adanya peraturan tersebut maka tanggung jawab pengangkut harus memenuhi dengan tidak melakukan kelalaian yang dapat merugikan pihak kreditur. Dalam Pasal 468 Ayat 2 (a) KUHD menyatakan bahwa, pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak. Adapun dilanjutkan dalam Pasal 468 Ayat 2 (b) KUHD menyatakan bahwa, tetapi pengangkut tidak berkewajiban mengganti kerugian pengirim, bila tidak dapat diserahkan atau rusaknya barang itu disebabkan karena :

- a. Suatu malapetaka yang tidak dapat dihindari terjadinya.
- b. Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
- c. Suatu kelalaian atau kesalahan pengirim sendiri.

Berdasarkan Pasal 468 Ayat 2 (a) dan 2 (b) KUHD di atas menjelaskan bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab terhadap barang rusak atau hilang yang disebabkan oleh lalainya pihak pengangkut. Pengangkut tidak memiliki kewajiban tanggung jawab apabila kesalahan atau kerusakan barang yang timbul karena faktor eksternal dari pengangkut.

Disebutkan dalam Pasal 468 Ayat 3 KUHD bahwa, pengangkut juga bertanggung jawab kepada:

- a. Segala perbuatan mereka yang diperkerjakan bagi kepentingan pengangkut itu.
- b. Sifat, keadaan atau cacat dari barang itu sendiri.
- c. Segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan itu.

Selain itu disebutkan pula dalam Pasal 477 KUHD bahwa, pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya. Khusus untuk rusaknya barang, pengangkut bebas dari tanggung jawab apabila dapat membuktikan rusaknya barang itu karena cacat atau karena kesalahan pengirim.

Tanggung jawab pengangkut sebagai debitur diatur dalam Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUH Perdata. Dalam Pasal 1236 KUH Perdata, menyatakan bahwa debitur wajib memberi ganti rugi, kerugian dan bunga kepada kreditur bila ia menjadikan dirinya tidak mampu untuk menyerahkan barang itu atau tidak merawatnya sebaik-baiknya untuk menyelamatkannya. Adapun dalam Pasal 1246 KUH Perdata, menyatakan bahwa biaya, ganti rugi dan bunga, yang boleh dituntut kreditur, terdiri atas kerugian yang telah dideritanya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya, tanpa mengurangi pengecualinya dan perubahan yang disebut di bawah ini. Tanggung jawab pengirim pada umumnya Pengirim (*shipper*) bertanggung jawab memberikan data yang selengkap lengkapnya dan sebenar-benarnya mengenai barang yang akan dimuat tersebut disamping bertanggung jawab untuk membayar biaya pengangkutan tersebut.

Mengenai batas tanggung jawab pengangkut, diatur dalam Pasal 470 KUHD. Disebutkan dalam Pasal 470 Ayat (1) KUHD bahwa pengangkut hanya bertanggung jawab sampai suatu batas harga tertentu atas kerugian yang disebabkan karena:

1. Kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan dan pernakabuan terhadap kapal.
2. Kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian.
3. Kurang penjagaan terhadap barang-barang yang diangkut, janji yang tidak memenuhi ketentuan ini pengangkut harus membayar ganti rugi.

Bentuk dari tanggung jawab perusahaan pengangkutan adalah dengan memberikan ganti kerugian, akan tetapi untuk jumlah ganti kerugian yang akan dibayarkan oleh perusahaan pengangkutan harus sesuai dengan kerugian yang dialami oleh pengirim barang (Harry, 2017). Dalam Pasal 41 Ayat (2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menjelaskan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas musnah, hilang, dan rusaknya barang selama dalam proses pengangkutan. Ketentuan dalam Pasal 41 Ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyebutkan bahwa perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada Pasal 41 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dapat diperoleh bahwa atas tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada Pasal 41 (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yaitu akibat dari pengoperasian kapal, pengangkut juga diwajibkan untuk mengasuransikan tanggung jawabnya tersebut pada suatu perusahaan asuransi. Perihal asuransi PT. Jemla Ferry menggunakan jasa layanan asuransi dari PT. Jasa Raharja dalam mengasuransikan tanggung jawabnya. Apabila perusahaan pengangkutan tidak melaksanakan ketentuan pasal Pasal 41 Ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran di atas, dapat dijatuhkan sanksi yang ditentukan sesuai dengan Pasal 292 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

Selanjutnya dalam Pasal 1243 hingga Pasal 1252 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengatur lebih lanjut mengenai masalah ganti rugi. Prinsip dasar bahwa wanprestasi mewajibkan pergantian kerugian, yang diganti meliputi ongkos, kerugian dan bunga. Dalam peristiwa tertentu disamping tuntutan ganti rugi ada kemungkinan tuntutan pembatalan perjanjian, pelaksanaan hak retensi dan hak reklame. Tuntutan ganti rugi dalam peristiwa-peristiwa seperti diatas diakui, malah diatur dalam Undang-undang, maka untuk pelaksanaan tuntutan itu, kreditur dapat meminta bantuan penguasa menuntut cara yang ditentukan dalam hukum acara perdata, yaitu melalui cara eksekusi yang tersedia dan diatur disana, atas harta benda milik debitur, prinsip bahwa debitur bertanggung jawab pada perikatan dan seluruh harta bendanya telah diletakkan dalam Pasal 1131 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Maka logisnya besarnya ganti rugi adalah sebesar kerugian yang diderita, namun pada Pasal 1249 Kitab Undang-undang Hukum Perdata memberikan pengecualian, yaitu kecuali antara pihak yang telah ada suatu kesepakatan mengenai besarnya ganti rugi yang harus dibayar dalam hal debitur wanprestasi. Dalam hal demikian maka terlepas dalam jumlah kerugian yang sebenarnya kepada debitur diberikan jumlah sebagai yang diperjanjikan atau menurut kata-kata Pasal 1249 Kitab Undang-undang Hukum Perdata “tidak boleh diberikan suatu jumlah yang lebih maupun yang kurang dari jumlah itu”. Janji seperti itu dalam suatu perjanjian disebut “janji ganti rugi/denda” atau “*schadevergoedings/boete beding*”.

