Inland Waterways Journal
Vol. 6, No. 1, April 2024, pp. 46~60
ISSN: 2723-3642, DOI: 10.54249/iwj

Pengukuran Tingkat Kedisiplinan Dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal

Kumila Hanik[1], Andri Yulianto[2], Noor Aini Budi Rizqi[1]
[1]Transportasi Laut, Politeknik Bumi Akpelni
[2] Maritime Engine Programme, Inland Water and Ferries Transport Polytechnic of Palembang, Indonesia

Article Info

Article history:

Received February 01, 2024
Revised Maret 01, 2024
Accepted Maret 31, 2024

Keywords:

Influence
Discipline
Work Competence
Accidents

ABSTRACT

High discipline and hard work of the crew determine whether a task or responsibility is carried out properly, so that work accidents on board can be prevented as early as possible and the safety of the ship, crew and cargo is guaranteed. The purpose of this study is (1) to determine how discipline affects work accidents of crew in KM. Lawit, (2) to find out how the influence of competence on work accidents of Crew in KM. Lawit, (3) to find out how the influence of discipline and competence together on work accidents of Crew in KM. Lawit. This research includes field research or field research. Research place in KM. Lawit whose ship docked at Semarang Port. The data collection method uses Questionnaires/questionnaires, Documentation Sheets, Observation Sheets or Observations. The results of the study showed: (1) Discipline has a significant influence on the work accidents of ship crews in KM. Lawit, (2) there is an influence of crew competence on Work Accidents in Crew in KM. Lawit, (3) together there is an influence of discipline and competence on the work accidents of Crew in KM. Lawit.

This is an open access article under the CC BY-SA license.

Corresponding Author:

Andri Yulianto
Maritime Studies Programme, Inland Water and Ferries Transport Polytechnic of Palembang
43400 Palembang, South Sumatera, Indonesia
Email: andri@poltektranssdp-palembang.ac.id

1. PENDAHULUAN

Transportasi laut sebagian besar digunakan untuk mengangkut orang dan atau barang dari satu pulau ke pulau yang lain atau dari kota yang satu ke kota yang lain di suatu pulau (Karim et al., 2023). Untuk melaksanakan pengangkutan di laut, diperlukan kapal laut (Anantyo & Herman Susetyo, 2012). Kapal merupakan unsur utama yang mempersatukan bangsa-bangsa menjadi suatu masyarakat yang besar dan luas yang hidupnya satu sama lain saling bergantung secara timbal balik (Dekanawati et al., 2023). Terkait dalam penelitian ini, peneliti lebih memfokuskan pada faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan kerja awak kapal terutama pada kedisiplinan kerja dan kompetensi pada awak kapal di setiap transportasi laut, hal ini dikarenakan menggerakkan dan mengendalikan manusia agar mau bekerja sesuai dengan harapan perusahaan bukanlah pekerjaan yang mudah, karena manusia adalah makhluk yang bermartabat, mempunyai perasaan, cita-cita, keinginan dan harapan. Jalan yang ditempuh perusahaan untuk mengatur manusia agar mau bekerja sesuai dengan harapan perusahaan yaitu melalui kedisiplinan pada awak kapal (Manurung et al., 2022). Adapun kedisiplinan pada hakikatnya

mencerminkan besarnya tanggung jawab seseorang terhadap tugas-tugas yang diberikan kepadanya (Astriawati et al., 2023).

Disiplin kerja diartikan disaat awak kapal selalu datang dan pulang tepat pada waktunya, mengerjakan semua pekerjaannya dengan baik dan tepat waktu, melaksanakan perintah atasan, dan mematuhi semua peraturan Perusahaan serta melakukan norma-norma yang berlaku (Hanik et al., 2023). Disiplin kerja yang tinggi akan meningkatkan kualitas bagi seorang awak kapal (Deni, 2017). Jika Perusahaan pelayaran memiliki awak kapal yang mempunyai kedisiplinan yang tinggi tetapi tidak menunjukkan kinerja yang baik maka teknologi maju yang dimiliki perusahaan tidak akan menghasilkan produk yang bermutu secara optimal (Budiman, 2023). Maka dari itu Perusahaan menginginkan tenaga kerja yang berkualitas dan produktif sehingga Perusahaan dapat maju dengan pesat dan mampu bersaing pada era persaingan bebas. Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang baik sangat berperan penting dalam segala sektor. SDM yang baik memiliki kemampuan dan keterampilan yang tinggi dan juga memiliki dedikasi serta pengabdian dalam upaya pencapaian tujuan suatu perusahaan. Awak kapal merupakan SDM yang memegang peranan sangat strategis dan dominan di dalam suatu Perusahaan pelayaran (Rachman et al., 2023). Hal ini dikarenakan awak kapal sebagai perencana, pelaksana dan juga sebagai pengawas dalam tugas dan tanggung jawab disuatu armada perusahaan pelayaran. Artinya awak kapal dituntut untuk memiliki performa yang optimal dan memenuhi Standar Internasional.

Terbatasnya tenaga pelaut Indonesia baik dari pelayaran Nasional maupun Internasional karena jumlah Akademi Pelayaran yang berkualitas sesuai aturan Dirjen Perhubungan Laut Kementrian Indonesia dengan standar dan prosedur Internasional STCW-2010 (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) yang ditetapkan oleh IMO (International Maritime Organization) melalui pendidikan dan keahlian profesi awak kapal secara Internasional, sehingga world class company Perusahaan dapat tercapai. Untuk memenuhi standar kompetensi awak kapal yang sesuai dengan persyaratan Internasional berdasarkan Keputusan Menteri Pendidikan Nasional Nomor 045/U2002 atau Nomor 232/U/2000 menjelaskan bahwa seorang yang berkompeten harus dapat memenuhi beberapa persyaratan (Pratama et al., 2023). Peneliti mengamati kapal sebagai sarana transportasi laut yang sering terjadi insiden atau kecelakaan pada awak kapal sewaktu bekerja baik di deck maupun di kamar mesin yang disebabkan karena kurangnya pengetahuan dan tidak mengutamakan keselamatan diri atau yang sering disebut dengan human faktor. Penyebab dari kecelakaan ini didasari oleh beberapa faktor yaitu faktor yang paling dominan adalah (Direct Cause) yaitu sesuatu yang disebabkan secara ilmiah dan berkesinambungan yang menimbulkan kerugian dan tanpa sebab tersebut kerugian akan terjadi (Dedi, 2022). Di sisi lain ada faktor yang diakibatkan oleh perbuatan manusia yang salah atau disebut juga dengan unsafe human act, yaitu : kurang hati-hati dalam melaksanakan suatu pekerjaan, tidak memahami cara tahu menggunakan alat keselamatan, tidak mampu melaksanakan suatu pekerjaan (Rarindo, 2018).

Seperti pada kejadian di atas salah satu awak kapal terpeleset disaat melaksanakan kerja harian di atas kapal. Akibatnya awak kapal tersebut kakinya terkilir. Hal ini disebabkan karena awak kapal memakai sandal yang seharusnya memakai Safety Shoes untuk melindungi. Alasannya sengaja tidak menggunakan alat keselamatan kerja karena hanya merepotkan saja dan membuat pergerakan pada saat bekerja tidak bebas. Padahal awak kapal tersebut tidak menyadari bahwa kecelakaan dapat terjadi dimana saja dan kapanpun yang dapat merenggut nyawa manusia atau membuat cacat seumur hidup. Begitu juga terjadi pada Oiler. Pada saat melaksanakan pengelesan pada reling deck kapal, Oiler tersebut tidak menggunakan kap las tangan, sehingga percikan api mengenai tangan Oiler dan membuat tangannya terluka. Tidak adanya kesadaran dan pemahaman dalam penggunaan alat-alat keselamatan bahwa alat keselamatan tersebut bukan untuk keselamatan diri sendiri, tetapi untuk keselamatan orang lain. Pada STCW 1978 Amandemen 1995 pertama kali diperkenalkan kesepakatan Internasional mengenai standar minimum pelatihan keterampilan dan sertifikasi untuk semua awak kapal (Fernando et al., 2022). Kompetensi standar sebagai acuan untuk merekrut awak kapal mengacu pada ketentuan STCW ini. Dengan keterampilan yang baik, diharapkan awak kapal dapat melaksanakan seluruh tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal. Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal, awak kapal dituntut disiplin dan kerja keras dengan kualitas yang baik (Tjahjanto & Azis, 2016).

