

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN
PADA PEKERJA DI BANDAR UDARA KHUSUS SOROWAKO**



**ALFIAH ASHILA ACHMAD
K011201021**



**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN
PADA PEKERJA DI BANDAR UDARA KHUSUS SOROWAKO**

**ALFIAH ASHILA ACHMAD
K011201021**



**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN
PADA PEKERJA DI BANDAR UDARA KHUSUS SOROWAKO**

**ALFIAH ASHILA ACHMAD
K011201021**

Skripsi

sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar sarjana

Program Studi Kesehatan Masyarakat

pada

**PROGRAM STUDI KESEHATAN MASYARAKAT
DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2024**

SKRIPSI

FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PERILAKU TIDAK AMAN PADA PEKERJA DI BANDAR UDARA KHUSUS SOROWAKO

ALFIAH ASHILA ACHMAD
K011201021

Skripsi,

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Sarjana Kesehatan Masyarakat
pada tanggal 21 Juni 2024 dan dinyatakan

telah memenuhi syarat kelulusan

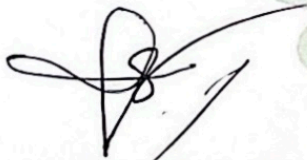
pada

Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat
Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Hasanuddin
Makassar

Mengesahkan:

Pembimbing 1,

Pembimbing 2,



Prof. Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes
NIP. 19790816 200501 1 005

Dr. dr. Masyitha Muis, MS
NIP. 19690901 199903 3 002

Mengetahui:

Ketua Program Studi,



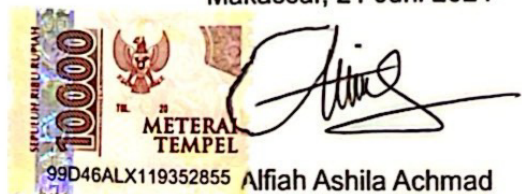
Dr. Hasnawati Amgam, SKM., M.Sc.
NIP. 19760418 200501 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI DAN PELIMPAHAN HAK CIPTA

Dengan ini saya menyatakan bahwa, skripsi berjudul "Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako" adalah benar karya saya dengan arahan dari pembimbing (Prof. Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes dan Dr. dr. Masyitha Muis, MS). Karya ilmiah ini belum diajukan dan tidak sedang diajukan dalam bentuk apa pun kepada perguruan tinggi mana pun. Sumber informasi yang berasal atau dikutip dari karya yang diterbitkan maupun tidak diterbitkan dari penulis lain telah disebutkan dalam teks dan dicantumkan dalam Daftar Pustaka skripsi ini. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan skripsi ini adalah karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut berdasarkan aturan yang berlaku.

Dengan ini saya melimpahkan hak cipta (hak ekonomis) dari karya tulis saya berupa skripsi ini kepada Universitas Hasanuddin.

Makassar, 21 Juni 2024



99D46ALX119352855

Alfiah Ashila Achmad

K011201021

UCAPAN TERIMA KASIH

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Segala puji dan syukur bagi Allah Subhanahu Wa Ta'ala, berkat rahmat dan Ridhanya yang senantiasa memberikan kesehatan, kemampuan berpikir dan petunjuk kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "**Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako**". Sebagai salah satu syarat untuk memenuhi penyelesaian Studi Strata Satu (S1) pada Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Hasanuddin.

Kepada kedua orang tua tercinta penulis Bapak Ramli Achmad dan Ibu Nurwati terima kasih atas doa, pengorbanan dan motivasi selama hidup hingga penulis menempuh pendidikan. Penghargaan yang besar juga penulis sampaikan kepada seluruh keluarga terutama kakak-kakak dan ponakan tersayang atas doa, motivasi dan dukungan yang tak ternilai. Penelitian yang penulis lakukan dapat terlaksana dengan sukses dan skripsi ini dapat terampungkan atas bimbingan, diskusi dan arahan Prof. Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes sebagai pembimbing I, Dr. dr. Masyitha Muis, MS sebagai pembimbing II, dan Prof. Dr. dr. Hj. Syamsiar S. Russeng, M.S sebagai penguji. Penulis mengucapkan berlimpah terima kasih kepada Bapak Muhammad Rachmat, SKM., M.Kes sebagai dosen penasihat akademik penulis sekaligus sebagai dosen penguji. Serta dosen-dosen dan staf Departemen K3 yang senantiasa memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat untuk penulis.

