

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1. Keselamatan Pelayaran

Keselamatan pelayaran adalah segala hal yang ada dan dapat dikembangkan dalam kaitannya dengan tindakan pencegahan kecelakaan pada saat melaksanakan kerja di bidang pelayaran. Dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 butir 32 menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan, dan lingkungan maritim. Pasal 1 butir 33 menyatakan bahwa kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, permuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Menurut Sunarto (2018) Tingkat Keselamatan Pelayaran angkutan sungai di Kalimantan Timur saat ini masih cukup tinggi. Pada umumnya kecelakaan kapal disebabkan tubrukan dengan kapal tongkang batubara dan terbentur tiang jembatan sungai Mahakam terutama pada saat sungai Mahakam dalam kondisi surut yang mengakibatkan arus sungai sangat kencang, sehingga banyak kapal kebawa arus sungai Mahakam yang mengakibatkan berbenturan dengan tiang jembatan sungai Mahakam. Sedangkan korban kecelakaan di sungai Mahakam pada tahun 2013-2016 rata-rata 1-4 orang.

Standar Keselamatan Kapal Sungai sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 25 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan yang

dilakukan oleh awak kapal sungai. Standar keselamatan bidang transportasi sungai yang meliputi aspek :

1. Sumber Daya Manusia

Bidang Pengelola Pelabuhan Sungai dan Danau Sesuai dengan Pasal 6, Lampiran II Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor : PM 8 Tahun 2014 tentang Kompetensi Sumber Daya Manusia Di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan yaitu Kompetensi Pengelolaan Pelabuhan Sungai dan Danau, meliputi:

- a. Memahami peraturan perundang-undangan di bidang kepelabuhan;
- b. Memahami perencanaan dan pengoperasian pelabuhan sungai dan danau;
- c. Memahami pemeliharaan pelabuhan sungai dan danau;
- d. Memahami pencegahan dan penanganan penanggulangan pencemaran di pelabuhan sungai dan danau;
- e. Memahami prosedur pengendalian operasional pelabuhan sungai dan danau;
- f. Menguasai operasional keselamatan, keamanan dan ketertiban pelabuhan sungai dan danau;
- g. Memahami pengaturan lalu lintas pelayaran di pelabuhan sungai dan danau.

2. Standar Awak Kapal Angkutan Sungai dan Danau

- a. Setiap kapal wajib di awaki oleh awak kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional. Setiap orang yang mempekerjakan Awak Kapal tanpa memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun dan denda paling banyak Rp. 300.000.000,00 (tiga ratus juta rupiah).

- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 73 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau menyatakan :
- 1) Pasal 5 ayat (1), Setiap kapal yang memiliki ukuran dibawah GT 7 (< 7 GT) yang akan dioperasikan untuk melayani angkutan sungai dan danau dapat diukur, didaftarkan dan memenuhi persyaratan kelaikan kapal dan pengawakan kapal;
 - 2) Pasal 5 ayat (2), Setiap kapal yang memiliki ukuran mulai dari GT 7 ke atas (>7 GT) yang akan dioperasikan untuk melayani angkutan sungai dan danau wajib diukur, didaftarkan, memenuhi persyaratan kelaikan kapal, persyaratan pengawakan kapal, dan dapat diberikan tanda kebangsaan.
3. Standar Kapal Sungai dan Danau;
- a. Setiap pengadaan, pembangunan, dan pengerjaan kapal termasuk perlengkapannya serta pengoperasian kapal di perairan Indonesia harus memenuhi persyaratan keselamatan kapal.
 - b. Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki surat persetujuan berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).
 - c. Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perlengkapan navigasi dan/atau navigasi elektronika kapal yang memenuhi persyaratan.
 - d. Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya yang memenuhi persyaratan. Setiap orang yang mengoperasikan kapal tanpa dilengkapi dengan perangkat komunikasi radio dan kelengkapannya.

Kapal sesuai dengan jenis, ukuran, dan daerah pelayarannya wajib dilengkapi dengan peralatan meteorologi yang memenuhi persyaratan.

