

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



SKRIPSI

**PENGARUH PENERAPAN STOP CARD TERHADAP
PENGURANGAN RISIKO KECELAKAAN KERJA DI ARMADA
PT BOURBON OFFSHORE ASIA BATAM**

Oleh :

NI KOMANG ASTI PUSPA RANI
NRP. 4 63 20 0676

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI
**PENGARUH PENERAPAN STOP CARD TERHADAP
PENGURANGAN RISIKO KECELAKAAN KERJA DI ARMADA
PT BOURBON OFFSHORE ASIA BATAM**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

NI KOMANG ASTI PUSPA RANI
NRP. 4 63 20 0676

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



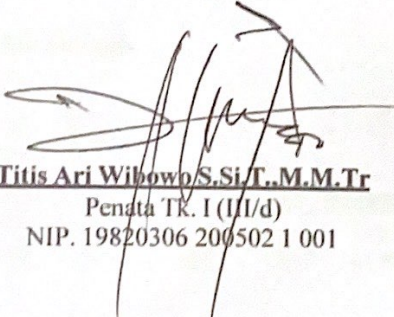
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI


Nama	: NI KOMANG ASTI PUSPA RANI
NRP	: 4 63 20 0676
Program Pendidikan	: DIPLOMA IV
Program Studi	: KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul	: PENGARUH PENERAPAN STOP CARD TERHADAP PENGURANGAN RISIKO KECELAKAAN KERJA DI ARMADA PT BOURBON OFFSHORE ASIA BATAM

Jakarta, 03 Juni 2024

Pembimbing Utama

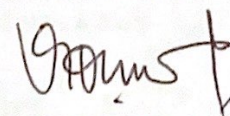
Pembimbing Pendamping


Titis Ari Wibowo S.Si.T..M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001


Niken Sitalaksmi Widjaja, SH., M.Sc
Pembina (IV/a)
NIP. 19750315 200604 2 001

Mengetahui

Ketua Jurusan KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T..M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : NI KOMANG ASTI PUSPA RANI
NRP : 4 63 20 0676
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Program Studi : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN
LAUT DAN KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : PENGARUH PENERAPAN STOP CARD TERHADAP PENGURANGAN
RISIKO KECELAKAAN KERJA DI ARMADA PT BOURBON
OFFSHORE ASIA BATAM

Ketua Penguji

M. Nurdin, S.E., M.M
Pembina (IV/a)
NIP : 19590814 198302 1 001

Anggota Penguji

Dr. Bagaskorb, M.M., S.Kom
Pembina (IV/a)
NIP : 19590927 198003 1 002

Anggota Penguji

Niken Sitaleksmi Widjaja, SH., M.Sc
Pembina (IV/a)
NIP. 19750315 200604 2 001

**Mengetahui
Ketua Jurusan KALK**

Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.MTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dimana merupakan suatu kewajiban bagi setiap Taruna dan Taruni Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta untuk Menyusun skripsi sebagai salah satu persyaratan menyelesaikan pendidikan Program Diploma IV jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang Penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di PT. Bourbon Offshore Asia Batam. Serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat Pendidikan dengan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul makalah yang Penulis ajukan.

Adapun judul makalah yang Penulis pilih adalah:

**“PENGARUH PENERAPAN STOP CARD TERHADAP PENGURANGAN
RISIKO KECELAKAAN KERJA DI ARMADA
PT BOURBON OFFSHORE ASIA BATAM”**

Dalam menyelesaikan makalah ini, Penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini Penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih dan penghargaan yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan dan Pembimbing Utama yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk memberikan pengarahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Ibu Niken SitalaksmiWidjaja, S.H., M.Sc selaku Pembimbing Pendamping yang juga telah meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya serta saran pada proses penulisan skripsi ini.
5. Bapak Achmad Bashori, S.Si., M.T selaku dosen yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikirannya untuk membimbing penulis dalam mengerjakan *Statistical*

Package for the Social Sciences (SPSS) dalam proses penulisan skripsi ini.

6. Seluruh Civitas Akademik, Staff dan Dosen Pengajar Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
7. Kepada seluruh pejabat dan pegawai PT. Bourbon Offshore Asia Batam, terima kasih atas ilmu, bimbingan dan pengalaman yang telah diberikan kepada penulis ketika melaksanakan praktik darat.
8. Untuk keluarga tercinta, Bapak I Gede Suartana, S.H, Ibu Ni Nyoman Parbawati, S.H, Kakak I Putu Pande Raka Aryastana, S.S.T.Pel, Kakak Ni Made Sekar Arya Santi, Kakak Made Isa Dipa Yanthi, S.H. Terima kasih atas doa, motivasi, dukungan dan kasih sayang kepada penulis sehingga saya bisa menyelesaikan Pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
9. Untuk teman-temanku Angkatan 63, Genki, anak kamar Dormitory J-201, seluruh English Team 63, adik alat English Team dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, terima kasih atas kebersamaan, suka duka, canda tawa dan seperjuangan selama di kampus.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan makalah ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi. Oleh karena itu dengan penuh kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan makalah ini.

Semoga skripsi ini dapat menambah wawasan pengetahuan dan menjadi sumbangsih bagi siapapun yang concern terhadap kemajuan dunia maritim di masa yang akan datang.

Jakarta, 03 Juni 2024

Penulis,



Ni Komang Asti Puspa Rani

NRP. 4 63 20 0676

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. LATAR BELAKANG	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH	3
C. BATASAN MASALAH	4
D. RUMUSAN MASALAH.....	4
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	4
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	5
BAB II : LANDASAN TEORI.....	7
A. DEFINISI OPERASIONAL	7
B. TEORI.....	8
C. KERANGKA PEMIKIRAN	26
D. HIPOTESIS.....	27
BAB III : METODOLOGI PENELITIAN	28
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN.....	28
B. METODE PENDEKATAN	28
C. SUMBER DATA.....	28
D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA	29
E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING.....	30
F. TEKNIK ANALISIS DATA	31
BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN	37
A. DESKRIPSI DATA	37
B. ANALISIS DATA.....	65
C. PEMECAHAN MASALAH.....	72
BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN	77

A. KESIMPULAN	77
B. SARAN.....	77
DAFTAR PUSTAKA.....	79
LAMPIRAN	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1.....	9
Gambar 2. 2.....	13
Gambar 2. 3.....	17
Gambar 2. 4.....	19
Gambar 2. 5.....	26
Gambar 4. 1.....	46
Gambar 4. 2.....	47
Gambar 4. 3.....	48
Gambar 4. 4.....	72

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Hubungan Interval Koefisien Korelasi	34
Tabel 4. 1 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Usia	45
Tabel 4. 2 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	46
Tabel 4. 3 Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Jabatan	47
Tabel 4. 4 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Penggunaan STOP Card ..	49
Tabel 4. 5 Indikator Pertama Penerapan Manajemen Kesehatan	50
Tabel 4. 6 Indikator Kedua Penerapan Manajemen Kesehatan	51
Tabel 4. 7 Indikator Ketiga Penerapan Manajemen Kesehatan	52
Tabel 4. 8 Indikator Pertama Standar Operasi	52
Tabel 4. 9 Indikator Kedua Standar Operasi	53
Tabel 4. 10 Indikator Pertama Memastikan Perlengkapan	53
Tabel 4. 11 Indikator Kedua Memastikan Perlengkapan	54
Tabel 4. 12 Indikator Ketiga Memastikan Perlengkapan	55
Tabel 4. 13 Indikator Pemanfaatan Fasilitas Ruang	55
Tabel 4. 14 Indikator Pemanfaatan Fasilitas Ruang	56
Tabel 4. 15 Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Menurunnya Risiko Kecelakaan Kerja (Y)	57
Tabel 4. 16 Indikator Pertama Kenyaman	58
Tabel 4. 17 Indikator Kedua Kenyaman	59
Tabel 4. 18 Indikator Ketiga Kenyaman	59
Tabel 4. 19 Indikator Pertama Kadar Suhu Ruangan	60
Tabel 4. 20 Indikator Kedua Kadar Suhu Ruangan	61
Tabel 4. 21 Indikator Pertama Tidak Merasa Terganggu	61
Tabel 4. 22 Indikator Kedua Tidak Merasa Terganggu	62
Tabel 4. 23 Indikator Ketiga Tidak Merasa Terganggu	63
Tabel 4. 24 Indikator Pertama Warna	63
Tabel 4. 25 Indikator Kedua Warna	64
Tabel 4. 26 Hasil Uji Validitas Variabel Pengguna STOP Card (X)	65
Tabel 4. 27 Hasil Uji Validitas Variabel Menurunnya Risiko Kecelakaan Kerja (Y)....	66
Tabel 4. 28 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Penggunaan STOP Card (X)	67
Tabel 4. 29 Hasil Uji Reliabilitas Variabel Menurunnya Kecelakaan Kerja (Y)	67
Tabel 4. 30 Hubungan Interval Koefisien Korelasi	68

Tabel 4. 31 Tabel Hasil Uji Korelasi X Terhadap Y Menggunakan SPSS Vers 27	68
Tabel 4. 32 Tabel Hasil Regresi Linear Sederhana Variabel X Terhadap Y Menggunakan SPSS Vers 27	69
Tabel 4. 33 Tabel Hasil Koefisien Determinasi Variabel X Terhadap Variabel Y Menggunakan SPSS Versi 27	70
Tabel 4. 34 Table Hasil Uji Hipotesis Variabel Y Menggunakan SPSS Versi 27.....	71

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Struktur Organisasi PT. Bourbon Offshore Asia Batam
Lampiran 2	Struktur Organisasi Kapal
Lampiran 3.1	Spesifikasi Kapal Surf Perdana
Lampiran 3.2	Spesifikasi Kapal Surf Perdana
Lampiran 4.1	Spesifikasi Kapal Bourbon Liberty 200 <i>Series</i>
Lampiran 4.2	Spesifikasi Kapal Bourbon Liberty 200 <i>Series</i>
Lampiran 5.1	Hasil Kuesioner Variabel X (Penerapan <i>STOP Card</i>)
Lampiran 5.2	Hasil Kuesioner Variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja)
Lampiran 6.1	Uji Validitas Variabel X (Penerapan <i>STOP Card</i>)
Lampiran 6.2	Uji Validitas Variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja)
Lampiran 7.1	Uji Reliabilitas Variabel X (Penerapan <i>STOP Card</i>)
Lampiran 7.2	Uji Reliabilitas Variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja)
Lampiran 8	Penulis Melaksanakan Praktek Darat di PT. Bourbon Offshore Asia Batam

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

PT. Bourbon Offshore Asia Batam adalah perusahaan pelayaran yang bergerak dalam penyediaan jasa angkutan laut yang mendukung kegiatan gas dan minyak atau lepas pantai. Eksplorasi dan eksploitasi minyak dan gas bumi merupakan kegiatan lepas pantai yang dilakukan jauh dari daratan. PT. Bourbon Offshore Asia Batam menyediakan layanan jasa pendukung untuk kegiatan lepas pantai, peletakan jangkar dan penyimpanan minyak, *towing*, pergantian awak kapal di *rig* minyak, pengiriman *supplies*, pemindahan *rig*. Sebagai *operator* yang memenuhi kebutuhan dari perusahaan minyak dan gas, PT. Bourbon Offshore Asia Batam memiliki armada *Platform Supply Vessel* (PSV) seperti Surf Lestari, *Multipurpose Supply Vessel* (MPSV) seperti Surf Allamanda, serta *Anchor Handling Tug Vessel* (AHTS) seperti Surf Mandiri dan Surf Mitra, Surf Perdana.

Hal-hal negatif ditimbulkan oleh Kecelakaan kerja yaitu kerugian ekonomis dan dapat pula mengakibatkan turunnya tingkat keselamatan karyawan. Dampak keselamatan yang ditimbulkan akibat kecelakaan kerja seperti terpeleset, tersandung, dan terjatuh berupa luka ringan, cedera serius, hingga kematian bagi pekerja dan juga cedera yang menyebabkan hilangnya waktu kerja (*restricted work case, lost time injury, first aid case, medical treatment case*).

Pastinya hal ini tidak lepas dari persoalan tenaga kerja dengan berbagai risiko kecelakaan kerja. Penting sekali bagi setiap perusahaan untuk senantiasa memperhatikan perlindungan terhadap tenaga kerjanya terlebih pada masalah keselamatan dan kesehatan kerja. PT. Bourbon Offshore Asia Batam terus memprioritaskan dan meningkatkan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3).

Kebijakan strategis yang mana terus dikembangkan oleh PT. Bourbon Offshore Asia Batam adalah memberikan pembelajaran dan pengarahan terhadap *stakeholders* terkait kegiatan bisnis perusahaan untuk patuh, intervensi dan peduli terhadap (K3) sehingga mencapai target *zero accident and safety take me home*.

Kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak diinginkan semua perusahaan, karena dapat menyebabkan kerugian pada individu, lingkungan dan peralatan. Suatu kecelakaan sering kali diakibatkan oleh lebih dari satu sebab. Kecelakaan dapat diminimalisasikan dengan cara menghindari hal hal pemicunya.

Ada dua pemicu utama terjadinya kecelakaan. Pertama, tindakan yang tidak aman. Kedua, kondisi atau lingkungan kerja yang tidak aman. Orang yang mendapatkan kecelakaan luka-luka sering disebabkan oleh orang lain atau karena tindakan sendiri yang tidak menunjang keamanan. Kecelakaan disebabkan oleh perbuatan manusia yang salah (*Unsafe Human Act*), walaupun sebenarnya ada sebab-sebab lain yang tidak terlihat. Potensi bahaya atau *hazards* terdapat hampir di seluruh tempat kerja. Keberadaan bahaya ini dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan atau insiden yang membawa dampak terhadap manusia, peralatan, material dan lingkungan. Kecelakaan kerja merupakan suatu kejadian kecelakaan yang berkaitan dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja.

Menurut *International Labour Organization* (ILO) Tahun 2017, diperkirakan 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Sekitar 2,4 juta (86,3 persen) dari kematian ini dikarenakan penyakit akibat kerja, sementara lebih dari 380.000 (13,7 persen) dikarenakan kecelakaan kerja. Rendahnya kesadaran pekerja untuk hidup sehat dan disiplin di lingkungan yang memiliki risiko tinggi terjadi kecelakaan, menjadi salah satu faktor banyaknya kecelakaan kerja. Faktor penyebab kecelakaan kerja pada kapal yaitu rendahnya kesadaran awak kapal tentang pentingnya keselamatan kerja pada pelayaran dan kegiatan bekerja di atas kapal. Rendahnya penguasaan kompetensi keselamatan pelayaran dilengkapi dengan peralatan keselamatan sebagaimana seharusnya. Cuaca buruk seperti gelombang besar serta kurangnya pengetahuan dan keterampilan dalam penggunaan peralatan keselamatan kerja memberikan risiko terhadap keselamatan awak kapal.

Namun kecelakaan dapat dicegah dengan meminimalisir penyebab kecelakaan kerja. Maka dari itu usaha keselamatan kerja tidak hanya diarahkan terhadap perbaikan kondisi yang tidak aman, tetapi juga diarahkan kepada pendekatan dari segi manusia dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti latar belakang pendidikan, pengetahuan, keterampilan, psikologi dan lain sebagainya. Wajib bagi setiap perusahaan pelayaran berkewajiban untuk menerapkan upaya pembinaan Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3), dalam rangka menjamin terlaksananya

keamanan dan keselamatan jiwa maka pemerintah dan IMO membuat ketentuan minimal yang harus dipenuhi oleh kapal dan fasilitas pelabuhan antara lain dalam SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), *Collision Regulation*, STCW, MARPOL, ISM Code, dan lain-lain. SOLAS menjadi standar keselamatan maritim yang wajib diterapkan pada kapal niaga (*merchant vessel*) berukuran tertentu dan menjadi induk bagi terbitnya berbagai standar atau kode bagi konstruksi kapal, peralatan, dan pengoperasian.

Salah satu tindakan pencegahan kecelakaan kerja yang diberlakukan di PT. Bourbon Offshore Asia Batam adalah penggunaan *STOP Card*. *STOP Card* adalah kartu keselamatan yang digunakan untuk melaporkan semua bahaya dan perilaku yang tidak aman, agar bahaya atau perilaku tidak aman tersebut dapat ditangani atau diperbaiki untuk diperoleh penyelesaian yang lebih efektif.

Dilihat dari laporan *STOP Card* milik PT. Bourbon Offshore Asia Batam potensial konsekuensi kecelakaan kerja mengalami naik turun dari bulan ke bulan, mulai dari potensial Cedera Tubuh, Luka Bakar, Sengatan Listrik, Zat Berbahaya, Jatuh Dari Ketinggian, Tertabrak Benda Bergerak, Tergelincir/Terpeleset/Jatuh, dan Tumpahan. Yang menyebabkan perhatian pada tahun 2023, dimana potensial konsekuensi kecelakaan kerja meningkat di setiap triwulannya. Berdasarkan data yang dihimpun mulai dari awal tahun sudah tercatat beberapa kecelakaan terkait bahaya terpeleset, tersandung dan terjatuh di kawasan Asia Pasifik.

Berdasarkan latar belakang di atas dan didasari pengalaman selama praktek darat, penulis mengamati pengaruh penerapan *STOP Card* guna mengurangi risiko kecelakaan kerja di armada PT Bourbon Offshore Asia Batam, menulis skripsi ini yang berjudul:

**“PENGARUH PENERAPAN STOP CARD TERHADAP PENGURANGAN
RISIKO KECELAKAAN KERJA DI ARMADA
PT BOURBON OFFSHORE ASIA BATAM”**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka penulis mengidentifikasi beberapa masalah yang menjadi pokok permasalahan yang terdapat di dalam skripsi ini, yaitu:

1. Masih terjadinya bahaya kecelakaan kerja di kapal dalam setahun.
2. Berkurangnya tingkat keselamatan kerja di kapal dalam setahun.

3. Kurangnya perhatian awak kapal terhadap risiko kecelakaan yang akan timbul.
4. Kecelakaan kerja yang menyebabkan awak kapal mengalami MTC (*Medical Treatment Case*).
5. Kecelakaan kerja yang menyebabkan LTI (*Lost Time Injury*).

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, peneliti membatasi masalah sebagai berikut:

1. Menurunnya laporan bahaya kecelakaan pada *STOP Card* setiap bulannya.
2. Berkurangnya tingkat keselamatan kerja di kapal dalam setahun di armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam.

D. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan maka penulis merumuskan beberapa masalah yaitu:

1. Seberapa besar pengaruh penerapan *STOP Card* terhadap risiko kecelakaan kerja di armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam?
2. Sejauh mana pengaruh penerapan *STOP Card* terhadap risiko kecelakaan kerja di armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:
 - a. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh penggunaan *STOP Card* demi mengurangi risiko kecelakaan kerja di armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam.
 - b. Untuk mengetahui sejauh mana pengaruh penggunaan *STOP Card* demi mengurangi risiko kecelakaan kerja di armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam.
2. Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini sebagai berikut:
 - a. Aspek Teoritis
Dapat bermanfaat sebagai sumbangan pemikiran dalam mengurangi risiko kecelakaan menggunakan *STOP Card*.

b. Aspek Praktis

Dapat sebagai bahan masukan untuk PT. Bourbon Offshore Asia Batam dalam mengevaluasi kinerja *crew* dan melakukan pengurangan risiko kecelakaan kerja.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Sebagai upaya untuk memudahkan pembaca dalam memahami dalam materi penelitian ini maka dibuat sistematika materi berdasarkan bab yang diorganisasi sebagai satu kesatuan yang utuh. Sehubungan dengan pemikiran ini maka penulis skripsi terdiri dari 5 (lima) bab dimana bab satu dengan bab yang lain saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini maka sistematika penulisan skripsi disusun sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batas masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini dikemukakan tentang pengertian dan definisi operasional, teori serta kerangka pemikiran yang menjelaskan mengenai pertautan antara variabel yang diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulis menguraikan cara pengumpulan data dari obyek yang diteliti, meliputi: waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian dilakukan, metode pendekatan, dan teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini penulis memaparkan deskripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan

pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan masalah dan melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi saran yang dapat berguna sebagai bahan evaluasi untuk operasional di PT Bourbon Offshore Asia Batam.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. DEFINISI OPERASIONAL

Definisi operasional menjelaskan secara operasional mengenai penelitian yang akan dilaksanakan. Definisi operasional ini juga digunakan untuk menyamakan kemungkinan penafsiran yang beragam antara peneliti dengan orang yang membaca penelitiannya. Agar tidak terjadi kesalahpahaman, maka definisi operasional disusun dalam suatu penelitian. Berikut ini diuraikan definisi-definisi operasional variabel-variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini.

