

SKRIPSI

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENERAPAN
KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) DI BANDAR UDARA
TAMPA PADANG MAMUJU**

SELVI SAFITRI HASAN

K011171033



*Skripsi Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Kesehatan Masyarakat*

**DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS HASANUDDIN
TAHUN 2021**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENERAPAN KESELAMATAN
DAN KESEHATAN KERJA (K3) DI BANDAR UDARA
TAMPA PADANG MAMUJU**

Disusun dan diajukan oleh

**SELVI SAFITRI HASAN
K011171033**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Kesehatan Masyarakat
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin
pada tanggal 13 Juli 2021
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama



Dr. Lalu Muhammad Saleh, S.KM, M.Kes
Nip. 19790816 200501 1 005

Pembimbing Pendamping



A. Muflihah Darwis, S.KM, M.Kes
Nip. 19910227 201904 4 001

Ketua Program Studi,




Dr. Suriah, SKM, M.Kes
Nip. 19740520 200212 2 001

PENGESAHAN TIM PENGUJI

Skripsi ini telah di pertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin Makassar pada hari Selasa
Tanggal 13 Juli 2021.

Ketua : **Dr. Lalu Muhammad Saleh, S.KM, M.Kes** (.....)

Sekretaris : **A. Muflihah Darwis, S.KM, M.Kes** (.....)

Anggota :

1. **A. Wahyuni, S.KM, M.Kes** (.....)

2. **Muh. Yusri Abadi, S.KM, M.Kes** (.....)

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Selvi Safitri Hasan

NIM : K011171033

Fakultas : Kesehatan Masyarakat

HP : 082296114480

E-mail : selvisafitrihasan@gmail.com

Dengan ini menyatakan bahwa judul artikel “Faktor yang Berhubungan dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Bandar Udara Tumpa Padang Mamuju” benar bebas dari plagiat, dan apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi ketentuan yang berlaku.

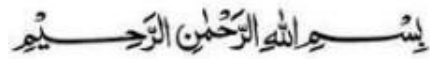
Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 14 Juli 2021


METERAI
TEMPEL
TYPE 1BAJX2850544.3

Selvi Safitri Hasan

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT, Tuhan semesta alam atas rahmat dan karunian-Nya. Shalawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabatnya. Karena limpahan rahmat-Nya sehingga penulis akhirnya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Faktor Yang Berhubungan dengan Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Bandar Udara Tanpa Padang Mamuju” sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

Proses penyusunan skripsi ini tentunya tidak luput dari peran orang orang tercinta yaitu kedua orang tua, bapak Hasan dan mama I Tasse, serta saudaraku tersayang kakak Muh. Fitrah Ramdana, adik Muh. Rezki Hasan atas segala doa dan jasa yang tak bisa terbalaskan oleh apapun, yang telah memberikan dukungan yang tak henti-hentinya sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penghargaan yang setinggi-tingginya penulis persembahkan kepada Bapak **Dr. Lalu Muhammad Saleh, S.KM., M.Kes** selaku pembimbing I dan Ibu **A. Muflihah Darwis, S.KM., M.Kes** selaku pembimbing II yang telah membimbing, memberikan arahan, serta dukungan moril dalam bimbingan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik. Penyusunan skripsi ini bukanlah buah dari kerja keras penulis sendiri. Semangat serta bantuan dari berbagai pihak telah mengantarkan penulis hingga berada di

titik ini. Oleh karena itu, dengan segala hormat dan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan kepada:

1. Ibu A. Wahyuni, S.KM., M.Kes dan Bapak Muh. Yusri Abadi S.KM., M.Kes selaku dosen penguji yang telah banyak memberikan masukan serta arahan dalam penyempurnaan penulisan skripsi ini.
2. Para dosen pengajar Fakultas Kesehatan Masyarakat yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat berharga kepada penulis selama menempuh pendidikan di fakultas ini.
3. Kak Nita selaku staff Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang banyak membantu pada saat penulis pada saat pengurusan administratif.
4. UPBU Tampa Padang Mamuju, PT. Eshal Wakatobi Global, PT. Wings Abadi Airlines, PT. Garuda Indonesia, dan PT. Garuda Indonesia yang telah memberikan izin penelitian dan memberikan arahan serta dukungan selama penelitian berlangsung. Pak Salahuddin, Pak Mchmud, kak Age, kak Fatimah, kak Tia, dll yang telah membantu penulis selama melakukan magang dan penelitian di Mamuju.
5. Terima kasih tak terhingga kepada orang tua kedua penulis bapak H. Juddah dan ibu Hj. Nurbaya atas segala dukungan dan motivasinya yang menjadikan penulis bisa kuat sampai di tahap ini. Saudaraku tersayang Zainal Ali Akbar, Isiqomah Juddah, dan Lia Amalia yang sudah menemani penulis selama proses pendidikan.

6. *Housemate* yang penulis sangat sayangi Isti, Wulan, Ainun, Syouqi, Halil terima kasih selalu menemani dikala penulis sedang jenuh mengerjakan skripsi, selalu memberikan tawa dikala penulis sedang tidak *mood* menghadapi hari hari selama ini.
7. *Housemate* yang penulis sangat sayangi Isti, Wulan, Ainun, Syouqi, Halil terima kasih selalu menemani dikala penulis sedang jenuh mengerjakan skripsi, selalu memberikan tawa dikala penulis sedang tidak *mood* menghadapi hari hari selama ini.
8. Anak-anakku tercinta Putri, Tyas, Dilla, Khalid yang tiada hentinya mendoakan dan memberikan semangat tak terhingga kepada penulis selama ini. Love u nak.
9. Keluarga tercinta yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih selalu membanggakan selvi sehingga dapat menyelesaikan pendidikan strata 1 dengan baik.
10. Terima kasih kepada orang tua penulis Ibu Hj. Murni sekeluarga yang telah menampung penulis selama menyelesaikan pendidikan. *Housemate* tersayang Irma, Andri, Indah, Mirna yang menemani selama kurang lebih 4 tahun mengenyam pendidikan.
11. Sahabat 17IMON GENERATION, yang menemani masa sekolah SMA sampai sejarang, terimah kasih atas dukungan dan motivasinya.
12. Sahabat seperjuangan, CIS (Ummul, Nanda, Asma, Nabila, Lia, Eka, Ola, Cica, Nirma, Milda) dan sahabat Soon HSE (Dinda, Nanda M, Vira dll) yang

telah menjadi tempat berkeluh kesah dan berbagi cerita selama proses perkuliahan.

13. Saudara seperjuangan, Yanti, Nanda, Nirma, Uci yang telah menjadi tempat ternyaman berbagi cerita dan pendapat, terima kasih sudah menjadi pengingat yang luar biasa untuk bisa menyelesaikan skripsi ini dan selalu sabar mendengar semua keluh kesah penulis selama kuliah.
14. Teman seperjuangan, FKM Unhas Angkatan 2017 (REWA), K3 2017 yang selama ini memberikan warna warni kehidupan di kampus.
15. Pengurus Forma Kesmas Periode 2019-2020 dan Pengurus BEM FKM Unhas Periode 2019-2020 yang telah banyak memberikan pengalaman berharga selama berorganisasi di FKM unhas.
16. LISAN Cabang dan LISAN Medis Unhas yang telah memberikan suntikan spiritual yang luar biasa kepada penulis selama ini.
17. Posko 10 PBL FKM Unhas (Jihan, Uli, Dinda, Zulfa, Ardalif, Filza, Ainun, Thesa & Syalsa) dan Posko Soppeng 4 KKN Tematik Gel 104 (Angga, Nasrul, Sulfi, Naurah, dll) yang telah memberikan cerita dan pengalaman berharga yang tidak dapat penulis lupakan.
18. Saudara saya Fhika Widya Syahtiah, Mifta Annajasi Muslimin, Nurul Widi Anggraeni, dan Muh. Faturrahman N yang telah menemani selama kegiatan magang, penelitian dan sama sama berjuang untuk menyelesaikan study di FKM Unhas.
19. Kak Meni dan keluarga yang telah menampung penulis selama berada di Mamuju, terima kasih.

20. Terima kasih untuk diri saya sendiri yang sudah kuat, sabar dan bertahan selama ini, tetap kuat dalam segala tantangan. Semangat terus kedepan masih banyak hal yang perlu dicapai.

Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat menerima kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kepenulisan yang lebih baik agar dapat bermanfaat bagi orang lain sebagai pengembangan ilmu pengetahuan.

Makassar, Juli 2021

Penulis

RINGKASAN

Universitas Hasanuddin
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Keselamatan dan Kesehatan Kerja
Makassar, Juli 2021

SELVI SAFITRI HASAN

“FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENERAPAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA DI BANDAR UDARA TAMPA PADANG MAMUJU.”

