

**SKRIPSI**

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEJADIAN  
KECELAKAAN KERJA PADA OPERATOR TRUK  
PETI KEMAS DI PT PELINDO TERMINAL  
PETI KEMAS MAKASSAR**

**WIDYA SAFITRI**

**K011181370**



*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

FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEJADIAN  
KECELAKAAN KERJA PADA OPERATOR TRUK  
PETI KEMAS DI PT PELINDO TERMINAL  
PETI KEMAS MAKASSAR

Disusun dan diajukan oleh

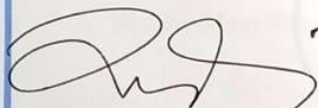
WIDYA SAFITRI  
K011181370

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelasaan Studi Program Sarjana Program Studi Kesehatan Masyarakat  
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin  
pada tanggal 29 September 2022  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



Awaluddin, S.KM, M.Kes  
Nip. 197103251999031002



A. Muflihah Darwis, S.KM, M.Kes  
Nip. 199102272019044001




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 Kamis Tanggal 29 September 2022.

Ketua : **Awaluddin, S.KM, M.Kes**

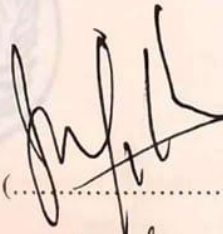
  
(.....)

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

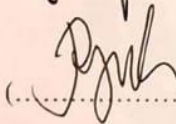
  
(.....)

Anggota :

1. **Dr. dr. Masyitha Muis, MS**

  
(.....)

2. **Ryza Jazid Baharuddin Nur, S.KM, M.KM**

  
(.....)

## SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Widya Safitri  
Nim : K011181370  
Fakultas : Kesehatan Masyarakat  
No.Hp : 082154259721  
E-mail : [widyasafitri509@gmail.com](mailto:widyasafitri509@gmail.com)

Dengan ini menyatakan bahwa judul skripsi **“FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEJADIAN KECELAKAAN KERJA PADA OPERATOR TRUK PETI KEMAS DI PT PELINDO TERMINAL PETI KEMAS MAKASSAR”** benar bebas dari plagiat dan apabila pernyataan ini terbukti tidak benar maka saya bersedia di sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 19 Oktober 2022



Widya Safitri

## **RINGKASAN**

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

**WIDYA SAFITRI**

**“Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Kerja Pada Operator Truk Peti Kemas Di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar”  
(xvi, 91 Halaman, 13 Tabel, 10 Gambar, 7 Lampiran, 6 Singkatan)**

Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tak terduga dan tak diharapkan. Kecelakaan kerja adalah suatu kecelakaan yang terjadi karena akibat dari pekerjaan atau pada waktu melaksanakan pekerjaan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja (Pengetahuan, Sikap, Pengawasan dan Penggunaan APD) pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar. Jenis penelitian yang digunakan adalah observasional analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah operator truk peti kemas yang berjumlah 83 orang. Analisis data menggunakan *uji chi square*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan antara kejadian kecelakaan kerja dengan pengetahuan ( $p=0,000$ ), hubungan antara kejadian kecelakaan kerja dengan sikap ( $p=0,000$ ), hubungan antara kejadian kecelakaan kerja dengan pengawasan ( $p=1$ ), dan hubungan antara kejadian kecelakaan kerja dengan penggunaan APD ( $p=0,006$ ).

Dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara pengetahuan, sikap, penggunaan APD dan tidak terdapat hubungan antara pengawasan dengan kejadian kecelakaan kerja. Dari hasil penelitian ini diharapkan agar perusahaan dapat memberikan sosialisasi K3 terhadap pekerja secara rutin dan berkala serta pekerja diharapkan agar selalu bersikap positif dalam menerapkan budaya K3 saat bekerja agar dapat mengurangi angka kejadian kecelakaan kerja.

**Kata kunci : Kecelakaan Kerja, K3**  
**Daftar Pustaka : 78 (1970 – 2022)**

## **SUMMARY**

**HASANUDDIN UNIVERSITY  
FACULTY OF PUBLIC HEALTH  
OCCUPATIONAL HEALTH AND SAFETY  
MAKASSAR**

**WIDYA SAFITRI**

***“Factors Related to Work Accident Events On Container Truck Operators at PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar”***

***(xvi, 91 Pages, 13 Tables, 10 Pictures, 7 Attachments, 6 Abbreviation)***

*Work accidents are unexpected and unexpected events. A work accident is an accident that occurs as a result of work or while carrying out work.*

*The purpose of this study was to determine the factors related to the incidence of work accidents (Knowledge, Attitude, Supervision and Use of PPE) on container truck operators at PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar. The type of research used is analytic observational with a cross sectional approach. The sample used in this study were container truck operators totaling 83 people. Data analysis using chi square test.*

*The results showed that the relationship between the incidence of work accidents and knowledge ( $p = 0.000$ ), the relationship between the incidence of work accidents and attitudes ( $p = 0.000$ ), the relationship between the incidence of work accidents and supervision ( $p = 1$ ), and the relationship between the incidence of work accidents with use of PPE ( $p=0.006$ ).*

*It can be concluded that there is a relationship between knowledge, attitude, use of PPE and there is no relationship between supervision and the incidence of work accidents. From the results of this study, it is expected that companies can provide K3 socialization to workers on a regular and periodic basis and workers are expected to always be positive in implementing K3 culture at work in order to reduce the number of work accidents.*

***Keywords : Work Accident, Occupational Health and Safety***

***Bibliography : 78 (1970 – 2022)***

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah subhanahu wa ta'ala atas segala rahmat, berkah dan karunia-Nya sehingga skripsi dengan judul **“Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Operator Truk Peti Kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar”** dapat terselesaikan dengan baik. Teriring shalawat serta salam kepada Nabi Muhammad SAW yang merupakan sebaik-baiknya suri teladan.

Penyusunan skripsi ini bukanlah hasil kerja keras penulis semata. Bantuan dan dukungan dari berbagai pihak merupakan kontribusi yang sangat berarti bagi penulis, maka pada kesempatan ini perkenankanlah saya menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada orang tua saya tercinta, **Ayahanda Samadi** yang jasa-jasanya tidak akan pernah bisa terbalaskan oleh apapun dan **Alm. Ibunda Tumini** yang tidak sempat melihat perjuangan saya dalam menempuh pendidikan di perguruan tinggi yang juga merupakan impiannya. Kepada Kakak saya **Nurgianti, A.Md dan Andi Kristanto** yang senantiasa selalu memberikan motivasi dan semangat kepada penulis selama menempuh pendidikan hingga akhirnya skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

1. Bapak Dr. Agus Bintara Birawida, S.Kel.,M.Kes selaku dosen penasihat akademik.
2. Bapak Awaluddin, SKM., M.Kes selaku dosen pembimbing I dan Ibu A. Muflihah Darwis, SKM., M.Kes selaku dosen pembimbing II yang telah banyak memberikan bantuan tenaga dan pikirannya, meluangkan waktunya

yang begitu berharga untuk memberi bimbingan dan pengarahan dengan baik penyelesaian skripsi ini.

3. Ibu Dr. dr. Masyitha Muis, MS dan Ibu Ryza Jazid Baharuddin Nur, SKM., MKM selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan, kritik dan sarannya untuk penyempurnaan skripsi ini.
4. Prof. Yahya Thamrin, SKM., M.Kes, MOHS., Ph.D selaku ketua jurusan beserta seluruh dosen dan staf bagian K3 FKM Universitas Hasanuddin yang telah memberikan bimbingan dan bantuan selama menempuh pendidikan di bangku kuliah.
5. Bapak dan Ibu Dosen K3 dan seluruh Dosen Fakultas Kesehatan Masyarakat atas bekal ilmu pengetahuan yang telah diberikan selama di bangku kuliah.
6. Bapak Badaruddin Manaf, Bapak Mappagau, Bapak Islamuddin, Ibu Asni, Kakak Andri, Kakak Rezy, dan seluruh staff serta seluruh Operator Truk Peti Kemas di PT Pelindo Terminal Petikemas Makassar yang sangat membantu dalam proses penelitian.
7. Sahabat saya Nurlia Indar yang selalu mendengar keluh kesah dan selalu membantu saat saya membutuhkan bantuan serta selalu memberikan semangat dalam keadaan apapun.
8. Sahabat saya “GILAE”, Dijah, Fira, Kharis, Shinta, dan Nisa, yang selalu menghibur dan memberikan banyak motivasi dan masukan-masukan yang sangat bermanfaat.