Pengaruh merupakan daya yang timbul dari sesuatu bisa orang ataupun benda yang ikut membentuk watak, kepercayaan, atau perbuatan seseorang. Pengaruh juga bisa disimpulkan menjadi sebuah hal abstrak yang tidak bisa dilihat tapi bisa dirasakan keberadaan dan kegunaannya dalam kehidupan dan aktifitas manusia dalam melakukan kegiatannya sehari-hari.

1. Keselamatan (*Safety*)

Keselamatan kerja adalah keadaan terhindar dari bahaya saat melakukan suatu pekerjaan.

2. *Training*

Training adalah pelatihan dalam rangka mewujudkan pengetahuan, keahlian dan sikap mengenai hal-hal tertentu yang dibawakan oleh seorang pelatih yang menguasai materi tersebut.

3. Observasi

Observasi atau pengamatan adalah kegiatan sehari-hari manusia dengan menggunakan panca indera seperti kulit, penciuman, hidung dan telinga.

4. *STOP Card*

STOP Card adalah kepanjangan dari Keselamatan (*Safety*), Pelatihan (*Training*), Observasi (*Observation*), Perencanaan (*Program*) merupakan kartu keselamatan yang penggunaannya sebagai pengingat jika ada pekerja yang melakukan

perilaku tidak aman (*unsafe act*) ataupun bekerja di area yang kondisi tidak aman (*unsafe condition*), pekerja yang melihat kejadian tersebut harus memberi teguran secara sopan, hasil temuan dan rencana perbaikannya dituliskan ke dalam kartu tanpa menyebut nama orang tersebut.

5. Kondisi Tidak Aman (*Unsafe Condition*)

Unsafe Condition atau kondisi tidak aman adalah keadaan yang berada dibawah kondisi yang tidak sesuai, apabila dibiarkan akan mengakibatkan kecelakaan.

6. Perilaku Tidak Aman (*Unsafe Act*)

Unsafe Act atau tindakan tidak aman adalah sebuah perilaku yang tidak aman untuk seseorang ataupun karyawan.

7. Budaya Keselamatan (*Safety Culture*)

Safety Culture atau budaya keselamatan adalah sebuah organisasi yang dapat dipastikan memiliki elemen penting untuk menghindari potensi bahaya kerja serta risiko terkait.

8. Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja adalah semua peristiwa yang tidak direncanakan dan berpotensi menimbulkan kesakitan kerusakan, cedera dan kerugian. Selain itu kecelakaan kerja merupakan semua peristiwa yang berhubungan dengan pekerjaan dan menimbulkan kesakitan atau cedera dengan tingkat keparahan tertentu yang berpotensi mengakibatkan korban jiwa atau kematian.

B. TEORI

Di bawah ini akan diuraikan beberapa teori yang menjadi landasan dasar dari penulisan skripsi ini yang ada kaitannya dengan masalah yang akan dibahas dan diambil dari beberapa sumber, kutipan-kutipan, teori serta aturan-aturan kemaritiman baik nasional maupun internasional.

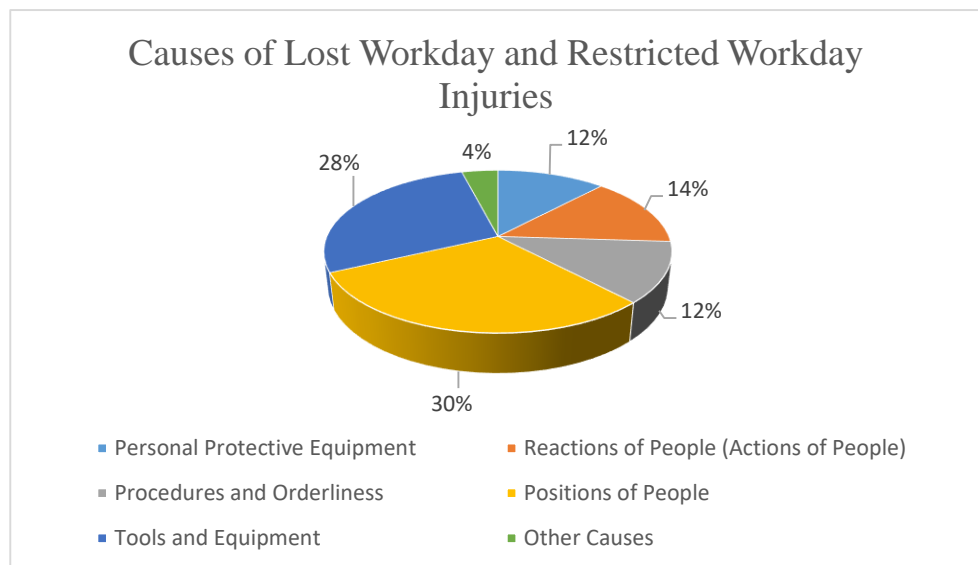
1. Kartu Keselamatan (*STOP Card*)

a. Latar belakang program *STOP (Safety, Training, Observation Program)*

Setelah melakukan penelitian selama 10 tahun, Dupont telah menghasilkan suatu produk bernama kartu *STOP*. Mencari solusi dalam melindungi manusia, properti, dan lingkungan adalah fokus penelitian Dupont. Penelitian yang dilakukan Dupont ini dilakukan untuk membuktikan teori Heinrich mengenai kondisi tidak aman (*unsafe condition*) dalam menyebabkan kecelakaan atau faktor perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada awalnya.

Program keselamatan dari Dupont ini juga menyatakan kecelakaan di tempat kerja akibat dari perilaku yang berisiko (*atrisk behaviour*), khususnya perilaku tidak aman (*unsafe act*). Perilaku yang berisiko ini yang menjadi cikal bakal dari pembuatan kartu STOP.

Dalam teori domino yang diteliti, Heinrich menyebutkan bahwa kecelakaan di dunia industri disebabkan oleh perilaku tidak aman (*unsafe act*) mencapai 88%, sisanya sebesar 10% disebabkan oleh kondisi tidak aman (*unsafe condition*) dan 2% oleh keadaan yang sulit di uarikan. Inilah yang menjadi dasar penelitian yang dilakukan Dupont. Pada penelitian ini, Dupont menyimpulkan bahwa 96% dari kasus kecelakaan disebabkan oleh perilaku tidak aman (*unsafe act*) dan 4% disebabkan oleh kondisi tidak aman (*unsafe condition*) (United steelworkers of America, 2005)



Gambar 2. 1

Main Cause of Lost Workday (United Steelworker of America)

Keselamatan berbasis perilaku (*behaviour based safety*) adalah dasar dari pengembangan kartu STOP ini. Thomas Krause menegaskan kembali bahwa *Behaviour Based Safety* adalah sebuah program yang berkontribusi untuk meningkatkan penerapan *hierarchi of control* atau hierarki kendali. *Behaviour Based Safety* melakukan upaya pencegahan dengan cara mengandalkan perilaku manusia karena kecelakaan disebabkan 88% perilaku tidak aman (*unsafe act*). Dalam hal ini, peran *Behaviour Based Safety* dalam mengintervensi perilaku manusia melalui respons (teori Bandura) dan

stimulus (teori Pavlov). Berikut adalah bagan yang menggambarkan teori perilaku pengkondisian klasik (*classical condition*):

Conditioned Stimulus (CS) → Conditioned Respond (CR)
Unconditioned Stimulus (UCS) → Unconditioned Respond (UCR)

(Munandar, 2000)

Keterangan:

1. Stimulus tidak terkondisi (UCS), sebuah kejadian atau suatu hal yang menghasilkan sebuah respon secara otomatis atau menghasilkan refleks yang alami.
2. Stimulus terkondisi (CS), suatu peristiwa lingkungan yang bersifat netral dipasangkan dengan stimulus tak terkondisi (UCS).
3. Respons tidak terkondisi (UCR), respon yang dihasilkan secara otomatis.
4. Respons terkondisi (CR), refleks yang dipelajari dan muncul akibat dari penggabungan CS dan US.

Respon mengacu pada perubahan perilaku melibatkan adanya aktivitas yang diakibatkan oleh otot dan kelenjar. Rangsangan adalah istilah lain dari stimulasi. Stimulus yang diberikan secara terus menerus adalah pemantauan perilaku secara terus menerus dalam penerapan *Behaviour Based Safety*, yang pada akhirnya mengarah pada perubahan perilaku yang aman. Seperti reaksi, rangsangan bisa datang dari luar atau dari dalam. Tingkah laku membentuk suatu konsekuensi adalah pengkondisian klasik (*classical condition*), sama seperti perilaku positif akan mendapatkan konsekuensi pujian atau hadiah, sebaliknya perilaku negatif akan mendapatkan sebuah konsekuensi berapapun atau hadiah.

Merubah perilaku dengan menghubungkan akibat yang didapat adalah pengkondisian klasik (*classical condition*). B.F Skinner adalah penemu dari teori Pengkondisian klasik (*classical condition*). Penerapan dalam *Behaviour Based Safety* adalah jika kita sedang megobservasi perilaku kerja dan menemui pekerja yang sudah sesuai dengan aturan dan berperilaku aman saat bekerja maka harus diberitahkannya padanya bahwa ia sudah bekerja sesuai dengan aturan dan berperilaku aman supaya kebiasaan perilaku aman ini terus menerus terimplementasikan (Munandar, 2000)

Penguatan (*reinforcement*) adalah peristiwa yang dianggap sebagai hukuman yang menyebabkan makin besar kemungkinan stimulus tertentu menghasilkan respon tertentu. Penerapan dalam *Behaviour Based Safety* memotivasi seseorang melakukan perilaku yang aman (Munandar, 2000). Dalam jurnal yang berjudul “*Understanding Behaviour Based Safety*” oleh Galler, menjelaskan bahwa teori ABC menjelaskan hubungan antara *Activator*, *Behaviour*, *Consequence*. *Activator* adalah keadaan yang memicu *behaviour*, sedangkan *consequence* adalah keadaan yang timbul akibat perilaku.

b. STOP (*Safety Training Observation Program*)

Program STOP adalah suatu program yang dikembangkan untuk mengobservasi tindakan tidak aman yang dilakukan pekerja. Maka program ini mengamati perilaku yang tidak aman dari sesama pekerja. Program ini tidak hanya melatih pekerja untuk mengamati lingkungan kerjanya tetapi juga melatih pekerja dapat mengidentifikasi suatu bahaya disekitarnya. Program ini diaplikasikan dalam bentuk kartu yang dapat diisi para pekerja. Kartu STOP ini juga dapat digunakan untuk mencatat hal-hal yang sudah aman. STOP memberi kesempatan setiap orang untuk melakukan intervensi dari tindakan yang tidak aman, bersedia melakukan pendekatan dengan karyawan, membiasakan budaya aman dan selamat, menekankan tindakan yang aman di tempat kerja.

Menurut data dari *International Labour Organization* (ILO) pada tahun 2012, angka kematian dan penyakit akibat kerja sebanyak 2 juta kasus terjadi setiap tahunnya. Menurut ILO, setiap tahun ada lebih dari 250 juta kecelakaan di tempat kerja dan lebih dari 160 juta pekerja menjadi sakit karena bahaya di tempat kerja. Angka kecelakaan kerja di berbagai negara berkembang juga sangat tinggi, termasuk Indonesia yang merupakan negara berkembang. Hal ini dikarenakan banyak industri padat karya di Indonesia yang menyebabkan lebih banyak pekerja yang terpapar oleh potensi bahaya (ILO, 2013). Data kecelakaan kerja yang terjadi di Indonesia pada tahun 2011 menunjukkan terjadi 9.891 kasus kecelakaan kerja, pada tahun 2013 terjadi 35.917 kasus kecelakaan kerja dan pada tahun 2014 terjadi 24.910 kasus kecelakaan kerja. Berdasarkan data tersebut diketahui bahwa angka kecelakaan kerja secara internasional maupun nasional masih tergolong tinggi.

Berdasarkan teori *Loss Causation Model* oleh Frank Bird menyatakan bahwa serangkaian penyebab kecelakaan yang saling berhubungan memiliki 5 domino yaitu:

1. Manajemen (*Lack of Control*)
2. Sebab Dasar (*Basic Cause*)
3. *Immediate Cause*
4. *Incident*
5. *Loss* (Dampak atau Akibat)

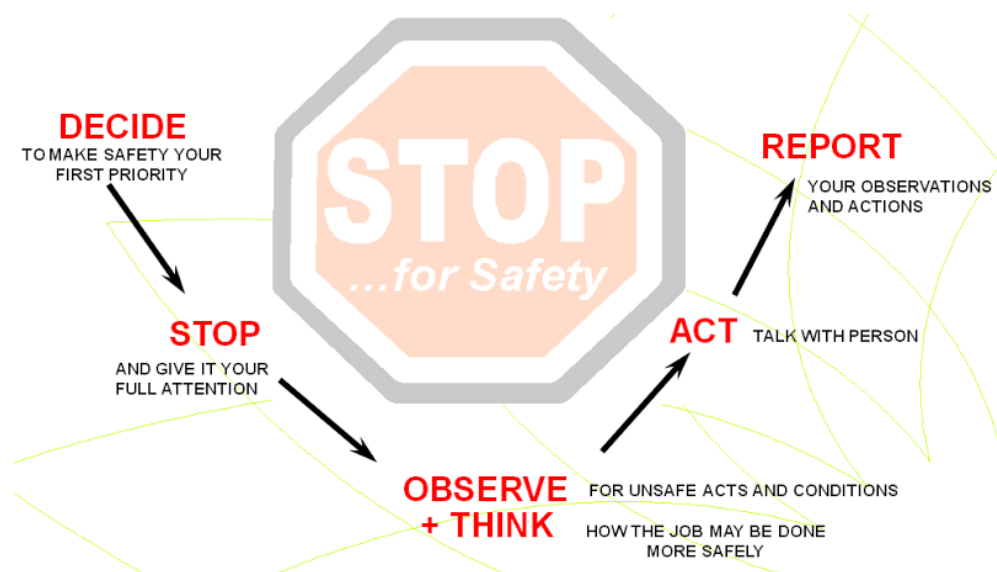
Bird menyatakan bahwa sebuah kecelakaan yang terjadi prinsipnya akan diawali dengan *near miss*. Sehingga diperlukan upaya pencegahan kecelakaan dengan mengambil salah satu dari domino sebagai serangkaian penyebab kecelakaan (Bird, F. E., Germain., George, L., 1992).

Program ini juga menekan angka kecelakaan dengan peningkatan perilaku selamat dan menekan perilaku berisiko di tempat kerja. Observasi yang dilakukan dalam pengamatan STOP ini merupakan observasi perilaku bukan observasi kondisi. Program ini melatih pekerja untuk mengamati, mencegah, dan melaporkan tindakan yang tidak aman, melatih pekerja mengamati dan menanamkan praktek kerja yang selamat. Selain itu, STOP dapat mengurangi kemunduran produksi dan biaya terkait cedera dan meningkatkan hasil keselamatan (*safety performance*). Tujuan dari program STOP ini adalah untuk meningkatkan kesadaran keselamatan (*safety awareness*) bagi setiap pekerja. Diharapkan program ini dapat membentuk budaya keselamatan (*safety culture*) pada karyawan dalam jangka panjang. Karena untuk mewujudkan budaya keselamatan tidaklah mudah, maka tujuan jangka pendek dari program ini adalah untuk melatih pekerja untuk membedakan mana tindakan aman dan tidak aman. Manfaat dari penggunaan kartu STOP antara lain, meningkatkan kualitas komunikasi diseluruh organisasi, meningkatkan keahlian pengamatan, mengembangkan keahlian kepemimpinan keselamatan (*safety leadership*), mengkomunikasikan komitmen manajemen tentang keselamatan, mengurangi jumlah cedera. Adapun, prinsip dasar dari aplikasi kartu STOP adalah:

1. Pelatihan merupakan elemen penting guna menciptakan tempat kerja yang.

2. Praktek kerja aman haruslah didorong dan semua Tindakan/ kondisi tidak aman harus diperbaiki dengan segera.
3. Pencegahan cedera dan penyakit akibat kerja merupakan tindakan yang menguntungkan.
4. Keamanan dari pekerjaan (*Safety of the job*) merupakan bagian penting dari keseluruhan upaya keselamatan.
5. Orang/ karyawan merupakan elemen terpenting untuk mencapai sukses dalam program keselamatan dan Kesehatan kerja.
6. Cedera, penyakit akibat kerja dan *near-miss* haruslah diselidiki
7. Semua cedera dan penyakit akibat kerja dapat dicegah.
8. Manajemen bertanggung-jawab langsung dalam pencegahan cidera dan penyakit akibat kerja.
9. Audit keselamatan haruslah dilakukan.
10. Keselamatan merupakan persyaratan kerja.
11. Keselamatan adalah tanggung jawab setiap orang.

Berikut ini adalah penjabaran siklus kartu STOP:



Gambar 2. 2

Siklus STOP (DUPONT, 2007)

Hal terpenting dalam melakukan program ini adalah pengamatan. Kategori pengamatan dalam kartu STOP adalah reaksi seseorang, kerapihan, prosedur, posisi seseorang, perkakas dan peralatan dan alat pelindung diri. Selain melakukan observasi, intervensi adalah hal yang tidak kalah penting setelah

melakukan observasi. Intervensi ini digunakan melengkapi proses pengamatan dan menyimpulkan penyebab tindakan orang tersebut. Untuk melakukan intervensi, dapat dilakukan beberapa cara, seperti melakukan obrolan dengan orang yang sedang diobservasi, mendiskusikan hasil pengamatan mengenai tindakan tidak aman yang ia lakukan, dan bersepakat mengenai tindakan perbaikan guna mencegah terjadinya pengulangan.

Dalam menuliskan STOP nama orang yang menjadi pelaku tidak boleh dicantumkan di kartu. Pencetusan (*Rollout*) dari program STOP ini adalah pembentukan STOP *team* yang akan memberikan *training* kepada Manager, lalu manager melakukan *training* pada *Supervisor* begitupun *Supervisor* kepada bawahannya. Berikut arti penting dari STOP (*STOP Training Package*):

1. STOP berarti komunikasi, komunikasi antar sesama karyawan maupun atasan, komunikasi ini akan berjalan dua arah untuk membangun kesadaran keselamatan dan karyawan dilatih untuk lebih peka pada lingkungan kerja dan sekitarnya.
2. STOP juga merupakan komitmen dari perusahaan dalam bidang K3, komitmen ini juga dilaksanakan oleh semua karyawan. Pengisian kartu STOP tidak hanya untuk memenuhi target pencapaian perusahaan dalam menekan tingkat kecelakaan tapi juga untuk meningkatkan kualitas pengembangan budaya keselamatan pada individu.
3. Program STOP tidak mengenal hukuman terhadap perilaku kerja yang tidak aman karena hal tersebut tidak akan merubah perilaku permanen. Pelaporan observasi perilaku dengan kartu STOP tidak boleh menyebutkan nama, jenis kelamin atau identitas lainnya yang mudah dikenal terhadap pekerja yang diobservasi. Hal ini untuk mencegah agar pekerja tidak menaruh curiga terhadap observasi sebab tujuannya bukan untuk blame person tapi memperbaiki perilaku yang tidak aman.

2. Kecelakaan Kerja

a. Pengertian Kecelakaan Kerja

Kecelakaan selalu berkaitan dengan perkembangan industry yang semakin pesat. Kecelakaan adalah kejadian yang tidak terencana dan tidak terkontrol yang merupakan aksi atau reaksi dari suatu objek, substansi, manusia, atau radiasi yang memungkinkan/dapat menyebabkan injury (Heinrich, 1980).

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda (Departemen Tenaga Kerja RI, 1970).

ILO mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai "peristiwa yang tidak diinginkan yang terjadi dalam waktu yang sangat singkat, termasuk peristiwa yang mengakibatkan cedera pekerja, atau kematian, atau kerugian pekerjaan." (ILO, 2013).

NIOSH mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai "kejadian yang tidak diinginkan yang terjadi saat bekerja dan yang mengakibatkan kerugian, baik itu cedera atau kematian." (National Institute for Occupational Safety and Health, 1987).

Haddon mengembangkan Model Haddon tentang Keselamatan, yang mencakup tiga tahap waktu: sebelum kejadian (pra-kecelakaan), selama kejadian (kecelakaan), dan setelah kejadian (pasca-kecelakaan). Menurutnya, kecelakaan adalah suatu peristiwa yang terjadi ketika energi berbahaya bertemu dengan manusia yang rentan (O'Neil, 2002).

James Reason mengemukakan bahwa kecelakaan terjadi sebagai akibat dari serangkaian kejadian dan tindakan yang beruntun. Dia memperkenalkan konsep rantai kesalahan (*error chain*) dan menyoroti pentingnya mengidentifikasi dan menghentikan rantai tersebut sebelum mencapai akhirnya, yaitu kecelakaan (Reason, 1990).

Menurut Kementerian Kesehatan, kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tak terduga dan tak diharapkan yang dapat menyebabkan kerugian material atau penderitaan dari yang paling ringan sampai paling berat.