(xiii + 83 Halaman + 13 Tabel + 22 Gambar + 6 Lampiran)

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Salah satu tempat yang memiliki risiko terjadinya kecelakaan kerja adalah bandara, sehingga perlu penerapan K3 yang baik didalamnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan, ketersediaan dana perusahaan, lingkungan kerja, dan fasilitas K3 (ketersediaan APD) dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju. Penelitian ini bersifat analitik observasional yang menggunakan desain studi *cross sectional*. Sampel yang digunakan sebanyak 60 pekerja yang didapatkan melalui teknik pengambilan sampel secara *proporsioanal random sampling*. Penelitian dilakukan di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju pada bulan Maret 2021. Uji yang digunakan adalah uji *Chi Square*.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan ($p=0.010$), ketersediaan dana perusahaan ($p=0.020$), dan lingkungan kerja ($p=0.034$) dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju. Selain itu, tidak ada hubungan antara fasilitas K3 (ketersediaan APD) ($p=0.277$) dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju. Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan, ketersediaan dana perusahaan, dan lingkungan kerja dengan penerapan K3 dan tidak ada hubungan antara fasilitas K3 (ketersediaan APD) dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju. Penelitian ini menyarankan untuk memberikan sosialisasi mengenai pentingnya penerapan K3 di tempat kerja berupa pengenalan program K3, prosedur menghadapi keadaan darurat, melakukan *safety talk* setiap satu minggu sekali, memasang poster di setiap area kerja, menganggarkan dana untuk menjalankan program K3 yang lain, melakukan pengecekan kebisingan satu tahun sekali, membentuk tim khusus Pengawas Ketenagakerjaan Spesialis K3 Lingkungan Kerja, melakukan pengecekan secara rutin setiap satu minggu sekali terkait kelayakan APD, memberikan teguran kepada pekerja yang tidak patuh menggunakan APD, melengkapi APD yang kurang pada unit kerja *Ground handling* yaitu *ear muff* dan *ear plug* serta memberikan pemahaman kepada pekerja untuk tetap patuh menggunakan APD pada saat melakukan pekerjaan, terakhir perusahaan disarankan membentuk suatu organisasi atau unit khusus di bidang K3 yaitu Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3).

Kata Kunci : K3, Penerapan, Bandar Udara Tampa Padang Mamuju

SUMMARY

*Hasanuddin University
Public Health Faculty
Occupational Health and Safety
Makassar, July 2021*

SELVI SAFITRI HASAN

"FACTORS RELATED TO THE IMPLEMENTATION OF OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH AT TAMPA PADANG AIRPORT IN MAMUJU"

(xiii + 83 page + 13 table + 14 picture + 6 attachment)

Occupational Health and Safety (K3) is all activities to ensure and protect the safety and health of workers through efforts to prevent accidents and occupational diseases. One of the places that has a risk of work accidents is the airport, so it is necessary to implement a good K3 in it. This study aims to determine the relationship between knowledge, availability of company funds, work environment, and K3 facilities (availability of PPE) with the application of K3 at Tampa Padang Airport in Mamuju. This research is an observational analytic study using a cross sectional study design. The sample used was 60 workers obtained through proportional random sampling technique. The study was conducted at Tampa Padang Mamuju Airport in March 2021. The test used was the Chi Square test.

The results of this study indicate that there is a relationship between knowledge ($p=0.010$), availability of company funds ($p=0.020$), and work environment ($p=0.034$) with the application of K3 at Tampa Padang Mamuju Airport. In addition, there is no relationship between K3 facilities (availability of PPE) ($p=0.277$) and the application of K3 at Tampa Padang Mamuju Airport. The conclusion of this study shows that there is a relationship between knowledge, availability of company funds, and work environment with the application of K3 and there is no relationship between K3 facilities (availability of PPE) and the application of K3 at Tampa Padang Mamuju Airport. This study suggests to provide socialization about the importance of implementing K3 in the workplace in the form of introducing K3 programs, procedures for dealing with emergencies, conducting safety talks once a week, putting up posters in each work area, budgeting funds to run other K3 programs, checking noise once a year, forming a special team of OHS Specialist Labor Inspectors for the Work Environment, conducting regular checks once a week regarding the feasibility of PPE, giving warnings to workers who do not comply with using PPE, completing PPE that is lacking in the Ground handling work unit, namely ear muffs and ear plug and provide understanding to workers to remain obedient in using PPE when doing work, finally the company is advised to form an organization or special unit in the field of K3 namely the Committee for the Development of Occupational Safety and Health (P2K3).

Keywords: K3, Application, Tampa Padang Mamuju Airport

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	ii
LEMBAR PENGESAHAN TIM ENGUJI	iii
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT	iv
KATA PENGANTAR.....	v
RINGKASAN	x
SUMMARY	xi
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xv
DAFTAR GAMBAR.....	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
1. Tujuan Umum.....	9
2. Tujuan Khusus	9
D. Manfaat Penelitian	10
1. Manfaat Ilmiah	10
2. Manfaat Bagi Peneliti.....	10
3. Manfaat Bagi Pekerja dan Instansi	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	11
A. Tinjauan Umum tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	11
B. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kerja	16

C. Tinjauan Umum Tentang Pengetahuan.....	22
D. Tinjauan Umum Tentang Ketersediaan Dana Perusahaan.....	24
E. Tinjauan Umum Tentang Lingkungan Kerja	25
F. Tinjauan Umum Tentang Fasilitas K3 (Ketersediaan APD).....	27
G. Tinjauan Umum Tentang Bandara	38
H. Kerangka Teori.....	40
BAB III KERANGKA KONSEP	41
A. Dasar Pemikiran Variabel yang Diteliti	41
B. Kerangka Konsep Penelitian	43
C. Definisi Operasional dan Kriteria Objektif	44
D. Hipotesis Penelitian.....	49
BAB IV METODE PENELITIAN	51
A. Jenis dan Rancangan Penelitian	51
B. Waktu dan Lokasi Penelitian	51
C. Populasi dan Sampel	51
D. Pengumpulan Data	53
E. Instrumen Penelitian.....	54
F. Pengolahan dan Analisis Data.....	55
G. Penyajian Data	56
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	57
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	57
B. Hasil Penelitian	59
C. Pembahasan.....	70
BAB VI PENUTUP	81
A. Kesimpulan	81

B. Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA	84
LAMPIRAN.....	89

DAFTAR TABEL

Tabel 5. 1 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kelompok Umur Responden	60
Tabel 5. 2 Distrbusi Frekuensi Berdasarkan Jenis Kelamin Responden.....	61
Tabel 5. 3 Distrbusi Frekuensi Berdasarkan Pendidikan Responden	61
Tabel 5. 4 Distrbusi Frekuensi Berdasarkan Unit Kerja Responden	62
Tabel 5. 5 Distrbusi Frekuensi Berdasarkan Pengetahuan Responden.....	63
Tabel 5. 6 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Ketersediaan Dana Perusahaan.....	63
Tabel 5. 7 Disribusi Frekuensi Berdasarkan Lingkungan Kerja	64
Tabel 5. 8 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Fasilitas K3 (Ketersediaan APD) ..	64
Tabel 5. 9 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Penerapan K3.....	65
Tabel 5. 10 Hubungan Pengetahuan dengan Penerapan K3	66
Tabel 5. 11 Hubungan Ketersediaan Dana Perusahaan dengan Penerapaan K3	67
Tabel 5. 12 Hubungan Lingkungan Kerja dengan Penerapan K3.....	68
Tabel 5. 13 Hubungan Fasilitas K3 (Ketersediaan APD) dengan Penerapan K3..	69

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1. Tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)	14
Gambar 2. 2. Teori Domino Heinrich	20
Gambar 2. 3. <i>Safety Helmet</i> (Helm keselamatan)	28
Gambar 2. 4. Kacamata pengaman (<i>Spectacless</i>)	29
Gambar 2. 5. Kacamata anti silau	30
Gambar 2. 6. Kacamata anti radiasi	30
Gambar 2. 7. <i>Faceshield</i>	31
Gambar 2. 8. <i>Ear plugs</i>	31
Gambar 2. 9. Ear plugs.....	32
Gambar 2. 10. Masker	33
Gambar 2. 11. Sarung tangan kain	33
Gambar 2. 12. Sarung tangan anti api	34
Gambar 2. 13. Sarung tangan anti panas.....	34
Gambar 2. 14. Safety Shoes (Sepatu keselamatan).....	35
Gambar 2. 15. Sepatu anti panas	36
Gambar 2. 16. Sepatu anti api	36
Gambar 2. 17. Pakaian Pelindung	37
Gambar 2. 18. Baju anti panas	37
Gambar 2. 19. Baju anti api	38
Gambar 2. 20. Rompi	38
<i>Gambar 2. 21. Kerangka Teori</i>	40
Gambar 3. 1 Kerangka Konsep	43

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kuisisioner Penelitian

Lampiran 2. Lembar Observasi (*Check list*)

Lampiran 3. Output SPSS

Lampiran 4. Dokumentasi Penelitian

Lampiran 5. Surat Izin Penelitian

Lampiran 6. Daftar Riwayat Hidup

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kemajuan di bidang teknologi dan transportasi dalam era globalisasi sekarang ini semakin pesat. Penggunaan teknologi yang canggih dan maju sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Kehadiran teknologi ini memberikan pengaruh positif bagi dunia industri dan transportasi. Namun, disisi lain memberikan dampak negatif bagi manusia khususnya bagi pekerja. Bertambahnya jumlah dan ragam sumber bahaya yang ada di tempat kerja akibat teknologi yang canggih ini apabila tidak disertai dengan pengendalian yang tepat dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Selain itu, proses kerja yang tidak aman dan lingkungan kerja yang tidak memenuhi syarat K3 juga dapat menyebabkan terjadinya peningkatan angka kecelakaan kerja.

