

## **BAB V**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Gambaran Umum Lokasi penelitian**

##### **1. Sejarah Singkat PT. Industri Kapal Indonesia (Persero)**

PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) yang dikenal sebagai PT. IKI dimiliki oleh pemerintah Indonesia. Pada tahun 1963 dimulai dari Proyek Galangan Kapal Makassar. Pada tanggal 29 Oktober 1977 didirikannya dengan Akta Notaris Siske Limowa Nomor : 122 sebagai realisasi dari PP 17/1977 termasuk Bitung dan Wayame Ambon (Berita Negara RI No. 64 Tahun 1981). Ditahun 1984 nama perusahaan berubah menjadi PT. Industri kapal Indonesia (Persero) (Berita Negara RI No. 73 Tahun 1985).

Pada tahun 1996, diadakan penugasan pembangunan kapal penangkapan ikan Minajaya 31 unit. Di tahun 1999, Wayame galangan kapal diserahkan kepada PT. Dok dan Perkapalan Surabaya (Persero). Kemudian di tahun 2002, Proyek Kapal Ikan Minajaya resmi dihentikan, perusahaan mulai kondisi tidak sehat. Dan ditahun 2012, Rekonstruksi dan Revitalisasi dimulai dengan kerja sama dengan beberapa sector BUMN dan swasta dengan focus pada peningkatan fasilitas jangka Panjang yang rusak.

##### **2. Profil PT. Industri Kapal Indonesia (Persero)**

Dimulai sebagai Makassar *Project Shipyard* pada tahun 1963, adalah 100% dimiliki oleh pemerintah Indonesia, yang didirikan pada tanggal 29 Oktober 1977. Dikenal sebagai PT. IKI dan berkantor pusat di Makassar, Sulawesi Selatan. PT. IKI adalah galangan kapal terbesar di Indonesia timur yang memiliki dua sektor galangan, yang pertama berada di Makassar (sebagai pusat) dan yang kedua berada di Bitung, Sulawesi Utara.

Pemerintah telah menunjuk PT. IKI sebagai Pusat Industri Maritim untuk Indonesia timur terutama untuk Kapal Perikanan, Kapal Penumpang, Ferry (Ro-Ro), Cargo dan setiap proyek industri terkait. Galangan di Makassar untuk mendukung Pelabuhan Makassar, salah satu dari empat Harbours utama di Indonesia. Sementara galangan di Bitung adalah untuk mendukung pengembangan sektor perikanan di bagian utara Kepulauan Indonesia Timur (KTI). Kedua sektor galangan dari PT. IKI ini berperan aktif dalam mempromosikan pembangunan nasional negara.

## B. Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian dengan pembagian kuesioner kepada para responden di PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar diperoleh hasil sebagai berikut:

### 1. Karakteristik Umum Responden

Dari hasil kuesioner yang diberikan kepada responden didapatkan hasil sebagai berikut:

**Tabel 5.1**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin di PT.**  
**Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Jenis Kelamin | n  | %   |
|---------------|----|-----|
| Laki-laki     | 30 | 100 |
| Total         | 30 | 100 |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.1 menunjukkan bahwa dari 30 responden, yang berjenis kelamin laki-laki sebanyak 30 orang (100%).

**Tabel 5.2**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Umur di PT. Industri Kapal**  
**Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Umur      | n  | %    |
|-----------|----|------|
| ≤35 Tahun | 12 | 40,0 |
| >35 Tahun | 18 | 60,0 |
| Total     | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan table 5.2 menunjukkan bahwa dari 30 responden, yang berumur kurang dari 35 tahun sebanyak 12 orang (40,0%) dan yang berumur lebih dari 35 tahun sebanyak 18 orang (60,0%).

**Tabel 5.3**  
**Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan di PT. Industri**  
**Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Pendidikan | n  | %    |
|------------|----|------|
| SMA        | 16 | 53,3 |
| SMK        | 11 | 36,7 |
| S1         | 3  | 10,0 |
| Total      | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.3 menunjukkan bahwa dari 30 responden yang memiliki Pendidikan yang paling banyak adalah SMA yaitu 16 orang (53,3%) sedangkan yang memiliki pendidikan paling sedikit yaitu S1 sebanyak 3 orang (10,0%).

