



ARTIKEL RISETURL Artikel : <http://ejournal.helvetia.ac.id/index.php/jkg>**FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN TINDAKAN TIDAK AMAN PADA ANAK BUAH KAPAL (ABK) KAPAL TUNDA PT. X INDONESIA***Factor Related to Unsafe Action on The Tugboat Crews of PT. X Indonesia***Rifa Mahira Andini^K, Chahya Kharin Herbawani**Departemen Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran"
JakartaEmail Penulis Korespondensi (^K): rifamahiraandini@gmail.com

Abstrak

Meskipun kondisi keselamatan pelayaran yang diharapkan adalah mewujudkan *zero accident*, nyatanya pada tahun 2022 masih terjadi kenaikan kasus kecelakaan kerja yang disebabkan oleh tindakan tidak aman pada kapal tunda PT. X Indonesia sebesar 0,25% dibandingkan tahun sebelumnya. Tindakan tidak aman disebabkan oleh faktor individu dan faktor pekerjaan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang hubungan dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Tunda PT. X Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*. Populasi penelitian berjumlah 160 pekerja dan sampel berjumlah 100 pekerja yang dipilih dengan teknik *simple random sampling*. Instrumen penelitian menggunakan kuesioner penelitian terdahulu yang telah diuji validitas dan realibilitasnya. Analisis data yang digunakan adalah univariat dan bivariat dengan uji *chi-square*. Hasil penelitian didapatkan bahwa ada hubungan antara umur ($p=0,029$), tingkat pendidikan ($p=0,003$), sikap ($p=0,000$), pengawasan K3 ($p=0,000$), dan sosialisasi K3 ($p=0,000$) dengan tindakan tidak aman, sedangkan tidak ditemukan hubungan antara masa kerja ($p=0,094$), pengetahuan ($p=0,072$), dan pelatihan K3 ($p=0,094$) dengan tindakan tidak aman. Disarankan ABK bekerja mengikuti prosedur yang berlaku, saling mengingatkan dan menegur sesama pekerja untuk bertindak aman, serta rajin mengikuti pelatihan dan sosialisasi K3. Perusahaan dapat melakukan sosialisasi K3 dengan melakukan *safety morning* setiap hari dan melakukan pengawasan K3 secara intensif dan menyeluruh.

Kata Kunci: Anak buah kapal, Kecelakaan kerja, Tindakan tidak aman**Abstract**

Even though the expected seafaring safety conditions are zero accidents, in fact in 2022 there was still an increase in work accident cases caused by unsafe action on PT. X Indonesia by 0.25% compared to the previous year. Unsafe action is caused by several factors, such as individual factors and work factors. The purpose of this study was to determine the factors associated with unsafe action on the tugboat crews of PT. X Indonesia. This study used a quantitative method with a cross-sectional research design. The study population consisted of 160 workers and a sample of 100 workers were selected using simple random sampling technique. The research instrument used a previous research questionnaire that has been tested for validity and reliability. The data analysis used was univariate and bivariate with the chi-square test. The results showed that there is a relationship between age ($p=0.029$), education level ($p=0.003$), attitude ($p=0.000$), OSH supervision ($p=0.000$), and OSH socialization ($p=0.000$) with unsafe action, whereas no relationship is found between job tenure ($p=0.094$), knowledge ($p=0.072$), and OSH training ($p=0.094$) with unsafe action. It is recommended that crew members will work according to the applicable procedures, remind each other and admonish fellow workers to act safely, and be diligent in participating in OSH training and outreach.

Companies can carry out OSH socialization by conducting safety mornings every day and conducting intensive and thorough OSH supervision.

Keywords: *Ship's crew, Work accidents, Unsafe action*

PENDAHULUAN

Berdasarkan laporan yang diterbitkan oleh International Labour Organization (ILO), setiap tahunnya sekitar 2,78 juta pekerja meninggal dunia akibat kecelakaan dan penyakit kerja. Sebesar 83,6% dari kematian ini disebabkan oleh penyakit akibat kerja dan 13,7% lainnya diakibatkan oleh kecelakaan kerja. International Labour Organization (ILO) juga mengungkapkan bahwa tiap harinya, sekitar 860.000 pekerja menghadapi kecelakaan dan penyakit akibat kerja di seluruh dunia dan sebanyak 6.400 pekerja meninggal dunia disebabkan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja (1). Peristiwa kecelakaan kerja di negara berkembang, termasuk negara Indonesia, mengalami perkembangan yang juga tinggi. Hal ini diakibatkan karena industri padat karya banyak terdapat di negara berkembang, sehingga pekerja yang terekspos oleh potensi bahaya juga lebih banyak didapatkan (2). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan mengungkapkan bahwa jumlah kecelakaan kerja di Indonesia terdapat sebanyak 234.370 kasus pada 2021. Jumlah tersebut naik sebesar 5,65% dari tahun sebelumnya yang sebanyak 221.740 kasus (3).

