

Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan *Unsafe Action* Pada Anak Buah Kapal Jalur Manado-Talaud Di Pelabuhan Laut Manado

Juverdi W. Sigarlaki^{1*}, Diana V. D. Doda², Ricky C. Sondakh³

¹ Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia,

² Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia,

³ Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia
juverdisigarlaki121@student.unsrat.ac.id

Abstrak: Kecelakaan kerja di sektor pelayaran masih menjadi permasalahan yang sebagian besar dipengaruhi oleh Tindakan tidak aman (*unsafe action*). Anak Buah Kapal (ABK) memiliki risiko tinggi mengalami kecelakaan kerja akibat karakteristik pekerjaan yang kompleks, sehingga diperlukan identifikasi faktor-faktor yang berhubungan dengan *unsafe action*. Penelitian ini bertujuan menganalisis hubungan pengetahuan, masa kerja, umur, pengawasan, dan ketersediaan alat pelindung diri (APD) dengan *unsafe action* pada ABK jalur Manado–Talaud di Pelabuhan Laut Manado sebagai dasar penyusunan upaya peningkatan keselamatan dan kesehatan kerja. Penelitian menggunakan desain *cross-sectional* dengan pendekatan kuantitatif. Sampel berjumlah 45 responden yang dipilih menggunakan teknik *total sampling*. Data dikumpulkan melalui kuesioner dan dianalisis menggunakan uji korelasi *Spearman's Rank* dengan tingkat kemaknaan $\alpha=0,05$. Hasil penelitian menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan *unsafe action* ($r = -0,361$; $p=0,015$), pengawasan ($r = -0,384$; $p=0,009$), dan ketersediaan APD ($r = -0,317$; $p=0,034$). Kelima variabel memiliki arah hubungan negatif, yang menunjukkan bahwa semakin baik pengetahuan, masa kerja, umur, pengawasan, dan ketersediaan APD, maka semakin rendah kecenderungan ABK melakukan *unsafe action*. Sebaliknya, masa kerja ($r = -0,112$; $p=0,463$) dan umur ($r = -0,218$; $p=0,151$) tidak menunjukkan hubungan yang signifikan dengan *unsafe action*. Hasil ini mengindikasikan bahwa faktor individu dan organisasi, khususnya pengetahuan, pengawasan, dan ketersediaan APD, berperan dalam membentuk perilaku kerja yang aman.

Kata kunci: tindakan tidak aman, keselamatan dan kesehatan kerja, pengetahuan k3, umur, masa kerja, pengawasan, ketersediaan apd.

Abstract: Work accidents in the shipping sector are still a problem, mostly influenced by unsafe actions. Crew members have a high risk of work accidents due to the complex nature of their job, so it's necessary to identify factors related to unsafe actions. This study aims to analyze the relationship between knowledge, work experience, age, supervision, and the availability of personal protective equipment (PPE) with unsafe actions among crew members on the Manado–Talaud route at Manado Sea Port, as a basis for developing efforts to improve occupational safety and health. The study used a cross-sectional design with a quantitative approach. The sample consisted of 45 respondents selected using total sampling. Data were collected through questionnaires and analyzed using Spearman's Rank correlation test with a significance level of $\alpha=0.05$. The results showed that there was a significant relationship between knowledge and unsafe action ($r = -0.361$; $p=0.015$), supervision ($r = -0.384$; $p=0.009$), and availability of PPE ($r = -0.317$; $p=0.034$). The five variables have a negative relationship, which shows that the better the knowledge, length of service, age, supervisory, and availability of PPE, the lower the tendency of crew members to perform unsafe actions. Conversely, length of service ($r = -0.112$; $p=0.463$) and age ($r = -0.218$; $p=0.151$) do not show a significant relationship with unsafe actions. These results indicate that individual and organizational factors, particularly knowledge, supervision, and PPE availability, play a role in shaping safe work behavior.

Keywords: : unsafe behavior, occupational health and safety, OHS knowledge, age, tenure, supervision, PPE availability.

Pendahuluan

Pelayaran telah lama menjadi salah satu pekerjaan yang paling menantang dan berbahaya. Para pelaut tidak hanya menghadapi periode isolasi yang panjang dan kondisi kerja

yang keras tetapi juga risiko signifikan terhadap kesehatan dan keselamatan kerja mereka. Terlepas dari kemajuan dalam teknologi maritim, regulasi dan pelatihan, setiap tahun ratusan nyawa hilang di laut karena berbagai penyebab termasuk kecelakaan kerja, masalah kesehatan, bunuh diri, hilangnya orang di laut dan penyebab lain yang tidak diketahui (*Internasional Labor Organization*, 2025).