**Tabel 5.4**  
**Distribusi Jam Kerja/Hari Responden di PT. Industri**  
**Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Jam Kerja/Hari | n  | %    |
|----------------|----|------|
| ≤8 jam/hari    | 24 | 80,0 |
| >8 jam/hari    | 6  | 20,0 |
| Total          | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.4 menunjukkan bahwa dari 30 responden, yang memiliki jam kerja  $\leq 8$  jam/hari sebanyak 24 orang (80,0%) dan yang memiliki jam kerja  $> 8$  jam/hari sebanyak 6 orang (20,0%).

**Tabel 5.5**  
**Distribusi Masa Kerja Responden di PT. Industri**  
**Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Masa Kerja     | n  | %    |
|----------------|----|------|
| $\leq 5$ Tahun | 2  | 6,7  |
| $> 5$ Tahun    | 28 | 93,3 |
| Total          | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.5 menunjukkan bahwa dari 30 responden, yang memiliki masa kerja  $\leq 5$  tahun sebanyak 2 orang (6,7%) dan yang memiliki masa kerja  $> 5$  tahun sebanyak 28 orang (93,3%).

## 2. Analisis Univariat

### a. Variabel Dependen

**Tabel 5.6**  
**Distribusi Kecelakaan Kerja Responden di PT. Industri**  
**Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Kecelakaan Kerja | n  | %    |
|------------------|----|------|
| Pernah Mengalami | 21 | 70,0 |
| Tidak Mengalami  | 9  | 30,0 |
| Total            | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.6 menunjukkan bahwa dari 30 responden yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 21

orang (70,0%) dan yang tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 9 orang (30,0%).

## b. Variabel Independen

### 1) Pengetahuan

**Tabel 5.7**  
**Distribusi Pengetahuan Responden di PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Pengetahuan | n  | %    |
|-------------|----|------|
| Tinggi      | 9  | 30,0 |
| Rendah      | 21 | 70,0 |
| Total       | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.7 menunjukkan bahwa dari 30 responden yang memiliki pengetahuan tinggi sebanyak 9 orang (30,0%) dan yang memiliki pengetahuan rendah sebanyak 21 orang (70,0%).

### 2) Sikap

**Tabel 5.8**  
**Distribusi Sikap Responden di PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Sikap   | n  | %    |
|---------|----|------|
| Positif | 10 | 33,3 |
| Negatif | 20 | 66,7 |
| Total   | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.8 menunjukkan bahwa dari 30 responden yang memiliki sikap positif sebanyak 10 orang (33,3%) dan yang memiliki sikap negatif sebanyak 20 orang (66,7%).

### 3) Tindakan

**Tabel 5.9**  
**Distribusi Tindakan Responden di PT. Industri**  
**Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Tindakan | n  | %    |
|----------|----|------|
| Baik     | 10 | 33,3 |
| Buruk    | 20 | 66,7 |
| Total    | 30 | 100  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.9 menunjukkan bahwa dari 30 responden yang memiliki tindakan baik sebanyak 10 orang (33,3%) dan yang memiliki tindakan buruk sebanyak 20 orang (66,7%).

### 3. Analisis Bivariat

#### a. Hubungan Pengetahuan dengan Kecelakaan Kerja

**Tabel 5.10**  
**Hubungan Pengetahuan dengan Kecelakaan Kerja di PT**  
**Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Pengetahuan | Kecelakaan Kerja |       |                 |       | Total |     | <i>p=</i> value  |
|-------------|------------------|-------|-----------------|-------|-------|-----|------------------|
|             | Pernah Mengalami |       | Tidak Mengalami |       | N     | %   |                  |
|             | n                | %     | n               | %     |       |     |                  |
| Tinggi      | 0                | 0,0   | 9               | 100,0 | 9     | 100 | <i>p</i> = 0,000 |
| Rendah      | 21               | 100,0 | 0               | 0,0   | 21    | 100 |                  |
| Total       | 21               | 70,0  | 9               | 30,0  | 30    | 100 |                  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.10 menunjukkan bahwa dari 9 responden yang memiliki pengetahuan tinggi ditemukan tidak ada (0,0%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja dan yang memiliki pengetahuan tinggi sebanyak 9 orang (100%) tidak pernah mengalami kecelakaan kerja, dari 21 responden yang