2.1.2. Alat alat Keselamatan Kapal

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 tahun 2015 tentang Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, yang masih dijadikan dasar hukum kapal *non konvensi* atau *Non Convention Vessel Standards* (NCVS) ditujukan bagi kapal-kapal berbobot di bawah 500 GT yang melakukan kegiatan pelayaran domestik dan internasional. Pengaturan alat-alat keselamatan kapal tersebut diserahkan kepada negara bendera kapal. kinerja angkutan penyeberangan dalam hal keselamatan dinilai jauh lebih baik, menyusul tingginya tingkat kepatuhan operator terhadap regulasi keselamatan. Namun demikian operator tidak boleh lengah mengingat kecelakaan bisa terjadi kapan saja karena berbagai faktor, padahal citra dunia transportasi akan rusak jika terjadi kecelakaan di laut, termasuk angkutan penyeberangan. Untuk itu operator angkutan penyeberangan harus mendukung penuh upaya pemerintah dalam meminimalisasi angka kecelakaan sektor transportasi dengan mematuhi semua regulasi yang berkaitan dengan aspek keselamatan. Upaya meningkatkan keselamatan pelayaran harus dilakukan secara terus-menerus. Sekarang kondisinya sudah jauh lebih baik, bahkan pada 2009 tidak terdengar ada kecelakaan kapal penyeberangan, ada beberapa regulasi yang perlu dipahami antara lain ketentuan soal *International Safety Management (ISM) Code*, pengawakan dan sertifikasi kepelautan, pengukuran dan pendaftaran kapal, konstruksi, serta status hukum kapal dan beberapa fasilitas keselamatan yang terdapat diatas kapal meliputi:

1. *Life Boy* digunakan sebagai pelampung untuk penumpang apabila terjadi kecelakaan, tersedia sebanyak 13 buah;

2. *Life Jacket* merupakan jaket pelampung yang dikenakan oleh setiap penumpang apabila dalam kondisi darurat kapal mengalami kecelekaan. Alat tersebut disediakan pada tiap -tiap ruang penumpang dengan jumlah sesuai dengan jumlah penumpang, untuk penggunaan alat tersebut terlebih dahulu dilakukan peragaan cara penggunaan;
3. *Fire Plant* merupakan peta denah evakuasi keadaan darurat alat tersebut terdapat pada di dinding dan diletakan pada suatu tempat yang mudah terjangkau;
4. *Life raft* -berfungsi seperti sekoci yang digunakan dengan melempar kelaut dan akan mengembang, didalamnya terdapat *oxygen*;
5. Rakit dengan kapasitas untuk 12 orang sebagai alat angkut penumpang diatas air yang digunakan dalam kondisi darurat apabila terjadi kecelakaan kapal, alat tersebut, tersedia sebanyak 14 buah;
6. Sekoci merupakan perahu kecil yang dilengkapi dengan mesin motor, tersedia satu unit;
7. *Top Deck (Muster station)* merupakan tempat berkumpul/ evakuasi penumpang pada keadaan darurat, tempat ini terdapat dilantai atas kapal dan merupakan ruang terbuka;
8. Disamping beberapa fasilitas keselamatan yang telah disebutkan diatas, untuk mengamankan kendaraan diatas kapal , dipasang suatu alat yang bernama Tali Lasing. yang berguna unuk mengikat kendaraan terutama kendaraan besar seperti truk agar tidak bergerak bila terjadi guncangan;

Diatas kapal disediakan pula tabung alat pemadam kebakaran bila diatas kapal terjadi kebakaran kecil, alat ini berjumlah 11 buah dan diletakan di beberapa tempat yang mudah terjangkau.

Disamping persyaratan teknis dan non teknis, dalam manajemen keselamatan pelayaran ada beberapa persyaratan atau kelengkapan administrasi yang harus dipenuhi diantaranya :

1. Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document Of Compliance*) Merupakan audit dari Sistem Manajemen

Keselamatan Perusahaan yang telah memenuhi ketentuan dari Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan Pengoperasian Kapal dan Pencegahan Pencemaran (*ISM Code*), dokumen tersebut berlaku selama 5 (lima) tahun dan wajib dilakukan verifikasi secara berkala setiap 1(satu) tahun sekali.

2. Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate*) Sertifikat Manajemen Keselamatan diterbitkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan Konvensi Internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut 1974, sertifikat diterbitkan setelah dilakukan audit Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan yang telah memenuhi ketentuan dari Kode Manajemen Internasional untuk Keselamatan pengoperasian kapal dan Pencegahan Pencemaran (*ISM Code*)
3. Sertifikat keselamatan Kapal Penumpang (*Passanger Ship Safety Certificate*) Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang diterbitkan berdasarkan pemeriksaan teknis atas kelengkapan kapal termasuk kelengkapan keselamatan yang harus tersedia diatas kapal berdasarkan ketentuan yang berlaku.

Fasilitas keselamatan kapal telah tersedia diatas kapal sesuai dengan persyaratan dan kebutuhan, namun untuk dapat dipergunakan dengan sebaik-baiknya sesuai dengan pemanfaatannya maka perlu adanya peningkatan kualitas melalui pemeliharaan secara intensif pemeliharaan sebagaimana dimaksud dilakukan pemeriksaan secara berkala antara lain :

1. *Life boy, Life jacket*

Mengingat barang tersebut relatif jarang digunakan maka perlu dilakukan pemeriksaan tiap satu bulan, baik kondisi, fungsi maupun jumlahnya, hal ini menjaga kemungkinan pada waktu kondisi darurat ada barang barang tidak berfungsi secara sempurna atau jumlahnya berkurang karena adanya tindakan pencurian.

2. *Inflatable Life Raft*

Fasilitas keselamatan umumnya hanya dipergunakan pada saat-saat darurat terjadinya kecelakaan, perawatan alat keselamatan *Life Raft* atau *ReInspection Life Raft* umumnya dilaksanakan setiap 1 tahun sekali sesuai SOLAS 1974, baik untuk kapal-kapal niaga, kapal penumpang, maupun kapal-kapal khusus, untuk lebih memastikan kondisi barang tersebut berfungsi sebagaimana mestinya maka perlu adanya pemeriksaan berkala setiap satu bulan, baik secara teknis fungsi dari pada barang itu sendiri maupun perlengkapan yang terdapat didalamnya .

3. Sekoci

Penolong Sekoci penolong merupakan salah satu fasilitas keselamatan yang berupa barang mekanik yang dilengkapi motor tempel, karena merupakan barang mekanik maka perlu pemeliharaan secara rutin sebagaimana pemeliharaan kendaraan bermotor pada umumnya agar fungsi mekaniknya berjalan dengan baik pada saat digunakan.

4. Sumber Daya Manusia.

Tugas penyelamatan diatas kapal pada saat kondisi darurat saat ini dilaksanakan oleh pihak perusahaan pelayaran yang bernama ERT (*Emergency Response Team*), team yang bergerak pada saat kondisi darurat, namun perlu adanya peningkatan koordinasi antar swasta dalam hal ini perusahaan pelayaran dan pihak pemerintah dengan membentuk tim yang mewakili pihak pemerintah yang khusus menangani kecelakaan diatas kapal.

2.1.3. Kelaiklautan Kapal

Kelaiklautan kapal sangat erat kaitannya dengan Keselamatan Pelayaran. Setiap kapal yang berlayar harus berada dalam kondisi laik laut sehingga menjamin keselamatan dan keamanan selama kapal berlayar.

Kelaiklautan kapal juga dibantu dengan sarana dan prasarana Keselamatan Pelayaran. Apabila hal – hal yang bersangkutan diabaikan, maka resiko kecelakaan kapal akan sangat tinggi. Barus, dkk (2017) mengemukakan bahwa untuk melakukan kegiatan pelayaran setiap angkutan laut (kapal) memerlukan Surat Persetujuan Berlayar/Berlabuh (SPB) yang dikeluarkan oleh syahbandar agar dapat berlayar ataupun berlabuh. Agar dapat memperoleh SPB, maka kapal yang akan berlayar harus memenuhi beberapa persyaratan. Setiap Surat Persetujuan Berlayar dapat diberikan oleh seorang syahbandar kepada pengguna atau pemilik kapal apabila kapal tersebut telah memenuhi beberapa syarat penting. Kapal yang laik laut adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran lingkungan perairan dari kapal, pengawakan, peralatan navigasi dan peralatan keselamatan, garis muat,serta pemuatan (Budiman, dkk, 2016). Menurut 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, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan beberapa syarat penting Keselamatan dan keamanan angkutan perairan diantaranya yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal dan kenavigasian. Persyaratan Keselamatan sebagaimana dimaksud meliputi material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, dan elektronika kapal. Pemenuhan setiap persyaratan kelaiklautan kapal dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Sertifikat keselamatan sebagaimana dimaksud terdiri atas sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat keselamatan kapal barang, sertifikat kelaikan dan

