

IKLIM KESELAMATAN, KOMPETENSI DAN PERILAKU KESELAMATAN PADA PELAUT

Dicha Anugraha Kurniawan*, Nurul Sih Widanti, Wanda Rahma Syanti
Fakultas Psikologi Universitas Hang Tuah Surabaya
anugrahak13@gmail.com

Received: 20 October 2023 Revised: 8 November 2023 Accepted: 30 November 2023

Abstract. *This research aimed to determine the influence of safety climate and competence on safety behavior among seafarers at PT. Rajawali Berlian Surabaya. This research utilized a quantitative correlation approach. Respondents in this study were 60 sailors selected using saturated sampling techniques. The measuring instruments used include the safety climate scale, competency scale, and safety behavior scale. Data were analyzed using multiple regression techniques. The research results showed that safety climate and competence influenced safety behavior among sailors by 70.3%. Other results revealed that safety climate contributed to safety behavior among seafarers by 67.3%; competency in safety behavior among sailors was 51.6%. These research findings can be used as an intervention design related to work safety for seafarers.*

Keywords: safety behavior, safety climate, competence

Abstrak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh iklim keselamatan dan kompetensi terhadap perilaku keselamatan pada pelaut PT. Rajawali Berlian Surabaya. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif jenis korelasi. Responden dalam penelitian adalah pelaut sebanyak 60 orang dipilih dengan menggunakan teknik sampling jenuh. Alat ukur yang digunakan adalah skala iklim keselamatan, skala kompetensi dan skala perilaku keselamatan. Data dianalisa dengan menggunakan teknik regresi berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa iklim keselamatan dan kompetensi berpengaruh terhadap perilaku keselamatan pada pelaut sebesar 70,3%. Hasil lainnya menunjukkan, iklim keselamatan terhadap perilaku keselamatan pada pelaut sebesar 67,3%; kompetensi terhadap perilaku keselamatan pada pelaut sebesar 51,6%. Hasil penelitian dapat dijadikan rancangan intervensi terkait keselamatan kerja pada pelaut.

Kata kunci: perilaku keselamatan, iklim keselamatan, kompetensi

PENDAHULUAN

Pelayaran dalam kehidupan sehari-hari memiliki peranan penting yang disebabkan oleh nilai biaya yang dikeluarkan merupakan nilai biaya paling kecil.

Penting nya pelayaran bagi masyarakat tidak terlepas dari pengoperasian kapal yang terus terjadi, sering dan padatnya pelayaran dapat menyebabkan terjadi kecelakaan kapal. Kecelakaan kapal adalah kejadian yang dialami oleh kapal sehingga dapat mengancam keselamatan kapal dan/atau keselamatan manusia seperti kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tabrakan, dan kapal kandas (Pemerintah Indonesia, 2008).

Statistik menunjukkan bahwa 50% dari semua kecelakaan laut disebabkan oleh kesalahan manusia (human error), dimana kesalahan manajemen seperti kesalahan dalam pengoperasian kapal atau secara sadar memuat muatan dalam kapal secara berlebihan dan karena kurangnya kemampuan awak kapal dalam menjalankan serta mengatasi berbagai permasalahan yang timbul saat bekerja di atas kapal (Sánchez-Beaskoetxea et al., 2021).

Perilaku keselamatan adalah tingkah laku yang berorientasi pada keselamatan yang diterapkan dan dikerjakan dalam pekerjaan sehari-hari. Perilaku keselamatan sebagai seluruh aktivitas dari pekerja yang dapat diamati secara langsung maupun tidak langsung yang terkait keselamatan pada pekerja itu sendiri (Griffin & Curcuruto, 2016). Berbagai jenis perilaku aman yang dapat dilakukan oleh seorang pekerja seperti, melaporkan setiap kecelakaan, penggunaan alat pelindung diri (APD), mengingatkan sesama pekerja, dan pekerja selalu mengikuti standar operasional prosedur.