Kecelakaan kerja dapat terjadi di berbagai sektor, salah satunya pada sektor perhubungan laut. Sektor perhubungan laut merupakan salah satu penggerak ekonomi yang krusial dan strategis, mengingat bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan. Implementasi keselamatan dan kesehatan kerja di sektor perhubungan laut difokuskan untuk mencegah kecelakaan dan penyakit akibat kerja bagi pekerjanya, melindungi pengguna jasa transportasi, dan masyarakat dari risiko kecelakaan dan pencemaran lingkungan. Berdasarkan laporan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Indonesia, terdapat 19 kasus kecelakaan pelayaran yang terjadi di Indonesia pada tahun 2020. Jumlah tersebut meningkat sebesar 58,33% jika dibandingkan tahun sebelumnya sebanyak 12 kasus. Kapal tenggelam dan terbakar menjadi kecelakaan pelayaran yang paling banyak terjadi sepanjang tahun 2021 dimana jumlah kedua kecelakaan tersebut masing-masing sebanyak lima kasus, lalu disusul oleh peristiwa kapal bertubrukan dengan jumlah sebanyak empat kasus.

Kecelakaan kerja pada umumnya dapat disebabkan oleh perilaku manusia yang tidak aman serta kondisi lingkungan kerja yang tidak aman (4). Data statistik di Indonesia mengungkapkan bahwa 80% kecelakaan disebabkan oleh tindakan tidak aman dan 20% lainnya oleh kondisi tidak aman. Hal ini sejalan dengan suatu penelitian pada awak kapal penyeberangan bira-pamatata didapatkan bahwa *unsafe action* berhubungan secara signifikan dengan kecelakaan kerja (5). Lalu, penelitian penelitian lainnya juga menyimpulkan bahwa kecelakaan kapal banyak diakibatkan oleh faktor manusia berupa tindakan tidak aman (6). Berdasarkan hasil investigasi KNKT, faktor-faktor yang mempengaruhi kejadian kecelakaan pelayaran, yaitu faktor teknis, cuaca, dan manusia. Total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran dari tahun 2017 sampai tahun 2021 yang telah diinvestigasi oleh KNKT adalah sebanyak 75 faktor penyebab. Sebanyak 35 kasus kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, yang menjadi faktor cukup signifikan terhadap penyebab kecelakaan kapal.

Terdapat sejumlah faktor yang mempengaruhi pekerja dalam melaksanakan tindakan tidak aman yang berisiko menyebabkan kecelakaan kerja. Berlandaskan penelitian Setiawan & Febriyanto, didapatkan bahwa tindakan tidak aman memiliki hubungan dengan masa kerja (7). Selanjutnya, pada penelitian Terok et al ditemukan hubungan antara pengetahuan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dengan kejadian kecelakaan kerja (8). Lalu, penelitian Ayu & Rhomadhoni didapatkan bahwa tindakan tidak aman memiliki hubungan dengan umur, pengetahuan, dan masa kerja (9). Sedangkan hasil penelitian Sangaji et al didapatkan bahwa terdapat korelasi antara pengetahuan, sikap, pengawasan, pelatihan K3, dan ketersediaan fasilitas K3 dengan tindakan tidak aman (10).

PT. X Indonesia merupakan industri yang bergulir pada bidang layanan jasa pemanduan dan penundaan kapal, angkutan laut serta fasilitas maritim. Kondisi keselamatan pelayaran yang diinginkan PT. X Indonesia adalah menciptakan *zero accident*, tetapi realitanya di PT. X Indonesia kondisi tersebut belum dapat terwujud. Berdasarkan hasil wawancara singkat dan pengamatan awal yang telah dilaksanakan peneliti, masih ditemukan sejumlah laporan bahkan terjadinya kenaikan pada kasus kecelakaan kerja. Pada tahun 2022, didapatkan 8 kasus kecelakaan kerja dimana jumlah ini naik sebesar 0,25% jika dibandingkan tahun sebelumnya yaitu tahun 2021 sebanyak 6 kasus.

Didapatkan bahwa kecelakaan kerja lebih banyak terjadi di kapal tunda milik PT. X Indonesia yang sedang beroperasi. Kapal tunda ialah jenis kapal pemandu yang biasanya dipakai untuk menarik dan mendorong kapal besar di pelabuhan, mengarahkan kapal besar di rute yang berbahaya, membenarkan kapal di laut, dan melaksanakan operasi menyelamatkan kapal atau *salvage* (Azharul et al., 2020). Kasus kecelakaan banyak disebabkan oleh Anak Buah Kapal (ABK) yang melakukan kelalaian kerja, kelelahan, terlalu percaya diri dalam melakukan pekerjaan, sampai kurang pengalaman dalam mengoperasikan kapal sehingga terjadi insiden tabrakan. Didapatkan kerugian berupa kerusakan parah pada banyak bagian kapal yang mengharuskan perusahaan untuk mengganti bagian kapal yang rusak tersebut, serta tidak terdapat korban jiwa dari insiden ini. Lalu insiden lainnya menyebabkan *major injury* berupa luka bakar pada tangan dan kaki, juga luka terbuka pada lutut dan pergelangan tangan yang disebabkan karena kurangnya pemahaman mengenai prosedur kerja, tidak terdapatnya rambu peringatan bahaya, dan *overconfidence* saat pekerja memperbaiki mesin kapal. Korban yang mengalami kecelakaan kerja dari tahun 2021 sampai tahun 2022 didapati sebanyak 4 orang dengan pekerja yang berbeda-beda.

Semakin seringnya tindakan tidak aman yang dilaksanakan, semakin besar kemungkinan terjadinya kecelakaan yang membahayakan pekerja hingga dapat membuat segala kerugian baik besar maupun kecil. Oleh sebab itu, penting untuk dilaksanakan penelitian mengenai “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman pada Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Tunda PT. X Indonesia”, sehingga perusahaan dapat mengambil langkah-langkah pengendalian untuk menurunkan kecelakaan kerja yang ditimbulkan karena tindakan tidak aman di masa mendatang.