Penghargaan yang tinggi juga penulis sampaikan kepada Bapak Sariantio Latief dan Bapak Arpah Mustaring yang telah membantu dan banyak memberikan ilmu selama melaksanakan magang. Kepada Kak Kania, Mba Dati, Kak Wirna dan seluruh karyawan Departemen HSOR PT. Vale yang banyak membantu dan sangat baik kepada penulis. Terima kasih kepada Pak Idham, Kak Sandi, Pak Fahmi, Kak Destri dan seluruh pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako yang telah telah membantu dan menerima penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Ucapan terima kasih juga kepada teman-teman IMPOSTOR 2020, K3 2020, sahabat Posko PBL Segeri (Cacil, Cigel, Nur Momo, Feyza, Tami), KKN Desa Sorowako (Fatimah, Fira, Chae, Alifi, Inun, Caca, Ariya, Wahyu, Firman) sahabat tercinta penulis BTKS (Pia, Gita, Ayu, Osin, Lala, Dini, Teka, Sasa, Pipa), saudari tercinta Iqra dan Defta yang selalu memberikan dukungan, memotivasi dan turut mewarnai masa perkuliahan penulis. Kepada saudara Muh. Arya Atthobarani terima kasih telah memberikan banyak perhatian, semangat, dan motivasi hingga sampai saat ini. Tulus membantu dan mendukung penulis untuk terus berjuang hingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Harap besar penulis proses kedepannya semesta membantu segala hal yang diusahakan, dan hanya kepada-Nya memohon dan berserah diri.

Penulis
Alfiah Ashila Achmad

ABSTRAK

ALFIAH ASHILA ACHMAD. **Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako** (dibimbing oleh Prof. Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes dan Dr. dr. Masyitha Muis, MS).

Latar Belakang. Perilaku tidak aman adalah perbuatan berbahaya dari manusia atau pekerja yang dilatarbelakangi oleh faktor-faktor internal seperti sikap dan tingkah laku yang tidak aman, kurangnya pengetahuan dan keterampilan, penurunan konsentrasi, kurang adanya motivasi kerja, kelelahan dan kejenuhan. Aprilyani & Hazrina (2022) mengatakan bahwa 94% perilaku tidak aman memberikan kontribusi pada terjadinya kecelakaan kerja. **Tujuan.** Untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako. **Metode.** Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pekerja sebanyak 70 orang dan cara pengambilan sampel menggunakan *exhaustive sampling*. Analisis data dilakukan secara univariat, bivariat, dan multivariat dengan menggunakan uji *chi-square*. **Hasil.** Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan antara masa kerja ($p=0,000$), sikap ($p=0,000$), dan pelatihan K3 ($p=0,005$) dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako. Pengetahuan ($p=0,248$), tindakan ($p=0,957$), dan pengawasan ($p=0,720$) tidak berhubungan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako. **Kesimpulan.** Terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja, sikap, dan pelatihan K3 dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.

Kata Kunci: Masa Kerja, Pelatihan K3, Sikap

ABSTRACT

ALFIAH ASHILA ACHMAD. **Factors Related to Unsafe Behavior Among Workers at Sorowako Special Airport** (Supervised by Prof. Dr. Lalu Muhammad Saleh, SKM., M.Kes and Dr. dr. Masyitha Muis, MS).

Background. Unsafe behavior is a dangerous act by humans or workers that is influenced by internal factors such as unsafe attitudes and behaviors, lack of knowledge and skills, decreased concentration, lack of work motivation, fatigue, and boredom. Aprilyani & Hazrina (2022) states that 94% of unsafe behavior contributes to work accidents. **Aim.** To identify factors related to unsafe behavior among workers at Sorowako Special Airport. **Methods.** This research is a quantitative study with a cross-sectional approach. The population in this study consists of all 70 workers, and the sampling method used is exhaustive sampling. Data analysis is conducted univariately, bivariately, and multivariately using the chi-square test. **Results.** The results showed that there was a relationship between length of service ($p=0,000$), attitude ($p=0,000$), and K3 training ($p=0,005$) with unsafe behavior among workers at Sorowako Special Airport. Knowledge ($p=0,248$), actions ($p=0,957$), and supervision ($p=0,720$) were not related to unsafe behavior among workers at Sorowako Special Airport. **Conclusion.** There is a significant relationship between work tenure, attitude, and occupational health and safety (OHS) training with unsafe behavior among workers at Sorowako Special Airport.