Perilaku keselamatan terhadap pekerjaan dan organisasi dapat diklasifikasikan tinggi maupun rendah dengan melihat faktor-faktor yang mempengaruhi. Iklim keselamatan merupakan salah satu faktor utama dari perilaku keselamatan (Neal & Griffin, 2002). Dukungan perilaku keselamatan tidak terlepas dari faktor organisasi, hal ini dikarenakan jika iklim keselamatan pada suatu perusahaan dianggap baik maka dapat mengidentifikasi dan menangkap potensi bahaya sebelum akhirnya bermanifestasi menjadi kecelakaan (Heinrich et al., 1980). Sedangkan, kompetensi juga merupakan faktor dari perilaku keselamatan. Kompetensi yang merupakan faktor pribadi pekerja dalam perilaku keselamatan sangat penting untuk dimiliki oleh seorang

pelaut, agar pekerja benar-benar mampu dalam melakukan pekerjaan sesuai dengan jobdesknya.

Iklim keselamatan merupakan gambaran persepsi dari pelaut terhadap nilai keselamatan dalam sebuah perusahaan (Neal & Griffin, 2006). Persepsi dari iklim keselamatan dapat mempengaruhi sikap awak kapal terhadap keselamatan, cara awak kapal melakukan pekerjaan dan cara awak kapal berinteraksi sesama awak kapal atau dengan atasan yang memiliki dampak langsung pada hasil keselamatan seperti kecelakaan kerja pada transportasi laut (Zohar, 1980). Iklim keselamatan hanya dapat terjadi apabila iklim dari sebuah organisasi tercipta secara kondusif dan iklim keselamatan dapat terbentuk dari perilaku individu pelaut yang serius memperhatikan keselamatan.

Kesejahteraan hidup dan meningkatnya kinerja dengan meminimalisir kecelakaan ketika bekerja merupakan hal yang diinginkan para pekerja, dengan adanya keselamatan para pekerja akan merasa aman akan kondisi fisiknya maupun pekerjaannya. Namun, keselamatan kerja tersebut perlu untuk diterapkan oleh setiap pekerja di lapangan maupun seseorang yang bekerja pada bagian manajemen. Iklim keselamatan kerja diperuntukan untuk menentukan berbagai persepsi karyawan yang berkaitan dengan kepentingan relatif dari perilaku aman dalam perilaku bekerja karyawan (Cioni & Savioli, 2015).

Selain faktor iklim keselamatan, kompetensi merupakan faktor dasar yang secara teoritis juga mempengaruhi perilaku keselamatan individu ketika bekerja (Heinrich et al., 1980). Kompetensi merupakan sebuah pandangan kemampuan untuk menjalankan setiap tugas atau peran, mulai dari kemampuan mengintegrasikan pengetahuan, sikap, dan nilai-nilai pribadi individu, sampai kemampuan untuk membangun pengetahuan dan skill yang berdasar pada pengalaman dan pembelajaran yang dilakukan.

Kompetensi sebagai suatu karakteristik mendasar dari individu yang secara sebab akibat memiliki hubungan dengan *criterion referenced effective* atau kinerja yang tinggi pada suatu pekerjaan. Fokus dari kompetensi ialah kapasitas perilaku yang

dibawa karyawan ke dalam jabatan atau pekerjaannya untuk menjalankan tugas dan fungsinya dengan efektif (Spencer & Spencer, 1993).

Keberlangsungan sebuah pelayaran tak lepas dari pentingnya kompetensi yang dimiliki oleh seorang pelaut. Kompetensi memegang peranan penting bagi kemampuan kerja seorang pekerja baik dalam lingkungan umum maupun maritim (L. Fan et al., 2017). Meskipun kode manajemen internasional untuk keselamatan pengoperasian kapal dan pencegahan pencemaran (ISM Code) mensyaratkan bahwa proses manajemen risiko tidak hanya harus dirumuskan secara baik dan dilakukan tetapi juga perlu di evaluasi secara berkala untuk memverifikasi jika tujuan-tujuan tersebut telah tercapai, pengimplementasian dan penerapan proses yang benar dan efektif tidak dapat dicapai tanpa keterlibatan aktif dari pelaut yang kompeten di atas kapal (Daszuta & Ghosh, 2018a; Daszuta & Ghosh, 2018b).