memiliki pengetahuan rendah sebanyak 21 orang (100%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja dan yang memiliki pengetahuan rendah tidak ada (0,0%) tidak pernah mengalami kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p=0,000 < 0,05$  maka  $H_a$  diterima dan  $H_0$  ditolak, artinya bahwa ada hubungan antara Pengetahuan dengan Kecelakaan Kerja.

#### b. Hubungan Sikap dengan Kecelakaan Kerja

**Tabel 5.11**  
**Hubungan Sikap dengan Kecelakaan Kerja di PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar Tahun 2022**

| Sikap   | Kecelakaan Kerja |      |                 |      | Total |     | <i>p=value</i> |
|---------|------------------|------|-----------------|------|-------|-----|----------------|
|         | Pernah Mengalami |      | Tidak Mengalami |      | N     | %   |                |
|         | n                | %    | n               | %    |       |     |                |
| Positif | 4                | 40,0 | 6               | 60,0 | 10    | 100 | $p = 0,030$    |
| Negatif | 17               | 85,0 | 3               | 15,0 | 20    | 100 |                |
| Total   | 21               | 70,0 | 9               | 30,0 | 30    | 100 |                |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.11 menunjukkan bahwa dari 10 responden yang memiliki sikap positif ditemukan sebanyak 4 orang (40,0%) yang pernah mengalami kecelakaan dan yang memiliki sikap positif sebanyak 6 orang (60,0%) yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja, dari 20 responden yang memiliki sikap negatif sebanyak 17 orang (85,0%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja dan yang memiliki sikap negatif sebanyak 3 orang (15,0%) yang tidak mengalami kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p=0,030 < 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, artinya bahwa ada hubungan antara Sikap dengan Kecelakaan Kerja.

**c. Hubungan Tindakan dengan Kecelakaan Kerja**

**Tabel 5.12**  
**Hubungan Tindakan dengan Kecelakaan Kerja di PT.**  
**Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar**  
**Tahun 2022**

| Tindakan | Kecelakaan Kerja |      |                 |      | Total |     | <i>p=</i> value  |
|----------|------------------|------|-----------------|------|-------|-----|------------------|
|          | Pernah Mengalami |      | Tidak mengalami |      | N     | %   | <i>p</i> = 0,002 |
|          | n                | %    | n               | %    |       |     |                  |
| Baik     | 3                | 30,0 | 7               | 70,0 | 10    | 100 |                  |
| Buruk    | 18               | 90,0 | 2               | 10,0 | 20    | 100 |                  |
| Total    | 21               | 70,0 | 9               | 30,0 | 30    | 100 |                  |

*Sumber: Data Primer*

Berdasarkan tabel 5.12 menunjukkan bahwa dari 10 responden yang memiliki tindakan baik sebanyak 3 orang (30,%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja dan yang memiliki tindakan baik sebanyak 7 orang (70,%) yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja, dari 20 responden yang memiliki tindakan buruk sebanyak 18 orang (90,0%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja dan yang memiliki tindakan buruk sebanyak 2 orang (10,0%) yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil uji statistik *chi-square* diperoleh nilai  $p=0,002 < 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak, artinya bahwa ada hubungan antara Tindakan dengan Kecelakaan Kerja.

