

Unsafe Acts Among Indonesian Industrial Workers: A Descriptive Study

Tindakan Tidak Aman Pada Pekerja Industri Indonesia: Studi Deskriptif

Syawal K. Saptaputra*¹, Ade Fikriani², Putu E. M. Erawan³

¹Bagian Kesehatan Masyarakat, Universitas Halu Oleo, Kendari

²Bagian Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Universitas Halu Oleo, Kendari

³Bagian Promosi Kesehatan, Universitas Halu Oleo, Kendari

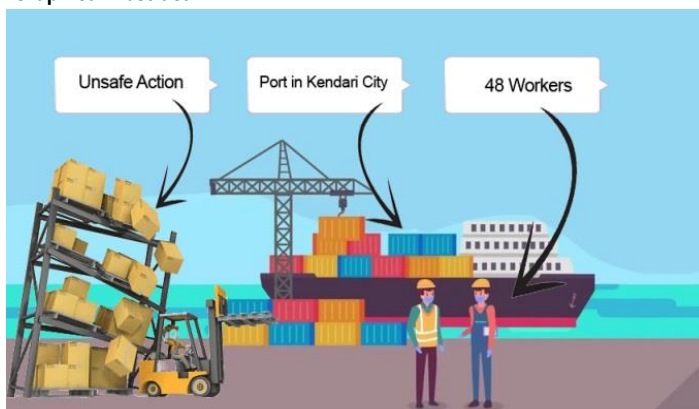
Abstract

Unsafe action is a human failure to follow the correct work requirements and procedures, causing work accidents. The aim of the study was to describe the unsafe acts of loading and unloading workers at PT. X in Kendari City. The type of study was quantitative research with a descriptive observational approach. This study only looks at the unsafe acts carried out by workers by using observation sheets in the form of checklists and questionnaires. The number of samples was determined by a total sampling of 48 people. The results of this study used the univariate analysis method, where it was found that the results of Unsafe Action, the type of unsafe action that is most often carried out by workers at was the improper use of Personal Protective Equipment. In addition, there was the operation of Lift-and-Transport equipment at speeds that are not in accordance with the SOP, as well as the arrangement of containers outside the stacking field. Loading and unloading workers who act unsafely are at high risk of work accidents that can cause injury, lost working days, and decreased productivity. It is hoped that the PT. X Kendari City to improve supervision of the use of Personal Protective Equipment (PPE) for workers as an effort to control work accidents.

Abstrak

Unsafe Action adalah kegagalan (human failure) dalam mengikuti persyaratan dan prosedur-prosedur kerja yang benar sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan tindakan tidak aman pada tenaga kerja bongkar muat di PT. X Kota Kendari. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan deskriptif observasional dimana penelitian ini hanya melihat tindakan tidak aman yang dilakukan pekerja dengan menggunakan lembar observasi berupa *form checklist* dan kuesioner. Jumlah sampel ditentukan dengan *total sampling* yaitu 48 orang. Hasil penelitian menunjukkan jenis tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) yang paling sering dilakukan oleh pekerja pada Terminal Kontainer PT. X Kota Kendari yaitu penggunaan Alat Pelindung Diri yang tidak yang benar. Selain itu terdapat pengoperasian peralatan angkat-angkut dengan kecepatan yang tidak sesuai Standar Operasional Prosedur, serta adanya penyusunan container di luar lapangan penumpukan. Pekerja bongkar muat yang melakukan tindakan tidak aman berisiko mengalami kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan cedera, hilangnya hari kerja, serta penurunan produktivitas. Diharapkan bagi pihak PT. X Kota Kendari untuk meningkatkan pengawasan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) bagi para pekerja sebagai upaya pengendalian kecelakaan kerja.

Graphical Abstract



Keyword

industrial worker; loading and unloading; unsafe acts; work accidents

Artikel History

Submitted : 18 May 2022
In Reviewed : 22 May 2022
Accepted : 25 June 2022
Published : 30 June 2022

Correspondence

Address : Jln. H.E.A Mokodompit, Kendari
City, South East Sulawesi,
93561, Indonesia
Email : syawalkesker2012@gmail.com



PENDAHULUAN

Kecelakaan kerja umumnya diakibatkan oleh 88% *Unsafe Action* dan 10% *Unsafe Condition*, sedangkan 2% kecelakaan yang tidak dapat dihindari. Jenis tindakan tidak aman meliputi posisi kerja yang berbahaya, pengoperasian peralatan angkat/angkut berkecepatan tinggi, dan pengangkutan menggunakan metode yg salah (Stemn et al., 2018). Sementara itu, kondisi tidak aman mencakup kesesuaian dan kebersihan area kerja, sarana APD yg belum sesuai, teknik peringatan tidak sempurna & mencukupi, & bahaya kebakaran (Khan et al., 2019). K3 (keselamatan dan kesehatan kerja) adalah seperangkat hak yang menangani pencegahan kecelakaan dan penyakit akibat kerja, serta perlindungan dan peningkatan kesehatan pekerja. Topik tersebut tetap relevan di masyarakat digital saat ini, karena Industri 4.0 harus dikembangkan tanpa mengesampingkan kebutuhan K3 (Badri, 2018). K3 adalah serangkaian kegiatan untuk mencegah cedera dan gangguan kesehatan pada pekerja dan untuk menyediakan tempat kerja yang aman dan sehat (International Organization for Standardization, 2018). Seluruh perusahaan bertanggung jawab atas kesehatan dan keselamatan pekerja dan orang lain yang terkena dampak dari kegiatannya. Tanggung jawab ini mencakup promosi dan perlindungan kesehatan fisik, psikologis dan mental mereka (Nam, 2019).