9. Sahabat saya “CZ”, Qila, Anggun, Alya, Kinah, Ifa, Rani, Uni, Kezia, Dinda, dan Sasa, yang selalu bersedia mengulurkan tangan untuk membantu saya dalam hal apapun sejak duduk di bangku kuliah.
10. Sahabat “Cumlaudena K3”, Culla, Ifa, Alna, Ikki, Elsa, Tifa, Aida, Dindaul, Nura yang telah menjadi teman belajar selama di departemen K3.
11. Sahabat “Sobat Ambyar”, Ica dan Yurika, yang selalu memberikan semangat.
12. Nining Alna dan Alfirazr yang berbaik hati meluangkan waktunya menemani dan membantu saya saat meneliti.
13. Semua pihak yang ikut terlibat dalam proses pembuatan tugas akhir ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu disini.
14. *Last but not least, I wanna thank me. I wanna thank me for believing in me. I wanna thank me for all doing this hard work. I wanna thank me for having no days off. I wanna thank me for never quitting. I wanna thank me for just being me at all times.*

Kritik dan saran yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan guna penyempurnaan skripsi ini. Akhir kata, segala puji bagi Allah dan semoga Allah Subhanahu Wa Ta’ala melimpahkan Rahmat-Nya kepada kita. Atas perhatiannya diucapkan banyak terima kasih.

Makassar, September 2022

Penulis

## DAFTAR ISI

<b>SKRIPSI</b> .....	<b>i</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT</b> .....	<b>iv</b>
<b>RINGKASAN</b> .....	<b>v</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN</b> .....	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Manfaat Penelitian .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>11</b>
A. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kerja .....	11
B. Tinjauan Umum tentang Operator Truk Peti Kemas .....	17
C. Tinjauan Umum tentang Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja .....	18
D. Kerangka Teori.....	31
<b>BAB III KERANGKA KONSEP</b> .....	<b>31</b>
A. Dasar Pemikiran Variabel yang Diteliti .....	31

B. Kerangka Konsep .....	33
C. Definisi Operasional dan Kriteria Objektif .....	34
D. Hipotesis Penelitian.....	39
<b>BAB IV METODE PENELITIAN .....</b>	<b>40</b>
A. Jenis Penelitian.....	40
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	40
C. Populasi dan Sampel .....	40
D. Pengumpulan Data .....	42
E. Instrumen Penelitian.....	42
F. Pengolahan Data dan Analisis Data .....	43
G. Penyajian Data .....	46
<b>BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>47</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	47
B. Hasil Penelitian .....	52
C. Pembahasan.....	63
D. Keterbatasan Penelitian .....	76
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>83</b>
A. Kesimpulan .....	83
B. Saran.....	83
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>85</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>		<b>Halaman</b>
Tabel 5.1	Distribusi Responden Berdasarkan Karakteristik Responden Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	54
Tabel 5.2	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kategori Pengetahuan pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	55
Tabel 5.3	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kategori Sikap pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	56
Tabel 5.4	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kategori Pengawasan pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	56
Tabel 5.5	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kategori Penggunaan APD pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	57
Tabel 5.6	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kategori Kejadian Kecelakaan Kerja pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	58
Tabel 5.7	Hubungan antara Pengetahuan dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	59
Tabel 5.8	Hubungan antara Sikap dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	60
Tabel 5.9	Hubungan antara Pengetahuan dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	61

Tabel 5.10	Hubungan antara Penggunaan APD dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Operator Truk Peti Kemas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar Tahun 2022	62
------------	--	----

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 2.1 Alat Pelindung Kepala .....	24
Gambar 2.2 Alat Pelindung Mata dan Muka .....	25
Gambar 2.3 Alat Pelindung Telinga.....	25
Gambar 2.4 Alat Pelindung Pernafasan .....	26
Gambar 2.5 Alat Pelindung Tangan.....	26
Gambar 2.6 Alat Pelindung Kaki .....	27
Gambar 2.7 Pakaian Pelindung .....	28
Gambar 2.8 Kerangka Teori.....	31
Gambar 3.1 Kerangka Konsep .....	34
Gambar 5.1 Struktur Organisasi PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar .....	52

## **DAFTAR LAMPIRAN**

<b>Lampiran</b>		<b>Halaman</b>
Lampiran 1	Kuesioner Penelitian	93
Lampiran 2	Hasil Analisis	102
Lampiran 3	Surat Izin Penelitian dari Akademik Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin	106
Lampiran 4	Surat Izin Penelitian dari Walikota	107
Lampiran 5	Surat Izin Penelitian dari PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar	108
Lampiran 6	Dokumentasi Penelitian	109
Lampiran 7	Daftar Riwayat Hidup	110

## DAFTAR SINGKATAN

OHSAS	: <i>Occupational Health and Safety Management Systems</i>
K3	: Keselamatan dan Kesehatan Kerja
ILO	: <i>International Labour Organization</i>
APD	: Alat Pelindung Diri
SOP	: <i>Standard Operating Procedure</i>
ILCI	: <i>International Loss Control Institute</i>



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Tenaga kerja memiliki peran penting bagi keberhasilan suatu perusahaan karena merupakan aset hidup yang perlu diperhatikan secara khusus oleh perusahaan dan tenaga kerja yang dimiliki harus mampu memberikan kontribusi yang optimal dalam upaya pencapaian tujuan organisasi, khususnya peningkatan kemampuan dalam bekerja. Tenaga kerja yang diharapkan oleh suatu perusahaan tentunya adalah tenaga kerja yang dapat bekerja secara produktif, yaitu yang berkemampuan untuk menghasilkan produktivitas kerja yang optimal seperti yang direncanakan (Wahyuni dkk., 2018). Perusahaan tidak bisa mengabaikan keselamatan dan kesehatan tenaga kerjanya dalam upaya meningkatkan produktivitas kerja yang tinggi, maka perusahaan wajib memberikan perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja sesuai amanat Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 pasal 86 (Wibowo dan Widiyanto, 2019).

Keselamatan kerja merupakan program penting yang sangat diperlukan dalam dunia kerja saat ini. Berdasarkan *Occupational Health and Safety Management Systems* (OHSAS 18001:2007) definisi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah semua kondisi dan faktor yang dapat berdampak pada keselamatan maupun kesehatan tenaga kerja termasuk pihak yang berkaitan dengan dunia industri atau aktivitas di perusahaan seperti mitra perusahaan ataupun aktivitas masyarakat yang

mengharuskan berada di lingkungan kerja. Program keselamatan dan kesehatan kerja sangat diperlukan oleh perusahaan dan pekerja sebagai bentuk upaya untuk mencegah timbulnya kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja yaitu dengan mengenali potensi bahaya dan risiko kerja yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja (Silalahi dkk., 2018).

Aktivitas pekerjaan yang dilaksanakan oleh pekerja tidak lepas akan risiko terjadinya kecelakaan kerja dari pekerjaannya, sehingga kewajiban akan perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja adalah hal yang harus diutamakan di setiap lingkungan kerja terutama dalam melaksanakan aktivitas pekerjaan. Keselamatan dan kesehatan kerja berhubungan erat dengan kecelakaan kerja, karena apabila keselamatan dan kesehatan di tempat kerja itu baik maka peluang terjadinya kecelakaan kerja di tempat kerja akan semakin kecil (Hutagalung, 2021). Kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang terjadi berkaitan dengan hubungan kerja terutama penyakit yang timbul karena hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi pada saat perjalanan berangkat dari rumah menuju tempat kerja dan pulang ke rumah melalui jalan yang sama dilalui. Penyebab utama kecelakaan kerja adalah keadaan yang tidak aman (*unsafe condition*), tindakan pekerja yang tidak aman (*unsafe action*), dan interaksi manusia dengan sarana pendukung kerja (Putra, 2017).

