

SKRIPSI

**PENGETAHUAN, SIKAP, DAN TINDAKAN PEKERJA
MEKANIK OTOMOTIF TENTANG PENCEGAHAN
RISIKO KECELAKAAN KERJA DI BENGKEL
RESMI YAMAHA KOTA MAKASSAR**

JUMRIYANI

K011181020



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

**DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2022

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**PENGETAHUAN, SIKAP, DAN TINDAKAN PEKERJA MEKANIK OTOMOTIF
TENTANG PENCEGAHAN RISIKO KECELAKAAN KERJA DI BENGKEL
RESMI YAMAHA**

Disusun dan diajukan oleh

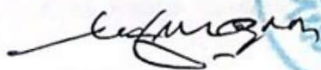
**JUMRIYANI
K011181020**

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 06 Juni 2022
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

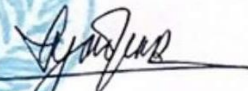
Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



dr. M. Furqaan Naiem, M.Sc., Ph.D
Nip. 195804041989031001



Prof. Dr. dr. Svamsiar S. Russeng, MS
Nip. 195912211987022001

Ketua Program Studi,




Dr. Suriah, SKM, M.Kes
Nip. 197405202002122001

PENGESAHAN TIM PENGUJI


Skripsi ini telah di pertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin Makassar pada hari Senin Tanggal 06 Juni 2022.

Ketua : dr. M. Furqaan Naiem, M.Sc., Ph.D



(.....)

Sekretaris : Prof. Dr. dr. Syamsiar S. Russeng, MS



(.....)

Anggota :

1. Prof. Yahya Thamrin, SKM., M.Kes., MOHS., Ph.D



(.....)

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Jumriyani
NIM : K011181020
Fakultas : Kesehatan Masyarakat
No. Hp : 085255346739
E-mail : jumriyani9124@gmail.com

Dengan ini menyatakan bahwa judul skripsi **“PENGETAHUAN, SIKAP, DAN TINDAKAN PEKERJA MEKANIK OTOMOTIF TENTANG PENCEGAHAN RISIKO KECELAKAAN KERJA DI BENGKEL RESMI YAMAHA KOTA MAKASSAR”** benar bebas dari plagiat dan apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 7 Juni 2022
Yang membuat pernyataan


Jumriyani

ABSTRAK

Universitas Hasanuddin
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Keselamatan dan Kesehatan Kerja
Makassar, Mei 2022

Jumriyani

“PENGETAHUAN, SIKAP, DAN TINDAKAN PEKERJA MEKANIK OTOMOTIF TENTANG PENCEGAHAN RISIKO KECELAKAAN KERJA DI BENGKEL RESMI YAMAHA KOTA MAKASSAR”

(xiV + 92 Halaman + 18 Tabel + 2 Gambar + 9 Lampiran)

Bengkel motor adalah salah satu usaha yang bergerak di bidang perbaikan dengan tujuan untuk memperbaiki kerusakan pada motor, namun kegiatan yang ada di bengkel motor dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja ataupun penyakit akibat kerja. Pekerja mekanik otomotif yang ada di bengkel resmi Yamaha masih kurang memperhatikan pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel resmi Yamaha. Tujuan dilakukannya Penelitian ini untuk menentukan hubungan tingkat pengetahuan dan sikap terhadap tindakan pekerja mekanik otomotif tentang pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel resmi Yamaha kota Makassar.

Penelitian ini merupakan penelitian observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Jumlah sampel yaitu sebanyak 113 sampel. Pengumpulan data menggunakan kuesioner dan lembar observasi. Penelitian ini dilakukan di 21 bengkel resmi Yamaha yang ada di kota Makassar pada tanggal 17 Februari – 25 Maret 2022. Analisis data dilakukan menggunakan uji *Chi-Square*.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan diperoleh bahwa sebanyak 102 atau sebesar 90,3% responden pernah mengalami kecelakaan kerja. berdasarkan hasil uji statistik *Chi-Square* dengan *p-value* 0,016 (*p-value* < 0,05) pada pengetahuan. Hasil *Chi-Square* dengan *p-value* 0,044 (*p-value* < 0,05) pada sikap. Ada hubungan pengetahuan dan sikap dengan tindakan pencegahan risiko kecelakaan kerja pada pekerja mekanik otomotif di bengkel resmi Yamaha kota Makassar. Pencegahan kecelakaan kerja di bengkel resmi Yamaha masih perlu untuk lebih ditingkatkan lagi. Hal ini dapat dilakukan dengan lebih memperhatikan terkait keselamatan dan kesehatan kerja di bengkel yang hendaknya diperhatikan oleh semua pihak terkait.

Jumlah Pustaka : 47 (1970 – 2021)

Kata Kunci : Mekanik, Bengkel, Kecelakaan, Keselamatan

ABSTRACT

Hasanuddin University
Faculty of Public Health
Occupational Health and Safety
Makassar, Mei 2022

Jumriyani

“KNOWLEDGE, ATTITUDES, AND ACTIONS OF AUTOMOTIVE MECHANIC WORKERS ABOUT PREVENTING THE RISK OF WORK ACCIDENTS AT THE OFFICIAL YAMAHA WORKSHOP IN MAKASSAR CITY”

(xii + 92 Pages + 18 Tables + 2 Pictures + 9 Attachments)

Motorcycle repair shop is one of the businesses engaged in repair with the aim of repair damage to motorbike, but the activities in motorbike repair shops can work accidents or occupational diseases. Automotive mechanics workers in official Yamaha workshop still pay less attention to preventing the risk of work accidents at Yamaha authorized workshop. The purpose of this research is to determine the relationship between the level of knowledge and attitudes towards the actions of automotive mechanic workers regarding the prevention of the risk of work accidents at the official Yamaha workshop in Makassar.

This research is an analytic observational study with a cross sectional approach. The number of samples is 113 samples. The data collection using questionnaires and observation sheets. This research was conducted at 21 official Yamaha workshop in Makassar city on 17 February – 25 March 2022. Data analysis was carried out using Chi-Square statistical test.

Based on the research conducted, it was found that as many as 102 or 90,3% of respondents had experienced work accident. Based on the results of the Chi-Square statistical test with a p-value of 0.016 (p-value < 0,05) on knowledge. Chi-Square results with p value 0,044 (p-value < 0,05) on attitude. There is a relationship between the level of knowledge and attitude with preventive measures against the risk of work accidents in automotive mechanic workers at the official Yamaha workshop in Makassar. Prevention of work accidents in official Yamaha workshop still needs to be further improved. This can be done by paying more attention to occupational safety and health in the workshop which should be considered by all relevant parties.

Number of Libraries : 47 (1970 – 2021)

Keywords : Mechanical, Workshop, Accident, Safety;

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim, Assalammualaikum Warahmatullahi

Wabarokatuh, Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena dengan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Pengetahuan, Sikap, dan Tindakan Pekerja Mekanik Otomotif Tentang Risiko Kecelakaan Kerja Di Bengkel Resmi Yamaha Kota Makassar”**. Salam serta Shalawat semoga tetap tercurah kepada nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan sahabatnya yang telah membawa kita ke alam penuh dengan ilmu pengetahuan seperti sekarang ini.