Menurut perkiraan terbaru yang diberikan oleh Organisasi Perburuhan Internasional (ILO), 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena kecelakaan dan penyakit yang berhubungan dengan pekerjaan. Sekitar 2,4 juta kematian tersebut disebabkan oleh penyakit akibat kerja dan lebih dari 380.000 disebabkan oleh kecelakaan kerja. Jumlah cedera tertinggi disebabkan oleh penyakit akibat kerja dan kecelakaan non-fatal, mempengaruhi lebih dari 300 juta pekerja setiap tahunnya (Hudson, 2014). Dampaknya bagi perusahaan sangat signifikan dan sebagian besar kecelakaan ini dapat dihindari jika kesehatan dan keselamatan kerja ditangani secara sistematis dan terintegrasi (Fruhen et al., 2019).

Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan menemukan angka kecelakaan kerja di Indonesia cenderung terus meningkat. Pada tahun 2015 terjadi 110.285 kecelakaan kerja dan 2.308 kematian. Ini adalah 2,09% kecelakaan kerja, dengan 101.367 kecelakaan kerja pada tahun 2016, 2.382 kematian dan 2,34 kecelakaan kerja. Ada 123.000 kecelakaan kerja, 3.000 kematian, dan 2,43 kecelakaan kerja. Jumlah kecelakaan kerja tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 8,08% dibandingkan tahun 2015, dan jumlah kecelakaan kerja tahun 2017 meningkat sebesar 21,34% dibandingkan tahun 2016. Menurut data Kementerian

Tenaga Kerja, data kecelakaan kerja triwulan I-2018 mengalami peningkatan sehingga terjadi 5.318.444 kecelakaan kerja yang menelan korban jiwa hingga 87 orang, 52 pekerja luka-luka, dan 1.361 pekerja. Data kecelakaan kerja triwulan I tahun 2018 meningkat dibandingkan tahun sebelumnya (Ridasta, 2020).

Menurut data BPJS Ketenagakerjaan Kota Kendari yang merupakan jumlah kecelakaan kerja selama lima tahun terakhir, telah terjadi 930 kecelakaan. Pada tahun 2015 terdapat 45 kasus, 48 kasus pada 2016, 142 kasus pada 2017, dan 178 kasus pada 2018. Pada 2019, meningkat menjadi 304 kasus, dan pada 2020 menurun menjadi 213 kasus dari tahun sebelumnya (BPJS Ketenagakerjaan Kendari, 2020).

Adapun data kecelakaan kerja di PT. X Kota Kendari pada tahun 2017 terdapat sebanyak 2 kasus kecelakaan kerja sedangkan pada tahun 2018 terdapat 3 kasus kecelakaan fisik diantaranya 2 rawat jalan dan 1 rawat inap. Kecelakaan kerja yang terjadi di Terminal Peti Kemas pada saat proses bongkar muat yaitu kendaraan Tronton menabrak dinding boks akibat proses kerja (tidak mengikuti SOP dan petunjuk), dan kendaraan truk terminal terguling ke laut. Dampak lingkungan (tanah berlubang) dan kecelakaan kerja dalam proses bongkar muat, yaitu jatuhnya alat berat pada saat proses bongkar muat karena rusaknya salah satu alat bongkar/angkut.

Pengoperasian alat bantu bongkar muat memiliki potensi bahaya seperti terjatuh, tertimpa, tertumbuk atau terjepit (Walker & Pert, 2020). Potensi bahaya yang terkait dengan pengoperasian fasilitas bongkar muat ini dapat menyebabkan kecelakaan kerja dan mengakibatkan kerugian ekonomi dan non-ekonomi jika tidak dikendalikan atau dicegah (Chen et al., 2021).

Pelabuhan merupakan salah satu tempat kerja yang memiliki risiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Setiap tahun, terjadi kecelakaan akibat pengangkatan di pelabuhan (Lam & Su, 2015). Menurut studi yang dilakukan Alvernia et al. (2018) potensi kecelakaan bisa terjadi karena kejadian alat angkat yang akan melakukan muatan kontainer jatuh dan menimpa *container* lainnya. Kejadian tersebut tidak memakan korban jiwa, namun menimbulkan kerugian akibat rusaknya alat, *container* ataupun fasilitas di sekitar tempat bongkar muat peti kemas. Kejadian tersebut tidak memakan korban jiwa, tetapi menimbulkan kerusakan akibat rusaknya alat, peti kemas, atau fasilitas di sekitar bongkar muat peti kemas. Kejadian di Pekanbaru menyebutkan kecelakaan kerja pada pekerjaan bongkar muat dengan *crane* yang terjadi di Dermaga A PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Pekanbaru. Kecelakaan yang terjadi pada 12 November 2009 tersebut disebabkan *operator crane* tidak memperhatikan kapasitas angkat *crane*, dan muatan yang