Keywords: Length of Service, K3 Training, Attitude

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN PENGAJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iv
UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
1.4 Kerangka Teori.....	6
1.5 Kerangka Konsep.....	6
1.6 Hipotesis Penelitian.....	7
1.7 Definisi Operasional dan Kriteria Objektif.....	8
BAB II METODE PENELITIAN	11
2.1 Jenis Penelitian.....	11
2.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	11
2.3 Populasi dan Sampel	11
2.4 Pengumpulan Data.....	11
2.5 Instrumen Penelitian.....	11
2.6 Pengolahan dan Analisis Data	12
2.7 Penyajian Data	13
BAB III HASIL DAN PEMBAHASAN	14
3.1 Hasil Penelitian.....	14
3.2 Pembahasan.....	22
3.3 Keterbatasan Penelitian	35
BAB IV PENUTUP	36
4.1 Kesimpulan.....	36
4.2 Saran	36
DAFTAR PUSTAKA.....	38
LAMPIRAN.....	43

DAFTAR TABEL

Nomor Urut		Halaman
Tabel 1.1	Definisi Operasional dan Kriteria Objektif	8
Tabel 3.1	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako	14
Tabel 3.2	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Masa Kerja Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	14
Tabel 3.3	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Pengetahuan Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	15
Tabel 3.4	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Sikap Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako	15
Tabel 3.5	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Tindakan Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako	16
Tabel 3.6	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Pelatihan K3 Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	16
Tabel 3.7	Distribusi Frekuensi Berdasarkan Pengawasan Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	16
Tabel 3.8	Hubungan Masa Kerja dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	177
Tabel 3.9	Hubungan Pengetahuan dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	18
Tabel 3.10	Hubungan Sikap dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	18
Tabel 3.11	Hubungan Tindakan dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	19
Tabel 3.12	Hubungan Pelatihan K3 dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	20
Tabel 3.13	Hubungan Pengawasan dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.....	21
Tabel 3.14	Model Regresi Logistik Berganda Variabel yang Berhubungan secara Signifikan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako	22

DAFTAR GAMBAR

Nomor Urut		Halaman
Gambar 1.1 Kerangka Teori.....		6
Gambar 1.2 Kerangka Konsep.....		6

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.	<i>Informed Consents</i>
Lampiran 2.	Persetujuan Responden
Lampiran 3.	Kuesioner Penelitian
Lampiran 4.	Lembar Observasi Penelitian
Lampiran 5.	Output Analisis Data SPSS
Lampiran 6.	Persuratan
Lampiran 7.	Dokumentasi
Lampiran 8.	Riwayat Hidup Peneliti

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dunia kerja tidak terlepas dari tingkat risiko, faktor tingkat risiko yang memicu terjadinya kecelakaan kerja misalnya seperti lokasi kerja yang mempunyai beragam alat ataupun material di dalamnya. Selain itu, dapat ditimbulkan juga oleh sikap pekerja yang kurang memperdulikan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang telah perusahaan tetapkan. Sehingga penting sekali bagi perusahaan untuk menerapkan K3 pada setiap aktivitas di dalam perusahaan. Sehingga pemicu kecelakaan harus ditelaah dan ditemukan agar bisa dilakukan tindakan korektif terhadap penyebabnya serta tindakan preventif untuk mencegahnya. Sehingga kecelakaan bisa diantisipasi dan tidak terulang kembali kasus kecelakaan yang sama (Firdaus & Hasin, 2022).

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan kegiatan yang bertujuan untuk menjamin serta melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja dengan cara mencegah kecelakaan kerja dan penyakit yang dapat timbul akibat pekerjaan, sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012. Hak dasar bagi tenaga kerja adalah mendapatkan perlindungan K3, dan salah satu tujuan utama dari upaya K3 adalah pencegahan kecelakaan kerja. Penerapan K3 sangat penting, karena memiliki dampak signifikan terhadap kelancaran proses produksi.

Kecelakaan kerja adalah insiden yang tak terduga dan tidak diinginkan yang dapat menimbulkan kerugian, baik di dalam maupun di luar lingkungan kerja, yang terkait dengan proses kerja. Faktor manusia dapat menjadi penyebab kecelakaan kerja, seperti kurangnya pengetahuan dan keterampilan, pelaksanaan pekerjaan di luar prosedur, perilaku tidak aman, penggunaan yang tidak benar dari Alat Pelindung Diri (APD), kelelahan, kebosanan, dan faktor lainnya. Faktor lingkungan juga dapat berperan dalam terjadinya kecelakaan kerja, termasuk kondisi lingkungan yang tidak aman, penggunaan peralatan kerja yang tidak sesuai, pencahayaan yang kurang memadai, desain ruang kerja yang tidak ergonomis, serta faktor-faktor fisik, kimia, dan biologi. Oleh karena itu, penting untuk melakukan sosialisasi mengenai urgensi penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di sektor industri (Mindhayani, 2019)

Kecelakaan kerja dipengaruhi oleh dua hal yaitu perilaku tidak aman (*unsafe action*) dan kondisi lingkungan yang tidak aman (*unsafe conditions*). Perilaku tidak aman adalah perbuatan berbahaya dari manusia atau pekerja yang dilatar belakangi oleh faktor-faktor internal seperti sikap dan tingkah laku yang tidak aman, kurangnya pengetahuan dan keterampilan, penurunan konsentrasi, kurang adanya motivasi kerja, kelelahan dan kejenuhan. Faktor risiko yang mempengaruhi lingkungan tidak aman diantaranya: alat pelindung diri yang tidak efektif, pakaian kerja yang kurang cocok, bahan-bahan yang berbahaya, dan alat atau mesin yang tidak efektif (Monalisa et al., 2022).