Menurut Tarwaka (2014), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda atau properti maupun korban jiwa yang terjadi di dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya. Kecelakaan kerja disebabkan oleh 2 faktor, faktor pertama yaitu *unsafe human act* atau berupa tindak perbuatan manusia yang tidak memenuhi syarat keselamatan seperti tidak memakai alat pelindung diri, bekerja tidak sesuai prosedur, bekerja sambil bergurau, sikap kerja yang tidak selamat, dan sebagainya dan faktor kedua yaitu *unsafe condition* berupa

keadaan lingkungan yang tidak aman seperti mesin tanpa pengaman, peralatan yang sudah tidak sempurna tetapi masih dipakai, penerangan yang kurang memadai, ventilasi yang tidak baik, tata ruang yang tidak baik, lantai yang licin, desain dan konstruksi yang berbahaya dan sebagainya. Faktor-faktor tersebut apabila tidak dikendalikan dengan baik dapat menambah jumlah kecelakaan kerja (Panjaitan & Silalahi, 2019).

Kecelakaan kerja yang terjadi di suatu perusahaan akan menimbulkan kerugian bagi pekerja dan juga perusahaan. Bagi pekerja, kecelakaan yang terjadi dapat mengakibatkan luka seperti luka ringan atau berat, bahkan kematian. Sedangkan perusahaan harus menanggung biaya pengobatan dan biaya rumah sakit hingga menanggung biaya penguburan jika korban meninggal dunia. Selain itu, karyawan yang terkena dampak akan kehilangan waktu kerja, menghambat kelancaran pekerjaan, rekrut baru karyawan serta dapat mengurangi mental atau kondisi psikologis pekerja lain (Nai'em, att all 2021).

Menurut perkiraan Organisasi Perburuhan Internasional (ILO, 2018), 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Lebih dari 380.000 (13,7 persen) angka kematian dikarenakan kecelakaan kerja dan sekitar 2,4 juta (86,3 persen) dikarenakan penyakit akibat kerja. Sementara itu, setiap tahun hampir seribu kali lebih banyak kecelakaan kerja non-fatal dibandingkan kecelakaan kerja fatal. Kecelakaan non-fatal diperkirakan dialami 374 juta pekerja setiap tahun, dan banyak dari

kecelakaan ini memiliki konsekuensi yang serius terhadap kapasitas penghasilan para pekerja.

Dunia internasional telah memberikan perhatian khusus bagi kecelakaan kerja di Indonesia. Laporan *International Labour Organization* (ILO) memasukkan Indonesia sebagai negara dengan angka kecelakaan kerja terbesar kedua di dunia. Laporan itu di dasarkan pada survei yang dilakukan terhadap 53 negara, sesuai data ILO terjadi 65.474 kecelakaan kerja di Indonesia. Diantara jumlah tersebut, 1.451 orang tenaga kerja meninggal dunia, 5.326 pekerja cacat tetap dan 58.697 sembuh tanpa cacat (Muharani & Dameria, 2019). Selain itu, untuk wilayah Sulawesi Selatan berdasarkan data terakhir yang didapatkan dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan tercatat sepanjang periode Januari hingga Mei 2014 terdapat 150 kasus kecelakaan kerja atau sebanyak 11,3 % (Muhtia dkk, 2020).

Angka kecelakaan kerja yang terjadi terus menerus mengalami peningkatan. Dalam rangka mengantisipasi dan meminimalkan dampak dari kecelakaan kerja tersebut, Pemerintah Indonesia telah menerbitkan beberapa perundangan di antaranya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2018 Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Lingkungan Kerja, Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) dan lain sebagainya (Pratasis, 2011).

Peraturan perundang-undangan terkait Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) telah banyak dikeluarkan, tetapi jumlah kecelakaan kerja yang terjadi masih tinggi. Hal ini disebabkan karena masih banyaknya perusahaan yang belum melaksanakan ketentuan-ketentuan tersebut dengan tepat dan benar. Salah satu faktor yang menjadi penghambat perusahaan dalam penerapan K3 yaitu keterbatasan dana atau biaya, banyak perusahaan yang menganggap bahwa dalam penerapan K3 mereka harus mengeluarkan dana yang besar (Pratasis, 2011). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Nai'em dkk (2020) didapatkan hasil bahwa nilai *benefit cost ratio* adalah 1,2 atau ≥ 1 yang artinya program K3 biaya investasi oleh Perusahaan ADHI dikategorikan menguntungkan bagi perusahaan.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disingkat K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan Tenaga Kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja (Permenaker 5, 2018) sedangkan Undang-undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja mengatur dengan jelas tentang kewajiban pimpinan tempat kerja dan pekerja dalam melaksanakan keselamatan kerja dalam segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia. Tujuan penerapan K3 yaitu untuk melindungi dan menjamin keselamatan setiap tenaga kerja dan orang lain di tempat kerja, menjamin setiap sumber produksi dapat digunakan secara aman dan efisien serta meningkatkan produktivitas nasional. Pelaksanaan Keselamatan dan

Kesehatan Kerja (K3) adalah salah satu bentuk upaya untuk menciptakan tempat kerja yang aman, sehat, bebas dari pencemaran lingkungan, sehingga dapat mengurangi dan atau bebas dari kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja yang pada akhirnya dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas kerja (Hasibuan, 2020).

Menurut Teori Lawrence Green, ada 3 faktor yang mempengaruhi perilaku seseorang antara lain faktor predisposisi (*predisposing factors*) yang terdiri dari pengetahuan dan sikap pekerja, faktor pendukung (*enabling factors*) seperti ketersediaan dana perusahaan, lingkungan kerja dan fasilitas K3 serta yang terakhir yaitu faktor pendorong (*Reinforcing factors*) yang terdiri dari komitmen manajemen, pengawasan manajemen dan kepatuhan terhadap undang-undang (Maulana, 2009). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Pangeran dkk (2016) yang mengemukakan bahwa fasilitas K3 dan pengetahuan berpengaruh secara langsung terhadap penerapan K3.

Fasilitas K3 seperti Alat Pelindung Diri (APD) sangat berperan penting terhadap keselamatan dan kesehatan kerja. Terjadinya kecelakaan kerja dapat mengakibatkan korban jiwa, cacat, kerusakan peralatan, menurunnya mutu dan hasil produksi, terhentinya proses produksi, kerusakan lingkungan, dan akhirnya akan merugikan semua pihak serta berdampak kepada perekonomian nasional (Yenni dkk, 2019). Selain itu, hasil penelitian yang dilakukan oleh Pratama (2015) membuktikan bahwa pengetahuan yang kurang tentang penerapan K3 mempunyai peluang terjadinya kecelakaan kerja sebesar 5 kali dibandingkan dengan pengetahuan yang baik maka dari

itu pengetahuan sangat penting dan berpengaruh terhadap penerapan K3 di tempat kerja (Mantiri dkk, 2020).