METODE

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional*. Penelitian dilaksanakan selama 2 bulan, yaitu pada bulan Mei–Juni 2023 di PT. X Indonesia. Populasi penelitian ini adalah Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Tunda PT. X Indonesia berjumlah 160 pekerja dan sampel berjumlah 100 pekerja yang dipilih menggunakan teknik *simple random sampling*. Kriteria inklusi penelitian ini yaitu pekerja yang berkenan menjadi responden penelitian serta hadir saat pengambilan data. Kriteria eksklusi penelitian ini yaitu pekerja yang tidak mengisi kuesioner dengan benar dan lengkap.

Data yang dipergunakan adalah data primer yang diperoleh melalui pengisian kuesioner oleh responden berupa kuesioner mengenai identitas responden, pengetahuan responden terhadap K3, sikap responden, pengawasan K3, pelatihan K3, sosialisasi K3, serta tindakan tidak aman pekerja yang didapatkan dari penelitian sebelumnya yang sudah diuji validitas dan realibilitasnya. Data yang telah didapat akan dilakukan pengolahan secara statistik melalui beberapa tahapan antara lain *editing, coding, data entry*, dan *cleaning*. Analisis data yang dipergunakan adalah analisis univariat dan analisis bivariat dengan uji *chi-square*. Penelitian ini telah disetujui oleh Komisi Etik Penelitian Kesehatan (KEPK) Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta dengan nomor 170/V/2023/KEPK.

HASIL**Analisis Univariat**

Berdasarkan tabel 1 menunjukkan bahwa masih terdapat banyak Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia yang menerapkan tindakan tidak aman yaitu sebesar 52%. Sebagian besar ABK masuk pada kategori umur ≤ 40 tahun yaitu sebesar 60%. ABK dengan tingkat pendidikan perguruan tinggi hanya sebesar 20%. Mayoritas ABK memiliki masa kerja yang lama yaitu > 1 tahun sebesar 90%.

Banyak ABK dengan kategori pengetahuan mengenai K3 sudah baik sebesar 50%. Masih terdapat Anak Buah Kapal (ABK) dengan kategori sikap terhadap K3 yang kurang baik sebesar 49%. Anak Buah Kapal (ABK) dengan kategori pengawasan K3 masih kurang baik lebih banyak didapatkan yaitu sebesar 54%. Masih ada Anak Buah Kapal (ABK) yang tidak pernah mengikuti pelatihan K3 oleh perusahaan sebesar 10%. Anak Buah Kapal (ABK) dengan kategori sosialisasi K3 kurang baik lebih banyak didapatkan yaitu sebesar 73%.

Tabel 1.
Distribusi Frekuensi Variabel Dependen dan Independen

Variabel	n	Persentase
Variabel Dependen		
Tindakan Tidak Aman		
Tidak aman	52	52
Aman	48	48
Variabel Independen		
Umur		
≤ 40 tahun	66	66
> 40 tahun	34	34
Tingkat Pendidikan		
SMA/SMK	80	80
Perguruan tinggi	20	20
Masa Kerja		
≤ 1 tahun	10	10
> 1 tahun	90	90
Pengetahuan		
Kurang baik	50	50
Baik	50	50
Sikap		
Kurang baik	49	49
Baik	51	51
Pengawasan K3		
Kurang baik	54	54
Baik	46	46
Pelatihan K3		
Tidak pernah	10	10
Pernah	90	90
Sosialisasi K3		
Kurang baik	73	73
Baik	27	27

Analisis Bivariat

Berdasarkan tabel 2 didapat bahwa variabel yang berhubungan dengan tindakan tidak aman, yaitu Umur ($p=0,027$) dengan nilai POR sebesar 2,821 yang berarti ABK dengan umur ≤ 40 tahun 2,821 kali untuk melakukan tindakan tidak aman, Tingkat pendidikan ($p=0,003$) dengan nilai POR sebesar 6,000 yang berarti ABK dengan tingkat pendidikan terakhir SMA/SMK memiliki risiko 6,000 kali untuk melakukan tindakan tidak aman, Sikap ($p=0,000$) dengan nilai POR sebesar 6,058 yang artinya ABK dengan sikap kurang baik memiliki risiko 6,058 kali untuk melakukan tindakan tidak aman, Pengawasan K3 ($p=0,000$) dengan nilai POR sebesar 6,600 yang berarti ABK dengan kategori pengawasan K3 kurang baik memiliki risiko 6,600 kali untuk melakukan tindakan tidak aman, dan Sosialisasi K3 ($p=0,000$) dengan nilai POR sebesar 11,040 yang berarti ABK dengan kategori sosialisasi K3 kurang baik memiliki risiko 11,040 kali untuk melakukan tindakan tidak aman. Sedangkan, variabel yang tidak berhubungan dengan tindakan tidak aman adalah variabel masa kerja ($p=0,094$), pengetahuan ($p=0,072$), dan pelatihan K3 ($p=0,094$).