Seperti beberapa kesimpulan di atas, Definisi kecelakaan kerja pun beragam. Akan tetapi, secara garis besar, kecelakaan kerja merupakan insiden atau kejadian di tempat kerja yang mengakibatkan orang cedera fisik dan dapat merugikan individu, perusahaan, alat dan lingkungan.

b. Teori Kecelakaan

Terdapat berbagai teori yang menggambarkan faktor-faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan. Beberapa teori kecelakaan yang terkenal termasuk:

1. Teori Dominasi Manusia (*Domino Theory*)

Teori ini, yang sering disebut sebagai teori domino, menyatakan bahwa kecelakaan sering kali melibatkan serangkaian peristiwa kecil atau tindakan yang, ketika digabungkan, dapat menghasilkan kejadian besar atau kecelakaan. Teori ini menekankan pentingnya mendeteksi dan menghentikan serangkaian peristiwa tersebut sebelum mencapai akhirnya, yang biasanya merupakan kejadian yang merugikan.

2. Teori Rantai Kesalahan (*Swiss Cheese Model*)

Model *Swiss Cheese* menggambarkan bahwa organisasi atau sistem memiliki lapisan perlindungan (*slice of cheese*) yang mewakili langkah-langkah atau kontrol keselamatan. Setiap lapisan memiliki lubang (kesalahan atau kelemahan), dan kecelakaan terjadi ketika semua lubang dalam lapisan tersebut sejajar, memungkinkan kegagalan keselamatan.

3. Teori *Human Error*

Teori ini fokus pada peran manusia dalam terjadinya kecelakaan. Human error dapat dibagi menjadi dua kategori utama: *errors of commission* (kesalahan tindakan) dan *errors of omission* (kesalahan kelalaian). Teori ini menyoroti pentingnya memahami faktor-faktor manusia, seperti kelelahan, kurangnya pelatihan, atau kurangnya perhatian, dalam terjadinya kecelakaan.

4. Teori Model Haddon

William Haddon Jr. mengembangkan Model Haddon tentang Keselamatan, yang mencakup tiga tahap waktu: pra-kecelakaan, kecelakaan, dan pasca-kecelakaan. Model ini mempertimbangkan faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan dalam masing-masing tahap waktu dan menekankan pada intervensi untuk mengurangi risiko di setiap tahap.

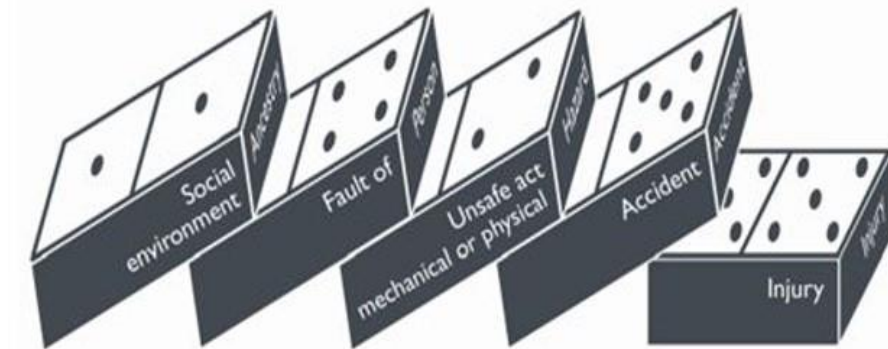
5. Teori Hambatan dan Peluang (*Barrier and Opportunity Theory*):

Teori ini mengidentifikasi hambatan sebagai penghentian atau pengurang risiko, dan peluang sebagai faktor yang meningkatkan risiko. Mengelola atau merancang sistem dengan memasang lebih banyak hambatan atau mengurangi peluang dapat membantu mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Dalam penelitiannya mengenai teori Domino Heinrich menjelaskan bahwa kecelakaan timbul karena adanya kontribusi dari banyak faktor, seperti faktor kesalahan manusia, lingkungan, kondisi tidak aman (*unsafe*

condition) dan perilaku tidak aman (*unsafe act*). Teori Domino ini juga menhelaskan bahwa 88% kecelakaan disebabkan oleh *Unsafe Act*, 10% karena *Unsafe Condition* aman dan 2% karena hal yang sulit diuraikan (Heinrich, 1980).

Pada teori ini, Heinrich ada lima faktor yang menjadi pemicu kecelakaan. Menghilangkan faktor sentral adalah cara yang dapat menjadi pencegahan kecelakaan itu sendiri.



Gambar 2. 3

Teori Domino Accidents Causation Models dari Heinrich, 1980

Konsep dasar dari teori domino:

1. *Accident* tergantung kepada lingkungan fisik kerja dan lingkungan.
2. *Accident* merupakan salah satu hasil dari serangkaian kejadian yang berurutan. *Accident* tidak terjadi dengan sendirinya.
3. *Accident* terjadi karena kesalahan manusia.
4. Penyebab terjadinya accident adalah faktor manusia dan faktor fisik (Heinrich, 1980)

Dalam *practical loss control leadership* menjelaskan bahwa satu kecelakaan terjadi akibat akumulasi dari piramida hampir celaka (*near miss*) ini merupakan at risk behaviour atau perilaku kerja yang tidak aman (Bird, F. E., Germain., George, L., 1992).

Teori domino dalam Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah konsep yang digunakan untuk menjelaskan bahwa kecelakaan tidak hanya disebabkan oleh satu faktor tunggal, tetapi melibatkan serangkaian peristiwa atau faktor yang saling terkait. Ide dasarnya adalah bahwa seperti

jatuhnya satu domino dapat memicu jatuhnya domino-dominonya yang lain, demikian pula dengan kecelakaan di lingkungan kerja.

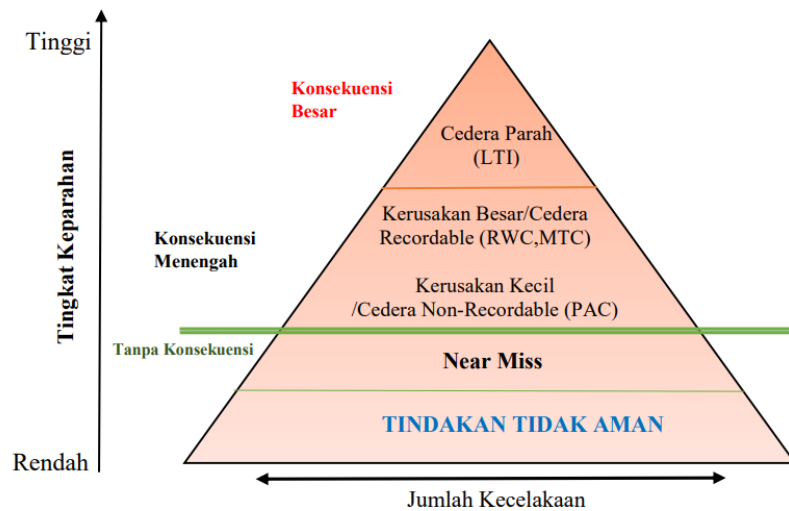
Teori domino umumnya mencakup serangkaian faktor atau tahapan yang menyebabkan kecelakaan.

Elemen Teori Domino	Penjelasan
Kejadian Inisial	Peristiwa awal atau tindakan yang memicu rangkaian peristiwa.
Faktor Dasar	Faktor-faktor yang menjadi penyebab kejadian inisial, seperti perilaku berisiko atau kondisi lingkungan tidak aman.
Faktor Pemediasi	Faktor-faktor yang memperkuat atau melemahkan dampak dari kejadian inisial. Mungkin termasuk pelatihan, supervisi, atau sistem inspeksi.
Kejadian Antara	Serangkaian peristiwa yang terjadi setelah kejadian inisial dan sebelum kecelakaan atau insiden sebenarnya.
Kejadian Akhir	Kejadian akhir adalah kecelakaan atau insiden yang sebenarnya, yang mungkin mengakibatkan kerugian fisik atau materi.
Dampak	Dampak dari kecelakaan atau insiden tersebut, baik terhadap individu, perusahaan, atau masyarakat.

Elemen Teori Domino

Penting untuk memahami bahwa untuk mencegah kecelakaan secara efektif, perlu diperhatikan faktor-faktor yang mendasari di tingkat penyebab dasar. Dengan memahami hubungan antara berbagai tahapan dalam teori domino, organisasi dapat mengembangkan strategi pencegahan yang lebih holistik dan sistemik. Ini mencakup perubahan kebijakan, perubahan budaya keselamatan, pelatihan yang tepat, dan perbaikan kondisi kerja fisik untuk mengurangi risiko kecelakaan dan cedera pekerja.

Gambar dibawah menunjukan bahwa andil dari tindakan tidak aman jika dibiarkan akan berakibat fatal.



Gambar 2. 4

Iceberg Theory by Frank Bird 1992

Fenomena ini sering disebut juga dengan fenomena gunung es yang terlihat di atas permukaan air, sedangkan sebagian besar terendam di bawah air. Dalam konteks komunikasi, ide utama adalah bahwa sebagian besar informasi atau makna sebenarnya dari suatu pesan tidak langsung diungkapkan, melainkan tertanam di balik kata-kata yang terlihat atau di atas permukaan.

Dalam konteks Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), istilah "*Iceberg Theory*" atau "Teori Gunung Es" sering digunakan untuk menggambarkan hubungan antara insiden kecelakaan atau penyakit kerja yang terlihat dengan faktor-faktor yang lebih dalam yang mungkin terjadi di lingkungan kerja. Prinsipnya mirip dengan konsep dalam sastra yang dikembangkan oleh Ernest Hemingway, di mana hanya sebagian kecil dari masalah terlihat di permukaan, sementara banyak faktor yang mendasarinya tersembunyi.

Dalam konteks K3, gunung es tersebut dapat diilustrasikan sebagai berikut:

Insiden Terlihat (Permukaan)	Merupakan kecelakaan atau penyakit kerja yang tercatat secara resmi dan terlihat oleh manajemen atau pihak terkait.
Penyebab Langsung	Faktor-faktor yang secara langsung berkontribusi terhadap insiden tersebut, seperti kegagalan peralatan, tindakan manusia, atau kondisi lingkungan kerja.
Penyebab Tidak Langsung (Dibawah Permukaan)	Faktor-faktor yang mendasari atau memperburuk situasi, seperti kebijaksanaan perusahaan, budaya kerja, pelatihan yang tidak memadai, atau ketidaksesuaian standar K3
Budaya Keselamatan	Dapat dianggap sebagai bagian yang sangat dalam dari gunung es, mencakup nilai-nilai, keyakinan, dan perilaku terkait keselamatan yang positif mendorong individu untuk mengidentifikasi risiko dan bertindak untuk mengurangi potensi kecelakaan atau penyakit kerja.

Dengan memahami bahwa insiden kecelakaan atau penyakit kerja hanyalah bagian kecil dari masalah yang lebih besar, organisasi dapat lebih efektif mencegah insiden di masa depan dengan mengatasi penyebab yang mendasari, baik yang terlihat maupun yang tersembunyi di bawah permukaan. Konsep ini juga menekankan pentingnya pendekatan sistemik terhadap keselamatan dan kesehatan kerja.

3. Pencegahan kecelakaan

Tindakan pencegahan kecelakaan haruslah dilakukan, agar dapat menekan tingkat kecelakaan tenaga kerja ditempat kerja. Umumnya kejadian kecelakaan kerja disebabkan kesalahan manusia (*human error*) (Sedarmayanti, 2011), dalam kecelakaan kerja dapat dikelompokkan menjadi empat yaitu:

1. Kecelakaan kerja akibat langsung kerja

2. Kecelakaan pada saat atau waktu kerja.
3. Kecelakaan diperjalanan (dari rumah ke tempat kerja dan sebaliknya, melalui jalan yang wajar).
4. Penyakit akibat kerja.

Maka dari itu perusahaan perlu melakukan tindakan pencegahan kecelakaan yang mungkin terjadi terhadap tenaga kerja. Tindakan pencegahan kecelakaan bertujuan untuk mengurangi peluang terjadinya kecelakaan hingga mutlak minimum.

Menurut Sedarmayanti salah satu pencegahan kecelakaan dimulai dengan pemeliharaan lingkungan kerja, lingkungan kerja yang buruk dapat menurunkan derajat kesehatan dan daya kerja karyawan. Dengan demikian perlu ada upaya pengendalian untuk mencegah, mengurangi bahkan menekan agar hal demikian tidak terjadi.

Untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja perlu dilakukan upaya menghilangkan bahaya yang ada pada tempat kerja, apabila tidak dapat dihilangkan, tindakan pengendalian harus diimplementasikan untuk meminimalkan risiko dari bahan-bahan kimia yang dihadapi pekerja (Ridley, 2006). Tujuan utama tindakan-tindakan pencegahan ini haruslah untuk melindungi seluruh karyawan perusahaan. Menurut Ridley ada beberapa prinsip pencegahan kecelakaan, yaitu:

1. Mengidentifikasi bahaya.
2. Menghilangkan bahaya.
3. Mengurangi bahaya hingga seminim mungkin jika penghilang bahaya tidak dapat dilakukan.
4. Melakukan penelitian risiko residual.
5. Mengendalikan risiko residual.
6. Mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan

4. Keselamatan

a. Pengertian Budaya Keselamatan

Budaya keselamatan (*safety culture*) dalam Kontrol Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) mengacu pada norma-norma, nilai-nilai, sikap, perilaku, dan praktik-praktik terkait keselamatan yang ada di dalam suatu organisasi atau lingkungan kerja. Budaya keselamatan mencerminkan sejauh

mana keselamatan dianggap penting dan diintegrasikan dalam aktivitas sehari-hari organisasi atau kelompok.

Beberapa poin penting terkait dengan pengertian budaya keselamatan dalam K3 meliputi:

1. Norma dan Nilai: Budaya keselamatan tercermin dalam norma-norma dan nilai-nilai organisasi terkait keselamatan. Jika organisasi menghargai dan mengutamakan keselamatan, ini akan tercermin dalam norma keselamatan yang dijunjung tinggi.
2. Sikap dan Perilaku: Budaya keselamatan juga mencakup sikap dan perilaku individu terkait dengan keselamatan. Se jauh mana karyawan mematuhi prosedur keselamatan, melaporkan kondisi berbahaya, dan berpartisipasi dalam program-program keselamatan mencerminkan budaya keselamatan.
3. Keterlibatan Pemimpin: Pemimpin organisasi memiliki peran kunci dalam membentuk budaya keselamatan. Jika pemimpin mendukung dan memprioritaskan keselamatan, hal ini dapat meresap ke dalam seluruh organisasi.
4. Pelatihan dan Kesadaran: Budaya keselamatan diperkuat melalui pelatihan dan upaya kesadaran keselamatan. Karyawan yang memahami risiko, tahu cara menggunakan peralatan keselamatan, dan memiliki pengetahuan tentang praktik-praktik aman dapat berkontribusi pada budaya keselamatan yang kuat.
5. Komunikasi Terbuka: Komunikasi terbuka dan transparan mengenai keselamatan adalah ciri budaya keselamatan yang baik. Karyawan harus merasa nyaman melaporkan masalah keselamatan tanpa takut hukuman atau represalias.
6. Respons terhadap Insiden: Cara organisasi merespon terhadap insiden atau hampir insiden dapat mencerminkan budaya keselamatan. Pembelajaran dari insiden dan implementasi perubahan untuk mencegah terulangnya kejadian serupa adalah bagian dari budaya keselamatan yang matang.

The assembly of characteristic and attitudes in organizations and individuals which establishes that, as an overriding priority, nuclear plant safety issues receive the attention warranted by their significance (International Atomic Energy Agency, 1991).

Safety Culture is the product on individual and group values, attitudes, perceptions, competencies and patterns of behavior that can determine the commitment to, and the style and proficiency the competencies and behaviour that of an organization health and safety management system (H S E, 1993)

Menurut (Turner B. A., Pidgeon N., Blockley D., Toft B, 1989) *Safety Culture is the set of beliefs, norms, attitudes, roles, social, and technical practices that are concerned with minimizing the exposure of employees, managers, customers and members of the public to conditions considered dangerous or injury.*

Sehingga dari beberapa definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa:

1. Budaya keselamatan relatif bertahan lama, stabil, dan tahap terhadap Perusahaan
2. Budaya keselamatan tercermin dari adanya penghargaan terhadap safety serta adanya kinerja safety yang terus meningkat.
3. Budaya keselamatan merupakan konsep yang menggambarkan suatu kelompok yang mengacu pada nilai yang dimiliki oleh kelompok atau organisasi.
4. Budaya keselamatan akan menggambarkan keunggulan organisasi dalam mengembangkan diri dan belajar dari setiap kesalahan, insiden, dan kecelakaan.
5. Budaya keselamatan menekankan pada keterlibatan semua pihak di semua tingkatan dari sebuah organisasi.
6. Budaya keselamatan memiliki komitmen yang tinggi akan masalah safety di organisasi yang berhubungan erat namun tidak terbatas sistem manajemen serta pengawasan.

Budaya keselamatan dari suatu organisasi memiliki dampak positif terhadap perilaku bekerja pada karyawan.

b. Model dan konsep budaya keselamatan

Para ahli terus mengembangkan konsep dan model budaya keselamatan seiring berkembangnya dunia industri. Misalnya, (Cooper, 2000), seorang ahli psikologi organisasi yang mendalami masalah ini. Cooper melihat konsep budaya keselamatan ini dari sisi aspek perilaku, aspek psikologis, dan aspek situasi atau organisasi. Aspek perilaku berkaitan dengan perilaku

sehari-hari, seperti kebiasaan dalam melakukan pekerjaan. Aspek psikologis menekankan pada pribadi manusia sebagai individu. Aspek situasi lebih menekankan pada apa yang dimiliki perusahaan untuk mengatur suatu pekerjaan berlangsung dengan aman, seperti standar dan sistem keselamatan kerja, SOP, peralatan, dan juga lingkungan kerja. Aspek pribadi ini misalnya motivasi, cara berpikir, nilai, pengetahuan dan harapan. Dari ketiga aspek ini budaya keselamatan dapat diukur sejauh mana tercapainya.

Scott Geller banyak memaparkan tentang perkembangan model budaya dan juga banyak berkontribusi juga dalam pengembangan *behaviour Based Safety*. 'total safety culture' merupakan konsep budaya keselamatan Geller.

Menurut HRMI Project Spesification, 2004, terdapat lima indikator dalam budaya keselamatan, yaitu:

a. Komunikasi dua arah

Komunikasi dua arah ini dilakukan oleh atasan maupun bawahan. Komunikasi ini merupakan kebijakan tertulis dan menjelaskan isu keselamatan. Komunikasi ini dilakukan dengan cara melakukan laporan keselamatan (*safety reporting*) agar mendapatkan masukan (*feedback*) dan juga bisa dilakukan dengan media verbal.

b. Komitmen

Komitmen dari seorang *leader* sangatlah penting dan berpengaruh dalam performance pekerja melakukan perilaku aman. Setiap pekerja atau karyawan juga harus berkomitmen akan budaya keselamatan ini agar perilaku aman dan budaya keselamatan terus menerus dilakukan.

c. Sikap terhadap kesalahan (*Attitude toward blame*)

Perilaku manusia atau apa yang orang lakukan berpengaruh dalam aspek budaya keselamatan.

c. Tingkat Kematangan Budaya Keselamatan (*Safety culture maturity level*)

Safety Culture Maturity Model adalah kerangka kerja yang digunakan untuk mengevaluasi dan mengukur tingkat kedewasaan atau kematangan budaya keselamatan dalam suatu organisasi. Berikut adalah 10 elemen umum dari *Safety Culture Maturity Model*:

1. Kepemimpinan dan Komitmen

Tingkat kedewasaan budaya keselamatan diukur dari sejauh mana kepemimpinan organisasi terlibat dan berkomitmen terhadap keselamatan.

Ini mencakup penyediaan sumber daya, dukungan, dan contoh kepemimpinan dalam bidang keselamatan.

2. Partisipasi Karyawan

Tingkat keterlibatan dan partisipasi karyawan dalam upaya keselamatan. Organisasi yang matang dalam budaya keselamatan memberdayakan karyawan untuk berkontribusi dan melibatkan mereka dalam proses pengambilan keputusan yang berkaitan dengan keselamatan.

3. Keteladanan dan Kecocokan Nilai

Sejauh mana nilai-nilai organisasi mencerminkan dan mendukung keselamatan. Organisasi yang matang dalam budaya keselamatan memastikan bahwa nilai-nilai dan prinsip-prinsip keselamatan diintegrasikan dalam nilai inti dan budaya perusahaan.

4. Keterbukaan dan Komunikasi

Kemampuan organisasi untuk berkomunikasi secara terbuka dan transparan tentang isu-isu keselamatan. Keterbukaan dalam berbagi informasi dan umpan balik menggambarkan tingkat kedewasaan budaya keselamatan.

5. Pemahaman Risiko

Kecakapan organisasi dalam mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengelola risiko keselamatan. Tingkat kedewasaan dalam hal ini mencakup pemahaman mendalam tentang potensi risiko dan langkah-langkah untuk mengurangnya.