Perilaku Keselamatan

Perilaku keselamatan ialah perilaku kerja yang relevan dengan keselamatan yang dapat dikonseptualisasikan dengan cara yang sama dengan tingkah laku kerja lain yang dapat membentuk perilaku kerja aman (Mullen, 2004). Pelaut dapat dikatakan telah melakukan perilaku keselamatan jika apa yang sedang dikerjakannya dengan mementingkan nilai aman. Perilaku keselamatan adalah perbuatan dari seseorang atau beberapa orang karyawan yang memperkecil kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja terhadap karyawan (Heinrich et al., 1980). Pelaut dapat dikategorikan tidak patuh pada perilaku keselamatan jika tidak bekerja sesuai dengan apa yang telah ada dalam peraturan. Aspek-aspek yang ada pada perilaku keselamatan terdiri dari *safety compliance* dan *safety participation* (Neal & Griffin, 2006).

Iklim Keselamatan

Iklim keselamatan yaitu gambaran persepsi pekerja terhadap nilai keselamatan dalam sebuah organisasi (Neal & Griffin, 2002). Iklim keselamatan merupakan salah satu iklim yang dapat dirasakan oleh seseorang dalam lingkungan kerjanya, dimana para pekerja membangun struktur pemikiran dari lingkungan kerjanya ke dalam pikiran

pribadi tentang nilai-nilai yang ada untuk kesejahteraan sendiri (Neal & Griffin, 2000). Iklim keselamatan mengacu pada persepsi mengenai kebijakan, prosedur, dan pelaksanaan berkaitan dengan persepsi sementara pekerja dari budaya keselamatan namun dengan pengaruh yang lebih pada keseluruhan organisasi. Aspek-aspek iklim keselamatan meliputi *management value, safety communication, safety practices, management and organization practices*, dan *employee involvement in workplace health and safety* (Neal & Griffin, 2000).

Kompetensi

Kompetensi didefinisikan sebagai landasan dasar karakteristik seseorang dan mengindikasikan cara berperilaku atau berpikir, mendukung, dan menyamakan situasi untuk periode waktu yang cukup lama (Spencer & Spencer, 1993). kompetensi harus menunjukkan pengetahuan atau keterampilan yang dicirikan dengan profesionalisme dalam suatu bidang tertentu sebagai hal penting, dan sebagai suatu yang menonjol dalam bidang tersebut. Kompetensi merupakan pengetahuan ahli, kemampuan, atau karakteristik pribadi individu yang mempengaruhi secara langsung kinerja pekerjaan. Kompetensi dapat menggambarkan dasar dari pengetahuan dan standar kinerja pekerja yang menjadi persyaratan agar berhasil menyelesaikan suatu pekerjaan (Sudarmanto, 2009). Terdapat lima aspek yang terdiri dari *knowledge, skill, self-concept, traits*, dan *motive* (Spencer & Spencer, 1993).

METODE

Penelitian ini menggunakan rancangan penelitian kuantitatif yaitu studi korelasional. Penelitian korelasional adalah penelitian yang bertujuan untuk mengetahui kekuatan dan arah hubungan antar variabel (Azwar, 2017).

Partisipan Penelitian

Partisipan dalam penelitian ini adalah pelaut PT. Rajawali Berlian Surabaya sebanyak 60 pelaut. PT. Rajawali Berlian Surabaya merupakan sebuah perusahaan yang bergerak di bidang *shipowners* dan *freight forwarder* dalam bentuk *break bulk* maupun

kontainer. Partisipan dipilih dengan menggunakan teknik sampling jenuh, artinya seluruh populasi dilibatkan dalam penelitian ini (Sugiyono, 2019).

