

Kesiapan Kapal Menghadapi Kondisi Darurat

The Ship's Preparation in Emergency Situation

Rudi Handoko^{a,1*}, Adenan Suhalis²

^{a,b} Institut Transportasi dan Logistik Trisakti, Jakarta, Indonesia

^{1*} rudihandoko1989@gmail.com, ²adenansuhalis52@gmail.com

*corresponding e-mail

This is an open access article under the terms of the CC-BY-NC license

ABSTRACT

All parties concern with high number of marine transportation accidents in Indonesia caused by noise and stress at work. Therefore, it is very necessary for every crew to aware of the implementation of safety standards when working. It is expected, by preparation to face the emergency situation in the ship, that any accident could be handled. In this study, twelve hypotheses were developed and the population was the crew using random sampling to decide 109 people as the respondents. The data analysis technique was using correlation, regression and hypothesis testing. The results show that a) there are direct and indirect effect of stress at work on readiness for emergency situations, b) there are direct and indirect effect of work safety on readiness for emergency situation, c) there is a total effect of noise on emergency preparation, d) there is a total effect of stress at work on emergency preparation, e) there is a simultaneous effect of noise and stress at work on work safety, and f) there is a simultaneous effect of noise and stress at work to prepare dealing with Emergency situation.

Keywords : noise level, stress at work, work safety, readiness of the ship, emergency conditions

ABSTRAK

Tingginya kasus kecelakaan transportasi laut yang ada di Indonesia yang disebabkan kebisingan dan stres kerja menjadi perhatian bagi semua pihak. Untuk itu sangat perlu kesadaran setiap crew untuk melaksanakan standar keselamatan kerja yang baik, Sehingga setiap kecelakaan dapat diantisipasi dengan kesiapan dalam menghadapi setiap kondisi darurat kapal. Penelitian ini dikembangkan dalam 12 hipotesis, populasi adalah awak kapal dengan menggunakan random sampling memutuskan 109 orang sebagai responden penelitian, teknik analisis data menggunakan uji korelasi, regresi dan uji hipotesis. Hasil pengolahan data menunjukkan; ada pengaruh langsung dan tidak langsung Stres kerja terhadap kesiapan menghadapi kondisi darurat, ada pengaruh langsung dan tidak langsung keselamatan kerja terhadap kesiapan menghadapi kondisi darurat, ada pengaruh total kebisingan terhadap kesiapan menghadapi kondisi darurat, ada pengaruh total stres kerja terhadap kesiapan menghadapi kondisi darurat. Ada pengaruh Kebisingan dan Stres kerja secara simultan terhadap Keselamatan Kerja. Ada pengaruh Kebisingan dan Stres kerja secara simultan terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat Kapal.

Kata Kunci : kebisingan, stres kerja, keselamatan kerja, kesiapan kapal, kondisi darurat

A. Pendahuluan sebagaimana perusahaan lainnya telah
Miclyn Express Offshore Pte Ltd memberlakukan aturan-aturan standar
merupakan perusahaan jasa kelautan Safety Management System (SMS),

baik standar bagi keselamatan dan Kesehatan kerja, namun apa yang telah dilakukan manajemen dan bila dihadapkan dengan kondisi lapangan tentunya ada berbagai distorsi, hal ini terlihat masih adanya kecelakaan kerja yang terjadi, tingginya tingkat kebisingan di kapal yang pada akhirnya memberikan gangguan kesehatan baik fisik maupun psikis pada awak kapal yang tentunya berimplikasi terhadap resiko kecelakaan kerja.

Berbagai kejadian kecelakaan kerja di kapal dapat dipengaruhi oleh kurangnya kesiapan awak kapal dalam menghadapi keadaan darurat. Kesiapan menghadapi keadaan darurat di kapal *masih cukup rendah*. Faktor kebisingan di lingkungan tempat kerja dapat menyebabkan munculnya potensi risiko lainnya seperti gangguan stress, percepatan denyut nadi, peningkatan tekanan darah, kestabilan emosional, gangguan komunikasi dan penurunan motivasi kerja. Fenomena kebisingan di Armada kapal kerap terjadi dan mengganggu pekerjaan awak kapal.