Tabel 2.
Hubungan Variabel dengan Tindakan Tidak Aman Pada Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Tunda PT. X Indonesia

Variabel	Tindakan Tidak Aman				Total		P Value	POR (95% CI)
	Tindakan Aman		Tindakan Tidak Aman					
	n	%	n	%	n	%		
Umur								
≤ 40 tahun	26	39,4	40	60,6	66	100	0,029	2,821 (1,194- 6,661)
> 40 tahun	22	64,7	12	35,3	34	100		
Tingkat Pendidikan								
SMK/SMA	32	40	48	60	80	100	0,003	6,000 (1,837- 19,594)
Perguruan tinggi	16	80	4	20	20	100		
Masa Kerja								
≤ 1 tahun	2	20	8	80	10	100	0,094	4,182 (0,841- 20,789)
> 1 tahun	46	51,1	44	44,9	90	100		
Pengetahuan								
Kurang baik	19	38	31	62	50	100	0,072	2,253 (1,011- 5,019)
Baik	21	42	29	58	50	100		
Sikap								
Kurang baik	13	26,5	36	73,5	50	100	0,000	6,058 (2,545- 14,419)
Baik	35	68,6	16	31,4	50	100		
Pengawasan K3								
Kurang baik	15	27,8	39	72,2	54	100	0,000	6,600 (2,750- 15,841)
Baik	33	71,7	13	28,3	46	100		
Pelatihan K3								
Tidak pernah	2	20	8	80	10	100	0,094	4,182 (0,841- 20,789)
Pernah	46	51,1	44	48,9	90	100		
Sosialisasi K3								
Kurang baik	25	34,2	48	65,8	73	100	0,000	11,040 (3,438- 35,452)
Baik	23	85,2	4	14,8	27	100		

PEMBAHASAN

Hubungan Umur dengan Tindakan Tidak Aman

Umur ialah usia seseorang dihitung sejak orang itu dilahirkan yang terukur dengan tahun. Umur adalah salah satu faktor penentu dari kecakapan seseorang. Semakin bertambah umur seseorang, maka tingkat kecerdasan dan pengetahuan seseorang juga semakin meningkat. Umur memiliki pengaruh yang mendasar terhadap suatu kejadian kecelakaan kerja. Pekerja dengan umur tua diharapkan dapat memperlihatkan perilaku yang lebih baik karena mereka mempunyai pengalaman kerja lebih lama daripada pekerja yang lebih muda.

Berdasarkan hasil penelitian didapat p-value sebesar 0,029 yang berarti ada hubungan antara umur dengan tindakan tidak aman pada ABK kapal tunda PT. X Indonesia. Responden yang melaksanakan tindakan tidak aman lebih tinggi pada kategori umur ≤ 40 tahun sebesar 60,6%. Hasil ini searah dengan penelitian Wuni yang mengemukakan bahwasanya terdapat hubungan antara umur dengan *unsafe action* (11). Penelitian Y. Wang et al yang sejalan juga menunjukkan bahwa anggota kru berusia 25 tahun atau lebih muda lebih cenderung terlalu percaya diri (*overconfidence*) dalam melakukan pekerjaannya sehingga lebih sering melakukan tindakan tidak aman (12). Serta penelitian Saragih et al juga menyatakan bahwa umur memiliki hubungan dengan tindakan tidak aman (13).

Pekerja pada usia muda secara mental biasanya lebih cepat, agresif, tergesa-gesa dan sembrono dalam melaksanakan pekerjaan yang diberikan. Akibatnya, mereka cenderung melakukan tindakan berbahaya yang dapat menurunkan kinerja bahkan mengakibatkan kecelakaan kerja. Ketidakstabilan emosi dan persepsi yang sepele akan bahaya dan resiko yang ada di tempat kerja dapat menyebabkan pekerja muda menjadi kurang waspada dalam melakukan pekerjaan (14). Bertambahnya usia responden dapat menyiratkan pola pikir yang lebih logis, lebih dapat mengatur perasaannya, dan ciri-ciri lain yang menunjukkan maturitas intelektual dan psikologis (15).

Ini mungkin karena mereka memiliki kebiasaan berperilaku berbahaya dan menerima bahaya begitu saja sehingga menganggap sepele segala bahaya dan risiko yang ada di tempat kerja. Pekerja muda cenderung ingin mencapai hasil kerja yang sebaik-baiknya untuk mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi, mereka seringkali menuntut diri untuk bekerja dan merisaukan prosedur keselamatan (9).

Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Tindakan Tidak Aman

Tingkat pendidikan adalah tingkat yang dicapai oleh seseorang untuk meningkatkan mutu pendidikan yang mereka jalani untuk mendapatkan pengetahuan. Semakin berpendidikan seseorang, semakin banyak wawasan yang dimiliki seseorang. Pendidikan merupakan fasilitas dalam memberikan pengetahuan, semakin tinggi tingkat pendidikan pekerja maka semakin tinggi pengetahuannya dan semakin bagus pula perilakunya dalam melakukan pekerjaan. Pendidikan adalah salah satu kepribadian yang dipunyai seseorang yang berpengaruh pada perilaku saat mereka bekerja. Untuk membangun kesadaran dan arti pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja, pendidikan seseorang tersebut harus diperhatikan (10).

Dari penelitian ini diperoleh hasil p-value sebesar 0,003, artinya didapat hubungan antara tingkat pendidikan dengan tindakan tidak aman pada ABK kapal tunda PT. X Indonesia. Pada penelitian ini ditemukan bahwa pekerja yang mempunyai tingkat pendidikan menengah lebih banyak melakukan tindakan aman sebesar 60%. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Febriyanti & Suwandi yang mengemukakan bahwa ada hubungan antara tingkat pendidikan dengan *unsafe action* (16). Penelitian Ayu & Rhomadhoni juga mendapati bahwa adanya hubungan antara tingkat pendidikan dengan *unsafe action* (9).

