

Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (ISM Code)

Hero Budi Santoso¹⁾, Prijantono Dillyanto²⁾

¹⁾Politeknik Maritim Negeri Indonesia

Jl. Pawiyatan Luhur 1/I Bendan Dhuwur, Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah, Indonesia 50233

Email: herobudi@polimarin.ac.id, yeyek@polimarin.ac.id

Abstrak

Pelaksanaan transportasi laut yang menjamin keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal niaga memerlukan adanya sistem manajemen pengoperasian kapal yang terintegrasi baik sehingga dapat meminimalkan terjadinya resiko bahaya yang timbul seperti adanya tubrukan kapal tenggelam, kandas, kebakaran di atas kapal dan lain sebagainya. Sistem manajemen keselamatan (SMK3) dapat digunakan sebagai cara untuk mencegah timbulnya kecelakaan kerja yang disebabkan oleh perilaku pekerja melalui adanya budaya keselamatan yang dilaksanakan oleh seluruh pihak yang terkait, sedangkan implementasi *ISM Code* ini dimaksudkan untuk membangkitkan dan mempertahankan motivasi keselamatan (*safety motivation*) dalam keselamatan pelayaran. Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini terletak pada pengaruh aspek budaya keselamatan (*safety culture*) dan model kepemimpinan keselamatan (*safety leadership*) terhadap motivasi keselamatan kerja (*safety motivation*) di industri pelayaran khususnya perilaku keselamatan kerja di atas kapal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh budaya keselamatan dan perilaku keselamatan terhadap keselamatan kerja (*safe operation*) pada kapal-kapal niaga. Diharapkan penelitian ini dapat menghasilkan solusi untuk mengurangi timbulnya kecelakaan kapal baik pada pelayaran nasional maupun internasional. Tipe penelitian pada penelitian ini yaitu penelitian korelasional. Penelitian ini merupakan penelitian empiris yang membuktikan pengaruh Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan dan Motivasi keselamatan Kerja pada pekerja perkapalan di Pelabuhan Tanjung Emas Kota Semarang, sebagaimana yang telah dirumuskan dalam hipotesis. Data yang diolah didapatkan melalui cara pengumpulan data berupa kuesioner. Teknik analisa data yang digunakan adalah uji kualitas instrumen, analisis regresi, uji model fit dan uji hipotesa. Hasil rekomendasi yang peneliti ajukan adalah, peningkatan pemberlakuan budaya keselamatan di lingkungan perusahaan pelayaran, pelatihan peningkatan manajemen keselamatan secara regular di tingkat perusahaan dan pelatihan model kepemimpinan keselamatan perlu ditingkatkan di sektor pelayaran.

Kata Kunci: *Safety Culture, Safety Leadership, Safety Motivation, SMK3, ISM Code*

Abstract

The sea transport's that guarantees the safety of shipping for commercial ships requires a well-integrated ship operation management system, to minimize the risk of hazards that can be arise such as sunken ship, collisions, aground, fires on board. The safety management system (SMK3) can be used as a way to prevent work accidents caused by worker behavior through a safety culture. Required all parties concerned, to implement of the ISM Code is intended to generate and maintain safety motivation in safety concern in shipping industry. Scope of problem in this study is to measure the influence of safety culture aspects and safety leadership on safety motivation in the shipping industry, especially safety behavior on ships. This study aims to determine the effect of safety culture and safety behavior on work safety (*safe operation*) on commercial ships. Results of this research can be produce solutions to reduce the number of ship accidents on both national and international shipping. The type of research in this study is correlational research and empirical study that proof the influence of safety culture, safety leadership and safety motivation on shipping workers, as formulated in the hypothesis. The processed data obtained through data collection in the form of a questionnaire. The data analysis technique used is the instrument quality test, regression analysis, fit model test and hypothesis testing. The results of the recommendations that researchers propose are, increasing the implementation of safety culture in shipping companies, regular training to improve safety management at the company level and training in safety leadership models need to be improved in the shipping sector.