Keselamatan merupakan suatu tuntutan mutlak terhadap segala aspek kegiatan manusia, termasuk salah satunya adalah keselamatan kerja dalam melakukan aktifitas bertransportasi. Faktor keselamatan kerja adalah hal utama. Kelalaian atau rendahnya kesadaran akan keselamatan kerja dapat berdampak pada terjadinya kondisi yang akan merugikan suatu sektor baik materil maupun non materil. Hampir setiap kota di Indonesia memiliki angka kecelakaan yang tinggi, walaupun pengembangan infrastruktur sektor transportasi terus digalakkan guna pemenuhan kebutuhan permintaan akan transportasi masyarakat (Hasibuan dkk., 2020).

Hasil penelitian yang di lakukan oleh Ruznaiza dan Mindiharto (2024) di PT.X Hasil uji bivariat diperoleh nilai $p=0,011$ yang artinya bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengawasan K3 dengan kejadian unsafe action, diperoleh mayoritas responden yang melakukan Tindakan tidak aman (*unsafe action*) lebih tinggi saat pengawasan petugas kurang baik, di bandingkan pada saat pengawasan yang baik. Selain itu hasil penelitian dari Mamangkay, Maddusa, Kandou, (2025), pada Anak Buah Kapal (ABK) dari 73 responden (73%) yang mengalami kecelakaan kerja, 65 orang (54,8%) diketahui melakukan tindakan tidak aman, sementara hanya 8 orang (18,3%) yang melakukan tindakan aman. Sedangkan dari 27 responden yang tidak mengalami kecelakaan kerja, 10 orang (20,3%) melakukan tindakan tidak aman, dan 17 orang (6,8%) melakukan tindakan aman

Pelabuhan Laut Manado merupakan salah satu pelabuhan di Sulawesi Utara, pelabuhan ini terletak Wenang Utara, Kecamatan Wenang, Kota Manado yang merupakan penghubung antara jalur laut Manado menuju Talaud. Berdasarkan kesenjangan tersebut, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis hubungan pengetahuan, masa kerja, umur, pengawasan, dan ketersediaan APD dengan *unsafe action* pada Anak Buah Kapal jalur Manado–Talaud di Pelabuhan Laut Manado.

Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif yang menggunakan desain studi potong lintang (*cross-sectional*) karena pengukuran variabel independen dan variabel dependen dilakukan secara bersamaan pada satu waktu. Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan laut manado. Pelaksanaan penelitian berlangsung pada Januari-juli 2026.

Populasi dalam penelitian ini yaitu seluruh Anak Buah Kapal (ABK) yang bekerja di kapal jalur laut manado- talaud, dan jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 45 orang responden dengan penentuan jumlah sampel menggunakan teknik total sampling dengan kriteria inklusi yaitu pekerja yang bersedia menjadi responden. Instrumen penelitian yang digunakan yaitu kuesioner pada responden. Data dianalisis secara univariat dan bivariat menggunakan uji korelasi *Spearman's Rank*, karena bertujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen yang diukur dalam bentuk data ordinal atau data yang tidak memenuhi asumsi distribusi normal. Uji Spearman merupakan uji statistik nonparametrik yang digunakan untuk mengukur arah dan kekuatan hubungan (korelasi) antara dua variabel berdasarkan peringkat (ranking).

Hasil dan Pembahasan

Tabel 1 Analisis Statistik Deskriptif

Variabel	n	Mean	Median	Max	Min	Std Deviasi
Pengetahuan	45	7,87	8,00	10	1	2,408
Masa Kerja	45	6,71	5,00	30	1	5,587
Umur	45	30,18	27,00	68	20	9,597
Pengawasan	45	22,71	24,00	31	10	6,451
Ketersediaan APD	45	23,18	25,00	35	10	6,658
<i>Unsafe Action</i>	45	22,47	23,00	40	10	7,127

Pada hasil dari analisis statistik deskriptif dari data *Unsafe Action* pada tabel 1. menunjukkan untuk nilai rata-rata (*mean*) di angka 22,47, nilai tengah (*median*) pada hasil yang didapatkan berada di angka 23,00. Nilai minimum dari frekuensi data *Unsafe Action* ada di angka 10 dan untuk nilai maksimum pada angka 40. Nilai std deviasi pada *Unsafe Action* berada di angka 7,127.