Disiplin dan kerja keras awak kapal yang tinggi sangat menentukan apakah suatu tugas atau tanggung jawabnya dilaksanakan dengan baik, sehingga kecelakaan kerja di atas kapal dapat dicegah sedini mungkin dan keselamatan kapal, awak kapal serta muatannya terjamin (Manurung et al., 2022). Untuk mencegah serta mengurangi terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang terjadi pada awak kapal saat melakukan pekerjaan yang dapat mengancam keselamatan jiwa di laut maka dibuatlah peraturan-peraturan baik secara Nasional maupun Internasional. Dalam hal ini dituntut profesionalisme seseorang dan juga keterampilannya dalam pengoperasian kapal serta disiplin dalam menerapkan peraturan-peraturan keselamatan yang berlaku (Muslim et al., 2022). Maka awak kapal harus mempunyai pengetahuan dalam melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya serta disiplin diri yang tinggi untuk mencegah timbulnya kecelakaan disaat bekerja di atas kapal. Dari uraian di atas diidenfikasikan masalah dimana kurangnya kompetensi awak kapal tentang keselamatan kerja, masih adanya ketidakdisplinan dan kelalaian awak kapal dalam menjalankan tugasnya di atas kapal, peranan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) belum dilaksanakan secara optimal, awak kapal yang kurang cakap sehingga perlu apakah memiliki keterampilan atau tidak, Standar Operasional Prosedur (SOP) yang tidak dipatuhi dengan baik serta kurangnya

pengawasan atas awak kapal belum dilaksanakan secara optimal. Dari uraian tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti lebih lanjut ke dalam bentuk penelitian dengan judul "Pengukuran tingkat kedisiplinan dan kompetensi terhadap kecelakaan kerja pada awak kapal di PT PELNI (persero) studi kasus di KM. Lawit". Dimana tujuan penelitian ini adalah (1) untuk mengetahui bagaimana pengaruh kedisiplinan terhadap kecelakaan kerja Awak Kapal di KM. Lawit,(2) untuk mengetahui bagaimana pengaruh kompetensi terhadap kecelakaan kerja Awak Kapal di KM. Lawit, (3) untuk mengetahui bagaimana pengaruh kedisiplinan dan kompetensi secara bersama terhadap kecelakaan kerja Awak Kapal di KM. Lawit.

.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk *field research* atau penelitian lapangan. Penelitian lapangan merupakan suatu penyelidikan atau penelitian dimana peneliti langsung terjun ke lapangan untuk mencari bahan-bahan yang mendekati realitas kondisi yang diteliti (Ruane et al., 2021). Dalam penelitian ini, peneliti melakukan studi langsung lapangan di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang, untuk memperoleh data yang konkrit tentang Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi terhadap Kecelakaan Kerja Awak Kapal di PT Pelni (Persero) (Studi Kasus di KM. Lawit). Dalam penelitian ini, peneliti tetapkan sebagai tempat penelitian adalah di KM. Lawit yang kapalnya bersandar di Pelabuhan Semarang. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan waktu selama tiga bulan yaitu dari April 2023 sampai dengan Juli 2023, untuk memperoleh data-data tentang Kapal dan awak kapal serta informasi yang diperlukan dalam penelitian yang mengkaji tentang Kedisiplinan dan Kompetensi terhadap Kecelakaan Kerja pada awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang yang telah diperoleh berdasarkan observasi dalam pembelajaran maupun dalam pengujian lewat angket penelitian. Metode pengumpulan data menggunakan: kuesioner/angket, lembar dokumentasi, lembar pengamatan atau observasi. Angket ini digunakan untuk mencari data tentang Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal di PT Pelni (Persero) (Studi Kasus di KM. Lawit) yang bersandar di Pelabuhan Semarang. Dokumen digunakan untuk mendapatkan data tentang Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal di PT Pelni (Persero) (Studi Kasus di KM. Lawit) serta data-data lain yang melengkapi penyusunan skripsi pada penelitian ini, seperti data kecalakaan kerja awak kapal di atas kapal. Metode Lembar Pengamatan digunakan untuk memperoleh data tentang awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang serta Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal di PT Pelni (Persero) (Studi Kasus di KM. Lawit). Adapun instrumen alat atau fasilitas yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaan lebih mudah dan hasilnya lebih baik, dalam arti lebih cermat, lengkap dan sistematis sehingga lebih mudah diolah. Variabel jenis instrumen yang digunakan untuk memperoleh data penelitian ini yaitu angket, observasi dan dokumentasi. Angket digunakan untuk memperoleh data kuantitatif dari variabel *(independent)* X dan variabel *(dependent)* Y. Skala pengukuran yang digunakan dalam angket ini adalah skala likert. Angket tersebut tiap pertanyaan dengan masing-masing 4 opsi jawaban sebagai berikut:Sangat Setuju, Setuju, Cukup Setuju dan Tidak Setuju. Dalam penelitian ini, peneliti meneliti tentang "Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal di PT Pelni (Persero) (Studi Kasus di KM. Lawit)".

Tabel 1. Kisi-kisi Instrumen untuk Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di PT Pelni

Variabel Penelitian	Indikator
Kedisiplinan (X1)	Taat terhadap aturan waktu
	Taat terhadap peraturan Perusahaan
	Taat terhadap aturan perilaku dalam pekerjaan
	Taat terhadap peraturan lainnya di Perusahaan
Kompetensi (X2)	*Task Skills*.
	Task Management Skills
	Contigency Management Skills.
	Job Role Enviroment Skills.
	Transfer Skills
Kecelakaan Kerja Awak Kapal (Y)	Kurang fokus saat bekerja.
	Tidak memakai alat-alat pelindung (*safety first*) pada saat bekerja.
	Keadaan tempat lingkungan kerja.

Dalam penelitian ini populasinya yang ada sejumlah 68 awak kapal di KM. Lawit, sampel dalam penelitian ini yang diambil sejumlah 25 awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang. Sampel dari

anggota populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasi. Dalam penelitian ini populasinya yang ada sejumlah 68 awak kapal di KM. Lawit, sampel dalam penelitian ini yang diambil sejumlah 25 awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang. Sampel dari anggota populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasi. Adapun langkah-langkahnya penelitian sebagai berikut

1. Analisis Pendahuluan

Analisis Pendahuluan dilaksanakan dengan cara memasukkan hasil pengolahan data angket atau kuesioner ke dalam tabel distribusi frekuensi. Mengingat data yang dibutuhkan adalah data kuantitatif, sementara data yang diperoleh bersifat kualitatif, maka data kualitatif tersebut harus diubah ke dalam data kuantitatif dengan jalan scoring untuk alternatif jawaban dengan kriteria sebagai berikut :Untuk alternatif jawaban a dengan skor 4, Untuk alternatif jawaban b dengan skor 3, Untuk alternatif jawaban c dengan skor 2, Untuk alternatif jawaban d dengan skor 1. Selanjutnya masing-masing data X dan Y dicantumkan kualifikasi nilai kemudian masing-masing data ditabulasikan dalam tabel distribusi frekuensi mean. Berdasarkan data kualifikasi nilai dapat diketahui kualifikasi dari masing-masing variabel (X dan Y). Sedangkan dari tabel distribusi frekuensi mean, dapat diketahui mean dari masing-masing variabel, dan juga dari tabel nilai distribusi frekuensi dapat diketahui nilai distribusi frekuensi dalam bentuk persen dari masing-masing variabel. Setelah semua data dimasukkan selanjutnya menentukan skor deviasi.