Selain tingkat kebisingan, terdapat stres kerja yang dirasakan karyawan Siagian (2008:300) mengungkapkan bahwa bahaya stres diakibatkan karena suatu kondisi kerja yang dapat menimbulkan ketegangan dan dapat berpengaruh terhadap emosi, jalan pikiran, dan kondisi fisik yang dapat melemahkan mental karyawan. Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh tingkat kebisingan dan stress kerja terhadap keselamatan kerja serta implikasinya pada kesiapan menghadapi kondisi darurat kapal pada armada.

Kebisingan diartikan sebagai *suara yang tidak dikehendaki*, misalnya yang merintangi terdengarnya suara-suara, musik dan sebagainya atau yang menyebabkan rasa sakit atau yang menghalangi gaya hidup. Kebisingan yaitu bunyi yang tidak diinginkan dari usaha atau kegiatan dalam tingkat dan

waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan (KepMenLH No.48 Tahun 1996) atau semua suara yang tidak dikehendaki yang bersumber dari alat-alat proses produksi dan atau alat-alat kerja pada tingkat tertentu dapat menimbulkan gangguan pendengaran (KepMenNaker No.51 Tahun 1999).

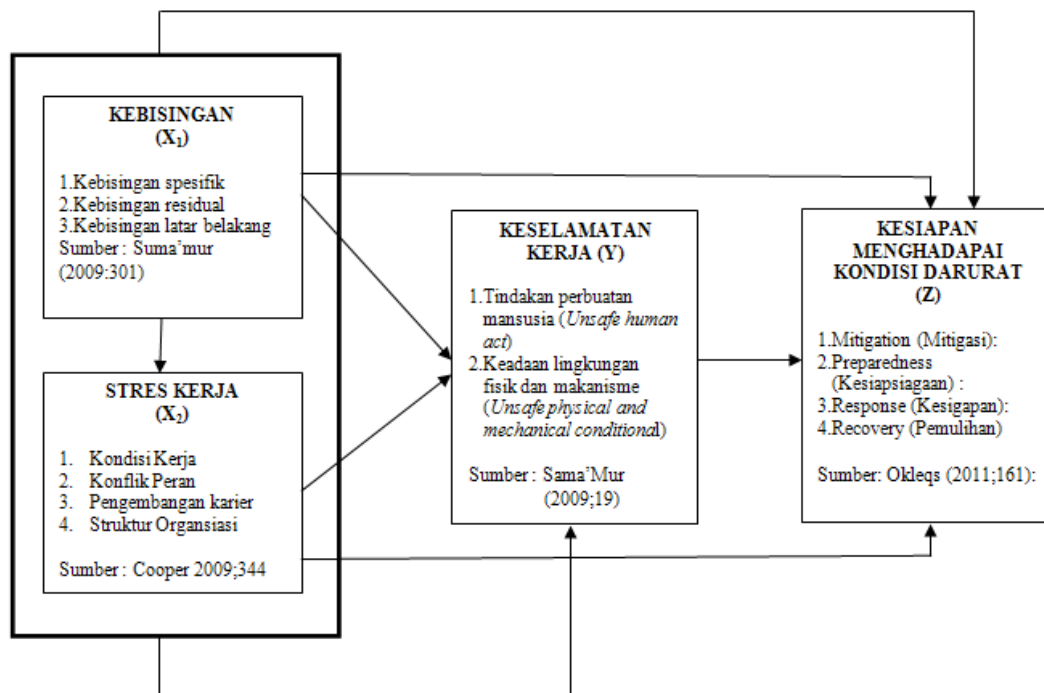
Menurut Pandji Anoroga (2009:108), stres kerja adalah suatu bentuk tanggapan seseorang, baik fisik maupun mental terhadap suatu perubahan di lingkungannya yang dirasakan mengganggu dan mengakibatkan dirinya terancam. Gibson (2008:339), menyatakan bahwa stres kerja adalah suatu tanggapan penyesuaian diperantari oleh perbedaan-perbedaan individu dan atau proses psikologis yang merupakan suatu konsekuensi dari setiap tindakan dari luar (lingkungan), situasi, atau peristiwa yang menetapkan permintaan psikologis dan atau fisik berlebihan kepada seseorang.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah suatu program yang dibuat pekerja maupun pengusaha sebagai upaya mencegah timbulnya kecelakaan dan penyakit akibat kerja dengan cara mengenali hal-hal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan dan penyakit akibat kerja serta tindakan antisipatif apabila terjadi kecelakaan dan penyakit akibat kerja (Rudi Suardi, 2011:123).