Key words: *Safety Culture, Safety Leadership, Safety Motivation, SMK3, ISM Code*

1. PENDAHULUAN

Pelaksanaan transportasi laut untuk kepentingan pendistribusian barang maupun penumpang dari satu pulau ke pulau lainnya dapat berjalan dengan lancar, sehingga pemerataan pembangunan ekonomi tidak hanya berpusat pada satu wilayah saja. Untuk mencapai tujuan tersebut armada kapal niaga, memerlukan adanya pengoperasian manajemen kapal yang mengutamakan manajemen keselamatan sehingga dapat meminimalkan terjadinya resiko bahaya kecelakaan yang sering terjadi seperti adanya tubrukan, kapal tenggelam, kandas, kebakaran di atas kapal akhir akhir ini. Menurut Fleming et al. (1998) Budaya keselamatan adalah bagian dari sikap (*attitude*), keyakinan (*belief*), dan tata nilai (*norm*) organisasi pada Keamanan dan Kesehatan Kerja (K3). Budaya keselamatan adalah : “Budaya keselamatan suatu organisasi adalah produk dari nilai-nilai individu & kelompok, sikap, kompetensi dan pola perilaku yg menentukan komitmen, dan gaya serta kecakapan terhadap program K3 organisasi. Organisasi dengan budaya keselamatan positif ditandai dengan komunikasi yang didirikan dari saling percaya, oleh persepsi bersama tentang pentingnya keselamatan, dan dengan keyakinan tentang keberhasilan langkah-langkah pencegahan(Culture & Culture, 2006; Gadd & Collins, 2002)

Kecelakaan kapal seperti tubrukan antar kapal dapat terjadi karena kurangnya motivasi keselamatan kerja, baik itu pengalaman pelaut dalam mengoperasikan kapal juga minimnya pengetahuan mengenai implementasi kebijakan sistem manajemen keselamatan pelayaran diatas kapal. Selain di kapal, karyawan yang bekerja di kantor juga dituntut memiliki kesadaran dan pengetahuan untuk menerapkan kebijakan sistem manajemen keselamatan pelayaran sebagai salah satu persyaratan standar *International Safety Management (ISM Code)* sebagai peraturan manajemen keselamatan internasional untuk keamanan maupun keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran yang ditetapkan oleh *International Maritime Organization/ IMO*.(SOLAS 6th Edition, 2014). Pengembangan budaya keselamatan dimulai dari manajemen puncak dan tim manajemen dalam organisasi. Karena dari manajemen puncak dan tim manajemen inilah mulai digerakkannya penerapan budaya keselamatan secara berkesinambungan di dalam organisasinya. Model pemimpin yang dirasakan oleh karyawan untuk menunjukkan karakter khusus yang berhubungan dengan sikap dan perilaku spesifik terkait dengan keselamatan kerja (Yuki, 2014). Kepemimpinan keselamatan (*safety leadership*) Tingginya kualitas dari kepemimpinan yang telah mereka berikan dan budaya organisasi yang dihasilkannya.Tim manajemen dalam organisasi mempunyai kepemimpinan keselamatan (*safety leadership*) yang efektif dan mendemonstrasikan karakter khusus, berhubungan dengan perilaku yang spesifik, dan cenderung menciptakan budaya organisasi yang tepat.(Astuti, 2010) seiring juga menurut Rahayu et al., (2017) Sosok seorang pemimpin diharapkan dapat berperan aktif dalam merumuskan dan menyempurnakan strategi yang telah ditentukan sehingga tujuan perusahaan dapat tercapai.

Menurut Undang Undang No. 17 Tentang Pelayaran (2008), Kelaiklautan kapal (*sea worthiness*) adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, sistim manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal. Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan, alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengajuan.(SOLAS 6th Edition, 2014). Implementasi ISM Code ini dimaksudkan untuk membangkitkan dan mempertahankan motivasi keselamatan kerja dalam keselamatan pelayaran. Data KNKT kementerian perhubungan laut. Beberapa faktor faktor utama penyebab kecelakaan transportasi laut terletak pada kondisi kelaiklautan kapal, awak kapal, operator atau manajemen perusahaan kapal dan kebijakan (policy) oleh regulator (Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, 2017).