2. Analisis uji hipotesis

Analisis uji hipotesis digunakan untuk menguji kebenaran hipotesis yang digunakan. Menurut , Dalam analisis uji hipotesis ini diadakan perhitungan lebih lanjut mengenai tabel distribusi frekuensi yang ada dalam analisis pendahuluan dengan menggunakan rumus statistik yaitu dengan menggunakan rumus “Product Moment” sebagai berikut :

Rumus korelasi Product Moment yaitu :

$$r_{xy} = \frac{N\Sigma XY - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{\sqrt{\{N\Sigma X^2 - (\Sigma X)^2\}\{N\Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2\}}}$$

Keterangan =

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel X dan variabel Y
ΣXy = Jumlah perkalian masing-masing skor variabel x dan y
ΣX = Jumlah masing-masing skor var. X
ΣY = Jumlah masing-masing skor var. Y
ΣX^2 = Jumlah kuadrat masing-masing skor var. X
ΣY^2 = Jumlah kuadrat masing-masing skor var. Y
N = Jumlah Sampel yang diteliti

3. Analisis Lanjut

Analisis lanjut adalah jawaban atas benar tidaknya hipotesis yang dilakukan. Da1am hal ini dibuat interpretasi lebih lanjut terhadap hasil yang diperoleh dengan cara mengkonsultasikan nilai hitung yang diperoleh dengan cara mengkonsultasikan nilai hitung yang diperoleh dengan harga tabel dengan taraf signifikan 5%. Adapun kriteria: Jika $F_{hitung}>F_{tabel}$ maka H_o ditolak dan H_a diterima, Jika $F_{hitung}<F_{tabel}$ maka H_o diterima dan H_a ditolak. Adapun rumus analisis uji regresi linier sederhana adalah sebagai berikut:

$$F\ reg = \frac{R^2(N-m-1)}{m(1-R^2)}$$

Keterangan:

F reg = Harga F garis Regresi
N = Jumlah kasus (N=89)
m = jumlah prediktor (=1)
R = Koefisien kolerasi X dan Y

Uji signifikan uji hipotesis asosiatif untuk uji kolerasi metode team product terhadap kemampuan berargumentasi siswa dengan cara membandingkan nilai uji hipotesis asosiatif dengan t table.Adapun kriteria pengujiannya sebagai berikut: Jika $t_{hitung}>t_{tabel}$ maka H_o ditolak dan H_a diterima, Jika $t_{hitung}<t_{tabel}$ maka H_o diterima dan H_a ditolak. Adapun rumus uji signifikan t adalah sebagai berikut:

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Kemudian untuk Mencari nilai korelasi antara variabel dependen dengan variabel independen, dengan menggunakan rumus regresi linier sederhana(Astriawati, 2016).

$$rxy = \frac{N\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\{N\sum X^2 - (\sum X)^2\}\{N\sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}}$$

Keterangan :

rxy = koefisien product moment antar variabel x dan y

xy = product dari x dan y
x = nilai variabel x
y = nilai variabel y
N = jumlah responden
Σ = sigma (jumlah)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. HASIL

PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero) adalah Perusahaan Pelayaran Nasional yang menyediakan jasa Tranasportasi Laut, meliputi jasa angkutan penumpang, dan muatan barang antar Pulau. Saat ini Perusahaan mengoperasikan 26 kapal penumpang, 46 kapal perintis, 6 kapal barang tol laut dan ternak 1 kapal. PT. Pelni (Persero) dalam melaksanakan tanggung jawabnya tidak hanya terbatas melayani rute komersial, tetapi juga melayani pelayaran dengan rute pulau-pulau kecil terluar. Saat ini kapal dari PT Pelni (Persero) menyinggahi 95 Pelabuhan kapal penumpang dan lebih dari 300 Pelabuhan kapal perintis dengan 46 Kantor Cabang dan dilayani di 400 travel agen yang tersebar di seluruh Indonesia. Penelitian ini dilakukan di PT Pelni (Persero) Cabang Semarang. Pencarian data-data dilakukan langsung ke lokasi penelitian yang berada di Jalan Empu Tantular No. 27 agar data yang diperoleh untuk penelitian ini terbukti kebenarannya. Dan data-data yang diperoleh akan digunakan dalam pemecahan masalah dalam proses penelitian.

3.1.1. Gambaran Umum Responden

Identitas responden perlu disajikan dalam penelitian ini guna untuk menggambarkan keadaan atau kondisi responden yang dapat memberikan informasi tambahan untuk memahami hasil-hasil penelitian. Penyajian data deskriptif penelitian ini bertujuan agar dapat dilihat profil dari data penelitian tersebut dan hubungan antar variabel yang digunakan dalam penelitian. Dalam hal ini peneliti membagi karakteristik responden menjadi 5 jenis, yaitu:

3.1.1.1. Jenis Kelamin Responden

Adapun data mengenai jenis kelamin responden awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)	Presentase
Laki-laki	25	100 %
Perempuan	0	0 %
Jumlah	25	100 %

Sumber: Data primer yang diolah, 2023

Berdasarkan tabel2 tersebut, memberikan informasi bahwa mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki sebanyak 25 orang atau 100%, dan yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 0 orang atau 0%.

3.1.1.2. Tingkat Usia Responden

Adapun data mengenai tingkat usia responden awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Usia

Tingkat usia	Jumlah (Orang)	Presentase
< 20 tahun	0	0 %
20 – 40 tahun	16	64 %
> 41 tahun	9	36 %
Jumlah	25	100 %

Sumber: Data primer yang diolah, 2023

Berdasarkan tabel3 tersebut, memberikan informasi bahwa mayoritas responden pada tingkat usia 20 – 40 tahun sebanyak 16 orang atau 64%, dan pada tingkat usia > 41 tahun sebanyak 9 orang atau 36%, serta pada tingkat usia < 20 tahun adalah 0%.

3.1.1.3. Lama Bekerja Responden

Adapun data mengenai lama bekerja responden awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang adalah sebagai berikut:

Tabel 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Lama Bekerja	Jumlah (Orang)	Presentase
< dari 1 tahun	12	48%
1-5 tahun	10	40%
> 5 tahun	3	12%
Jumlah	25	100 %

Sumber: Data primer yang diolah, 2023

Berdasarkan tabel 4 tersebut, memberikan informasi bahwa mayoritas responden lama bekerja < dari 1 tahun sebanyak 12 orang atau 48%, dan lama bekerja 1-5 tahun sebanyak 10 orang atau 40%, serta lama bekerja > 5 tahun sebanyak 3 orang adalah 12%.

3.1.1.4. Pendidikan Terakhir Responden

Adapun data mengenai pendidikan terakhir responden awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang adalah sebagai berikut:

Tabel 5. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Pendidikan Terakhir	Jumlah (Orang)	Presentase
ANT-ATT I	3	12%
ANT-ATT II	2	8%
ANT-ATT III	6	24%
ANT-ATT IV	1	4%
ANT-ATT D	3	12%
RATING D/E	10	40%
Jumlah	25	100 %

Sumber: Data primer yang diolah, 2023

Berdasarkan tabel 5 tersebut, memberikan informasi bahwa mayoritas responden pendidikan terakhir adalah RATING D/E sebanyak 10 orang atau 40%, ANT-ATT D sebanyak 3 orang atau 12%, ANT-ATT IV sebanyak 1 orang atau 4%, ANT-ATT III sebanyak 6 orang atau 24%, ANT-ATT II sebanyak 2 orang atau 8%, dan ANT-ATT I sebanyak 3 orang atau 12%.

3.1.1.5. Status Kepegawaian Responden

Adapun data mengenai Status kepegawaian responden awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang adalah sebagai berikut:

Tabel 6. Karakteristik Responden Berdasarkan Status Kepegawaian

Status Kepegawaian	Jumlah (Orang)	Presentase
Awak Kapal Tetap	0	0%
Awak Kapal Kontrak	25	100%
Jumlah	25	100 %

Sumber: Data primer yang diolah, 2023

Berdasarkan tabel 6 tersebut, memberikan informasi bahwa mayoritas responden berdasarkan Status Kepegawaian adalah Awak Kapal Tetap 0 orang atau 0% dan Awak Kapal Kontrak sebanyak 25 orang atau 100%.