Sesuai dengan kajian di atas maka sebenarnya besarnya ganti rugi yang akan dipertanggung jawabkan itu tergantung dari kesepakatan yang telah dibuat oleh kedua belah pihak karena setiap orang mempunyai kesepakatan yang berbeda. Jadi jumlah ganti rugi dapat ditentukan dari perjanjian polis yang sebelumnya telah dibuat oleh kedua belah pihak. Kalau debitur menuntut kreditur agar dia memenuhi kewajiban prestasinya, maka kreditur menuntut debitur berdasarkan perikatan yang ada antara mereka. Dasar tentunya adalah perikatan yang memang sudah ada antara

mereka, maka untuk membuat pemenuhan perikatan, kreditur tidak perlu mendahuluinya dengan suatu komisi. Sekarang pihak pengadilan berpendapat bahwa gugatan dapat dianggap sebagai suatu *somasi*.

Dalam penelitian Legowo (2019) dijelaskan bahwa dengan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 759 MK.IV/II/1970 Perusahaan Asuransi Kerugian Jasa Raharja ditetapkan dengan kedudukan sebagai Perum Asuransi Kerugian Jasa Raharja, maka melalui Peraturan Pemerintah No. 39 tahun 1980 bentuk usahanya dirubah menjadi Persero dengan nama PT. (Persero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Jadi bertitik tolak dari Undang-Undang Republik Indonesia No. 34 Tahun 1964 Pasal 5 Ayat (1) Jo. PP No. 18 Tahun 1965. Menurut Pasal 3 Ayat (1) Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 Pengertian Penumpang adalah tiap penumpang yang sah dari kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan pelayaran nasional, wajib membayar iuran melalui pengusaha pemilik yang bersangkutan untuk menutup akibat keuangan disebabkan kecelakaan penumpang dalam perjalanan. Berdasarkan Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 ,jo.PP. No. 17 Tahun 1965, menentukan bahwa, korban yang berhak mendapatkan atas santunan yaitu :

- a. Setiap penumpang sah alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut yaitu saat naik, dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan.
- b. Jaminan ganda, kendaraan bennotor umum (bis) berada dalam kapal *ferry*, apabila kapal *ferry* dimaksud mengalami kecelakaan, kepada penumpang bis yang menjadi korban diberikan jaminan ganda.
- c. Penumpang mobil plat hitam, bagi penumpang mobil plat hitam yang mendapat izin resmi sebagai alat angkutan penumpang umum. seperti antara lain : mobil pariwisata, mobil sewa, dan Iain-Iain, terjamin oleh Undang-Undang No.33 Tahun 1964.jo PP No. 17 Tahun 1965.

- d. Korban yang mayatnya tidak diketemukan. Penyelesaian santunan bagi korban yang mayatnya tidak diketemukan dan atau hilang didasarkan kepada putusan Pengadilan Negeri.

Adapun besarnya ganti kerugian atau santunan yang diberikan oleh PT. (Pesero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja kepada korban yang mengalami kecelakaan penumpang umum terdapat dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964, ditetapkan berdasarkan peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia No.KEP. 15/PMK/010/2017, tanggal 13 february 2017, tentang besarnya santunan dan iuran : wajib dana pertanggungjaawaban wajib kecelakaan penumpang alat angkutan umum di darat, sungai/danau, *ferry*/penyeberangan, laut dan udara adalah sebagai berikut :

- a. Dalam hal korban meninggal Rp. 50.000.000,00 (untuk angkutan umum melalui darat yaitu : Bus Umum, Kereta Api, dan Kapal Laut). sedangkan untuk angkutan umum melalui pesawat udara dalam hal korban meninggal dunia sebesar Rp. 50.000.000,00
- b. Biaya perawatan dan pengobatan dokter dengan jumlah sebanyak Rp. 20.000.000.00 (untuk angkutan umum mclalui darat yaitu : Bus Umum, Kereta Api, dan Kapal Laut), Sedangkan untuk angkutan umum melalui pesawat udara dalam hal korban meninggal dunia sebesar Rp. 50.000.000.00.
- c. Santunan cacat tetap untuk korban yang menderita cacat tetap menurut ketetapan dokter yang rnerawat sesuai prosentase yang ditentukan dalam peraturan dan di dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 1964 setinggi-tingginya Rp. 50.000.000,00 (untuk angkutan umum melalui darat yaitu : Bus Umum, Kereta Api, dan Kapal Laut), scdangkan untuk angkutan urnum rnelalui pesawat udara dalam hal korban meninggal dunia sebesar Rp. 50.000.000,00.
- d. Biaya penguburan bagi korban yang tidak mempunyai ahli waris sebagaimana dimaksud dalam PP. No. 17 Tahun 1965 sebesar Rp. 4.000.000,00.