Keadaan Darurat adalah berubahnya suatu kegiatan/keadaan atau situasi yang semula normal menjadi tidak normal sebagai akibat dari suatu peristiwa atau kejadian yang tidak diduga atau dikehendaki (Rudi Suardi, 2011). Kesiapan Menghadapi kondisi Darurat merupakan hal esensial atas operasi kapal meningkat berhubungan dengan faktor alam, maka sintesa dari kesiapan menghadapi kondisi darurat adalah satu kondisi dari segala situasi yang memerlukan respon dalam segala

hal dikarenakan bencana yang tidak dapat diduga, tidak diharapkan dan tidak memuaskan yang dapat

menyebabkan kerusakan yang besar dan kerusakan lainnya.



Gambar 1 Kerangka Pemikiran

Hipotesis Penelitian

- H1 : Terdapat pengaruh langsung positif kebisingan terhadap keselamatan kerja pada Armada Kapal.
- H2 : Terdapat pengaruh langsung positif kebisingan terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.
- H3: Tidak terdapat pengaruh tidak langsung positif kebisingan melalui keselamatan kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal .
- H4 : Terdapat pengaruh langsung positif stress kerja terhadap Keselamatan kerja pada Armada Kapal
- H5 : Terdapat pengaruh tidak langsung positif stress kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal
- H6 : Terdapat pengaruh tidak langsung positif stress kerja melalui Keselamatan kerja terhadap Kesiapan

Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal

- H7 : Terdapat pengaruh langsung positif Keselamatan Kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.
- H8 : Tidak terdapat Pengaruh Total Positif Kebisingan Terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.
- H9 : Terdapat Pengaruh Total Positif Stress Kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal .
- H10: Terdapat Pengaruh Pengaruh Kebisingan terhadap Stress Kerja pada Armada Kapal .
- H11: Terdapat Pengaruh Total Positif Stress Kerja dan Kebisingan secara simultan terhadap Keselamatan Kerja pada Armada Kapal.
- H12: Terdapat Pengaruh Total Positif Stress Kerja dan Kebisingan secara simultan terhadap Kesiapan Menghadapi

Kondisi Darurat pada Armada Kapal .

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif survei yang dibangun berdasarkan penelitian deskriptif dan metode eksplanatori survei yang dibangun berdasarkan penelitian verifikatif. Populasi target dalam penelitian ini adalah seluruh awak kapal yang ada di Kapal. Populasi terjangkau adalah awak kapal yang ada di kota Jakarta yang berjumlah 150 orang yang terbagi ke dalam beberapa unit kapal dan departemen. Pengambilan sampel dipilih secara Sampling Berstrata atau Sampling Bertingkat (*Stratified Random Sampling*). Untuk menentukan ukuran sampel dari populasi, penulis menggunakan rumus Slovin dan ditetapkan sebanyak 109 orang awak kapal.

Didalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah metode penelitian lapangan (*Field Research*). Penelitian lapangan dilakukan dengan menyebarkan kuesioner pada Awak

Kapal khususnya untuk penyedia jasa kapal meliputi; Buana Listya Tama, Pacific Carriers Liomited, Timur Ship Management, Equinox, Soechi Line Sudirman. Pertanyaan yang diberikan merupakan pertanyaan tertutup. Adapun metode analisa data yang digunakan adalah analisis jalur. Dasar perhitungan teknik ini adalah analisis korelasi dan regresi. Namun, sebelum melakukan analisis jalur terlebih dahulu melakukan pengujian asumsi klasik yang terdiri dari uji normalitas, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas, dan autokorelasi. Seluruh pengujian dilakukan dengan menggunakan bantuan dari software SPSS versi 23.