3.1.2. Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen

3.1.2.1. Uji Validitas

Kriteria yang digunakan untuk mengetahui bahwa suatu pernyataan itu dinyatakan valid atau tidak valid yaitu jika $rxy \geq 0{,}396$ maka pernyataan tersebut dinyatakan valid, dan sebaliknya apabila $rxy \leq 0{,}396$ maka pernyataan tersebut dinyatakan tidak valid (Sugiyono, 2017). Uji coba validitas instrumen yang dilakukan kepada 25 responden didapatkan hasil seperti pada tabel dibawah ini.

Uji Validitas Instrumen Variabel Kedisiplinan

Tabel 7. Hasil Uji Validitas Instrumen Kedisiplinan

Butir Pernyataan	Corrected Item-Total Correlation	Standar Nilai *Correlation*	Keterangan
Butir 1	0.936	0,396	Valid
Butir 2	0.802	0,396	Valid
Butir 3	0.688	0,396	Valid
Butir 4	0.577	0,396	Valid
Butir 5	0.978	0,396	Valid
Butir 6	1.000	0,396	Valid
Butir 7	0.936	0,396	Valid
Butir 8	0.802	0,396	Valid
Butir 9	0.688	0,396	Valid
Butir 10	0.577	0,396	Valid

Dari nilai *pearson correlation* Variabel Kedisiplinan dinyatakan valid karena nilai korelasinya ≥ 0,396 sehingga butir pernyataan digunakan dalam penelitian (Sugiyono, 2017).

Uji Validitas Instrumen Variabel Kompetensi

Tabel 8. Hasil Uji Validitas Instrumen Kompetensi

Butir Pernyataan	Corrected Item-Total Correlation	Standar Nilai *Correlation*	Keterangan
Butir 1	0.881	0,396	Valid

Butir 2	0.866	0,396	Valid
Butir 3	0.831	0,396	Valid
Butir 4	0.866	0,396	Valid
Butir 5	0.926	0,396	Valid
Butir 6	0.862	0,396	Valid
Butir 7	0.943	0,396	Valid
Butir 8	0.764	0,396	Valid
Butir 9	0.746	0,396	Valid
Butir 10	1.207	0,396	Valid

Dari nilai *pearson correlation* variabel kompetensi awak kapal dinyatakan valid karena nilai korelasinya ≥ 0,396 sehingga butir pernyataan digunakan dalam penelitian (Sugiyono, 2017).

Uji Validitas Instrumen Variabel Kecelakaan Kerja Awak Kapal

Tabel 9. Hasil Uji Validitas Instrumen Kecelakaan Kerja Awak Kapal

Butir Pernyataan	**Corrected Item-Total Correlation**	**Standar Nilai *Correlation***	**Keterangan**
Butir 1	0.898	0,396	Valid
Butir 2	0.764	0,396	Valid
Butir 3	0.688	0,396	Valid
Butir 4	0.577	0,396	Valid
Butir 5	0.909	0,396	Valid
Butir 6	0.943	0,396	Valid
Butir 7	0.898	0,396	Valid
Butir 8	0.764	0,396	Valid
Butir 9	0.746	0,396	Valid
Butir 10	1.288	0,396	Valid

Dari nilai *pearson correlation* variabel Kecelakaan Kerja Awak Kapal dinyatakan valid karena nilai korelasinya ≥ 0,396 sehingga butir pernyataan digunakan dalam penelitian (Sugiyono, 2017).

3.1.2.2. Uji Reliabilitas

Apabila nilai r lebih dari 0,60 maka instrumen tersebut dikatakan reliabel. Namun sebaliknya, apabila kurang dari 0,60 maka instrumen tersebut tidak reliabel. Uji coba reliabilitas dihitung dengan menggunakan koefisien Alpha, dimana akan reliabel jika memenuhi nilai *Alpha Cronbach's* > 0,60 (Arikunto, 2013). Hasil uji coba reliabilitas instrumen dirangkum pada tabel di bawah ini.

Tabel 10. Hasil Uji Reliabilitas Instrumen Kecelakaan Kerja Awak kapal

No	**Variabel**	**Nilai *Alpha***	**Keterangan**
1	Kedisiplinan	0.875	Reliabel
2	Kompetensi	0.861	Reliabel
3	Kecelakaan Kerja Awak Kapal	0.716	Reliabel

3.1.2.3. Uji Asumsi Klasik

3.1.2.3.1. Uji Normalitas

Uji Normalitas digunakan untuk mengetahui apakah sebaran dari masing-masing variabel mempunyai distribusi normal atau tidak. Hasil dari uji normalitas data yang diperoleh menunjukkan bahwa setiap variabel dalam penelitian ini berdistribusi normal. Hal ini ditunjukkan dengan nilai *Asymp. Sig*. (2-tailed) lebih dari 0,05 (Sugiono, 2017). Hasil uji normalitas dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 11. Rangkuman Hasil Uji Normalitas

Variabel	**KS-Z**	***Asymp. Sig.***	**Keterangan**
Kedisiplinan	0.126	0,200	Normal
Kompetensi	0.141	0,200	Normal
Kecelakaan Kerja Awak Kapal	0.191	0,200	Normal

Tabel di atas menunjukkan nilai *Asymp. Sig*. dari tiap variabel yang telah dilakukan pengujian. Hasil pada table di atas menyimpulkan bahwa seluruh variabel memiliki distribusi normal sehingga prasyarat uji normalitas telah terpenuhi. Dengan terpenuhinya prasyarat normalitas, maka analisis bisa dilakukan dengan statistik parametrik.

3.1.2.3.2. Uji Linieritas

Uji linieritas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat bersifat linier atau tidak. Hubungan antar variabel dikatakan linier apabila harga *sig*. lebih dari atau sama dengan 0,05 (Sugiono, 2017). Hasil uji linieritas dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 12. Rangkuman Hasil Uji Linieritas

Variabel	**F**	***Sig.***	**Keterangan**

X1-Y	1.628	0.214	Linier
X2-Y	0.694	0.735	Linier

Hasil Uji Linieritas untuk Kedisiplinan dan Kompetensi terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit dapat diketahui harga *sig.* lebih dari 0,05 yaitu 0.214 dan 0.735. Hasil tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara Kedisiplinan (X1) terhadap Kecelakaan Kerja Awak Kapal (Y) bersifat linier. Dan hubungan antara Kompetensi (X2) terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal (Y) bersifat linier.

3.1.2.3.3. Uji Homogenitas

Uji homogenitas dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat bersifat homogenitas atau tidak. Hubungan antar variabel dikatakan homogenitas apabila harga *sig.* lebih dari atau sama dengan 0,05 (Sugiono, 2017). Hasil uji homogenitas dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 13. Rangkuman Hasil Uji Homogenitas

Variabel	**Levene Statistic**	***Sig.***	**Keterangan**
X1-Y	1.056	0,438	Homogen
X2-Y	2.972	0,051	Homogen

Hasil uji homogenitas untuk Kedisiplinan dan Kompetensi terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit dapat diketahui harga *sig.* lebih dari 0,05 yaitu 0,438 dan 0,051 serta nilai *Levene Statistic* sebesar 1.056 dan 2.972. Hasil tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara Kedisiplinan (X1) terhadap Kecelakaan Kerja Awak Kapal (Y) bersifat homogen. Dan hubungan antara Kompetensi (X2) terhadap Kecelakaan Kerja Awak Kapal (Y) bersifat homogen.

3.1.3. Analisis

Analisis ini akan mediskripsikan "Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal di PT Pelni (Persero) (Studi Kasus di KM. Lawit)". Berdasarkan data yang diperoleh dari angket yang telah disebarkan setelah diketahui data-data tersebut kemudian dihitung untuk mengetahui tingkat hubungan Variabel bebas dan Variabel terikat dalam peneletian ini. Adapun langkah-langkahnya adalah sebagai berikut:

3.1.3.1. Analisis Pendahuluan

Penelitian yang berjudul "Pengukuran Tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Pada Awak Kapal di PT Pelni (Persero) (Studi Kasus di KM. Lawit)" ini mengambil satu macam variabel bebas yang diduga memiliki pengaruh terhadap variable terikat. Variabel bebas tersebut adalah Kedisiplinan (X1) dan Kompetensi (X2).