- e. Manfaat tambahan penggantian biaya P3K Rp. 1.000.000,00 dan Manfaat biaya tambahan penggantian biaya *Ambulance* Rp.500.000,00.

Di dalam perjanjian pengangkutan laut, ada dua pihak yang terkait yaitu pengirim barang (*shipper*) dan pengangkut (*carrier*) dimana keduanya mempunyai tanggung jawab yang berbeda. Tanggung jawab itu sendiri pada hakekatnya terdiri dari dua aspek yaitu yang bersifat kewajiban (*responsibility*) dan tanggung jawab ganti rugi (*liability*). Sebagai pengangkut berkewajiban menyelenggarakan pengangkutan dan menjaga keselamatan barang yang diangkut hingga diserahkan pada penerima barang di pelabuhan tujuan. Sedangkan tanggung jawab pengirim adalah memberikan informasi yang sebenar-benarnya mengenai sifat, jenis dan jumlah barang yang akan diangkut tersebut serta membayar biaya pengapalannya. Penyelesaian suatu sengketa dalam pengangkutan barang melalui laut pada umumnya telah diatur dalam konosemen atau *Bill of Lading* sebagai persyaratan pengangkutan (*condition of carriage*) sebagaimana tercantum dalam *cassatoria clause*. Karena peraturan di dalam B/L dibuat secara sepihak yaitu dari pihak *carrier* saja maka untuk melindungi kepentingan pengirim dan penerima perusahaan pelayaran menunjuk pada hukum yang tertinggi (*paramount clause*) yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa dengan pengirim dan penerima (Mamahit dan Sondakh, 2020).

### **2.1.3 Anak Buah Kapal (ABK)**

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (40) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 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 dalam buku sijiil. Operator kapal adalah orang dan/atau badan hukum yang mengoperasikan kapal. Dijelaskan dalam Pasal 138 Ayat (4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan operator kapal adalah setiap orang yang

berdasarkan alasan hak tertentu dengan pemilik kapal mengoperasikan kapal. Dalam mengoperasikan kapal untuk pelayaran selalu mempekerjakan seorang (nahkoda) yang bertanggung jawab terhadap kapal dengan segala isinya kepadanya diserahkan sepenuhnya semua tugas yang berhubungan dengan pelayaran tersebut. Nahkoda menjalankan tugas di atas kapal dengan memberdayakan Anak Buah Kapal (ABK) pada masing-masing bagian di atas kapal untuk memastikan kapal dalam kondisi aman dan selamat.

Pengertian Anak Buah Kapal dapat dilihat pada Pasal 1 Ayat (42) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Anak buah kapal adalah awak kapal selain nahkoda. Bertolak dari rumusan tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa untuk mengusahakan pelayaran, kapal harus mempunyai daftar awak kapal (*Monsterrol*) yang dibuat dan disahkan oleh Syahbandar. Kewajiban ini terdapat dalam Pasal 145 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu, setiap orang dilarang mempekerjakan seseorang di kapal dalam jabatan apa pun tanpa disijil dan tanpa memiliki kompetensi dan keterampilan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan. Harus dibuat suatu daftar dari semua orang yang melakukan dinas sebagai anak buah kapal dan pengawas yang berwenang dalam hal ini adalah Syahbandar.

Anak buah kapal merupakan bagian dari tenaga kerja yang ditempatkan di atas kapal oleh perusahaan tempat ia bekerja, dan apapun yang ia kerjakan harus dengan sepengetahuan dan seijin nahkoda. Dalam Pasal 384 KUHD menyebutkan bahwa selama anak buah kapal berada dalam dinas di kapal, ia wajib melaksanakan perintah nahkoda dengan seksama. Dilanjutkan dalam Pasal 385 KUHD bahwa tanpa ijin nahkoda, anak buah kapal tidak boleh meninggalkan kapal. Hal ini semakin menegaskan bahwa seorang ABK harus patuh dan taat pada semua aturan dan perintah nahkoda.

Menurut Muhiddin (2016), bagi Anak Buah Kapal (ABK) yang hendak bekerja di atas kapal, khususnya para perwira kapal dituntut memiliki pengetahuan, keterampilan dan keahlian dalam bidang masing-

masing agar dapat menjamin keamanan dan keselamatan kapal. Dalam perekrutan ABK dilakukan seleksi dengan cara yang ketat dan kewajiban pelaut yang sudah memiliki keterampilan. Sertifikat yang dibutuhkan sesuai kebutuhan yang berlaku di pelabuhan laut untuk jenis kapal *ferry*, selain itu cakap dalam membawa kapal agar kapal tidak terjadi kecelakaan dan tidak terjadinya *human error*. ABK harus memiliki program pendidikan dan pelatihan untuk meningkatkan kualitas agar sesuai dengan kebutuhan untuk meningkatkan keselamatan (Lasee dan Fatimah, 2016). Menggunakan alat pelindung diri (APD), untuk menjamin keselamatan jiwa ABK selama bekerja (Syibli dkk, 2019).