### C. Pembahasan

Pada PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar, Jenis kelamin pekerja pengelasan (*welding*) ini semua berjenis kelamin laki-laki, karena mayoritas pekerja pada bagian pengelasan adalah laki-laki. Para pekerja pengelasan (*welding*) lebih banyak pada usia >35 tahun karena rata-rata pekerja pengelasan di PT. IKI telah memiliki masa kerja yang tinggi sehingga para pekerjanya lebih banyak usia >35 tahun dibandingkan usia  $\leq 35$  tahun dan juga PT. IKI menerima pekerja dengan batas usia maksimal 35 tahun karena jika usia diatas 35 tahun dianggap tidak lagi produktif dalam bekerja. Jam kerja pekerja pengelasan (*welding*) ini didominasi dengan jam kerja yang sudah sesuai yakni kurang 8 jam namun masih ada beberapa yang jam kerja diatas 8 jam hal ini dikarenakan, pola kerja pengelas yang disesuaikan dengan target maka pekerja bekerja lebih lama sehingga melebihi waktu kerja yang normal. Para pekerja di PT. IKI, mendapatkan uang lembur sebesar Rp. 149.000/ 6 jam.

Adapun masa kerja pekerja pengelasan (*welding*) ini didominasi dengan masa kerja diatas 5 tahun karena PT. IKI belakangan ini tidak membuka lowongan pekerja dibidang pengelasan akibat dari pandemi dan juga PT. IKI lebih mengutamakan pekerja yang memang sudah ahli dibidang pengelasan. Pendidikan pekerja pengelasan (*welding*) ini mayoritas pendidikan SMA/SMK adapun yang pendidikan S1 namun, tidak ada

yang membedakan bagian-bagian yang dikerjakan karena semua yang bekerja dan diterima sebagai pengelas setidaknya memiliki sertifikat dan pengalaman kerja.

#### 1. Hubungan Pengetahuan dengan Kecelakaan Kerja

Pengetahuan adalah suatu domain yang dapat membentuk perilaku, pembentukan perilaku melalui peningkatan pengetahuan diharapkan dapat merubah iklim keselamatan dan kesehatan yang ada di lingkungan kerja sehingga budaya K3 dapat terbentuk. Semakin baik pengetahuan seseorang akan semakin baik pula tindakan yang terbentuk (Tarwaka, 2012).

Berdasarkan hasil yang diteliti, bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan kecelakaan kerja pada pekerja pengelasan (*welding*) di PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar Tahun 2022.

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang didapatkan banyaknya pekerja yang bekerja tidak sesuai prosedur dimana pekerja melakukan pekerjaan secara terburu-buru dan ingin menyelesaikan pekerjaan dengan cepat agar menghemat waktu istirahat menjadi lebih cepat. Pekerja juga mengatakan bahwa PT. IKI tidak memberikan pelatihan mengenai prosedur dan peraturan perusahaan sehingga pekerja banyak yang belum paham.

Penelitian ini sesuai dengan pendapat Green yang menyatakan bahwa pengetahuan merupakan salah satu faktor penting dalam memotivasi seseorang dalam bertindak. Perilaku seseorang yang didasari pengetahuan akan lebih bersifat bertahan lama dari pada perilaku seseorang tanpa didasari pengetahuan. Semakin positif perilaku yang dilakukannya akan mampu menghindari kejadian yang tidak diinginkan. Pekerja yang memiliki pengetahuan tentang keselamatan dan kesehatan kerja yang kurang akan cenderung bekerja secara terburu-buru dan ingin menyelesaikan pekerjaan dengan cepat guna menghemat waktu istirahat menjadi lebih cepat. Hal ini dikarenakan ketidaktahuan dan ketidaksadaran pekerja akan pentingnya prosedur dan peraturan dalam bekerja guna melindungi pekerja itu sendiri. Oleh karena itu pengetahuan pekerja yang kurang tentang keselamatan dan kesehatan kerja dapat menimbulkan kecelakaan kerja (Terok dkk, 2020).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Warsito & Wibowo, 2022 sejalan dengan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada pengaruh antara pengetahuan K3 dengan kecelakaan. Perusahaan perlu melakukan tingkat pengetahuan K3 pada tenaga kerja berupa *safety talk*, mengadakan pelatihan K3 terhadap tenaga kerja secara rutin