Tabel 1. Hasil studi terdahulu

Judul penelitian	Hasil
Hasan Marzuki, R Andi Sularso, Murdijanto Mulangkoro, 2018	Budaya K3 berpengaruh tidak signifikan terhadap Kinerja Karyawan dan kepemimpinan keselamatan berpengaruh positif signifikan terhadap Kinerja karyawan
Yi Hsin Lin, 2012	Sistem Manajemen Keselamatan dapat meningkat dengan pengaruh yang kuat dari Budaya Keselamatan
Pedro M dan Sergio Miquel, 2003	Sistim Manajemen Keselamatan perusahaan tidak memberikan pengaruh yang signifikan (<i>limited application</i>) terhadap Budaya Keselamatan
Lusia, Sumarni dan Soebijanto, 2015	Penerapan SMK3 meneukan hubungan yang lemah dan tidak Signifikan terhadap motivasi kerja keselamatan
Indah Dwi Rahayu, Mussodiiq, 2017	Berpengaruh signifikan secara simultan antara Gaya Kepemimpinan dan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja terhadap Motivasi Kerja Karyawan

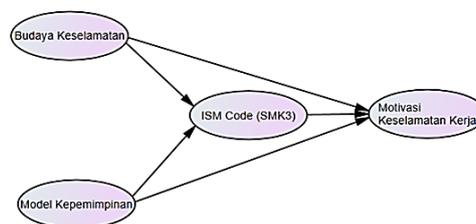
Tujuan dari penelitian ini untuk mengembangkan model yang komprehensif dari budaya keselamatan dan model pemimpin keselamatan terhadap motivasi keselamatan kerja di industri pelayaran. Berdasarkan uraian di atas penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam dan mengemukakan dalam bentuk penelitian dengan judul Budaya keselamatan dan model kepemimpinan keselamatan dalam menjamin terwujudnya motivasi keselamatan pelayaran kapal-kapal niaga dengan moderasi sistim manajemen keselamatan (*ISM code*).

2. METODE PENELITIAN

Pendekatan dalam penelitian kuantitatif ini berupa penelitian korelasional yang merupakan salah-satu tipe pendekatan yang dipilih. Pendekatan tipe penelitian korelasional dipilih jika suatu penelitian bermaksud untuk mendeteksi sejauh mana variasi-variasi pada suatu variabel penelitian berhubungan dengan variasi-variasi pada suatu atau lebih variabel lain itu tidak bersifat sebab-akibat (Aslichati, 2010). Tujuan utama melakukan penelitian korelasional yaitu menolong menjelaskan pentingnya tingkah laku manusia atau untuk meramalkan suatu hasil. penelitian korelasional merupakan upaya untuk menerangkan dan meramalkan sesuatu (*explanatory studies dan prediction studies*)(Sukamdinata, 2012).

Data kuantitatif yang diperlukan adalah data dari variabel Budaya Keselamatan, variabel Model Kepemimpinan Keselamatan, variabel Sistim Manajemen Keselamatan dan variabel Motivasi Keselamatan Kerja dan hasil angket. Data kuantitatif adalah jenis data yang dapat diukur atau dihitung secara langsung, yang berupa informasi atau penjelasan yang dinyatakan dengan bilangan atau berbentuk angka (Sugiyono, 2016). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh praktisi diatas kapal yang terdiri dari Nahkoda, Perwira Deck dan Perwira Mesin yang sedang bersandar di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Besarnya sampel dalam penelitian ini ditentukan dengan rumus *Slovin*. Dengan tingkat kesalahan sebesar 5% penentuan jumlah sampel dari populasi. Maka kita mendapatkan dari jumlah Populasi 130 responden diperoleh jumlah sampel sebanyak 98 orang responden, dan digenapkan menjadi 100 sampel responden.

Pengumpulan data dengan kuesioner. Kuesioner disusun dalam skala Likert, yaitu skala yang dapat mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial.(Sugiyono, 2016). Teknik Analisa Data menggunakan SPSS 2016 melalui uji kualitas instrument dengan uji validitas dan reliabilitas berikut analisa regresi, uji Model Fit dan uji hipotesa.