Instrumen Penelitian

Penelitian ini menggunakan tiga skala yaitu skala perilaku keselamatan, skala iklim keselamatan, dan skala kompetensi. Skala perilaku keselamatan telah dimodifikasi oleh peneliti yang didapatkan berdasarkan pada aspek perilaku keselamatan menurut Borman dan Motowidlo (dalam Neal & Griffin, 2006). Skala iklim keselamatan yang telah dimodifikasi oleh peneliti sehingga didapatkan berdasarkan pada aspek iklim keselamatan menurut Neal dan Griffin (2000). Skala kompetensi yang telah dimodifikasi oleh peneliti sehingga didapatkan berdasarkan pada aspek kompetensi menurut Spencer dan Spencer (dalam Sudarmanto, 2009).

Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan menggunakan bantuan *software* SPSS (version 22). Uji hipotesis pertama menggunakan teknik regresi berganda dan uji hipotesis kedua dan ketiga menggunakan teknik regresi sederhana. Sebelum melakukan uji hipotesis, peneliti melakukan uji normalitas sebaran data dan uji linearitas terhadap variabel penelitian. Uji normalitas dan linearitas menggunakan *software* SPSS 22.

HASIL

Uji alat ukur pada penelitian ini didapatkan hasil yaitu pada skala perilaku keselamatan memiliki 31 aitem sahih ($\alpha=0,893$). Skala iklim keselamatan didapatkan hasil yang memiliki 29 aitem sahih ($\alpha=0,870$). Skala kompetensi didapatkan hasil yang memiliki 29 aitem sahih ($\alpha=0,869$).

Berdasarkan hasil uji normalitas sebaran dengan taraf signifikansi sebesar 0,087 atau lebih besar dari 0,05 ($0,087 > 0,05$) maka dapat dikatakan bahwa distribusi sebaran data pada penelitian ini bersifat normal. Hasil uji multikolinieritas pada penelitian ini dikatakan tidak terjadi multikolinieritas pada model regresi penelitian dengan hasil

tolerance menunjukkan 0,467 ($0,467 > 0,1$) dan hasil VIF (*variance inflation factor*) menunjukkan hasil 2,140 ($2,140 < 10$).

Uji autokorelasi menggunakan metode pengujian Durbin-Watson dengan rumus $DU < DW < 4 - DU$ menunjukkan hasil pada jumlah variabel yaitu 3 dan jumlah sampel sebesar 60 maka $DU (1,6518) < DW (1,735) < 4 - DU (2,3482)$, maka dapat dikatakan bahwa pada penelitian ini tidak terjadi autokorelasi. Hasil uji heterokedastisitas pada penelitian ini menunjukkan grafik *scatterplot* dengan pola yang tidak jelas dan menyebar dengan lokasi diatas hingga dibawah angka 0 pada sumbu Y. Hal ini dapat diinterpretasikan bahwa fungsi dari regresi dalam penelitian ini tidak mengalami gangguan atas varian yang tidak sama.

Uji hipotesis dilakukan melalui tiga cara, yaitu uji hipotesis minor pertama, uji hipotesis minor kedua, dan uji hipotesis mayor. Pada uji hipotesis minor pertama “ada pengaruh iklim keselamatan dengan perilaku keselamatan” menunjukkan hasil *R square* sebesar 0,673 (67,3%) dengan persamaan model regresi pada setiap peningkatan iklim keselamatan pada tiap 1 satuannya dapat memberikan kenaikan pada perilaku keselamatan sebesar 0,894 satuan.

Hasil uji hipotesis minor kedua “ada pengaruh kompetensi dengan perilaku keselamatan” menunjukkan hasil *R square* 0,516 (51,6%) dengan persamaan model regresi pada setiap peningkatan kompetensi pada tiap 1 satuannya mampu memberikan kenaikan pada perilaku keselamatan sebesar 0,649 satuan.