6. Siklus Pembelajaran

Sejauh mana organisasi mampu belajar dari peristiwa keselamatan, baik yang hampir terjadi maupun yang benar-benar terjadi. Siklus pembelajaran melibatkan evaluasi terus-menerus dan perbaikan berkelanjutan.

7. Pertanggungjawaban dan Pengawasan

Mencakup mekanisme untuk memastikan bahwa tanggung jawab terhadap keselamatan diorganisasikan dengan baik dan bahwa ada pengawasan yang efektif. Ini mencakup pengukuran kinerja, audit, dan evaluasi secara teratur.

8. Pemberdayaan Karyawan

Sejauh mana karyawan memiliki pengetahuan, keterampilan, dan otoritas untuk berkontribusi pada keselamatan. Pemberdayaan karyawan merupakan elemen kunci dalam budaya keselamatan yang matang.

9. Sistem penghargaan dan hukuman

Bagaimana organisasi memberikan penghargaan atau sanksi terkait dengan perilaku keselamatan. Sistem ini dapat memberikan insentif positif untuk perilaku aman dan memberikan sanksi untuk perilaku yang tidak aman.

10. Pengukuran dan Evaluasi Kinerja

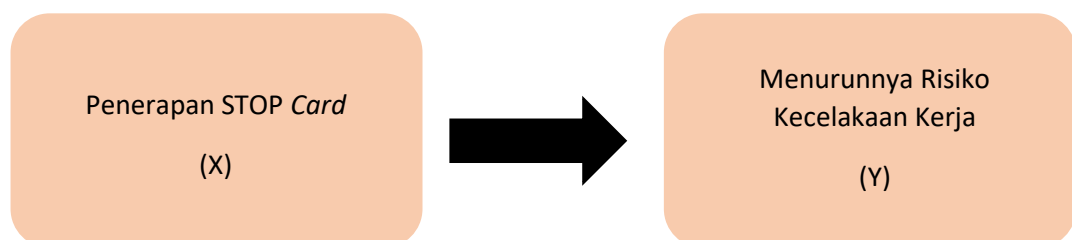
Bagaimana organisasi mengukur dan mengevaluasi kinerja keselamatan secara sistematis. Ini mencakup penggunaan indikator kinerja keselamatan dan pengukuran hasil keselamatan.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran merupakan dasar pemikiran yang memuat hubungan antara variabel dari kajian kepustakaan yang menjadi dasar penulisan sebuah karya tulis. Untuk dapat memaparkan pembahasan skripsi ini secara teratur, penulis membuat suatu kerangka pemikiran terhadap hal-hal yang menjadi pembahasan pokok mengenai:

“PENGARUH PENERAPAN STOP CARD GUNA MENGURANGI RISIKO KECELAKAAN KERJA DI ARMADA PT BOURBON OFFSHORE ASIA”

Berdasarkan pemaparan berbagai teori dan penjelasan istilah-istilah dari para ahli pada tinjauan pustaka sebelumnya, untuk mendukung pemaparan pada bab-bab yang akan dibahas selanjutnya, maka perlu ditulis kerangka pemikiran. Dari uraian di atas maka dapat dilihat suatu alur bagan pemikiran secara garis besar sebagai berikut:



Gambar 2. 5
Kerangka Pemikiran (Hubungan Antar Variabel X dan Y)

Keterangan:

X : Penerapan *STOP Card*

Y : Menurunnya Risiko Kecelakaan Kerja PT. Bourbon Offshore Asia Batam

D. HIPOTESIS

Menurut (Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, 2009), hipotesis yakni adalah jawaban yang masih bersifat sementara terhadap rumusan masalah penelitian, yang mana rumusan masalah penelitian sudah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan. Dengan itu, penulis mendapatkan hipotesis sebagai berikut:

1. H_0 : Tidak ada hubungan antara penggunaan *STOP Card* dengan menurunnya kecelakaan kerja kapal PT Bourbon Offshore Asia Batam.
2. H_a : Ada pengaruh antara penggunaan *STOP Card* dengan menurunnya kecelakaan kerja kapal PT Bourbon Offshore Asia Batam.

Pengujian data apabila ditolaknya hubungan antara penggunaan *STOP Card* dengan menurunnya kecelakaan pada kapal maka di rumuskan hasil H_0 , jika diterima hubungan antara intensitas *STOP Card* dengan menurunnya kecelakaan pada kapal maka di rumuskan hasil H_a . Kedua hipotesis di atas digunakan untuk mendapatkan perhitungan yang valid dan benar dalam mendapatkan pengujian hipotesis.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

a. Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini pada saat peneliti melakukan praktek darat (PRADA) di PT. Bourbon Offshore Asia Batam yang terhitung selamat 12 bulan dari tanggal 4 Agustus 2022 sampai dengan 4 Agustus 2023.

b. Tempat dan Profil Penelitian

Berikut merupakan profil perusahaan PT Bourbon Offshore Asia Batam

Nama Perusahaan	: PT Bourbon Offshore Asia Batam
Alamat	: Horizon Industrial Park, LOT F 3A Sungai Lekop, Kec. Sagulung, Batam, 29472
Telepon	: 077 86000113
Email	: bourbon-offshore-asia@bourbon-online.com
Website	: www.bourbon-online.com

B. METODE PENDEKATAN

Pada penelitian ini, pendekatan yang digunakan menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah penelitian yang identic dengan pendekatan deduktif, yaitu berasal dari persoalan umum (teori) ke hal khusus sehingga penelitian ini harus ada landasan teorinya.

Metode kuantitatif ini merupakan suatu proses menemukan pengetahuan yang menggunakan data berupa angka sebagai alat menganalisis keterangan mengenai apa yang ingin diketahui.

C. SUMBER DATA

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer dan data sekunder sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dengan mencatat hasil keterangan yang didapat secara langsung dari berbagai sumber tentang obyek yang diteliti mengenai permasalahan yang terjadi di armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung yang mana melalui buku-buku dan literatur yang membahas mengenai *STOP Card* dan kecelakaan kerja yang berkaitan dengan obyek yang diteliti.

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam membahas suatu masalah maka diperlukan data data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas, sehingga disusun dan di analisa sehingga mendapatkan gambaran yang jelas untuk mempermudah penulis yang menyelesaikan masalah tersebut. Untuk mendapatkan data dalam menyusun skripsi ini, penulis melakukan penelitian menggunakan teknik pengumpulan data yang didapati melalui:

1. Observasi

Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan secara langsung pada saat penulis melakukan praktek darat (PRADA) di PT. Bourbon Offshore Asia Batam.

2. Dokumentasi

Teknik yang digunakan penulis untuk mendukung data dan informasi yang penulis buat untuk melengkapi penulisan skripsi, yang berupa catatan tertulis atau gambar yang tersimpan dan berkaitan dengan masalah yang diteliti oleh penulis.

3. Kuesioner

Teknik ini berisikan daftar atau rangkaian pertanyaan mengenai suatu masalah yang sedang diteliti. Untuk memperoleh data yang diinginkan maka angket disebar ke responden. Ada dua kuesioner yang diberikan pada responden yaitu kuesioner tentang penggunaan *STOP Card* dan menurunnya kecelakaan kerja.

a. Kuesioner Variabel Penggunaan *STOP Card*

Kuesioner variabel penggunaan *STOP Card* ini terdiri dari 10 butir pertanyaan. Skala pengukurannya menggunakan Skala Likert: 1 – 5. Jawaban responden: Sangat Setuju (SS) akan diberikan skor 5, Setuju (S) akan diberi

skor 4, Kurang Setuju (KS) akan diberi skor 3, Tidak Setuju (TS) akan diberi skor 2, dan Sangat Tidak Setuju (STS) akan diberi skor 1.

b. Kuesioner Variabel Menurunnya Kecelakaan Kerja

Kuesioner variable menurunnya kecelakaan kerja terdiri dari 10 butir pernyataan/pertanyaan. Skala yang digunakan pada variable ini adalah Skala Likert : 1-5. Jawaban responden: Sangat Setuju (SS) akan diberikan skor 5, Setuju (S) akan diberi skor 4, Kurang Setuju (KS) akan diberi skor 3, Tidak Setuju (TS) akan diberi skor 2, dan Sangat Tidak Setuju (STS) akan diberi skor 1.

4. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan teknik pengumpulan data dengan cara membaca, meneliti, melihat dan mengutip dari buku-buku dan literasi yang disajikan, masukan dan bahan pertimbangan yang menjadi perbandingan mengenai apa yang terlihat dari teori yang sudah ada. Dalam pustaka ini akan diperoleh teori-teori yang akan digunakan dalam penelitian.

E. POPULASI, SAMPEL DAN TEKNIK SAMPLING

1. Populasi penelitian

Populasi penelitian ini adalah *crew* armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam yang berjumlah 100 orang.

2. Sampel Penelitian

Sampel adalah sub kelompok atau bagian dari populasi terdiri dari beberapa anggota terpilih dari populasi, dengan kata lain sebagian dari elemen populasi (Sugiyono, 2017).

Dalam penentuan ukuran/jumlah sampel perlu memperhatikan pedoman kasar. Dimana:

- a. Jalur sampel yang paling sesuai untuk hampir semua penelitian adalah $30 < n < 500$
- b. Apabila sampel dibagi ke dalam beberapa kategori/ subsampel jumlah sampel minimum untuk tiap kategori adalah 30
- c. Dalam penelitian multivariate (*multiple regression analysis*) jumlah sampel harus beberapa kali (sekitar 10 kali atau lebih) lipat dari jumlah variabel dalam penelitian

- d. Untuk penelitian eksperimen yang sederhana dengan pengendalian eksperimental yang ketat, penelitian yang baik dapat dilakukan dengan menggunakan sampel sekitar 10 sampai 20.

3. Teknik Sampling

Teknik Sampling dalam penelitian ini didapatkan dengan menggunakan rumus Slovin, yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dengan keterangan:

n = Jumlah Sampel

N = Ukuran Populasi

e = Tingkat kesalahan dalam pengambilan sampel pada penelitian ini

Dari jumlah populasi orang, maka dapat ditentukan jumlah sampelnya sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$n = \frac{35}{1 + (35)(0,05)^2}$$

$$n = 34,7 \text{ (responden) dibulatkan menjadi}$$

$$n = 35 \text{ responden}$$

Berdasarkan perhitungan diatas, maka sampel dalam penelitian ini sebesar 35 sampel.

F. TEKNIK ANALISIS DATA

Metode analisis data adalah alat yang digunakan untuk menganalisis dan membahas data yang diperoleh dari hasil penelitian. Untuk memecahkan masalah yang terdapat dalam penelitian ini maka diperlukan teknik analisis data yang disusun berdasarkan dua variabel yaitu variabel bebas (X) dan variabel berikat (Y). Dengan demikian teknik analisis data yang diperlukan adalah sebagai berikut:

1. Uji Instrumen

a. Uji Validitas

Validitas adalah sejauh mana suatu instrumen mengukur apa saja yang harus diukur. Instrumen dikatakan valid berarti menunjukkan alat ukur yang

dipergunakan untuk mendapatkan data itu valid atau tidak (Soegeng, 2006). Dengan demikian, instrumen yang valid merupakan instrumen yang benar-benar tepat untuk mengukur apa yang hendak diukur.

Penggaris dinyatakan valid jika digunakan untuk mengukur panjang, namun tidak valid jika digunakan untuk mengukur berat. Artinya, penggaris memang tepat digunakan untuk mengukur panjang, namun menjadi tidak valid jika penggaris digunakan untuk mengukur berat.

Rumus Validitas = Rumus Koefisien Korelasi.

$$r = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n \cdot \sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dengan keterangan:

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

n = jumlah sampel

Dapat diambil kesimpulan:

- 1) Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$, maka pernyataan penelitian tersebut tidak valid.
- 2) Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka pernyataan penelitian tersebut dikatakan valid.

b. Uji Reliabilitas

Reliabilitas adalah konsistensi dari serangkaian pengukuran atau serangkaian alat ukur. Dalam penelitian, reliabilitas adalah sejauh mana pengukuran dari suatu tes tetap konsisten setelah dilakukan berulang-ulang terhadap subjek dan dalam kondisi yang sama. Penelitian dianggap dapat diandalkan bila memberikan hasil yang konsisten untuk pengukuran yang sama. Tidak bisa diandalkan bila pengukuran yang berulang itu memberikan hasil yang berbeda-beda.

Pengujian reliabilitas instrumen dengan menggunakan rumus Alpha Cronbach karena instrumen penelitian ini berbentuk angket dan skala bertingkat. Rumus Alpha Cronbach sebagai berikut:

$$r_{ii} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma_t^2} \right]$$

Dengan keterangan:

r_{ii} = Reliabilitas Instrumen

K = Banyaknya butir pertanyaan

σ^2 = Varian total

$\sum \sigma^2$ = Jumlah varian butir

Dapat diambil kesimpulan:

- 1) Apabila $\sigma^2 > \alpha$ (Alfa Cronbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut handal (reliable)
- 2) Apabila $\sigma^2 < \alpha$ (Alfa Cronbach $\alpha = 0,60$) maka alat ukur tersebut tidak handal (reliable)

c. Analisis Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi bertujuan untuk mempelajari apakah ada hubungan antara dua variabel atau lebih, sedang analisis regresi memprediksi seberapa jauh pengaruh tersebut secara spesifik, tujuan analisis korelasi adalah ingin mengetahui apakah di antara dua variabel terdapat hubungan, dan jika terdapat hubungan, bagaimana arah hubungan dan seberapa besar hubungan tersebut. Secara teoretis, dua variabel dapat sama sekali tidak berhubungan ($r=0$), berhubungan secara sempurna ($r=1$), atau antara kedua angka tersebut. Arah korelasi juga dapat positif (berhubungan searah) atau negatif (berhubungan berlawanan arah).

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (independent variable) yang dinyatakan dalam (X) dan variabel tidak bebas (dependent variable) yang dinyatakan dalam (Y), adapun rumus mencari koefisien korelasi:

$$r = \frac{n \cdot \sum XY - \sum X \cdot \sum Y}{\sqrt{n \cdot \sum X^2 - (\sum X)^2} \cdot \sqrt{n \cdot \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

Dengan keterangan:

r = besarnya korelasi atau hubungan antara variabel X dan Y

X = variabel bebas

Y = variabel terikat

N = jumlah sampel

Besarnya r dapat dinyatakan dari $-1 < r < 1$ artinya:

- 1) Bila $r = +1$ atau mendekati 1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan positif.
- 2) Bila $r = 0$, tidak ada hubungan antara variabel X dan variabel Y atau sangat lemah.
- 3) Bila $r = -1$ atau mendekati -1, ada hubungan antara variabel X dan variabel Y, dimana hubungan sangat kuat dan negatif.

Korelasi positif menunjukkan adanya hubungan searah antara variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan mengalami peningkatan pula. Korelasi negatif menunjukkan adanya hubungan berlawanan arah dengan variabel X dan variabel Y. Artinya jika variabel X mengalami peningkatan, maka variabel Y akan berketerlibatan mengalami penurunan. Penafsiran akan besarnya korelasi untuk memberikan interpretasi serta analisis yang digunakan adalah:

Tabel 3. 1

Hubungan Interval Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,19	korelasi sangat rendah
0,20 – 0,39	Korelasi rendah
0,40 – 0,59	korelasi cukup kuat
0,60 – 0,79	Korelasi kuat
0,80 – 1,00	korelasi sangat kuat

d. Analisis Regresi Linear Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel X terhadap variabel Y, dengan rumus:

$$Y = a + bX$$

Dimana:

$$a = \frac{(\sum Y) - b \sum x}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

$$b = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{n \sum X^2 - (\sum X)^2}$$

Dengan keterangan:

a = Merupakan titik potong sumbu Y dengan regresi ($Y = a + bX$)

b = Koefisien regresi, mengukur kenaikan yang sebenarnya dalam hal Y persatuan kenaikan X

Pengambilan kesimpulan dalam uji regresi linier sederhana dapat mengacu pada dua hal, yakni:

- 1) Jika nilai signifikansi $< 0,05$ artinya variabel X berpengaruh terhadap variabel Y
- 2) Jika nilai signifikansi $> 0,05$ artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y

e. Analisis Koefisien Penentu atau Koefisien Determinasi

Analisis koefisien penentu yaitu untuk mengetahui seberapa besar kontribusi atau pengaruh variabel X terhadap variabel Y rumus yang digunakan dalam koefisien penentu yaitu:

$$KD = r^2 \times 100\%$$

Dengan keterangan:

KD = Koefisien Determinasi

r = Koefisien korelasi X dan Y

Fungsi dari koefisien penentu adalah:

- 1) Menentukan kelayakan penelitian menggunakan model regresi linier. Jika mendekati 1 maka layak digunakan, sedangkan apabila mendekati 0, maka tidak layak digunakan.
- 2) Menentukan peranan variabel tak terikat dan mempengaruhi variable terikat (%).

f. Uji Hipotesis

Uji hipotesis yang penulis gunakan adalah uji hipotesis berbanding terbalik dan pengujian hipotesis dilakukan dengan cara membandingkan nilai t_{hitung} terhadap t_{table} untuk mengetahui nilai t hitung digunakan rumus:

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

Dapat diambil kesimpulan:

- 1) Jika $t_{hitung} < t_{table}$, maka H_0 = diterima dan H_a ditolak, artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara X dan Y. ($H_0: \rho = 0$).

- 2) Jika $t_{hitung} > t_{table}$, maka H_0 = ditolak dan H_a diterima, artinya ada hubungan signifikan antara X dan Y. ($H_a: \rho \neq 0$) ρ = nilai korelasi dalam formulasi yang dihipotesiskan

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

1. Informasi mengenai perusahaan

PT. Bourbon Offshore Asia Batam merupakan afiliasi dari BOURBON yang didirikan pada tahun 2002. PT. Bourbon Offshore Asia Batam beralamat di Horizon Industrial Park, LOT F 3A, Sungai Lekop, Kec. Sagulung, Batam. PT. Bourbon Offshore Asia Batam mengoperasikan dan memasarkan kapalnya ke perusahaan minyak atau gas dan di jalur samping memasarkan kapal principal lain di Indonesia dalam bentuk *back to back charter* kepada pihak ketiga.

Sejak tahun 2002, PT. Bourbon Offshore Asia Batam telah memberikan *support* kelatuan untuk pengeboran lepas pantai dan industry produksi di Indonesia. PT. Bourbon Offshore Asia Batam membantu para pelanggannya untuk mengembangkan operasi mereka di seluruh Indonesia dengan memberikan penawaran pada mereka berbagai layanan dan generasi berikutnya, kapal kuat dan stabil yang multifungsi, bisa disesuaikan dengan permintaan laut dalam dan lepas pantai kontinental.

Bisnis usaha yang PT. Bourbon Offshore Asia Batam tawarkan adalah menyewakan kapal kepada perusahaan minyak dan gas seluruh dunia untuk mendukung pengeboran minyak. Perusahaan minyak *Super Majors*, Perusahaan Minyak Nasional, Perusahaan Minyak Independen dan Kontraktor layanan minyak merupakan klien dari PT. Bourbon Offshore Asia Batam.

Berikut merupakan *list* klien PT Bourbon Offshore Asia Batam:

- a. PT Saka Indonesia Energi (Sebelumnya Hess Indonesia – Pangkah Ltd).
- b. Total E&P Indonesie
- c. Nisconi
- d. Cnooc Ses Ltd.
- e. Eastco East Sepanjang
- f. Pgs Asia Pasifik Pte.Ltd.

- g. Meindo Elang Indah
- h. PT Gunanusa Utama Fabricatory
- i. Serica Energy (Sekarang Kris Energy)
- j. Petronas Carigali
- k. Rowan Drilling Company
- l. Husky-Cnooc Madura Ltd.
- m. Petronas Carigali
- n. Conocophillips Indonesia
- o. PT Technip Indonesia
- p. PT Pertamina Hulu Energi (PHE)
- q. Shell Companies In Indonesia
- r. PT Medco Energi Internasional Tbk
- s. Exxonmobil Oil Indonesia Inc.

Dengan tujuan memenuhi standar mutu dalam manajemen perusahaan jasa, PT. Bourbon Offshore Asia Batam menggunakan sistem manajemen mutu ISO 9001. Sedangkan untuk terjaminnya standar keselamatan di atas kapal terlaksanakan. PT. Bourbon Offshore Asia Batam menggunakan standar manajemen keselamatan ISM (International Safety Management) Code yang diterbitkan oleh IMO (International Maritime Organization). untuk menjamin prosedur keselamatan di atas kapal dapat terlaksana, PT. Bourbon Offshore Asia Batam menggunakan standar manajemen keselamatan ISM (International Safety Management) Code yang diterbitkan oleh IMO (International Maritime Organization). Penerapan standar mutu ini berlaku baik di kapal maupun di kantor. Untuk menjamin penerapan standar mutu yang berkesinambungan, baik kapal maupun kantor diaudit secara berkala oleh badan yang memiliki kewenangan, yaitu Bureau Veritas (BV). Organisasi merupakan wadah yang dibentuk sekelompok manusia untuk mencapai tujuan tertentu. Maka dari itu untuk mencapai tujuan tersebut, PT. Bourbon Offshore Asia Batam memiliki visi dan misi perusahaan, yaitu sebagai berikut:

a) Visi PT. Bourbon Offshore Asia Batam

“Menjadi perusahaan pilihan dalam Layanan Kelautan Lepas Pantai, yang memberi manfaat kepada klien, karyawan, dan semua pemangku kepentingan.”

b) Misi PT. Bourbon Offshore Asia Batam

“Mengembangkan hubungan yang berkelanjutan dengan semua pemangku kepentingan, berlandaskan kepercayaan dan kualitas layanan kami untuk menyediakan solusi yang aman, andal, dan hemat biaya sesuai dengan Pedoman Etika dan Perilaku kami serta semua hukum dan peraturan yang berlaku.”