Penulis menyadari penyusunan skripsi ini dapat selesai berkat bantuan, bimbingan, petunjuk, saran serta motivasi dari berbagai pihak. Untuk itu penulis dengan segala kerendahan hati ingin mengucapkan banyak terima kasih serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini:

1. Bapak dr. M. Furqaan Naiem, M.Sc., Ph.D selaku dosen pembimbing I dan Ibu Prof. Dr. dr. Syamsiar S. Russeng, MS selaku dosen pembimbing II, yang telah banyak memberikan bimbingan, arahan dan motivasi dalam penyusunan skripsi
2. Bapak Prof. Yahya Thamrin, SKM, M.Kes, MOHS. Ph.D selaku dosen penguji sekaligus ketua Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin yang telah memberikan saran, arahan serta motivasi sehingga skripsi ini dapat terselesaikan

3. Bapak Dr. Aminuddin Syam, SKM, M.Kes., M.Med.Ed., selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin dan Ibu Dr. Suriah, SKM, M.Kes., selaku Ketua Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat atas segala kebijaksanaan dan bantuannya dalam administrasi maupun dalam perkuliahan
4. Bapak Prof. Sukri Palutturi, SKM., M.Kes., M.Sc. PH., Ph.D selaku pembimbing akademik yang telah membimbing, arahan dan nasehat selama perkuliahan
5. Bapak dan Ibu dosen K3 dan Seluruh Dosen Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin atas bekal ilmu Pengetahuan selama di bangku kuliah
6. Bapak dan Ibu Staff Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin atas bantuan yang diberikan terkait administrasi untuk menyelesaikan skripsi
7. Kepada orangtuaku alm. Tanjung dan Nurjanna M. serta Sudirman dan Hartati yang telah membesarkan dan mendidik penulis dengan segala kasih sayang, perhatian, doa, dan harapannya yang senantiasa mengiringi langkah penulis
8. Kepada seluruh keluarga khususnya almh. Eti yang selama ini sudah membesarkan dan mendidik penulis dengan segala kasih sayang, perhatian, doa, dan harapannya yang senantiasa mengiringi langkah penulis serta memberikan banyak motivasi selama pengerjaan skripsi
9. Untuk adik Nurul Khaeriya, Zahra Ramadhani, Muh. Arif Irsyad, dan Ikhsan Qalby Khair atas doa dan dukungannya kepada penulis
10. Untuk kelompok belajar Annisa Mauliana Akbar, Sarifa Ainun, Nurul Hikma, Muh. Risqal Pratama Asdar, dan Elsar Noverdo yang telah memberikan

dukungan, motivasi dan sudah selalu ada selama masa perkuliahan hingga penyusunan skripsi

11. Teman-teman KKN Gel. 106 Unhas Posko Toraja Utara 1 yang telah menghibur, membantu dan memberikan dukungan serta memberikan pengalaman yang sangat berkesan selama pelaksanaan KKN hingga saat ini
12. Teman-teman Volunteer Berintegritas Tinggi Pengobar Jiwa Humanis (Venom 2018) yang telah menghibur, membantu dan memberikan dukungan kepada penulis selama berkuliah.
13. Teman-Teman CIBI SMAN 1 Toraja Utara yang telah menghibur, membantu dan memberikan dukungan kepada penulis
14. Kepada semua pihak yang tidak sempat penulis sebutkan namanya, namun telah membantu penulis dalam menyelesaikan studi

Penulis menyadari bahwa dalam menyelesaikan skripsi ini, masih ada kekurangan. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik serta saran dari para pembaca guna menyempurnakan kekurangan dalam penelitian ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat sebagai bahan masukan dan informasi bagi pembaca. Akhir kata, segala puji bagi Allah dan semoga Allah *Subhanahu Wa Taala* melimpahkan Rahmat-Nya kepada kita.

Atas perhatiannya diucapkan banyak terima kasih

Makassar, Juni 2022

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PENGESAHAN TIM PENGUJI.....	iii
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT.....	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
A. Tinjauan Umum Tentang Pengetahuan.....	10
B. Tinjauan Umum Tentang Sikap	13
C. Tinjauan Umum Tentang Tindakan	15
D. Tinjauan Umum Tentang Resiko Kecelakaan Kerja.....	16
E. Tinjauan Umum Tentang Pekerja Mekanik Otomotif	21
F. Tinjauan Umum Tentang Bengkel	23
G. Tinjauan Umum Pencegahan Risiko Kecelakaan Kerja di Bengkel	27
H. Kerangka Teori.....	29
BAB III KERANGKA KONSEP.....	31
A. Dasar Pemikiran Variabel Konsep	31
B. Kerangka Konsep	31
C. Definisi Operasional.....	32
D. Hipotesis Penelitian.....	33
BAB IV METODE PENELITIAN	35
A. Jenis Penelitian.....	35

B. Lokasi dan Waktu Penelitian	35
C. Populasi dan Sampel	35
D. Teknik Pengumpulan Data.....	37
E. Instrumen Penelitian.....	37
F. Pengolahan Data dan Analisis data	38
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN.....	41
A. Hasil Penelitian	41
B. Pembahasan.....	56
BAB VI PENUTUP	60
A. Kesimpulan	60
B. Saran.....	60
DAFTAR PUSTAKA	62

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Probability/ Kemungkinan	18
Tabel 2.2 Severity/Keparahan	18
Tabel 2.3 Matriks Penilaian Risiko AZ/NZS 4360 : 2004	19
Tabel 2.4 Risk Identification	25
Tabel 5.1 Hasil Observasi Kondisi Bengkel.....	44
Tabel 5.2 Hasil Observasi Tindakan Pekerja	45
Tabel 5.3 Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Umur	47
Tabel 5.4 Distribusi Rseponden Berdasarkan Masa Kerja.....	47
Tabel 5.5 Distribusi Responden Berdasarkan Status Pekerjaan.....	48
Tabel 5.6 Distribusi Responden Berdasarkan Pernah Mengikuti Pelatihan.....	49
Tabel 5.7 Distribusi Responden Berdasarkan Kejadian Kecelakaan Kerja	50
Tabel 5.8 Data Kecelakaan kerja di bengkel resmi Yamaha.....	50
Tabel 5.9 Hubungan mengikuti pelatihan K3 dengan kejadian kecelakaan kerja	51
Tabel 5.10 Distribusi Responden Berdasarkan Pengetahuan	51
Tabel 5.11 Distribusi Responden Berdasarkan Sikap	52
Tabel 5.12 Distribusi Responden Berdasarkan Tindakan	53
Tabel 5.13 Hubungan Pengetahuan dengan Tindakan Pada Mekanik Bengkel Resmi Yamaha Kota Makassar Tahun 2022	54
Tabel 5.14 Hubungan Sikap dengan Tindakan Pada Mekanik Bengkel Resmi Yamaha Kota Makassar Tahun 2022	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Modifikasi Teori Bloom Pada Pencegahan Risiko Kecelakaan kerja pekerja mekanis Otomotif	30
Gambar 3.1 Kerangka Konsep.....	31

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kuesioner Penelitian	70
Lampiran 2 Lembar Observasi	76
Lampiran 3 Master Tabel	77
Lampiran 4 Hasil Anlisis.....	86
Lampiran 5 Surat Izin Penelitian dari Akademik Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin	89
Lampiran 6 Surat Izin Penelitian dari Dinas Penanaman Modal	90
Lampiran 7 Surat Izin Penelitian dari Kantor Walikota.....	91
Lampiran 8 Dokumentasi Penelitian	92
Lampiran 9 Riwayat Hidup	93

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengetahuan, sikap dan tindakan memiliki peranan yang penting dalam perilaku pencegahan kecelakaan kerja. Pengetahuan, sikap dan tindakan yang kurang baik akan memberikan dampak yang buruk terhadap pekerja. Dampak yang dimaksud seperti terjadinya kecelakaan kerja atau hal-hal yang dapat merugikan pekerja (Mantiri, Pinontoan and Mandey, 2020).

Pengetahuan merupakan hasil dari pengindraan terhadap suatu objek. Pengindraan dapat dilakukan dengan memanfaatkan indra penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba. Peningkatan pengetahuan dapat diperoleh melalui pendidikan formal dan non-formal. Pengetahuan berkaitan dengan sikap dan tindakan seseorang. Sikap adalah suatu tanggapan terhadap suatu objek. Sikap juga dapat diartikan sebagai suatu kemauan untuk melakukan sesuatu. Sedangkan tindakan merupakan suatu aktualisasi dari suatu kondisi yang telah diketahui atau telah disikapi seseorang. (STIKes Nurliana Medan, 2018).