B. Hasil Dan Pembahasan

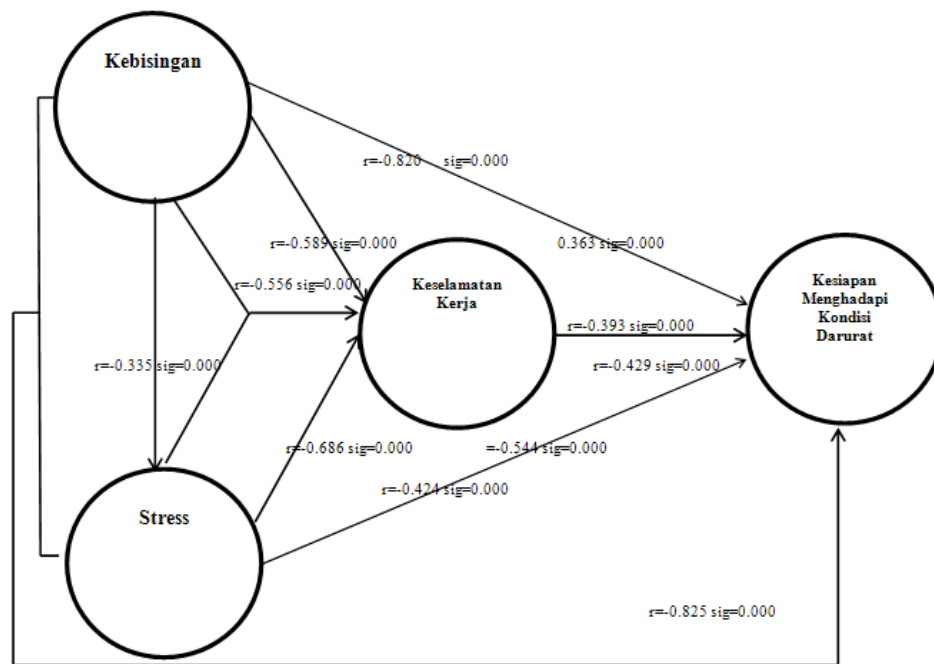
Berdasarkan hasil pengolahan data dan pembuktian atas hipotesis melalui proses pengujian statistik dapat didapat sebagai berikut:

Tabel 1 Rekapitulasi Hasil Hipotesis

Hipotesis	Pra Estimasi	HASIL			Keterangan
		R	t _{hitung}	Pvalue	
Ha ₁ Pengaruh langsung kebisingan terhadap keselamatan kerja	+	-0.589	-3.127	0.000	Berpengaruh negatif signifikan
Ha ₂ Pengaruh langsung kebisingan terhadap Kesiapan menghadapi kondisi darurat	+	-0.820	-14.803	0.000	Berpengaruh negatif signifikan
Ha ₃ Pengaruh tidak langsung kebisingan melalui keselamatan kerja terhadap Kesiapan Menghadapi kondisi darurat	+	0.686	9.757	0.000	Berpengaruh positif dan signifikan
Ha ₄ Pengaruh langsung stress kerja terhadap keselamatan kerja	+	-0.544	-6.707	0.000	Berpengaruh negatif signifikan
Ha ₅ Pengaruh tidak langsung stress kerja terhadap kesiapan Menghadapi kondisi	+	0.363	4.028	0.000	Berpengaruh positif dan signifikan

Hipotesis		Pra Estimasi	HASIL			Keterangan
			R	t _{hitung}	Pvalue	
darurat						
Ha ₆	Pengaruh tidak langsung stress kerja melalui keselamatan kerja terhadap Kesiapan Menghadapi kondisi darurat	+	0.429	4.910	0.000	Berpengaruh positif dan signifikan
Ha ₇	Pengaruh langsung keselamatan kerja terhadap kesiapan Menghadapi kondisi darurat	+	0.393	4.417	0.000	Berpengaruh positif dan signifikan
Ha ₈	Pengaruh total kebisingan terhadap kesiapan Menghadapi kondisi darurat	+	-0.820	-14.807	0.000	Berpengaruh negatif signifikan
Ha ₉	Pengaruh total stress kerja terhadap kesiapan Menghadapi kondisi darurat	+	0.424	4.840	0.000	Berpengaruh positif dan signifikan
Ha ₁₀	Pengaruh Langsung Positif Kebisingan Terhadap stress kerja	+	-0.335	3.680	0.000	Berpengaruh positif dan signifikan
Ha ₁₁	pengaruh langsung positif Kebisingan dan Stress Kerja Secara Simultan terhadap keselamatan kerja	+	-0.556	F _{hitung} 23.687	0.000	Berpengaruh negatif dan signifikan
Ha ₁₂	pengaruh langsung positif Kebisingan dan Stress Kerja Secara Simultan terhadap <i>Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat</i>	+	-0.825	F _{hitung} 112.953	0.000	Berpengaruh negatif dan signifikan