Penelitian yang dilakukan oleh Sari (2019) mengemukakan bahwa ada hubungan secara nyata atau signifikan antara lingkungan kerja dengan penerapan K3, dimana lingkungan kerja yang aman dan sehat akan meningkatkan produktivitas kerja dan membuat pekerja lebih berkualitas dalam melakukan pekerjaannya. Selain itu, hasil penelitian yang dilakukan oleh Pratas (2011) menyebutkan bahwa keterbatasan dana atau biaya merupakan faktor yang berpengaruh penting dalam penerapan K3. Perusahaan atau industri hendaknya menganggarkan atau mengalokasikan dana untuk program K3 di tempat kerja guna melindungi pekerja dari kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

Peran transportasi udara dalam pembangunan dunia sangat berpengaruh sehingga dapat dikatakan bahwa transportasi udara sangat dibutuhkan dalam segi waktu juga sangat efisien. Bandara digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Meningkatnya jumlah penumpang dari tahun ke tahun mengharuskan maskapai penerbangan meningkatkan keselamatan dalam penerbangan agar dalam proses penerbangan penumpang merasa aman dan tenang. Keselamatan penerbangan berkaitan dengan penyelenggara bandar udara, penyelenggaraan angkutan

udara, penyelenggara navigasi penerbangan yang wajib memenuhi standar keselamatan di bidang penerbangan yang terdiri atas sumber daya manusia, sarana dan prasarana, standar perasional prosedur dan lingkungan (Situmorang, 2017). Selain itu, bandar udara dalam pemenuhan (*compliance*) dalam standar keselamatan (*safety standard*) yang tinggi menjadi suatu keharusan yang mutlak yang harus diterapkan. Penerapan keselamatan dalam suatu penerbangan (*aviation safety*) memang perlu untuk dilaksanakan pada seluruh sektor baik itu pada bidang transportasi atau operasi angkutan udara, kebandarudaraan, navigasi, perawatan dan perbaikan serta pelatihan yang mengacu pada aturan *Internasional Civil Aviation Organization* (ICAO) (Saleh, 2020).

Bandar Udara Tampa Padang Mamuju merupakan Bandar Udara yang terletak di Kecamatan Kalukku Kabupaten Mamuju Provinsi Sulawesi Barat. Bandara ini terletak sekitar 31 km dari pusat kota dan sebagai penghubung jalur udara antar berbagai wilayah yang ada di Indonesia. Saat ini Bandar Udara Tampa Padang Mamuju dikelola oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara dimana Bandara ini mulai beroperasi dari pukul 06.25 WITA – 17.00 WITA. Hingga saat ini layanan rute pesawat yang bisa ditampung yaitu skala domestik sehingga jenis pesawat udara terbesar yang bisa *landing* adalah CRJ 1000 NG-Bombardier. Adapun jenis traffic yang diizinkan di Bandara ini yaitu *visual flight rule* (Profil Bandar Udara Tampa Padang Mamuju, 2020).

Berdasarkan observasi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti di Bandar Udara Tampa Padang didapatkan hasil bahwa area kerja Bandar

Udara Tampa Padang Mamuju terdiri dari Kantor Pusat sebagai Pelayanan Office, Fasilitas Ruang KKP-PK, Fasilitas Damkar, Bagian Keamanan, Bagian Kelistrikan, Bagian Kargo, Bagian Non-Terminal (parkiran penumpang), Bagian Terminal, Bagian *Airside* (Apron/Tempat parkir pesawat, Landasan pacu pesawat sebagai *take off* dan *landing* pesawat), dan lainnya. Kemudian Bandara ini sendiri pun memiliki jumlah karyawan sebanyak 147 orang yang tentunya dari masing-masing area kerja tersebut memiliki tingkat potensi bahaya yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja.

Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti didapatkan bahwa Bandar Udara Tampa Padang Mamuju telah menerapkan K3, tetapi penerapannya masih belum optimal. Wawancara yang dilakukan kepada kepala Unit Penyelenggara Bandar Udara (UPBU) dan beberapa pekerja didapatkan hasil bahwa kurangnya sosialisasi terkait K3 yang menjadi alasan utama sebagian pekerja tidak mengetahui K3. Selain itu, beberapa kecelakaan kerja ringan sering terjadi seperti terpeleat dan terjatuh pada saat bekerja. Sepatutnya layanan jasa transportasi khususnya bandara dengan jumlah pekerja yang banyak dan memiliki risiko terjadinya kecelakaan kerja yang besar perlu menerapkan K3 dengan baik sehingga dapat menekan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja serta menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi pekerja.

Berdasarkan uraian dan latar belakang diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul “Faktor yang berhubungan dengan

penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan di atas, maka dapat dirumuskan masalah yang akan diteliti yaitu “Apa saja faktor yang berhubungan dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju?”

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

Adapun tujuan umum penelitian ini adalah untuk mengetahui Faktor yang berhubungan dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju.

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan pekerja dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju.
- b. Untuk mengetahui hubungan ketersediaan dana perusahaan dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju.
- c. Untuk mengetahui hubungan lingkungan kerja perusahaan dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju.

- d. Untuk mengetahui hubungan Fasilitas K3 (ketersediaan APD) perusahaan dengan penerapan K3 di Bandar Udara Tampa Padang Mamuju.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Ilmiah

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu referensi bacaan untuk menambah pengetahuan dan wawasan serta menjadi bahan kajian ilmiah untuk penelitian berikutnya terkait penerapan K3 dalam upaya mencegah kecelakaan kerja.

2. Manfaat Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat menjadi sarana dalam menerapkan dan mengembangkan ilmu yang secara teoritik didapatkan di bangku kuliah serta meningkatkan ilmu kesehatan masyarakat khususnya ilmu dibidang keselamatan dan kesehatan kerja.

3. Manfaat Bagi Pekerja dan Instansi

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi Bandar Udara Tampa Padang Mamuju untuk penerapan K3 sebagai usaha pencegahan dan pengendalian kecelakaan kerja. Selain itu, dapat memberikan informasi kepada pekerja tentang pentingnya penerapan K3 di suatu institusi sehingga dapat meningkatkan upaya keselamatan dan kesehatan kerja.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

1. Definisi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Keselamatan kerja merupakan sebuah bidang kegiatan yang bertujuan untuk mencegah semua jenis kecelakaan yang ada kaitannya dengan lingkungan dan situasi kerja. Sedangkan secara filosofi diartikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmani maupun rohani tenaga kerja pada khususnya dan manusia pada umumnya serta hasil karya dan budayanya. Dari segi keilmuan diartikan sebagai suatu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja dan menimbulkan penyakit akibat kerja (Purnamasari dkk, 2020). Keselamatan dan kesehatan kerja dalam beberapa definisi diantaranya adalah (Djarmiko & Dwi, 2016).

- a. Menurut Mangkunegara, Keselamatan dan Keselamatan Kerja adalah sesuatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menuju masyarakat adil dan makmur.
- b. Menurut Suma'mur, Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan rangkaian usaha untuk menciptakan suasana kerja yang aman dan tentram bagi para karyawan yang bekerja di perusahaan yang bersangkutan.

- c. Menurut Ridley, John, mengartikan bahwa kesehatan dan keselamatan kerja adalah satu kondisi dalam pekerjaan yang sehat dan aman baik itu bagi pekerjaannya, perusahaan maupun bagi masyarakat dan lingkungan sekitar pabrik atau tempat kerja tersebut.
- d. Jackson, menjelaskan bahwa Kesehatan dan Keselamatan Kerja menunjukkan kepada kondisi-kondisi fisiologis-fisikal dan psikologis tenaga kerja yang diakibatkan oleh lingkungan kerja disediakan oleh perusahaan.

Menurut Permenaker Nomor 5 Tahun 2018 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Lingkungan Kerja, Keselamatan dan Kesehatan Kerja atau yang disingkat dengan K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja sedangkan menurut International Labor Organizational (ILO 2018), Keselamatan dan Kesehatan Kerja merupakan suatu upaya untuk mempertahankan dan meningkatkan derajat kesejahteraan fisik, mental dan sosial yang setinggi-tingginya bagi pekerja di semua jabatan, pencegahan penyimpangan kesehatan diantara pekerja yang disebabkan oleh kondisi pekerjaan, perlindungan pekerja dalam pekerjaannya dari risiko akibat faktor yang merugikan kesehatan, penempatan dan pemeliharaan pekerja dalam suatu lingkungan kerja yang diadaptasikan dengan kapabilitas fisiologi dan psikologi; dan diringkaskan sebagai adaptasi pekerjaan kepada manusia dan setiap manusia kepada jabatannya.

Dari pengertian-pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah segala upaya yang dilakukan untuk melindungi para pekerja agar selalu dalam keadaan sehat dan selamat selama berda di tempat kerja serta meningkatkan sumber daya manusia dengan melakukan pencegahan dan pengobatan terhadap kecelakaan atau penyakit akibat kerja.

2. Tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

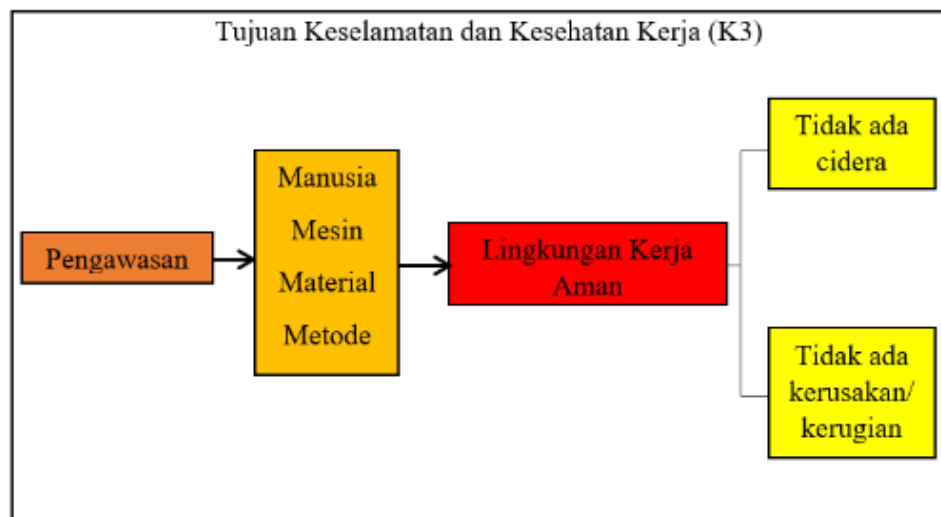
Adapun tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) tujuan diantaranya adalah (Korneilis & Gunawan, 2018):

- a. Agar setiap pekerja mendapat jaminan keselamatan dan kesehatan kerja, baik secara fisik, sosial, maupun psikologis.
- b. Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik-baiknya
- c. Agar semua hasil produksi dipelihara keamanannya
- d. Agar ada jaminan atas pemeliharaan dan peningkatan kesehatan gizi pekerja
- e. Agar meningkatkan kegairahan, keserasian kerja, dan partisipasi kerja
- f. Agar terhindar dari gangguan kesehatan yang disebabkan oleh lingkungan atau kondisi kerja
- g. Agar setiap pekerja merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja ditujukan bagi (Irzal, 2016):

- a. Manusia
 - Pekerja

- Masyarakat
- b. Benda
- Alat
 - Mesin
 - Bangunan, dll
- c. Lingkungan
- Air, tanah, udara
 - Cahaya
 - Hewan dan tumbuh-tumbuhan



Gambar 2. 1. Tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Sumber: Data Sekunder, 2020

Adapun menurut Pasal 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja yakni syarat-syarat keselamatan kerja bertujuan untuk, yakni sebagai berikut:

- a. Mencegah dan mengurangi kecelakaan.
- b. Mencegah, mengurangi dan memadamkan kebakaran.

- c. Mencegah dan mengurangi bahaya peledakan.
- d. Memberi kesempatan atau jalan menyelamatkan diri pada waktu kebakaran atau kejadian-kejadian lain yang berbahaya.
- e. Memberi pertolongan pada kecelakaan.
- f. Memberi alat-alat pelindung diri pada pekerja.
- g. Mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebar luasnya suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar radiasi, suara dan getaran.
- h. Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik maupun psikis, peracunan, infeksi dan penularan.
- i. Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai.
- j. Menyelenggarakan suhu dan lembab udara yang baik.
- k. Menyelenggarakan penyegaran udara yang cukup.
- l. Memelihara kebersihan, kesehatan dan ketertiban.
- m. Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerjanya.
- n. Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman atau barang.
- o. Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan.
- p. Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar muat, perlakuan dan penyimpanan barang.
- q. Mencegah terkena aliran listrik yang berbahaya.

- r. Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah tinggi.

3. Manfaat Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Adapun manfaat penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) tujuan diantaranya adalah (Korneilis & Gunawan, 2018):

- a. Memberi perlindungan kepada pekerja.
- b. Memperlihatkan kepatuhan pada Peraturan dan Undang-undang.
- c. Mengurangi Biaya.
- d. Membuat sistem manajemen yang efektif:
- e. Adanya prosedur yang terdokumentasi sehingga segala aktivitas dan kegiatan yang terjadi akan terorganisir, terarah dan berada dalam koridor yang teratur.
- f. Meningkatkan kepercayaan dan kepuasan pelanggan

B. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kerja

1. Definisi Kecelakaan Kerja

Setiap tempat kerja biasanya memiliki sumber bahaya yang dapat mengancam keselamatan dan kesehatan seluruh tenaga kerja, baik kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja. Kecelakaan kerja adalah sesuatu yang tidak dapat direncanakan dan tidak dapat di kontrol tetapi dapat di minimalkan dengan cara mengetahui sumber-sumber risiko atau penyebab serta memprioritaskan risiko tersebut (Indan, 2017) sedangkan Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja RI Nomor 03/MEN/98 tentang Tata Cara Pelaporan dan Pemeriksaan Kecelakaan adalah suatu kejadian

yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia/atau harta benda.

Kejadian kecelakaan di tempat kerja dapat dialami oleh seluruh komponen yang ada di tempat kerja tersebut, seperti pengelola/manajemen, tenaga kerja, dan organisasi atau perusahaan. Kecelakaan yang terjadi dapat mengakibatkan terjadinya kerugian baik secara langsung maupun tidak langsung. Kerugian yang akan dialami oleh tenaga kerja atau manajemen yaitu kehilangan anggota tubuh tertentu, luka ringan, kehilangan waktu kerja, kesedihan, stress, berkurangnya atau kehilangan penghasilandan bahkan kematian. Sedangkan kerugian yang dialami oleh perusahaan seperti menurunnya produksi, kekacauan organisasi, peningkatan pengeluaran dan bahkan kehilangan karyawan (Sultan, 2019).

2. Faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja antara lain (Hasibuan dkk, 2020):
 - a. Faktor manusia, beberapa potensi kecelakaan kerja yang berkaitan dengan faktor manusia atau pekerja yaitu:
 - Perilaku manusia atau pekerja
 - Sikap pekerja terhadap praktik kerja
 - Kurangnya persiapan pekerja dalam melakukan pekerjaan
 - Kondisi pekerja yang tidak stabil
 - Mengalami tekanan psikologi

b. Faktor Lingkungan

- Lokasi kerja pada ketinggian dapat memiliki risiko yang tinggi terhadap terjadinya kecelakaan kerja atau seseorang yang bekerja pada area terbatas
- Arsitektur tempat kerja yang tidak baik
- Kebisingan
- Penerangan atau pencahayaan
- Suhu ruangan
- Lantai licin

c. Faktor Peralatan

- Kondisi mesin produksi yang sudah tidak memadai
- Posisi atau kondisi mesin yang tidak sesuai dengan postur tubuh pekerja yang akan mempengaruhi kenyamanan pekerja
- Rancangan dan konstruksi alat harus memperhatikan aspek keamanan dan keselamatan kerja.

Terdapat 2 faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja terbesar yaitu (Irzal, 2016):

a. Perilaku yang tidak aman (*unsafe action*)

Perbuatan berbahaya dari manusia atau pekerja yang dilatarbelakangi oleh faktor-faktor internal seperti sikap dan tingkah laku yang tidak aman, kurangnya pengetahuan dan keterampilan, keletihan dan kelesuan. Dalam proses terjadinya kecelakaan, manusia terbagi atas tiga peran, yaitu pengambil keputusan, pelaku kecelakaan

dan sebagai korban. Data statistik yang diterbitkan oleh Kantor Pusat Statistik mengenai penyebab kecelakaan menunjukkan bahwa penyebab manusia mencapai sekitar 60% dari semua kasus yang dilaporkan (Hola & Szostak, 2017).

b. Kondisi lingkungan yang tidak aman (*unsafe conditions*)

Suatu kondisi yang tidak aman yang disebabkan oleh mesin dan lingkungan yang terdiri dari:

- Pakaian kerja yang kurang cocok
- Bahan-bahan yang berbahaya
- Alat pelindung yang tidak efektif
- Penerangan dan ventilasi yang tidak baik
- Alat atau mesin yang sudah tidak layak pakai

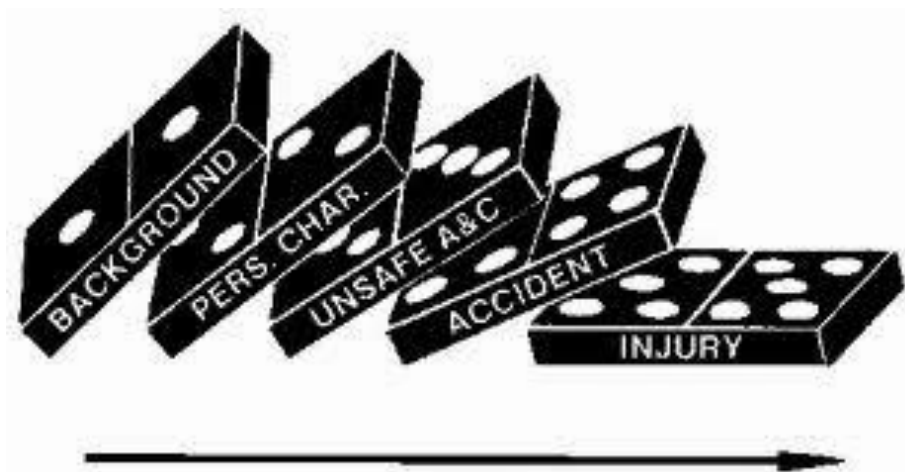
3. Teori kecelakaan kerja terdiri dari (Hartoyo dkk, 2015):

a. Heinrich (Teori Domino Heinrich)

Menurut Heinrich, kunci utama mencegah kecelakaan yaitu dengan menghilangkan tindakan tidak aman sebagai bagian ketiga dari lima faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, Heinrich menyebutkan sebanyak 88% kecelakaan kerja disebabkan oleh tindakan tidak amandari pekerja, 10% kecelakaan kerja disebabkan oleh kondisi tempat kerja yang tidak aman dan 2% karena sebab lainnya.