Dilihat dari laporan *STOP Card* milik PT. Bourbon Offshore Asia Batam potensial konsekuensi kecelakaan kerja mengalami naik turun dari bulan ke bulan, mulai dari potensial Cedera Tubuh, Luka Bakar, Sengatan Listrik, Zat Berbahaya, Jatuh Dari Ketinggian, Tertabrak Benda Bergerak, Tergelincir/Terpeleset/Jatuh, dan Tumpahan. Yang menyebabkan perhatian pada tahun 2023, dimana potensial konsekuensi kecelakaan kerja meningkat di setiap triwulannya. Berdasarkan data yang dihimpun mulai dari awal tahun sudah tercatat beberapa kecelakaan terkait bahaya terpeleset, tersandung dan terjatuh di kawasan Asia Pasifik.

2. Struktur Organisasi dan Manajemen Perusahaan

a. Struktur Organisasi

Struktur organisasi merupakan susunan komponen-komponen kerja dalam sebuah organisasi. Struktur organisasi menunjukkan bahwa adanya pembagian kerja dan bagaimana fungsi atau kegiatan-kegiatan berbeda yang dikoordinasikan. Dan selain itu, struktur organisasi juga menunjukkan mengenai spesialisasi-spesialisasi dari pekerjaan, saluran perintah, maupun penyampaian laporan. Adapun gambar struktur organisasi PT Bourbon Offshore Asia Batam dapat dilihat pada lampiran 1 dan 2.

b. Manajemen Perusahaan

Manajemen perusahaan merupakan suatu proses yang dilakukan untuk mencapai suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan perusahaan melalui kegiatan-kegiatan yang telah ditetapkan dalam kerangka pekerjaan. Manajemen harus menyusun suatu sasaran dan kebijaksanaan dan kebijaksanaan guna terciptanya pelaksanaan operasional perusahaan dan pengawasan operasional perusahaan dan pengawasan operasional perusahaan dapat berlangsung dengan baik. Adapun tugas dan tanggung jawab masing-masing bagian dari struktur organisasi PT. Bourbon Offshore Asia Batam adalah sebagai berikut:

- 1) Direktur Pelaksana (*Managing Director*) Mempunyai tanggung jawab untuk:
 - a) Mengajukan strategi dan anggaran kepada Dewan, untuk memperoleh persetujuan dan kemudian melaksanakannya
 - b) Melaksanakan dan menjunjung pedoman dan kebijakan PT. Bourbon Offshore Asia Batam, dengan penekanan pada kebijakan kualitas & HSE
 - c) Manajemen harian terhadap bisnis perusahaan
 - d) Manajemen SDM
 - e) Mematuhi ketentuan hukum terkait manajemen bisnis
 - f) Membuat laporan-laporan resmi
- 2) Deputy Direktur Pelaksanaan (*Deputy General Manager*)
 - a) Membantu mengelola perusahaan sejalan dengan strategi dan anggaran yang disetujui oleh dewan, dan sesuai dengan ketentuan-ketentuan hukum
 - b) Membantu penerapan kebijakan PT. Bourbon Offshore Asia Batam dengan penekanan pada kebijakan QHSE
 - c) Memastikan kepuasan Klien setiap saat, melalui operasional yang bersaing dan berkualitas, dengan cara yang aman
 - d) Memastikan kepuasan Klien setiap saat, dengan memimpin implementasi dan pelaksanaan harian atas Rantai Kepuasan Klien (*Client Satisfaction Chain*)
 - e) Mengintegrasikan dan mengkoordinasikan fungsi-fungsi manajemen perkapalan: QSHE, Kapal, Perawatan, Pengadaan, dan Perekrutan awak kapal
 - f) Mengawasi manajemen atas Perjanjian Logistik dan Layanan Kelautan
- 3) Perwakilan Darat (*Designated Person Ashore - DPA*)

DPA bertanggung jawab memastikan operasional yang aman atas setiap kapal, serta menyediakan hubungan langsung antara Perusahaan dan kapal. DPA berwenang penuh untuk mempunyai akses langsung terhadap level manajemen tertinggi. DPA harus memonitor aspek keselamatan dan pencegahan polusi dari operasi setiap kapal, dan memastikan tersedianya sumberdaya serta dukungan darat yang memadai.

4) Manajer Operasional (*Operations Manager*)

Manajer Operasional bertanggung jawab atas fungsi, integrasi, dan koordinasi Manajemen Kapal terkait:

- a) HSE
- b) Perawatan
- c) Rantai Pasokan dan Pengadaan
- d) Awak kapal
- e) Jalur Manajemen untuk para Nakhoda kapal

5) Fungsi DPA kapal

- a) Pengawasan terhadap kinerja kapal
- b) Memastikan kepuasan Klien setiap saat, melalui operasional yang bersaing dan berkualitas, dengan cara yang aman
- c) Bertanggung jawab terhadap klien (bersama-sama dengan Manajer Kontrak)
- d) Memastikan mitigasi yang tepat oleh Manajer Kontrak terhadap setiap penyimpangan
- e) Mengelola Perjanjian Logistik
- f) Memimpin kebijakan HSE dalam operasi kapal

6) Manajer Kontrak (*Contracts Manager*)

Manajer Kontrak bertanggung jawab sebagai kontak tunggal untuk delegasi perwakilan klien yang ditunjuk, dalam rangka operasional dan kepuasan konsumen sebagai berikut:

- a) Memastikan kepuasan klien setiap saat, melalui pemenuhan semua klausul kontrak dan kebutuhan klien, dengan memperhatikan kepentingan PT. Bourbon Offshore Asia Batam (manajemen kontrak utama)
- b) Penghubung fungsional dengan Direktur, Manajer Operasional, dan Manajer Logistik
- c) Memastikan pemfakturan yang cepat, andal, dan lengkap, serta penagihan hutang dengan cepat
- d) Mengelola Perjanjian Jasa Perkapalan, Kualitas, HSE, Kendali Indikator Kinerja Utama (KPI), pembayaran, informasi pemfakturan
- e) Memimpin kesadaran tentang HSE dalam manajemen kontrak

7) Manajer Logistik (*Logistics Manager*)

Bertanggung jawab memberi dukungan (agensi) logistik dan jasa-jasa lokal kepada Perusahaan dan Nakhoda Kapal sebagai berikut:

- a) Mengintegrasikan dan mengkoordinasikan fungsi-fungsi manajemen kapal secara lokal: Kualitas, HSE, perawatan kapal, pengadaan (makanan, pembelian lokal), perekrutan awak kapal (protokol, perekrutan awak kapal lokal)
- b) Menjadi penghubung bagi berbagai Departemen, Pemasok, dan Manajer Kontrak di Perusahaan untuk memastikan kontinuitas operasional
- c) Memastikan kepuasan klien setiap saat, melalui operasional lokal yang kompetitif dan berkualitas, dengan tata cara yang aman
- d) Memastikan mitigasi yang tepat oleh Manajer Kontrak terhadap setiap ketidaksesuaian

8) Manajer Teknikal (*Technical Manager*)

Bertanggung jawab atas fungsi, integrasi, dan koordinasi Manajemen Teknik Kapal sebagai berikut:

- a) Melaksanakan dan mengawasi kebijakan perawatan PT. Bourbon Offshore Asia Batam sesuai dengan peraturan Kelas dan Bendera
- b) Bertanggung jawab untuk penetapan dan pengawasan anggaran teknis OPEX/CAPEX
- c) Melaksanakan dan mengawasi kebijakan integritas armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam
- d) Melaksanakan kebijakan Kualitas dan HSE PT. Bourbon Offshore Asia Batam
- e) Berkontribusi dalam perbaikan kebijakan perawatan PT. Bourbon Offshore Asia Batam

9) Manajer Pengawakan (*Crewing Manager*)

Bertanggung jawab atas fungsi, integrasi, dan koordinasi Manajemen Personel sebagai berikut:

- a) Menetapkan rencana strategis dan taktis perekrutan yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan bisnis

- b) Merekrut karyawan yang sesuai dan memenuhi syarat untuk berlayar di laut dan memastikan bahwa kualifikasi mereka memenuhi ketentuan undang-undang
 - c) Memastikan semua awak kapal mempunyai sertifikat yang sah dan yang diwajibkan (sertifikasi Negara Bendera, sertifikasi STCW)
 - d) Menentukan dan menindaklanjuti anggaran awak kapal dan menjaga anggaran biaya yang bersaing untuk semua sumber daya awak kapal yang potensial
 - e) Menetapkan rencana pelatihan dan tindak lanjutnya
 - f) Penilaian dan promosi untuk para Perwira dan kelasi
 - g) Tanggung jawab menyeluruh atas semua urusan pribadi yang berkenaan dengan staf laut dan/ atau staf darat
 - h) Meninjau kecelakaan/kelalaian yang melibatkan awak kapal, dan berkontribusi terhadap tindakantindakan korektif dan untuk mencegah kejadian yang sama terulang kembali
 - i) Menindaklanjuti dan menyelesaikan klaim awak kapal, bekerja sama dengan klub P&I dan atau lembaga asuransi
- 10) Manajer Kualitas/Perwakilan Kualitas (*Quality Manager/Quality Representative*)

Bertanggung jawab atas fungsi, integrasi, dan koordinasi Manajemen Kualitas sebagai berikut:

- a) Memajukan pencapaian Kualitas dan perbaikan kinerja di seluruh Organisasi
- b) Memastikan penerapan Rencana Kualitas Perusahaan tahunan serta menampung keluhan dan respon terhadap Rencana Kualitas tahunan dimaksud
- c) Mengelola, memetakan, dan mengoptimalkan proses-proses Organisasi, serta memastikan kaitannya dengan proses Perusahaan yang berhubungan
- d) Menjamin bahwa siklus Rencana-Kerja-Cek-Aksi (PDCA) telah diaplikasikan dalam semua proses, dalam alur penyempurnaan yang berkelanjutan
- e) Mendukung Pemilik Proses dalam mengembangkan proses dan dokumentasi mereka

- f) Memastikan bahwa pengujian dan prosedur telah dipahami, dilaksanakan, dan dievaluasi dengan tepat
 - g) Menganalisis dan melaporkan kinerja QMS melalui ukuran-ukuran KPI dan tindak lanjutnya
 - h) Mengelola program audit dan inspeksi, menerapkan dan memastikan kepatuhannya terhadap protokol audit dan mengelola proses sertifikasi
 - i) Mengelola ketidaksesuaian, penghargaan, keluhan, dan saran untuk perbaikan
 - j) Memastikan analisis akar penyebab untuk setiap ketidaksesuaian yang muncul, dan memastikan penyelesaian yang efektif berdasarkan bukti-bukti yang ada
 - k) Bekerja dengan bagian Pembelian untuk menetapkan persyaratan kualitas dari pemasok, sejalan dengan program audit dan inspeksi
 - l) Mengelola Kelompok Auditor QMS dan memastikan kompetensi para anggota tim audit tersebut
 - m) Memastikan kendali terhadap dokumen dan catatan-catatan.
- 11) Manajer HSE (*HSE Manager*)
- Bertanggung jawab atas fungsi, integrasi, dan koordinasi Manajemen Kapal sebagai berikut:
- a) Menyukkseskan dan melaporkan berbagai ekspektasi HSE sebagaimana diarahkan dan ditentukan oleh Direktur Pelaksana
 - b) Mendukung manajemen Rantai Kepuasan Klien berkaitan dengan investigasi insiden, komunikasi, dan manajemen secara keseluruhan
 - c) Manajemen dan motivasi terhadap tim HSE dan mengembangkan budaya positif melalui kepemimpinan yang aktif
 - d) Mendorong kepatuhan terhadap standar-standar OSM/SMS, ketentuan undang-undang, dan praktik terbaik dalam industry
 - e) Mengelola pelaporan statistik yang akurat dan tepat waktu berkaitan dengan HSE
 - f) Menganalisis statistik HSE yang diidentifikasi tersebut, dan mengembangkan rencana tindakan untuk memperkecil tingkat insiden dan memperbaiki kinerja HSE

- g) Mengelola setiap isu-isu dan tren, dengan memimpin kampanye-kampanye khusus untuk memperbaiki kinerja HSE

3. Identitas Responden

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil sample sebanyak 35 orang responden yang merupakan crew kapal di PT Bourbon Offshore Asia Batam untuk mengisi kuesioner sebagai media pengumpulan data yang nantinya akan dijadikan sebagai bahan penelitian.

- a. Kuesioner dibagikan kepada 35 responden crew kapal di PT. Bourbon Offshore Asia Batam.

Untuk lebih jelasnya berikut ini merupakan pembahasandari analisis variabel X (Penggunaan *STOP Card*) dan variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja) berdasarkan indikator yang telah ditentukan. Untuk mengetahui Pengaruh Penggunaan Safety Card terhadap Menurunnya Kecelakaan Kerja Pada Kapal PT Bourbon Offshore Asia Batam, penulis akan mendeskripsikan data terlebih dahulu yang berupa profil responden berupa usia, jenis kelamin, serta jabatan.

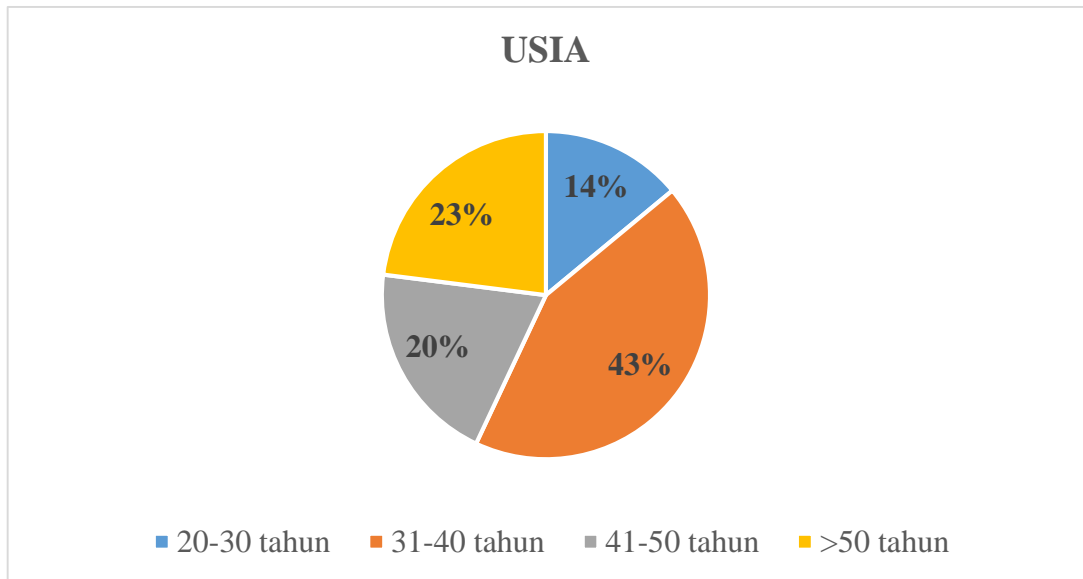
Tabel 4. 1

Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Usia

No.	Usia	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1.	20 – 30 tahun	5	14,3%
2.	31 – 40 tahun	15	42,9%
3.	41 – 50 tahun	7	20,0%
4.	>50 tahun	8	22,9%
Jumlah		35	100%

Sumber: Hasil Pengolahan Kuisisioner

Gambar 4. 1
Diagram Data Responden Berdasarkan Usia



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Dari data yang ditampilkan diatas dapat disimpulkan bahwa 20-30 tahun berjumlah 5 orang atau dengan persentase 14,3%, responden yang berusia 31-40 tahun berjumlah 15 orang atau dengan persentase 42,9%, responden yang berusia 41-50 tahun berjumlah 7 orang atau dengan persentase 20,0%, dan responden yang berusia > 50 tahun berjumlah 8 orang atau dengan persentase 22,9%.

Tabel 4. 2
Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1.	Laki-laki	35	100%
2.	Perempuan	0	0%
Jumlah		35	100%

Sumber: Hasil Pengelolaan Kuesioner

Gambar 4. 2
Diagram Data Responden Berdasarkan Jenis Kelamin



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan jenis kelamin menunjukkan responden yang berjenis kelamin laki-laki berjumlah 35 orang atau dengan persentase 100% dan tidak ada responden yang berjenis kelamin perempuan atau dengan persentase 0%.

Tabel 4. 3
Distribusi Jawaban Responden Berdasarkan Jabatan

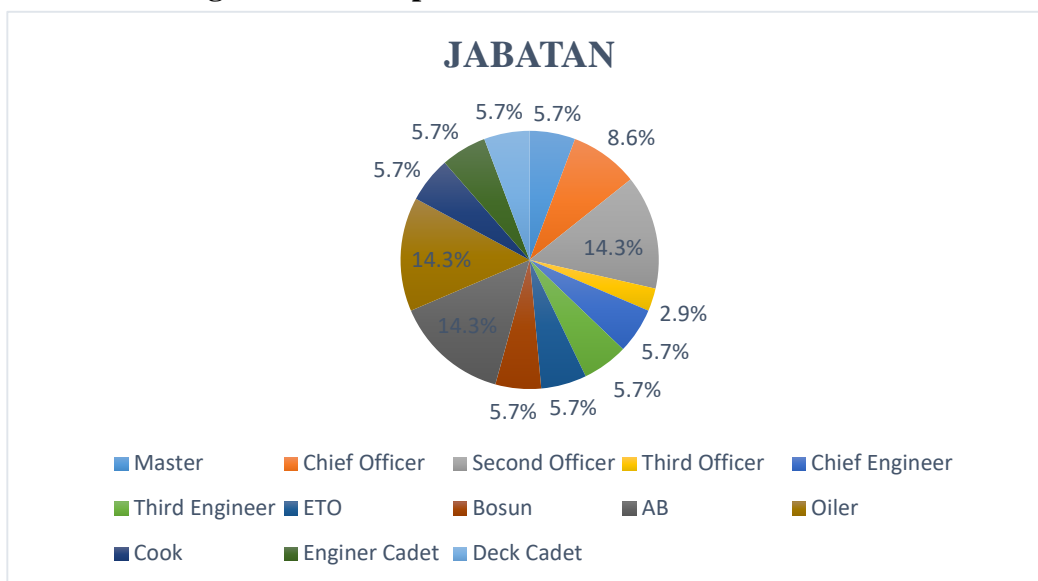
No.	Jabatan	Jumlah (Orang)	Presentase (%)
1.	Master	2	5,7%
2.	Chief Officer	3	8,6%
3.	Second Officer	5	14,3%
4.	Third Officer	1	2,9%
5.	Chief Engineer	2	5,7%
6.	Third Engineer	2	5,7%
7.	ETO	2	5,7%
8.	Bosun	2	5,7%
9.	AB	5	14,3
10.	Oiler	5	14,3

11.	Cook	2	5,7%
12.	Engine Cadet	2	5,7%
13.	Deck Cadet	2	5,7%
Jumlah		35	100%

Sumber: Hasil Pengelolaan Kuesioner

Gambar 4. 3

Diagram Data Responden Berdasarkan Jabatan



Sumber: Hasil Pengolahan Kuesioner

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa data responden berdasarkan jabatan menunjukkan responden dengan jabatan nahkoda berjumlah 15 orang atau dengan persentase 42,9% dan responden dengan jabatan anak buah kapal berjumlah 20 orang atau dengan persentase 57,1%.

b. Deskripsi Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Penggunaan *STOP Card* terhadap Menurunnya Risiko Kecelakaan Kerja Pada Armada PT Bourbon Offshore Asia Batam.

Deskripsi penelitian ini adalah tanggapan responden mengenai Pengaruh Penggunaan *STOP Card* Terhadap Menurunnya Kecelakaan Kerja Pada Kapal PT. Bourbon Offshore Asia Batam.