Tabel 1
Distribusi Responden

Variabel	N	(%)
Usia		
21-25	10	20,8
26-30	9	18,8
31-35	21	43,8
36-40	7	14,6
41-45	1	2
Masa Kerja		
1-5	37	77
6-10	11	22,9
Pendidikan Terakhir		
SMA	26	54,2
SMK	8	16,7
D1	1	2
D3	10	20,8
S1	3	6,3
Jenis Pekerjaan		
Operator <i>Rubber Tyred Gentry</i> (RTG)	10	20,8
Operator <i>Reach Stacker</i>	3	6,3
Operator <i>Container Crane</i>	6	12,5
Driver Terminal <i>Truck</i>	23	47,9
Formen	3	6,3
Telly Man	3	6,3

akan diangkat melebihi kapasitas angkat (Senjayani & Martiana, 2018). Perilaku tidak aman dapat dipengaruhi oleh faktor internal pekerja, seperti pengetahuan dan sikap (Safitri & Widajati, 2019), sedangkan faktor eksternal seperti pendampingan, pelatihan dan motivasi kerja (Sætrevik & Hystad, 2017).

Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti di PT. X Kota Kendari masih terdapat sebagian masalah yang terjadi mengenai *Unsafe Action* khususnya pada proses bongkar muat, ditemukan masih banyak tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) yang dilakukan oleh pekerja, antara lain tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) seperti helm, rompi, dan sepatu, merokok saat bekerja, bersenda gurau berlebihan saat bekerja, dan memasuki area yang tidak diperbolehkan berada di lintasan *container crane*. Meskipun beberapa penelitian telah menganalisis kasus *unsafe action* di industri (Chen & Vincent, 2018; Guo et al., 2020; Liu et al., 2019; Shakerian et al., 2019), namun sepengetahuan penulis, kajian mengenai *unsafe action* pada pelabuhan belum dikaji di Kota Kendari. Penelitian ini akan melengkapi berbagai ulasan mengenai *unsafe action* yang pernah terjadi pada pelabuhan di kota lain Indonesia (Lady et al., 2014; Pratama, 2015; Yudhawan & Dwiyaniti, 2017). Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada PT. X Kota Kendari khususnya bagian proses kerja bongkar.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif observasional, yaitu untuk memberi gambaran mengenai tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) pada tenaga kerja bongkar muat di PT. X Kota Kendari tahun 2021. Sampel dalam penelitian ini yaitu seluruh tenaga kerja bongkar muat di PT. X Kota Kendari pada bagian terminal Bongkar Muat container dengan populasi yaitu 48 orang. Sampel dari penelitian ini yaitu tenaga kerja bongkar muat (TKBM) peti kemas yang terdapat dalam populasi atau *total sampling* yaitu sebanyak 48 orang.

Variabel dalam penelitian ini yaitu variabel mandiri *Unsafe Action* dengan item-item yaitu mengoperasikan peralatan dengan kecepatan yang tidak sesuai, mengoperasikan peralatan yang tidak sesuai mekanisme, kegagalan untuk menggunakan APD, melakukan tindakan pengangkatan yang salah, mengangkat *container* beban berat, area yang tidak diperbolehkan di pelabuhan (*registered area*), bekerja sambil merokok, tidak melakukan *briefing* sebelum bekerja, *truck eksternal* tidak parkir di area konsolidasi.

Informasi yang didapatkan selanjutnya diolah menggunakan aplikasi komputer untuk analisis data. Analisis univariat dilakukan dengan tujuan untuk menjelaskan karakteristik sampel dalam kaitannya dengan variabel penelitian, penelitian ini berusaha menggambarkan variabel yang akan diteliti.

Tabel 2

Distribusi Responden Berdasarkan tentang Tindakan Tidak Aman

Deskripsi <i>Unsafe Action</i>	Ya		Tidak		Total	
	n	%	n	%	n	%
Mengoperasikan alat angkat/angkut dengan kecepatan yang sesuai dengan SOP	41	85,4	7	14,6	48	100
Mengoperasikan peralatan alat angkat/angkut yang tidak sesuai dengan mekanisme	3	6,3	37	93,8	48	100
Menggunakan alat pelindung diri sesuai SOP seperti; <i>helmet safety</i> , sepatu <i>safety</i> , dan rompi keselamatan	11	22,9	37	77,1	48	100
Penyusunan <i>container</i> yang tidak sesuai dengan tempat yang sudah ditentukan/bloknya)	3	6,3	45	93,8	48	100
Menggunakan peralatan yang tidak sesuai petunjuknya (mengangkat <i>container</i> beban berat)	1	2,1	47	97,9	48	100
Area yang tidak diperbolehkan (<i>registerd area</i>)	21	43,8	25	52,1	48	100
Bekerja sambil merokok	5	10,4	42	87,5	48	100
Kegiatan <i>breafing</i> sebelum dan sesudah melakukan pekerja	48	100	0	0	48	100
Menggunakan alat angkat/angkut tidak sesuai dengan perencanaan yang telah ditentukan	2	4,2	46	95,8	48	100