Kecelakaan kerja merupakan peristiwa yang tidak disangka-sangka atau tidak diinginkan yang dapat menghalangi kegiatan serta dapat mengakibatkan kerugian pada manusia dan harta benda. Kecelakaan kerja dapat disebabkan karena faktor manusia dan faktor lingkungan. Faktor manusia dapat disebabkan karena kesalahan posisi tubuh pada pekerja sehingga pekerja cepat mengalami kelelahan, cacat fisik, cacat sementara dan sebagainya. Kurangnya pendidikan

dan pengalaman, salah dalam mengartikan perintah sehingga mengakibatkan kesalahan dalam bekerja. Adapun faktor lingkungan dapat disebabkan karena ketersediaan peralatan yang sudah tidak layak untuk digunakan, ada sumber bahaya di tempat kerja, serta kondisi lingkungan yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditentukan (Henong, Patiraja dan Yunus, 2019)

Pada jurnal penelitian (Ridasta, 2020) dijelaskan bahwa menurut *International Labour Organization* (ILO) di tahun 2018 terjadi sekitar 1,8 juta kematian yang disebabkan karena mengalami kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja khususnya di kawasan Asia dan Pasifik. ILO menjelaskan bahwa di Asia kematian akibat kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja setiap tahunnya sekitar 2,78 juta. Sebanyak 13,7% kasus kematian disebabkan karena kecelakaan kerja, dan selebihnya disebabkan karena penyakit akibat kerja. Pada jurnal penelitian (Kristiawan and Abdullah, 2018) diperoleh bahwa pada tahun 2018 tercatat sebanyak 20 kejadian kecelakaan kerja yang terdiri dari 18 kasus kecelakaan ringan dan 2 kasus kecelakaan berat terjadi di PT. Semen Padang. Data yang ada di PT. Semen Padang menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan kerja sebagian besar karena rendahnya tingkat pengetahuan karyawan, adanya tindakan tidak aman (*unsafe act*) dan kondisi tidak aman (*unsafe condition*) serta alat komunikasi yang kurang memadai.

Pada tahun 2003 hingga 2008 Kementrian Ketenagakerjaan dan Jaminan Sosial Spanyol mencatat sebanyak 89.954 laporan terkait kecelakaan kerja pada sektor perbaikan dan pemeliharaan otomotif. Kemudian dari 89.954 laporan yang ada, diperoleh bahwa sebanyak 41,2% mengalami luka, sebanyak

38,8% mengalami dislokasi, keseleo, dan tegang, sebanyak 6,2% mengalami patah tulang, sebanyak 5,3% mengalami geger otak dan cedera dalam (López-Arquillos and Rubio-Romero, 2016). Untuk di Indonesia kecelakaan kerja juga pernah terjadi pada sektor otomotif. Dari penelitian yang dilakukan pada teknisi otomotif di PT. X Semarang diperoleh bahwa dari 44 pekerja yang ada, sebanyak 36 pekerja yang pernah mengalami kecelakaan seperti tertimpa atau kejatuhan benda, terjepit, tertusuk dan tergores benda tajam, terpeleset, terjatuh, dan kesetrum (Gati, Wahyuni and Ekawati, 2020).

Pada jurnal penelitian (Erdhianto, 2017) diperoleh bahwa pada departemen service PT. Mega Daya Motor Mazda Jawa Timur pernah terjadi kecelakaan kerja diantaranya kebakaran pada mesin mobil yang terjadi karena mesin mobil yang masih panas disiram menggunakan bensin. Seorang pekerja mengalami sesak nafas menghirup asap kendaraan yang berbau pekat saat membersihkan mesin. Selanjutnya seorang pekerja pernah mengalami luka pada bagian kepala karena terbentur bagian pada mobil saat sedang bekerja serta ada juga yang pernah terkilir karena terjatuh dari lift mobil. Kemudian kasus kecelakaan lain yang pernah terjadi yaitu seorang tersiram oli panas yang menyebabkan tangan kanannya melepuh. Kecelakaan kerja yang terjadi disebabkan karena kurangnya pengetahuan pekerja terkait SOP, serta sikap dan tindakan pekerja yang kurang aman.

Kecelakaan kerja yang terjadi pada pekerja bukan hanya berdampak pada pekerja tersebut melainkan juga berdampak pada keluarga, perusahaan, bahkan masyarakat sekitar. Dampak yang dapat dialami oleh pekerja yaitu cedera,

cacat, stres, trauma, produktivitas menjadi berkurang atau bisa juga terhambat, dan yang paling parah bisa menyebabkan kematian. Adapun dampak bagi keluarga pekerja yaitu rasa sedih, berdampak terhadap ekonomi keluarga jika yang menjadi korban adalah tulang punggung keluarga. Dampak bagi perusahaan yaitu turunnya produktivitas atau melambatnya proses produksi, perusahaan harus mengeluarkan biaya untuk ganti rugi kepada pekerja atau kepada keluarga pekerja, serta pengeluaran biaya untuk hal-hal yang berkaitan dengan perbaikan kerusakan. Sedangkan dampak untuk masyarakat yaitu terhambatnya kebutuhan masyarakat terhadap produk atau jasa yang disediakan oleh perusahaan terkait (Armein, 2016).

Manfaat dari adanya pengendalian risiko kecelakaan kerja melalui manajemen K3 yaitu melindungi pekerja sehingga dapat meningkatkan derajat kesehatan dan produktivitas pekerja, pekerja merasa aman saat bekerja, dapat menghemat biaya, meningkatkan kepercayaan dan kepuasan pekerja maupun konsumen, serta segala hal yang berdampak positif (Meirinawati and Prabawati, 2017). Menurut Undang-undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja bahwa setiap tenaga kerja berhak untuk mendapatkan perlindungan dalam hal keselamatan dalam bekerja untuk meningkatkan dan mensejahterakan produktivitas dan produksi.

Bengkel motor adalah salah satu usaha yang bergerak di bidang perbaikan dengan tujuan untuk memperbaiki kerusakan pada motor sehingga dapat digunakan dengan baik. Kegiatan yang ada di bengkel motor dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja ataupun penyakit akibat kerja (Jayati,

Oryza and Aulia, 2021). Adapun resiko kecelakaan kerja yang kemungkinan dapat terjadi di bengkel yaitu tertabrak, terlindas, terpeleset, terjatuh, kebakaran, tersengat listrik, tertimpa benda jatuh, memar, dan terluka akibat mesin atau peralatan bengkel. Pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel dapat dilakukan dengan memperhatikan pakaian kerja, bekerja dengan aman dan rapi, serta pencegahan kebakaran. Pencegahan risiko kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan maksimal ketika pekerja memiliki pengetahuan yang baik tentang pencegahan risiko kecelakaan kerja, sikap menerima atau setuju dengan upaya pencegahan risiko kerja serta dapat melakukan tindakan yang dapat mencegah risiko kecelakaan kerja (Suwardi and Daryanto, 2018).

Edukasi terkait pencegahan risiko kecelakaan kerja dapat dilakukan melalui penyuluhan dan pelatihan. Pelatihan akan memberikan pemahaman baru kepada pekerja terkait keselamatan dan kesehatan kerja di bengkel. Pekerja yang memahami terkait K3 yang ada di bengkel akan mampu untuk menerapkan K3 saat sedang bekerja sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja dan dapat melaksanakan tugas dan fungsinya dengan lebih efisien. Adapun materi penyuluhan dan pelatihan yang dapat dilakukan di bengkel motor yaitu kejadian kecelakaan kerja, pencegahan kecelakaan kerja, bahan-bahan berbahaya yang ada di bengkel, kebersihan dan kesehatan di bengkel seperti tumpahan oli, minyak ataupun cairan lain, pemakaian peralatan yang tepat, tindakan yang baik dan tidak baik dilakukan saat bekerja di bengkel (Susanto and Rahmadianto, 2018).

PT. Suracojaya Abadimotor merupakan perusahaan yang bergerak dibidang perdagangan atau pendistribusian sepeda motor Yamaha ke berbagai wilayah di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat. Adapun jumlah bengkel resmi yamaha yang ada di Kota Makassar yaitu sebanyak 26 bengkel. PT. Suracojaya Abadimotor merupakan main dealer yang ditunjuk oleh agen tunggal pemegang merk (ATPM) dari PT. Yamaha Indonesia Motor Manufacturing (PT. YIMM) untuk memasarkan produknya di wilayah Sulawesi Selatan dan Barat.