pengawakan kapal penangkap ikan. Sedangkan yang dimaksud dengan surat atau dokumen kapal antara lain Surat Ukur, Surat Tanda Kebangsaan Kapal, Sertifikat Keselamatan, Sertifikat Garis Muat, Sertifikat Pengawakan Kapal, dan dokumen muatan. Menurut Supanji, dkk dalam Karim, dkk (Hal. 1039-1047), syarat-syarat kapal yang memenuhi kelaikalautan yaitu :

1. Keselamatan Kapal Definisi dari Keselamatan Kapal yaitu kapal dapat kembali pulang dengan selamat.
2. Pengawakan Setiap kapal wajib diawaki oleh Awak Kapal yang memenuhi persyaratan kualifikasi dan kompetensi sesuai dengan ketentuan nasional dan internasional (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Ketentuan pengawakan dalam negeri diatur dalam Peraturan Menteri, sedangkan ketentuan pengawakan internasional diatur dalam STCW (*Standart Of Training Certification and Watchkeeping*). Dalam sebuah kapal terdapat Awak Kapal atau orang yang bekerja dan dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 70 Tahun 1998 Tentang Pengawakan Kapal Niaga, Susunan awak kapal harus didasarkan pada Daerah Pelayaran, Tonase Kotor Kapal (*Gross Tonnage/GT*), serta Ukuran Tenaga Penggerak (KiloWatt/KW).
3. Muatan Setiap kapal yang berlayar harus ditetapkan garis muatnya sesuai dengan persyaratan, penetapan garis muat kapal dinyatakan dalam Sertifikat Garis Muat. Pada setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dipasang Marka Garis Muat secara tetap sesuai dengan daerah-pelayarannya. Setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk memungkinkan Nakhoda menentukan semua keadaan pemuatan yang layak pada setiap kondisi kapal. Tata cara penanganan, penempatan, dan pemadatan muatan barang serta pengaturan balas harus memenuhi persyaratan

keselamatan kapal. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Nakhoda wajib menolak dan memberitahukan kepada 15 instansi yang berwenang apabila mengetahui muatan yang diangkut tidak sesuai dengan dokumen muatan (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

4. Kesehatan dan Kesejahteraan ABK Setiap Awak Kapal berhak mendapatkan kesejahteraan yang meliputi gaji, jam kerja dan jam istirahat, jaminan pemberangkatan ke tempat tujuan dan pemulangan ke tempat asal, kompensasi apabila kapal tidak dapat beroperasi, karena mengalami kecelakaan, kesempatan mengembangkan karier, pemberian akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan atau minuman, pemeliharaan dan perawatan kesehatan serta pemberian asuransi kecelakaan kerja. Setiap kapal yang mengangkut penumpang wajib menyediakan fasilitas kesehatan bagi penumpang. Fasilitas kesehatan sebagaimana dimaksud meliputi ruang pengobatan atau perawatan, peralatan medis dan obat-obatan dan tenaga medis (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran).
5. Status Kapal Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Status Hukum Kapal dapat ditentukan setelah melalui proses pengukuran kapal, pendaftaran kapal, dan penetapan kebangsaan kapal. Kapal yang telah melakukan proses pengukuran sebagaimana dimaksud diterbitkan Surat Ukur untuk kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh) *Gross Tonnage*. Kapal yang telah diukur dan mendapat Surat Ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh pemilik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal yang ditetapkan oleh Menteri. Pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang Tanda Pendaftaran. Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan Surat Tanda Kebangsaan Kapal

Indonesia oleh Menteri. Surat Tanda Kebangsaan Kapal Indonesia diberikan dalam bentuk :

- a. Surat Laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*) atau lebih.
 - b. Pas Besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *Gross Tonnage*); atau
 - c. Pas Kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 (tujuh *Gross Tonnage*). Kapal berkebangsaan Indonesia wajib mengibarkan bendera Indonesia sebagai tanda kebangsaan kapal.
6. Pencegahan Pencemaran Air Laut Pemilik atau operator kapal yang mengoperasikan kapal untuk jenis dan ukuran tertentu harus memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Kapal yang telah memenuhi persyaratan manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal sebagaimana dimaksud diberi sertifikat. Sertifikat manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal berupa Dokumen Penyesuaian Manajemen Keselamatan (*Document of Compliance/DOC*) untuk perusahaan dan Sertifikat Manajemen Keselamatan (*Safety Management Certificate/SMC*) untuk kapal (Undang-Undang Republik Indonesia Tahun 2008 Tentang Pelayaran).