#### **2.1.4 Proses Bongkar Muat**

Dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan melalui laut tentu yang menjadi prioritas adalah mengenai keselamatan dan keamanan atas muatan (penumpang dan barang) sampai tiba di pelabuhan tujuan. Proses pengangkutan laut merupakan suatu rangkaian kegiatan pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal, dimulai sejak muatan diterima oleh pengangkut dari pengguna jasa angkutan di pelabuhan muat untuk diangkut dengan menggunakan kapal menuju ke pelabuhan tujuan dan selanjutnya dilakukan pengeluaran atau pembongkaran muatan untuk diserahkan kepada penerima. Sebelum tiba di pelabuhan tujuan, terdapat beberapa tahapan-tahapan kegiatan tertentu. Salah satu kegiatan yang menonjol di pelabuhan adalah proses bongkar muat muatan.

Proses merupakan suatu runtutan perubahan atau peristiwa dalam perkembangan sesuatu. Menurut Zeithaml dan Bitner (2013) *Process is the actual procedures, mechanisms and flow of activities by which the service is delivered-the service delivery and operating system*. Artinya, Proses merupakan suatu prosedur, mekanisme, dan rangkaian kegiatan yang digunakan untuk menyampaikan layanan dan sistem operasi. Dalam suatu proses mungkin bias dikenali perubahan atau peristiwa yang dibuat pada sifat-sifat dari atau lebih objek di bawah proses itu sendiri. Setiap proses

yang telah berjalan selalu menghasilkan sesuatu, hasil yang diciptakan tersebut bias berupa hasil yang diinginkan atau hasil yang tidak diinginkan.

Menurut Hanum dan Riswana, (2019) Bongkar adalah kegiatan menurunkan muatan-muatan dari dalam palka ke atas dermaga atau langsung ke alat angkut atau ke tongkang. Sedangkan muat yaitu kegiatan menaikkan muatan dari atas dermaga atau dari alat angkut atau dari tongkang ke dalam palka dengan derek kapal. Bongkar muat adalah penempatan atau pemindahan muatan dari darat ke atas kapal dan sebaliknya, memindahkan muatan dari atas kapal ke darat di pelabuhan tujuan. Dapat dilihat dari pengertian di atas bahwa kegiatan bongkar muat di pelabuhan pada dasarnya merupakan kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke atas kapal atau sebaliknya dari kapal ke dermaga, maupun dari kapal ke kapal.

Proses bongkar muat adalah kegiatan mengangkat, mengangkut serta memindahkan muatan dari kapal ke dermaga pelabuhan atau sebaliknya (Kuncowati, 2016). Proses bongkar muat dimaksud adalah rangkaian tahapan kegiatan yang dilakukan untuk menurunkan atau menaikkan muatan dari dan ke dermaga atau kapal. Proses bongkar muat barang menjadi kegiatan yang mendukung kelancaran angkutan dari dan ke kapal ke suatu pelabuhan, sehingga kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal mempunyai kedudukan yang penting. Dalam melakukan pekerjaan bongkar muat maka perlu dipegang teguh suatu prinsip agar segala sesuatunya berjalan dengan lancar, prinsip-prinsip tersebut meliputi memastikan keseimbangan kapal dengan melakukan pembagian muatan kapal secara *vertical* dan *horizontal*, memastikan muatan agar tidak rusak dari pemuatan sampai pembongkaran seperti dengan melakukan *lashing* atau mengikat kendaraan sebelum kapal berlayar, memastikan anak buah kapal dan buruh dalam kondisi aman dari bahaya muatan dengan penggunaan alat pelindung diri, memastikan proses bongkar muat berlangsung lancar dengan menjaga keteraturan pelaksanaan yang sistematis sesuai SOP (*Standart Operation Proceduer*), serta pemuatan harus sedemikian rupa hingga *broken stowage*

sekecil mungkin. Dalam penelitian ini, objeknya adalah kapal RoRo (*Roll on Roll off*) milik PT. Jemla Ferry Cabang Ketapang, sehingga kegiatan bongkar muat melalui RoRo berlangsung tanpa menggunakan atau memerlukan alat bongkar artinya muatan yang di dalam kapal jenisnya bisa melakukan sendiri tanpa alat bongkar, jadi pihak kapal hanya menyediakan *ramp door*.

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini dan dapat dilihat pada tabel berdasarkan setiap jurnal yang digunakan dalam penelitian ini.

### 2.2.1 Rujukan Penelitian Andi Hendrawan (2019)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 di bawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel fasilitas keselamatan, variabel kelengkapan dokumen keselamatan, variabel upaya peningkatan fasilitas keselamatan, dan variabel keselamatan pelayaran.

**Tabel 2.1**  
**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keselamatan Pelayaran**

|  |   |
|--|---|
| <b>Sumber Penelitian</b>                 | Andi Hendrawan (2019), Jurnal Saintara, Vol. 3 No. 2 Maret 2019                   |
| <b>Judul</b>                             | Analisa Indikator Keselamatan Pelayaran Pada Kapal Niaga                          |
| <b>Metode Analisis</b>                   | Analisis Deskriptif   |
| <b>Variabel Penelitian dan Indikator</b> | Variabel yang diteliti adalah :<br>Keselamatan Pelayaran<br>Indikatornya adalah : |

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
|                                   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kesehatan para awak kapal</li> <li>2. Kesehatan penumpang</li> <li>3. SDM (Sumber Daya Manusia) kapal yang handal</li> </ol>   |
| <b>Hasil Penelitian</b>           | Kesehatan para awak kapal semua harus benar-benar disiapkan dan dipastikan keberadaan dan keadaannya sehingga pelayaran aman dan selamat. Kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, serta manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Sumber daya manusia yang handal dengan ditunjukkannya sertifikat keahlian menjadi hal yang diharuskan untuk menunjang keselamatan pelayaran. |
| <b>Hubungan dengan Penelitian</b> | Variabel Keselamatan Pelayaran beserta indikatornya dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Keselamatan Pelayaran beserta indikatornya pada penelitian ini.  |

Sumber : Penelitian Andi Hendrawan (2019)

### 2.2.2 Rujukan Penelitian Annisa dan Nurbaiti (2020)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2 di bawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel tanggung jawab pengangkut, variabel *port clearance*, variabel laik layar kapal, dan variabel *marine accident*.