Tingkat pengetahuan berhubungan kuat dengan tingkat pendidikan, karena tingkat pendidikan berkaitan dengan kemampuan mempersepsi dan menyerap informasi yang diterima seseorang (9). Tingkat pendidikan mempengaruhi cara pikir seseorang dalam menghadapi pekerjaan, dan dapat mengetahui cara pencegahan atau menghindari kecelakaan dalam melakukan pekerjaan (14).

Pendidikan seseorang mempengaruhi pola pikir orang tersebut dalam mengerjakan pekerjaan yang diberikan padanya, tingkat pendidikannya juga dapat berpengaruh pada seberapa besar seseorang tersebut dapat menyerap pengetahuan dari pelatihan yang telah difasilitasi perusahaan kepadanya dalam rangka melakukan pekerjaan dan keselamatan kerja (16).

Hasil observasi peneliti dalam penelitian ini mendapatkan bahwa pekerja dengan tingkat pendidikan menengah (SMA/SMK) lebih sering melaksanakan tindakan yang tidak aman karena dalam melakukan pekerjaannya, ABK cenderung hanya bergantung pada fisik mereka. Hal tersebut dapat memengaruhi terjadinya kecelakaan kerja. Dengan demikian, tingkat pendidikan akan menentukan seluas apa pengetahuan seseorang dan bagaimana mereka berperilaku. Namun, harus ditekankan bahwa ini tidak berarti bahwa orang yang berpendidikan rendah mempunyai tingkat pengetahuan yang kurang baik karena peningkatan pengetahuan tidak sepenuhnya dicapai melalui pendidikan resmi, tetapi dapat pula dicapai melalui pendidikan tidak resmi (17).

Hubungan Masa Kerja dengan Tindakan Tidak Aman

Pengalaman seseorang atas bahaya di tempat kerja akan makin meningkat bersamaan dengan bertambahnya umur mereka, sehingga pekerja lama lebih memahami poin bahaya dan dapat mengurangi jumlah kekeliruan. Masa kerja berhubungan dengan pengalaman seseorang dalam melaksanakan profesinya, tenaga kerja yang berpengalaman dianggap mampu menjalankan dan lebih memahami profesinya (14).

Berdasarkan hasil statistik yang diperoleh didapatkan p-value sebesar 0,094 yang mengungkapkan bahwa tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia. Hal ini searah dengan penelitian Sangaji et al yang mengemukakan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dengan *unsafe action* (10). Penelitian oleh Pratama juga didapatkan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dengan tindakan tidak aman (18).

Semakin lama tahun bekerja, proporsi pekerja yang terlibat dalam tindakan tidak aman akan semakin rendah, tetapi hasil penelitian ini menyatakan hubungan yang rendah antara masa kerja dengan tindakan tidak aman. Sebagian besar Anak Buah Kapal (ABK) dengan masa kerja lama masih melakukan *unsafe action*. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, ABK Kapal Tunda PT X Indonesia dengan masa kerja baru mempunyai gairah kerja yang lebih tinggi, dan mereka cenderung tidak ingin membuat kesalahan agar dinilai baik pekerjaannya. Oleh karena itu, mereka ingin meningkatkan diri dengan mengikuti aturan keselamatan dan memberi hasil kerja maksimal agar diakui oleh atasannya sehingga lebih sering melakukan tindakan aman. Sementara itu, para ABK yang telah bekerja bertahun-tahun dan tidak pernah mengalami cedera atau kecelakaan seringkali cenderung meremehkan resiko dalam bekerja, sehingga para ABK tersebut akan berperilaku kurang aman, seperti tidak memakai alat pelindung diri yang komplet saat melaksanakan pekerjaan, atau memperbaiki mesin saat mesin tersebut beroperasi.

Hubungan Pengetahuan dengan Tindakan Tidak Aman

Pengetahuan merupakan faktor primer dalam memotivasi seseorang untuk berperilaku. Perilaku seseorang berdasarkan pengetahuan akan lebih langgeng dibanding dengan perilaku seseorang tanpa pengetahuan. Makin positif perilakunya, semakin ia dapat menghindari kejadian buruk (8). Minimnya pengetahuan tentang K3 di lingkungan kerja membuat pekerja sulit mengenali potensi bahaya yang ada di sekelilingnya, dan menetapkan tindakan untuk mengendalikan potensi bahaya tersebut. Akibatnya, seseorang akan menjadi kurang menyadari risiko yang mungkin tampak dari perilakunya di tempat kerja (10). Pekerja dengan pengetahuan K3 yang kurang baik umumnya akan bekerja tergesa-gesa dan hendak cepat menuntaskan pekerjaannya. Hal ini disebabkan kurangnya pemahaman dan kesadaran pekerja terhadap pentingnya pelaksanaan kerja sesuai prosedur dan peraturan kerja yang berlaku untuk melindungi pekerja itu sendiri (18). Oleh karena itu, pekerja yang memiliki pengetahuan K3 kurang memiliki risiko lebih tinggi untuk melakukan tindakan tidak aman.