2.1.4. Pengawakan Kapal

Pengawakan 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 dibuku siji (Mudiyanto, 2019). Setiap kapal sesuai dengan jenis dan ukurannya harus dilengkapi dengan informasi stabilitas untuk memungkinkan Nahkoda menentukan semua keadaan pemuatan yang layak pada setiap kondisi kapal. Awak kapal mempunyai kewajiban seperti tercantum dalam KUHD Sebagai berikut :

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

Wajib membantu memberikan pertolongan dalam penyelamatan kapal, penumpang maupun muatannya Selain kewajiban, Awak kapal juga memiliki hak-hak awak kapal yaitu sebagai berikut:

- 1) Hak atas upah/ gaji
- 2) Hak atas makanan dan tempat tinggal yang layak dikapal.
- 3) Hak atas cuti. hak atas perawatan atau pengobatan pada waktu sakit atau mendapatkan kecelakaan hak atas ganti rugi apabila kapalnya mendapat musibah atau kecelakaan.

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

- 1) Memiliki Sertifikat keahlian pelaut
- 2) Berumur sekurang-kurangnya 18 tahun
- 3) Memiliki buku pelaut
- 4) Sehat jasmani dan rohani berdasarkan hasil pemeriksaan Kesehatan
- 5) Sudah menandatangani PKL (Perjanjian Kerja Laut)

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

2.2. Penelitian Terdahulu

Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh penelitian terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan, selain itu hal ini juga bertujuan untuk membandingkan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Berikut ringkasan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian.

2.2.1. Rujukan Jurnal Penelitian Mudiyanto Vol 20

Pada tabel 2.2.1. dijelaskan bahwa penelitian ini berkaitan erat dengan variabel Pengawakan Kapal.

Tabel 2.1

Rujukan Untuk Variabel Pengawakan Kapal

Judul	Analisis Kelaiklautan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Dikapal Niaga (Study Kasus Pada Perusahaan Pelayaran Kapal Penumpang Di Surabaya)
Penulis Judul	Mudiyanto Vol 20 No. 1 (2019)
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1 : Pengawakan Kapal X2 : Garis Muat Kapal dan Pemuatan Y : Keselamatan
Analisis Data	Metode analisis deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif
Hasil Penelitian	Hasil pengolahan data diperoleh nilai R berganda sebesar 0,937 Koefisien korelasi berganda

	<p>tersebut 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> $Y = 0,963 + 0,279 X1 + 0,692 X2$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu Variabel Pengawakan kapal

2.2.2. Rujukan Jurnal Penelitian Agus Aji Samekto Vol 19

Pada tabel 2.2 dijelaskan bahwa penelitian ini berkaitan erat dengan variabel Alat-Alat Keselamatan Kapal.

Tabel 2.2

Rujukan Untuk Variabel Alat-Alat Keselamatan Kapal

Judul	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran Kapal Penangkap Ikan Di Pelabuhan Tasikagung Rembang
Penulis Judul	Agus Aji Samekto Vol 19 Nomor 2, Maret 2019
Variabel Penelitian	<p>Variabel independent</p> <p>X1 : Alat-alat Keselamatan Kapal</p> <p>X2 : Sumber Daya Awak Kapal Ikan</p> <p>X3 : Kelaiklautan Kapal</p>