**Tabel 2.2**  
**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab Pengangkut**

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <b>Sumber Penelitian</b> | Noviana Annisa dan Siti Nurbaiti, Jurnal Hukum Adigama, Vol. 3 No. 1 Juli 2020      |
| <b>Judul</b>             | Tanggung Jawab Pengangkut Atas Musnahnya Barang Akibat Tenggelamnya Kapal KLM Pulau |

|  |   |
|--|---|
|  | Bontong Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (Studi Kasus : Putusan Nomor 804/Pdt. G/2017/PN JKT.SEL)  |
| <b>Metode Analisis</b>                   | Kepustakaan atau Hukum Normatif   |
| <b>Variabel Penelitian dan Indikator</b> | Variabel yang diteliti adalah :<br>Tanggung Jawab Pengangkut<br>Indikatornya adalah :<br>1. Menjaga keselamatan muatan<br>2. Menjaga keamanan muatan<br>3. Ganti rugi atas kerusakan/ kehilangan muatan   |
| <b>Hasil Penelitian</b>                  | Dalam kegiatan pengangkutan barang dengan menggunakan kapal terdapat suatu perjanjian pengangkutan antara pengirim barang dengan pengangkut. Dari adanya perjanjian ini menimbulkan hak dan kewajiban. Salah satu kewajiban dan tanggung jawab pengangkut adalah menjaga keselamatan dan keamanan barang yang diangkutnya mulai saat diterimanya barang tersebut hingga diserahkan barang tersebut kepada penerima. Dalam terjadinya kecelakaan kapal, maka terdapat pihak yang harus bertanggung jawab, yaitu pihak pengangkut. Pengangkut harus memberikan ganti kerugian atas musnahnya barang akibat dari tidak selamatnya barang yang diantar sampai tujuan. |
| <b>Hubungan dengan Penelitian</b>        | Variabel Tanggung Jawab Pengangkut beserta indikatornya dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Tanggung Jawab Pengangkut beserta indikatornya pada penelitian ini.   |

Sumber : Penelitian Annisa dan Nurbaiti (2020)

### 2.2.3 Rujukan Penelitian Budi Hariyanto (2020)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3 di bawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel asuransi pengangkutan.

**Tabel 2.3**  
**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab Pengangkut**

|  |   |
|--|---|
| <b>Sumber Penelitian</b>                 | Budi Hariyanto, Jurnal IUS, Vol. 8 No. 01, Maret 2020   |
| <b>Judul</b>                             | Analisis Hukum Tentang Asuransi Terhadap Hilang atau Rusaknya Barang Dalam Pengiriman Laut  |
| <b>Metode Analisis</b>                   | Kepustakaan atau Hukum Normatif   |
| <b>Variabel Penelitian dan Indikator</b> | Variabel yang diteliti adalah :<br>Asuransi Pengangkutan<br>Indikatornya adalah :<br>1. Kerusakan Barang<br>2. Kehilangan Barang  |
| <b>Hasil Penelitian</b>                  | Hubungan hukum antara pihak pengangkut dengan pihak-pihak yang menikmati dari perjanjian pengangkutan itu adalah bersifat koordinatif atau masing-masing pihak sama tingkat dan kedudukannya. Perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim terbentuk sejak adanya kata sepakat atau konsensus antara kedua pihak. Hak dan kewajiban masing-masing pihak ada sejak konsensus. Munculnya jasa perantara dalam pengangkutan barang melalui laut seperti misalnya Freight Forwarding adalah dimungkinkan karena keberadaan dari perantara dalam pengangkutan ini akan lebih memudahkan pengirim menyelenggarakan pengangkutannya terutama untuk kegiatan ekspor maupun impor. Cara penyelesaian pihak asuransi |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>apabila terjadi wanprestasi dalam hal debitur tidak memenuhi kewajiban sebagai mana mestinya dan tidak dipenuhinya kewajiban itu karena adanya unsur salah padanya, dalam hal pihak debitur lalai untuk memenuhi kewajiban debitur berhak memberikan sesuatu untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Berdasarkan Pasal 1266 Kitab Undang-undang Hukum Perdata kreditur berhak untuk pembatalan perjanjian dengan atau tanpa disertai ganti rugi. Besarnya ganti rugi adalah besarnya kerugian yang diderita sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak. Namun apabila dalam hal ini pihak debitur yang melakukan wanprestasi maka harus mempertanggung jawabkan perbuatannya dalam beberapa macam pilihan yaitu arbitrase dan melalui pengadilan sesuai dengan pengadilan yang ditunjuk oleh pihak yang bersangkutan.</p> |
| <p><b>Hubungan dengan Penelitian</b></p> | <p>Variabel Asuransi Pengangkutan beserta indikatornya dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Tanggung Jawab Pengangkut beserta indikatornya pada penelitian ini.</p>  |

Sumber : Penelitian Budi Hariyanto (2020)

#### 2.2.4 Rujukan Penelitian Legowo (2019)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 di bawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel tanggung jawab pengangkut, dan variabel asuransi pengangkutan.

