

Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja pada Supir Tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Makassar

Factors Associated with Work Accidents in Tronton Drivers of PT. Tirta Kencana Pratama at the Makassar Container Terminal

¹Rahma Kartini*, ²Marhtyni, ³Hardi K, ⁴Rosdiana Rida, ⁵Suriati

^{1,2,3,4,5}Universitas Indonesia Timur Makassar

(*)Email Korespondensi: rachmakartini@gmail.com

Abstrak

Kecelakaan kerja merupakan suatu kejadian atau peristiwa yang tidak terencana dan terkontrol yang merugikan manusia dan disebabkan oleh faktor manusia, faktor lingkungan atau kombinasi dari kedua faktor tersebut yang mengganggu proses kerja, yang dapat menimbulkan cedera kesakitan, kematian, kerusakan properti dan kerugian lainnya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kecelakaan kerja pada supir tronton di Terminal Petikemas Makassar. Jenis penelitian yang digunakan observasional dengan rancangan *Cross Sectional Study*. Pengambilan sampel dengan menggunakan metode *total sampling*. Analisis data yaitu univariat dan bivariat dengan menggunakan uji chi-square. Hasil penelitian berdasarkan analisis bivariat menyatakan ada hubungan waktu kerja dengan kelelahan dengan nilai $p = 0,000$, kelelahan kerja = $0,000$, sedangkan kendaraan servis berkala tidak berhubungan terhadap kecelakaan kerja dengan nilai $p = 0,650$, penggunaan sabuk pengaman tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja dengan nilai $p = 670$. Kesimpulan pada penelitian ini adalah ada hubungan waktu kerja dan kelelahan kerja dengan kecelakaan kerja, tidak ada hubungan servis kendaraan berkala dan penggunaan sabuk pengaman.

Kata Kunci: Kecelakaan Kerja; Waktu Kerja; Servis Kendaraan Berkala; Penggunaan Sabuk Pengaman; Kelelahan Kerja

Abstract

A work accident is an unplanned and controlled event or event that is detrimental to humans and is caused by human factors, environmental factors or a combination of the two factors that interfere with work processes, which can cause injury to illness, death, property damage and other losses. This study aims to determine the factors associated with workplace accidents at the Tronton driver at Makassar Container Terminal. This type of research is observational with the *Cross Sectional Study* design. Sampling using the *total sampling* method. Data analysis is univariate and bivariate using chi-square test. The results of research based on bivariate analysis stated there was a relationship between working time and fatigue with a value of $p = 0,000$, work fatigue = $0,000$, while periodic service vehicles were not related to work accidents with a value of $p = 0.650$, the use of Seat belts are not associated with work accidents with a value of $p = 670$. The conclusion in this study is there is a relationship between work time and workload with work accidents, there is no relationship between periodic vehicle service and the use of seat belts.

Keywords: Work Accident; Working Time; Periodic Vehicle Service; Seat Belt Use; Work Fatigue

PENDAHULUAN

Kecelakaan kerja adalah kejadian atau peristiwa yang tidak diinginkan terjadi ditempat kerja yang akan merugikan manusia, harta benda atau kerugian proses.

Menurut data dari *International Labour Organization* (ILO) tahun 2017, 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena kecelakaan akibat kerja dan penyakit akibat kerja. Sekitar 2,4 juta (86,3 persen) dari kematian ini dikarenakan penyakit kerja, sementara 380.000 (13,7 persen) dikarenakan kecelakaan kerja.

Berdasarkan data dari Kementrian Ketenagakerjaan menunjukkan kecelakaan kerja di Indonesia, pada triwulan satu tahun 2018 terdapat 5.318 kasus.

Direktorat Bina Kesehatan kerja dan Olahraga, Kementrian Kesehatan mencatat tahun 2014, Jumlah kasus kecelakaan akibat kerja tahun 2011-2014, yang paling tinggi pada tahun 2013 yaitu 39.917 kasus kecelakaan kerja (Tahun 2011=9.891; Tahun 2012= 21.735; Tahun 2014= 24.910). Provinsi dengan jumlah kasus kecelakaan akibat kerja tertinggi pada tahun 2011 adalah Provinsi Banten, Kalimantan Tengah dan Jawa Timur; tahun 2012 adalah Provinsi Jambi, Maluku dan Sulawesi Tengah; tahun 2013 adalah Provinsi Aceh, Sulawesi Utara dan Jambi, tahun 2014 adalah Provinsi Sulawesi Selatan, Riau dan Bali¹.

Badan Penyelenggara Jaminan Kesehatan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan Wilayah Sulawesi dan Maluku memperlihatkan, kecelakaan kerja tiga tahun terakhir mengalami peningkatan drastis, pada 2015 terdapat 780 kasus, 2016 terdapat 747 kasus, dan pada tahun 2017 terdapat 943 kasus.