Gambar 1. Kerangka Pemikiran Teoritis

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Uji Validitas

Tabel 2. Hasil pengujian validitas kuesioner

Variabel	Indikator	R hitung (<i>corrected item total correlation</i>)	>/<	R table ($\alpha=0,05$)
(X1)	X1.1	0.786	>	0.062
	X1.2	0.834		
	X1.3	0.727		
	X1.4	0.730		
	X1.5	0.721		
(X2)	X2.1	0.787	>	0.062
	X2.2	0.843		
	X2.3	0.831		
	X2.4	0.794		
(Y1)	Y1.1	0.859	>	0.062
	Y1.2	0.829		
	Y1.3	0.860		
(Y2)	Y2.1	0.876	>	0.062

Y2.2	0.830
Y2.3	0.798

Tabel di atas menunjukkan bahwa semua variabel kuesioner valid, karena masing-masing item memenuhi syarat yaitu nilai corrected item total correlation atau r hitung > r tabel = 0.062 (N = 100. $\alpha = 0.05$).

3.2 Uji Realibilitas

Tabel 3. Hasil Pengujian Realibilitas Kuesioner

Variabel	r hitung (Cronbach Alpha)	>/<	R satandar
Budaya Keselamatan (X1)	0.812	>	0.60
Mdl. Kepemimpinan Kes (X2)	0.830	>	0.60
ISM Code (Y1)	0.807	>	0.60
Motivasi (Y2)	0.762	>	0.60

Tabel di atas menunjukkan bahwa nilai Cronbach Alpha atau r hitung untuk keempat variabel yaitu Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan, ISM dan Motivasi Perilaku Keselamatan Kerja semuanya lebih besar dari 0.06 (r standar) maka dapat disimpulkan bahwa hasil pengujian kuesioner reliabel.

3.3 Uji Kelayakan Model (Model Fit)

3.3.1 Pengaruh Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan terhadap ISM Code

A. Koefisien Determinasi; Hasil pengujian koefisien determinasi dapat dijelaskan berdasarkan tabel berikut ini.

Tabel.4 Hasil Pengujian Koefisien Determinasi (jalur I)

Model	Adjusted r square
1	0,527

Tabel di atas menunjukkan bahwa angka adjusted R Square atau adjusted R² sebesar 0.527 hal ini berarti bahwa variabel Budaya Keselamatan X₁ dan Model Kepemimpinan Keselamatan X₂ dapat menjelaskan variasi dari ISM Code Y₁ sebesar 52,7% sedangkan sisanya 47,3 % dijelaskan variabel atau faktor lain di luar model.

B. Uji F : Hasil Uji F dapat dijelaskan berdasarkan tabel di bawah ini.

Tabel 5. Hasil Uji F (Jalur I)

Model	F	Sig
1	56,160	0.000

Tabel di atas menunjukkan bahwa nilai F hitung = 56,160 > F tabel = 3.07 (df = k = 2 dan df₂ = n - k - 1 = 112 - 2 - 1 = 109, $\alpha = 0.05$) dapat dilihat pada lampiran-8, dengan angka signifikansi = 0.000 < $\alpha = 0.05$ (signifikan). Berdasarkan pengujian adjusted R² dan F diatas dapat disimpulkan model persamaan regresi (jalur I) ini layak untuk digunakan.

3.3.2 Pengaruh Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan dan ISM Code terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

A. Koefisien Determinasi; Hasil pengujian koefisien determinasi dapat dijelaskan berdasarkan tabel berikut ini;

Tabel 6. Hasil Pengujian Koefisien Determinasi (jalur II)

Model	Adjusted r square
1	0.606

Tabel di atas menunjukkan bahwa angka adjusted R Square atau adjusted R² sebesar 0.606 hal ini berarti bahwa variabel Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan dan ISM Code terhadap Motivasi Perilaku Keselamatan Kerja sebesar 60,6% sedangkan sisanya 39,4% dijelaskan variabel/faktor lain diluar model.

B. Uji F: Hasil Uji F dapat dijelaskan berdasarkan tabel dibawah ini.

Tabel 7. Hasil Uji F (Jalur 2)

Model	F	Sig.
1	51,693	0.000

Tabel di atas menunjukkan bahwa nilai F hitung $51,693 > F \text{ tabel} = 3.07$ ($df = k = 2$ dan $df2 = n - k - 1 = 112 - 2 - 1 = 109$, $\alpha = 0.05$) = dapat dilihat pada lampiran-8, dengan angka signifikansi= $0.000 < \alpha = 0.05$ (signifikan). Berdasarkan pengujian adjusted R2 dan F di atas dapat disimpulkan model persamaan regresi (jalur II) dalam penelitian ini layak untuk digunakan.