Berdasarkan data ILO, akibat dari kecelakaan kerja yang terjadi menyebabkan dua juta orang meninggal dan 270 juta orang cidera setiap tahun di seluruh dunia. Kecelakaan kerja di negara berkembang juga

berkembang sangat pesat karena memiliki banyak industri, sehingga menyebabkan lebih banyak tenaga kerja terpapar oleh potensi bahaya. Salah satu yang termasuk negara berkembang adalah Indonesia. Tingginya jumlah kecelakaan kerja yang terjadi dalam lingkungan kerja merupakan hal yang perlu mendapatkan perhatian khusus sebab kecelakaan dapat mengakibatkan banyak kerugian baik bagi tenaga kerja maupun perusahaan tempatnya bekerja. Salah satu kerugian bagi perusahaan akibat kecelakaan kerja adalah kegiatan produksi akan terhambat dan dapat menimbulkan biaya penanganan yang lebih besar. Kerugian yang dialami tenaga kerja dari akibat kecelakaan kerja yaitu dapat berupa luka, sakit hingga akibat yang paling fatal adalah kematian (Mintalangi dkk., 2019).

Kecelakaan kerja non-fatal terjadi hampir seribu kali lebih banyak dibandingkan kecelakaan kerja fatal setiap tahunnya. Sekitar 374 juta pekerja setiap tahun mengalami kecelakaan kerja non-fatal. Kecelakaan kerja non-fatal memiliki konsekuensi yang serius terhadap kapasitas penghasilan para pekerja. Menurut laporan ILO, Indonesia merupakan negara yang memiliki angka kecelakaan kerja terbesar kedua di dunia yaitu sebanyak 65.474 kasus kecelakaan kerja terjadi. Laporan tersebut sesuai dengan data ILO yang didasarkan pada survei terhadap 53 negara. Pada tahun 2015 terjadi kecelakaan kerja sebanyak 110.285 kasus dan tahun 2016 terjadi sebanyak 105.182 kasus kecelakaan kerja, hingga Agustus 2017 terdapat kasus kecelakaan kerja sebanyak 80.392 kasus atau rata-rata 303 kasus per bulan. Angka kecelakaan kerja di Indonesia masih cukup tinggi

walaupun terjadi penurunan dari tahun ke tahun (Muharani dan Dameria, 2019). Adapun menurut data dari BPJS Ketenagakerjaan wilayah Sulawesi Selatan, peningkatan kasus kecelakaan kerja terjadi selama 3 tahun terakhir. Pada tahun 2015 terdapat 780 kasus, 2016 turun 747 kasus, namun meningkat pada tahun 2017 menjadi 943 kasus (Hardjo, dkk., 2020).

Menurut ILO dalam Hedaputri (2021), tingginya angka kejadian kecelakaan kerja disebabkan oleh manusia, pekerjaan, dan lingkungan tempat kerja karena dengan menciptakan lingkungan kerja sehat, aman, tidak tercemar dan bebas kecelakaan kerja akan meningkatkan produktivitas dan efisiensi para pekerja. Faktor penyebab dari kecelakaan kerja sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia mulai dari pengetahuan hingga penggunaan APD. Pengetahuan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja yang dimiliki oleh pekerja maupun pihak perusahaan terkadang masih rendah. Mulai dari pengetahuan tentang cara penerapan keselamatan dan kesehatan kerja yang baik dan tepat hingga akibat apabila perusahaan tidak mengaplikasikan keselamatan dan kesehatan kerja (Yuliandi dan Ahman, 2019).

Pengetahuan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja merupakan hal yang penting untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja baik itu pada pekerja maupun masyarakat yang memiliki aktivitas di sekitar tempat kerja. Pengetahuan keselamatan kerja berperan dalam pengendalian sumber bahaya terhadap sumber peralatan yang memiliki risiko (Maharani & Hamsir, 2020). Hal ini sejalan dengan

penelitian yang dilakukan oleh Kurniawan dkk. (2018) menunjukkan bahwa *p-value* sebesar 0,014 ( $p\text{-value} < 0,05$ ) yang artinya secara statistik terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan kecelakaan kerja. Penelitian lain yang dilakukan oleh Syaputra (2017) juga menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja ( $p\text{-value} = 0,000$ ) dengan nilai *Ratio Prevalence* sebesar 2,75 yang artinya pekerja yang mempunyai pengetahuan yang baik berpeluang 2,75 kali untuk tidak terjadinya kejadian kecelakaan kerja, dibandingkan dengan pekerja yang memiliki pengetahuan yang tidak baik.

Sikap juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja. Sikap terhadap kondisi kerja, kecelakaan dan praktik kerja yang aman menjadi hal yang penting karena sebagian besar kecelakaan kerja disebabkan oleh kelalaian manusia. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Aswar dkk., (2016) yang menunjukkan bahwa nilai  $p\text{-value} < 0,05$  sehingga bermakna terdapat hubungan antara sikap kerja dengan kecelakaan kerja (Aswar dkk., 2016). Penelitian lain yang dilakukan oleh Hariyono & Saputra (2016) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara sikap dengan kecelakaan kerja ( $p\text{-value} < 0,05$ ) dengan nilai *Ratio Prevalence* sebesar 3,310 yang bermakna bahwa sikap yang negatif berisiko 3,310 kali lebih besar terhadap kejadian kecelakaan kerja dibandingkan dengan pekerja yang memiliki sikap yang positif.

Pengawasan dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan kerja karena berfungsi untuk mengatur seluruh kegiatan pekerja agar berjalan

lancar sesuai dengan tujuan yang akan dicapai. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Fajrianti, 2018) yang menunjukkan bahwa nilai  $p\text{-value}$  (0.044)  $<$   $\alpha$  (0.05) yang berarti terdapat hubungan antara pengawasan dengan kejadian kecelakaan kerja pada tenaga kerja. Penelitian lain yang dilakukan oleh (Huda *dkk.*, 2021) yaitu hubungan pengawasan dengan kecelakaan kerja menunjukkan bahwa nilai  $p\text{-value}$  0,001 ( $p < 0,05$ ) yang artinya terdapat hubungan antara pengawasan dengan kecelakaan kerja pada pekerja. Rata-rata pekerja dengan persepsi pengawasan yang rendah pernah mengalami kejadian kecelakaan kerja yaitu sebesar 78,6%. Selain itu, tidak menggunakan APD saat melakukan pekerjaan juga termasuk penyebab tingginya kecelakaan kerja. Apabila frekuensi penggunaan alat pelindung diri semakin rendah, maka kesempatan terjadinya kecelakaan kerja semakin tinggi. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Handayani *dkk.* (2013) menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaan alat pelindung diri dengan kecelakaan kerja pada pekerja yang memperoleh nilai  $p\text{-value} = 0,009$  ( $p < 0,05$ ). Penelitian lain yang dilakukan oleh Putri *dkk.* (2017) menunjukkan bahwa diperoleh nilai signifikansi 0,015 yang artinya terdapat hubungan yang bermakna antara praktik penggunaan APD dengan risiko kecelakaan kerja pada pekerja di Workshop PT. X Tangerang.

Terminal Peti Kemas Makassar merupakan perusahaan yang berkaitan dengan pelayanan terhadap peti kemas melalui Pelabuhan. Salah satu peranan penting dalam perusahaan ini adalah kegiatan bongkar muat.

Berdasarkan survei pendahuluan yang telah dilakukan di Terminal Peti Kemas Makassar, data kecelakaan kerja pada tahun 2016-2020 telah terjadi insiden kecelakaan kerja sebanyak 77 kasus. Berdasarkan observasi yang dilakukan, kecelakaan yang biasa terjadi adalah berupa kerusakan peti kemas dan alat angkut yang sering ditabrak oleh kendaraan truk peti kemas. Hal tersebut memiliki risiko yang cukup tinggi apabila tidak segera dilakukan tindakan penanggulangan yang akan menimbulkan kerugian baik bagi tenaga kerja maupun perusahaan itu sendiri.

Aktivitas pekerjaan yang dilakukan oleh operator truk peti kemas memiliki risiko yang tinggi seperti kerugian, kecelakaan hingga kematian. Hal ini disebabkan karena sebagai operator truk peti kemas dituntut untuk bisa mengendarai kendaraan dengan dimensi yang besar dan pada saat proses *trucking* yang aktivitasnya mengangkut peti kemas di daerah kerja pelabuhan (lapangan penumpukan).