serta diperlukan penyusunan regulasi untuk mendukung terlaksananya K3. Sejalan pula dengan penelitian yang dilakukan oleh Syaputra, 2017 yang menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja bahwa pekerja yang mempunyai pengetahuan yang baik berpeluang 2,75 kali untuk tidak terjadinya kejadian kecelakaan kerja, dibandingkan dengan pekerja yang memiliki pengetahuan yang tidak baik hal ini dikarenakan pekerja tidak melakukan pekerjaan sesuai prosedur karena ketidaktahuan akan resiko yang diterima.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Afdahlia dkk, 2020 menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan terjadinya kecelakaan kerja itu disebabkan karena mayoritas responden yang mempunyai pengetahuan cukup lebih banyak dibanding responden yang memiliki pengetahuan kurang. Dan menurutnya bahwa luas atau sempitnya pengetahuan responden tidak mempengaruhi perilaku K3.

## 2. Hubungan Sikap dengan Kecelakaan Kerja

Sikap adalah juga respons tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan (senang-tidak senang, setuju-tidak setuju, baik-tidak baik, dan sebagainya),

pekerja yang memiliki sikap negatif akan lebih besar tingkat risiko terjadinya celaka. Pekerja yang memiliki sikap positif akan lebih memperhatikan tindakan nya dalam bekerja mulai dari memperhatikan standar prosedur dalam bekerja, lingkungan kerjanya untuk mengurangi risiko terjadinya celaka baik celaka yang bersifat ringan ataupun berat. Sebaliknya pekerja yang memiliki sikap negatif tidak akan memperhatikan standar prosedur dalam bekerja serta lingkungannya, sehingga tingkat terjadi celaka lebih tinggi (Notoatmodjo, 2010).

Berdasarkan hasil yang diteliti, bahwa ada hubungan antara sikap dengan kecelakaan kerja pada pekerja pengelasan (*welding*) di PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar Tahun 2022.

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan yang ditemukan bahwa pekerja pengelasan tidak melakukan pekerjaan sesuai dengan *Standar Operasional Prosedure* (SOP) yang tercantum bahwa pada point ke 2 dan 4 bahwa melakukan pengelasan di darat maupun dilaut diharuskan menggunakan APD yang sesuai standar. Akan tetapi pada kasus ini banyak pekerja yang menyalahi dari SOP tersebut seperti didaptkannya beberapa pekerja dalam menggunakan APD yakni sarung tangan dan masker saat

melakukan pengelasan yang dimana diketahui bahwa masker dan sarung tangan merupakan salah satu bagian dari APD pengelasan. Hal ini pekerja yang sikapnya negatif dikarenakan pekerja tidak merespon yang disampaikan pengawas dilapangan dan menganggap sepele dalam penggunaan APD.

Pada teori Loss Causation Model disebutkan juga bahwa sikap merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan kerja. Sikap merupakan cerminan dari tindakan seseorang. Apabila sikap yang dihasilkan itu baik maka berpengaruh pada tindakan yang dilakukan juga akan baik. Jika sikap yang ditunjukkan itu kurang baik maka biasanya tindakan seseorang juga akan menjadi kurang baik. APD merupakan aspek penting dalam perlindungan terhadap pekerja dari potensi bahaya yang ada di lingkungan kerja. APD wajib digunakan oleh semua orang yang memasuki lingkungan kerja (Kurniawan dkk, 2018).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Kurusi, 2020 menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara sikap dengan kepatuhan penggunaan alat pelindung diri pada petugas penyapu jalan di Kecamatan Singkil dan Kecamatan Tuminting. Sikap Responden yang kurang baik juga disebabkan karena masih rendahnya tingkat pengetahuan

responden akan pentingnya pemakaian alat pelindung diri ketika bekerja.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Jamaluddin & Fauzan, 2021 menunjukkan hasil yang sejalan dengan penelitian ini bahwa ada hubungan yang bermakna antara sikap dengan upaya pencegahan kecelakaan kerja pada petugas pengangkut sampah domestik di TPA Cahaya Kencana Desa Padang Panjang Kecamatan Karang Intan Kabupaten Banjar tahun 2020. Faktor yang mempengaruhi sikap pekerja terhadap kecelakaan kerja salah satunya adalah penggunaan alat pelindung diri (APD), seperti kenyamanan dalam bekerja. Sebagian besar pekerja tidak menggunakan alat pelindung diri masker dan sarung tangan saat bekerja. Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ferdianto et al., 2021 menunjukkan hasil bahwa terdapat hubungan secara signifikan antara sikap terhadap pencegahan kecelakaan kerja melalui kepatuhan penggunaan APD pada PT. Wastec International.