Berdasarkan hasil wawancara dengan bagian divisi bengkel serta observasi lapangan yang telah dilakukan diperoleh bahwa sebagian besar pekerja bagian mekanik otomotif yang ada di bengkel resmi yamaha masih kurang memperhatikan pencegahan resiko kecelakaan kerja seperti lingkungan kerja yang aman, dilihat dari ada beberapa alat kerja yang masih berserakan dilantai. Selain itu ditemukan juga beberapa pekerja yang masih menggunakan sepatu yang sudah tidak layak pakai, rambut pekerja yang lumayan agak panjang dibiarkan saja. Hal ini dapat menyebabkan adanya risiko kecelakaan kerja tinggi yang bisa saja terjadi pada pekerja mekanik otomotif bengkel resmi yamaha. Menurut keterangan kepala bagian divisi bengkel kecelakaan kerja yang biasa terjadi di bengkel resmi yamaha yaitu terkena knalpot yang masih panas saat sedang bekerja sehingga membuat kulit pekerja melepuh. Saat sedang menyetel bagian stir motor kadang-kadang tangan pekerja biasanya tidak sengaja terkena peralatan yang digunakan hingga cedera. Kecelakaan kerja lain yang pernah terjadi di bengkel resmi yamaha kota Makassar yaitu

beberapa pekerja saat sedang menyetel rantai motor tangan atau jari pekerja terjepit pada bagian rantai. Tahun 2018 Seorang pekerja pernah kejatuhan motor saat akan menaikkan motor di *back lift* karena standar samping pada motor lupa untuk dinaikkan sehingga tersangkut pada bagian *back lift* dan akhirnya terjatuh.

Oleh karena itu peneliti tertarik meneliti tentang **Pengetahuan, sikap, dan tindakan pekerja mekanik otomotif tentang pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel resmi yamaha kota Makassar**. Hal ini dilakukan untuk menentukan hubungan pengetahuan dan sikap, terhadap tindakan pekerja mekanik otomotif tentang pencegahan risiko kecelakaan kerja yang ada dibengkel resmi yamaha kota Makassar.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas rumusan masalah penelitian ini yaitu “Bagaimana hubungan pengetahuan dan sikap, terhadap tindakan pekerja mekanik otomotif tentang pencegahan resiko kcelakaan kerja di bengkel resmi yamaha kota Makassar”.

C. Tujuan Penelitian

a. Tujuan Umum

Tujuan umum penelitian ini yaitu untuk menentukan hubungan tingkat pengetahuan dan sikap terhadap tindakan pekerja mekanik otomotif tentang pencegahan resiko kecelakaaan kerja di bengkel resmi yamaha kota

Makassar sehingga dapat dijadikan dasar dalam strategi untuk menciptakan lingkungan atau tempat kerja serta perilaku kerja yang aman.

b. Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menentukan hubungan tingkat pengetahuan terhadap tindakan pekerja mekanik otomotif tentang pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel resmi yamaha kota makassar
2. Untuk menentukan hubungan sikap terhadap tindakan pekerja mekanik otomotif tentang pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel resmi yamaha kota makassar
3. Untuk mengetahui prevalensi kecelakaan kerja di bengkel resmi yamaha kota makassar

D. Manfaat Penelitian

1. Menentukan hubungan Pengetahuan dan Sikap, terhadap Tindakan Pekerja Mekanik Otomotif tentang Pencegahan Risiko kecelakaan Kerja di Bengkel Resmi Yamaha Kota Makassar
2. Sebagai masukan kepada pimpinan PT. Suracojaya Abadimotor sebagai main dealer Yamaha kota makassar terkait hubungan Pengetahuan dan Sikap, terhadap Tindakan Pekerja Mekanik Otomotif tentang Pencegahan Risiko kecelakaan Kerja di Bengkel Resmi Yamaha Kota Makassar
3. Menambah wawasan dan pengetahuan penulis tentang hal-hal yang berkaitan dengan K3 bengkel motor

4. Sebagai bahan referensi yang dapat dijadikan bahan bacaan oleh peneliti selanjutnya yang berhubungan dengan pencegahan risiko kerja di bengkel motor
5. Menjadi panduan didalam mengajukan bahan ajar dalam hal edukasi
6. Menjadi panduan atau bahan dalam hal pengawasan serta edukasi pada pekerja mekanik otomotif di bengkel resmi yamaha

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Pengetahuan

Pengetahuan menurut kamus terbitan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia merupakan segala sesuatu yang diketahui atau suatu pengalaman. Pengetahuan juga dapat diartikan sebagai hasil yang diperoleh dari usaha mencari tahu, dari yang sebelumnya tidak tahu akhirnya menjadi tahu, serta yang sebelumnya tidak dapat akhirnya menjadi dapat (Ridwan, Syukri and Badarussyamsi, 2021). Pengetahuan merupakan daya yang ada pada setiap manusia dalam rangka menemukan, mengingat, mengulang serta mendapatkan informasi setelah itu otak pada manusia akan mengolah dan menyimpan informasi dalam bentuk memori (Hendrawan and Sirine, 2017). Pengetahuan merupakan hasil dari pengindraan terhadap suatu objek. Pengindraan dapat dilakukan dengan memanfaatkan indra penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa dan raba (STIKes Nurliana Medan, 2018).

Burhanuddin Salam dalam (Baiti and Razzaq, 2018) mengemukakan bahwa pengetahuan berbagi atas:

1. Pengetahuan biasa yaitu pengetahuan yang dapat digunakan dalam kehidupan sehari-hari
2. Pengetahuan ilmu yaitu arti kata “ilmu” yang berasal dari terjemahan kata *science* dalam bahasa inggris
3. Pengetahuan filsafat yaitu suatu pengetahuan yang tidak mengenal batas sehingga akan terus ditelusuri

4. Pengetahuan agama, yaitu pengetahuan yang bersumber dari agama

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pengetahuan diantaranya:

1. Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pengetahuan. Pendidikan merupakan suatu usaha untuk menggapai cita-cita yang diinginkan yang diharapkan akan berguna dalam kehidupannya. Pada umumnya semakin tinggi pendidikan maka semakin mudah dan banyak pengetahuan yang diketahui (Irawan, 2018).

2. Pekerjaan

Pekerjaan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi pengetahuan. Berdasarkan informasi yang diperoleh pada penelitian Pangesti, 2012 dalam (Suwaryo and Yuwono, 2017) menjelaskan bahwa pekerjaan memiliki pengaruh terhadap pengetahuan serta pengalaman seseorang. Tiap pekerjaan yang dilakukan oleh seseorang akan memberikan tingkat pengetahuan yang berbeda-beda.

3. Umur

Umur juga menjadi salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pengetahuan. Menurut Notoatmodjo dalam (Irawan, 2018) penambahan usia dapat berpengaruh terhadap pola pikir serta daya tangkap seseorang. Semakin tinggi usia seseorang maka daya tangkap yang dimiliki akan semakin berkembang, namun jika sudah memasuki usia tua maka daya tangkap seseorang akan mengalami penurunan.

4. Lingkungan

Selain pendidikan, pekerja dan umur, lingkungan juga dapat menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi pengetahuan seseorang. Lingkungan adalah semua komponen yang terdapat pada sekitar manusia serta interaksi yang ada. Lingkungan menjadi sumber belajar untuk memperoleh pengetahuan dengan baik dan tidak memerlukan biaya yang cukup besar (Putri, Ardana and Agustika, 2017).

Sumber pengetahuan terbagi menjadi empat (Ridwan, Syukri and Badarussyamsi, 2021), yaitu:

1. Rasio

Rasio adalah sumber pengetahuan yang berasal dari penalaran manusia yang merupakan hasil dari pemikiran manusia.

2. Empiris

Empiris merupakan sumber pengetahuan yang berasal dari pengalaman. Pengetahuan dapat diperoleh dari hasil pengamatan manusia terkait hal-hal yang ada disekitarnya yang dapat menimbulkan rasa ingin tahu sehingga melakukan usaha untuk memperoleh jawaban.

3. Intuisi

Intuisi merupakan sumber pengetahuan yang dapat terjadi secara tiba-tiba atau tidak dapat diperkirakan. Misalnya saat sedang menghadapi masalah seseorang akan terus berusaha memikirkan penyelesaian yang akan dihadapi. Namun ada kalanya kita memperoleh suatu solusi secara tiba-tiba saat kita tidak sedang mencarinya.

4. Wahyu

Wahyu merupakan salah satu sumber pengetahuan dimana wahyu dikatakan sebagai sumber pengetahuan non analitik dikarenakan tidak ada pada proses berpikir manusia. Wahyu merupakan sumber pengetahuan yang bersumber dari yang Maha Kuasa dan biasanya didapatkan oleh manusia pilihan.