HASIL

Tabel 1 menunjukkan bahwa distribusi responden berdasarkan kelompok usia diketahui bahwa usia responden paling banyak yaitu kelompok usia 31-35 tahun dengan jumlah responden sebanyak 21 (43,8%) dan untuk usia responden paling kecil adalah kelompok usia 41-45 tahun dengan jumlah responden 1 (2%). Distribusi responden berdasarkan lama kerja responden, kelompok masa kerja paling lama yaitu 6-10 tahun dengan jumlah responden 11 (22,9%) dan masa kerja responden paling pendek yaitu 1-5 tahun dengan jumlah responden sebanyak 37 (77%). Distribusi responden berdasarkan pendidikan terakhir, tingkat pendidikan responden paling banyak yaitu kelompok tingkat pendidikan SMA dengan jumlah 26 responden (54,2%) dan untuk tingkat pendidikan responden paling sedikit adalah kelompok tingkat pendidikan D1 dengan jumlah 1 responden (2%). Distribusi responden berdasarkan jenis pekerjaan, jenis pekerjaan responden paling banyak yaitu kelompok jenis pekerjaan *driver* terminal *truk* dengan jumlah 23 respondent (47,9%) dan untuk jenis pekerjaan responden paling sedikit kelompok tingkat pendidikan operator *reach stacker*, *foreman*, dan *telly man* dengan jumlah hanya 3 di setiap pekerjaannya responden (6,3%).

Pada tabel 2 menunjukkan bahwa tindakan tidak aman pada pekerja lebih banyak pada kategori tidak menggunakan alat pelindung diri sesuai SOP seperti; *helmet safety*, sepatu *safety*, dan rompi keselamatan yaitu sebanyak 37 pekerja (77.1%) dan memasuki area yang tidak diperbolehkan yaitu sebanyak 21 pekerja (43.8%).

PEMBAHASAN

Berdasarkan observasi yang dilakukan dengan tiga kali pengamatan selama sebulan pada responden yang bekerja bongkar muat PT. X Kota Kendari, peneliti

menemukan beberapa pekerja melakukan tindakan tidak aman dalam bekerja. Berdasarkan kajian yang dilakukan di PT. PT. X Kota Kendari dengan 9 aspek penilaian masih ada beberapa tindakan tidak aman yang dilakukan oleh pekerja tenaga Kerja Bongkar Muat di Terminal Kendari *New Port* yaitu pengoperasian peralatan Angkat/Angkut dengan kecepatan yang tidak sesuai SOP, tidak menggunakan APD lengkap dan benar, penyusunan *container* di luar lapangan penumpukan. Oleh karena itu, pekerja bongkar muat yang tindakan tidak aman berisiko tinggi mengalami kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan cedera, hilangnya hari kerja, serta penurunan produktivitas.

Studi ini menunjukkan bahwa pada proses angkat/angkut ada beberapa pengangkatan *container* yang tidak sesuai dengan SOP. Penelitian ini tidak mengidentifikasi tindakan yang berpotensi bahaya seperti mengoperasikan *lift/peralatan* transportasi pada kecepatan yang tidak sesuai dengan SOP. Namun, jika pekerja mengoperasikan alat angkat/angkut dengan kecepatan yang tidak sesuai dengan SOP, hal tersebut akan disetujui oleh supervisor/asisten manajer operasi dan akan dilakukan perhitungan volume kargo yang cukup baik. Dengan muatan kapal yang akan dipindahkan setiap jam atau menjalankan kapal target yang sedang diselesaikan. Tindakan tersebut tidak dilakukan setiap hari, tetapi hanya dua kali waktu atau bulan tertentu. Dalam kegiatan ini, kecepatan operasi bongkar muat tergantung pada jumlah pekerja (kelompok TKBM1/1 shift), jumlah alat, dan jenis alat bongkar muat yang digunakan. Sebagaimana yang telah diatur berdasarkan Permenakertrans RI. No.Per.05/MEN/1985 tentang pesawat angkat angkut Pasal 4 Bab I, bahwa "Setiap pesawat angkat dan angkut harus dilayani oleh operator yang mempunyai kemampuan dan telah memiliki

keterampilan khusus tentang Pesawat Angkat dan Angkut”.

Bongkar muat dengan kecepatan yang tidak sesuai SOP meningkatkan risiko kecelakaan kerja karena dapat menyebabkan putusnya kabel baja (sling), tabrakan antara operator terminal truk, dan kerugian. Baik kehidupan dan biaya ditanggung oleh perusahaan perbaikan alat, baik hilangnya nyawa hingga biaya yang dikeluarkan oleh perusahaan untuk reparasi peralatan. Akibatnya, pekerja di Terminal New Port Kendari berisiko mengalami kecelakaan kerja saat mengoperasikan peralatan yang tidak sesuai kecepatan SOP. Semua bahaya dalam pengoperasian alat angkat/angkut harus dikelola dan upaya pengelolaan yang diproses oleh perusahaan yang disesuaikan dengan manajemen hierarkis, yaitu eliminasi, rekayasa teknik, substitusi, administrasi serta APD.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Saputro (2015) di Pelindo III Tanjung Perak, menunjukkan bahwa frekuensi kecepatan yang digunakan dalam proses angkat/angkut yaitu jenis alat bongkar muat serta kondisi menjadi salah satu faktor yang menentukan berapa banyak total muatan yang dipindahkan. Selain itu, jumlah gang (TKBM dalam satu grup) serta jumlah alat bongkar muat juga menjadi faktor penting terhadap banyaknya muatan yang dipindahkan. Standar yang ditetapkan oleh pelabuhan berbeda pada kegiatan bongkar muat pada masing-masing alat. Bergantung dari alat yang dipakai dan jenis muatan serta memiliki standar jumlah muatan yang harus dipindahkan di tiap waktunya. Jika melebihi standar maka kinerja pada alat tersebut tidak tercapai serta beban yang dipindahkan tidak dapat sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Alat Pelindung Diri (APD) adalah salah satu cara terpenting untuk melindungi penggunaannya dari bahaya di tempat kerja. Alat pelindung diri merupakan salah satu tindakan manajemen risiko dari 5 hirarki, sehingga penting bagi pekerja untuk menggunakan atau memakai alat pelindung diri yang disediakan. Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri, pengusaha diharuskan memfasilitasi alat pelindung diri bagi buruh di tempat kerja atau pekerja. APD tersebut harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau ketentuan yang berlaku serta harus diberikan oleh pengusaha secara cuma-cuma. Studi ini menemukan bahwa masih banyak pekerja yang dalam melakukan pekerjaan atau memasuki wilayah kerja tidak menggunakan APD yang benar dan lengkap. Hal ini sejalan dengan temuan Novianto (2015) yang meneliti pekerja pengecoran logam dan menemukan pekerja acuh terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), hal ini