Penelitian yang dilakukan oleh Febrianti & Pertiwi, 2022 menunjukkan hasil yang tidak sejalan dengan penelitian ini bahwa tidak terdapat hubungan antara sikap dengan kejadian kecelakaan kerja pada siswa Boarding School dan Pondok Pesantren di Kota Serang karena menurutnya

Dalam penelitian ini, sikap bukan merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan yang dialami oleh siswa selama di sekolah.

### 3. Hubungan Tindakan dengan Kecelakaan Kerja

Tindakan merupakan pelaksanaan terhadap stimulus atau objek kesehatan yang telah diketahui/disikapinya. Tindakan responden yang kurang dalam penggunaan APD dapat dipengaruhi oleh banyak faktor. Faktor internal (berupa respons) dan faktor eksternal (berupa stimulus) sangat berpengaruh terhadap tindakan penggunaan APD. Faktor internal merupakan faktor yang berada dalam diri individu sedangkan faktor eksternal merupakan faktor yang berada diluar individu (faktor lingkungan, baik fisik maupun nonfisik dalam bentuk sosial, budaya, ekonomi dan politik) (Muharani & Dameria, 2019).

Berdasarkan hasil yang diteliti, bahwa ada hubungan antara tindakan dengan kecelakaan kerja pada pekerja pengelasan (*welding*) di PT. Industri Kapal Indonesia (Persero) Kota Makassar Tahun 2022.

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan, peneliti melihat responden mempunyai tindakan yang kurang baik. Berdasarkan pada SOP poin pertama menyangkut persiapan pengelasan dimana menjelaskan

bahwa pekerja diwajibkan untuk melakukan breafing sebelum melaksanakan pekerjaan pengelasan akan tetapi hal tersebut masih banyak disepelekan karena pekerja melakukan pekerjaan tanpa menerapkan SOP poin point ke 2 dan 4 mengenai kelengkapan APD dikarenakan menurut pekerja dengan menggunakan APD dapat membatasi pergerakan pekerja pekerja dalam melakukan pekerjaan mereka. Adapun APD yang tersedia di PT. IKI juga masih dalam jumlah terbatas dan terkadang tidak memenuhi syarat APD yang baik sehingga memberikan rasa tidak nyaman bagi pekerjanya. Pekerja pengelasan juga merasa bahwa sudah ahli dalam melakukan pengelasan dan ditekuni secara bertahun-tahun sehingga pekerja merasa sudah lebih mahir dalam menggunakan pengelasan tanpa menggunakan APD.

Hasil penelitian ini sesuai dengan teori domino Heinrich yaitu tindakan tidak aman (*unsafe action*) merupakan tindakan yang dapat membahayakan (kecelakaan) pekerja itu sendiri maupun orang lain. Tindakan yang tidak aman ini seperti tidak memakai APD, tidak mengikuti prosedur kerja, tidak mengikuti peraturan keselamatan kerja dan bekerja tidak hati-hati. Setiap 300 tindakan tidak aman, akan terjadi 1 (satu) kali kecelakaan yang mengakibatkan kehilangan hari kerja (Wenas dkk, 2021).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Muharani dan Dameria, 2019 yang sejalan dengan penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan antara Tindakan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja dibagian produksi pabrik kelapa sawit Adolina PTPN IV Kabupaten Serdang Bedagai dimana pada saat penelitian ditemukan bahwa mayoritas pekerja belum menggunakan APD secara lengkap saat melakukan pekerjaan. Pekerja merasa tidak nyaman menggunakan APD secara lengkap karena sudah terbiasa tidak menggunakan APD pada saat melakukan pekerjaan. Penelitian ini sejalan pula dengan penelitian yang dilakukan oleh Dalimunthe & Mithami, 2018 yang mendapatkan hasil bahwa tindakan berhubungan signifikan terhadap pemakaian alat pelindung diri (APD) di Kecamatan Percut Sei Tuan Kabupaten Deli Serdang Tahun 2018.