	<p>X4 : Peranan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran</p> <p>Y : Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan</p>
Analisis Data	Metode analisis deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hasil pengujian statistik dengan persamaan regresi linier berganda diperoleh hasil bahwa variabel Alat-alat Keselamatan Kapal mempunyai pengaruh yang paling besar terhadap kecelakaan Pelayaran Kapal Ikan, Hal ini dibuktikan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,306, Paling tinggi dibanding faktor yang lain. 2. Sumber Daya Awak Kapal Ikan dan Kelaiklautan Kapal memiliki pengaruh yang relative lebih kecil terhadap keselamatan Pelayaran Kapal Ikan jika dibandingkan dengan pengaruh faktor Alat-alat Keselamatan Kapal terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan. 3. Faktor Peran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) mempunyai pengaruh yang paling kecil terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Ikan jika dibandingkan dengan ketiga faktor lain dalam penelitian ini. dibuktikan dengan nilai koefisien regresi variabel Peran Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) sebesar 0,227, lebih kecil dari factor lain dalam penelitian ini.

	$Y = 0,364 + 0,306 X1 + 0,243 X2 + 0,230 X3 + 0,227 X4 + \mu$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu Variabel Alat-Alat Keselamatan Kapal

2.2.3. Rujukan Jurnal Penelitian Kuncowati dan Mudiyanto Vol 8.

Pada tabel 2.2.3. di jelaskan bahwa penelitian ini berkaitan erat dengan variabel Kelaiklautan Kapal.

Tabel 2.3

Rujukan Untuk Variabel Kelaiklautan Kapal

Judul	Pengaruh Kelaiklautan Kapal dan Sistem Kompensasi Terhadap Kepuasan Kerja Crew Kapal di PT. Salam Pasifik Indonesia Lines
Penulis Judul	Kuncowati dan Mudiyanto Vol 8, Nomer 1, September 2017
Variabel Penelitian	Variabel independent X1 : kelaiklautan kapal X2 : sistem kompensasi Y : kepuasan kerja
Analisis Data	Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yakni analisis statistik induktif (inferensial)
Hasil Penelitian	Berdasarkan Hasil perhitungan Uji F dapat diketahui bahwa variabel (kelaiklautan kapal (X1), sistem kompensasi (X2)) secara simultan memiliki pengaruh terhadap variabel kepuasan

kerja, hal ini ditunjukkan oleh nilai F hitung 213,775 yang lebih besar dari F tabel 2,6498 pada tingkat signifikansi 0,05. Sedangkan hasil Uji t, variabel kelaiklautan kapal (X1) berpengaruh signifikan terhadap kepuasan kerja, hal ini ditunjukkan oleh nilai t hitung 12,626 yang lebih besar dari t tabel 1,6525, dengan nilai signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05 Uji t variabel sistem kompensasi (X2) berpengaruh terhadap kepuasan kerja, hal ini ditunjukkan oleh nilai t hitung 5,635 yang lebih besar dari t tabel 1,6525 dengan nilai signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05. Jadi secara simultan kelaiklautan kapal dan sistem kompensasi berpengaruh terhadap kepuasan kerja dan secara parsial variabel X1 , X2 berpengaruh terhadap kepuasan kerja. Untuk mengetahui variabel bebas (X1, X2) manakah yang memiliki pengaruh dominan terhadap kepuasan kerja (Y), maka dilakukan dengan cara membandingkan koefisien beta. Variabel bebas yang memiliki koefisien beta terbesar berarti memiliki pengaruh terbesar pula. Koefisien beta masing-masing variabel bebas dari hasil analisis seperti yang tercantum dalam Tabel 5.19 adalah X1 (0,573), X2 (0,256). Dari nilai tersebut dapat dilihat bahwa variabel X1 (kelaiklautan kapal) memiliki koefisien beta terbesar. Jadi, dapat disimpulkan bahwa variabel X1 (kelaiklautan kapal) memiliki pengaruh dominan terhadap kepuasan kerja.

	$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + e$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu Variabel Kelaiklautan Kapal

2.2.4. Rujukan Jurnal Tri Mardalena , Vol. 7.

Pada tabel 2.2.4. dijelaskan bahwa penelitian ini berkaitan erat dengan variabel Keselamatan Pelayaran.