dikarenakan seluruh responden menyatakan merasa tidak nyaman, panas dan gerah memakai alat keselamatan kerja seperti APD.

Penggunaan alat pelindung diri sangat penting di tempat kerja untuk menghindari bahaya, karena pekerja yang bekerja dengan alat berat dan alat pengangkat/pengangkut diketahui berisiko tinggi mengalami kecelakaan di tempat kerja. Oleh karena itu, penggunaan alat pelindung diri sangat diperlukan. Seperti yang kita ketahui, bahwa tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) di tempat kerja adalah contoh tindakan tidak aman. Tindakan tidak aman dapat menyebabkan kematian atau kerugian. Semakin jarang Anda menggunakan alat pelindung diri, semakin besar kemungkinan anda mengalami kecelakaan kerja. Penggunaan alat pelindung diri sangat berhubungan dengan kecelakaan kerja (Nath et al., 2020; Wang et al., 2021).

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan terhadap responden yang bekerja pada Terminal bongkar muat, peneliti menemukan sebagian besar pekerja yang tidak menggunakan alat pelindung diri yang lengkap dan benar saat bekerja. Adapun pelanggaran yang dilakukan yaitu tidak menggunakan sepatu *safety* saat bekerja atau berada di area kerja, tidak menggunakan *helmet* keselamatan dengan benar, dimana hal ini dapat membahayakan diri pekerja itu sendiri maupun orang lain. Bekerja dengan tidak menggunakan *helmet* keselamatan akan meningkatkan risiko kejatuhan benda dari atas, terbentur dan terpukul oleh benda keras atau tajam. Bekerja dengan tidak menggunakan *safety shoes* akan meningkatkan risiko kejadian tertusuk benda tajam, terpeleset saat jalan licin, menghindari benturan-benturan keras dan terjepit. Begitu pula jika bekerja dengan tidak menggunakan *safety belt* pada operator atau driver. Hal ini sejalan dengan penelitian Anthony (2018) bahwa pemakaian *safety belt* pada driver truk akan mengurangi potensi cedera jika terjadi kecelakaan kerja.

Dalam Permenaker No.8 tahun 2011 Alat Pelindung Diri merupakan alat yang memiliki kemampuan untuk memproteksi pekerja yang fungsinya mengisolasi seluruh tubuh maupun sebagian dari risiko bahaya di tempat kerja. Dalam menggunakan *helmet* keselamatan, ditemukan hampir semua pekerja tidak menggunakan *helmet* dengan benar dimana tidak meng-*chain strap helmet* dimana fungsinya untuk menahan agar tidak mudah jatuh dari kepala pekerja. Hal ini sudah tidak sesuai dengan standar *safety helmet* yaitu sesuai standar ANSI Z.89.1-2014. Dalam menggunakan sepatu *safety* ada beberapa pekerja yang tidak menggunakan sepatu saat berada di area kerja. Dimana tindakan seperti ini dapat berisiko terjepit atau terlindas rel alat berat. Hal ini

sudah tidak sesuai dengan peraturan UU No. 1 Tahun 1970 Pasal 13 barang siapa akan memasuki sesuatu tempat kerja, diwajibkan mentaati semua petunjuk keselamatan kerja dan memakai alat-alat perlindungan diri yang diwajibkan tentang keselamatan kerja. Dalam menggunakan *safety belt* hampir semua pekerja tidak menggunakan *safety belt* saat bekerja. Dimana tindakan seperti ini merupakan tindakan tidak aman yang dimana fungsi *safety belt* yaitu menahan tubuh penumpang agar tetap berada di tempat saat terjadi kecelakaan. Definisi sabuk keselamatan menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 37 tahun 2002 merupakan perangkat atau bagian yang terpasang pada kendaraan, yang bermanfaat dalam mencegah terjadinya benturan terutama pada bagian dada atau kepala serta pada bagian kendaraan sebagai akibat terjadinya perubahan gerak secara tiba-tiba pada kendaraan. Komponen *Safety belt* berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 37 tahun 2002 tentang persyaratan teknis sabuk keselamatan di pasal 3 yang disebutkan, bahwa bagian sabuk keselamatan terdiri dari pengunci sabuk (*buckle*), pita sabuk (*webbing*), pengatur panjang (*length adjuster/retractor*), pengikat (*fitting*), jangkar (*anchorage*), penuntun gelincir (*slip guide*). Penelitian ini sejalan dengan penelitian Islam et al. (2017) dimana penggunaan APD yang tidak lengkap dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu, ketidaknyamanan dalam menggunakan alat pelindung diri pada saat bekerja di lapangan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam proses pengangkatan container masih ada pekerja yang melakukan penyusunan container di luar lapangan penumpukan. *Container yard* (CY) atau yang biasa disebut dengan lapangan penumpukan adalah tempat penyimpanan sementara sebelum bongkar muat peti kemas, atau tempat penyimpanan dan penempatan peti kemas secara teratur di lapangan. Area lapangan penumpukan diimplementasikan menggunakan sistem pemblokiran untuk memudahkan penyimpanan dan pengambilan peti kemas di lapangan penumpukan. *Blok* di sini berarti area bidang tumpukan dibagi menjadi beberapa *blok* yang masing-masing diberi nama menurut abjad (A, B, C, dst). Setiap blok dibagi lagi menjadi beberapa slot.