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dianggap perlu dilakukan penelitian mengenai faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah ada hubungan pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar?
2. Apakah ada hubungan sikap dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar?
3. Apakah ada hubungan pengawasan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar?
4. Apakah ada hubungan penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar?

### **C. Tujuan Penelitian**

#### 1. Tujuan Umum

Adapun tujuan umum dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.

#### 2. Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui gambaran karakteristik responden dan gambaran kecelakaan kerja yang terjadi pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.



- b. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- c. Untuk mengetahui hubungan sikap dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- d. Untuk mengetahui hubungan pengawasan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- e. Untuk mengetahui hubungan penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, antara lain:

##### **1. Manfaat Ilmiah**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu informasi dan referensi untuk menambah wawasan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja mengenai faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.

##### **2. Manfaat Institusi**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi terkait faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja sehingga dapat

meningkatkan upaya promotif dan preventif serta meminimalisir terjadinya angka kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas saat melakukan pekerjaan.

### 3. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pengalaman bagi peneliti dalam mengaplikasikan pengetahuan terhadap masalah yang dihadapi secara nyata.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Kerja**

##### **1. Definisi Kecelakaan Kerja**

Berdasarkan UU No. 1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja, kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda (Putera dan Harini, 2017).

Menurut Tarwaka (2014) menyebutkan bahwa kecelakaan kerja adalah suatu peristiwa yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menyebabkan kerugian baik waktu, harta benda, atau properti maupun korban jiwa yang terjadi dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya. Kecelakaan kerja merupakan salah satu bentuk kerugian bagi perusahaan, baik yang menyebabkan cedera ringan, cedera berat, kematian atau kerusakan alat sekalipun. Kecelakaan kerja terjadi akibat berbagai faktor penyebab yang berasal dari manusia, peralatan kerja, cara kerja dan lingkungan kerja yang saling berinteraksi dalam proses pelaksanaan pekerjaan, maka untuk mencegahnya harus diketahui secara khusus penyebab kecelakaan tersebut sehingga faktor krisis penyebab kecelakaan tersebut dapat dikelola dengan baik, hati-hati, penuh perhitungan dan tepat agar

tidak terulang lagi timbulnya kecelakaan yang sama dan serupa di kemudian hari dalam pelaksanaan pekerjaan yang sama (Dahlan, 2017).

Konsep terjadinya kecelakaan terkait dengan empat unsur produktivitas yaitu pekerja, material, peralatan dan lingkungan yang saling berinteraksi dan memproduksi barang dan jasa secara bersama-sama. Kecelakaan terjadi dalam proses interaksi tersebut ketika terjadi kontak antara keempat unsur tersebut. Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi pada suatu melaksanakan pekerjaan. Sedangkan definisi lainnya adalah suatu kejadian yang tidak direncanakan dan diharapkan, yang dapat mengganggu proses produksi, merusak harta benda/aset, melukai manusia dan merusak lingkungan. Kecelakaan kerja diawali dengan kondisi berbahaya, yaitu sesuatu yang berpotensi dapat menimbulkan cedera/luka. Kondisi berbahaya tersebut adalah risiko yang disebut kecelakaan ketika itu terjadi (Harianto dkk., 2019).

## 2. Penyebab Kecelakaan Kerja

Penyebab kecelakaan kerja secara umum adalah karena adanya kondisi tidak aman dan tindakan tidak aman dari pekerja. Menurut Heinrich dalam Silaban (2014) secara umum penyebab langsung kecelakaan kerja terbagi atas dua golongan, yaitu *unsafe action* (faktor manusia) dan *unsafe condition* (faktor lingkungan).

### a. *Unsafe Action*

Tindakan tidak aman (*unsafe action*) merupakan tindakan yang tidak memenuhi keselamatan yang dapat membahayakan

pekerja maupun orang lain di sekitar sehingga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan dan perusahaan dapat mengeluarkan biaya yang besar jika kecelakaan tersebut terjadi. Penyebab terjadinya tindakan tidak aman adalah faktor internal dan faktor eksternal, faktor internal adalah faktor yang muncul dari karakteristik diri sendiri pekerja yang bersifat *given* atau bawaan, seperti kurangnya pengetahuan bahaya dan risiko, sikap terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), beban kerja, kelelahan dan kurangnya pengalaman kerja. Penyebab lain dari *unsafe action* yang disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri adalah ketidakseimbangan fisik tenaga kerja, kurang pendidikan, bekerja melebihi jam kerja, menjalankan pekerjaan tidak sesuai dengan keahliannya dan mengangkut beban yang berlebihan.

Pekerja cenderung untuk berperilaku dengan mengabaikan keselamatan walaupun itu sangat berguna untuk kepentingannya sendiri, misalnya dalam melaksanakan tugas, pekerja sering kali tidak mengikuti langkah langkah yang sudah ditetapkan dalam *Standard Operating Procedure (SOP)*.

b. *Unsafe Condition*

Kecelakaan yang ditimbulkan oleh kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) disebabkan karena tempat kerja yang tidak sesuai dengan aturan kesehatan dan keselamatan kerja yang sudah ditentukan. Menurut Silaban dalam Ulva (2019), kondisi

berbahaya (*unsafe condition*) yaitu tindakan yang dapat mengakibatkan kecelakaan, seperti peralatan pengaman, pelindung, rintangan yang tidak memadai atau tidak memenuhi syarat, bahan, peralatan kerja rusak, terlalu sesak atau sempit, sistem-sistem tanda peringatan yang kurang memadai, bahaya kebakaran dan ledakan, kerapihan, tata letak (*housekeeping*) yang buruk, lingkungan berbahaya, beracun (gas, debu, asap, uap), bising, paparan radiasi dan ventilasi serta penerangan yang kurang.

Semakin banyak kondisi atau situasi yang tidak aman, semakin besar pula kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja pada pekerja yang berakibat fatal. *Unsafe condition* merupakan kondisi berbahaya yang disebabkan karena mesin atau peralatan yang tidak sesuai, lingkungan kerja yang buruk, serta tidak tersedianya fasilitas yang memadai (Tarwaka dalam Kairupan dkk., 2019). Lingkungan kerja yang tidak memenuhi syarat dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Namun hal tersebut tidak sepenuhnya berpengaruh apabila pekerja menerapkan upaya proteksi diri ketika bekerja walaupun kondisi tempat kerja termasuk ke dalam kategori *unsafe condition* yang tinggi (Primadianto dkk., 2018).

*Unsafe action* memegang pengaruh yang besar terhadap kecelakaan kerja dibandingkan *unsafe condition*. Namun bukan

berarti *unsafe condition* tidak diperhitungkan. Bahkan kedua hal tersebut saling terkait, terutama saat kondisi tidak aman maka akan terjadi tindakan tidak aman (Gunawan dkk., 2012). Dari hasil-hasil penelitian bahwa 80-85% kecelakaan disebabkan oleh kelalaian ataupun kesalahan manusia (Pisceliya dan Mindayani, 2018).

### 3. Dampak Kecelakaan Kerja

Setiap kejadian kecelakaan kerja pasti akan menimbulkan dampak maupun kerugian baik bagi tenaga kerja (termasuk rekan kerja dan keluarga), pemilik perusahaan/industri maupun masyarakat (masyarakat sekitar industri dan konsumen). Adapun kerugian-kerugian yang disebabkan kecelakaan akibat kerja yaitu: kerusakan (*damage*), kekacauan organisasi (*disorganization*), keluhan dan kesedihan (*distress*), kelainan dan cacat (*disability*), dan kematian (*death*) (Pisceliya dan Mindayani, 2018).

Aspek yang dapat memberikan kerugian lebih bagi perusahaan adalah kerugian yang melibatkan aspek manusia seperti cedera, sakit, kehilangan fungsi tubuh dan kerugian lainnya yang dapat mengakibatkan keterbatasan atau bahkan kematian seseorang (Kristianti dan Tualeka, 2019).