Penelitian ini mendiskripsikan dan menguji pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat, sehingga pada bagian ini akan disajikan deskripsi data untuk masing-masing variabel berdasarkan data yang diperoleh dari lapangan. Deskripsi data meliputi modus, rata-rata (mean), standar deviasi (SD), nilai maksimum, dan nilai minimum. Penyajian data pada analisis deskriptif ini menggunakan Frequensi Tabel dari perhitungan SPSS dengan hasil berupa tampilan distribusi frekuensi, dan diagram batang.

Berikut ini merupakan deskripsi data dari masing-masing variabel secara rinci:

3.1.3.2. Kedisiplinan (X1)

Data tentang Kedisiplinan didasarkan pada tanggapan responden yang diperoleh dari angket yang tersebar sebanyak 10 butir pernyataan dengan jumlah responden 25 awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang.

Berdasarkan hasil analisa data yang telah diolah diperoleh modus (Mo) sebesar 28; rata-rata (mean) sebesar 29.48; standar deviasi (SD) sebesar 5.576; skor maksimum sebesar 40; dan skor minimum sebesar 18.

Untuk menentukan jumlah kelas interval digunakan rumus yaitu jumlah kelas = 1 + (3,3 x log n), dimana nilai n adalah jumlah sampel penelitian yaitu 25. Sehingga jumlah kelas interval dapat diketahui dengan perhitungan 1 + (3,3 x log 25) = 5.61 yang dibulatkan menjadi 6 kelas interval. Rentang data dihitung dengan rumus nilai tertinggi – nilai terendah, sehingga diperoleh rentang data sebesar 40 – 18 + 1 = 23. Panjang kelas dapat diketahui dari rentang data dibagi jumlah kelas, sehingga nilai panjang kelas sebesar 23 : 4 = 5,75 yang dibulatkan menjadi 6. Distribusi frekuensi data variabel Kedisiplinan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 14. Distribusi Frekuensi Kedisiplinan (X1)

No	Kriteria	Frekuensi (F)	Persentase
1	Sangat Setuju	5	20%
2	Setuju	6	24%
3	Cukup Setuju	11	44%
4	Tidak Setuju	3	12%

Jumlah	25	100%

Dari tabel 14 bisa diuraikan variabel Kedisiplinan di atas kriterianya "Sangat Setuju" mempunyai persentase sejumlah 20%, kriteria "Setuju" yaitu mempunyai persentase sejumlah 24%, kriteria "Cukup Setuju" mempunyai persentase 44% dan untuk kriteria "Tidak Setuju" mempunyai persantase 12%. Dari ke empat kriteria tersebut memiliki persentase 100%.

Untuk menafsirkan nilai Kedisiplinan dalam interval tinggi, sedang dan rendah maka langkah selanjutnya adalah mencari nilai tertinggi, terendah, range dan interval kelas. Adapun hasilnya sebagai berikut:

H (Skor Maximum) = 40

L (Skor Minimum) = 18

Setelah nilai H dan L ditemukan selanjutnya adalah mencari nilai range dengan rumus sebagai berikut

R = H – L + 1

= 40 – 18 + 1

= 23

Setelah diketahui nilai range kemudian mencari interval nilai dengan rumus sebagai berikut :

$$i = \frac{R}{K}$$

Dimana

I = Interval kelas

R = Range

K = Jumlah Kelas

Sehingga nilai i adalah sebagai berikut :

i = 23 = 5.75 (dibulatkan menjadi 6)

4

Untuk lebih jelasnya gambaran interval kategori interval Kedisiplinan dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 15. Nilai Interval Kedisiplinan

No	Interval	Kategori	Kode
1	36 – 41	Sangat Setuju	A
2	30 – 35	Setuju	B
3	24 – 29	Cukup Setuju	C
4	18 – 23	Tidak Setuju	D

Dari keterangan yang telah dijabarkan dapat diketahui bahwa nilai mean yaitu 29,48 dari variabel Kedisiplinan tergolong "Cukup Setuju" karena termasuk dalam interval 24-29.

Pengukuran Tingkat Kedisiplinan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit sudah cukup bagus dengan ditunjukan sebagian awak kapal yang masih menerapkan *Standar Operation Procedur (SOP)* dalam bekerja.

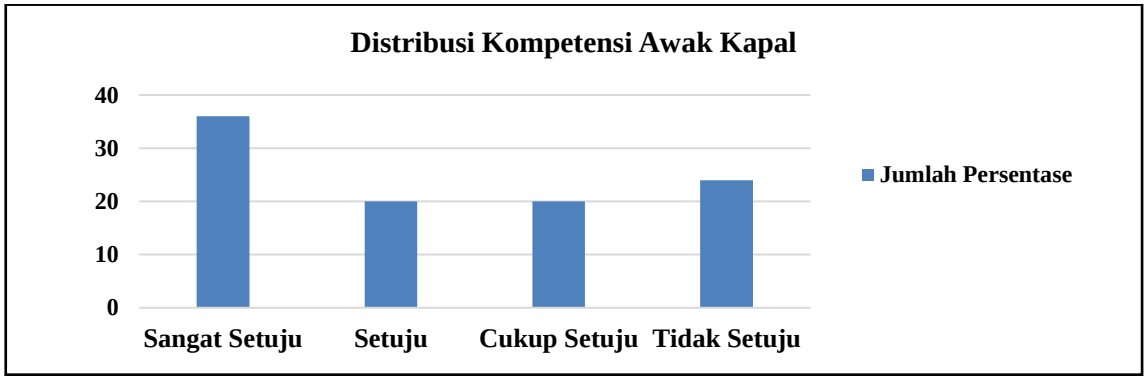
3.1.3.3. Kompetensi Awak kapal (X2)

Data tentang Kompetensi pada awak kapal didasarkan pada tanggapan responden yang diperoleh dari angket yang tersebar sebanyak 10 butir pernyataan dengan jumlah responden 25 awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang.

Berdasarkan hasil analisa data yang telah diolah diperoleh modus (Mo) sebesar 39; rata-rata (mean) sebesar 31.36; standar deviasi (SD) sebesar 5.985; skor maksimum sebesar 39; dan skor minimum sebesar 21.

Untuk menentukan jumlah kelas interval digunakan rumus yaitu jumlah kelas = 1 + (3,3 x log n), dimana nilai n adalah jumlah sampel penelitian yaitu 25. Sehingga jumlah kelas interval dapat diketahui dengan perhitungan 1 + (3,3 x log 25) = 5.61 yang dibulatkan menjadi 6 kelas interval. Rentang data dihitung dengan rumus nilai tertinggi – nilai terendah, sehingga diperoleh rentang data sebesar 39 – 21 + 1 = 19. Panjang kelas dapat diketahui dari rentang data dibagi jumlah kelas, sehingga nilai panjang kelas sebesar 19 : 4 = 4,75 yang dibulatkan menjadi 5.

Variabel Kompetensi pada awak kapal "Sangat Setuju" mempunyai persentase sejumlah 36%, kriteria "Setuju" yaitu mempunyai persentase sejumlah 20%, kriteria "Cukup Setuju" mempunyai persentase 20% dan untuk kriteria "Tidak Setuju" mempunyai persantase 24%. Dari ke empat kriteria tersebut memiliki persentase 100%.Untuk lebih jelasnya gambaran distribusi data variabel Kompetensi pada awak kapal dapat dilihat pada diagram batang gambar di bawah ini.