Perilaku tidak aman merupakan penyebab terbesar terjadinya kecelakaan di tempat kerja. Peluang terjadinya kecelakaan kerja karena perilaku tidak aman sebesar 88%, kondisi tidak aman sebesar 10% dan 2% disebabkan oleh takdir

Tuhan (Heinrich, 1980). Penyebab kecelakaan kerja secara umum adalah karena adanya kondisi yang tidak aman dan tindakan tidak aman dari pekerja. Pada kasus kecelakaan industri, terdapat 75 ribu kasus kecelakaan industri 88% disebabkan oleh tindakan tidak aman (*unsafe action*), 10% oleh kondisi tidak aman (*unsafe condition*) dan 2% tidak dapat dihindarkan seperti bencana alam (Utami, 2021).

Dalam penelitian Holt dan Akson, mengidentifikasi perilaku tidak aman yang dilakukan oleh pekerja. Beberapa contoh tindakan tersebut melibatkan pekerja yang melakukan tugas di luar lingkup tanggung jawabnya, gagal memberi peringatan atau melindungi rekan kerja dari bahaya, bekerja dengan kecepatan yang tidak sesuai, penanganan yang tidak benar saat mengangkat atau memindahkan objek, penempatan dan penumpukan benda serta material yang tidak tepat, penggunaan yang salah pada peralatan, alat listrik, alat tangan dan mesin, menggunakan peralatan yang rusak, mengalami gangguan di tempat kerja, mengabaikan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), menyalakan api di tempat kerja, merokok, meninggalkan paku atau benda tajam lainnya yang mencuat pada kayu, melempar atau secara tidak sengaja menjatuhkan benda dari ketinggian, bekerja di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan, memperbaiki peralatan yang sedang beroperasi, bekerja dalam kondisi konsentrasi yang buruk, serta perilaku lainnya (Andriyadi et al., 2021).

Perilaku tidak aman (*unsafe action*) baik yang secara sadar maupun tidak sadar dilakukan oleh pekerja memiliki dampak yang merugikan, baik bagi pihak perusahaan maupun pekerja itu sendiri. Salah satu contoh dampak dari tindakan tidak aman yang merugikan pekerja adalah diberikannya sanksi pelanggaran aturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan dan terpapar potensi bahaya. Sedangkan salah satu contoh dampak dari perilaku tidak aman yang merugikan perusahaan adalah meningkatnya angka kecelakaan kerja di perusahaan, mengalami kerugian akibat kerusakan peralatan kerja dan lain sebagainya (Larasatie et al., 2022).

Bentuk kegiatan yang dapat membantu tenaga kerja untuk memperoleh pengetahuan, keterampilan, maupun membentuk sikap, perilaku yang dibutuhkan untuk melakukan pekerjaannya dengan baik yaitu dengan melakukan suatu pelatihan. Hal ini berarti pelatihan seharusnya membuat tenaga kerja berperilaku sesuai dengan kebijakan penggunaan APD karena pelatihan merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan untuk membuat tenaga kerja berperilaku baik dalam menggunakan APD. Atmodiwirio (2002) mendeskripsikan hal ini yang seharusnya mendasari tenaga kerja agar dapat mematuhi dalam hal penggunaan APD sehingga tidak ada perbedaan antara usia muda maupun usia tua dalam hal penggunaan alat pelindung diri dalam (Andriyanto, 2017).