Kerugian akibat kecelakaan dikategorikan atas:

a. Kerugian Langsung

Kerugian langsung adalah kerugian akibat kecelakaan yang langsung dirasakan dan membawa dampak terhadap perusahaan seperti berikut.

- 1) Biaya perawatan dan pengobatan penderita.
- 2) Biaya perbaikan atau pengadaan baru peralatan yang rusak.
- 3) Tunjangan khusus untuk penderita.
- 4) Insentif asuransi kecelakaan.
- 5) Nilai produksi yang hilang akibat terhentinya proses kerja

b. Kerugian Tidak Langsung

Disamping kerugian langsung (*direct cost*), kecelakaan juga menimbulkan kerugian tidak langsung (*indirect cost*) antara lain:

- 1) Nilai keterampilan/*skill* hilang atau berkurang.
- 2) Waktu dan biaya yang diperlukan untuk melatih pekerja baru.
- 3) Biaya yang dikeluarkan sehubungan dengan jam kerja yang hilang yang menyebabkan keterlambatan proses produksi/jasa, termasuk biaya lembur yang harus diadakan.
- 4) Upah keluaran menurun bagi pekerja yang cacat.
- 5) Biaya pengawas dan administrasi.
- 6) Menurunnya mutu produksi/jasa, yang bisa berakibat berkurangnya kepercayaan.



Di samping kerugian yang ditanggung oleh perusahaan, kerugian yang ditanggung oleh pihak keluarga juga tidak bisa diabaikan seperti:

- 1) Biaya perawatan. Walaupun biaya perawatan dan pengobatan ditanggung oleh perusahaan yang bersangkutan, namun terdapat biaya perawatan lain-lain dan menjadi beban bagi pihak keluarga.
- 2) Penghasilan pihak keluarga menjadi berkurang, khususnya apabila pekerja mengalami kecacatan akibat dari kecelakaan kerja yang ditimpanya.
- 3) Penderitaan pihak keluarga semakin besar apabila pekerja yang mengalami sebuah kecelakaan kerja itu meninggal.

## **B. Tinjauan Umum tentang Operator Truk Peti Kemas**

Operator truk peti kemas adalah seseorang yang bertugas mengoperasikan sebuah truk peti kemas. Operator tersebut membawa suatu barang atau muatan dengan mengendarai truk peti kemas, sehingga operator juga bisa dikatakan sebagai pengemudi. Truk peti kemas adalah jenis truk yang memiliki konfigurasi sumbu 1-2.2 yang berarti memiliki tiga sumbu dan jumlah muatan yang diizinkan adalah 22 ton pada jalan kelas II dan 20 ton pada jalan kelas III (Yulianti, 2021).

Truk peti kemas biasa digunakan untuk keperluan pengangkutan barang-barang seperti sembako, logistik, komoditi, hingga material-material konstruksi yang jaraknya cukup jauh dengan menggunakan peti

kemas. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, peti kemas adalah bagian dari alat angkut yang berbentuk kotak serta terbuat dari bahan yang memenuhi syarat, bersifat permanen dan dapat dipakai berulang-ulang, yang memiliki pasangan sudut serta dirancang secara khusus untuk memudahkan angkutan barang dengan satu atau lebih moda transportasi, tanpa harus dilakukan pemuatan kembali.

### **C. Tinjauan Umum tentang Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja**

Pada tahun 1931, Heinrich mengemukakan sebuah teori yang menyebutkan bahwa setiap kecelakaan kerja disebabkan adanya lima faktor berurutan yang digambarkan seperti domino. Teori yang dikenal dengan teori domino tersebut menjelaskan bahwa kecelakaan kerja dapat terjadi karena adanya kebiasaan, kesalahan seseorang, perbuatan, dan kondisi yang tidak aman sehingga dapat menyebabkan kecelakaan kerja. Kemudian dikembangkan kembali oleh Bird dan Germain (1985) yang biasa dikenal dengan teori *The ILCI Loss Causation Model*. Frank E. Bird dan Germain menggambarkan urutan-urutan kejadian yang saling berhubungan, yaitu kurangnya pemantauan, penyebab dasar, penyebab langsung, insiden kejadian, dan kerugian. Bird dan Germain mengemukakan beberapa faktor penyebab dasar kecelakaan kerja, yaitu:

## 1. Faktor Personal

### a. Umur

Umur adalah lamanya hidup seseorang dalam tahun yang dihitung sejak dilahirkan. Semakin tinggi umur seseorang maka semakin bertambah pula ilmu atau pengetahuan yang dimiliki karena pengetahuan seseorang berasal dari pengalaman sendiri maupun pengalaman dari orang lain (Iwani, 2020).

Umur mempunyai pengaruh yang penting terhadap kejadian kecelakaan kerja. Golongan umur tua memiliki kecenderungan yang lebih tinggi untuk mengalami kecelakaan akibat kerja dibandingkan dengan golongan umur muda karena umur muda memiliki reaksi dan kegesitan yang lebih tinggi (Hunter dalam Suwardi dan Daryanto, 2018).

### b. Pendidikan

Pendidikan seseorang berpengaruh pada pola pikir seseorang dalam menghadapi pekerjaan yang dipercayakan kepadanya, selain itu pendidikan juga akan mempengaruhi tingkat penyerapan terhadap pelatihan yang diberikan dalam rangka melaksanakan pekerjaan dan keselamatan kerja.

Menurut Achmadi dalam Suwardi dan Daryanto (2018) yang dimaksud dengan pendidikan adalah pendidikan formal yang diperoleh di sekolah dan hal ini sangat berpengaruh terhadap perilaku pekerja. Namun disamping pendidikan formal,

pendidikan non formal seperti penyuluhan dan pelatihan juga dapat berpengaruh terhadap pekerja dalam pekerjaannya.

c. Masa Kerja

Masa kerja adalah sesuatu kurun waktu atau lamanya tenaga kerja bekerja disuatu tempat. Masa kerja dapat mempengaruhi kinerja baik positif maupun negatif. Memberi pengaruh positif pada kinerja bila dengan semakin lamanya masa kerja personal semakin berpengalaman dalam melaksanakan tugasnya. Sebaliknya, akan memberi pengaruh negatif apabila dengan semakin lamanya masa kerja akan timbul kebiasaan pada tenaga kerja. Hal ini biasanya terkait dengan pekerjaan yang bersifat monoton atau berulang-ulang (Syarief dan Ramadhani, 2019).

d. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan hasil dari penginderaan manusia, dimana seseorang memahami dan mengerti terhadap suatu objek yang diamati dengan menggunakan indera. Penginderaan yang sebagian besar digunakan untuk menangkap pengetahuan yakni melalui indera pendengar (telinga) dan indera penglihat (mata). Pengetahuan seseorang terhadap suatu objek yang diamati memiliki tingkatan yang berbeda. Tingkatan pengetahuan seseorang secara umum mempunyai 6 tingkatan, yaitu: tahu (*know*), memahami (*comprehension*), aplikasi (*application*),

analisis (*analysis*), sintesis (*synthesis*), dan evaluasi (*evaluation*) (Swastiko, 2017).

Menurut ILO (1998) pengetahuan yaitu pemahaman pekerja mengenal tipe-tipe risiko yang terdapat di tempat kerja, sumber pajanan dan faktor-faktor berbahaya yang berpotensi mengakibatkan terjadinya kerusakan atau cedera, sesuai dengan tugasnya. Pengetahuan keselamatan dan kesehatan kerja merupakan suatu ilmu yang berkaitan dengan keselamatan dan kesehatan kerja, yang mencakup cara pencegahannya, dampak dari kecelakaan dan potensi bahaya kecelakaan kerja (Hartono dan Sutopo, 2018). Untuk mengukur pengetahuan seseorang dapat dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara langsung (wawancara) atau melalui pertanyaan-pertanyaan secara tertulis (angket) (Notoatmojo dalam Jaelani, 2011).

e. Sikap

Sikap merupakan suatu hal yang bersifat kompleks, yang dapat dinyatakan sebagai pernyataan evaluatif, baik menyenangkan ataupun tidak menyenangkan. Selain itu, sikap juga dapat berupa penilaian mengenai suatu objek, manusia, dan kejadian yang terkait dengan perilaku aman. Sikap merupakan determinan penting dalam keselamatan kerja (Sangaji dkk., 2018).