Sumber: hasil pengolahan data



Gambar 2 Analisis Jalur

Berdasarkan hasil pengolahan data menunjukan bahwa:

1. Pengaruh langsung positif kebisingan terhadap keselamatan kerja

Hasil penyajian data menunjukan ada pengaruh negatif -0.589 dengan demikian ada pengaruh negatif artinya bila variabel kebisingan pada ruang kerja mesin dan daerah sekitar/ruang kerja kapal maka akan memberikan pengaruh atas penurunan kemampuan terhadap Keselamatan kerja, dan hal ini terlihat signifikan artinya faktor keselamatan kerja akan berkurang bila terpapar atas kebisingan secara terus menerus dirasakan oleh crew kapal, sebagaimana Munandar (2008) dalam penelitiannya, menggolongkan gangguan kebisingan dalam dua kategori, yaitu berupa gangguan auditory misalnya gangguan terhadap pendengaran, dan juga berupa gangguan non auditory seperti pada gangguan saat komunikasi dan menurunnya semangat kerja yang pada akhirnya bermuara pada keselamatan kerja di kapal. Sebagaimana peraturan mengenai kebisingan paparan

2. Pengaruh langsung positif kebisingan terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.

kerjapada industry harus kurang dari 90 dBA dengan rata-rata waktu 8 jam (OSHA, 2008).

Hasil penyajian data menunjukan hal yang relatif sama namun dengan nilai korelasi lebih tinggi sebesar -0.820 dengan demikian ada pengaruh langsung positif kuat, artinya bila variabel kebisingan yang diterima oleh ABK dengan frekuensi dan intensitas terus menerus maka akan memberikan kontribusi negatif dengan demikian kebisingan Memberikan pengaruh langsung dan hal ini terlihat signifikan, dengan demikian kebisingan dapat dijadikan parameter terhadap penurunan kesiapan ABK dalam Menghadapi kondisi darurat. Hal ini sejalan dengan penelitian Jumali, Sumadi,at.al. (2016) Hasil analisis regresi logistik menunjukkan faktor dominan yang memengaruhi NIHL adalah usia dan lama paparan ($p < 0,05$). Hasil uji kai kuadrat didapatkan intensitas kebisingan

berpengaruh signifikan terhadap NIHL setelah dikoreksi dengan umur dan lama paparan ($p < 0,05$).

3. **Pengaruh tidak langsung positif kebisingan melalui keselamatan kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.**

Hasil penyajian data menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif kuat antar variabel artinya Pengaruh tidak langsung positif kebisingan melalui keselamatan kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat sebesar 0.686, dengan demikian penelitian sejalan dengan Odio Setyawan (2015) Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat kebisingan pada Kapal Riset dengan Penggerak Motor Listrik telah memenuhi standart "Code on Noise Levels on Board Ships" yang merupakan resolusi No. A.468 (XII) dari International Maritime Organization (IMO).

4. **Apakah ada pengaruh langsung positif stress kerja terhadap Keselamatan kerja pada Armada Kapal ?**

Hasil penyajian data menunjukan nilai pengaruh sebesar -0.544 dengan demikian ada pengaruh negatif dan hal ini terlihat signifikan dengan demikian menunjukan bahwa stress kerja memberikan tekanan (depresiasi) terhadap pekerja yang secara langsung atau tidak langsung Memberikan dampak terhadap keselamatan kerja mereka, hal ini sejalan dengan hasil penelitian Labour Force Survey (Marji, 2013) menemukan adanya 182.700 kasus stress akibat kerja di Inggris. Sumber penyebabnya adalah bukan hanya dari pekerjaan itu sendiri, tetapi dapat juga disebabkan adanya stressor fisik, emosional, dan mental. Stressor fisik di tempat kerja, contohnya seperti kebisingan.

5. **Apakah ada pengaruh tidak langsung positif stress kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada**

Armada Kapal.