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh *International Labour Organization* (ILO), setiap tahun sekitar 2,78 juta pekerja meninggal karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Sekitar 83,6% (2,4 juta) kematian ini disebabkan oleh penyakit akibat kerja dan 13,7% (380.000) lainnya disebabkan oleh kecelakaan kerja. *International Labour Organization* (ILO) juga melaporkan bahwa setiap hari, sekitar 860.000 pekerja mengalami kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja di

seluruh dunia dan 6.400 pekerja meninggal akibat kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Menurut *National Safety Council*, di Amerika Serikat terjadi lebih dari 10.000 kasus kecelakaan fatal dan lebih dari 2.000.000 kasus terjadi setiap tahun dengan kerugian mencapai lebih dari 65 miliar USD (Hämäläinen et al., dalam ILO, 2018).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Aprilyani & Hazrina (2022) mengatakan bahwa 94% perilaku tidak aman memberikan kontribusi pada terjadinya kecelakaan, artinya faktor perilaku sangat menentukan manusia untuk perilaku aman (*safe act*) atau perilaku tidak aman (*unsafe act*) dalam pekerjaannya. Faktor yang mempengaruhi pekerja berperilaku tidak aman pada saat bekerja adalah kurangnya pengawasan yang dilakukan di area kerja. Pengawasan merupakan faktor penguat yang dapat mempengaruhi pekerja berperilaku tidak aman ataupun aman.

Berdasarkan Undang-Undang No. 1 tentang Penerbangan Tahun 2009, penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keselamatan diartikan kepada hal-hal yang mencakup keselamatan penerbangan yang selalu berhubungan dengan aspek keamanan penerbangan. Keselamatan dan Kesehatan Kerja penerbangan (K3 penerbangan) merupakan kajian ilmu K3 pada bidang kedirgantaraan yang mengkhusus pada identifikasi *hazard* dan risiko K3 pada karyawan yang bekerja di sektor penerbangan. Permasalahan pada sektor penerbangan tidak hanya kecelakaan pesawat namun juga masalah lain terkait dengan penyebab kecelakaan itu sendiri baik itu *unsafe act* maupun *unsafe condition* (Soepriono et al., 2019).

Peran dan fungsi transportasi udara memiliki posisi strategis bagi Indonesia dari berbagai perspektif. Sebagai satu-satunya opsi yang cepat, efisien, dan ekonomis untuk menghubungkan pulau-pulau dan daerah terpencil di Indonesia, transportasi udara memiliki nilai signifikan. Selain itu, transportasi udara juga menjadi sarana penting untuk mengembangkan perdagangan, ekonomi, dan industri pariwisata di Indonesia, yang kaya akan budaya dan tradisi. Meskipun demikian, hubungan antara penumpang sebagai pengguna layanan penerbangan dan maskapai penerbangan sebagai penyedia layanan dapat menjadi rumit, terutama dalam konteks kejadian yang dapat menjadi bencana seperti kecelakaan pesawat udara, sabotase, terorisme, dan sebagainya. Kecelakaan penerbangan sering terjadi, dan salah satu faktor penyebabnya adalah kesalahan manusia (*human error*) (Purba, 2017).

Berdasarkan beberapa studi dan statistik faktor *human error* adalah faktor penyumbang terbesar dalam kecelakaan penerbangan, bahkan 2/3 dari rangkaian penyebab kecelakaan pesawat komersial. Berdasarkan data Komite Nasional Keselamatan dan Transportasi (KNKT) tahun 2019, mengungkapkan bahwa Sub Komite Penerbangan KNKT melakukan 30 investigasi penerbangan, yang terdiri atas 8 kecelakaan dan 22 kejadian serius. Dari jumlah tersebut, kejadian *runway excursion* mendominasi kasus yang diinvestigasi. Adapun permasalahan

penerbangan yang ditemukan KNKT yaitu salah satunya mengenai implementasi *Safety Management System (SMS)* (Chairunnisa, 2019).

Menurut International Air Transport Association (IATA) (2009), terdapat 27.000 insiden dan kecelakaan di bandar udara pada sektor pelayanan sisi darat atau *ramp handling* pada tahun 2008. Secara rata-rata, setiap 1.000 pelayanan pesawat udara di sisi darat mengalami satu insiden atau kecelakaan, dan 243.000 orang mengalami luka-luka. Artinya, secara umum, terdapat sembilan orang yang terluka setiap 1.000 pelayanan darat di bandar udara. Menurut data dari Komite Keselamatan Nasional Transportasi (KNKT), jumlah kecelakaan penerbangan bervariasi dari tahun ke tahun. Pada tahun 2012, terdapat 13 kasus kecelakaan dengan 58 korban meninggal dunia. Pada tahun 2013, terdapat sembilan kasus dengan dua korban meninggal, sementara pada tahun 2014 terdapat delapan kasus dengan 169 korban meninggal. Pada tahun 2015, terdapat 11 kasus dengan 65 korban jiwa, sedangkan pada tahun 2016, terdapat 19 kasus dengan 30 korban meninggal. Pada tahun 2017, tercatat tujuh kasus kecelakaan dengan 22 korban luka-luka (Saleh et al., 2019).