B. Tinjauan Umum Tentang Sikap

Menurut Saifudin, 2005 dalam (Hendrawan and Sirine, 2017) Sikap merupakan bentuk reaksi terhadap sesuatu. Dalam ini sikap dapat memihak atau dapat juga tidak memihak yang menjadi keputusan dari seseorang berdasarkan berbagai pertimbangan atau pemikiran. Adapun definisi sikap menurut Jalaluddin Rakhmat, 2015 dalam (David, Sondakh and Harilama, 2017) yaitu:

1. Sikap yaitu kecenderungan dalam bertindak, berekspresi dan berpikir ketika sedang menghadapi suatu hal. Sikap bukan perilaku namun sikap lebih condong kearah untuk berperilaku dengan berbagai cara yang sesuai dengan hal yang dihadapi.
2. Sikap memiliki kekuatan untuk memotivasi
3. Sikap biasanya lebih menetap
4. Sikap memuat nilai untuk menyatakan ketertarikan atau tidak tertarik
5. Sikap biasanya dapat diperoleh dari hasil pengalaman dan hasil belajar, sehingga sikap bisa saja diubah atau dipertegas.

Empat fungsi sikap menurut Luthans dalam (Hardiyanti, Astalini and Kurniawan, 2018) yaitu yaitu fungsi penyesuaian diri, fungsi pertahanan diri, fungsi ekspresi nilai, serta fungsi pengetahuan.

1. Fungsi penyesuaian diri

Sikap berfungsi sebagai penyesuaian diri yang berarti bahwa sikap seseorang dapat membantu dalam upaya penyesuaian diri pada suatu lingkungan atau kondisi. Hal ini dikarenakan individu lebih cenderung mengembangkan sikap yang dimilikinya agar tujuan yang diharapkan dapat tercapai dengan maksimal.

2. Fungsi pertahanan diri

Sikap berfungsi sebagai pertahanan diri karena sikap dapat digunakan untuk lebih meningkatkan rasa aman serta meningkatkan rasa percaya diri saat berada dalam kondisi yang dibutuhkan.

3. Fungsi ekspresi nilai

Sikap berfungsi sebagai ekspresi nilai yaitu mengekspresikan nilai-nilai yang ada pada diri individu, menunjukkan citra yang ada pada dirinya serta dapat digunakan untuk mengekspresikan diri.

4. Fungsi pengetahuan

Sikap berfungsi sebagai pengetahuan yaitu sikap untuk memiliki pengetahuan terkait hal-hal yang dianggap menarik atau hal-hal yang dibutuhkan dalam menghadapi suatu kondisi atau situasi.

C. Tinjauan Umum Tentang Tindakan

Menurut Notoatmodjo dalam (Lake, Hadi and Sutriningsih, 2017) tindakan merupakan aktivitas atau perbuatan seseorang terhadap kondisi atau situasi yang ada pada lingkungan. Tindakan yang dilakukan oleh seseorang merupakan hasil dari kepercayaan atau apa yang dianggap sesuai dengan situasi dan kondisi. Serta sikap seseorang dapat dilihat dari tindakan yang dilakukan, namun ada juga yang kadang tindakannya tidak sesuai dengan sikapnya.

Notoatmodjo dalam (Senjaya and Yasa, 2019) menjelaskan terkait tindakan yang terbagi menjadi tiga tingkatan yaitu:

1. Kemampuan dalam hal mengenal, menilai, dan memilih setiap objek yang berhubungan dengan tindakan yang hendak diambil
2. Respon terpimpin (guided response) merupakan kemampuan bertindak sesuai dengan contoh yang ada
3. Mekanisme merupakan kemampuan bertindak dengan benar secara otomatis dan menjadi suatu kebiasaan.

Terbentuknya suatu tindakan bisa terjadi karena adanya proses interaksi dengan lingkungan dimana proses interaksi antara manusia dengan lingkungan dapat diperoleh melalui proses belajar, mengenal dan mengamati. Proses perilaku pada seseorang bisa berubah baik secara alamiah ataupun karena direncanakan atau adanya beberapa faktor yang dapat mendorong terjadinya perubahan pada tindakan (Tombili and Mardewi, 2018).

D. Tinjauan Umum Tentang Resiko Kecelakaan Kerja

Risiko didefinisikan sebagai kemungkinan suatu peristiwa yang dapat menimbulkan dampak terhadap suatu tujuan. Tahapan dalam melakukan analisis risiko dapat dilakukan dengan melakukan identifikasi terhadap semua risiko yang memiliki kemungkinan untuk terjadi, setelah melakukan identifikasi selanjutnya melakukan tahap estimasi dimana risiko yang telah teridentifikasi kemudian dinilai atau diukur apa dampak yang dapat ditimbulkan, setelah kedua tahapan dilalui barulah kita dapat melakukan tindakan untuk mengantisipasi risiko lalu melakukan evaluasi terhadap program yang dilakukan apakah berjalan dengan baik atau tidak. Pencegahan risiko berkaitan dengan usaha yang dilakukan dalam meminimalisir kemungkinan seseorang mengalami kerugian yang disebabkan terjadinya risiko. Sehingga seseorang biasanya menghindari kegiatan yang dapat menimbulkan risiko yang tinggi (Wibowo, 2019).

Risiko adalah manifestasi dari potensi bahaya yang dapat menimbulkan kerugian. Tingkat risiko bisa saja berbeda hal ini dipengaruhi oleh cara pencegahannya atau manajemen risikonya. Manajemen risiko merupakan suatu usaha untuk mengendalikan risiko K3 yang dimaksudkan untuk mencegah kecelakaan secara menyeluruh, terencana serta sistematis. Risiko kerja sangat berkaitan dengan tempat kerja, hal ini dikarenakan tempat kerja mempunyai risiko kecelakaan kerja yang besarnya risiko bergantung pada jenis pekerjaan dan upaya pengendalian risiko yang dilakukan. Kecelakaan kerja merupakan kejadian tidak disangka-sangka atau tidak diinginkan yang disebabkan oleh

pekerjaan saat bekerja atau bisa juga kecelakaan saat pekerja menuju atau pulang dari tempat kerja. kecelakaan kerja diakibatkan tindakan pekerja yang tidak aman dan keadaan lingkungan yang tidak aman (Juarni, Derlini and Hutabarat, 2019).

Kecelakaan kerja merupakan peristiwa yang tidak disangka-sangka atau tidak diinginkan yang dapat menghalangi kegiatan serta dapat mengakibatkan kerugian pada manusia dan harta benda. Kecelakaan kerja dapat disebabkan karena faktor manusia dan faktor lingkungan. Faktor manusia dapat disebabkan karena kesalahan posisi tubuh pada pekerja sehingga pekerja cepat mengalami kelelahan, cacat fisik, cacat sementara dan sebagainya. Kurangnya pendidikan dan pengalaman, salah dalam mengartikan perintah sehingga mengakibatkan kesalahan dalam bekerja. Adapun untuk faktor lingkungan dapat disebabkan karena ketersediaan peralatan yang sudah tidak layak untuk digunakan, ada sumber bahaya di tempat kerja, serta kondisi lingkungan yang tidak sesuai dengan standar yang telah ditentukan (Henong, Patiraja and Yunus, 2019).

Dalam tahapan untuk penilaian risiko dapat dilakukan dengan menggunakan matriks pengendalian risiko seperti matriks penilaian risiko AS/NZS 4360 : 2004 (Triswandana and Armaeni, 2020) yaitu:

Tabel 2.1 *Probability/* Kemungkinan

Tingkatan	Kriteria	Penjelasan
1	Rare / Jarang sekali	Suatu insiden yang mungkin dapat terjadi pada suatu kondisi yang khusus/ luar biasa/ setelah bertahun-tahun
2	Unlikely / Kecil kemungkinannya	Suatu kejadian mungkin terjadi pada beberapa kondisi tertentu, namun kecil kemungkinana terjadinya
3	Moderate/ Sedang	Suatu kejadian akan terjadi pada beberapa kondisi tertentu
4	Likely/ Mungkin terjadi	Suatu kejadian yang mungkin akan terjadi pada hampir semua kondisi
5	Almost certain / Hampir pasti	Suatu kejadian pasti akan terjadi pada semua kondisi /setiap kegiatan yang dilakukan