Hasil penyajian data menunjukan bahwa terdapat pengaruh tidak langsung antara stress kerja terhadap kesiapan menghadapi kondisi darurat sebesar 0.363 dengan demikian nilai pengaruh relatif rendah, dengan demikian bial stress kerja crews naik maka akan Memberikan pengaruh terhadap kesiapan Menghadapi kondisi darurat walupun hal tersebut rendah Stres merupakan suatu kondisi ketegangan yang mempengaruhi emosi, proses berpikir, dan kondisi seseorang. Kondisi tersebut dapat diperoleh dalam diri seseorang maupun lingkungan di luar diri seseorang. Menurut Anoraga (2009:108), stres kerja adalah suatu bentuk tanggapan seseorang, baik fisik maupun mental terhadap suatu perubahan di lingkungannya yang dirasa mengganggu dan mengakibatkan dirinya terancam, yang pada akhirnya berdampak tidak langsung terhadap kesiapan siagaan dalam proses kerja.

6. **Pengaruh tidak langsung positif stress kerja melalui Keselamatan kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.**

Hasil pengolahan data menunjukan nilai kontribusi tidak langsung positif stress kerja melalui Keselamatan kerja sebesar 0.429 dengan demikian ada pengaruh positif namun tidak terlalu besar, dari sisi pengamatan juga terlihat bahwa pengaruh signifikan sehingga dapat di jadikan tolak ukur artinya stress kerja melalui Keselamatan kerja memiliki pengaruh tidak langsung signifikan, dari hasil pengujian data juga membuktikan hal yang sama dengan penelitian terdahulu sebagaimana disampaikan Handre Sumareangin, Odi Pinontoan, Budi T. Ratag. Dengan hasil penelitian Hasil penilaian stres kerja menunjukkan bahwa pekerja mengalami stres kerja tinggi 25 (50%)

pekerja, stres kerja sedang 21 (42%) pekerja, dan stres kerja rendah 4 (8%) pekerja. Hasil uji spearman diperoleh nilai $p = 0,04 (< 0,05)$ yang berarti bahwa ada hubungan yang signifikan antara kebisingan dengan stres kerja pada anak buah kapal yang bekerja di kamar mesin kapal Manado-Sangihe. Didapat juga nilai koefisien korelasi sebesar 0,29

7. Pengaruh langsung positif Keselamatan Kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.

Hasil penyajian data menunjukkan nilai pengaruh sebesar 0.393 dengan demikian ada pengaruh positif namun hal ini relatif rendah, hasil pengujian data juga membuktikan bahwa ada pengaruh signifikan, dengan demikian Keselamatan Kerja dapat dijadikan parameter untuk menentukan Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat, hal ini sejalan dengan hasil penelitian dilakukan Siti Umayah, (2016) Dari data penelitian didapat 535 kecelakaan disebabkan oleh kesalahan manusia dan sisanya 47% karena faktor kesalahan teknis.

8. Pengaruh Total Positif Kebisingan Terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.

Hasil pengujian data menunjukan nilai pengaruh antara variabel sebesar - 0.820 dengan demikian ada pengaruh negatif kuat antar variabel artinya bila kebisingan naik atau terterpa terus menerus maka akan berdampak negatif atas kesiapan crew kapal dalam menghadapi kondisi darurat dari hasil pengujian menunjukan pengaruh signifikan artinya kebisingan dapat dijadikan tolak ukur terhadap penurunan tingkat kesiapan crew atau ABK dalam Menghadapi kondisi darurat, hal ini sejalan dengan penelitian dilakukan Krisna Febriatma (2015) dengan hasil penelitian terhadap uji beda rata-rata dari faktor

penyebab terjadinya kecelakaan kerja terlihat bahwa pada Dimensi Tindakan /perbuatan manusia (*unsafe human act*) $t_{hitung} 20,453 > t_{tabel} 2,000$ sehingga (H_a) diterima. Terhadap pengalaman kerja terlihat $t_{hitung} 19,314 > t_{tabel} 2,000$ sehingga (H_a) diterima artinya ada beda antara Dimensi Tindakan /perbuatan manusia (*unsafe human act*) terhadap dimensi pengalaman kerja responden. Terhadap Dimensi Keadaan lingkungan fisik dan mekanisme dengan hasil $t_{hitung} 15,869 > t_{tabel} 2,000$ sehingga (H_a) diterima artinya ada beda antara Dimensi Keadaan lingkungan fisik dan mekanisme yang tidak aman (*unsafe physical and mechanical condetional*) terhadap usia responden. Terhadap dimensi dengan nilai $t_{hitung} 16,094 > t_{tabel} 2,000$ sehingga (H_a) diterima artinya ada beda antara Dimensi Keadaan lingkungan fisik dan mekanisme yang tidak aman terhadap pengalaman kerja responden