#### Tabel 2.4 Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tanggung Jawab Pengangkut

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <p><b>Sumber Penelitian</b></p> | <p>Mig Irianto Legowo, Jurnal Hukum dan Dinamika</p> |
|---------------------------------|--|

|  |  |
|--|--|
|  | Masyarakat, Vol. 17 No. 1, Oktober 2019  |
| <b>Judul</b>                             | Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Ganti Rugi Terhadap Korban Kecelakaan Penumpang Umum di Jalan Raya  |
| <b>Metode Analisis</b>                   | Kepustakaan atau Hukum Normatif  |
| <b>Variabel Penelitian dan Indikator</b> | Variabel yang diteliti adalah :<br>Asuransi Pengangkutan<br>Indikatornya adalah :<br>1. Santunan Pada Korban Jiwa<br>2. Biaya Perawatan/Pengobatan Pada Korban Luka  |
| <b>Hasil Penelitian</b>                  | Hasil dari penelitian ini dapat disimpulkan:<br>1) Tanggung jawab atas kesalahan Pengangkut dilakukan keluar sebagai keluarga. Sedangkan kompensasi untuk PT. (Pesero) Asuransi Kerugian Jasa Raharja ditentukan oleh cara penanganannya, yaitu dengan cara datangnya korban atau ahli waris Kantor Jasa Raharja untuk meminta formulir K1 (untuk kecelakaan tertabrak kendaraan bermotor) atau K2 (untuk kecelakaan penumpang umum) yang diisi dengan benar dan memenuhi syarat : keterangan kecelakaan lalu lintas jalan oleh polisi, surat keterangan dokter, dan surat keterangan ahli waris jika korban meninggal dunia dan jika syarat terpenuhi dengan benar maka pelaksanaan santunan dapat berjalan dengan lancar, asalkan dijamin oleh UU No. 34 Tahun 1964 jo. PP No. 18 Tahun 1965.<br>2) Hambatan yang ada dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang : Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Dana berasal dari |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
|                                   | korban atau ahli waris korban dalam bentuk masyarakat keengganan mengurus tuntutan ganti rugi, hal ini disebabkan karena takut bertransaksi dengan otoritas atau pejabat negara.  |
| <b>Hubungan dengan Penelitian</b> | Variabel Asuransi Pengangkutan beserta indikatornya dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Tanggung Jawab Pengangkut beserta indikatornya pada penelitian ini. |

Sumber : Penelitian Legowo (2019)

### 2.2.5 Rujukan Penelitian Yasin M Syibli, dkk (2019)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.5 di bawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel upaya mencegah kecelakaan kerja Anak Buah Kapal (ABK).

**Tabel 2.5**  
**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Anak Buah Kapal (ABK)**

|  |  |
|--|--|
| <b>Sumber Penelitian</b>                 | Yasin M Syibli, Firdos Asjani dan Algetis Devita, Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim, Vol. 01 No. 02, November 2019               |
| <b>Judul</b>                             | Upaya Mencegah Kecelakaan Kerja Anak Buah Kapal Bagian Mesin di MT. Klasogun   |
| <b>Metode Analisis</b>                   | Deskriptif   |
| <b>Variabel Penelitian dan Indikator</b> | Variabel yang diteliti adalah :<br>Anak Buah Kapal (ABK)<br>Indikatornya adalah :<br>1. Alat Pelindung Diri (APD)<br>2. Pelatihan bagi ABK |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
|                                   | 3. Keterampilan ABK   |
| <b>Hasil Penelitian</b>           | <p>1. Faktor-faktor penyebab sering terjadinya kecelakaan kerja antara lain :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Proses seleksi ABK kurang baik dan penempatannya tidak tepat.</li> <li>b) Perlengkapan keselamatan kerja (alat pelindung diri) bagi ABK mesin tidak memadai.</li> <li>c) Situasi lingkungan kerja yang tidak aman.</li> <li>d) Pengetahuan dan keterampilan ABK kurang.</li> <li>e) Kurang penguasaan dan familiarisasi terhadap pekerjaan</li> <li>f) Kurangnya perhatian perusahaan tentang keselamatan kerja para pekerjanya.</li> </ul> <p>2. Cara mengurangi resiko terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Agar dilaksanakan seleksi penerimaan calon ABK sesuai prosedur penempatannya sesuai dengan kualifikasi ABK tersebut.</li> <li>b) Perusahaan melengkapi alat keselamatan kerja untuk tiap anak buah kapal.</li> <li>c) Memelihara dan menjaga kondisi lingkungan kerja yang harmonis.</li> <li>d) Agar anak buah kapal diberi penyuluhan, pengenalan dan familiarisasi serta latihan-latihan.</li> <li>e) Diharapkan agar melakukan familiarisasi penguasaan terhadap pekerjaan.</li> </ul> |
| <b>Hubungan dengan Penelitian</b> | Variabel Anak Buah Kapal (ABK) dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Anak Buah  |

|  |                                  |
|--|----------------------------------|
|  | Kapal (ABK) pada penelitian ini. |
|--|----------------------------------|

Sumber : Penelitian Yasin M Syibli, dkk (2019)

### 2.2.6 Rujukan Penelitian Retno Mulatsih, dkk (2018)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.6 di bawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel ketepatan bongkar muat, variabel fasilitas bongkar muat, variabel kepedulian, variabel kepuasan pelanggan.