Berdasarkan penjelasan diatas peneliti ingin mengetahui faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Makassar

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah *Observasional* dengan pendekatan *cross sectional study*, yaitu variabel independen dan dependen diamati pada periode waktu yang sama dengan tujuan untuk mengetahui Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan kerja pada supir tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Makassar. Penelitian ini akan dilakukan di Terminal Petikemas Makassar sedangkan waktu penelitiannya mulai dari bulan Agustus 2019. Penelitian ini dilaksanakan selama 1 Bulan. Populasi dalam penelitian ini adalah keseluruhan dari variabel yang menyangkut masalah yang diteliti. Populasi dalam penelitian ini adalah semua Supir Tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Makassar sebanyak 50 populasi. Sampel dalam penelitian ini adalah sebagian supir tronton PT.Tirta Kencana Pratama. Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan *Purposive Sampling*

Data primer yaitu data yang diperoleh peneliti pada saat melakukan observasi langsung dengan menggunakan lembar observasi (kuesioner). Pengolahan Data digunakan dengan system komputerisasi melalui alat bantu program SPSS untuk memperoleh nilai statistik dalam bentuk tabel dari data hasil observasi melalui kusioner.

HASIL PENELITIAN

Hasil analisis univariat diketahui bahwa dari 50 supir tronton yang mengalami kecelakaan 54,0%, dan yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 46,0%, kelelahan sebanyak 56,0%, dan yang tidak mengalami kelelahan sebanyak 44,0%, tidak rutin melakukan servis kendaraan berkala yaitu sebanyak 6,0% dan yang rutin melakukan servis kendaraan berkala sebanyak 94,0 %, memiliki waktu kerja tidak normal sebanyak 72,0%, dan waktu kerja normal sebanyak 28,0%, tidak menggunakan sabuk pengaman yaitu sebanyak 36,0%, dan yang Menggunakan sebanyak 64,0%.

Hubungan Penggunaan Sabuk Pengaman dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 1. Hubungan Penggunaan Sabuk Pengaman dengan Kecelakaan Kerja pada Supir Tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Kota Makassar Tahun 2019

Rencana Mutu dan Kinerja Perusahaan Kota Makassar Tahun 2019						
Penggunaan Sabuk Pengaman	Kecelakaan Kerja				Jumlah	P
	Pernah		Tidak Pernah			
	n	%	n	%		

Tidak menggunakan	8	44,4	10	55,6	18	1,034
Menggunakan	19	59,4	13	40,6	32	(0,309)
Jumlah	27	54,0	23	46,0	50	

Sumber : Data Primer

Dari tabel 1 menunjukkan bahwa variabel penggunaan sabuk pengaman tidak ada hubungan dengan kecelakaan kerja dengan nilai $p = 0.309$.

Hubungan Waktu Kerja dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 2. Hubungan Waktu Kerja dengan Kecelakaan Kerja Pada Supir Tronton PT. Tirta Kencana Paratama di Terminal Petikemas Kota Makassar Tahun 2019

Perawatan di Terminal Petakemas Kota Manado Tahun 2019						
Waktu Kerja	Kecelakaan Kerja				Jumlah	P
	Pernah		Tidak Pernah			
	n	%	n	%		
Waktu kerja tidak normal	20	71,4	8	28,6	36	
Waktu kerja normal	7	31,8	15	68,2	14	7,786
Jumlah	27	54,0	23	54,0	50	(0,005)

Sumber : Data Primer

Dari tabel 2 menunjukkan bahwa variabel waktu kerja ada hubungan dengan kecelakaan kerja dengan nilai $p = 0.005$.

Hubungan Servis Kendaraan Berkala dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 3. Hubungan Servis kendaraan Berkala dengan Kecelakaan Kerja Pada Supir Tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Kota Makassar Tahun 2019

Kecelakaan Kerja						
Servis Berkala	Pernah		Tidak Pernah		Jumlah	P
	n	%	n	%		
Tidak Rutin	5	50,0	5	50,0	10	0,081
Rutin	22	55,0	18	45,0	40	(0,777)
Jumlah	27	54,0	23	46,0	50	

Sumber : Data Primer

Dari tabel 3 menunjukkan bahwa variabel servis kendaraan berkala tidak ada hubungan dengan kecelakaan kerja dengan nilai $p = 0.777$.