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan terhadap responden yang bekerja pada PT X, peneliti menemukan ada tindakan pekerja yang meletakkan *box container* di luar tempat yang ditentukan atau diluar lapangan penumpukan. Hal ini dapat menghalangi jalur terminal *truck* dan *truck eksternal* yang sedang beroperasi dan melintas. Kondisi seperti ini dalam memperlambat akses kerja dan berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan kerja. Hal ini sejalan dengan penelitian yang

dilakukan oleh Mahachandra & Avviantari (2018) yang mengemukakan bahwa objek selain kendaraan lain yang menghalangi jalur pengemudi dapat meningkatkan risiko timbulnya kecelakaan lalu lintas.

Perilaku yang dikerjakan oleh seorang pegawai dapat digolongkan menjadi perilaku perilaku tidak aman (*unsafe action*) dan aman (*safe action*). *Unsafe action* merupakan sesuatu yang dikerjakan yang berpotensi menimbulkan kecelakaan atau cedera, sedangkan *safe action* merupakan sesuatu yang tidak berpotensi menimbulkan cedera bagi siapapun (Shin et al., 2014). Sebagaimana dalam firman Allah swt dalam al-Qur'an Surah An-Nisa : 79 yang terjemahnya:

“Apa saja nikmat yang kamu peroleh adalah dari Allah, dan apa saja bencana yang menimpamu, Maka dari (kesalahan) dirimu sendiri...”

Dalam tafsir Jalalain dijelaskan bahwa sesuatu yang baik di peroleh seseorang hendaklah di katakan datangnya dari Allah. Malapetaka yang menimpa seseorang itu hendaklah dikatakan datangnya dari diri sendiri, dan mungkin pula disebabkan karena kelalaiannya atau kelalaian orang lain. Ketika Allah menurunkan aturan hal tersebut menunjukkan bahwa Allah mencintai kita karena Allah lebih tau segala sesuatu tentang umat, sejalan dengan petunjuk nabi bahwa sebenarnya ketika kita tidak taat kepada aturan Allah itu sama dengan kita dzolim pada diri sendiri jadi orang-orang yang selamat adalah mereka yang taat pada aturan yang ada. Sehingga patutlah kita sebagai manusia bersyukur akan segala yang Allah berikan dan segala sesuatu yang buruk terjadi sebabnya berasal dari diri kita sendiri yang tidak taat pada aturan yang ada (As-Suyuthi & Al-Mahalli, 2003).

Demi hadirnya perilaku yang aman di lingkungan kerja maka dalam menjalankan suatu pekerjaan, seorang karyawan diharuskan untuk cermat (sikap hati hati dalam menjalankan sesuatu, tidak tergesa gesa dengan, penuh perhatian, serta tidak ceroboh). Sikap kehati-hatian ini perlu supaya menghindarkan terjadinya cedera ataupun perilaku tidak aman. Sebagaimana firman Allah dalam Q.S al-anbiyaa’/37:21, yang terjemahnya:

Manusia telah dijadikan (bertabiat) tergesa-gesa. kelak akan aku perlihatkan kepadamu tanda-tanda azab-Ku. Maka janganlah kamu minta kepada-Ku mendatangkannya dengan segera.

Dalam tafsir Ibnu Katsir dijelaskan bahwa manusia telah dijadikan (bertabiat) tergesa-gesa dalam setiap urusan. Sebagaimana Allah berfirman di dalam ayat yang lain yaitu Q.S al-Israa’:11:17, yang terjemahnya:

... dan adalah manusia bersifat tergesa-gesa.

Dalam tafsir Ibnu Katsir, ketergesa-gesaan manusia dalam dalil ini ialah pada saat Dia menceritakan orang-orang yang mencela Rasulullah, yaitu terjadi di dalam jiwa, serta kecepatan pembalasan dan ketergesa-gesaan dalam menghukum mereka, maka Allah Ta'ala berfirman bahwa manusia diciptakan (bertabiat) tergesa-gesa. Karena, sesungguhnya Allah ta'ala mengulur orang yang zhalim, kemudian tiba-tiba Dia menghukumnya tanpa ditunda-tunda, kemudian disegerakan serta dilihat tanpa diakhirkan. Oleh karena itu, pekerjaan/perilaku haruslah dilakukan dengan penuh kehati-hatian. Ketergesa-gesaan dalam bertindak atau bekerja merupakan sesuatu yang tidak disukai Allah dikarenakan hal itu akan menjerumuskan pada tindakan yang gagal dalam mencapai tujuan serta salah (Al-Damasyqi, 2007). Faktor risiko perilaku tidak aman juga dapat terjadi karena ketidakmauan dari pekerja itu sendiri untuk menerapkan prinsip-prinsip berperilaku aman. Hal ini berkaitan dengan kepedulian atau penilaian kerja terhadap perilaku aman dan K3. Tenaga kerja mampu melaksanakan dan mengetahui pekerjaan secara aman, akan tetapi dalam dirinya ada rasa ketidakpedulian pada hal tersebut sehingga berpotensi menyebabkan kecelakaan.