**Tabel 2.6**  
**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Proses Bongkar Muat**

|  |   |
|--|---|
| <b>Sumber Penelitian</b>                 | Retno Mulatsih, Edi Wahyudi, dan Andar Sri Sumantri, Jurnal Organisasi dan Manajemen, Vol. 14 No. 02, September 2018  |
| <b>Judul</b>                             | Manajemen Kualitas Pelayanan Transportasi Laut Dalam Meningkatkan Kepuasan Pelanggan Pada Jasa Bongkar Muat   |
| <b>Metode Analisis</b>                   | Kuantitatif Linier Berganda   |
| <b>Variabel Penelitian dan Indikator</b> | Variabel yang diteliti adalah :<br>Kecepatan Bongkar Muat<br>Indikatornya adalah :<br>1. Keterlibatan pelanggan dalam melakukan pekerjaan bongkar muat<br>2. Ketepatan waktu penyelesaian pekerjaan bongkar muat<br>3. Kesigapan operator (berpengalaman) dalam |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
|                                   | melakukan pekerjaan bongkar muat  |
| <b>Hasil Penelitian</b>           | Kepuasan pelanggan PT Pelindo III Tanjung Emas Semarang termasuk kategori tinggi. Kategori kepuasan pelanggan yang terbesar dipengaruhi oleh empat dari petugas dalam memberikan pelayanan pada pelanggan, kemudian disusul fasilitas peralatan bongkar muat yang lengkap dan memadai, serta didukung oleh kecepatan proses bongkar muat yang dilakukan. Pengaruh dari ketiga variabel independen ini sebesar 71,3% terhadap kepuasan pelanggan, dan sisanya sebesar 28,7% disebabkan oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. |
| <b>Hubungan dengan Penelitian</b> | Variabel Kecepatan Bongkar Muat dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Proses Bongkar Muat pada penelitian ini.  |

Sumber : Penelitian Retno Mulatsih, dkk (2018)

### 2.2.7 Rujukan Penelitian Kuncowati (2016)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.7 di bawah ini. Penelitian ini berfokus pada variabel perawatan alat bongkar muat, dan variabel proses bongkar muat.

**Tabel 2.7**  
**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Proses Bongkar Muat**

|  |   |
|--|---|
| <b>Sumber Penelitian</b>                 | Kuncowati, Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhan, Vol. 07 No. 01, September 2016                |
| <b>Judul</b>                             | Pentingnya Perawatan Alat Bongkar Muat Terhadap Proses Bongkar Muat Pada Kapal <i>General Cargo</i> |
| <b>Metode Analisis</b>                   | Kuantitatif Linier Berganda   |
| <b>Variabel Penelitian dan Indikator</b> | Variabel yang diteliti adalah :<br>Proses Bongkar Muat  |

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
|                                   | <p>Indikatornya adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ketepatan waktu bongkar muat;</li> <li>2. Kecepatan pemuatan/ pembongkaran dari dan ke kapal;</li> <li>3. Kekuatan batang pemuat; dan</li> <li>4. Kelancaran proses bongkar muat.</li> </ol>   |
| <b>Hasil Penelitian</b>           | <p>Hasil analisis regresi linier diperoleh koefisien regresi variabel bebas perawatan alat bongkar muat sebesar 0,871. Perawatan alat bongkar muat berpengaruh positif dan signifikan terhadap proses bongkar muat, jika variabel perawatan alat bongkar muat ditingkatkan sebesar 1 (satu) satuan, sedangkan variabel yang lain dianggap konstan, maka akan berpengaruh terhadap peningkatan pada proses bongkar muat sebesar 0,871. Uji koefisien determinasi diperoleh R<sup>2</sup> sebesar 0,781. Hal ini berarti 78,1 variasi variabel proses bongkar muat dipengaruhi oleh perawatan alat bongkar muat, sedangkan sisanya 21,9% diterangkan variabel lain di luar model persamaan.</p> |
| <b>Hubungan dengan Penelitian</b> | <p>Variabel Proses Bongkar Muat beserta indikatornya dalam penelitian terdahulu sebagai rujukan untuk variabel Proses Bongkar Muat pada penelitian ini.</p>   |

Sumber : Penelitian Kuncowati (2016)

Pada umumnya penelitian ini menggunakan beberapa variabel yang berbeda, yaitu Tanggung Jawab Pengangkut, Anak Buah Kapal (ABK), dan Proses Bongkar Muat yang memengaruhi Keselematan Pelayaran. Peneliti mengambil satu variabel, dan dikembangkan pada penelitian ini pada tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan pengembangan penelitian ini mendapat perbedaan hasil dimana beberapa variabel yang

digunakan dapat saling memengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang bermanfaat.