1) Penggunaan *STOP Card* (*STOP Card*)

Dengan menggunakan *STOP Card* (*STOP Card*) maka dapat dilakukan analisis variabel X (*Penggunaan STOP Card*) berdasarkan indikator yang

telah ditentukan. Kuesioner yang telah dibagikan kepada para responden sejumlah 35 orang sebagai berikut:

Tabel 4. 4
Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel
Penggunaan STOP Card (X)

No.	Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS
	Penerapan Manajemen Keselamatan					
1	Penerapan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja	18	9	8	0	0
2	Penerapan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat mencegah dan mengurangi penyakit akibat kerja	16	13	6	0	0
3	Penerapan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat membantu mengurangi biaya yang terkait dengan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja	18	16	0	1	0
	Standar Operasi					
4	Standar operasi prosedur kerja yang telah ditetapkan perusahaan	21	14	0	0	0
5	Arti dari setiap pelabelan yang dibuat untuk bahan-bahan berbahaya di tempat kerja	17	18	0	0	0
	Memastikan Perlengkapan					
6	Mengetahui material Safety Data Sheet (MSDS) setiap bahan-bahan kimia yang digunakan	16	14	1	2	2

7	Kelengkapan isi kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) sangat penting	15	16	3	0	1
8	Memastikan perlenigkapan keselamatan di kapal seperti, Alat Pemadam Api Ringan (APAR), Lifteraft, Emergency Position Indicating Radio Beacon (EPIRB) dalam keadaan tidak expired	16	17	0	1	1
	Pemanfaatan Fasilitas Ruang					
9	Fasilitas ruang Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) sangat penting	17	16	2	0	0
10	Fasilitas ruang penumpukan / <i>storage</i> alat-alat keselamatan dan dokumen-dokumen kapal sangat berguna	18	17	0	0	0
Total		172	150	17	20	4

Sumber: Data Primer Diolah

Analisis penelitian responden pada pernyataan tiap butir soal pada variabel Penggunaan *STOP Card* terdiri dari sepuluh butir pernyataan. Variabel penggunaan *STOP Card* terdiri dari empat indikator yaitu penerapan manajemen kesehatan, standar operasi, memastikan perlengkapan, dan pemanfaatan fasilitas ruang. Berikut adalah hasil jawaban responden dibuat dalam bentuk tabel:

Tabel 4. 5

Indikator Pertama Penerapan Manajemen Kesehatan

X1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	8	22.9	22.9	22.9
	Setuju	9	25.7	25.7	48.6

	Sangat Setuju	18	51.4	51.4	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Pada tabel 4.5 dapat diketahui bahwa indikator pertama penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 9 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 8 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa penerapan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja.

Tabel 4. 6

Indikator Kedua Penerapan Manajemen Kesehatan

X2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Setuju	16	45.7	45.7	48.6
	Sangat Setuju	18	51.4	51.4	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Pada tabel 4.6 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa penerapan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat mencegah dan mengurangi penyakit akibat kerja.

Tabel 4. 7**Indikator Ketiga Penerapan Manajemen Kesehatan****X3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Setuju	16	45.7	45.7	48.6
	Sangat Setuju	18	51.4	51.4	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Pada tabel 4.7 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala Kurang Setuju (KS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa penerapan manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dapat mencegah dan mengurangi biaya penyakit atau kecelakaan akibat kerja.

Tabel 4. 8**Indikator Pertama Standar Operasi****X4**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	14	40.0	40.0	40.0
	Sangat Setuju	21	60.0	60.0	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Pada tabel 4.8 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 21 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang

dan tidak ada jawaban responden pada skala Kurang Setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa jawaban responden didominasi sangat setuju bahwa standar operasi prosedur kerja yang telah ditetapkan perusahaan.

Tabel 4. 9

Indikator Kedua Standar Operasi

X5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	18	51.4	51.4	51.4
	Sangat Setuju	17	48.6	48.6	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Pada tabel 4.9 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 18 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala Kurang Setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan setuju bahwa arti setiap pelabelan yang dibuat untuk bahan-bahan berbahaya di tempat kerja.

Tabel 4. 10

Indikator Pertama Memastikan Perlengkapan

X6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	2	5.7	5.7	5.7
	Tidak Setuju	2	5.7	5.7	11.4
	Kurang Setuju	1	2.9	2.9	14.3
	Setuju	14	40.0	40.0	54.3
	Sangat Setuju	16	45.7	45.7	100.0

Total	35	100.0	100.0	
-------	----	-------	-------	--

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Pada tabel 4.10 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 1 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 2 orang dan responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 2 orang.

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa mengetahui material safety data sheet (MSDS) setiap bahan-bahan kimia yang digunakan.

Tabel 4. 11

Indikator Kedua Memastikan Perlengkapan

X7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Kurang Setuju	3	8.6	8.6	11.4
	Setuju	16	45.7	45.7	57.1
	Sangat Setuju	15	42.9	42.9	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Pada tabel 4.11 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala kurang setuju (KS) berjumlah 3 orang, jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa kelengkapan kotak Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) sangat penting.

Ketiga Tabel 4. 12**Indikator Ketiga Memastikan Perlengkapan****X8**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Kurang Setuju	1	2.9	2.9	5.7
	Setuju	16	45.7	45.7	51.4
	Sangat Setuju	17	48.6	48.6	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.12 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) berjumlah 1 orang, jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa memastikan masih berlakunya tanggal pemakaian APAR, EPIRB dan Liferaft sangat penting.

Tabel 4. 13**Indikator Pemanfaatan Fasilitas Ruang****X9**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	2	5.7	5.7	5.7
	Setuju	16	45.7	45.7	51.4
	Sangat Setuju	17	48.6	48.6	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.13 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS)

berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 2 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa fasilitas ruang Pertolongan Pertama pada Kecelakaan sangat penting.

Tabel 4. 14

Indikator Pemanfaatan Fasilitas Ruang

X10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	17	48.6	48.6	48.6
	Sangat Setuju	18	51.4	51.4	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.14 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 18 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 17 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa fasilitas ruang Penumpukan alat-alat kedelamatan dan dokumen-dokumen kapal sangat berguna.

2) Menurunnya Kecelakaan Kerja

Menurunnya risiko kecelakaan kerja adalah semua peristiwa yang tidak direncanakan dan mengakibatkan atau berpotensi menimbulkan cedera, kesakitan, kerusakan dan atau kerugian. Berikut ini merupakan tanggapan dari analisis variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja) berdasarkan indicator yang telah ditentukan. Kuesinoer yang telah dibagikan kepada para responden sejumlah 35 orang sebagai berikut:

Tabel 4. 15

**Rekapitulasi Hasil Jawaban Responden Variabel Menurunnya
Risiko Kecelakaan Kerja (Y)**

No.	Pernyataan	SS	S	KS	TS	STS
	Kenyamanan					
1	Saya merasa nyaman karena di setiap sudut tempat kerja saya di lengkapi lampu penerang	16	15	4	0	0
2	Saya senang karena ventilasi nya cukup menerangi ruangan saat bekerja	16	17	2	0	0
3	Saya bersemangat karena bekerja dengan kondisi yang fit dan rekan-rekan yang <i>supportive</i>	17	16	2	0	0
	Kadar Suhu Ruang					
4	Saya merasa suhu udara di ruangan membuat saya nyaman	14	16	4	0	0
5	Saya senang karena ventilasi membuat siklus udara di dalam ruangan menjadi sejuk	15	16	3	0	1
	Tidak Merasa Terganggu					
6	Saya tidak terganggu suara mesin produksi	14	16	1	3	1
7	Suara mesin tidak membuat kuping saya sakit	18	17	0	0	0
8	Saya tidak terganggu saat harus mengerjakan kerjaan di ruang mesin yang berisik	17	18	0	0	0
	Warna					
9	Saya merasa pengaplikasian cat warna di dinding sangat pas	17	17	1	0	0
10	Perbedaan warna pada mesin memudahkan saya saat bekerja	19	14	2	0	0

Total	163	162	19	3	2
--------------	------------	------------	-----------	----------	----------

Sumber: Data Primer Diolah

Analisis penelitian responden pada pernyataan tiap butir soal pada variabel Menurunnya Risiko Kecelakaan Kerja (Y) terdiri dari sepuluh butir pernyataan. Variabel menurunnya kecelakaan kerja terdiri dari empat indikator yaitu kenyamanan, kadar suhu ruangan, tidak merasa terganggu, dan warna. Berikut adalah hasil jawaban responden dibuat dalam bentuk tabel:

Tabel 4. 16

Indikator Pertama Kenyaman

Y1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	4	11.4	11.4	11.4
	Setuju	15	42.9	42.9	54.3
	Sangat Setuju	16	45.7	45.7	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.15 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 4 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa *crew* merasa nyaman karena di setiap sudut tempat kerjasaya di lengkapi lampu penerang.

Tabel 4. 17**Indikator Kedua Kenyamanan****Y2**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	2	5.7	5.7	5.7
	Setuju	17	48.6	48.6	54.3
	Sangat Setuju	16	45.7	45.7	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.16 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 2 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan setuju bahwa *crew* senang karena ventilasi membuat siklus udara di dalam ruangan menjadi sejuk.

Tabel 4. 18**Indikator Ketiga Kenyamanan****Y3**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	2	5.7	5.7	5.7
	Setuju	16	45.7	45.7	51.4
	Sangat Setuju	17	48.6	48.6	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.17 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS)

berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 2 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju bahwa *crew* senang bekerja dalam kondisi fit dan lingkungan yang baik.

Tabel 4. 19
Indikator Pertama Kadar Suhu Ruangan
Y4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Kurang Setuju	4	11.4	11.4	14.3
	Setuju	16	45.7	45.7	60.0
	Sangat Setuju	14	40.0	40.0	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.18 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 4 orang, jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan setuju bahwa *crew* merasa suhu udara di ruangan membuat *crew* nyaman.

Tabel 4. 20
Indikator Kedua Suhu Ruangan
Y5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Kurang Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Kurang Setuju	3	8.6	8.6	11.4
	Setuju	16	45.7	45.7	57.1
	Sangat Setuju	15	42.9	42.9	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.19 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 15 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 16 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 3 orang, jawaban responden pada skala sangat tidak setuju (STS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan setuju bahwa *crew* merasa senang karena ventilasi membuat siklus udara di dalam ruangan menjadi sejuk.

Tabel 4. 21
Indikator Pertama Tidak Merasa Terganggu
Y6

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Tidak Setuju	3	8.6	8.6	11.4
	Kurang Setuju	1	2.9	2.9	14.3
	Setuju	16	45.7	45.7	60.0
	Sangat Setuju	14	40.0	40.0	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.20 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju dan setuju bahwa *crew* tidak terganggu suara mesin produksi.

Tabel 4. 22
Indikator Kedua Tidak Merasa Terganggu
Y7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	18	51.4	51.4	51.4
	Sangat Setuju	17	48.6	48.6	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.21 dapat diketahui bahwa indikator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 18 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan setuju dan setuju bahwa mesin tidak membuat telinga *crew* sakit.

Tabel 4. 23
Indikator Ketiga Tidak Merasa Terganggu
Y8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Setuju	18	51.4	51.4	51.4
	Sangat Setuju	17	48.6	48.6	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.22 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 18 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala kurang setuju (KS), tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju dan setuju bahwa *crew* tidak merasa terganggu saat harus kerja di ruang mesin yang berisik.

Tabel 4. 24
Indikator Pertama Warna
Y9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	1	2.9	2.9	2.9
	Setuju	17	48.6	48.6	51.4
	Sangat Setuju	17	48.6	48.6	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.23 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 17 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 17 orang,

jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 1 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju dan setuju bahwa *crew* bahwa pengaplikasian cat warna di dinding sangat pas.

Tabel 4. 25
Indikator Kedua Warna
Y10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kurang Setuju	2	5.7	5.7	5.7
	Setuju	14	40.0	40.0	45.7
	Sangat Setuju	19	54.3	54.3	100.0
	Total	35	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer Diolah

Pada tabel 4.24 dapat diketahui bahwa indicator kedua penerapan manajemen kesehatan dengan distribusi jawaban responden pada skala sangat setuju (SS) berjumlah 19 orang, jawaban responden pada skala setuju (S) berjumlah 14 orang, jawaban responden pada skala setuju (KS) berjumlah 2 orang dan tidak ada jawaban responden pada skala tidak setuju (TS) dan sangat tidak setuju (STS).

Berdasarkan data diatas dapat disimpulkan bahwa jawaban responden didominasi dengan sangat setuju dan setuju bahwa perbedaan warna pada mesin memudahkan saya saat bekerja.

B. ANALISIS DATA

Deskripsi penelitian adalah tanggapan responden mengenai penerapan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja di PT. Bourbon Offshore Asia Batam yang diberikan pada 35 responden dengan menggunakan metode kuesioner maka penulis dapat memberikan data hasil penelitian berupa tabel hasil perhitungan untuk variabel X dan tabel untuk variabel Y dengan data terlampir.

Untuk mengolah data yang diperoleh dari jawaban-jawaban pernyataan yang berasal dari kuesioner, maka hasil jawaban responden diolah berdasarkan indikator masing-masing variabel untuk nilai Variabel (X) Penerapan *STOP Card* dan menurunnya kecelakaan kerja.

1. Uji Validitas (*Test of Validity*)

Uji Validitas ini digunakan untuk mengetahui tingkat validitas dari suatu kuesioner yang digunakan dalam pengumpulan data. Uji signifikansi dilakukan dengan membandingkan nilai *rhitung* dengan *rtabel* untuk degree of freedom ($df = N - 2$), dalam hal ini adalah jumlah sampel. Jumlah sampel (N) dalam penelitian ini adalah 35, sehingga $df = 35 - 2 = 33$ dengan taraf signifikansi 5%. Suatu pertanyaan atau pernyataan dinyatakan valid apabila nilai *rhitung* yang merupakan nilai pearson correlation (dalam SPSS versi 27) lebih besar daripada nilai *rtabel*. Dalam hal ini didapatkan *rtabel* sebesar 0,344. Jika *rhitung* $> r_{table}$, maka pernyataan penelitian tersebut dikatakan valid.

a. Uji Validitas Pengguna *STOP Card* (X)

Tabel 4. 26

Hasil Uji Validitas Variabel Pengguna *STOP Card* (X)

Validitas Variabel Penggunaan <i>STOP Card</i> (X)			
Butir Item	<i>Pearson Correlation</i> (r_{hitung})	r_{table}	Validitas
X.1	0,934	0,344	Valid
X.2	0,910	0,344	Valid
X.3	0,835	0,344	Valid
X.4	0,860	0,344	Valid

X.5	0,885	0,344	Valid
X.6	0,485	0,344	Valid
X.7	0,554	0,344	Valid
X.8	0,624	0,344	Valid
X.9	0,901	0,344	Valid
X.10	0,901	0,344	Valid

Sumber: Data Primer Diolah

Berdasarkan table diatas terlihat r_{hitung} berkisar antara 0,485 sampai 0,934, semuanya lebih besar dari 0,344 dengan $\alpha = 0,05$. Maka keseluruhan item pada variable Menurunnya Kecelakaan Kerja (X) dinyatakan valid karena seluruh item pernyataan memiliki $r_{hitung} > r_{table}$.

Tabel 4. 27

Hasil Uji Validitas Variabel Menurunnya Risiko Kecelakaan Kerja (Y)

Validitas Variabel Kecelakaan Kerja (Y)			
Butir Item	<i>Pearson Correlation</i> (r_{hitung})	r_{table}	Validitas
Y.1	0,859	0,344	Valid
Y.2	0,934	0,344	Valid
Y.3	0,954	0,344	Valid
Y.4	0,656	0,344	Valid
Y.5	0,585	0,344	Valid
Y.6	0,417	0,344	Valid
Y.7	0,859	0,344	Valid
Y.8	0,859	0,344	Valid
Y.9	0,928	0,344	Valid
Y.10	0,898	0,344	Valid

Sumber: Data Primer Diolah

Berdasarkan table diatas terlihat r_{hitung} berkisar antara 0,417 sampai 0,954, semuanya lebih besar dari 0,344 dengan $\alpha = 0,05$. Maka keseluruhan item pada variable Menurunnya Kecelakaan Kerja (Y) dinyatakan valid karena seluruh item pernyataan memiliki $r_{hitung} > r_{table}$.

2. Uji Reliabilitas

a. Uji Reliabilitas Penggunaan STOP Card (X)

Tabel 4. 28

Hasil Uji Reliabilitas Variabel Penerapan STOP Card (X)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.786	10

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Berdasarkan table diatas dapat diketahui bahwa variable Penerapan STOP Card (X) memiliki *Cronbach's Alpha* adalah 0786.

Maka dapat disimpulkan bahwa variable X dinyatakan reliabel karena nilai $0,786 > 0,6$.

b. Uji Reliabilitas Kecelakaan Kerja (Y)

Tabel 4. 29

Hasil Uji Reliabilitas Variabel Menurunnya Kecelakaan Kerja(Y)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.814	10

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Berdasarkan table diatas dapat diketahui bahwa variable menurunnya Kecelakaan Kerja (Y) memiliki *Cronbach's Alpha* adalah $0,814 > 0,6$.

3. Uji Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mencari saling hubungan atau keeratan hubungan antara variabel bebas (*independen variable*) yang dinyatakan dalam (X) dan varibel tidak bebas (*dependent variable*) yang dinyatakan dalam (Y) yang disimbolkan dengan R, nilai R dapat dihitung dengan menggunakan SPSS versi 27.

- a. Dasar Pengambilan Kesimpulan
 - 1) Jika nilai Signifikansi $< 0,05$, maka berkorelasi
 - 2) Jika nilai Signifikansi $> 0,05$, maka tidak berkorelasi
- b. Tabel Klasifikasi Hubungan Interval Koefisien Korelasi

Tabel 4. 30

Hubungan Interval Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0,00 – 0,19	Korelasi Sangat Rendah
0,20 – 0,39	Korelasi Rendah
0,40 – 0,59	Korelasi Cukup Kuat
0,60 – 0,79	Korelasi Kuat
0,80 – 1,00	Korelasi Sangat Kuat

Berdasarkan table data berpasangan antara variable X dengan Y diperoleh nilai-nilai sebagai berikut:

Tabel 4. 31

Tabel Hasil Uji Korelasi X Terhadap Y Menggunakan SPSS Vers 27

Correlations

		Penerapan STOP Card (X)	Menurunnya Kecelakaan Kerja (Y)
Penerapan STOP Card (X)	Pearson Correlation	1	.906**
	Sig. (2-tailed)		.000
	N	35	35
Menurunnya Kecelakaan Kerja (Y)	Pearson Correlation	.906**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	
	N	35	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS tersebut, diperoleh nilai sebesar 0,906 yang artinya terdapat hubungan yang kuat antara variable Penerapan STOP Card (X) dengan variable menurunnya Kecelakaan Kerja (Y). dengan korelasi yang positif menunjukkan adanya hubungan searah antara penggunaan STOP Card dengan menurunnya kecelakaan kerja. Artinya jika penggunaan STOP Card

mengalami peningkatan dan penurunan, maka kecelakaan kerja pada kapal PT Bourbon Offshore Asia Batam juga akan mengalami peningkatan atau penurunan.

4. Analisis Regresi Linier Sederhana

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya kelinieran antara variabel penerapan *STOP Card* (X) terhadap variable kecelakaan kerja (Y). pengambilan kesimpulan dalam uji regresi linier sederhana dapat mengacu pada perbandingan nilai signifikansi dengan nilai probabilitas 0,05, yaitu:

- Jika nilai signifikansi <0,05 artinya variable X berpengaruh terhadap variabel Y
- Jika nilai signifikansi >0,05 artinya variabel X tidak berpengaruh terhadap variabel Y

Tabel 4. 32

**Tabel Hasil Regresi Linear Sederhana Variabel X Terhadap Y
Menggunakan SPSS Vers 27**

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	4.500	3.202		1.405	.169
Penerapan STOP Card	.895	.073	.906	12.298	.000

a. Dependent Variable: Menurunnya Kecelakaan Kerja

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan maka diperoleh a sebesar 4.500 dan b sebesar 0.895, sehingga bentuk persamaan regresi linear sederhana adalah:

$$Y = 4,500 + 0,895X$$

Dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa pengaruh penerapan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja adalah searah (positif). Hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan *STOP Card* maka akan terjadi peningkatan pada menurunnya kecelakaan kerja sebesar 0,895, artinya setiap penambahan satu *STOP Card* maka akan menurunkan kecelakaan kerja sebesar 0,895 satuan.

5. Analisis Koefisien Determinasi

$$KD = r_{xy}^2 \times 100\%$$

$$KD = 0,906 \times 100\%$$

$$KD = 90,6\%$$

Hasil analisis koefisien determinasi dengan perhitungan dengan program SPSS versi 27 adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 33

**Tabel Hasil Koefisien Determinasi Variabel X Terhadap Variabel Y
Menggunakan SPSS Versi 27**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.906 ^a	.821	.815	1.846

a. Predictors: (Constant), Penerapan STOP Card

Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

Berdasarkan hasil yang dilakukan maka diperoleh besarnya nilai korelasi atau hubungan (R) yaitu sebesar 0,906. Dari output tersebut diperoleh koefisien determinasi (R Square) sebesar 0,821 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variable penggunaan STOP Card terhadap variable menurunnya kecelakaan kerja adalah sebesar **82,1%**.