Teori Domino Heinrich menyatakan bahwa kecelakaan terdiri atas lima faktor yang saling berhubungan:

- 1) Hereditas
- 2) *Unsafe Action* (tindakan tidak aman)
- 3) *Unsafe condition* (keadaan yang tidak aman/bahaya)
- 4) *Accident* (kecelakaan)
- 5) *Injury* (kerugian/cedera)



Gambar 2. 2. Teori Domino Heinrich
Sumber: Data Sekunder, 2020

Berdasarkan teori domino yang dikemukakan oleh Heinrich (1980) diatas kecelakaan merupakan suatu rangkaian yang saling berkaitan satu sama lain. Kelima faktor ini tersusun layaknya kartu domino yang diberdirikan. Jika satu kartu jatuh, maka kartu ini akan menimpa kartu lain hingga kelimanya akan roboh secara bersama. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, kuncinya adalah dengan memutuskan rangkaian sebab-akibat (Setiawan & Agustina, 2014).

b. Teori Frank E. Bird

Teori kecelakaan *Loss Causation Model* yang dikemukakan oleh Frank E. Bird, mengatakan bahwa faktor manajemen merupakan latar

belakang penyebab terjadinya suatu kecelakaan. Teori ini menggambarkan perbaikan sistem manajemen adalah langkah yang paling efektif untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Kecelakaan kerja dapat dicegah dengan melibatkan semua aspek dalam perusahaan, mulai dari pimpinan perusahaan sampai dengan karyawan level bawah. Hal ini bertujuan agar sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja dapat berjalan efektif dan mencegah risiko kecelakaan kerja di masa mendatang. Frank E. Bird menekankan bagaimana pentingnya pengawasan dalam manajemen program dalam pencegahan kecelakaan kerja.

Teori Kecelakaan kerja yang dikemukakan oleh Frank E. Bird dan Heinrich, masing- masing memiliki teori yang berbeda namun tujuannya tetap sama yaitu mencegah dan mengurangi kejadian kecelakaan kerja. Berdasarkan teori Bird yang ingin memutus rantai kecelakaan kerja dengan memperbaiki manajemen suatu perusahaan, sedangkan teori Heinrich yang ingin memutus mata rantai kecelakaan kerja dengan memperbaiki perilaku manusiannya (Affidah & Sari, 2016).

Berdasarkan angka kecelakaan kerja yang terjadi semakin tinggi, dengan demikian dilakukan upaya pencegahan sebelum terjadinya kecelakaan yang disebut sebagai upaya prospektif, dan upaya pencegahan yang dilakukansetelah terjadi kecelakaan disebut sebagai upaya retrospektif, yaitu dilakukan melalui analisis kecelakaan untuk dapat menemukan faktor penyebabnya. Dengan menemukan faktor penyebabnya

maka dapat dilakukan pencegahan secara tepat agar kecelakaan serupa tidak terulang kembali (Alhamid & Prayogo, 2017).

C. Tinjauan Umum Tentang Pengetahuan

Pengetahuan merupakan hasil dari tahu seseorang yang terjadi melalui proses sensoris mata dan telinga terhadap suatu objek tertentu. Pengetahuan adalah domain yang sangat penting untuk terbentuknya perilaku seseorang (Sunaryo, 2004). Menurut Linkona (2013) pengetahuan merupakan dasar terbentuknya sebuah sikap. Seseorang tidak dapat bersikap baik terhadap sesuatu hal ketika tidak memiliki pengetahuan baik. Pengetahuan teoretis dibangun melalui eksplorasi semua jenis sumber daya, seperti informasi dari dosen, buku, surat kabar, internet, dan lainnya (Pangeran dkk, 2016).

Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa pengetahuan merupakan kemampuan seseorang dalam menggambarkan objek melalui penginderaan yang dimilikinya, pengetahuan juga dapat diartikan sebagai dasar terbentuknya sebuah sikap atau perilaku seseorang. Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang baik di tempat kerja harus didukung dengan tingkat pengetahuan pekerja yang baik, semakin tinggi tingkat pengetahuan maka penerapan K3 akan semakin baik pula.

Adapun tingkatan pengetahuan di dalam domain kognitif terbagi atas enam yaitu (Sunaryo, 2004):

- 1) Tahu, merupakan tingkat pengetahuan paling rendah. Tahu artinya dapat mengingat kembali materi yang telah dipelajari sebelumnya.

- 2) Memahami, artinya kemampuan untuk menjelaskan dan menginterpretasikan dengan benar objek yang diketahui ke perilaku secara tepat
- 3) Penerapan, adalah suatu kemampuan untuk untuk mengaplikasikan materi yang telah didapatkan dalam kehidupan sehari-hari.
- 4) Analisis, artinya kemampuan untuk menjabarkan atau menguraikan objek dengan benar dan tepat, analisis digunakan untuk memecahkan sebuah permasalahan.
- 5) Sintesis, yaitu kemampuan untuk menghubungkan atau menyusun formulasi-formulasi yang baru dari formulasi-formulasi yang ada. Kemampuan ini sangat penting agar formulasi lebih terstruktur.
- 6) Evaluasi, adalah kemampuan untuk melakukan penilaian terhadap suatu objek. Evaluasi dapat menggunakan kriteria yang sudah ada sebelumnya atau dapat disusun sendiri.

Pengukuran tingkat pengetahuan dapat dilakukan dengan cara seseorang yang bersangkutan mengungkapkan atau menuliskan apa yang yang diketahui tentang suatu objek. Pengukuran pengetahuan dapat menggunakan metode wawancara atau angket yang menanyakan tentang isi materi yang ingin diukur dari subjek penelitian atau responden. Cara mengukur tingkat pengetahuan dengan memberikan pertanyaan kepada responden, kemudian dilakukan penilaian nilai 1 untuk jawaban benar dan nilai 0 untuk jawaban salah. Kemudian digolongkan menjadi 3 kategori yaitu baik, sedang, kurang. Dikatakan baik (>80%), cukup (60-80%) dan kurang (<60%) (Ajib, 2016).

D. Tinjauan Umum Tentang Ketersediaan Dana Perusahaan

Dana merupakan hal yang paling mendasar yang harus disediakan dalam menjalankan sebuah perusahaan. Sebuah kegiatan akan berhasil jika dana yang digunakan mencukupi kebutuhan, begitu juga dengan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Penerapan K3 akan berjalan dengan baik apabila sarana dan prasarana dalam perusahaan tersebut dapat terpenuhi sehingga mampu mengurangi angka kecelakaan kerja yang terjadi (Yenni dkk, 2019). Menurut sumbernya, dana yang dapat diperoleh untuk membelanjai perusahaan dapat dibagi menjadi dua antara lain (Ajib, 2016):

1) Sumber dana dari dalam perusahaan (*internal source*)

Sumber dana dari dalam perusahaan (*internal source*) merupakan bentuk dana yang pemenuhan kebutuhan dananya berasal dari dalam perusahaan itu sendiri, dengan kata lain dana dengan kekuatan atau kemampuan sendiri. Dana dari dalam perusahaan dapat diadakan dengan atau menggunakan laba cadangan dari sebagian sisa hasil usaha yang merupakan unsur dana sendiri, sebagai sumber dana intern. Dana dari dalam perusahaan terdiri dari:

- Dana yang berasal dari pemilik perusahaan
- Saldo keuntungan yang ditanam kembali dalam perusahaan.
- Surplus dana dan akumulasi penyusutan atau yang disebut sebagai cadangan dana. Terdiri atas nilai buku dan nilai pasar dari harta yang dimiliki perusahaan.