3.4 Pengujian Hipotesa

3.4.1 Pengujian Hipotesis Pengaruh Budaya Keselamatan Dan Model Kepemimpinan Keselamatan Terhadap ISM Code

Pengujian hipotesis pengaruh Budaya Keselamatan Dan Model Kepemimpinan Keselamatan Terhadap ISM Mode dapat dijelaskan berdasarkan tabel berikut ini:

Tabel 8. Koefisien Regresi (jalur I)

Model	Standardized Coefficients Beta	t	Sig
1 (Constanta)		0,738	.462
Budaya Keselamatan (X ₁)	.422	4,752	.000
Model Kep. Keselamatan (X ₂)	.390	4,391	.000

1. Hipotesis 1 (H1) :

$H_0: \beta_1 = 0$ Budaya Keselamatan tidak berpengaruh terhadap ISM Code

$H_1 : \beta_1 > 0$ Budaya Keselamatan berpengaruh positif terhadap ISM Code

Tabel di atas menunjukkan bahwa nilai t hitung dari pengaruh variabel Budaya Keselamatan terhadap ISM Code sebesar $4,752 > t \text{ tabel} = 1.671$ ($df = n - k - 1 = 100 - 2 - 1 = 97$, $\alpha = 0.05$, (Uji satu pihak) dapat dilihat pada lampiran - 9, dengan angka signifikansi = 0.000. Dengan demikian maka hipotesis 1 (H1) bahwa Budaya Keselamatan berpengaruh positif terhadap ISM Code

2. Hipotesis 2 (H2) :

$H_0: \beta_2 = 0$ Model Kepemimpinan Keselamatan tidak berpengaruh terhadap ISM Code

$H_1 : \beta_2 > 0$ Model Kepemimpinan Keselamatan berpengaruh positif terhadap ISM Code

Berdasarkan tabel diatas juga dapat diketahui bahwa nilai t hitung dari pengaruh variabel Model Kepemimpinan Keselamatan terhadap ISM Code $4,391 > t \text{ tabel} = 1.658$ dengan angka signifikansi = $0.015 < \alpha = 0.000$ (uji satu pihak). Dengan demikian maka hipotesis 2 (H2) bahwa Model Kepemimpinan Keselamatan berpengaruh positif terhadap ISM Code terbukti.

3.4.2 Pengujian Hipotesis Pengaruh Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan, dan ISM Mode terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

Pengujian hipotesis pengaruh Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan, dan ISM Mode terhadap Motivasi Keselamatan Kerja dapat dijelaskan berdasarkan tabel 9 berikut ini

Tabel 9. Koefisien Regresi (jalur II)

Model	Standardized Coefficients Beta	t	Sig
1 (Constanta)		1.128	.262
Budaya Keselamatan (X ₁)	.242	2.683	.009
Model Kep. Keselamatan (X ₂)	.389	4.387	.000
ISM Code (Y ₁)	.264	2.849	.005

1. Hipotesis 3 (H3) :

$H_0: \beta_3 = 0$ Budaya Keselamatan tidak berpengaruh terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

$H_1: \beta_3 > 0$ Budaya Keselamatan berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

Tabel di atas menunjukkan bahwa nilai t hitung dari pengaruh variabel Budaya Keselamatan terhadap Motivasi Keselamatan Kerja $2,684 > t \text{ tabel} = 1.671$ ($df = n - k - 1 = 100 - 2 - 1 = 97$, $\alpha = 0.05$, (Uji satu pihak) dapat dilihat pada lampiran -9, dengan angka signifikansi = 0.000. Dengan demikian maka hipotesis 3 (H3) bahwa Budaya Keselamatan berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

2. Hipotesis 4 (H4) :

$H_0: \beta_2 = 0$ Model Kepemimpinan Keselamatan tidak berpengaruh terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

$H_1: \beta_2 > 0$ Model Kepemimpinan Keselamatan berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja.

Berdasarkan tabel diatas juga dapat diketahui bahwa nilai t hitung dari pengaruh variabel Model Kepemimpinan Keselamatan terhadap Motivasi Keselamatan Kerja $4,387 > t \text{ tabel} = 1.658$ dengan angka signifikansi = $0.015 < \alpha = 0.000$ (uji satu pihak). Dengan demikian maka hipotesis 4 (H4) bahwa Model Kepemimpinan Keselamatan berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja terbukti.