Dari hasil penelitian didapati sebagian besar pekerja menjawab tidak tepat atas definisi keselamatan dan Kesehatan kerja (K3), serta bahaya pada tempat kerja. Lalu, mayoritas menjawab salah pada contoh kecelakaan kerja di tempat kerja. Tingginya angka pengetahuan kurang baik karena diskusi tentang tindakan berbahaya tidak dijalankan dengan rutin. Lalu, diskusi tersebut juga tidak diikuti oleh seluruh pekerja. Oleh karena itu perlu ditambahkannya materi serta diskusi mengenai materi *unsafe action* setelah dilakukannya *safety talk* yang diberikan kepada seluruh pekerja. Dengan dilakukannya diskusi diharapkan pengetahuan ABK akan meningkat, pemahaman mereka akan bertambah luas dan mereka dapat menerapkan pengetahuan mereka dalam pekerjaannya sehari-hari.

Hasil statistik yang dilakukan pada penelitian ini didapatkan p-value sebesar 0,072 sehingga dapat diartikan bahwa tak ada hubungan antara pengetahuan dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia. Responden yang melakukan *unsafe action* lebih tinggi pada kategori pengetahuan kurang baik sebesar 602%. Searah dengan penelitian Amalia et al yang mengatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara pengetahuan mengenai K3 dengan *unsafe action* (19). Penelitian yang dilakukan oleh Agustiya et al juga menyimpulkan bahwa tak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman (20).

Hubungan Sikap dengan Tindakan Tidak Aman

Pekerja dengan sikap kerja yang buruk lebih cenderung melakukan tindakan berbahaya di lingkungan kerja (21). Saat seseorang mempunyai sikap baik yang tinggi akan keselamatan kerja, maka seseorang tersebut akan berusaha untuk senantiasa mematuhi Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan di lingkungan kerjanya. Hal tersebut dapat terjadi dikarenakan sikap pekerja dibentuk oleh pemahaman atau pengetahuannya terhadap perilaku tidak aman (18). Pengetahuan yang buruk akan membangun pikiran yang buruk, dan pikiran yang buruk juga akan membentuk sikap yang buruk pula. Sikap buruk tidak akan menegakkan perilaku aman di tempat kerja (10).

Berdasarkan pengamatan yang dilaksanakan, masih banyak ABK yang menganggap bahwa memakai APD karena merasa kurang praktis dan kurang nyaman untuk digunakan. Masih banyak ABK yang mengangkat beban yang melebihi kapasitas agar pekerjaan mereka cepat selesai dan performa dinilai bagus. Bersenda gurau saat melakukan pekerjaan juga adalah hal yang umum untuk dilaksanakan. Selain itu, masih terdapat banyak ABK yang memandang keselamatan bukanlah tanggung jawab bersama.

Dari penelitian ini didapat hasil p-value sebesar 0,000 yang artinya terdapat hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman pada ABK kapal tunda PT. X Indonesia. Responden yang melaksanakan *unsafe action* lebih tinggi pada kategori sikap kurang baik sebesar 73,5%. Hal ini searah dengan penelitian Monalisa & Listiawati yang mengungkapkan bahwa ada hubungan antara sikap dengan tindakan tidak aman (22). Penelitian yang dilakukan oleh Sangaji et al juga menyatakan bahwasanya terdapat hubungan antara sikap dengan *unsafe action* (10).

Hubungan Pengawasan K3 dengan Tindakan Tidak Aman

Pengawasan terhadap pekerja perlu terus ditingkatkan agar pekerja yang berperilaku tidak aman tidak dapat ditemukan lagi di lingkungan kerja. Pengawasan dari pihak perusahaan selama pelaksanaan pekerjaan dapat memengaruhi perilaku di tempat kerja secara positif. Jika pengawasan tidak dilakukan dengan baik, maka dapat mendatangkan akar permasalahan yang dapat mengganggu kelancaran produksi pada perusahaan (9). Dengan melaksanakan pengawasan yang tertarget maka akan dapat mendorong motivasi pekerja untuk berperilaku yang aman saat bekerja. Pengawasan adalah hal penting dalam mengamati segala aktivitas di lingkungan kerja agar program keselamatan dapat terlaksana dengan baik. Dalam mengawasi pekerja, *supervisor* memiliki hak dan kewajiban untuk memberikan pengarahan terhadap bahaya yang ada di wilayah kerja dan tidak segan-segan memberikan hukuman/penalti kepada pekerja yang melakukan perilaku tidak aman (15).

Dari hasil observasi peneliti didapatkan bahwa masih terdapat pekerja yang menanggapi bahwa tidak sering berdiskusi dengan atasan mereka ketika menghadapi pekerjaan yang tidak mudah dan

masih banyak yang menganggap bahwa pengawasan tidak dapat menaikkan kinerja pekerja. Bahkan ada yang masih menganggap pengawasan K3 bukanlah hal yang penting.

Dari penelitian ini didapatkan hasil p-value sebesar 0,000 yang berarti ada hubungan antara pengawasan K3 dengan tindakan tidak aman pada ABK kapal tunda PT. X Indonesia. Responden yang melakukan tindakan tidak aman lebih tinggi pada kategori pengawasan K3 kurang baik sebesar 72,2%. Hasil ini searah dengan penelitian Suryanto & Widajati yang mengungkapkan adanya hubungan antara pengawasan K3 dengan tindakan tidak aman (14). Penelitian oleh Asfian et al juga berpendapat bahwa didapat hubungan antara pengawasan K3 dengan *unsafe action* (15).