Tabel 2.4

Rujukan Untuk Variabel Keselamatan Pelayaran

Judul	Sistem Informasi Manajemen Kepelabuhan Dan Pelayaran Terhadap Faktor-Faktor Keselamatan Pelayaran Di Kabupaten Karimun Provinsi Kepulauan Riau
Penulis Judul	Tri Mardalena , Vol. 7, No. 2 Juli 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1 : Community Development dengan indicator X2 : Networking Y : Faktor-faktor Keselamatan Pelayaran
Analisis Data	Metode analisis deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif
Hasil Penelitian	Dari hasil analisa uji t diperoleh kesimpulan, bahwa variabel bebas community development (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat faktor-faktor keselamatan pelayaran (Y), dimana nilai t hitung (2,322) dengan signifikansi 0,027 > dari nilai t tabel

	<p>(2,035), sedangkan variabel bebas networking (X2) tidak berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat faktor-faktor keselamatan pelayaran (Y) dimana nilai t hitung (-1,832) dengan signifikansi 0,076 < dari nilai t tabel (2,035). Sementara dari hasil uji f diperoleh kesimpulan, bahwa variabel bebas community development (X1) dan networking (X2) tidak berpengaruh secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel terikat faktor-faktor keselamatan pelayaran (Y), dimana nilai f hitung (2,720) dengan signifikansi 0,081 < dari nilai f tabel (3,28).</p> $Y = 48,448 + 1,964 X1 - 1,290 X2$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu Variabel Keselamatan Pelayaran

2.2.5. Rujukan Jurnal Penelitian S.Teguh Wiyono dan Kuncowati Vol. 18

Pada tabel 2.2.5. dijelaskan bahwa penelitian ini berkaitan erat dengan variabel keselamatan pelayaran.

Tabel 2.5

Rujukan Untuk Variabel keselamatan pelayaran

Judul	Pengaruh Gaya Kepemimpinan dan Ketrampilan Kerja Tim di Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Menurut Undang -Undang Pelayaran
Penulis Judul	S.Teguh Wiyono dan Kuncowati Vol. 18 No. 2, Juli 2020

Variabel Penelitian	Variabel independent X1 : kepemimpinan di kapal X2 : ketrampilan kerja tim di kapal Y : keselamatan pelayaran
Analisis Data	Metode analisis deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan pada penelitian ini dapat disimpulkan bahwa kepemimpinan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran sebesar 0,464 satuan dan ketrampilan kerja tim berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan pelayaran sebesar sebesar 0,331 satuan. Kepemimpinan dan ketrampilan kerja tim berpengaruh positif dan signifikan sebesar 44,4 % , oleh karena itu pihak manajemen kapal / perusahaan pelayaran yang kapal – kapalnya sandar di Tanjung Perak Surabaya lebih meningkatkan kompetensi dan softskill awak kapal terkait dengan kepemimpinan dan ketrampilan kerja tim di kapal untuk mencapai keselamatan pelayaran sesuai undang – undang pelayaran (UU No.17 Th.2008) $Y = 3,636 + 0,464 X1 + 0,331 X2 + \mu$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu Variabel Keselamatan Pelayaran

Adapun pengembangan penelitian yang akan dilakukan berdasarkan pada penelitian terdahulu memiliki variabel yang berbeda – beda. Dalam hal ini 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 beberapa variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