6. Uji Hipotesis

Uji hipotesis pada penelitian ini digunakan untuk mengetahui apakah penerapan STOP Card berpengaruh signifikan terhadap menurunnya kecelakaan kerja. Dapat diambil kesimpulan:

- Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ Ho = diterima dan Ha ditolak, artinya tidak ada pengaruh yang signifikan antara X dan Y. (Ho : $\rho = 0$)
- Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka Ho = ditolak dan Ha diterima, artinya ada pengaruh yang signifikan antara X dan Y. (Ho : $\rho \neq 0$)

Hasil uji hipotesis dengan perhitungan dengan program SPSS versi 27 adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 34

Table Hasil Uji Hipotesis Variabel Y Menggunakan SPSS Versi 27

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	4.500	3.202		1.405	.169
Penerapan STOP Card	.895	.073	.906	12.298	.000

a. Dependent Variable: Menurunnya Kecelakaan Kerja

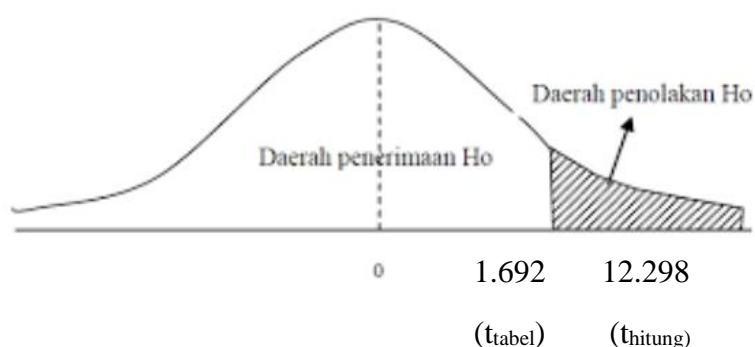
Sumber: Hasil Pengolahan SPSS Versi 27

$t_{tabel} = t(0,05;33) = 1.692$ (lihat Tabel Nilai-Nilai t untuk sampel/n berjumlah $df = 35 - 2 = 33$ dengan $\alpha = 0,05$) Berdasarkan output SPSS diatas dapat disimpulkan bahwa :

- Berdasarkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} dengan menggunakan taraf signifikansi sebesar 5% diperoleh nilai t_{hitung} sebesar 12.298 dimana nilai ini lebih kecil dari nilai t_{tabel} dengan *degree of freedom* sebesar 33 (35-2) yaitu 1.692. Maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima. Artinya tidak ada pengaruh konstanta persamaan regresi antara penerapan STOP Card (X) terhadap variabel menurunnya kecelakaan kerja (Y).
- Berdasarkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} dengan menggunakan taraf signifikansi sebesar 5% diperoleh nilai t_{hitung} sebesar 12.298 dimana nilai ini lebih besar dari nilai t_{tabel} dengan *degree of freedom* sebesar 33 (35-2) yaitu 1.692. Maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_a diterima. Artinya ada pengaruh variable penerapan STOP Card (X) terhadap variabel menurunnya kecelakaan kerja (Y).
- Berdasarkan nilai Sig. (2 tailed) dengan taraf signifikansi 5% diperoleh nilai p-value (Sig.) adalah 0,000 lebih kecil daripada taraf signifikansinya artinya H_0 ditolak H_a diterima. Artinya ada pengaruh variabel penggunaan STOP Card (X) terhadap variabel menurunnya kecelakaan kerja (Y)

Gambar 4. 4

Hasil Uji Hipotesis Variabel X terhadap Variabel Y



C. PEMECAHAN MASALAH

Penelitian ini berusaha untuk memperoleh gambaran mengenai pengaruh Penerapan *STOP Card* terhadap PT Bourbon Offshore Asia Batam. Dari hasil pengujian diperoleh pembahasan sebagai berikut:

Regresi X terhadap Y diperoleh nilai $Y = 0,895X$. dari persamaan regresi tersebut terlihat bahwa pengaruh penggunaan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja adalah searah (positif). Hal tersebut ditunjukkan pada koefisien regresi atau nilai b dalam persamaan regresi tersebut yang menunjukkan angka positif 0,895 yang mengandung arti bahwa setiap kenaikan satu satuan dari penerapan *STOP Card* maka diikuti dengan kenaikan menurunnya kecelakaan kerja sebesar 0,895 satuan. Demikian pula sebaliknya, jika penggunaan *STOP Card* mengalami penurunan satu satuan maka menurunnya kecelakaan kerja akan cenderung mengalami penurunan sebesar 0,895 satuan.

Koefisien Determinasi X terhadap Y diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 82,1% sedangkan sisanya 17,9% disebabkan oleh factor-faktor lain yang tidak dianalisis dalam penelitian ini.

Pada pengujian hipotesis diketahui nilai $p\text{-value (sig.) } 0,000 < 0,05$ dan nilai $t_{hitung} 12.298 > t_{tabel} 1.692$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang berarti terdapat pengaruh penerapan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja pada armada PT Bourbon Offshore Asia Batam.

Alternatif pemecahan masalah merupakan suatu pilihan solusi yang dinilai paling optimal untuk memecahkan masalah. Dalam beberapa hal, pihak yang terkait dalam masalah ini mungkin dapat melakukan uji coba dengan pemecahan masalah yang

terbaik dengan mencoba satu alternatif yang paling efektif dan sesuai dengan kondisi pekerja serta kondisi perusahaan untuk mengoptimalkan penggunaan *STOP Card* sehingga risiko terjadinya kecelakaan kerja di kapal dapat menurun. Pada umumnya pengambilan keputusan akan menggunakan penelitian berdasarkan pengetahuan, pertimbangan, dan pengalaman untuk memutuskan alternatif mana yang paling baik untuk memecahkan masalah.

Adapun alternatif-alternatif pemecahan masalah setelah menganalisis data di atas antara lain:

1. Pelatihan Keselamatan

Memberikan pelatihan yang komprehensif kepada semua kru kapal tentang penggunaan *STOP Card*, termasuk pemahaman tentang penggunaan yang benar, prosedur keamanan, dan risiko yang terkait. Pelatihan rutin juga harus dilakukan untuk memastikan bahwa semua kru tetap up-to-date dengan praktik terbaik.

2. Penegakan Kebijakan Memperkuat penegakan kebijakan terkait penggunaan *STOP Card* di kapal. Ini termasuk memastikan bahwa semua kru mematuhi peraturan keselamatan, melaporkan insiden atau masalah yang terkait dengan *STOP Card*, dan memastikan bahwa konsekuensi yang sesuai diberlakukan jika ada pelanggaran.
3. Inspeksi Rutin Melakukan inspeksi rutin terhadap *STOP Card* dan peralatan keselamatan lainnya di kapal untuk memastikan bahwa mereka berfungsi dengan baik. Jika ditemukan kerusakan atau keausan, segera lakukan perbaikan atau penggantian yang diperlukan.
4. Pelaporan dan Analisis Insiden Mendorong kru untuk melaporkan setiap kejadian atau insiden terkait penggunaan *STOP Card*. Melakukan analisis menyeluruh terhadap setiap insiden yang dilaporkan untuk mengidentifikasi penyebab akar dan mengambil tindakan pencegahan yang sesuai.
5. Promosi Kesadaran Keselamatan Membangun budaya kesadaran keselamatan di kapal dengan mengadakan kampanye informasi dan sosialisasi. Menekankan pentingnya penggunaan *STOP Card*, menjelaskan manfaatnya, dan memotivasi kru untuk mempraktikkan kebiasaan keselamatan secara konsisten.
6. Evaluasi dan Peningkatan Melakukan evaluasi berkala terhadap efektivitas penggunaan *STOP Card* dan mengidentifikasi area yang perlu ditingkatkan. Menggunakan umpan balik dari kru kapal untuk terus meningkatkan sistem penggunaan *STOP Card* dan praktik keselamatan secara keseluruhan.

7. Kolaborasi dan Pertukaran Informasi Mendorong kolaborasi dan pertukaran informasi antara kapal-kapal dalam industri pelayaran. Berbagi pengalaman, pelajaran yang dipetik, dan praktik terbaik terkait penggunaan *STOP Card* dapat membantu memperbaiki kesadaran keselamatan dan mengurangi risiko di seluruh industri.
8. Penelitian dan Inovasi Melakukan penelitian terus-menerus dan terlibat dalam inovasi dalam hal keselamatan kapal. Mengikuti perkembangan teknologi baru dan mencari cara-cara baru untuk meningkatkan penggunaan *STOP Card* serta mengurangi risiko kecelakaan kerja di kapal.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis, maka dihasilkan kesimpulan yaitu terdapat hubungan yang kuat dan positif antara penerapan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja pada kapal PT Bourbon Offshore Asia Batam dibuktikan dari hasil uji parsial variabel penerapan *STOP Card* (X) diperoleh $t_{hitung} 12.298 > t_{tabel} 1.692$ dengan taraf signifikansi $0,000 < 0,05$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara variabel penerapan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja pada kapal PT Bourbon Offshore Asia Batam.

Berdasarkan analisa mengenai pengaruh penerapan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja pada armada PT. Bourbon Offshore Asia Batam yang telah diuraikan pada sub bab sebelumnya, maka penulis menarik kesimpulan-kesimpulan yang merupakan suatu ringkasan secara keseluruhan dan skripsi ini yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil teknik analisis data pengaruh kuantitas *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja adalah hasil yang menunjukkan pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel X dan variabel Y.
2. Berdasarkan hasil Analisis Koefisien Korelasi tersebut dapat dilihat nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0,906 karena besarnya r berada di antara interval 0,80 – 1,00 dan memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000 hal ini berarti hubungan antara *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja adalah sangat kuat, Karena memiliki nilai signifikansi kurang dari 0,005 dan koefisien korelasi berada pada interval tingkat hubungan yang kuat. Koefisien korelasi bernilai positif yang menunjukkan bahwa hubungan antara *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja satu arah.

3. Berdasarkan hasil Analisis Koefisien Determinasi dapat dilihat nilai koefisien determinasi (R) yaitu sebesar 0,906. Dari *output* tersebut diperoleh koefisien determinasi (*R Square*) sebesar 0,821 yang mengandung pengertian bahwa pengaruh variabel penggunaan *STOP Card* terhadap variabel menurunnya kecelakaan kerja sebesar **82,1%**.
4. Dari hasil pengujian hipotesis dengan tingkat kesalahan 5% terhadap seluruh data sampel, diperoleh $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($12.298 > 1.692$) artinya ada hubungan yang signifikan antara penerapan *STOP Card* terhadap menurunnya kecelakaan kerja di PT Bourbon Offshore Asia Batam. Hal ini mengindikasikan bahwa penerapan *STOP Card*.
5. merupakan indikasi menurunnya kecelakaan kerja. Oleh karena itu, dengan adanya hal tersebut sehingga dapat mengurangi tingkat kecelakaan kerja di armada PT Bourbon Offshore Asia Batam.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan dan hasil penelitian yang telah dikemukakan di atas, maka penulis memberikan saran dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Kegiatan *brainstorming* diselenggarakan dengan lebih efektif dan efisien agar manajemen dan kru dapat bertukar pikiran kedua belah pihak.
2. Dengan program ini, diharapkan karyawan mendapatkan *input* berupa edukasi dari *team leader*. Selain itu, kedua belah pihak juga dapat melakukan tukar pikiran.
3. Dibutuhkan adanya *pre test* mengenai *STOP Card* sebelum awak kapal *join ob board* dan pada saat adanya audit diberikan suatu *refreshment* semacam *post test* untuk mengingatkan awak kapal.
4. Pemberian *reward* dapat tetap diperlukan. Hal ini dilakukan untuk memotivasi awak kapal untuk mengisi *STOP Card*.
5. Disarankan untuk awak kapal terlebih dahulu menulis temuan pada sebuah kertas/*handphone*, baru kemudian dituliskan pada kartu *STOP Card* karena adanya kecenderungan lupa menuliskan temuan di kartu *STOP Card*.
6. Disarankan penelitian selanjutnya dibutuhkan responden dalam jumlah yang lebih variatif untuk meningkatkan akurasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Bird, F.E., Gemain., George, L.,. (1992). Partical Loss Control Leadership. Portal Loss Control Leadership Georgia: International Loss Control Institute, Inc.
- Cooper, D (2000, November). Toward a Model of Safe./ty Culture. Peragamon, 36(2), 111-136.
- Departemen Tenaga Kerja RI. (1970). Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja. Jakarta: Departemen Tenaga Kerja RI
- DUPONT. (2007). STOP untuk Satu Sama Lain. USA: E.I. du Pont Nemours and Company.
- HSE. (1993) ACSNI Human Factors Study Group: Third report - Organising for safety HSE Books 1993. In HSE.
- Bird, F. E., Germain., George, L.,. (1992). Partical Loss Control Leadership. Portal Loss Control Leadership Georgia: International loss control Institute, Inc.
- Cooper, D. (2000, November). Toward a Model of Safety Culture. Pergamon, 36(2), 111-136.
- Departemen Tenaga Kerja RI. (1970). Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Jakarta: Departemen Tenaga Kerja RI.
- DUPONT. (2007). STOP untuk Satu Sama Lain. USA: E.I. du Pont Nemours and Company.
- H S E. (1993). ACSNI Human Factors Study Group: Third report - Organising for safety HSE Books 1993. In HSE.
- Heinrich. (1980). Industrial Accident Prevention. New Jersey: McGraw-Hill.
- ILO, I. L. (2013). Keselamatan dan Kesehatan Kerja Keselamatan dan Kesehatan Sarana untuk Produktivitas. Jakarta: SCORE.
- International Atomic Energy Agency. (1991). Safety Culture. Vienna: IAEA.
- Munandar, A. S. (2000). Psikologi Industri. Jakarta: UI Press.

- National Institute for Occupational Safety and Health. (1987, July). A Guide to Safety in Confined Spaces. Retrieved 2024, from Centers for Disease Control and Prevention.
- O'Neil, B. (2002). Accident: Highway Safety and William Haddon, Jr. . Chicago: Jacobson Associated.
- Reason, J. (1990). Human Error. USA: Cambridge University Press.
- Ridley, J. (2006). Ikhtisar Kesehatan dan Keselamatan Kerja . Jakarta: Erlangga.
- Sedarmayanti. (2011). Tata Kerja dan Produktivitas Kerja :Suatu Tinjauan Dari Aspek Ergonomi Atau Kaitan Antara Manusia Dengan Lingkungan Kerjanya. Bandung: Mandar Maju.
- Soegeng. (2006). Dasar-Dasar Penelitian. Semarang: IKIP PGRI Semarang.
- Sugiyono. (2009). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Turner B. A., Pidgeon N., Blockley D., Toft B. (1989). Safety culture: Its importance in future risk management. Position Paper for the Second World Bank Workshop on Safety Control and Risk Management. Sweden: Karlstad.

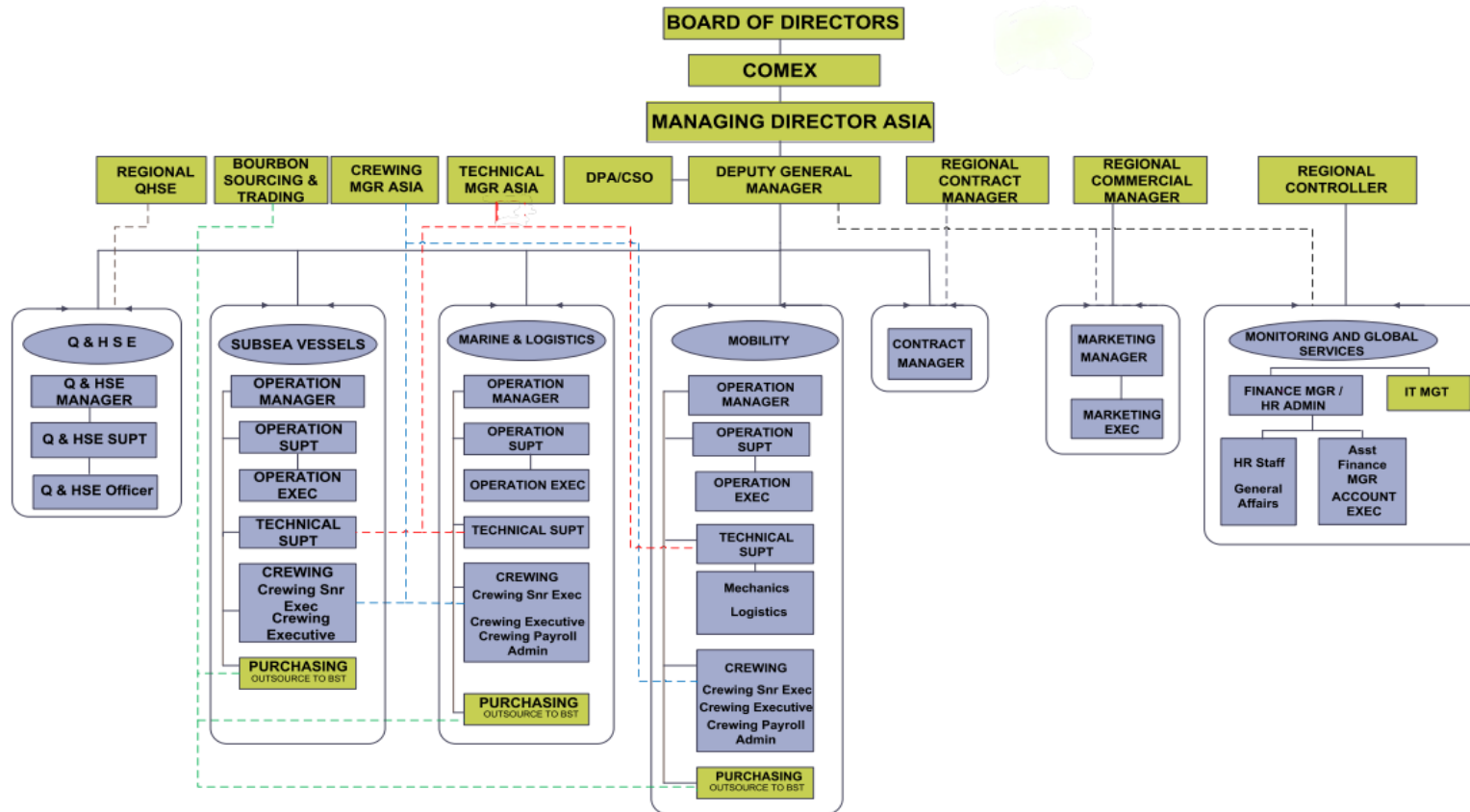
LAMPIRAN

Lampiran 1 Struktur Organisasi PT. Bourbon Offshore Asia Batam

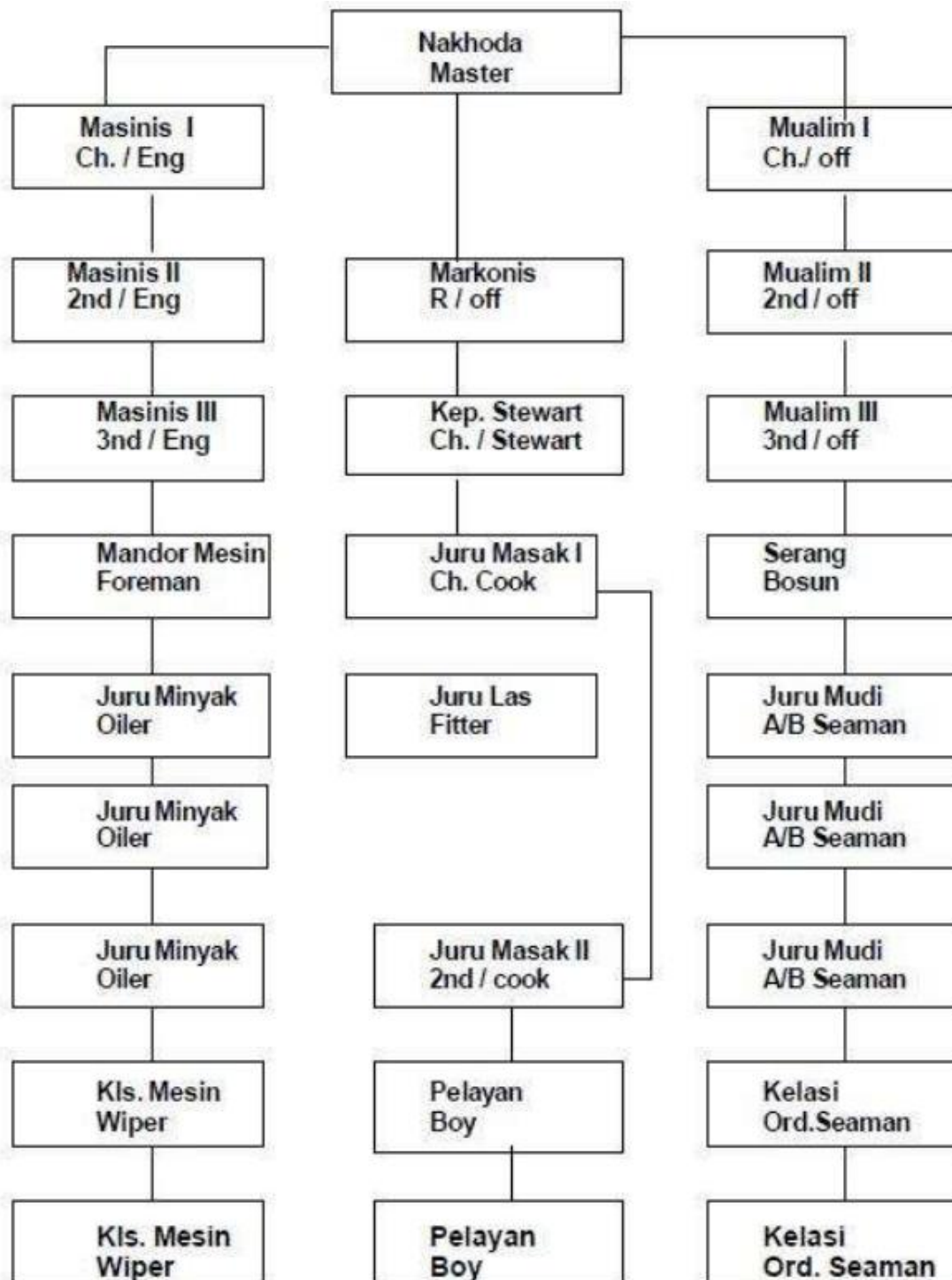
Data Tanggal 22 Juli 2023



Bourbon Offshore Asia Organisation Chart
BOA-CHR-M1.0001



**Lampiran 2 Struktur Organisasi Di Kapal PSV Surf Perdana dan AHTS Bourbon
Liberty 200 Series Data Tanggal 22 Juli 2023**



Lampiran 3.1 Spesifikasi Kapal Surf Perdana



SURF PERDANA (ex-Bourbon Explorer 503)

DP2 Diesel Electric Platform Support Vessel
7,105 barrels liquid mud
Special product transport capacity
Low emissions



SURF PERDANA - PSV has been designed by Shanghai Design Associate. This extremely maneuverable vessel is equipped with Diesel Electric propulsion, four main engines configuration, 2 azimuth Z-drive at stern, two bow thrusters and Dynamic Positioning Class II. It is capable of safe, reliable operations as well as precise station-keeping in DP mode.