Hubungan Kelelahan Kerja dengan Kecelakaan Kerja

Tabel 4. Hubungan Kelelahan Kerja dengan Kecelakaan Kerja Pada Supir Tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Kota Makassar Tahun 2019

Kelelahan Kerja	Kecelakaan Kerja				Jumlah	P
	Pernah		Tidak Pernah			
	n	%	N	%		
Lelah	21	75,0	7	25,0	28	11,298
Tidak Lelah	6	27,3	16	72,7	22	(0,001)
Jumlah	27	54,0	23	46,0	50	

Sumber : Data Primer

Dari tabel 4 menunjukkan bahwa variabel kelelahan kerja ada hubungan dengan kecelakaan kerja dengan nilai $p = 0.001$

PEMBAHASAN

Hubungan Penggunaan Sabuk Pengaman dengan Kecelakaan kerja

Sabuk pengaman yang dimaksud dalam penelitian ini adalah sabuk keselamatan yang dirancang untuk melindungi pengendara mobil. Penggunaan sabuk pengaman yang baik dan benar pada saat berkendara meningkatkan tingkat keselamatan/perlindungan dari pengendara mobil.

Penggunaan sabuk pengaman dapat memberikan perlindungan pada beberapa kondisi. Menggunakan sabuk pengaman dapat mengurangi risiko cedera ketika kecelakaan dan sabuk pengaman juga dapat membuat pengendara lebih aman dan tidak terguncang ketika berkendara yang mengakibatkan pengemudi bisa lebih fokus dan tenang dalam berkendara.

Berdasarkan hasil analisis bivariat antara penggunaan sabuk pengaman dengan kecelakaan kerja, yang tidak menggunakan sabuk pengaman pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 44,4% hal ini dikarenakan supir tronton berkendara dengan keadaan posisi tidak seimbang yang menyebabkan supir menyetir tidak keadaan normal. Supir tronton yang tidak menggunakan sabuk pengaman tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 55,6%, hal ini dikarenakan supir tronton bisa lebih berhati-hati dalam berkendara dan berkendara dengan kecepatan rata-rata.

Supir tronton yang menggunakan sabuk pengaman pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 59,4%, hal ini dikarenakan adanya faktor kelalaian dari supir yang tidak memperhatikan jalur alat berat lainnya yang mengakibatkan kecelakaan terjadi dan selalu memperhatikan kesehatan dan keselamatan pada saat bekerja. Supir tronton yang menggunakan sabuk pengaman tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 40,6%, hal ini dikarenakan supir berkendara dengan mematuhi aturan-aturan dalam berkendara.

Dari uji *chi-square* antara penggunaan sabuk pengaman dengan kecelakaan kerja dapat diketahui nilai X^2 hitung ($,181$) < X^2 tabel ($3,841$) dan nilai p ($0,309$) < α ($0,05$) artinya tidak ada hubungan penggunaan sabuk pengaman dengan kecelakaan kerja.

Penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Engriana Handayani dkk (2008) menyatakan bahwa terdapat hubungan antara penggunaan alat pelindung diri dengan kecelakaan kerja pada pekerja bagian Rustic di PT. Borneo Melintang Buana Eksport Yogyakarta².

Hubungan Waktu Kerja Dengan Kecelakaan Kerja

Jam kerja merupakan bagian paling umum yang harus ada pada sebuah perusahaan. Jam kerja karyawan umumnya ditentukan oleh pemimpin perusahaan berdasarkan kebutuhan perusahaan, peraturan pemerintah, kemampuan karyawan bersangkutan. Berdasarkan hasil distribusi frekuensi diperoleh dari 50 supir tronton terdapat tertinggi waktu kerja tidak normal sebanyak 56,0% dan yang waktu kerja normal sebanyak 44,0%.

Dalam penelitian ini ditemukan supir tronton yang memiliki waktu kerja tidak normal pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 71,4%, hal ini dikarenakan waktu kerja yang tidak normal akan mengakibatkan tidak fokusnya pengemudi dan juga supir meras lelah. Supir tronton memiliki waktu kerja tidak normal tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 28,6%, hal ini dikarenakan supir tronton bekerja sesuai waktu kerja dan memiliki waktu istirahat yang cukup. Supir tronton memiliki waktu kerja normal yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 31,8%, hal ini dikarenakan faktor lingkungan seperti suhu yang cukup panas. Supir yang memiliki waktu kerja normal tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 68,2%, hal ini dikarenakan waktu kerja normal yang membuat kerja masih semangat bekerja dan bisa berkendara dengan baik.

Hasil uji chi-square antara waktu kerja dengan kecelakaan kerja dapat diketahui nilai X^2 hitung (12,346) < X^2 tabel (3,841) dan nilai p (0,005) < α (0,05) artinya ada hubungan waktu kerja dengan kecelakaan kerja.

Penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Ewin Aswar dkk (2016) menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara durasi kerja dengan kecelakaan kerja pada pekerja bengkel mobil Kota Kendari tahun 2016³.

Hubungan Servis Kendaraan Berkala Dengan Kecelakaan Kerja

Servis kendaraan berkala yang dimaksud dalam penelitian ini adalah servis yang dilakukan secara rutin setiap 6 bulan sekali. Berdasarkan hasil distribusi frekuensi diperoleh dari 50 supir tronton terdapat mengalami melakukan servis kendaraan berkala tidak rutin sebanyak 20,0% dan melakukan servis kendaraan berkala secara rutin sebanyak 80,0%.