Hubungan Pelatihan K3 dengan Tindakan Tidak Aman

Pelatihan K3 ialah suatu bentuk proses pendidikan melewati pelatihan agar pekerja belajar dari pengalaman yang dapat membawa alterasi perilaku (10). Pelatihan diberikan dengan tujuan untuk meningkatkan penangkapan tentang risiko dan bahaya di tempat kerja. Dengan membuat pekerja lebih sadar akan risiko, diharapkan mereka dapat menghindari perilaku berbahaya yang mengakibatkan kecelakaan di tempat kerja (23). Pelatihan dilakukan demi meningkatkan kemampuan pekerja dalam menguasai keterampilan dan teknik tertentu untuk melakukan suatu pekerjaan dengan baik. Pelatihan K3 ialah sarana yang penting untuk mencegah kejadian kecelakaan di tempat kerja. Pelatihan sejak dini sangat diperlukan agar penerapan pencegahan kecelakaan kerja dapat diterapkan pada pekerjaan (24).

Berdasarkan observasi ditemukan bahwa ABK yang belum pernah mengikuti pelatihan K3 merupakan ABK dengan masa kerja baru. Rencana pelatihan K3 kepada pekerja patut lebih dimaksimalkan dan diratakan supaya seluruh ABK, baik baru maupun lama tidak hanya berperilaku lebih aman di tempat kerja, tetapi juga dapat meningkatkan keterampilan ABK sehingga dapat mengoptimalkan produktivitas.

Dari penelitian ini diperoleh hasil yaitu p-value sebesar 0,094 yang menunjukkan tidak terdapat hubungan antara pelatihan K3 dengan tindakan tidak aman pada ABK kapal tunda PT. X Indonesia. Ini searah dengan penelitian Ramadhany & Pristya yang mengemukakan bahwa tak ada relasi antara pelatihan K3 dengan *unsafe action* (25). Namun, hasil penelitian bertolak belakang dengan hasil penelitian oleh Sangaji et al yang menyatakan terdapat hubungan antara pelatihan K3 dengan tindakan tidak aman (10).

Hubungan Sosialisasi K3 dengan Tindakan Tidak Aman

Sosialisasi K3 merupakan program yang dilakukan untuk meningkatkan pemahaman dan perilaku pekerja terhadap masalah K3 dalam rangka menyelamatkan pekerja, harta benda dan lingkungan dari kerugian. Sosialisasi K3 patut dilaksanakan dalam rangka penyebarluasan dan untuk menerangkan pengetahuan K3 kepada seluruh pekerja guna meningkatkan pemahaman mereka. Untuk mengingatkan pekerja akan bahaya dan risiko serta menambah kesadaran pekerja, sosialisasi K3 harus dilaksanakan dengan tepat dan baik agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan di tempat kerja (26). Sosialisasi penting dilakukan agar ABK dapat mengetahui informasi mengenai K3 sehingga pengetahuan dan wawasan ABK dapat meningkat. Dengan sosialisasi juga dapat terus mengingatkan ABK terkait bahaya dan risiko yang dihadapi di tempat kerja, karena semakin sering seseorang diingatkan, semakin sadar mereka akan tindakan mereka sendiri dan akhirnya terbiasa menerapkan tindakan yang aman. Maka dari itu, diharapkan perusahaan dapat meningkatkan program sosialisasi K3 lebih baik lagi agar para ABK dapat makin sadar akan K3 dan dapat mengurangi *unsafe action* pada saat bekerja.

Diketahui bahwa perusahaan telah melakukan sosialisasi bagaimana cara memadamkan api menggunakan APAR (Alat Pemadam Api Ringan), tetapi seluruh ABK tidak ikut berpartisipasi. Didapati bahwa perusahaan masih belum memasang tanda-tanda peringatan di berbagai tempat yang berpotensi berbahaya dimana-mana. Berdasarkan penelitian, perusahaan juga hanya memberikan *Safety Induction* kepada pekerja baru.

Dari penelitian ini didapat hasil yaitu adanya hubungan antara sosialisasi K3 dengan tindakan tidak aman pada ABK kapal tunda PT. X Indonesia dan didapatkan p-value sebesar 0,000. Responden yang melakukan *unsafe action* lebih tinggi pada kategori sosialisasi kurang baik sebesar 65,8%. Searah dengan penelitian Budiarti et al yang menerangkan bahwasanya terdapat hubungan antara sosialisasi K3 dengan *unsafe action* (26).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara umur, tingkat pendidikan, sikap, pengawasan K3, dan sosialisasi K3 dengan *unsafe action*. Sedangkan tidak ditemukan hubungan antara masa kerja, pengetahuan, dan pelatihan K3 dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Tunda PT. X Indonesia. Disarankan ABK bekerja mengikuti prosedur yang berlaku, saling mengingatkan dan menegur sesama pekerja untuk bertindak aman, serta meningkatkan pengetahuan terkait K3 dengan rajin mengikuti pelatihan dan sosialisasi K3. Perusahaan dapat melakukan sosialisasi K3 dengan melakukan *safety morning* setiap hari dan melakukan pengawasan K3 secara intensif dan menyeluruh untuk memastikan bahwa ABK telah mengikuti prosedur kerja dengan benar, serta memberikan *reward* maupun *punishment* untuk memotivasi ABK dalam meningkatkan kinerja dan kedisiplinan saat bekerja.

UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti berterima kasih kepada PT. X Indonesia yang sudah memberi izin dan kesempatan untuk melaksanakan penelitian dan pada Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Tunda PT. X Indonesia yang dengan suka rela menjadi responden.