Hasil uji hipotesis mayor menunjukkan “ada pengaruh iklim keselamatan dan kompetensi dengan perilaku keselamatan” dengan hasil *R square* 0,703 (70,3%) dengan persamaan model regresi pada setiap peningkatan iklim keselamatan pada tiap 1 satuannya dapat memberikan kenaikan pada perilaku keselamatan sebesar 0,691 satuan dan setiap peningkatan kompetensi pada tiap 1 satuannya dapat memberikan kenaikan pada perilaku keselamatan sebesar 0,231 satuan. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa iklim keselamatan dan kompetensi berpengaruh yang dapat menaikkan perilaku keselamatan.

Hasil analisis deskripsi subjek penelitian diperoleh informasi berupa usia, masa kerja, dan sertifikat yang dimiliki. Hasil tersebut bahwa sebagian besar yang mengisi adalah pelaut dengan rentang usia 31-35 tahun pada presentase 35%. Diketahui bahwa sebagian besar yang mengisi adalah pelaut dengan rentang masa kerja 2-5 tahun presentase 37%. Kemudian sertifikat yang dimiliki oleh pelaut PT. Rajawali Berlian Surabaya adalah keseluruhan responden memiliki sertifikat BST (*basic safety training*), 32 (53,3%) responden memiliki sertifikat AFF (*advance fire fighting*), 27 (45%) responden memiliki sertifikat ANT I-IV (ahli nautika tingkat I-IV), dan 20 (33,3%) responden memiliki sertifikat ATT I-IV (ahli teknika tingkat I-IV). Selanjutnya, peneliti juga melihat hasil analisis deskriptif variabel yang diteliti.

Tabel 1. Kategori Skor Tiap Variabel

Kategori Skor	Frekuensi Perilaku Keselamatan	Presentase Perilaku Keselamatan	Frekuensi Iklim Keselamatan	Presentase Iklim Keselamatan	Frekuensi Kompetensi	Presentase Kompetensi
Sangat Rendah	0	0%	0	0%	0	0%
Rendah	0	0%	8	13,33%	11	18,33%
Sedang	23	38,33%	49	81,67%	41	68,33%
Tinggi	28	46,67%	3	5%	8	13,33%
Sangat Tinggi	9	15%	0	0%	0	0%
Total	60	100%	60	100%	60	100%

Tabel 1 di atas menjelaskan kondisi subjek dalam penelitian dilihat dari variabel yang diteliti. Berdasarkan hasil analisis deskriptif variabel perilaku keselamatan, di dominasi berada pada kategori tinggi, yaitu 46,67%. Dari sisi variabel iklim keselamatan di dominasi berada pada kategori sedang, yaitu 81,67%. Dari sisi variabel kompetensi mayoritas berada pada kategori sedang, yaitu 68,33%.

DISKUSI

Hasil dari uji hipotesis minor pertama pada variabel iklim keselamatan dengan perilaku keselamatan menghasilkan adanya pengaruh yang signifikan antar variabel. Selain itu, hasil tersebut menunjukkan nilai sebesar 67,3% sedangkan sisanya sebanyak 32,7% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti. Sumbangan efektif dari variabel iklim keselamatan terhadap perilaku keselamatan sebesar 67,3% dinilai berpengaruh cukup besar untuk membentuk perilaku keselamatan pada pelaut. Berdasarkan hal tersebut, hipotesis minor pertama yang diajukan oleh peneliti yaitu ada pengaruh antara iklim keselamatan dengan perilaku keselamatan pada pelaut PT. Rajawali Berlian Surabaya dapat diterima.