9. Pengaruh Total Positif Stress Kerja terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat pada Armada Kapal.

Hasil penyajian data menunjukan nilai pengaruh sebesar 0.424 dengan demikian ada pengaruh positif namun relatif rendah dengan demikian Stress Kerja relatif kecil memberikan tekanan terhadap penurunan kesiapan Menghadapi kondisi darurat, namun kondisi stress juga memberikan dampak tidak langsung atau kondisi yang memiliki resiko sebagaimana Rosalina (2016) dengan hasil penelitian menunjukkan faktor yang mempunyai hubungan bermakna dengan stres kerja adalah kondisi lingkungan kerja, dimana awak kapal yang mempunyai persepsi bahwa kondisi lingkungan kerja di kapal berbahaya mempunyai peluang lebih besar mengalami stres kerjadibanding awak kapal yang menganggap lingkungan kerja di kapal tidak berbahaya.

10. Pengaruh Kebisingan terhadap Stress kerja pada Armada Kapal.

Hasil penyajian data menunjukkan nilai pengaruh sebesar 0.335 dengan demikian ada pengaruh positif namun relatif rendah dengan demikian Kebisingan relatif kecil memberikan tekanan terhadap pengautan stress kerja, namun kondisi stress juga memberikan dampak tidak langsung atau kondisi yang memiliki resiko sebagaimana Rosalina (2016) dengan hasil penelitian menunjukkan faktor yang mempunyai hubungan bermakna dengan stres kerja adalah kondisi lingkungan kerja, dimana awak kapal yang mempunyai persepsi bahwa kondisi lingkungan kerja di kapal berbahaya mempunyai peluang lebih besar mengalami stres kerja dibanding awak kapal yang menganggap lingkungan kerja di kapal tidak berbahaya.

11. Pengaruh Stress Kerja dan Kebisingan Secara Simultan Terhadap Keselamatan Kerja

Hasil uji simultan antara variabel independen terhadap variabel dependen dengan hasil sebesar -0,556 atau 56.6% dengan demikian ada hubungan negatif kuat artinya bila variabel independen (Kebisingan dan Stress) meningkat maka akan diikuti penurunan Keselamatan kerja, dimana nilai koefisien regresi sebesar $Z = 1.060 - 0.837X_1 - 0.132X_2$ dengan demikian mencerminkan nilai murni variabel Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat Kapal tanpa dipengaruhi variabel independen sebesar 1.0604 sednagkan kontribusi variabel kebisingan sebesar -0.837 untuk kontribusi variabel stress kerja sebesar -0.132 hasil uji hipotesis terlihat 3.09 maka $F_{hitung} 23.689 > F_{tabel} 3.09$ dengan demikian (Ho) ditolak dan (Ha) diterima sehingga variabel independen (Kebisingan dan Stress Kerja) secara simultan berpengaruh terhadap Keselamatan Kerja.

12. Pengaruh Stress Kerja dan Kebisingan Secara Simultan Terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat

Hasil uji simultan antara variabel independen terhadap variabel dependen dengan hasil sebesar -0,825 atau 825% dengan demikian ada hubungan negatif kuat artinya bila variabel independen (Kebisingan dan Stress) meningkat maka akan diikuti penurunan Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat Kapal, dimana nilai koefisien regresi sebesar $Z = 11.804 - 0.190X_1 - 0.993X_2$ dengan demikian mencerminkan nilai murni variabel Keselamatan kerja tanpa dipengaruhi variabel independen sebesar 11.804 sednagkan kontribusi variabel kebisingan sebesar -0.190 untuk kontribusi variabel stress kerja sebesar -0.993 hasil uji hipotesis terlihat 3.09 maka $F_{hitung} 112.953 > F_{tabel} 3.09$ dengan demikian (Ho) ditolak dan (Ha) diterima sehingga variabel independen (Kebisingan dan Stress Kerja) secara simultan berpengaruh terhadap Kesiapan Menghadapi Kondisi Darurat Kapal.