Bandar Udara Sorowako terletak di Desa Sorowako, Kecamatan Nuha, Kabupaten Luwu Timur, Sulawesi Selatan, berada di sebelah selatan Danau Matano. Saat ini, bandar udara ini memiliki landasan pacu selebar 30 meter dengan panjang 1130 meter. Penerbangan di Bandar Udara Khusus Sorowako dilayani oleh pesawat berbadan kecil dari maskapai penerbangan Indonesia Air Transport. Pesawat kritis yang digunakan adalah tipe ATR 42-500 dengan kapasitas hingga 48 penumpang, namun untuk menghindari *overload* dan mempertimbangkan kondisi *runway* serta fasilitas penunjang, jumlah penumpang dibatasi menjadi 42 orang. Jadwal penerbangan harian hanya tersedia pada empat hari, yaitu Minggu, Senin, Rabu, dan Jumat. Pelayanan bandara lebih diutamakan untuk penumpang yang terkait dengan PT. Vale Indonesia Tbk, dan seluruh kebijakan pengoperasian Bandar Udara Khusus Sorowako sepenuhnya diatur oleh PT. Vale Indonesia Tbk.

Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti didapatkan bahwa dalam tahun 2023 telah terjadi insiden pada bulan Oktober Pesawat PK-THT yang dioperasikan oleh PT Indonesia Air Transport (IAT) dengan rute Makassar-Sorowako, mengalami pecah ban di bagian *main landing gear* sebelah kiri sisi luar pada saat *landing* di *runway* Bandara Khusus Sorowako. Setelah insiden terjadi, pesawat dapat menuju ke apron dengan normal. Selain itu, beberapa kecelakaan kerja ringan sering terjadi seperti terpeleset, terjatuh pada saat bekerja, bersendau gurau, dan mengantuk yang diakibatkan kurangnya hati-hati dalam bekerja serta kondisi lingkungan kerja yang terlihat seperti lantai yang licin.

Uraian penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa dalam upaya mewujudkan keselamatan para pekerja diperlukan adanya suatu penelitian untuk membuktikan bahwa faktor-faktor tersebut apakah mempunyai hubungan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan di atas, maka dapat dirumuskan masalah yang akan diteliti yaitu “Apa saja faktor yang berhubungan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako?”.

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

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

1.3.1 Tujuan Umum

Adapun tujuan umum penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku tidak aman di Bandar Udara Khusus Sorowako.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui hubungan masa kerja pekerja dengan perilaku tidak aman di Bandar Udara Khusus Sorowako.
2. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan pekerja dengan perilaku tidak aman di Bandar Udara Khusus Sorowako.
3. Untuk mengetahui hubungan sikap pekerja dengan perilaku tidak aman di Bandar Udara Khusus Sorowako.
4. Untuk mengetahui hubungan tindakan pekerja dengan perilaku tidak aman di Bandar Udara Khusus Sorowako.
5. Untuk mengetahui hubungan pelatihan K3 dengan perilaku tidak aman di Bandar Udara Khusus Sorowako.
6. Untuk mengetahui hubungan pengawasan dengan perilaku tidak aman di Bandar Udara Khusus Sorowako.
7. Untuk mengetahui variabel yang paling berpengaruh dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Khusus Sorowako.

1.3.3 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Ilmiah

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai salah satu sumber informasi, sumber kajian ilmiah, serta bahan bacaan yang dapat menambah wawasan ilmu mengenai perilaku tidak aman khususnya di bandar udara dan sebagai sarana atau rujukan bagi peneliti selanjutnya yang ingin menggali lebih dalam mengenai bidang ini.