3. Hipotesis 5 (H5) :

$H_0: \beta_5 = 0$ ISM Code tidak berpengaruh terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

$H_1: \beta_5 > 0$ ISM Code berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

Berdasarkan tabel diatas juga dapat diketahui bahwa nilai t hitung dari pengaruh variabel ISM Code terhadap Motivasi Keselamatan Kerja $2,849 > t \text{ tabel} = 1.658$ dengan angka signifikansi = $0.015 < \alpha = 0.000$ (uji satu pihak). Dengan demikian maka hipotesis 5 (H5) bahwa ISM Code berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja terbukti.

3.5 Pengujian Analisa Regresi

3.5.1 Analisis Regresi Pengaruh Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

Analisis regresi pengaruh Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan terhadap Motivasi Keselamatan Kerja dapat dijelaskan berdasarkan tabel 4.9, berdasarkan tabel tersebut dapat diketahui bahwa koefisien regresi (Beta) atau $\beta_1 = 0.422$ dan $\beta_2 = 0,390$ sehingga dapat disusun persamaan regresi (jalur I) sebagai berikut :

$$IC = \beta_1 BK + \beta_2 KK + e_1$$

Sehingga :

$$IC = BK + KK + e_1$$

Dengan demikian dapat diketahui besarnya masing-masing pengaruh :

a. $BK \rightarrow IC$ atau $p_1 = 0,422$ (bertanda positif)

Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa semakin tinggi Budaya keselamatan maka semakin meningkat ISM Code.

b. $MK \rightarrow IC$ atau $p_2 = 0,042390$ (bertanda positif)

Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa semakin Tinggi Model Kepemimpinan Keselamatan maka semakin meningkatkan ISM Code.

3.5.2 Analisis regresi pengaruh Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan, dan ISM Code terhadap Motivasi Keselamatan Kerja

Analisis regresi pengaruh Budaya Keselamatan, Model Kepemimpinan Keselamatan dan ISM Code terhadap Motivasi Keselamatan Kerja dapat dijelaskan berdasarkan tabel 4.32. Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa koefisien regresi β atau (beta) adalah $\beta_3 = 0,242$, $\beta_4 = 0,389$ $\beta_5 = 0,264$ sehingga dapat disusun persamaan regresi (jalur II) sebagai berikut :

$$MKK = \beta_3 BK + \beta_4 MK + \beta_5 IC + e_2$$

Sehingga :

$$MKK = 0,242BK + 0,389MK + 0,264 IC + e_2$$

Dengan demikian dapat diketahui besarnya masing-masing pengaruh :

a. $BK \rightarrow MKK$ atau $p_3 =$ (bertanda positif)

Hal ini dapat diinterpretasikan semakin tinggi Budaya Keselamatan (BK) akan meningkatkan Motivasi Keselamatan Kerja (MKK)

b. $MK \rightarrow MKK$ atau $p_4 =$ (bertanda positif)

Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa semakin baik Model Kepemimpinan Keselamatan (MK) maka semakin meningkat Motivasi Keselamatan Kerja (MKK)

c. $IC \rightarrow MKK$ atau $p_5 =$ (bertanda positif)

Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa semakin tinggi ISM Code (IC) akan meningkatkan Motivasi Keselamatan Kerja (MKK)

3.5.3 Pengujian Hipotesis Pengaruh Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan terhadap Motivasi Keselamatan Kerja Dengan ISM Code sebagai Variabel Mediasi

Berdasarkan hasil analisis path (jalur) I dan II dapat dilakukan analisis pengaruh Budaya Keselamatan (BK) dan Model Kepemimpinan Keselamatan (KK) terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK) terhadap Motivasi Keselamatan kerja dengan ISM Code (IC) sebagai variabel mediasi (antara) sebagai berikut :