Menurut A. Wawan dalam Maharani dan Wahyuningsih (2017), faktor-faktor yang dapat mempengaruhi sikap adalah pengalaman pribadi, pengaruh orang lain yang dianggap penting, pengaruh budaya, media informasi, lembaga pendidikan dan lembaga agama serta pengaruh faktor emosional.

Pekerja yang memiliki sikap kurang baik dapat mempengaruhi terjadinya risiko kecelakaan kerja. Hal tersebut dikarenakan meskipun pengetahuan pekerja baik namun tidak diaplikasikan secara positif maka risiko kecelakaan kerja akan tetap terjadi. Selain itu, kurangnya pelatihan dapat mempengaruhi sikap pekerja menjadi kurang peduli dengan kurangnya pengetahuan. Frekuensi seringnya seorang pekerja mendapat pengetahuan atau informasi tentang keselamatan kerja dapat menjadi faktor dalam membentuk perilaku yang peduli terhadap keselamatan dirinya (Bara dkk., 2021).

f. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD)

APD adalah alat-alat yang dapat memberikan perlindungan terhadap bahaya-bahaya kecelakaan kerja, atau bisa juga disebut alat kelengkapan yang wajib digunakan saat bekerja sesuai bahaya dan risiko kerja untuk menjaga keselamatan pekerja itu sendiri dan orang-orang di sekelilingnya. Namun demikian, APD juga tidak menghilangkan ataupun mengurangi bahaya yang ada. Peralatan ini hanya mampu mengurangi jumlah kontak

dengan bahaya dengan cara penempatan penghalang antara pekerja dengan bahaya (Pratama, 2021). Ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh APD agar dalam pemakaiannya dapat memberikan perlindungan yang maksimal. Menurut ILO (1989) dari beberapa kriteria dasar yang harus dipenuhi oleh semua jenis peralatan pelindung, maka hanya dua yang terpenting yaitu:

- 1) Apapun sifat dan bahayanya, peralatan atau pakaian harus memberikan cukup perlindungan terhadap bahaya tersebut.
- 2) Peralatan atau pakaian harus ringan dipakainya dan awet dan membuat rasa kurang nyaman sekecil mungkin, tetapi memungkinkan mobilitas, penglihatan dan sebagainya yang maksimum.

Menurut Suma'mur dalam Oktavia (2014), menggolongkan alat pelindung diri menurut bagian tubuh yang dilindungi, maka jenis alat proteksi dari dapat dilihat sebagai berikut:

- 1) Alat Pelindung Kepala

Alat pelindung kepala adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi kepala dari bahaya benturan, terantuk, kejatuhan atau terpukul benda tajam atau benda keras yang melayang atau meluncur di udara, terpapar oleh radiasi panas, api, percikan bahan-bahan kimia

jasad renik (mikroorganisme) dan suhu yang ekstrim. Alat pelindung kepala terdiri dari penutup rambut, topi dari berbagai jenis yaitu topi pengaman (*safety helmet*) topi atau tudung kepala, tutup kepala.



**Gambar 2. 1** Alat Pelindung Kepala  
*Sumber: Data Sekunder, 2022*

## 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. Alat pelindung mata dan muka terdiri dari kaca mata pengaman (*spectacles*), *goggles*, temeng muka (*face shield*).





**Gambar 2. 2** Alat Pelindung Mata dan Muka  
*Sumber: Data Sekunder, 2022*

### 3) Alat Pelindung Telinga

Alat pelindung telinga adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi alat pendengar (telinga) dari kebisingan atau tekanan. Alat pelindung telinga terdiri dari sumbat telinga (*ear plug*) dan penutup telinga (*ear muff*).



**Gambar 2. 3** Alat Pleindung Telinga  
*Sumber: Data Sekunder, 2022*

### 4) Alat Pelindung Pernafasan

Alat pelindung pernafasan adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi organ pernafasan dengan cara menyalurkan udara bersih dan sehat atau menyaring cemaran bahan kimia, mikroorganisme, partikel yang berupa debu, kabut (*aerosol*), uap, asap,

gas *fume*, dan sebagainya. Alat pelindung pernafasan terdiri dari masker, respirator, dan alat bantu pernafasan.



**Gambar 2. 4** Alat Pelindung Pernafasan  
*Sumber: Data Sekunder, 2022*

#### 5) Alat Pelindung Tangan

Alat pelindung tangan adalah alat pelindung yang berfungsi untuk melindungi tangan dan jari-jari tangan dari pajanan api, suhu panas, suhu dingin, radiasi elektromagnetik, radiasi mengion, arus listrik, bahan kimia, benturan, pukulan dan tergores, infeksi (virus, bakteri) dan jasad renik. Alat pelindung diri tangan terdiri dari sarung tangan yang terbuat dari logam, kulit, kain kanvas, kain atau kain berpelapis, karet sarung tangan yang tahan bahan kimia.



**Gambar 2. 5** Alat Pelindung Tangan  
*Sumber: Data Sekunder, 2022*

#### 6) Alat Pelindung Kaki

Alat pelindung kaki berfungsi untuk melindungi kaki dari tertimpa atau benturan dengan benda-benda berat, tertusuk benda tajam, terkena cairan panas atau dingin, uap panas, terpajan suhu yang ekstrim, terkena bahan kimia yang berbahaya dan jasad renik, tergelincir. alat pelindung kaki berupa sepatu pengaman (*safety shoes*).



**Gambar 2. 6** Alat Pelindung Kaki  
*Sumber: Data Sekunder, 2022*

#### 7) Pakaian Pelindung

Pakaian pelindung berfungsi untuk melindungi badan sebagian atau seluruh bagian badan dari bahaya temperatur panas atau dingin yang ekstrim, pajanan api dan benda-benda panas, percikan bahan kimia, cairan dan logam panas, uap panas, benturan (*impact*) dengan mesin, peralatan dan bahan, tergores, radiasi, binatang, mikroorganisme patogen dari manusia, binatang tumbuhan dan lingkungan seperti virus, bakteri dan jamur.



**Gambar 2. 7** Pakaian Pelindung  
*Sumber: Data Sekunder, 2022*

## 2. Faktor Pekerjaan

### a. Lama Kerja

Menurut Jasna & Dahlan (2019), lama kerja adalah waktu kerja bagi seseorang menentukan kesehatan yang bersangkutan, efisiensi, efektivitas dan produktivitas kerja. Aspek terpenting dalam hal waktu kerja meliputi:

- 1) Lamanya seseorang mampu bekerja dengan baik.
- 2) Hubungan antara waktu kerja dan istirahat
- 3) Waktu bekerja sehari menurut periode waktu yang meliputi siang hari (pagi, siang, sore) dan malam hari.

Berdasarkan Permenakertrans No. 5 Tahun 2018 tentang Keselamatan dan Kesehatan Lingkungan Kerja, terdapat Nilai Ambang Batas (NAB) yang merupakan standar faktor bahaya di tempat kerja yang diterima pekerja tanpa mengakibatkan penyakit atau gangguan kesehatan tidak melebihi 40 jam dalam satu minggu. Pada umumnya, lamanya seseorang bekerja dengan baik dalam satu hari adalah 6 – 8 jam. Sisanya dipergunakan untuk kehidupan dalam keluarga dan masyarakat, istirahat, tidur dan lain-lain. Memperpanjang waktu kerja

melebihi dari kemampuan lama kerja yang optimal biasanya tidak disertai efisiensi, efektivitas dan produktivitas kerja yang optimal, bahkan dapat menimbulkan penurunan kualitas dan hasil kerja (Bahri dan Mulyadi, 2021).

b. Pengawasan

Menurut PP RI No 50 Tahun 2012 tentang SMK3, pengawasan merupakan suatu pekerjaan yang berarti mengarahkan yaitu memberi tugas, menyediakan instruksi, pelatihan dan nasihat kepada individu juga termasuk mendengarkan dan memecahkan masalah yang berhubungan dengan pekerjaan serta menanggapi keluhan bawahan. Tujuan dari pengawasan adalah memotivasi pekerja agar bekerja secara benar dan memastikan pekerja memahami bagaimana melakukan pekerjaannya (Setyowati, 2018).