Tumbuhnya perilaku keselamatan pada pelaut dapat disebabkan oleh iklim dari tempat bekerjanya dikarenakan iklim keselamatan menjadi kunci akses untuk mencapai tujuan dalam bekerja, cara pelaut melakukan pekerjaan, dan cara pelaut berinteraksi dengan manajemen ataupun sesama pelaut. Iklim keselamatan hanya dapat terjadi apabila iklim dari sebuah organisasi tercipta secara kondusif dan iklim keselamatan dapat terbentuk dari perilaku individu pelaut yang serius memperhatikan keselamatan. Usaha dan perilaku individu digabungkan dengan iklim keselamatan maka dapat menghasilkan tingkah laku yang lebih peduli dengan keselamatan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya bahwa iklim keselamatan memberikan peranan terhadap perilaku keselamatan yang merupakan iklim keselamatan salah satu sumber utama bagi keberhasilan karawan dalam mencapai kinerja optimal dengan nilai signifikansi 0,081 (Sutrisno et al., 2017). Hasil penelitian lainnya menyebutkan bahwa iklim keselamatan mempengaruhi perilaku keselamatan seorang pekerja dengan menunjukkan tidak semua dimensi berpengaruh secara signifikan tetapi terdapat beberapa dimensi yang mampu mempengaruhi perilaku keselamatan secara signifikan (Septiawan et al., 2018).

Hasil pengujian hipotesis minor kedua pada variabel kompetensi dengan perilaku keselamatan menghasilkan adanya pengaruh antar variabel dengan hasil 51,6%

sedangkan sisanya 48,4% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak ikut diteliti. Berdasarkan hal tersebut, hipotesis minor keua yang diajukan oleh peneliti yaitu ada pengaruh antara kompetensi dengan perilaku keselamatan pada pelaut PT Rajawali Berlian Surabaya dapat diterima.

Hasil ini sesuai dengan penelitian sebelumnya pada kecelakaan kapal akibat sistem kelistrikan *human error* memiliki bobot 0,153 dengan sub kriteria keahlian berbobot 0,134, sub kriteria pengalaman 0,172, sub kriteria jam kerja 0,110, sub kriteria SOP berbobot 0,127, dan sub kriteria manajemen kerja berbobot 0,136 (Andoyo et al., 2015). Penunjang kelancaran keselamatan dalam pelayaran di laut, diperlukan adanya pelaut yang berkeahlian, berkemampuan dan terampil, dengan demikian setiap kapal yang akan berlayar harus diawaki dengan pelaut yang cukup dan cakap untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya dengan mempertimbangkan besaran kapal, tata susunan kapal, muatan yang dibawa, dan daerah pelayaran. Mengingat tugas dari pelaut memiliki ciri khusus yang antara lain meninggalkan keluarga dalam waktu yang relatif cukup lama, saat terjadi kerusakan kapal harus menangani sendiri tanpa batas waktu/jam kerja, dan bekerja dengan segala cuaca.

Hasil pengujian hipotesis mayor yang dilakukan, adanya pengaruh iklim keselamatan dan kompetensi terhadap perilaku keselamatan menghasilkan nilai sebesar 70,3% sedangkan sisanya yaitu 29,7% dipengaruhi oleh variabel lain selain iklim keselamatan dan kompetensi yang tidak diteliti.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, analisis data dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat pengaruh iklim keselamatan dengan perilaku keselamatan pada pelaut PT. Rajawali Berlian Surabaya sebesar 67,3%; terdapat pengaruh kompetensi dengan perilaku keselamatan pada pelaut PT. Rajawali Berlian Surabaya sebesar 51,6%; dan terdapat pengaruh antara iklim

keselamatan dan kompetensi dengan perilaku keselamatan pada pelaut PT. Rajawali Berlian Surabaya sebesar 70,3%.

Saran yang dapat diberikan oleh peneliti bagi perusahaan adalah dengan mendemonstrasikan nilai-nilai keselamatan, memberikan umpan balik dan motivasi, memberikan instruksi cara bekerja aman dengan peralatan, alat, bahan, dan proses, serta melakukan pertemuan untuk membahas isu-isu keselamatan. Saran bagi pelaut untuk mengikuti ujian sertifikasi kompetensi maupun mengikuti berbagai pelatihan guna meningkatkan kompetensi mengenai keselamatan berlayar. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar untuk merancang program prevensi maupun intervensi perilaku keselamatan pelaut.