Persamaan regresi jalur I :

$$IC = 0,422 BK + 0,390 KK + e_1$$

Besarnya masing-masing pengaruh :

a BK → IC sebesar $p_1 = 0,422$

b KK → IC sebesar $p_2 = 0,390$

Persamaan regresi jalur II :

$$MKK = 0,244 BK + 0,389 KK + 0,264 IC$$

Besarnya masing-masing pengaruh :

a IC → MKK atau $p_3 = 0,264$

b BK → MKK atau $p_4 = 0,242$

c KK → MKK atau $p_5 = 0,389$

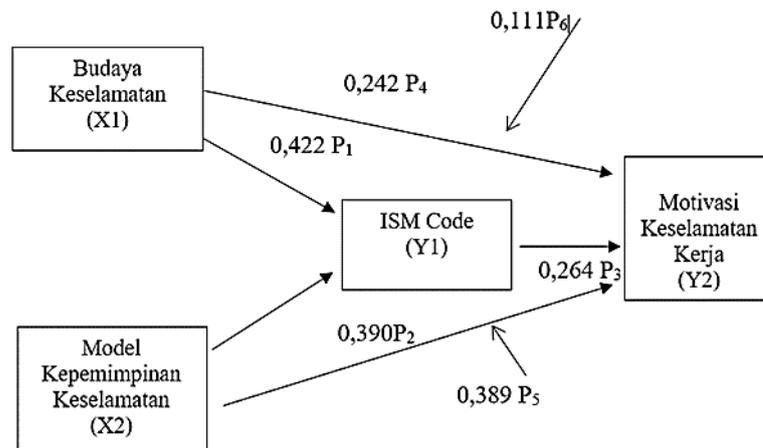
Sehingga dapat dijelaskan bahwa :

- Pengaruh Budaya Keselamatan terhadap Motivasi Keselamatan Kerja dengan ISM Code sebagai variabel mediasi :
 BK → IC → MKK atau $p_6 = p_1 \times p_3 = 0,422 \times 0,264 = 0,111$
 Pengaruh $p_6 = 0,111 < p_4 = 0,242$ hal ini menunjukkan bahwa variabel ISM Code (IC) bisa sebagai variabel mediasi dari pengaruh Budaya Keselamatan (BK) terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK). Dengan demikian maka hipotesis 6 (H6) bahwa variabel Budaya Keselamatan tidak berpengaruh terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK) dengan ISM Code sebagai variabel mediasi terbukti.
- Pengaruh Model Kepemimpinan Keselamatan (KK) terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK) dengan ISM Code sebagai variabel mediasi :
 KK → IC → MKK atau $p_7 = p_2 \times p_3 = 0,390 \times 0,264 = 0,102$
 Pengaruh $p_7 = 0,102 < p_5 = 0,384$ hal ini menunjukkan bahwa variabel ISM Code (IC) tidak bisa sebagai variabel mediasi dari pengaruh Model Kepemimpinan Keselamatan (KK) terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK). Dengan demikian maka hipotesis 7 (H7) bahwa Model Kepemimpinan Keselamatan (KK) berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja dengan ISM Code sebagai variabel mediasi tidak terbukti.
- Perhitungan pengaruh total :
 - Total pengaruh X_1 dan Y_2 :

$X_1 \rightarrow Y_2$	= p_4	= 0,242
$X_1 \rightarrow Y_1 \rightarrow Y_2$	= $p_1 \times p_3 = p_6$	= 0,111
Total	= $p_4 + p_6$	= 0,353
 - Total pengaruh X_2 dan Y_2 :

$X_2 \rightarrow Y_2$	= p_5	= 0,389
$X_2 \rightarrow Y_1 \rightarrow Y_2$	= $p_2 \times p_3 = p_7$	= 0,102
Total	= $p_5 + p_7$	= 0,491

Hasil penelitian pengaruh total menunjukkan bahwa Budaya Keselamatan berpengaruh positif ($p_1 = 0,422$ dan signifikansi ($\text{sig.} = 0,000$) terhadap ISM Code sehingga hipotesis 1 (H1) terbukti dan dapat diinterpretasikan bahwa semakin ditingkatkan budaya keselamatan maka semakin meningkat ISM Code. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (ISM Code) yang menunjukkan adanya pengaruh positif Budaya Keselamatan terhadap ISM Code .