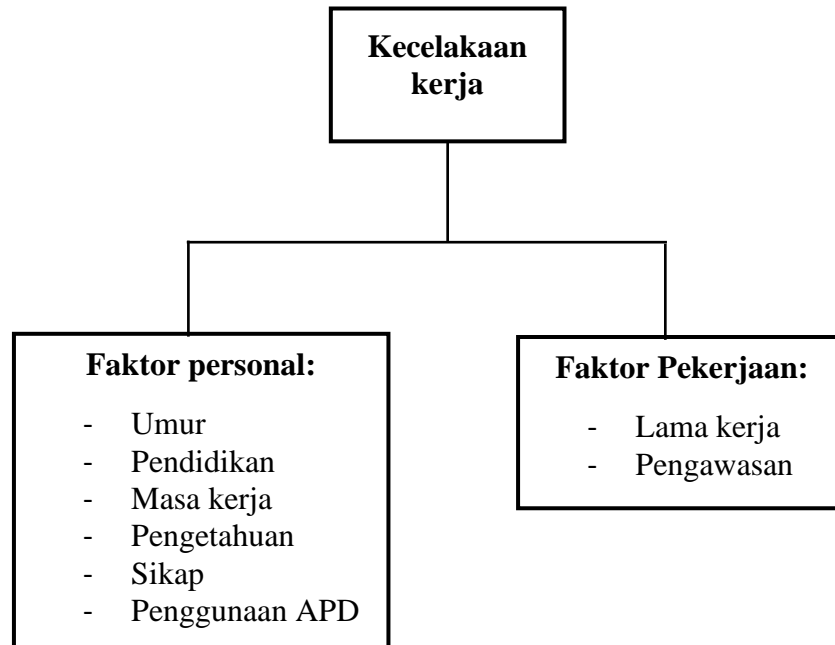
Pengawasan bertujuan untuk memastikan aktivitas kerja yang dilakukan oleh pekerja dapat berjalan sesuai dengan rencana. Insiden yang dapat mengganggu kegiatan perusahaan akan terjadi apabila fungsi pengawasan tidak dilaksanakan dengan baik (Halimah, 2010). Namun hal tersebut tidak menjamin bahwa adanya pengawasan maka tindakan pekerja selalu aman. Namun hal tersebut bukan berarti pengawasan tidak diperlukan untuk mengubah perilaku pekerja, tetapi sebaliknya

pelaksanaan pengawasan yang rutin akan mendorong motivasi pekerja untuk berperilaku aman (Suryanto dan Widajati, 2017).

Pengawasan merupakan sebuah kegiatan mengendalikan pekerja supaya mentaati peraturan organisasi dan dapat bekerja sesuai dengan rencana. Kegiatan pengawasan K3 yang baik dapat mengenali perilaku pekerja yang tidak aman. Oleh sebab itu kegiatan pengawasan K3 sebaiknya dilakukan secara berkala sehingga dapat diketahui tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada pekerja dengan cepat dan bisa dilakukan perbaikan dengan segera. Hal ini sesuai dengan Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang K3 yaitu pengawas wajib menjalankan pengawasan langsung dan membantu pelaksanaannya. Salah satu upaya dalam mewujudkan keselamatan dan kesehatan kerja, yaitu harus dilakukan pengawasan intensif dari berbagai pihak baik internal ataupun eksternal perusahaan. Pengawas mempunyai tanggungjawab dan wewenang untuk menegur pekerja yang berperilaku tidak aman pada saat bekerja dan membagikan informasi mengenai bahaya yang ada di lingkungan kerja kepada pekerja. Sikap tegas pada pengawas sangat diperlukan agar dapat menumbuhkan kesadaran dan kepatuhan dalam diri pekerja (Widowati, 2022).

#### D. Kerangka Teori

Berdasarkan uraian diatas dalam landasan teori, maka disusunlah kerangka teori berdasarkan teori *The International Loss Control Institute Loss Causation Model* oleh Bird dan Germain yaitu sebagai berikut:



**Gambar 2. 8** Kerangka Teori

Sumber: *Teori The International Loss Control Institute Loss Causation Model* oleh

Bird dan Germain (Toft et al., 2012)

## **BAB III**

### **KERANGKA KONSEP**

#### **A. Dasar Pemikiran Variabel yang Diteliti**

Kerangka konsep ini mengacu pada kerangka teori yang telah disebutkan sebelumnya oleh beberapa sumber mengenai hubungan pengetahuan keselamatan dan kesehatan kerja dengan kejadian kecelakaan kerja. Pada kerangka konsep ini terdiri dari dua variabel yaitu variabel dependen dan variabel independen. Variabel tersebut didasarkan pada kerangka teori yang telah disebutkan sebelumnya. Adapun uraian variabel berdasarkan tujuan penelitian sebagai berikut:

##### **1. Kecelakaan kerja**

Menurut Suma'mur (1992), kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang berhubungan dengan hubungan kerja. Hubungan kerja disini dapat berarti bahwa kecelakaan terjadi dikarenakan oleh pekerjaan atau pada saat melakukan pekerjaan. Kecelakaan merupakan suatu hal yang tidak diinginkan oleh semua individu, begitupun dalam melaksanakan pekerjaan. Setiap kejadian kecelakaan kerja membawa akibat kerugian bagi sebuah perusahaan, baik itu secara ekonomis maupun secara sosial. Terdapat kerugian yang ditanggung oleh masyarakat luas dan diantara kerugian itu dapat menyebabkan beberapa atau banyak individu kehilangan mata pencaharian (Suwardi dan Daryanto, 2018).



## 2. Pengetahuan

Pengetahuan adalah hasil penginderaan manusia atau seseorang terhadap objek melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, telinga, dan sebagainya) (Sutomo, 2019). Pengetahuan pekerja dapat digolongkan menjadi dua, yaitu tinggi dan rendah. Apabila pengetahuan pekerja rendah, maka tingkat risiko terjadinya kecelakaan kerja akan semakin tinggi karena pekerja tidak mengetahui bahaya apa saja yang dapat terjadi pada saat mereka bekerja, mulai dari tertimpa, tertusuk, terjepit, terbentur, dan masih banyak bahaya yang dapat timbul apabila masih banyak pengetahuan pekerja yang rendah (Hariyono dan Saputra, 2016).

## 3. Sikap

Sikap merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak dan bukan merupakan suatu tindakan atau aktivitas. Suatu sikap belum otomatis terwujud dalam suatu tindakan (Rudyarti, 2017). Sikap adalah respon tertutup seseorang terhadap suatu stimulus atau objek, baik yang bersifat intern maupun ekstern sehingga manifestasinya tidak dapat langsung dilihat, tetapi hanya dapat ditafsirkan terlebih dahulu dari pengetahuan yang tertutup tersebut. Sikap secara realitas menunjukkan adanya kesesuaian respon terhadap stimulus tertentu (Suma'mur dalam Oktaviani, 2020).

#### 4. Pengawasan

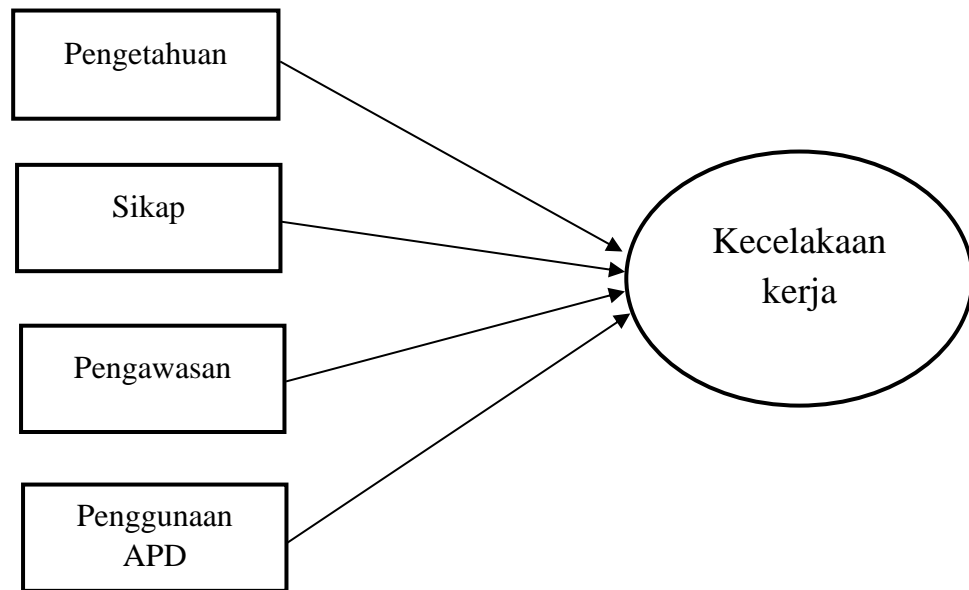
Pengawasan merupakan aktivitas manajerial perusahaan yang mengupayakan agar pekerjaan terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan dan hasil yang diharapkan. Pengawasan dapat dikatakan berhasil apabila manajer atau supervisor melakukan pemeriksaan, pengecekan, inspeksi pengendalian dan mengatur serta mencegah kemungkinan kejadian yang mungkin terjadi (Sarwono, 1997 dalam Suryanto dan Widajati, 2017).