2. Manfaat Bagi Peneliti

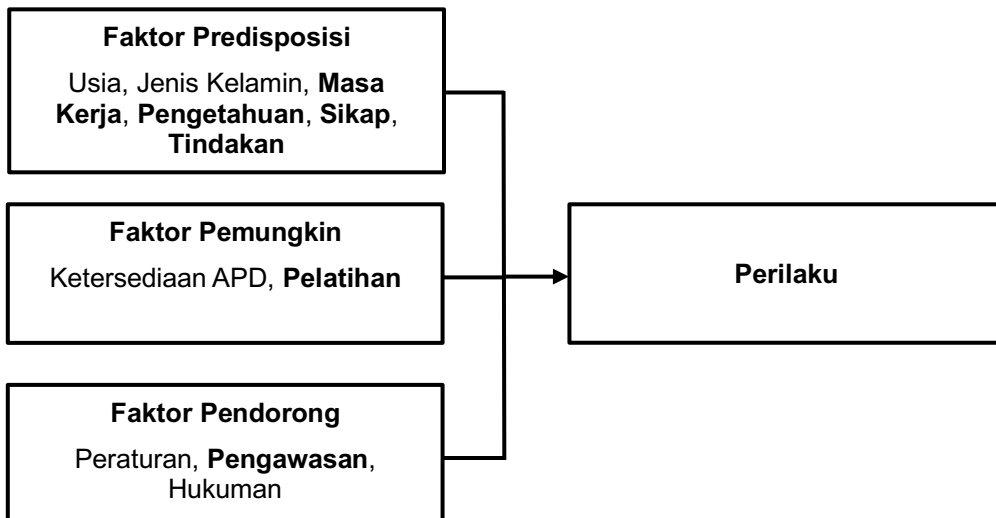
Penelitian ini bermanfaat bagi peneliti untuk menambah wawasan dan dapat berperan sebagai alat untuk menerapkan dan memajukan pengetahuan yang diperoleh secara teoritis selama studi di perguruan tinggi, sekaligus meningkatkan pemahaman dalam bidang kesehatan masyarakat, khususnya fokus pada keselamatan dan kesehatan kerja.

3. Manfaat Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai media promosi atau bahan masukan bagi perusahaan agar lebih waspada terhadap risiko perilaku tidak aman yang berdampak pada keselamatan dan produktivitas.

1.4 Kerangka Teori

Berdasarkan teori dasar yang dikembangkan oleh Lawrence Green dalam Notoatmodjo (2010), perilaku seseorang dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu: faktor predisposisi (*Predisposing Factors*), faktor pemungkin (*Enabling Factors*), dan faktor pendorong (*Reinforcing Factors*) sebagai berikut:

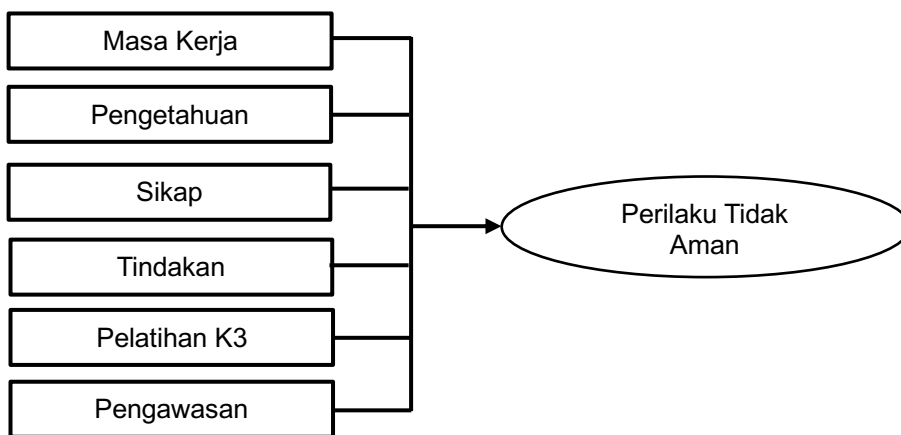


Gambar 1.1 Kerangka Teori

Sumber: Teori Lawrence Green (1991) dalam Notoatmodjo (2010)

1.5 Kerangka Konsep

Berdasarkan dari uraian kerangka teori diatas, adapun kerangka konsep merupakan fokus penelitian yang akan diteliti. Gambaran kerangka konsep untuk penelitian ini adalah sebagai berikut:



Keterangan:

- : Variabel Independen
- : Variabel Dependen
- : Arah Hubungan

Gambar 1.2 Kerangka Konsep

1.6 Hipotesis Penelitian

Menurut Arikunto (2004:98) menyatakan bahwa “hipotesis adalah merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian”. Dari pendapat diatas penulis menyimpulkan bahwa hipotesis adalah pernyataan sementara yang belum dibuktikan kebenarannya. Adapun hipotesis pada penelitian ini yaitu:

1.6.1 Hipotesis Null (H_0)

1. Tidak ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
2. Tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
3. Tidak ada hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
4. Tidak ada hubungan antara tindakan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
5. Tidak ada hubungan antara pelatihan K3 dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
6. Tidak ada hubungan antara pengawasan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.

1.6.2 Hipotesis Alternatif (H_a)

1. Ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
2. Ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
3. Ada hubungan antara sikap dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
4. Ada hubungan antara tindakan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
5. Ada hubungan antara pelatihan K3 dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.
6. Ada hubungan antara pengawasan dengan perilaku tidak aman pada pekerja di Bandar Udara Sorowako.

1.7 Definisi Operasional dan Kriteria Objektif

Adapun definisi operasional dan kriteria objektif yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut.