C. Simpulan

Terhadap variabel kebisingan hal yang perlu mendapat perhatian adalah pada dimensi kebisingan risudual dengan memperhatikan kelengkapan alat predam atau bantuan model peredam pada ruang mesin dan ruang kerja, standar pelumasan disesuaikan dengan SOP, memperhatikan tingkat kekedapan ruang suara dengan meminimalisasi randeman suara yang masuk, dan memberikan alat-alat perlindungan kerja yang sesuai sehingga dapat menjaga kesehatan telinga. Agar kebisingan tidak mengganggu kesehatan atau membahayakan perlu diambil tindakan seperti penggunaan peredam pada sumber bising, penyekatan, pemindahan, pemeliharaan, penanaman pohon, pembuatan bukit untuk memperkecil dampak kebisingan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja

Terhadap variabel stress kerja hal

yang perlu mendapatkan perhatian adalah pada dimensi kondisi kerja hal ini dengan memperhatikan berbagai aspek meliputi rutinitas pekerjaan dengan memberikan rotasi kerja, serta waktu kerja diatas kapal. Stress kerja disebabkan oleh beban kerja yang dirasakan terlalu berat, waktu kerja yang mendesak, kualitas pengawasan yang rendah, iklim kerja yang tidak menentu, autoritas yang tidak memadai yang berhubungan dengan tanggung jawab, konflik kerja, perbedaan nilai antara karyawan dengan perusahaan, serta frustrasi.

Terhadap variabel keselamatan kerja, hal yang harus mendapat perhatian dari manajemen adalah pada dimensi ergonomi khususnya pada ruang kerja mesin dimana hal ini harus disesuaikan dengan nilai nilai ergonomic (kesesuaian antara pekerja dengan alat kerja), kualitas dan kuantitas alat kerja yang memenuhi standar. Keselamatan Kerja dapat dilakukan dengan pendekatan rekayasa (*engineering*), pendidikan (*education*), penegakan hukum (*enforcement*), penggalakan dan penggalangan (*encouragement*), serta kesiapan tanggap darurat (*emergency preparedness*).

Kesiapan Menghadapi kondisi darurat kapal, hal yang perlu mendapat perhatian adalah pada dimensi pengawasan hal yang berkaitan dengan ini adalah mitigation khususnya berkenaan dengan memiliki pengetahuan cukup atas tindakan penyelamatan bila ada keadaan darurat, memperhatikan layout serta warna untuk memudahkan bila terjadi kondisi darurat di kapal (Kebakaran dan timbulnya asap) dan memperhatikan kualitas dari peralatan safety yang diganti secara berkala serta memiliki program jangka pendek dan program jangka panjang atas pemberlakuan SMS (Safety Management System). Langkah dalam melaksanakan tanggap darurat yaitu *Mitigation* (Mitigasi), *Preparedness* (Kesiapsiagaan), *Response* (Kesiagaan) serta

Recovery (Pemulihan).

D. Daftar Pustaka

- Gibson, Ivancivich, Donnely. 2008. *Organisasi dan Manajemen, Perilaku Struktur Proses, Edisi Ke empat, (Terjemahan)*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Jumali, Sumadi, Andriani S, Subhi M, Suprijanto D, Handayani WD, et al. 2013. Prevalensi Dan Faktor Risiko Tuli Akibat Bising Pada Operator Mesin Kapal Feri. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional*. 7 (12): 545-550.
- Marji. 2013. *Dampak Kebisingan terhadap pekerja pabrik pada berbagai latar belakang tingkat pendidikan*. Malang. Penerbit : Gunung Samudera.
- Marji. 2013. *Dampak Kebisingan terhadap pekerja pabrik pada berbagai latar belakang tingkat pendidikan*. Malang. Penerbit : Gunung Samudera.
- OSHA. 2008. *Ergonomics: The study of work*. New York: Department of Labour Occupational Safety and Health Administration.
- Pandji Anoroga. 2009. *Psikologi Kerja*. Jakarta: Renika Cipta.
- Rosalina Darwis. 2016. *Gambaran faktor-faktor yang berhubungan dengan stres kerja awak kapal feri di Pelabuhan Telaga Punggur*. Jakarta: Tesis UI.
- Rudi Suardi. 2007. *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: PPM.
- Siagian, S.P. 2008. *Kiat meningkatkan Produktivitas Kerja*. Jakarta : Rineka Cipta.
- Siti Umayah. 2016. *Analisa Penyebab Kecelakaan pada Kapal-Kapal Penyeberangan Jarak Pendek dan Usulan Peningkatan Sistem Manajemen Keselamatannya*. Jakarta: Tesis Universitas Indonesia Library.