KESIMPULAN

Jenis tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) yang paling sering dilakukan oleh pekerja pada bongkar muat PT. X Kota Kendari yaitu penggunaan alat pelindung diri tidak yang benar. Selain itu terdapat pengoperasian peralatan angkat-angkut dengan kecepatan yang tidak sesuai SOP, serta adanya penyusunan kontainer di luar lapangan penumpukan. Diharapkan bagi pihak PT. X Kota Kendari untuk meningkatkan pengawasan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) sebagai upaya pencegahan kecelakaan kerja. Hal ini dikarenakan proses angkat/angkut sangat berisiko menyebabkan kecelakaan kerja. Oleh karena itu prosedur penggunaan APD merupakan bagian dari upaya menjaga keselamatan dan kesehatan saat bekerja. Studi ini memberikan gambaran tindakan pekerja bongkar muat di pelabuhan Kendari yang memerlukan pengawasan ketat dari perusahaan, terutama dalam hal penggunaan APD pada proses pengoperasian angkat-angkut serta proses penyusunan container di PT. X Kota Kendari. Selain pendampingan, juga diperlukan pelatihan menghadapi risiko agar pekerja dapat termotivasi menjalankan standar keselamatan yang telah ditetapkan oleh perusahaan. Penelitian ini memiliki kelemahan karena hanya mengkaji jenis tindakan tidak aman yang dilakukan pekerja bongkar muat. Untuk mengurangi faktor risiko maka studi lain perlu dikembangkan dalam hal mengkaji hal yang dapat

berhubungan dengan perilaku tidak aman seperti riwayat pelatihan, dukungan psikologis, ekonomi, pengalaman, lingkungan kerja dan tekanan kerja. Peneliti selanjutnya perlu melengkapi studi ini dengan melakukan penelitian kualitatif untuk memahami sikap dan persepsi pekerja tentang kondisi tidak aman.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Damasyqi, (2007). I. A. I. I.U. I. K. *Tafsir Ibnu Katsir Jilid 4 : Tafsir Al-qur'an Al-adzim / Imaduddin Abi Fida' Ismail Ibn Umar Ibn Katsir Al-Damasyqi* .
- Alvernia, P. S., Kurniawan, B., & Lestantyo, D. (2018). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pengoperasian Alat Angkat Bongkar Muat Peti Kemas (Studi Kasus di PT. Pelabuhan Tanjung Priok). *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 6(4), 353-360. <https://doi.org/10.14710/jkm.v6i4.21439>
- Anthony, M. B. (2018). Persepsi antara Risiko Keselamatan Berkendaraan dengan Perilaku Pemakaian Safety Belt pada Driver Truk. *Jurnal INTECH Teknik Industri Universitas Serang Raya*, 4(2), 53-58. <https://doi.org/10.30656/intech.v4i2.927>
- As-Suyuthi, J., & Al-Mahalli, J. (2003). *Tafsir jalalain*. Surabaya: Imaratullah.
- Badri, A., Boudreau-Trudel, B., & Souissi, A. S. (2018). Occupational health and safety in the industry 4.0 era: A cause for major concern?. *Safety science*, 109, 403-411. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2018.06.012>
- BPJS Ketenagakerjaan Kendari. (2020). *Data kecelakaan kerja kota kendari dan Indonesia tahun 2015-2020*. Kendari
- Chen, C., Reniers, G., Khakzad, N., & Yang, M. (2021). Operational safety economics: Foundations, current approaches and paths for future research. *Safety science*, 141, 105326. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105326>
- Chen, J. C., & Vincent, F. Y. (2018). Relationship between human error intervention strategies and unsafe acts: The role of strategy implementability. *Journal of Air Transport Management*, 69, 112-122. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.02.009>
- Fruhen, L. S., Griffin, M. A., & Andrei, D. M. (2019). What does safety commitment mean to leaders? A multi-method investigation. *Journal of safety research*, 68, 203-214. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.12.011>
- Guo, S., Zhou, X., Tang, B., & Gong, P. (2020). Exploring the behavioral risk chains of accidents using complex network theory in the construction