### 2.3 Hipotesis

Dalam penelitian kuantitatif, keberadaan hipotesis dipandang sebagai komponen penting dalam penelitian. Sugiyono (2017) menyatakan bahwa, hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian dimana rumusan masalah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Hipotesis selalu mengambil bentuk kalimat pernyataan (*declarative*), dan menghubungkan secara umum maupun khusus variabel yang satu dengan variabel yang lain. Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji empiris. Hipotesis dalam penelitian ini antara lain :

- H1 : Diduga Tanggung Jawab Pengangkut berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran pada kapal milik PT. Jemla cabang Ketapang.
- H2 : Diduga Anak Buah Kapal (ABK) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran pada kapal milik PT. Jemla Ferry Cabang Ketapang.
- H3 : Diduga Proses Bongkar Muat berpengaruh positif dan signifikan

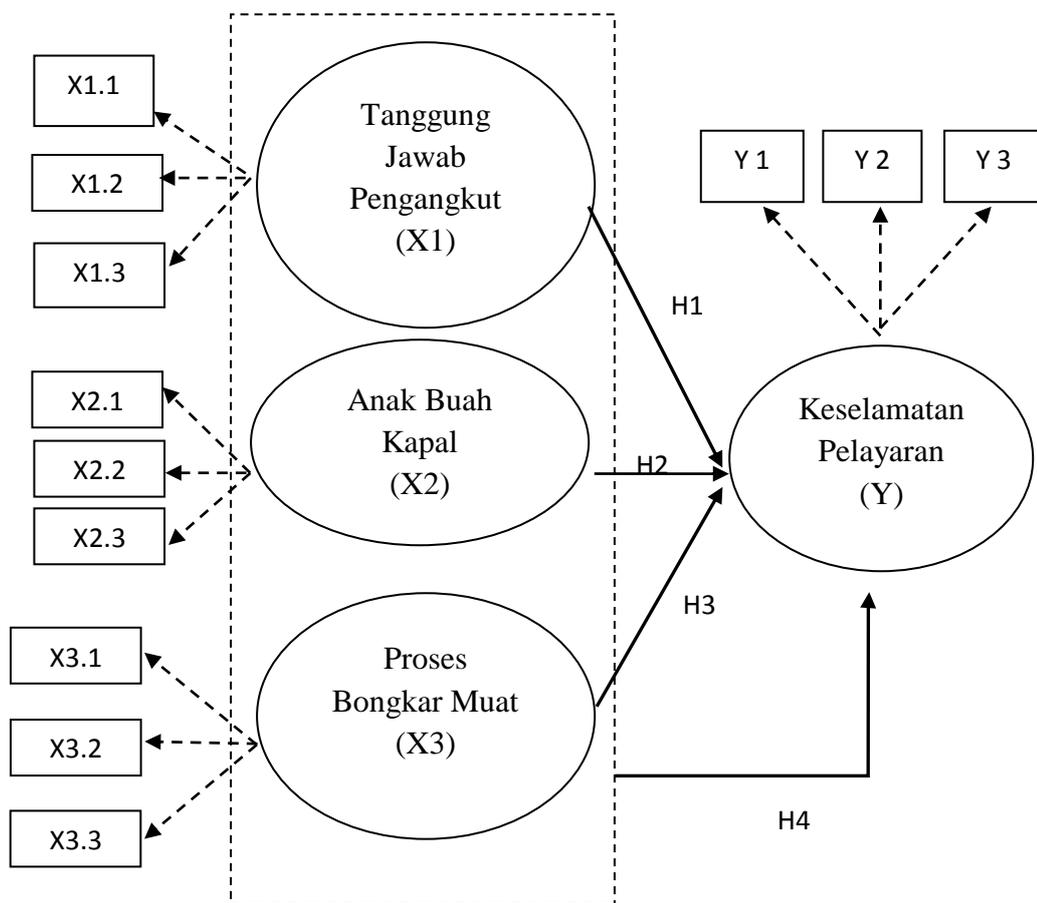
terhadap Keselamatan Pelayaran pada kapal milik PT. Jemla Ferry Cabang Ketapang.

H4 : Diduga Tanggung Jawab Pengangkut, Anak Buah Kapal (ABK), dan Proses Bongkar Muat secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Pelayaran pada kapal milik PT. Jemla Ferry Cabang Ketapang.

## 2.4 Kerangka Pemikiran

Seorang peneliti harus menguasai teori-teori ilmiah sebagai dasar bagi argumentasi dalam menyusun kerangka pemikiran yang membuahkan hipotesis. Kerangka pemikiran merupakan penjelasan sementara terhadap gejala-gejala yang menjadi objek permasalahan (Sugiyono, 2017). Berdasarkan uraian dalam tinjauan pustaka, maka dapat digambarkan ke dalam kerangka pemikiran sebagai berikut :

**Gambar 2.1**  
**Kerangka Pemikiran**



Keterangan :



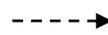
: Variabel



: Pengaruh



: Indikator



: Pengukur

H

: Hipotesis

**Indikator variabel independen (X1) Tanggung Jawab Pengangkut :**

X1.1 : Komisi/biaya perawatan/pengobatan

X1.2 : Santunan pada korban jiwa

X1.3 : Ganti kerugian atas kerusakan/ kehilangan muatan.

**Indikator variabel independen (X2) Anak Buah Kapal (ABK) :**

X2.1 : Alat Pelindung Diri (APD).

X2.2 : Pelatihan bagi ABK.

X2.3 : Keterampilan ABK.

**Indikator variabel independen (X3) Proses Bongkar Muat :**

X3.1 : Kelancaran proses bongkar muat.

X3.2 : Ketepatan proses bongkar muat.

X3.3 : Keterlibatan pengguna jasa (penumpang/ kendaraan).

**Indikator variabel dependen (Y) Keselamatan Pelayaran :**

Y.1 : Kesehatan para awak kapal.

Y.2 : Kesehatan penumpang.

Y.3 : SDM (Sumber Daya Manusia) kapal yang handal.