REFERENSI

- Andoyo, L., Sarwito, S., & Zaman, B. (2015b). Analisis Human Error Terhadap Kecelakaan Kapal Pada Sistem Kelistrikan Berbasis Data Di Kapal. *Jurnal Teknik ITS*, 4(1), G10–G14. <https://doi.org/10.7748/ns.11.49.20.s36>
- Azwar, S. (2017). *Metode Penelitian Psikologi* (Second Edition). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Cioni, M., & Savioli, M. (2016). Safety at the workplace: Accidents and illnesses. *Work, Employment and Society*, 30(5), 858–875. <https://doi.org/10.1177/0950017015590759>
- Daszuta, W., & Ghosh, S. (2018a). Risk management on offshore vessels: training, expectations and reality. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 10(3), 168–181. <https://doi.org/10.1080/18366503.2018.1486065>
- Daszuta, W., & Ghosh, S. (2018b). Seafarers' perceptions of competency in risk assessment and management: an empirical study. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 17(4), 543–564. <https://doi.org/10.1007/s13437-018-0156-1>
- Fan, L., Fei, J., Schriever, U., & Fan, S. (2017). The communicative competence of Chinese seafarers and their employability in the international maritime labour market. *Marine Policy*, 83, 137–145. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.05.035>
- Griffin, M. A., & Curcuruto, M. (2016). Safety Climate in Organizations: New Challenges and Frontiers for Theory, Research and Practice Mark A. Griffin The University of Western Australia Matteo Curcuruto The University of Western Australia Forthcoming: Annual Review of Organizational Psych, 3
- Heinrich, H.W., Peterson, D. and Roos, N. (1980) Industrial Accident Prevention. 5th Edition, McGraw Hill, New York
- Javier Sánchez-Beaskoetxea, Imanol Basterretxea-Iribar, Iranzu Sotés, María de las Mercedes Maruri Machado, Human error in marine accidents: Is the crew normally to blame? *Maritime Transport Research*, Volume 2, 2021, 100016, ISSN 2666-822X, <https://doi.org/10.1016/j.martra.2021.100016>.
- Mullen J. (2004). Investigating factors that influence individual safety behavior at work. *Journal of safety research*, 35(3), 275–285. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2004.03.011>

- Griffin, M. A., & Neal, A. (2000). Perceptions of safety at work: A framework for linking safety climate to safety performance, knowledge, and motivation. *Journal of Occupational Health Psychology, 5*(3), 347–358. <https://doi.org/10.1037/1076-8998.5.3.347>
- Neal, A., & Griffin, M. A. (2002). Safety Climate and Safety Behaviour. *Australian Journal of Management, 27*(1_suppl), 67– 75. <https://doi.org/10.1177/031289620202701s08>
- Neal, A., & Griffin, M. A. (2006). A study of the lagged relationships among safety climate, safety motivation, safety behavior, and accidents at the individual and group levels. *Journal of Applied Psychology, 91*(4), 946–953. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.91.4.946>
- Pemerintah Indonesia (2008). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849
- Septiawan, A., Rosyidah, B. M., & Rachman, F. (2018). Pengaruh Iklim Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan di Perusahaan Pembuatan Besi Beton. *Proceeding 2nd Conference on Safety Engineering and Its Application, 2581*, 569– 574. <http://journal.ppns.ac.id/index.php/seminarK3PPNS/article/view/764>
- Spencer, & Spencer. (1993). *Kamus Kompetensi (Spencer & Spencer)* (p. 36).
- Sudarmanto (2009). *Kinerja dan Pengembangan Kompetensi SDM*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung. Alfabeta
- Sutrisno, H. Y., Sandora, R., & Rachman, F. (2017). Pengaruh Iklim Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan Pada Proyek Tol Surabaya-Mojokerto Seksi 1B. *Proceeding 1st Conference on Safety Engineering and Its Application, 1*(1), 2581–2653.
- Zohar, D. (1980). Safety climate in industrial organizations: Theoretical and applied implications. *Journal of Applied Psychology, 65*(1), 96– 102. <https://doi.org/10.1037/0021-9010.65.1.96>