DAFTAR PUSTAKA

1. International Labor Organization. Meningkatkan Keselamatan dan Kesehatan Pekerja Muda. Geneva: International Labour Organization; 2018.
2. Aprianti A, Sumiaty, Chaeruddin Hasan. Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) pada Tenaga Kerja di PT. Maruki Internasional Indonesia Makassar. Wind Public Heal J. 2022;2(5):1599–610.
3. Kemenaker RI. Profil Keselamatan dan Kesehatan Kerja Nasional Indonesia Tahun 2022. Jakarta: Kementerian Kesehatan Republik Indonesia; 2022. 251 p.
4. Rachmatiah I, Salami S. Kesehatan dan Keselamatan Lingkungan Kerja. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press; 2016.
5. Jamil J, Mallapiang F, Multazam AM. Analisis Unsafe Action dan Unsafe Condition dengan Kecelakaan Kerja pada Awak Kapal Penyeberangan Bira-Pamatata. J Muslim Community Heal. 2023;4(1):251–64.
6. Cahyasusila AB, Pratama MHB. Analisis Faktor Manusia pada Kecelakaan Kapal di Wilayah Indonesia. J Educ Dev. 2022;10(2):385–9.
7. Setiawan A, Febriyanto K. Hubungan Masa Kerja dengan Kepatuhan Penggunaan APD pada Pekerja di Galangan Kapal Samarinda. Borneo Student Res. 2020;2(1):433–9.
8. Terok YC, Doda D V.D., Adam H. Hubungan Antara Pengetahuan Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Tindakan Tidak Aman dengan Kejadian Kecelakaan Kerja pada Kelompok Nelayan di Desa Tambala. J KESMAS. 2020;9(1):114–21.
9. Ayu F, Rhomadhoni MN. Pengaruh Karakteristik Individu dan Karakteristik Pekerjaan Terhadap Perilaku Tidak Aman (Unsafe Action) pada Pekerja Divisi Kapal Niaga PT. PAL Indonesia Tahun 2018. Med Technol Public Heal J (MTPH Journal). 2019;3(1):44–53.
10. Sangaji J, Jayanti S, Lestanyo D. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman Pekerja Bagian Lambung Galangan Kapal PT X. J Kesehat Masy. 2018;6(5):563–71.
11. Wuni C. Faktor yang Berhubungan dengan Unsafe Action pada Pekerja di PT. X Jambi. Galen J Kedokt dan Kesehat Mhs Malikussaleh. 2022;1(4):95.

12. Wang Y, Shi X, Xu D. Relationship Between Overconfidence and Risky Behaviour Among Ship Crew. *Transp Res Rec.* 2020;2674(9):500–10.
13. Saragih FRP, Lubis HS, Tarigan L. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman pada Pekerja Lapangan PT. Telkom Cabang Sidikalang Kabupaten Dairi Tahun 2014. [Skripsi]. Universitas Sumatera Utara; 2014.
14. Suryanto DID, Widajati N. Hubungan Karakteristik Individu dan Pengawasan K3 dengan Unsafe Action Tenaga Kerja Bongkar Muat. *Indones J Public Heal.* 2017;12(1):51.
15. Asfian P, Zulfiani U, Yusran S. Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman pada Pekerja di PT. Pelindo IV (Persero) Cabang Kota Kendari. *J Kesehat dan Keselam Kerja Univ Halu Oleo.* 2021;2(2):65–71.
16. Febriyanti R, Suwandi W. Analisis Hubungan Antara Pendidikan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pekerja Di PT Sunan Rubber Palembang. *J Ilmu Kedokt Dan Kesehat.* 2021;8(2):181–5.
17. Aprilliani C. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) PT. Global Eksekutif. Pada: PT. Global Eksekutif Teknologi; 2022.
18. Pratama AK. Hubungan Karakteristik Pekerja dengan Unsafe Action Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya. *Indones J Occup Saf Heal.* 2015;4(1):64.
19. Amalia S, Yusvita F, Handayani P, Rusdy MDR, Heryana A. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Unsafe Action pada Pekerja Ketinggian di Proyek Pembangunan Apartement PT. Nusa Raya Cipta TBK - Tangerang Tahun 2021. *Forum Ilm Indones.* 2021;18(3):2021.
20. Agustiya H, Listyandini R, Ginanjar R. Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) Pada Pekerja. *Promotor.* 2020;3(5):473.
21. Larasatie A, Fauziah M, Dihartawan, Herdiansyah D, Ernyasih. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) pada Pekerja Produksi PT. X. *Environ Occup Heal Saf J.* 2022;2(2):133–46.
22. Ulfa Monalisa O, Listiawati R. Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman Pada Pekerja Service PT. Agung Automall Cabang Jambi. *J Inov Penelit.* 2022;2(10):3391–8.
23. Untari LD, Kusumaningtiar DA, Handayan P, Yusvita F. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Karyawan Departemen Produksi di PT X Jakarta. *J Ilm Kesehat Masy.* 2021;13(2):69–77.
24. Giovanni Y. Efektivitas Pelatihan K3 dengan Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja pada Karyawan. *J Manaj.* 2016;2(1).
25. Ramadhany FA, Pristya TYR. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Selamat (Unsafe Act) pada Pekerja di Bagian Produksi PT Lestari Banten Energi. *J Ilm Kesehat Masy.* 2019;11(2):199–205.
26. Budiarti A, Arbitera C, Wenny DM. Hubungan Pengetahuan, Pengawasan, dan Sosialisasi K3 dengan Kecelakaan Kerja di PT. Tatamulia Nusantara Indah. *J Ind Hyg Occup Heal.* 2019;4(1):42.