Penelitian yang dilakukan oleh Puspitasari & Ginanjar, 2019 menunjukkan hasil yang tidak sejalan dengan penelitian ini bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara tindakan dengan kecelakaan kerja tertusuk jarum suntik atau benda tajam lainnya pada perawat di RSUD Leuwiliang Kabupaten Bogor Tahun 2018.

#### 4. Jenis Kecelakaan Kerja dan *Standar Operasional Prosedur* (SOP) Pengelasan

##### a. Jenis Kecelakaan Kerja

Adapun kecelakaan yang dialami pekerja dikarenakan ulah pekerja yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD), seperti masker pelindung wajah dan sarung tangan untuk melindungi tangan dari potensi bahaya saat bekerja sehingga pekerja tercatat mengalami luka bakar, terjatuh, terpapar sinar UV dan tersandung kabel pengelasan pada saat melakukan pengelasan.

##### b. *Standar Operasional Prosedur* (SOP) Pengelasan

###### 1) Persiapan pengelasan

- a) Pastikan permit izin kerja *hot work* telah dibuat dan disetujui.
- b) Melakukan *briefing* sebelum melaksanakan pekerjaan.
- c) Pastikan semua peralatan pengelasan sudah di inspeksi.

###### 2) Melakukan pengelasan didalam kapal

- a) Pastikan material yang akan digunakan sudah ditempatkan pada posisi yang aman.
- b) Menggunakan alat pelindung diri yang sesuai standar untuk pekerjaan panas.

- c) Pastikan alat pemadam api ringan terdapat dilokasi.
- 3) Melakukan pengelasan menggunakan tangga di daerah ketinggian
- a) Pastikan tangga yang digunakan sudah diinspeksi dengan baik.
  - b) Pastikan area kerja dibawah pengelasan harus diberikan penutup kain tahan api.
- 4) Melakukan pengelasan bawah air
- a) Melaksanakan K3LL.
  - b) Melaksanakan komunikasi dengan menggunakan bahasa isyarat.
  - c) Menggunakan APD dan peralatan kerja bawah air.
  - d) Menentukan alat bantu kerja.
  - e) Melaksanakan langkah kerja ke bawah air.
  - f) Melaksanakan proses kepermukaan dari bawah air.
  - g) Menyiapkan peralatan kerja bawah air.
  - h) Melaksanakan langkah awal pengelasan bawah air.
  - i) Melaksanakan pengelasan bawah air (*Underwater wet welding*)
  - j) Melaksanakan pengelasan didalam atau dalam habitat bawah air.
  - k) Melaksanakan pemotongan benda kerja bawah air (*Underwater cutting*).

- l) Melaksanakan pemotongan benda kerja didalam atau dalam habitat bawah air (*Underwater dry cutting*).
- 5) Melakukan pemotongan besi dengan gerinda
  - a) Pastikan alat gerinda sudah diinspeksi
  - b) Gunakan alat pelindung diri yang lengkap.
- 6) Selesai melakukan pengelasan *House keeping*
  - a) Bersihkan area kerja setelah melakukan pengelasan.
  - b) Pastikan cable alat pengelasan sudah dirapikan Kembali.

#### **D. Keterbatasan Penelitian**

Beberapa kendala yang ditemukan dalam penelitian ini antara lain sebagai berikut :

1. Adanya keterbatasan penelitian dengan menggunakan kuesioner yaitu terkadang jawaban yang diberikan oleh responden tidak menunjukkan keadaan yang sesungguhnya sehingga diharapkan peneliti selanjutnya menggunakan kuesioner yang lebih mudah dipahami.
2. Peneliti memiliki keterbatasan waktu pada saat melakukan penelitian, dimana peneliti hanya dapat meneliti pada waktu jam istirahat pekerja pengelasan.