Tabel 1.1 Definisi Operasional dan Kriteria Objektif

No	Variabel	Definisi Operasional	Alat Pengukuran	Kriteria Objektif	Skala
Variabel Dependen					
1.	Perilaku Tidak Aman	Perilaku tidak aman yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah pengetahuan, sikap, tindakan, masa kerja, pelatihan K3, dan pengawasan yang dilakukan pekerja secara nyata terjadi dan dapat berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja atau menimbulkan kerugian baik pada pekerja lain maupun pekerja itu sendiri.	Kuesioner yang terdiri dari 8 pernyataan dengan menggunakan skala <i>Likert</i> , kategori sebagai berikut: 1) Selalu = 4 2) Sering = 3 3) Kadang-Kadang = 2 4) Tidak Pernah = 1	a) Berisiko tinggi: jika tingkat perilaku tidak aman mendapatkan presentasi total <75% b) Berisiko rendah: jika tingkat perilaku tidak aman mendapatkan presentasi total nilai $\geq 75\%$ (Azizah, 2023).	Nominal
Variabel Independen					
2.	Masa Kerja	Masa kerja yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah lama waktu pekerja terhitung dimulai saat pekerja mulai bekerja hingga penelitian ini dilakukan, diukur dalam satuan tahun.	Kuesioner dengan kategori sebagai berikut: 1) Baru = 0 2) Lama = 1	a) Baru: Jika responden telah bekerja selama <5 tahun b) Lama: Jika responden telah bekerja selama ≥ 5 tahun (Suma'mur, 2013).	Nominal
3.	Pengetahuan	Pengetahuan yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah tingkat penyerapan	Kuesioner yang terdiri dari 6 pertanyaan dengan menggunakan	a) Pengetahuan baik: jika skor yang diperoleh responden >75%	Nominal

No	Variabel	Definisi Operasional	Alat Pengukuran	Kriteria Objektif	Skala
		informasi yang diterima oleh pekerja tentang pengetahuan dasar tentang K3.	skala <i>Guttman</i> , kategori sebagai berikut: 1) Benar = 3 2) Salah = 2 3) Tidak Tahu = 1	b) Pengetahuan kurang: jika skor $\leq 75\%$ (Bae & Park, 2021).	
4.	Sikap	Sikap yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah sikap pekerja saat bekerja yang mempengaruhi perilaku tidak aman pekerja terkait K3.	Kuesioner yang terdiri dari 6 pernyataan dengan menggunakan skala <i>Likert</i> , kategori sebagai berikut: 1) Sangat Setuju = 4 2) Setuju = 3 3) Tidak Setuju = 2 4) Sangat Tidak Setuju = 1	a) Sikap positif: jika skor yang diperoleh responden $> 75\%$ b) Sikap negatif: jika skor yang diperoleh responden $\leq 75\%$ (Wahyuni, 2019).	Nominal
5.	Tindakan	Tindakan yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah tindakan yang dilakukan oleh pekerja mencerminkan sikap atau perilaku tidak aman saat bekerja.	Lembar observasi, dengan kategori sebagai berikut: 1) Aman = 1 2) Tidak aman = 0	a) Positif: apabila responden melakukan tindakan aman saat bekerja b) Negatif: apabila responden melakukan tindakan tidak aman saat bekerja (Wahyuni, 2019).	Nominal
6.	Pelatihan K3	Pelatihan yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah pekerja mendapatkan	Kuesioner yang terdiri dari 5 pernyataan dengan menggunakan	c) Baik: apabila jawaban responden	Nominal

No	Variabel	Definisi Operasional	Alat Pengukuran	Kriteria Objektif	Skala
		pelatihan K3 dan sesuai dengan peranan dan tanggung jawab pekerja.	skala <i>Guttman</i> , kategori sebagai berikut: 1) Ya = 1 2) Tidak = 0	memperoleh skor jawaban $\geq 75\%$ d) Kurang baik: apabila jawaban responden memperoleh skor jawaban $< 75\%$ (Kinyua, 2020).	
7.	Pengawasan	Pengawasan yang dimaksudkan pada penelitian ini adalah pekerja dipantau oleh pengawas untuk selalu berperilaku aman saat bekerja.	Kuesioner yang terdiri dari 8 pernyataan dengan menggunakan skala <i>Likert</i> , kategori sebagai berikut: 1) Selalu = 4 2) Sering = 3 3) Kadang-Kadang = 2 4) Tidak Pernah = 1	a) Kurang: apabila jawaban responden memperoleh skor jawaban $< 75\%$ b) Baik: apabila jawaban responden memperoleh skor jawaban $\geq 75\%$ (Azizah, 2023).	Nominal