Gambar 2. Model hasil Penelitian

4. KESIMPULAN

Pengujian hipotesa secara keseluruhan berpengaruh positif dari variabel yang satu terhadap variabel lainnya dengan pengujian Analisa Regresi terhadap seluruh variabel yang ada didapatkan, Semakin tinggi Budaya Keselamatan (BK) akan meningkatkan Motivasi Keselamatan Kerja (MKK), Semakin Tinggi Model Kepemimpinan Keselamatan maka semakin meningkatkan ISM Code, Semakin tinggi Budaya Keselamatan (BK) akan meningkatkan Motivasi Keselamatan Kerja (MKK), Semakin baik Model Kepemimpinan Keselamatan (MK) maka semakin meningkat Motivasi Keselamatan Kerja (MKK), Semakin tinggi ISM Code (IC) akan meningkatkan Motivasi Keselamatan Kerja (MKK).

Bahwa variabel ISM Code (IC) bisa menjadi sebagai variabel mediasi dari pengaruh Budaya Keselamatan (BK) terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK). Dengan demikian maka hipotesis 6 (H6) bahwa variabel Budaya Keselamatan tidak berpengaruh terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK) dengan ISM Code sebagai variabel mediasi terbukti. Bahwa variabel ISM Code (IC) tidak bisa sebagai variabel mediasi dari pengaruh Model Kepemimpinan Keselamatan (KK) terhadap Motivasi Keselamatan Kerja (MKK). Dengan demikian maka hipotesis 7 (H7) bahwa Model Kepemimpinan Keselamatan (KK) berpengaruh positif terhadap Motivasi Keselamatan Kerja dengan ISM Code sebagai variabel mediasi tidak terbukti.

Dapat diinterpretasikan bahwa semakin ditingkatkan Budaya Keselamatan sebuah Organisasi maka semakin meningkatkan Implementasi ISM Code. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian Budaya Keselamatan dan Model Kepemimpinan Keselamatan Dalam Menjamin Terwujudnya Motivasi Keselamatan Pelayaran Kapal-Kapal Niaga dengan Moderasi Sistem Manajemen Keselamatan (ISM Code) yang menunjukkan adanya pengaruh positif Budaya Keselamatan terhadap ISM Code .

UCAPAN TERIMAKASIH

Penelitian ini didukung oleh dana BOPTN Politeknik Maritim Negeri Indonesia TA 2018, Terima kasih kepada Ketua LP3M Polimarin dan kepada anggota peneliti dan pembantu peneliti atas partisipasinya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aslichati. (2010). *Metode Penelitian Sosial*, Jakarta, Universitas Terbuka.
- Astuti, Y. H. N. (2010). Peran “ Safety Leadership ” dalam Membangun Kebudayaan Keselematan yang Kuat. *Seminar Nasional VI SDM Teknologi Nuklir Yogyakarta*, November, 33–40.
- Culture, S., & Culture, J. (2006). von Haden, T Hoppes, M Li, Y Johnson, N Schriver, A. *Proceedings of the human factors and ergonomics society*, 964–968.
- Fleming, M., Flin, R., Mearns, K., & Gordon, R. (1998). Risk perceptions of offshore workers on UK oil and gas platforms. *Risk Analysis*, 18(1), 103–110. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.1998.tb00920.x>
- Gadd, S., & Collins, A. M. (2002). Safety Culture: A review of the literature. *Health & Safety Laboratory*, 44(0), 1–36.
- Undang Undang No. 17 Tentang Pelayaran, (2008).
- Rahayu, I. D., Musadieg, M. Al, Prasetya, A., Administrasi, F. I., Brawijaya, U., & Safety, O. (2017). *KESEHATAN KERJA TERHADAP MOTIVASI KERJA (Studi pada Karyawan Tetap Maintenance Department PT Badak LNG*

Bontang). 43(1), 1–9.

SOLAS 6th Edition. (2014). SOLAS Consolidated Edition. *Igarss 2014, 1*, 1–5. <https://doi.org/10.1007/s13398-014-0173-7.2>

Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran. (2017). *Capaian Kinerja Investigasi Keselamatan Tahun 2017*. file:///C:/Users/Win 8.1 Pro/Downloads/Documents/Subkom Pelayaran.pdf

Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R&D*. In *Bandung: Alfabeta*. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

Sukaminata, N. S. (2012). *Metode Penelitian Pendidikan, Bandung , PT.Permata Rosda Karya*.

Yuki, G. A. (2014). *Leadership in Organizations (8th Edition)*.