Tabel 2.2 *Severity/*Keparahan

Tingkatan	Kriteria	Penjelasan
1	Insignificant / Tidak signifikan	Tidak ada cedera, kerugian,, materi sangat kecil
2	Minor/ Minor	Memrlukan perawatan P3K, Kerugian materi sedang
3	Moderate/ Sedang	Memerlukan perawatan medis dan mengakibatkan hilangnya hari kerja atau hilangnya fungsi anggota tubuh untuk sementara waktu, kerugian materi cukup besar
4	Major / Mayor	Cidera yang mengakibatkan cacat/ hilangnya fungsi tubuh secara total, tidak berjalannya proses produksi, kerugian materi besar
5	Catastrophe / Bencana	Menyebabkan kematian, kerugian materi sangat besar

Tabel 2.3 Matriks Penilaian Risiko AZ/NZS 4360 : 2004

		Severity					
		Insigni- ficant	Minor	Moderate	Major	Catastrophe	
Probability	Almost certain	Sedang	Tinggi	Tinggi	Sangat tinggi	Sangat tinggi	5
	Likely	Sedang	Sedang	Tinggi	Tinggi	Sangat tinggi	4
	Moderate	Rendah	Sedang	Tinggi	Tinggi	Tinggi	3
	Unlikely	Rendah	Rendah	Sedang	Sedang	Tinggi	2
	Rare	Rendah	Rendah	Sedang	Sedang	Tinggi	1
		1	2	3	4	5	

Pada tabel penilaian risiko dapat dilihat bahwa risiko terdiri dari berbagai tingkatan mulai dari rendah hingga sangat tinggi. Penilaian risiko dilihat berdasarkan kemungkinan (*Probability*) dan tingkat keparahannya (*Severity*). Apabila kemungkinan dan tingkat keparahan dikalikan maka akan menghasilkan nilai dari suatu risiko yang dapat diklasifikasikan menjadi rendah, sedang, tinggi, atau bahkan sangat tinggi.

Pencegahan terhadap risiko kecelakaan kerja dapat dicegah dengan dengan berbagai cara (Russeng and Wahyu, 2019), diantaranya dengan :

1. Peraturan perundangan, yaitu peraturan yang berisi ketentuan-ketentuan yang diwajibkan terkait kondisi kerja yang baik serta mengatur semua hal-hal yang berkaitan dengan pekerjaan baik itu lingkungan kerja, suasana kerja ataupun pekerjaanya.
2. Standarisasi, yaitu menetapkan standar-standar mengenai syarat-syarat yang ada di lingkungan kerja

3. Pengawasan, yaitu kegiatan yang dilakukan untuk mengawasi kepatuhan terhadap peraturan dan standarisasi yang ada
4. Penelitian bersikap teknik yaitu melakukan penelitian atau observasi terkait kondisi fisik yang ada di lingkungan kerja
5. Riset medik yaitu melakukan penelitian tentang efek efek fisiologis dan patologis yang dapat terjadi akibat pekerjaan
6. Penelitian psikologis yaitu penelitian terkait pola-pola kejiwaan atau mental dari pekerja yang dapat menyebabkan kecelakaan
7. Penelitian secara statistik yaitu meneliti terkait jenis-jenis kecelakaan yang dapat terjadi, banyaknya, penyebabnya sehingga dapat dicegah
8. Pendidikan yaitu melalui pendidikan untuk mengetahui terkait hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja
9. Latihan-latihan yaitu berupa praktek yang diberikan kepada tenaga kerja khususnya tenaga kerja yang baru

Upaya yang dapat dilakukan untuk mengendalikan risiko pada suatu kecelakaan kerja yaitu dengan menerapkan hierarki pengendalian. Menurut OHSAS:18001 dalam (Mantiri, Malingkas and Mandagi, 2020) hierarki pengendalian risiko yaitu:

1. Eliminasi yaitu mengurangi resiko dengan cara menghilangkan penyebab bahaya yang ada.
2. Substitusi yaitu mengganti bahan atau alat serta hal-hal yang akan menjadi penyebab bahaya dengan yang lebih aman sehingga kecelakaan kerja dapat diminimalisir

3. Engineering control atau rekayasa teknik yaitu proses pengendalian resiko yang dilakukan dengan merekayasa alat atau penyebab bahaya yang ada di sekitar pekerja. Rekayasa teknik ini biasanya dilakukan jika tahap substitusi sulit untuk dilakukan.
4. Administratif yaitu upaya yang dilakukan untuk meminimalisir kecelakaan kerja dengan melakukan langsung kepada pekerjanya.
5. APD yaitu alat pelindung diri yang digunakan para pekerja yang berguna untuk meminimalisir dampak yang disebabkan oleh kecelakaan kerja.

E. Tinjauan Umum Tentang Pekerja Mekanik Otomotif

Mekanik otomotif merupakan jenis pekerjaan yang berperan dalam melakukan pemeliharaan serta perbaikan motor maupun mobil saat terjadi kerusakan serta melakukan pengecekan secara menyeluruh untuk mencegah terjadinya kerusakan atau kecelakaan pada kendaraan. Kemampuan yang harus dimiliki oleh seorang mekanik otomotif yaitu menguasai teknik mekanisme mesin dan struktur kendaraan (Campus Quipper, 2021).

Pekerja mekanik otomotif atau montir termasuk dalam pekerjaan yang memiliki risiko kerja hal ini dikarenakan montir berhubungan dengan kelistrikan saat bekerja. Sehingga seorang montir harus mematuhi protokol keselamatan di area kerja, seperti menggunakan kacamata pengaman, sarung tangan, dan jas montir yang bertujuan untuk menghindari kecelakaan. Skill atau kemampuan yang dibutuhkan untuk melakukan pekerjaan sebagai mekanik otomotif atau montir (Juliawanti, 2021) yaitu :

1. Memiliki pengetahuan terkait teknik mekanisme mesin motor maupun kendaraan lain serta memahami struktur kendaraan.
2. Mampu mengerjakan berbagai jenis motor
3. Mampu menguasai sistem komputer hal ini dikarenakan saat ini sudah banyak kendaraan yang menggunakan sistem komputer
4. Mengetahui rekayasa teknologi yang dapat digunakan untuk mencari solusi atas kerusakan kendaraan yang terjadi
5. Mampu mengotrol dan menyelesaikan masalah yang ada pada mesin kendaraan
6. Memiliki kemampuan komunikasi yang baik
7. Dapat membaca dan membuat laporan terkait masalah teknis yang ada
Tugas dari seorang mekanik otomotif yaitu :

1. Melakukan perawatan secara rutin pada kendaraan

Pekerja mekanik otomotif bertugas untuk melakukan perawatan serta pemeriksaan kendaraan secara rutin, seperti memeriksa dan mengganti oli motor, cairan pendingin, serta minyak rem. Selain itu seorang montir juga bertugas untuk memeriksa dan mengganti filter baru jika perlu, melumasi bagian-bagian pada mesin, memeriksa baterai serta sistem kelistrikan yang ada pada kendaraan

2. Mendiagnosis kerusakan

Menganalisis dan mendiagnosis kerusakan yang ada pada kendaraan merupakan tugas dari seorang montir, diantaranya memeriksa dan mengkalibrasi rem, tekanan udara yang ada pada roda serta kondisinya,

dan menyamakan roda, membongkar bagian-bagian yang ada pada mesin dengan tujuan mencari bagian yang rusak untuk diperbaiki

3. Perbaikan umum dan khusus

Melakukan perbaikan yang bersifat umum dan khusus yang meliputi mengganti dan memasang kembali mesin yang telah diperbaiki serta mengetes kembali mesin atau bagian-bagian yang telah diperbaiki

4. Membuat rincian biaya perbaikan

Setelah melakukan perbaikan montir membuat laporan terkait perbaikan atau perawatan apa saja yang telah dilakukan kepada pemilik kendaraan serta memberikan anggaran dari perbaikan dan perawatan yang telah dilakukan

5. Membuat jadwal rutin pengecekan kendaraan

Setelah memperbaiki atau melakukan perawatan rutin pada kendaraan, selanjutnya montir membuat jadwal pengecekan rutin kendaraan.

F. Tinjauan Umum Tentang Bengkel

Bengkel merupakan tempat melakukan perawatan, reparasi, modifikasi, pembuatan, serta perakitan alat dan mesin. Perbengkelan menjadi hal yang dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini dikarenakan barang-barang yang digunakan dalam kehidupan sehari-hari sebagian besar membutuhkan keterampilan dalam hal perbengkelan. Bahkan dalam rumah tangga sekalipun terdapat peralatan bengkel yang biasanya digunakan untuk perawatan dan perbaikan barang yang ada di rumah (Tripariyanto, 2020). Bengkel motor

adalah salah satu usaha yang bergerak di bidang perbaikan dengan tujuan untuk memperbaiki kerusakan pada motor sehingga dapat digunakan dengan baik. Kegiatan yang ada di bengkel motor dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja ataupun penyakit akibat kerja (Jayati, Oryza and Aulia, 2021).