Gambar 1. Histogram Distribusi Frekuensi Kompetensi pada Awak Kapal

Untuk menafsirkan nilai Kompetensi pada awak kapal dalam interval tinggi, sedang dan rendah maka langkah selanjutnya adalah mencari nilai tertinggi, terendah, range dan interval kelas. Adapun hasilnya sebagai berikut:
H (Skor Maximum) = 39
L (Skor Minimum) = 21
Setelah nilai H dan L ditemukan selanjutnya adalah mencari nilai range dengan rumus sebagai berikut R = H – L + 1
= 39 – 21 + 1
= 19
Setelah diketahui nilai range kemudian mencari interval nilai dengan rumus sebagai berikut :

$$i = \frac{R}{K}$$

Dimana i = Interval kelas
R= Range
K= Jumlah Kelas
Sehingga nilai i adalah sebagai berikut :
i = 19 = 4,75 (dibulatkan menjadi 5)
4
Untuk lebih jelasnnya gambaran interval kategori interval Kompetensi pada awak kapal dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 16. Nilai Interval Kompetensi pada Awak Kapal

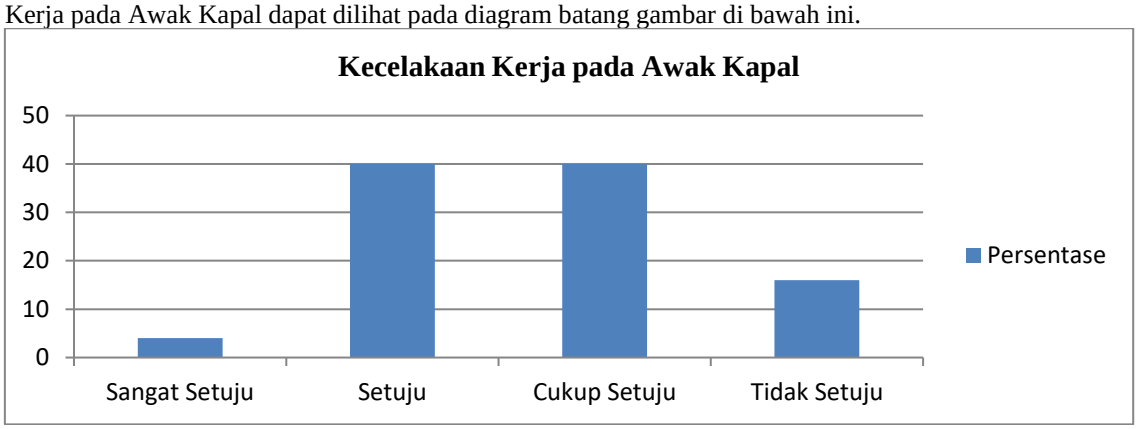
No	Interval	Kategori	Kode
1	36 - 40	Sangat Setuju	A
2	31 – 35	Setuju	B
3	26 – 30	Cukup Setuju	C
4	21 – 25	Tidak Setuju	D

Dari keterangan yang telah dijabarkan dapat diketahui bahwa nilai mean yaitu 31,36 dari variabel Kompetensi pada awak kapal tergolong “Setuju” karena termasuk dalam interval 31-35.
Pengukuran Kompetensi terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit sudah bagus dengan ditunjukan sebagian awak kapal rata-rata pendidikan terakhirnya adalah RATING D/E.

3.1.4. Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal

Data tentang Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit didasarkan pada tanggapan responden yang diperoleh dari angket yang tersebar sebanyak 10 butir pernyataan dengan jumlah responden 25 Awak kapal di KM. Lawit yang bersandar di Pelabuhan Semarang.
Berdasarkan hasil analisa data yang telah diolah diperoleh modus (Mo) sebesar 26; rata-rata (mean) sebesar 30,04; standar deviasi (SD) sebesar 4.596; skor maksimum sebesar 40; dan skor minimum sebesar 24.
Untuk menentukan jumlah kelas interval digunakan rumus yaitu jumlah kelas = 1 + (3,3 x log n), dimana nilai n adalah jumlah sampel penelitian yaitu 25. Sehingga jumlah kelas interval dapat diketahui dengan perhitungan 1 + (3,3 x log 25) = 5.61 yang dibulatkan menjadi 6 kelas interval. Rentang data dihitung dengan rumus nilai tertinggi – nilai terendah, sehingga diperoleh rentang data sebesar 40 – 24 + 1 = 17. Panjang kelas dapat diketahui dari rentang data dibagi jumlah kelas, sehingga nilai panjang kelas sebesar 17 : 4 = 4,25 .
variabel Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di atas kriterianya “Sangat Setuju” mempunyai persentase sejumlah 4%, kriteria “Setuju” yaitu mempunyai persentase sejumlah 40%, kriteria “Cukup Setuju” mempunyai persentase 40% dan untuk kriteria “Tidak Setuju” mempunyai persentase 16%. Dari ke empat

kriteria tersebut memiliki persentase 100%. Untuk lebih jelasnya gambaran distribusi data variabel Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal dapat dilihat pada diagram batang gambar di bawah ini.



Gambar 2. Histogram Distribusi Frekuensi Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal

Untuk menafsirkan nilai Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal dalam interval tinggi, sedang dan rendah maka langkah selanjutnya adalah mencari nilai tertinggi, terendah, range dan interval kelas. Adapun hasilnya sebagai berikut:

H (Skor Maximum) = 40

L (Skor Minimum) = 24

Setelah nilai H dan L ditemukan selanjutnya adalah mencari nilai range dengan rumus sebagai berikut :

R = H – L + 1

= 40 - 24 + 1

= 17

Setelah diketahui nilai range kemudian mencari interval nilai dengan rumus sebagai berikut :

$$i = \frac{R}{K}$$

Dimana i = Interval kelas

R = Range

K = Jumlah Kelas

Sehingga nilai i adalah sebagai berikut :

i = 17 /4 = 4,25 (dibulatkan menjadi 5)

Untuk lebih jelasnnya gambaran interval kategori Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 17. Nilai Interval Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal

No	Interval	Kategori	Kode
1	39 - 43	Sangat Setuju	A
2	34 – 38	Setuju	B
3	29 – 33	Cukup Setuju	C
4	24 – 28	Tidak Setuju	D

Dari keterangan yang telah dijabarkan dapat diketahui bahwa nilai mean yaitu 30,04 dari kecelakaan kerja awak kapal tergolong “Cukup Setuju” karena termasuk dalam interval 29 – 33.

Dari keterangan yang telah dijabarkan dapat diketahui bahwa Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal dalam kategori “Cukup Setuju” dikarenakan banyak awak kapal yang belum memahami pengetahuan tentang *Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) dan *Standar Operational Procedur (SOP).*

3.1.4. Analisis Uji Hipotesis dan Analis lanjut

3.1.4.1. Mencari Persamaan Garis Regresi

Analisa yang digunakan untuk menguji hipotesis dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan analisa regresi. Rangkuman hasil pengujian hipotesis penelitian dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 18.Rangkuman Hasil Uji Regresi

Model	**Koefisien Prediktor**	**t hitung**	**Sig.**	**R**	**R^2**	**F**
Konstansta (k)	6.223	2.403	.025	-	-	-
Kedisiplinan	.513	5.083	.000	-	-	-
Kompetensi	.277	2.944	.008			
Summary	-	-	-	0.895	0.800	-
Regression (ANOVA)	-	-	0,000	-	-	44.094

Berdasarkan tabel 18 diatas dapat ditarik persamaan garis regresi sebagai berikut:
Y = 6.223 + 0.513 X1 + 0.277 X2

Mencari Koefisien Determinan (R^2) antara Kriterium (Y) dengan Prediktor (X)

Tabel 18 menunjukkan bahwa angka koefisien R adalah 0.895 sedangkan untuk R^2 sebesar 0.800. Nilai R tersebut menunjukkan nilai positif, hal ini berarti menunjukkan bahwa Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal di KM. Lawit memberikan pengaruh positif terhadap Kecelakaan Kerja pada awak kapal.

Nilai R^2 sebesar 0.800 menunjukkan bahwa varian dalam Kecelakaan Kerja pada awak kapal dapat dijelaskan oleh variabel Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal sebesar 80 % melalui model, sedangkan sisanya 20 % berasal dari variabel lain yang tidak diperhitungkan dalam model ini.

Uji Simultan (Uji F)

Berdasarkan hasil perhitungan tabel diatas secara simultan pada taraf signifikansi 5% diperoleh nilai F yang ditunjukkan pada tabel diatas sebesar 44.094 dengan signifikansi 0,000. Hasil tersebut menunjukkan bahwa nilai *sig*. F yang dihasilkan kurang dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa Kedisiplinan dan Kompetensi pada Awak Kapal memiliki pengaruh secara signifikan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit. Angka koefisien R menunjukkan nilai positif yaitu sebesar 0,895 yang berarti dapat diartikan pula bahwa Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal memiliki pengaruh positif secara simultan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal. Sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal terbukti dan hipotesis diterima.