#### 5. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD)

APD merupakan tahap akhir dari metode pengendalian kecelakaan ataupun penyakit akibat kerja. Namun, penggunaan APD akan menjadi sangat penting apabila pengendalian secara teknis dan administratif telah dilakukan secara maksimal tetapi potensi risiko masih tergolong tinggi (Raodhah dan Gemely, 2014).

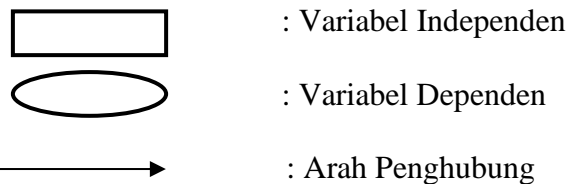
### **B. Kerangka Konsep**

Berdasarkan dasar pemikiran terkait variabel penelitian di atas, maka hubungan variabel dependen dan variabel independen dapat dipetakan melalui kerangka konsep sebagai berikut:



**Gambar 3. 1** Kerangka Konsep

Keterangan:



### C. Definisi Operasional dan Kriteria Objektif

Adapun definisi istilah dari variabel penelitian adalah sebagai berikut:

#### 1. Kejadian kecelakaan kerja

##### **Definisi Operasional:**

Kejadian kecelakaan kerja yang dimaksud dalam penelitian ini adalah kejadian yang terjadi secara tak terduga atau tidak diharapkan yang dialami oleh operator truk peti kemas pada saat melakukan pekerjaan

dalam jangka waktu enam bulan terakhir. Alat ukur yang digunakan adalah kuesioner. Menggunakan skala ordinal.

**Kriteria Objektif:**

Pengukuran variabel ini menggunakan skala pengukuran Guttman, dimana skala ini digunakan apabila ingin mendapat jawaban yang tegas atas suatu pertanyaan (Bahrun dkk., 2017). Pada variabel ini menggunakan interval pernah-tidak pernah dengan kuesioner yang berisi 10 pertanyaan. Jawaban pernah diberi skor 1 dan jawaban tidak pernah diberi skor 0.

Kriteria penelitian:

Pernah = Bila pekerja pernah mengalami kecelakaan kerja saat sedang bekerja di tempat kerja.

Tidak pernah = Bila pekerja tidak pernah mengalami kecelakaan kerja saat sedang bekerja di tempat kerja.

2. Pengetahuan

**Definisi Operasional:**

Pengetahuan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pengetahuan yang dimiliki oleh seorang operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar mengenai K3 dan kecelakaan kerja. Alat ukur yang digunakan adalah kuesioner. Menggunakan skala ordinal.

**Kriteria Objektif:**

Pengukuran variabel ini menggunakan skala pengukuran Guttman, dimana skala ini digunakan apabila ingin mendapat jawaban yang tegas atas suatu pertanyaan (Bahrun dkk., 2017). Pada variabel ini menggunakan interval benar-salah dengan kuesioner yang berisi 20 pertanyaan. Jawaban benar diberi skor 1 dan jawaban salah diberi skor 0. Apabila terdapat jawaban tidak tahu maka bernilai *missing* (.).

Kriteria penilaian: (Sugiyono, 2015)

Pengetahuan baik = jika skor  $\geq 50\%$

Pengetahuan kurang = jika skor  $< 50\%$

**3. Sikap****Definisi Operasional:**

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seorang operator truk peti kemas terhadap keselamatan dan kesehatan kerja (Yolanda dkk., 2018). Alat ukur yang digunakan adalah kuesioner. Menggunakan skala ordinal.

**Kriteria Objektif:**

Pengukuran variabel ini menggunakan skala pengukuran Likert, dimana skala ini digunakan dalam mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau orang tentang fenomena sosial (Bahrun dkk., 2017). Jawaban pada setiap item instrumen diberikan dengan 5 pilihan jawaban yaitu SS (sangat setuju), S (setuju), N (netral), TS (tidak

setuju) dan STS (sangat tidak setuju) dengan kuesioner yang berisi 15 pertanyaan.

Penilaian pertanyaan positif, yaitu:

- a. SS (sangat setuju) = nilai 5
- b. S (setuju) = nilai 4
- c. N (netral) = nilai 3
- d. TS (tidak setuju) = nilai 2
- e. STS (sangat tidak setuju) = nilai 1

Penilaian pertanyaan negatif, yaitu:

- a. SS (sangat setuju) = nilai 1
- b. S (setuju) = nilai 2
- c. N (netral) = nilai 3
- d. TS (tidak setuju) = nilai 4
- e. STS (sangat tidak setuju) = nilai 5

Kriteria penilaian: (Sugiyono, 2015)

Sikap baik = jika skor  $\geq$  60%

Sikap kurang baik = jika skor  $<$  60%

#### 4. Pengawasan

##### **Definisi Operasional:**

Pengawasan yang dilakukan oleh pihak perusahaan pada pekerja terutama pada operator truk peti kemas mengenai keselamatan dan kesehatan kerja. Menggunakan skala ordinal. Instrumen menggunakan kuesioner.

**Kriteria Objektif:**

Pengukuran variabel ini menggunakan skala pengukuran Guttman, dimana skala ini digunakan apabila ingin mendapat jawaban yang tegas atas suatu pertanyaan (Bahrun dkk., 2017). Pada variabel ini menggunakan interval setuju-tidak setuju dengan kuesioner yang berisi 7 pertanyaan. Jawaban benar diberi skor 1 dan jawaban salah diberi skor 0.

Kriteria penilaian: (Sugiyono, 2015)

Pengawasan baik = jika skor  $\geq 50\%$

Pengawasan kurang baik = jika skor  $< 50\%$

## 5. Penggunaan APD

**Definisi Operasional:**

Penggunaan APD adalah kepatuhan operator truk peti kemas dalam menggunakan APD pada saat bekerja. Instrumen yang digunakan adalah kuesioner. Menggunakan Skala Ordinal.

**Kriteria objektif:**

Pengukuran variabel ini menggunakan skala pengukuran Guttman, dimana skala ini digunakan apabila ingin mendapat jawaban yang tegas atas suatu pertanyaan (Bahrun dkk., 2017). Pada variabel ini menggunakan interval setuju-tidak setuju dengan kuesioner yang berisi 10 pertanyaan. Jawaban benar diberi skor 1 dan jawaban salah diberi skor 0.

Kriteria penilaian: (Sugiyono, 2015)

Kepatuhan penggunaan APD baik = jika skor  $\geq 50\%$

Kepatuhan penggunaan APD kurang baik = jika skor  $< 50\%$

#### **D. Hipotesis Penelitian**

##### **1. Hipotesis Null ( $H_0$ ):**

- a. Tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- b. Tidak ada hubungan antara sikap dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- c. Tidak ada hubungan antara pengawasan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- d. Tidak ada hubungan antara penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.

##### **2. Hipotesis Alternatif ( $H_a$ ):**

- a. Ada hubungan antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.



- b. Ada hubungan antara sikap dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- c. Ada hubungan antara pengawasan dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.
- d. Ada hubungan antara penggunaan APD dengan kejadian kecelakaan kerja pada operator truk peti kemas di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Makassar.