Mekanik otomotif sepeda motor merupakan salah satu pekerjaan yang memiliki risiko kerja untuk mengalami kecelakaan kerja. terdapat berbagai macam kecelakaan kerja yang ada pada pekerja mekanik otomotif di bengkel (Rukmana, 2017). Kecelakaan kerja yang ada pada pekerja mekanik otomotif di bengkel motor yaitu:

1. Memar dan terluka

Kejadian memar serta terluka pada pekerja montir di bengkel terjadi karena terjepit standar motor, tergores bagian-bagian tajam yang ada pada motor saat sedang memperbaiki atau melakukan perawatan pada motor. Bisa juga terjadi karena terpeleset saat sedang melakukan perbaikan pada motor akibat oli dari kendaraan yang berceceran dilantai.

2. Terbakar

Terbakar dapat terjadi karena sebagian besar pekerja montir mempunyai kebiasaan mencuci tangan menggunakan bensin untuk membersihkan bekas oli atau pelumas yang menempel di tangannya dan apabila pekerja montir tidak sadar atau tanpa sengaja berdekatan dengan sumber api maka akan memicu terjadinya kebakaran. Kebakaran juga dapat terjadi apabila pekerja merokok sambil sedang bekerja yang dimana

pekerja tersebut sedang berhadapan dengan oli, bensin dan bagian-bagian kendaraan yang mudah terbakar.

Beberapa *hazard* yang berhasil diidentifikasi dari suatu bengkel motor dalam melakukan aktivitas dapat dilihat pada tabel dibawah ini (Prasidananto dan Wahyu, 2015) :

Tabel 2.4 Risk Identification

Proses	Bahaya	Risiko
Memindahkan motor dari dan ke <i>workshop</i>	Tumpahan oli dan peralatan mekanik yang berantakan	Cedera karena tergelincir atau kejatuhan motor
Memeriksa Kondisi Motor serta proses servis	Bagian motor yang bersudut tajam, posisi sepeda motor saat diservis, bersentuhan dengan bagian motor yang panas	Terluka, tersandung serta kulit melepuh atau luka bakar akibat bagian motor yang panas
Mengganti oli dan pelumas rantai	Minyak pelumas dan oli	Cedera karena Terpeleset atau tergelincir
Penambahan air aki	air aki	Iritasi akibat terciprat air aki
Proses <i>charging</i> aki	<i>Overcharging</i> dan gas hidrogen dan oksigen saat proses <i>charging</i>	Kulit melepuh atau luka bakar akibat ledakan
Pengecekan kelistrikan motor	Hubungan pendek listrik	Kebakaran yang dapat menimbulkan luka bakar

Dalam (Daryanto and Mahir, 2016) dijelaskan bahwa pengetahuan terkait keselamatan dan kesehatan kerja bengkel merupakan hal yang sangat dibutuhkan oleh pekerja mekanik serta pekerja lain yang ada dibengkel. Pengetahuan terkait K3 bengkel berguna untuk meminimalisir atau mencegah terjadinya kecelakaan kerja yang dapat terjadi di bengkel. Hal-hal yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja pada bengkel yaitu kecerobohan pekerja atau tindakan tidak aman dan kondisi tidak aman. Beberapa tindakan tidak aman di bengkel yaitu:

1. Menggunakan alat atau peralatan yang sudah tidak layak pakai ataupun rusak sehingga dapat membahayakan pekerja atau orang disekitarnya. Misalnya menggunakan kompresor yang sudah tidak layak maka bisa saja menyebabkan terjadinya ledakan atau bahkan kebakaran.
2. Model pakaian yang digunakan tidak sesuai dengan aturan atau tidak sesuai dengan anjuran untuk model pakaian seorang pekerja mekanik otomotif. Misalnya menggunakan dasi saat bekerja, lengan baju yang digunakan terlalu longgar atau terlalu panjang, rambut panjang dan tidak ditutupi atau diikat dengan rapi sehingga dasi, lengan baju, ataupun rambut bisa saja masuk kedalam mesin sehingga dapat membahayakan pekerja.
3. Bercanda saat sedang bekerja seperti bermain-main di ruang kerja bengkel dengan menggunakan alat kerja atau kendaraan yang sedang diperbaiki, mengagetkan rekan kerja, serta memebuat kegaduhan dan tidak fokus saat bekerja.

Adapun kondisi tidak aman di bengkel yaitu:

1. Lingkungan kerja yang tidak bersih, misalnya saat sedang bekerja untuk mengganti oli lalu tanpa sengaja ada oli yang tumpah atau menetes kelantai dan oli tersebut tidak langsung dibersihkan maka akan menyebabkan pekerja terpeleset baik itu saat bekerja atau saat selesai bekerja.
2. Kurangnya latihan terkait penggunaan alat dan peralatan bengkel
3. Kurangnya penjagaan atau perawatan pada alat-alat kerja yang ada di bengkel, hal ini dapat menyebabkan alat-alat kerja sudah tidak layak namun tidak diganti karena kurang diperhatikan

G. Tinjauan Umum Pencegahan Risiko Kecelakaan Kerja di Bengkel

Keselamatan dan kesehatan kerja di bengkel juga dijelaskan dalam (Suwardi and Daryanto, 2018) Banyak pekerja mekanik yang ada di bengkel motor maupun bengkel mobil yang kurang memperhatikan keselamatan dan kesehatan kerjanya. Hal-hal yang perlu untuk diperhatikan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja pada pekerja mekanik bengkel yaitu:

1. Pakaian kerja

Hal-hal yang perlu diperhatikan terkait pakaian pekerja mekanik di bengkel yaitu:

- a. Gunakan pakaian yang sesuai dan aman digunakan saat bekerja, pakaian yang aman dan sesuai yaitu tidak menggunakan dasi, lengan baju tidak terlalu tonggar atau terlalu panjang, serta menutupi rambut dengan topi atau mengikat rambut yang panjang agar tidak mengganggu saat bekerja. Serta usahakan agar pakaian atau apapun

yang melekat pada tubuh agar tidak terkena mesin atau peralatan yang digunakan.

- b. Gunakan sepatu dengan sol yang tidak licin dan berkulit keras yang bertujuan untuk mencegah pekerja terpeleset atau terluka saat kaki terbentur benda atau alat kerja

2. Bekerja dengan aman dan rapi

- a. Usahakan agar kondisi lingkungan bengkel tetap rapi. Jangan meninggalkan peralatan saat sedang bekerja disembarang tempat sehingga tidak mengganggu pekerja saat bekerja ataupun orang disekitarnya serta langsung memebersihkan oli yang tertumpah saat sedang bekerja
- b. Menyiapkan tempat khusus untu menyimpak suku cadang bekas yang kemudian akan dibuang agak tidak mengganggu pekerja saat bekerja dan bisa jadi jika tidak di simpan atau diletakkan di tempat khusus akan melukai pekerja saat sedang bekerja
- c. Parkirkan kendaraan yang akan atau sedang diperbaiki dengan posisi yang baik dan benar jangan sampai kendaraan yang sedang diperbaiki terjatuh dan bisa saja menimpah pekerja yang sedang melakukan perbaikan atau perawatan kendaraan, hal ini disebabkan karena posisi kendaraan yang tidak seimbang atau tidak baik saat diparkir