3.1.4.2. Uji Parsial (Uji t)

Dengan terbuktinya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat, maka perlu dilakukan uji secara parsial apakah masing-masing variabel bebas tersebut memiliki pengaruh yang signifikan atau tidak. Untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh secara parsial tersebut perlu dilakukan uji koefisien garis regresi yang dimiliki oleh masing-masing variabel dengan uji t.

Hipotesis 1

Berdasarkan hasil perhitungan secara parsial pengaruh variabel Kedisiplinan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit diperoleh nilai koefisien 0,513 bernilai positif dan diketahui nilai t hitung sebesar 5.083 dengan nilai signifikansi 0,000 < 0,05, sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel Kedisiplinan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal terbukti dan hipotesis-1 diterima.

Hipotesis 2

Berdasarkan hasil perhitungan secara parsial pengaruh variabel Kompetensi pada awak kapal terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit diperoleh nilai koefisien 0,277 bernilai positif dan diketahui nilai t hitung sebesar 2.944 dengan nilai signifikansi 0,008 < 0,05, sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel Kompetensi pada awak kapal memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal terbukti dan hipotesis-2 diterima.

Hipotesis 3

Berdasarkan hasil perhitungan secara simultan pengaruh variabel Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal secara bersama-sama terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit diperoleh nilai koefisien 0,895 bernilai positif dan diketahui nilai F hitung sebesar 44.094 dengan nilai signifikansi 0,000 < 0,05, sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal secara simultan memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap Kecelakaan Kerja Awak Kapal terbukti dan hipotesis-3 diterima.

3.2. PEMBAHASAN

Merujuk pada hasil rangkaian proses analisis pengaruh Kedisiplinan dan Kompetensi terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit pada lampiran, maka selanjutnya perlu dibahas eksistensi masing-masing variable sebagai berikut:

3.2.1. Pengaruh Kedisiplinan Terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal Di KM. Lawit

Berdasarkan hasil dari perhitungan yang telah diperoleh dari SPSS pengaruh tingkat kedisiplinan terhadap kecelakaan kerja pada awak kapal sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil perhitungan pada nilai koefisien uji regresi pengaruh Kedisiplinan terhadap kecelakaan kerja pada awak kapal di KM. Lawit sebesar 0.513 dengan signifikasi sebesar 0.000 < 0.05 maka nilai t hitung = 5.083 sedangkan t tabel = 2.059. Karena t hitung > t tabel (5.083 > 2.059) maka Ha diterima dan Ho ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa Kedisiplinan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit. Sehingga hipotesis yang dikemukakan di Bab II terbukti benar bahwa ada pengaruh Kedisiplinan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit.

2. Berdasarkan rekapitulasi skor jawaban responden terhadap Kedisiplinan, dimana jumlah sangat setuju sebesar 20%; setuju 24%; cukup setuju 44%; tidak setuju 12%, sedangkan rata-rata bobot skor terendah pada pernyataan ke sepuluh sebesar 18 dan pernyataan tertinggi sebesar 40. Pada pernyataan tersebut rata-rata bobot skor nilai sebesar 29,48 menunjukkan secara umum cukup setuju atas kedisiplinan yang dilakukan. Untuk meningkatkan rendahnya indikator tersebut, maka pihak karyawan divisi fleet harus menggunakan metode yang tepat dalam melakukan proses perencanaan sesuai kebutuhan agar kedisiplinan dapat diterapkan oleh pihak awak kapal di atas kapal.

3.2.2. Pengaruh Kompetensi Terhadap Kecelakaan Kerja Awak pada Kapal Di KM. Lawit

Menurut Moeheriono (2022), menyatakan bahwa secara rinci ada lima indikator kompetensi yang harus dimiliki oleh semua individu, yaitu sebagai berikut :

1. *Task Skills*, yaitu kemampuan untuk melaksanakan tugas-tugas rutin sesuai dengan standar di tempat kerja.
2. *Task Management Skills*, yaitu keterampilan untuk mengelola serangkaian tugas yang berbeda yang muncul dalam pekerjaan.
3. *Contigency Management Skills*, yaitu keterampilan mengambil tindakan yang cepat dan tepat bila timbul suatu masalah dalam pekerjaan.
4. *Job Role Enviroment Skills*, yaitu keterampilan untuk bekerja sama serta memelihara kenyamanan lingkungan kerja.
5. *Transfer Skills*, yaitu keterampilan untuk beradaptasi dengan lingkungan kerja baru.

Berdasarkan pengertian di atas disimpulkan kompetensi adalah sebagai karakteristik dasar yang dimiliki oleh seorang individu yang berhubungan secara kausal dalam memenuhi kriteria yang diperlukan dalam menduduki suatu jabatan. Di bawah ini adalah hasil dari perhitungan analisis pengaruh tingkat kedisiplinan terhadap kinerja awak kapal sebagai berikut.

a) Berdasarkan hasil perhitungan pada nilai koefisien uji regresi pengaruh Kompetensi terhadap kecelakaan kerja pada awak kapal di KM. Lawit sebesar 0.277 dengan signifikasi sebesar 0.008 < 0.05 maka nilai t hitung = 2.944 sedangkan t tabel = 2.059. Karena t hitung > t tabel (2.944 > 2.059) maka Ha diterima dan Ho ditolak. Artinya Kompetensi tersebut mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit. Sehingga hipotesis yang dikemukakan di Bab II terbukti benar.
b) Berdasarkan rekapitulasi skor jawaban responden terhadap kompetensi pada awak kapal, dimana jumlah Sangat Setuju sebesar 36%; Setuju 20%; Cukup Setuju 20%; Tidak Setuju 24%, sedangkan rata-rata bobot skor terendah pada pernyataan ke sepuluh sebesar 21 dan pernyataan tertinggi sebesar 39 menunjukkan secara umum sangat setuju atas kompetensi pada awak kapal yang dilakukan. Untuk mengatasi rendahnya kompetensi pelatihan ini dapat diatasi dengan melakukan pemantauan kompetensi pelatihan dan melakukan pengendalian pelatihan. Hal ini berarti apabila kompetensi yang dilakukan secara tepat sasaran agar kegiatan kecelakaan kerja di atas kapal dapat berkurang.

3.2.3. Pengaruh Kedisiplinan dan Kompetensi Secara Bersama Terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal Di KM. Lawit

Menurut Woodside dan Kocurek (2022), faktor penyebab kecelakaan kerja adalah:

1) Gangguan sistem seperti; peralatan yang tidak berfungsi, lingkungan kerja (fisik, kimia, biologi dan ergonomi) dan desain (peralatan, konstruksi bagunan) yang tidak memenuhi syarat.
2) Gangguan prosedur seperti; persyaratan kerja tidak dibuat dengan baik, tidak ada prosedur kerja yang diperlukan, atau pelatihan yang tidak memperhatikan jenis pelatihan dan materi ajar yang disesuaikan dengan peserta latih.
3) Kesalahan tenaga kerja seperti; melakukan pekerjaan yang tidak benar-benar dimengerti, penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang tidak sesuai atau dalam keadaan rusak.