Dalam penelitian ini ditemukan supir tronton yang melakukan servis kendaraan berkala tidak rutin yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 50,0%, hal ini disebabkan karena kondisi mobil yang bermasalah mengakibatkan rem mobil rusak dan menyebabkan kecelakaan. Supir tronton yang melakukan servis kendaraan berkala tidak rutin yang tidak pernah mengalami kecelakaan sebanyak 50,0%, hal ini dikarenakan walaupun kendaraan tidak diservis secara rutin tetapi supir tidak mengalami kendala saat mengemudi.

Supir tronton yang melakukan servis kendaraan berkala secara rutin yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 55,0%, hal ini dikarenakan walaupun dilakukan servis kendaraan berkala tetapi supir tronton berkendara setelah mengkonsumsi alkohol. Supir tronton yang melakukan servis kendaraan berkala secara rutin yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 45,0%, hal ini dikarenakan kondisi mobil baik karena dilakukan servis berkala rutin dan supir tronton mematuhi lalu lintas didalam terminal.

Hasil uji chi-square antara servis berkala dengan kecelakaan kerja dapat diketahui nilai X^2 hitung (0,081) < X^2 tabel (3,841) dan nilai p (0,777) < α (0,05) artinya tidak ada hubungan servis berkala dengan kecelakaan kerja.

Penelitian ini bertolak belakang dengan penelitian yang dilakukan oleh Windy Pranita Sari dkk (2015) menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi truk di PT. Berkat Nugraha Sinar Lestari tahun 2015⁴.

Hubungan Kelelahan dengan Kecelakaan Kerja

Kelelahan kerja yang dimaksud dalam penelitian ini adalah faktor gejala kelelahan yang dialami oleh supir tronton. Berdasarkan hasil distribusi frekuensi diperoleh dari 50 supir tronton yang mengalami kelelahan kerja sebanyak 44,0% dan yang tidak mengalami kelelahan kerja sebanyak 56,0%.

Dalam penelitian ini ditemukan bahwa supir tronton lelah dan pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 75,0%, hal ini dikarenakan supir tronton mengemudi pada saat lelah dan memaksa untuk terus mengemudi. Supir tronton yang lelah tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 25,0%, hal ini dikarenakan ketika mengalami lelah supir melakukan istirahat dan mengemudi ketika sudah lebih baik.

Supir tronton tidak lelah yang pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 27,3%, hal ini dikarenakan ketika supir tronton lelah ia akan beristirahat. Supir tronton tidak lelah yang tidak mengalami kecelakaan kerja sebanyak 72,7%, hal ini dikarenakan supir tronton memiliki waktu kerja normal dan memiliki istirahat yang cukup.

Hasil uji chi-square antara kelelahan kerja dengan kecelakaan kerja dapat diketahui nilai X^2 hitung (11,298) < X^2 tabel (3,841) dan nilai p (0,001) < α (0,05) artinya ada hubungan kelelahan kerja dengan kecelakaan kerja.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ewin Aswar dkk (2016) menyatakan bahwa terdapat hubungan antara kelelahan kerja dengan kecelakaan kerja pada pekerja bengkel mobil Kota Kendari tahun 2016³.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara waktu kerja, kelelahan kerja dengan kecelakaan kerja pada supir Tronton PT. Tirta Kencana Pratama di Terminal Petikemas Makassar. Perlunya dibuat dan ditaati aturan tentang waktu kerja supir agar dapat mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja dan memperhatikan kesehatan fisik agar tidak mengalami kelelahan kerja ketika sedang bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

1. Infodatin Kementrian Kesehatan. *Situasi Kesehatan Kerja*. Infodatin Kemenkes RI. 2015:7.
2. Handayani EE, Wibowo TA, Dyah S, Fakultas K, Masyarakat A, Dahlan Y. *Hubungan Antara Penggunaan Alat Pelindung Diri, Umur Dan Masa Kerja Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Bagian Rustic Di Pt Borneo Melintang Buana Eksport Yogyakarta*. Univ ahmad dahlan. 1978:208-217.
3. Aswar E, Asfian P, Fachlevy AF. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Bengkel Mobil Kota Kendari Tahun 2016*. J Ilm Mhs Kesehat Masy. 2017;1(3):1-10. <http://ojs.uho.ac.id/index.php/JIMKESMAS/article/view/1215>.
4. Sari WP, Mahyuni EL, Salmah U. *Faktor-Faktor Yang Memengaruhi Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Truk Di Pt Berkatnugraha Sinarlestari Belawan Tahun 2015*. Univ sumatera utara. 2015:2584-2600.