3. Pencegahan kebakaran

- a. Mengetahui letak alat pemadam kebakaran serta cara menggunakannya sehingga saat terjadi kebakaran pekerja bisa

langsung menggunakan APAR sehingga kebakaran tidak menjadi besar

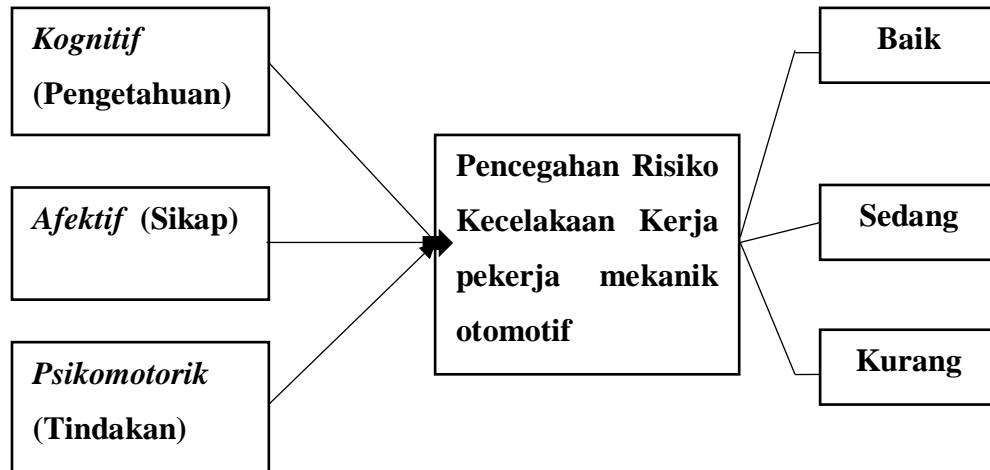
- b. Jangan merokok saat sedang bekerja
- c. Melakukan pengelompokkan jenis bahan yang ada di bengkel seperti bahan kimia, bahan berbahaya, baha tidak berbahaya, bahan mudah terbakar dan tidak mudah terbakar

H. Kerangka Teori

Pekerja mekanik otomotif memiliki peluang untuk mengalami kecelakaan kerja, hal ini disebabkan karena pekerja mekanik otomotif setiap saat berinteraksi dengan peralatan dan lingkungan yang memiliki potensi bahaya. Sehingga pencegahan risiko kecelakaan kerja merupakan hal yang sangat penting di lingkungan bengkel. Beberapa hal yang dapat memepengaruhi pencegahan resiko kecelakaan kerja yaitu pengetahuan, sikap, dan tindakan para pekerja mekanik otomotif. Dalam (Muflih and Syafitri, 2018) menjelaskan terkait teori perilaku dari Benyamin Bloom. Dimana Benyamin Bloom mengklasifikasikan perilaku menjadi tiga domain yaitu *kognitif*, *afektif*, *psikomotorik*.

Pengetahuan yang sebaiknya dimiliki oleh pekerja mekanik otomotif di bengkel motor yaitu mengetahui terkait apa saja bentuk kecelakaan kerja yang ada di bengkel motor, apa saja penyebab kecelakaan kerja di bengkel motor, apa saja bentuk pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel motor seperti penerapan K3 yang baik, mengetahui standar operasional di bengkel motor, mengetahui terkait pengelompokan peralatan dan bahan yang sesuai dengan

jenisnya (memisahkan yang mudah terbakar dengan yang tidak), mengetahui tindakan dan kondisi yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. dari pengetahuan yang ada maka para pekerja dapat menentukan sikap yang akan mereka berikan baik itu setuju (menerima) ataupun tidak setuju (tidak menerima). Selanjutnya pengetahuan dan sikap pekerja akan digambarkan melalui tindakan yang dilakukan. Tindakan dari pekerja yaitu bisa bisa berupa malakukan upaya pencegahan yang baik ataupun malah melakukan tindakan yang akan memperbesar risiko terjadinya kecelakaan. Sehingga berdasarkan hasil dari pengetahuan, sikap dan tindakan yang ada pada pekerja pencegahan risiko kecelakaan kerja dapat diklasifikasikan menjadi baik, sedang, ataupun kurang.



Gambar 2.1 Modifikasi Teori Bloom Pada Pencegahan Risiko Kecelakaan kerja pekerja mekanis Otomotif

BAB III

KERANGKA KONSEP

A. Dasar Pemikiran Variabel Konsep

Resiko kecelakaan kerja merupakan hal yang sangat penting untuk diminimalisir peluang terjadinya. Pekerja mekanik otomotif memiliki resiko untuk terjadinya kecelakaan saat bekerja. Hal ini dikarenakan pekerja mekanik otomotif tiap harinya terpapar dengan bahan kimia dan peralatan bengkel yang memiliki resiko kecelakaan kerja yang tidak kecil.

Pengetahuan dan sikap, memiliki hubungan yang penting dengan tindakan para pekerja mekanik otomotif pada pencegahan risiko kecelakaan kerja. Maka dari itu penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan tingkat pengetahuan dan sikap, terkait tindakan pekerja mekanik otomotif dalam mencegah risiko kerja di bengkel resmi yamaha kota Makassar.

B. Kerangka Konsep



Gambar 3.1 Kerangka Konsep

Keterangan :

: Variabel Independen

: Variabel Dependen

————— : Arah Hubungan

C. Definisi Operasional

1. Pengetahuan

Pengetahuan pada penelitian ini adalah tingkat pengetahuan pekerja mekanik otomotif bengkel motor terkait tindakan pencegahan risiko kecelakaan kerja yang diperoleh dari jawaban responden pada kuesioner yang telah disiapkan sebagai upaya untuk pencegahan risiko kecelakaan kerja. Pertanyaan terkait pengetahuan terdiri atas 20 pertanyaan. Kategori pada pengetahuan terdiri dari 3 kategori yaitu kategori baik, sedang dan kurang adapun untuk menentukan kategorinya yaitu:

Kategori	Rumus	Nilai	Keterangan
Kurang	$X < M - 1SD$	$X < 16,67$	$M = \text{Mean } ((\text{Skor max} + \text{Skor Min})/2)$ $\text{Range} = \text{Skor Max} - \text{Skor Min}$ $SD = \text{Standar Deviasi}$ $(\text{Range}/6)$
Sedang	$M - 1SD \leq X < M + 1SD$	$16,67 \leq X < 23,33$	
Baik	$M + 1SD \leq X$	$23,33 \leq X$	

2. Sikap

Sikap pada penelitian ini yaitu sikap pekerja mekanik otomotif dalam rangka pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel motor yang diperoleh dari jawaban responden pada kuesioner yang telah disiapkan. Pertanyaan terkait sikap terdiri atas 21 pertanyaan. Kategori pada sikap terdiri dari 3 kategori yaitu kategori positif, netral dan negatif adapun untuk menentukan kategorinya yaitu:

Kategori	Rumus	Nilai	Keterangan
Negatif	$X < M - 1SD$	$X < 49$	M = Mean ((Skor max + Skor Min)/2) Range = Skor Max - Skor Min SD = Standar Deviasi (Range/6)
Netral	$M - 1SD \leq X < M + 1SD$	$49 \leq X < 77$	
Positif	$M + 1SD \leq X$	$77 \leq X$	

3. Tindakan

Tindakan pada penelitian ini yaitu tindakan pekerja mekanik otomotif dalam rangka pencegahan risiko kecelakaan kerja di bengkel motor yang diperoleh dari jawaban responden pada kuesioner yang telah disiapkan serta melalui observasi. Pertanyaan terkait tindakan terdiri atas 19 pertanyaan. Kategori pada tindakan terdiri dari 3 kategori yaitu kategori positif, netral dan negatif adapun untuk menentukan kategorinya yaitu:

Kategori	Rumus	Nilai	Keterangan
Negatif	$X < M - 1SD$	$X < 44,34$	M = Mean ((Skor max + Skor Min)/2) Range = Skor Max - Skor Min SD = Standar Deviasi (Range/6)
Netral	$M - 1SD \leq X < M + 1SD$	$44,34 \leq X < 69,66$	
Positif	$M + 1SD \leq X$	$69,66 \leq X$	

D. Hipotesis Penelitian

1. Hipotesis Nol (H_0)

- a. Tidak ada hubungan pengetahuan dengan tindakan pencegahan risiko kecelakaan kerja pada pakerja mekanik otomotif di bengkel resmi yamaha kota Makassar

b. Tidak ada hubungan sikap dengan tindakan pencegahan risiko kecelakaan kerja pada pekerja mekanik otomotif di bengkel resmi yamaha kota Makassar

2. Hipotesis Alternatif (H_a)

a. Ada hubungan pengetahuan dengan tindakan pencegahan risiko kecelakaan kerja pada pekerja mekanik otomotif di bengkel resmi yamaha kota Makassar

b. Ada hubungan sikap dengan tindakan pencegahan risiko kecelakaan kerja pada pekerja mekanik otomotif di bengkel resmi yamaha kota Makassar