- industry. *Physica A: Statistical Mechanics and Its Applications*, 560, 125012. <https://doi.org/10.1016/j.physa.2020.125012>
- Hudson, P. (2014). Accident causation models, management and the law. *Journal of Risk research*, 17(6), 749-764. <https://doi.org/10.1080/13669877.2014.889202>
- International Organization for Standardization. (2018). *ISO 45001:2018: Occupational health and safety management systems requirements with guidance for use*. Geneva, Switzerland. <https://www.iso.org/standard/63787.html>
- Islam, R., Hossain, M. S., & Siddique, M. A. B. (2017). Occupational health hazards and safety practices among the workers of tannery industry in Bangladesh. *Jahangirnagar University Journal of Biological Sciences*, 6(1), 13-22. <https://doi.org/10.3329/ujbs.v6i1.33727>
- Khan, M. W., Ali, Y., De Felice, F., & Petrillo, A. (2019). Occupational health and safety in construction industry in Pakistan using modified-SIRA method. *Safety science*, 118, 109-118. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.05.001>
- Lady, L., Marlina, P., & Umyati, A. (2014). Kajian kecelakaan kapal di pelabuhan Banten menggunakan human factors analysis and classification system (HFACS). *Jurnal Rekayasa Sistem Industri*, 3(2), 46-52. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/jrsi/article/view/1296>
- Lam, J. S. L., & Su, S. (2015). Disruption risks and mitigation strategies: an analysis of Asian ports. *Maritime Policy & Management*, 42(5), 415-435. <https://doi.org/10.1080/03088839.2015.1016560>
- Liu, R., Cheng, W., Yu, Y., Xu, Q., Jiang, A., & Lv, T. (2019). An impacting factors analysis of miners' unsafe acts based on HFACS-CM and SEM. *Process Safety and Environmental Protection*, 122, 221-231. <https://doi.org/10.1016/j.psep.2018.12.007>
- Mahachandra, M., & Avviantari, V. (2018). Evaluasi Safety Critical Event Pengemudi Bus Untuk Meminimasi Kecelakaan Lalu Lintas. *J@ti Undip: Jurnal Teknik Industri*, 13(2), 83-90. <https://doi.org/10.14710/jati.13.2.83-90>
- Nam, T. (2019). Technology usage, expected job sustainability, and perceived job insecurity. *Technological Forecasting and Social Change*, 138, 155-165. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2018.08.017>
- Nath, N. D., Behzadan, A. H., & Paal, S. G. (2020). Deep learning for site safety: Real-time detection of personal protective equipment. *Automation in Construction*, 112, 103085. <https://doi.org/10.1016/j.autcon.2020.103085>
- Novianto, N. D. (2015). Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Pada Pekerja Pengecoran Logam PT. Sinar Semesta (Studi Kasus Tentang Perilaku Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Ditinjau Dari Pengetahuan Terhadap Potensi Bahaya Dan Resiko Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Pengecoran L. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 3(1), 417-428. <https://doi.org/10.14710/jkm.v3i1.11460>
- Pratama, A. K. (2015). Hubungan karakteristik pekerja dengan unsafe action pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Terminal Petikemas Surabaya. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 4(1), 64-73. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v4i1.2015.64-73>
- Ridasta, B. A. (2020). Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Laboratorium Kimia. *HIGEIA (Journal of Public Health Research and Development)*, 4(1), 64-75. <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/higeia/article/view/33891>
- Sætrevik, B., & Hystad, S. W. (2017). Situation awareness as a determinant for unsafe actions and subjective risk assessment on offshore attendant vessels. *Safety science*, 93, 214-221. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2016.12.012>
- Safitri, F. D., & Widajati, N. (2019). The Correlation between Knowledge, Attitudes toward Occupational Safety and Health and Near Miss. *The Indonesian Journal Of Occupational Safety and Health*, 8(3), 328-335. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v8i3.2019.328-335>
- Saputro, S. S. (2015). *Penentuan Jenis Alat Bongkar Muat Kapal Ketika Stevedoring Studi Kasus PELINDO III Tanjung Perak* (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember). <https://repository.its.ac.id/71916/>
- Senjayani, S., & Martiana, T. (2018). Penilaian dan Pengendalian Risiko Pada Pekerjaan Bongkar Muat Peti Kemas Oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat Dengan Crane. *Journal of Public Health Research and Community Health Development*, 1(2), 120-130. <https://doi.org/10.20473/jphrecode.v1i2.16244>
- Shakerian, M., Jahangiri, M., Alimohammadlou, M., Nami, M., & Choobineh, A. (2019). Individual cognitive factors affecting unsafe acts among Iranian industrial workers: An integrative meta-synthesis interpretive structural modeling (ISM) approach. *Safety Science*, 120, 89-98. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2019.06.041>

- Shin, M., Lee, H. S., Park, M., Moon, M., & Han, S. (2014). A system dynamics approach for modeling construction workers' safety attitudes and behaviors. *Accident Analysis & Prevention*, *68*, 95-105. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.09.019>
- Stemn, E., Bofinger, C., Cliff, D., & Hassall, M. E. (2018). Failure to learn from safety incidents: Status, challenges and opportunities. *Safety science*, *101*, 313-325. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2017.09.018>
- Walker, K., & Pert, A. (2020, July). A Risk-Based Approach to Mechanical Lifting. In *SPE International Conference and Exhibition on Health, Safety, Environment, and Sustainability*. OnePetro. <https://doi.org/10.2118/199481-MS>
- Wang, S., Park, J., & Wang, Y. (2021). Cross-cultural comparison of firefighters' perception of mobility and occupational injury risks associated with personal protective equipment. *International journal of occupational safety and ergonomics*, *27*(3), 664-672. <https://doi.org/10.1080/10803548.2019.1607027>
- Yudhawan, Y. V., & Dwiyaniti, E. (2017). Hubungan Personal Factors Dengan Unsafe Actions Pada Pekerja Pengelasan Di PT DOK Dan Perkapalan Surabaya. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Media Husada*, *6*(1), 141-150. <http://dx.doi.org/10.29241/jmk.v3i1.82>