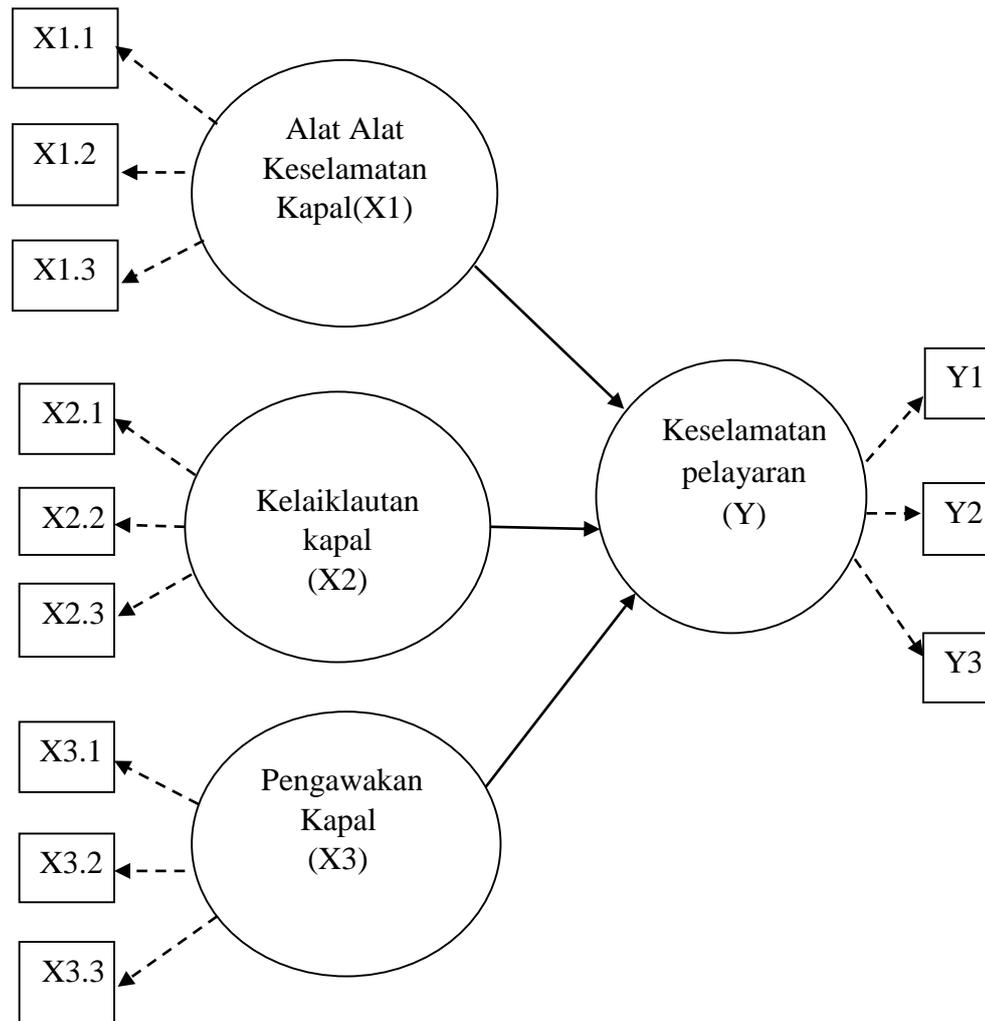
Sugiyono (2019:99) hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi, hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empirik.

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji empiris. Hipotesis dalam penelitian ini antara lain:

- H1 : Diduga Alat-Alat Keselamatan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan pelayaran pada taksi sungai di sungai Mahakam Samarinda.
- H2 : Diduga Kelaiklautan kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan pelayaran pada taksi sungai di sungai Mahakam Samarinda.
- H3 : Diduga Pengawakan Kapal berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan pelayaran pada taksi sungai di sungai Mahakam Samarinda.

2.1 Kerangka Pemikiran

Seorang peneliti harus menguasai teori-teori ilmiah sebagai dasar bagi argumentasi dalam menyusun kerangka pemikiran yang membuahkan hipotesis. Kerangka pemikiran ini merupakan penjelasan sementara terhadap gejala-gejala yang menjadi obyek permasalahan (Sugiyono, 2019:95).



Keterangan :



= Variabel



= Pengukur



= Indikator



= Pengaruh

H

= Hipotesis

Indikator dalam penelitian ini meliputi:

- A. Indikator variabel independen alat alat keselamatan kapal (X1)
 - X1.1 : Jumlah alat-alat keselamatan
 - X1.2 : Alat-alat keselamatan terjangkau
 - X1.3 : Alat-alat keselamatan mudah dikenali
- B. Indikator variabel independen Kelaiklautan Kapal (X2)
 - X2.1 : memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan kapal
 - X2.2 : Memenuhi Standar sertifikat kapal
 - X2.3 : Memenuhi standar *ISM Code*
- C. Indikator variabel independen Pengawakan Kapal (X3)
 - X3.1 : Memperhatikan kondisi Cuaca
 - X3.2 : Melakukan pemeriksaan kondisi kapal
 - X3.3 : Menyesuaikan jumlah muatan
- D. Indikator variabel dependen Keselamatan Pelayaran (Y)
 - Y1 : kesiapan menghadapi keadaan darurat.
 - Y2 : pemeliharaan kapal dan perlengkapannya.
 - Y3 : Keamanan dan Keselamatan Kapal