2) Sumber dana dari luar perusahaan (*external source*)

Sumber dana dari luar perusahaan (*external source*) adalah pemenuhan kebutuhan dana diambil atau berasal dari sumber-sumber dana yang ada di luar perusahaan atau dengan kata lain dana yang dihasilkan tidak berasal dari perusahaan tersebut. Dana yang berasal dari luar perusahaan adalah dana yang berasal dari pihak bank, asuransi, dan kreditur lainnya. Dana yang berasal dari para kreditur adalah hutang bagi perusahaan yang disebut sebagai dana pinjaman. Dana pinjaman yang dimaksud adalah dana yang didapat dari pihak ketiga (kreditur).

E. Tinjauan Umum Tentang Lingkungan Kerja

Menurut Permenaker No. 5 Tahun 2018 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Lingkungan Kerja, Lingkungan Kerja adalah aspek *hygiene* di tempat kerja yang di dalamnya mencakup faktor fisika, kimia, biologi, ergonomi dan psikologi yang keberadaanya di tempat kerja dapat mempengaruhi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja. Lingkungan kerja apabila tidak memenuhi persyaratan dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan, penyakit akibat kerja dan penyakit akibat hubungan kerja. Maka dari itu, perlu penerapan K3 yang baik di tempat kerja agar kecelakaan dan penyakit akibat kerja mampu diminimalisir. Adapun istilah-istilah yang sering ditemukan dalam lingkungan kerja antara lain (Irzal, 2016):

- 1) *Hazard* (Sumber Bahaya), merupakan suatu keadaan yang dapat memungkinkan dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan, penyakit,

kerusakan atau sesuatu yang dapat menghambat kemampuan pekerja yang ada.

- 2) *Danger* (tingkat bahaya), adalah peluang bahaya yang sudah tampak (kondisi bahaya yang sudah ada tetapi dapat dicegah dengan berbagai tindakan preventif).
- 3) *Risk*, yaitu prediksi tingkat keparahan bila terjadi bahaya dalam suatu siklus tertentu.
- 4) *Incident*, adalah munculnya kejadian yang berbahaya (kejadian yang tidak diinginkan, yang dapat/telah mengadakan kontak dengan sumber energi yang melebihi ambang batas badan/struktur).
- 5) *Accident*, adalah kejadian bahaya yang disertai dengan adanya korban dan/atau kerugian (manusia/benda).

Adapun lingkungan kerja dibagi atas dua bagian yaitu (Silitonga, 2020):

- 1) Lingkungan kerja fisik, merupakan semua keadaan yang berbentuk fisik yang ada di sekitar tempat kerja yang dapat mempengaruhi pekerja baik secara langsung maupun tidak langsung. Lingkungan kerja fisik dapat dibagi menjadi dua kategori yaitu:
 - Lingkungan kerja yang langsung berhubungan dengan pegawai seperti pusat kerja, kursi, meja, dan sebagainya.
 - Lingkungan perantara atau lingkungan umum dapat juga disebut lingkungan kerja yang mempengaruhi kondisi manusia misalnya temperatur, kelembaban, sirkulasi udara, pencahayaan, kebisingan, getaran mekanik, bau tidak sedap, warna dan lain-lain.

- 2) Lingkungan kerja non fisik, merupakan semua keadaan yang terjadi yang berkaitan dengan hubungan kerja, baik hubungan dengan atasan maupun dengan sesama rekan kerja, ataupun hubungan dengan bawahan. Lingkungan kerja ini merupakan lingkungan kerja yang tidak bisa diabaikan oleh perusahaan.

F. Tinjauan Umum Tentang Fasilitas K3 (Ketersediaan APD)

Alat pelindung diri (APD) merupakan seperangkat alat yang digunakan oleh tenaga kerja untuk melindungi seluruh atau sebagian tubuh terhadap adanya potensi bahaya kecelakaan kerja. Alat pelindung diri menjadi salah satu faktor yang bisa mengurangi kecelakaan ditempat kerja. Alat pelindung diri sering disebut dengan *Personal Protective Equipment* yang berarti sebagai alat yang mempunyai kemampuan untuk melindungi seseorang dan berfungsi mengisolasi seluruh tubuh dari potensi bahaya ditempat kerja. Penggunaan APD ditempat kerja disesuaikan dengan potensi bahaya yang dihadapi ditempat kerja. Jenis dan desain APD memiliki pengaruh terhadap tingkat kecelakaan kerja. Penggunaan APD harus dianggap sebagai garis pertahanan terakhir dan hanya digunakan ketika pengendalian mesin menjadi sulit dan tidak efektif. Alat pelindung diri dapat digunakan sesuai dengan potensi bahaya yang ada ditempat kerja dan lingkungan kerja. Penerapan K3 di tempat kerja dapat dikatakan berhasil apabila sarana dan prasarana telah disediakan begitupula dengan ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD). Ketersediaan APD di tempat kerja dapat melindungi pekerja dari terjadinya kecekaan kerja (Solekha, 2020).

Permenakertrans Nomor 8 Tahun 2010 Pasal 4 ayat (1) APD wajib digunakan di tempat kerja. Pasal 5 pengusaha atau pengurus wajib mengumumkan secara tertulis dan memasang rambu-rambu mengenai kewajiban penggunaan APD di tempat kerja. Adapun jenis-jenis Alat Pelindung Diri (APD) adalah sebagai berikut:

1) Alat pelindung kepala

Alat pelindung kepala adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi kepala dari benturan, terantuk, kejatuhan atau terpukul benda tajam atau bendakeras yang melayang atau meluncur di udara, terpapar oleh radiasi panas, api, percikan bahan-bahan kimia, jasad renik (mikro organisme) dan suhu yang ekstrim.

Jenis alat pelindung kepala terdiri dari helm pengaman (*safety helmet*), topi atau tudung kepala, penutup atau pengaman rambut. Untuk melindungi kepala dari benda-benda keras yang terjatuh, benturan kepala, terjatuh dan terkena arus listrik.



Gambar 2. 3. Safety Helmet (Helm keselamatan)
Sumber: Data Sekunder, 2020

2) Alat pelindung mata dan muka

Alat pelindung mata dan muka adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi mata dan muka dari paparan bahan kimia berbahaya, paparan partikel-partikel yang melayang di udara dan di badan air, percikan benda-benda kecil, panas, atau uap panas, radiasi gelombang elektromagnetik yang mengion maupun yang tidak mengion, pancaran cahaya, benturan atau pukulan benda keras atau benda tajam. Jenis alat pelindung mata dan muka terdiri dari kacamata pengaman (*spectacles*), kacamata anti radiasi dan tameng muka (*face shield*).

a) Kacamata pengaman (*Spectacless*)

Kacamata keselamatan untuk melindungi mata dari partikel kecil yang melayang di udara serta radiasi gelombang elektromagnetis.



Gambar 2. 4. Kacamata pengaman (*Spectacless*)
Sumber: Data Sekunder, 2020

b) Kacamata anti silau

Kacamata anti silau digunakan pekerja untuk melindungi mata dari sinar matahari yang menyilaukan yang dapat mengganggu pekerjaan



Gambar 2. 5. Kacamata anti silau
Sumber: Data Sekunder, 2020

c) Kacamata anti radiasi

Kacamata anti radiasi digunakan pekerja untuk melindungi mata dari radiasi komputer pada saat bekerja.



Gambar 2. 6. Kacamata anti radiasi
Sumber: Data Sekunder, 2020

d) *Faceshield*

Faceshield digunakan untuk melindungi muka secara keseluruhan dari bahaya yang ada di tempat kerja.



Gambar 2. 7. Faceshield
Sumber: Data Sekunder, 2020

3) Alat pelindung telinga

Alat pelindung telinga adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi alat pendengaran terhadap kebisingan atau tekanan.

Umumnya alat pelindung telinga dibedakan menjadi 2 jenis yaitu:

a) Sumbat telinga (*ear plug*)

Ear plug digunakan di tempat kerja yang mempunyai intensitas kebisingan antara 85 dB A sampai 95 dB A.



Gambar 2. 8. Ear plugs
Sumber: Data Sekunder, 2020

b) Tutup telinga (*ear muff*)

Tutup telinga (*ear muff*) terdiri dari dua buah tudung untuk tutup telinga dapat berupa cairan atau busa yang berfungsi untuk menyerap suara frekuensi tinggi.



Gambar 2. 9. Ear plugs
Sumber: Data Sekunder, 2020

4) Alat pelindung pernafasan

Alat pelindung jenis ini digunakan untuk melindungi pernafasan dari risiko paparan gas, uap, debu, atau udara terkontaminasi atau beracun, korosi atau yang bersifat rangsangan.

a) Masker

Masker umumnya terbuat dari kain kasa atau busa yang didesinfektan terlebih dahulu. Penggunaan masker umumnya digunakan untuk mengurangi paparan debu atau partikel-partikel yang lebih besar masuk ke dalam saluran pernafasan.