Sedangkan menurut Setyawati (2021), mengutarakan, bahwa upaya untuk meminimalkan kecelakaan kerja adalah dengan mengadakan berbagai kegiatan pencegahan secara baik serta melakukan penyelidikan kecelakaan kerja yang telah terjadi agar tidak terjadi lagi sebagai berikut:

Di bawah ini adalah hasil dari perhitungan analisis pengaruh tingkat Kedisiplinan dan Kompetensi terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit sebagai berikut:

a. Berdasarkan hasil perhitungan regresi linier berganda terdapat Y = 6.223 + 0.513 X1 + 0,277 X2 menyatakan bahwa pada variabel Kedisiplinan (X1) terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal (Y) sebesar 0,153 pada konstanta 6.223. Pada koefisien regresi pada Komptensi (X2) sebesar 0.277 dengan konstanta sebesar 6.223.
b. Dengan melakukan analisis korelasi berganda dengan bantuan SPSS 22.0 dapat dilihat bahwa nilai koefisien korelasi (R) = 0.895 yang berarti hubungan variabel Kedisiplinan (X1) dan variabel Kompetensi

pada awak kapal (X2) secara bersama-sama terhadap variabel Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit (Y) adalah sangat kuat dan positif.

c. Koefisien determinasi atau R Square sebesar 0,800 adalah pengkuadratan dari koefisien korelasi. Hal ini menunjukkan 80% variabel kecelakaan kerja awak kapal di KM. Lawit (Y) ditentukan oleh faktor variabel Kedisiplinan (X1) dan variabel Kompetensi Awak pada Kapal (X2) sedangkan sisanya 20% ditentukan oleh faktor-faktor lain.

d. Dengan bantuan pengolahan komputer berdasarkan perhitungan SPSS 22.0 tersebut diperoleh F hitung sebesar 44.094, dengan nilai signifikan 0.000. Hal ini menunjukkan bahwa model regresi variabel Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal signifikan terhadap variabel Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit.

e. Berdasarkan rekapitulasi skor jawaban responden terhadap kecelakaan kerja awak kapal, dimana jumlah "Sangat Setuju" sebesar 4%; "Setuju" 40%; "Cukup Setuju" 40%; "Tidak Setuju" 16%; sedangkan rata-rata bobot skor terendah 40 dan pernyataan tertinggi sebesar 24. Sedangkan rata-rata bobot skor nilai sebesar 30.04 menunjukkan secara umum cukup setuju atas risiko kecelakaan kerja yang dilakukan.

Dalam hal ini, apabila proses Kedisiplinan dilaksanakan tepat waktu serta sesuai dengan kebutuhan kapal dan Kompetensi pada awak kapal dapat dipantau dan dikendalikan secara maksimal, maka dapat menurunkan resiko kecelakaan kerja di atas kapal. Dari keterangan di atas dapat diinterpretasikan kondisi dalam periode yang diteliti bahwa Kedisiplinan dan Kompetensi pada awak kapal mempunyai hubungan positif yang signifikan baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama terhadap Kecelakaan Kerja di atas kapal.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil perhitungan pengaruh kedisiplinan terhadap pengujian hipotesis menunjukkan nilai t hitung = 5.083 sedangkan t Tabel = 2,059. Karena t hitung > t Tabel (5.083 > 2,059) maka Ha diterima dan Ho ditolak, berarti Kedisiplinan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kecelakaan kerja awak kapal di KM. Lawit Sehingga hipotesis terbukti benar bahwa ada pengaruh Kedisiplinan terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit. Berdasarkan hasil perhitungan pengaruh kompetensi terhadap pengujian hipotesis menunjukkan nilai t hitung = 2.944 sedangkan t Tabel = 2,059. Karena t hitung > t Tabel (2.944 > 2,059) maka Ha diterima dan Ho ditolak, berarti kompetensi awak kapal mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kecelakaan kerja awak di KM. Lawit. Sehingga hipotesis terbukti benar bahwa ada pengaruh kompetensi awak kapal terhadap Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit. Berdasarkan hasil perhitungan pengaruh Kedisiplinan dan Kompetensi secara bersamaan terhadap kecelakaan kerja pada awak kapal di KM. Lawit menunjukkan nilai F hitung sebesar 44.094 dengan nilai signifikan 0.000. Sehingga variabel Kedisiplinan dan kompetensi awak kapal signifikan terhadap variabel Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal di KM. Lawit. Koefisien determinasi atau R Square sebesar 0,800 adalah pengkuadratan dari koefisien korelasi. Hal ini menunjukkan 80% variabel kecelakaan kerja awak kapal di KM. Lawit (Y) ditentukan oleh faktor Variabel Kedisiplinan (X1) dan variabel kompetensi awak kapal (X2) sedangkan sisanya 20% ditentukan faktor-faktor lain.

DAFTAR PUSRAKA

[1] Anantyo, S., & Herman Susetyo, B. (2012). Pengangkutan Melalui Laut. Diponegoro Law Journal, 1(4), 1–9.

[2] Astriawati, N. (2016). Penerapan Analisis Regresi Linier Berganda Untuk Menentukan Pengaruh Pelayanan Pendidikan Terhadap Efektifitas Belajar Taruna Di Akademi Maritim Yogyakarta. Majalah Ilmiah Bahari Jogja, Xiv(Regresi Liner), 22–37. Http://Jurnal.Amy.Ac.Id/Index.Php/Mibj/Article/View/90/89

[3] Budiman, M. A. (2023). Optimalisasi Kedisiplinan Abk Guna Meningkatkan Keselamatan Kerja Di Mt. Akra 30. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

[4] Dedi, A. (2022). Analisa Pemahaman Keselamatan Kerja Di Kapal Terhadap Antisipasi Kecelakaan Kerja Di Kamar Mesin Mt. Theresa Genesis. Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

[5] Dekanawati, V., Anugrah, K., Kusuma, A. C., Astriawati, N., & Subekti, J. (2023). Analisis Manajemen Kedatangan Kapal Spob. Indo Raya. Majalah Ilmiah Gema Maritim, 25(2), 129–138.

[6] Dekanawati, V.,Astriawati, N., & Satriawan, M. (2023). Digital Leadership Kemaritiman Dalam Perspektif Generasi Millenia:(Studi Kasus: Pemilihan Komandan Senat Batalyon Taruna Stimaryo). Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara, 3(1), 30–37.

[7] Deni, M. (2017). Beban Dan Disiplin Kerja Berpengaruh Terhadap Kinerja Awak Kapal Negara Andromeda. Jemasi: Jurnal Ekonomi Manajemen Dan Akuntansi, 13(1), 112–134.

[8] Fernando, A., Kusuma, A. C., Suganjar, S., & Astriawati, N. (2022). Optimalisasi Fungsi Alat Keselamatan Di Kapal Mt. Patra Tanker 2. Majalah Ilmiah Gema Maritim, 24(1), 67–75.

[9] Hanik, K., Yulianto, A. Y., & Freddy, J. (2023). Pengaruh Motivasi Dan Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Sdm Di Pt. Borneo Prima Kalimantan Tengah. Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara, 3(1), 1–14.

[10] Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., Sh, M. E., Suparman, A., Si, S., Kom, M., Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). Manajemen Transportasi. Cendikia Mulia Mandiri.

[11] Manurung, S., Keke, Y., & Ratnasari, D. (2022). Pengaruh Kompetensi Dan Kedispilinan Terhadap Keselamatan Kerja Awak Kapal Km. Sabuk Nusantara 90 Pada Pt. Pelni Tahun 2020. Journal Of Current Research In Business And Economics, 1(2), 45–57.

[12] Muslim, A., Hanik, K., & Astriawati, N. (2022). The Effect Of Plan Maintenance System And Crew Readiness On The Smooth Operation Of Mv. Asike Global At Pt. Pelayaran Korindo Jakarta. Brilliant International Journal Of Management And Tourism, 2(3), 206–215.

[13] Pratama, W., Wibowo, W., Astriawati, N., & Sahudiyono, S. (2023). Online Seminar On The Protection Of Indonesian Seafarers In The National Shipping Industry. Ijcs: International Journal Of Community Service, 2(2), 160–173.

[14] Rachman, C. A. N., Latiep, I. F., & Herison, R. (2023). Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengelolaan Sdm Pada Pelayaran. Nas Media Pustaka.

[15] Rarindo, H. (2018). Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3): Suatu Analisis Studi Kasus Kecelakaan Kerja Di Pabrik, Kebijakan Hukum Dan Peraturannya. Jurnal Teknologi, 1(1), 40–49.

[16] Ruane, J. M., Mustika, M. S., & Zakkie, I. M. (2021). Penelitian Lapangan; Saksikan Dan Pelajari: Seri Dasar-Dasar Metode Penelitian. Nusamedia.

[17] Tjahjanto, R., & Azis, I. (2016). Analisis Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja Di Atas Kapal Mv. Cs Brave. Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi Kelautan, 13(1), 13–18.