The supply vessel is well adapted to support drilling activities and is able to carry the same quantity of liquid products as larger vessels. It is designed to meet requirement of well stimulation operations and is easily upgradable for ROV support and light subsea intervention work. The vessel is able to transport mud with high pollution and safety hazards in its special product tanks. It has accommodations for 80 persons with comfort class 3 standard.



PLATFORM SUPPLY VESSEL

REGISTRATION

Vessel Name: **SURF PERDANA**

Type: **PSV**

Year: **2014** Flag: **INDONESIA**

Owner: **PT SURF MARINE INDONESIA**

Builder: **SINOPACIFIC - China**

Class: **BV 1 • HULL, • MACH, Unrestricted Navigation, Supply Vessel, LHNS, WS, Oil Product, Fire-fighting Ship 1, Water Spraying, • AUT-UMS, • DYNAPOS-AM/AT R CLEANSHIP (7+), Protected FO tanks, COMF-NOISE 3, COMF-VIG 3, Oil Recovery Ship**

Updated: 29-06-2014

Lampiran 3.2 Spesifikasi Kapal Surf Perdana



TECHNICAL SPECIFICATIONS PSV - SURF PERDANA



MAIN PARTICULARS

DIMENSIONS

Length overall:	78.55 m
Breadth moulded:	17.20 m
Depth:	7.80 m
Max Draft:	6.30 m
Deadweight (approx):	3,600 t
Gross tonnage (approx):	3,200

CAPACITIES

Deck area: (5 mt/m2):	(51.00 x 14.20) 700 m2
Max Deck cargo: (Approx) @ 1.00m:	1,850 t
Fuel oil:	1,080 m3
Drill water/ballast water:	1,500 m3
Fresh water:	640 m3
Liquid mud: (10 tanks):	Total (7,105 barrels) 1,130 m3
Dry Bulk/Cement: (4 tanks):	Total: 300 m3
Special Product:	368 m3
Foam:	18 m3

DELIVERY RATES

Fuel oil:	2 x 150 m3/h at 90 m
Fresh water:	150 m3/h at 90 m
Drill water/ballast:	200 m3/h at 90 m
Bulk material:	2 x 22 m3/h at 60 m
Liquid mud:	2 x 100 m3/h at 180 m + 1 x 100 m3/h at 150 m
Special Products:	4 x 75 m3/h at 90 m
Liquid mud tanks fitted with hydraulic agitators and fixed hot water washing system.	

ACCOMMODATIONS

Accommodations for:	80 pers
Single cabins:	5
2 men cabins:	15
3 men cabins:	11
4 men cabins:	3
1 sickbay cabin:	1
Hospital:	1
Mess room, day rooms, meeting room, offices, laundry, galley, stores, change room, gymnasium.	
Fully air-conditioned, compliant MLC 2006.	

MACHINERY / PERFORMANCE

PROPULSION - MACHINERY

Main generators:	4 x 1,360 kW
Main propulsion:	2 x 2,000 kW Z drive, azimuth thrusters
Bow thrusters:	2 x 1,000 kW controllable pitch thrusters
Emergency generator:	1 x 250 kW

SPEED / CONSUMPTION

Maximum speed:	27.8 t/day @ 14.0 knots
Service speed (3 engines @ 85%):	19.9 t/day @ 12.5 knots
Service speed (2 engines @ 85%):	13.3 t/day @ 10.6 knots
Economic speed (1 engine @ 85%):	6.6 t/day @ 8.0 knots

EQUIPMENT & ELECTRONICS

PROPULSION - MACHINERY

Windlasses 8.6 mt each, 2 electric comb. Windlass/Mooring winches	
Chain 42 mm Grade 3	
Tugger winches:	2 electric winches, 10 mt pull each
Capstan:	2 x 8 mt each
Deck provisions crane:	1 x 5 mt @ 7 m

- OTHER EQUIPMENT

Fuel oil purifier:	1 x 1,950 l/h, self cleaning type
Oil/water separator:	1 x 1 m3/h, IMO approved type
Sewage treatment plant:	1 IMO/MARPOL approved type
Inert gas generator:	1 x 27 N m3/hr
Boiler:	1 x 800 kW
Water maker:	15 t/day

SAFETY EQUIPMENT

Fire Fighting (Fifi 1) -2 pumps of 1,770 m3/h, 2 monitors of 1,200 m3	
Water spray protection. Foam.	
Life saving arrangement, 10 liferafts with capacity 25 pers.	
1 fast rescue boat 6 pers. / Workboat 15 pers. with davit.	

DYNAMIC POSITIONING SYSTEM

Type: KONGSBERG K-MASTER:	Class DP2
- 3 DGPS, 1 Radius, 1 Cyscan, 1 HIPAP (installation ready).	
- Sensors and monitoring as per class II requirements.	

ELECTRONICS

- NAVIGATION

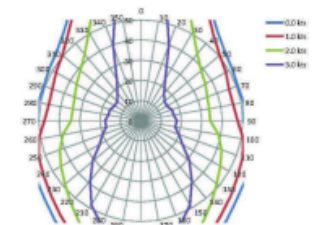
2 radars with ARPA, 2 radars transponders,
3 gyrocompasses, 1 echo sounder, 1 speed log, 1 autopilot.

- COMMUNICATION

1 radio system compliant with GMDSS A3 rules.
Vsat, Fleet Broad Band 500, Inmarsat C.
E-mail/IP voice facilities.

DP CAPABILITY PLOT

- Tremendous station-keeping capability
- Exceptional maneuverability
- Safer operations alongside rigs and platform
- Increased operational time in adverse conditions



(All thrusters 100%).
Max wind speed: 50 kts.
Constant Current: 0.0 to 3.0 kts

Lampiran 4.1 Spesifikasi Kapal Bourbon Liberty 200 Series

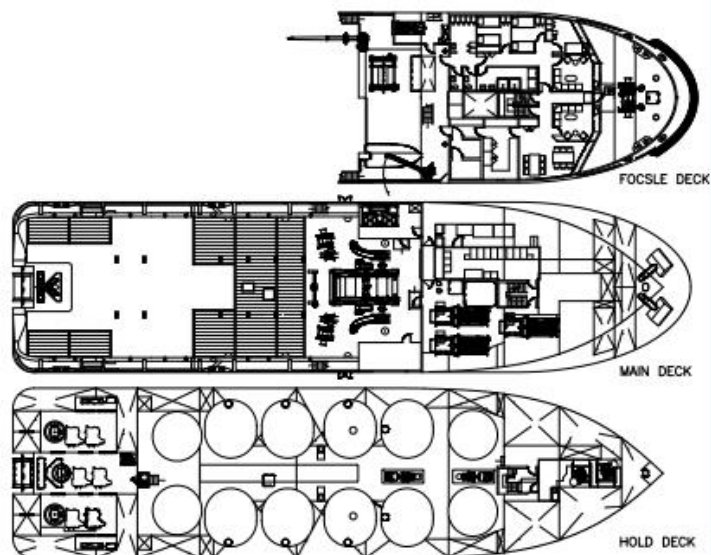


Designed in conjunction with Guido Perla & Associates of Seattle, Washington.

Environmentally friendly diesel electric propulsion uses less fuel than conventional direct drive systems and produces far less pollution.

Liquid mud tank capacity and delivery capabilities typically found only in much larger vessels. BOURBON LIBERTY 200 AHTS Series will be equally at home serving shallow water ports or deepwater installations.

The fully redundant dynamic positioning class II gives her an exceptional maneuverability. In addition, this AHTS is classed Fi-Fi I.



ANCHOR HANDLING TUG SUPPLY VESSEL

REGISTRATION

Vessel Name: **BOURBON LIBERTY 200.**
Type: **Anchor Handling Tug Supply Vessel.**
Year: **2007 to 2011.**

Builder: **Dayang shipyard-China.**
Class: **ABS + A1, Towing vessel, Fi-Fi 1, Offshore support vessel AH, (E), + AMS, + DPS -2.**


Owner: **Bourbon Offshore.**

Flag: **Luxembourg**

Updated: 18-01-2013


 **Bourbon Offshore**

Lampiran 4.2 Spesifikasi Kapal Bourbon Series 200 Series



TECHNICAL SPECIFICATIONS

AHTS - BOURBON LIBERTY 200



• MAIN PARTICULARS

DIMENSIONS	
Length overall:	59.78 m
Breadth moulded:	15.00 m
Depth:	5.50 m
Design draft:	4.30 m
Max draft:	4.88 m
Deadweight (at max draft):	1,460 t
Bollard pull:	82.5 t
Gross tonnage:	1,733
CAPACITIES	
Deck area: (5mt/m2)	(26,00 x 12,70 m) 331 m2
Deck cargo:	540 mt
Fuel oil:	606 m3
Drill/water/ballast:	458 m3
Fresh water:	354 m3
Liquid mud (8 tanks):	651 m3
Dry bulk/cement:	156 m3
Foam:	14.5 m3

DELIVERY RATES	
Fuel oil:	150 m3/h at 60 m
Fresh water:	150 m3/h at 70 m
Drill/ water/ballast:	150 m3/h at 70 m
Liquid mud:	2 x 150 m3/h at 70 m
Dry Bulk/Cement:	50 t/h at 60 m
Liquid mud tanks fitted with agitators and fixed washing system.	

ACCOMMODATIONS	
Accommodations for:	20 pers
Single cabins:	4
2 man cabins:	4
4 man cabins:	2
Mess / day rooms, hospital, laundry, galley, stores, office.	
Fully air conditioned.	

• MACHINERY / PERFORMANCE

PROPULSION - MACHINERY	
Main engines:	3 x 1,825 kW.
Main propulsion:	3 x 1,685 kW Z Drive, fixed pitch variable speed.
Bow thrusters:	2 x 560 kW
Emergency / harbour generator:	180 kW

SPEED / CONSUMPTION	
Maximum speed (100%):	22 t/day @ 13.5 knots
Service speed (80%):	16 t/day @ 12 knots
Economic speed (50%):	8.3 t/day @ 10 knots
Stand-by mode (1 genset):	5.4 t/day in moderate environmental conditions.

• EQUIPMENT & ELECTRONICS

DECK EQUIPMENT	
Towing /Anchor-handling electro-hydraulic high pressure winch:	
- 2 drums in waterfall arrangement each equipped with:	
- Drum size:	900/2,250 mm dia. x 1,800 mm length.
- Drum capacity:	1,500 m of 2" steel wire.
- Rated pull:	150 t on 1 st. Layer at 0 - 8.50 m /min.
- Brake holding load:	250 t on 1 st layer.
- Cable lifters:	2 for 2" 1/2 and 3" chains.
Stern roller:	1,500 mm dia. X 2,500 mm length.
Storage reel:	813/2,300 mm dia. X 1,600 mm length.
- Capacity:	1,500 m of 2" wire.
Windlass:	1
Tugger winchs:	2 x 10 t pull.
Deck cargo crane:	1.8 t @ 6 m.

SAFETY EQUIPMENT	
Fire Fighting (Fi-Fi I):	2 pumps of 1,500 m3/h. 2 monitors of 1,200 m3/h.

Water spray protection.

MOB boat with davit

Life saving arrangement

Stand by rescue equipment

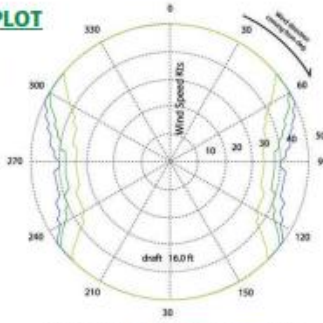
ELECTRONICS	
- NAVIGATION / COMMUNICATION.	
2 radars	
1 radio system compliant with GMDSS A3.	
3 satellite communication system: Vsat, Inmarsat fleet 77, Iridium.	
Email / IP voice facilities.	

DYNAMIC POSITIONING SYSTEM (Class II)	
ABS classed DP2 redundant positioning system comprising:	
- 2 DGPS, 1 Cyscan.	
- 1 laser reference unit,	
- 1 independent joystick system,	
- Sensors and monitoring as per class II requirements.	

DP CAPABILITY PLOT

(All thrusters 100%)

Max wind speed: 50 Kts



The plot is a circular graph with 'Wind Speed Kts' on the radial axis (0 to 50) and 'Current Speed' on the angular axis (0 to 360 degrees). Three concentric circles represent draft depths: 0 Kts (innermost), 1 Kts (middle), and 2 Kts (outermost). The plot shows that as wind speed increases, the allowable current speed decreases, particularly at higher draft depths. A legend at the bottom indicates the current speed limits for each draft depth.

Lampir 5.1 Hasil Kuesioner Variabel X (Penerapan STOP Card)

Menggunakan SPSS Versi 27

n	PENERAPAN STOP CARD (X)										TOTAL X
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	
1	5	5	5	5	5	5	5	1	5	5	46
2	5	5	5	5	5	1	5	4	5	5	45
3	5	5	5	5	5	5	5	2	5	5	47
4	5	5	5	5	5	5	1	4	5	5	45
5	5	5	5	5	5	2	5	4	5	5	46
6	5	5	5	5	5	5	3	4	5	5	47
7	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
8	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
9	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
10	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
11	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
12	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
13	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
14	5	5	5	5	5	2	5	4	5	5	46
15	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
16	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
17	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	48
18	5	4	5	5	4	5	4	4	4	5	45
19	4	4	4	5	4	5	4	5	4	4	43
20	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	42
21	4	4	4	5	4	4	4	5	4	4	42
22	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
23	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
24	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
25	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
26	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
27	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
28	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	40
29	3	4	4	4	4	4	4	5	4	4	40
30	3	3	4	4	4	4	4	5	4	4	39
31	3	3	4	4	4	1	4	5	4	4	36
32	3	3	2	4	4	4	4	5	4	4	37
33	3	3	4	4	4	4	4	5	4	4	39
34	3	3	4	4	4	4	3	5	3	4	37
35	3	3	4	4	4	3	3	5	3	4	36

Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner

Keterangan Tabel:

1. Sangat Setuju (SS) = 5
2. Setuju (S) = 4
3. Kurang Setuju (KS) = 3
4. Tidak Setuju (TS) = 2
5. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1

Lampiran 5.2 Hasil Kuesioner Variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja)

Menggunakan SPSS Versi 27

n	MENURUNNYA KECELAKAAN KERJA (Y)										TOTAL Y
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	
1	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
2	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
3	5	5	5	1	5	5	5	4	5	5	45
4	5	5	5	5	5	2	5	4	5	5	46
5	5	5	5	5	3	5	5	4	5	5	47
6	5	5	5	5	5	2	5	4	5	5	46
7	5	5	5	5	5	1	5	4	5	5	45
8	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
9	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
10	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
11	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
12	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
13	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
14	5	5	5	5	1	5	5	4	5	5	45
15	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	49
16	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	47
17	4	4	5	4	5	5	5	4	5	5	46
18	4	4	4	4	4	4	5	4	4	5	42
19	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
20	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
21	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
22	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
23	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
24	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
25	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
26	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
27	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
28	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
29	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
30	4	4	4	4	4	4	4	5	4	4	41
31	5	4	4	4	4	2	4	5	4	5	41
32	3	4	4	3	4	4	4	5	4	4	39
33	3	4	4	3	4	4	4	5	4	4	39
34	3	3	3	3	3	4	4	5	4	3	35
35	3	3	3	3	3	3	4	5	3	3	33

Sumber: Hasil Pengolahan Data Kuesioner

Keterangan Tabel:

1. Sangat Setuju (SS) = 5
2. Setuju (S) = 4
3. Kurang Setuju (KS) = 3
4. Tidak Setuju (TS) = 2
5. Sangat Tidak Setuju (STS) = 1

Lampiran 6.1 Uji Validitas Variabel X (Penerapan *STOP Card*)

[illegible]

X08	Pearson Correlation	-.671**	-.648**	-.640**	-.624**	-.720**	-.294	-.399*	1	-.673**	-.743**	-.624**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.087	.018		.000	.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X09	Pearson Correlation	.863**	.884**	.746**	.778**	.927**	.254	.519**	-.673**	1	.886**	.901**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.141	.001	.000		.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
X10	Pearson Correlation	.904**	.839**	.862**	.840**	.944**	.282	.434**	-.743**	.886**	1	.901**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.100	.009	.000	.000		.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Total	Pearson Correlation	.934**	.910**	.835**	.860**	.885**	.485**	.554**	-.624**	.901**	.901**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.003	.001	.000	.000	.000	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 6.2 Uji Validitas Variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja)

[illegible]

Y08	Pearson Correlation	-.749**	-.845**	-.886**	-.495**	-.434**	-.280	-1.000**	1	-.907**	-.877**	-.859**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.003	.009	.103	.000		.000	.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y09	Pearson Correlation	.807**	.921**	.961**	.532**	.486**	.317	.907**	-.907**	1	.877**	.928**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.001	.003	.064	.000	.000		.000	.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Y10	Pearson Correlation	.855**	.891**	.926**	.532**	.486**	.191	.877**	-.877**	.877**	1	.898**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.001	.003	.273	.000	.000	.000		.000
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Total	Pearson Correlation	.859**	.934**	.954**	.656**	.585**	.417*	.859**	-.859**	.928**	.898**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.013	.000	.000	.000	.000	
	N	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 7.1 Uji Reliabilitas Variabel X (Penerapan STOP Card)

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X01	39.5143	12.904	.902	.702
X02	39.5143	13.551	.872	.712
X03	39.3429	14.585	.779	.731
X04	39.2000	15.459	.825	.740
X05	39.3143	15.281	.855	.736
X06	39.6571	15.467	.253	.813
X07	39.5429	15.550	.395	.777
X08	39.4571	24.432	-.726	.905
X09	39.3714	14.534	.868	.725
X10	39.2857	15.210	.875	.734

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.786	10

Lampiran 7.2 Uji Reliabilitas Variabel Y (Menurunnya Kecelakaan Kerja)

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
Y01	39.3429	13.879	.807	.763
Y02	39.2857	13.975	.912	.758
Y03	39.2571	13.844	.938	.754
Y04	39.4857	14.316	.516	.797
Y05	39.4286	14.899	.431	.808
Y06	39.5714	15.840	.193	.849
Y07	39.1714	14.970	.823	.774
Y08	39.2000	22.459	-.886	.891
Y09	39.2286	14.299	.907	.762
Y10	39.2000	14.106	.865	.762

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.814	10

**Lampiran 8 Penulis Menjalani Praktek Darat Di
PT Bourbon Offshore Asia Batam**