Gambar 2. 10. Masker
Sumber: Data sekunder, 2020

5) Alat pelindung tangan

Alat pelindung tangan mungkin yang paling banyak digunakan. Hal ini tidak mengherankan karena jumlah kecelakaan pada tangan adalah yang banyak dari seluruh kecelakaan yang terjadi di tempat kerja. Macam-macam sarung tangan menurut bahaya yang harus dicegah:

a) Sarung tangan kain

Sarung tangan kain digunakan untuk melindungi tangan pekerja bahaya-bahaya yang ada di tempat kerja.



Gambar 2. 11. Sarung tangan kain
Sumber: Data Sekunder, 2020

b) Sarung tangan anti api

Sarung tangan anti api digunakan pekerja untuk melindungi tangan mereka dari api.



Gambar 2. 12. Sarung tangan anti api
Sumber: Data Primer, 2020

c) Sarung tangan anti panas

Sarung tangan anti panas digunakan pekerja untuk melindungi tangan mereka dari benda-benda panas.



Gambar 2. 13. Sarung tangan anti panas
Sumber: Data Sekunder, 2020

6) Alat pelindung kaki

Sepatu keselamatan kerja dipakai untuk melindungi kaki dari bahaya kejatuhan benda-benda berat, kepercikan larutan asam dan basa yang korosif atau cairan yang panas, menginjak benda-benda tajam.

a) *Safety Shoes* (Sepatu Keselamatan)

Safety shoes (Sepatu keselamatan) digunakan untuk melindungi kaki pekerja dari bahaya kejatuhan benda-benda berat,



Gambar 2. 14. Safety Shoes (Sepatu keselamatan)

Sumber: Data sekunder, 2020

kepercikan larutan asam dan lain sebagainya.

b) Sepatu anti panas

Sepatu anti panas digunakan untuk melindungi kaki pekerja dari benda-benda panas yang berada di tempat kerja, seperti pada saat terjadi kebakaran.



Gambar 2. 15. Sepatu anti panas
Sumber: Data Primer, 2020

c) Sepatu anti api

Sepatu anti api digunakan untuk melindungi kaki pekerja dari api pada saat terjadi kebakaran.



Gambar 2. 16. Sepatu anti api
Sumber: Data Primer, 2020

7) Pakaian Pelindung

Pakaian pelindung digunakan untuk melindungi tubuh dari bahan-bahan berbahaya dan juga dapat digunakan sebagai penanda pekerja pada saat melakukan pekerjaan. Pakaian pelindung terdiri dari pakaian pelindung anti panas, pakaian pelindung anti api, rompi dll.

a) Pakaian pelindung

Pakaian pelindung digunakan untuk melindungi tubuh pekerja dari bahaya-bahaya yang ada di tempat kerja, seperti percikan larutan dan lain sebagainya.



Gambar 2. 17. Pakaian Pelindung
Sumber: Data sekunder, 2020

b) Baju anti panas



Gambar 2. 18. Baju anti panas
Sumber: Data Sekunder, 2020

Baju anti panas digunakan untuk melindungi tubuh pekerja dari benda benda panas pada saat terjadi kebakaran.

c) Baju anti api

Baju anti api digunakan untuk melindungi tubuh pekerja dari api pada saat terjadi kebakaran.



Gambar 2. 19. Baju anti api
Sumber: Data primer, 2020

d) Rompi

Rompi digunakan pekerja sebagai penanda pada saat melakukan pekerjaan, seperti pekerja *ground handling* di bandara, petugas pemadam kebakaran dan lain sebagainya.



Gambar 2. 20. Rompi
Sumber: Data primer, 2020

G. Tinjauan Umum Tentang Bandara

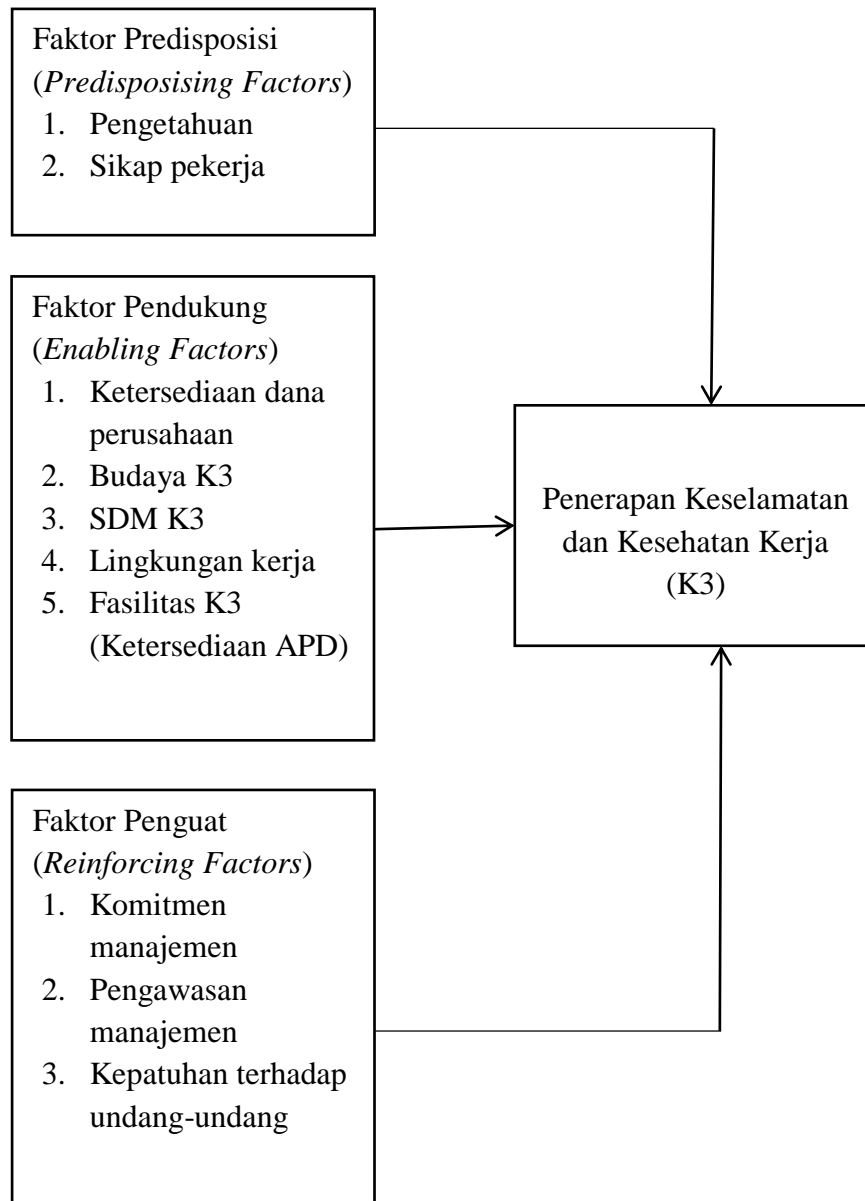
Indonesia sebagai negara kepulauan, moda transportasi adalah hal yang sangat penting. Dengan wilayah udara dan kepulauan yang sangat luas, Transportasi udara merupakan suatu pilihan yang tidak dapat dielakkan. Selain memiliki jarak jangkauan yang luas, moda transportasi udara memiliki

keunggulan, yaitu berkecepatan tinggi, berteknologi modern dengan standard pelayanan dan keselamatan yang optimal. Menurut Annex 14 dari *ICAO (International Civil Aviation Organization)* bandara diartikan sebagai area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat. Fungsi utama Bandara adalah melayani keberangkatan dan kedatangan pesawat dan penumpang serta barang sedangkan menurut PT (Persero) Angkasa Pura mendefinisikan sebagai “Lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat (Iqbal, 2018).

Industri penerbangan termasuk dalam industri yang berisiko tinggi terjadinya kecelakaan kerja. Bahaya/*hazard* yang ada di tempat kerja apabila tidak dikelola dengan baik akan menyebabkan kecelakaan atau penyakit kepada pekerja. Risiko kecelakaan kerja dapat dicegah atau dieliminasi dengan melakukan manajemen risiko di tempat kerja dan menerapkan segala bentuk yang berkaitan dengan implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) (Rizkiana, 2017).

H. Kerangka Teori

Berdasarkan uraian tinjauan pustaka diatas, maka dapat dibuat kerangka teori seperti diatas:



*Gambar 2. 21. Kerangka Teori
Sumber: Lawrence Green (1980)*