Tabel 2 Distribusi Frekuensi Berdasarkan Jenis Kelamin

Karakteristik	N	%
Jenis Kelamin		
Laki-laki	45	100,0
Perempuan	0	0,0
Pengetahuan		
Baik	36	80,0
Kurang	9	20,0
Masa Kerja		
< 6 Tahun	23	51,1
6-10 Tahun	18	8,9
> 10 Tahun	4	40,0
Umur		
Muda	34	75,6
Tua	11	24,4
Pengawasan		
Baik	22	48,9
Kurang Baik	23	51,1
Ketersediaan APD		
Tidak Lengkap	21	46,7

Lengkap

24

53,3

Kategori umur dibagi menjadi 2 kategori yaitu muda dan tua. Berdasarkan tabel 2, terdapat 34 responden (75,6%) yang memiliki kategori umur muda yaitu < 35 tahun dan 11 responden (24,4%) yang memiliki kategori umur tua yaitu > 35 tahun. Untuk kategori pengawasan dibagi menjadi dua yaitu baik dan kurang baik. Berdasarkan tabel 2, terdapat 22 responden (48,9%) yang menyampaikan bahwa pengawasan baik dan 23 responden (51,9%) yang menyampaikan bahwa pengawasan kurang baik. Kategori ketersediaan APD dibagi menjadi dua yaitu tidak lengkap dan lengkap. Berdasarkan tabel 2, terdapat 21 responden (46,7%) yang tidak lengkap menggunakan APD dan 24 responden (53,3%) yang lengkap menggunakan APD.

Tabel 3 Distribusi Responden Berdasarkan Unsafe Action

<i>Unsafe Action</i>	N	%
Berisiko Tinggi	21	46.7
Berisiko Rendah	24	53.3
Total	45	100,0

Berdasarkan tabel 3, terdapat 21 responden (46,7) beresiko tinggi melakukan *Unsafe Action* dan 24 (53,3%) responden beresiko rendah melakukan *Unsafe Action*.

Tabel 4 Hubungan Antara Pengetahuan Dengan Unsafe Action

Pengetahuan	<i>Unsafe Action</i>				Total	%	Nilai r	Nilai P
	Beresiko tinggi		Beresiko rendah					
	n	%	n	%				
Baik	14	31,1	22	48,9	36	80,0	-0,361	0,015
Kurang	7	15,6	2	4,4	9	20,0		
Total	21	46,7	24	53,3	45	100,0		

Berdasarkan Tabel 4, Hasil uji korelasi *Spearman's rank* menunjukkan nilai koefisien korelasi sebesar -0,361 dengan nilai signifikansi $p = 0,015$ ($<0,05$). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan dengan *Unsafe Action* pada ABK. Nilai korelasi yang negatif mengindikasikan hubungan yang berlawanan arah, dimana semakin baik tingkat pengetahuan ABK maka semakin rendah kecenderungan melakukan *Unsafe Action*. Sebaliknya, pengetahuan yang rendah cenderung meningkatkan kemungkinan terjadinya *Unsafe Action*.

Tabel 5 Hubungan Antara Masa Kerja Dengan Unsafe Action

Masa kerja	<i>Unsafe Action</i>				Total	%	Nilai r	Nilai P
	Beresiko tinggi		Beresiko rendah					
	n	%	n	%				
< 6 tahun	12	26,7	11	24,4	23	51,1	-,112	0.463
6-10 Tahun	6	13,3	12	26,7	18	40,0		
> 10 Tahun	3	6,7	1	2,2	4	8,9		
Total	21	46,7	24	53,3	45	100,0		

Berdasarkan Tabel 5, Berdasarkan hasil uji korelasi *Spearman's rank* diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar -0,112 dengan nilai $p = 0,463$ ($p > 0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada responden penelitian.

Meskipun arah korelasi bersifat negatif yang mengindikasikan kecenderungan bahwa pekerja dengan masa kerja lebih lama memiliki tindakan tidak aman yang lebih rendah, kekuatan hubungan tergolong lemah dan secara statistik tidak bermakna.

Tabel 6 Hubungan Antara Umur Dengan Unsafe Action

Umur	<i>Unsafe Action</i>				Total	%	Nilai r	Nilai P
	Beresiko tinggi n	Beresiko tinggi %	Beresiko rendah n	Beresiko rendah %				
Tua	5	11,1	6	13,3	11	24,4	-.218	0,151
Muda	16	35,6	18	40,0	34	75,6		
Total	21	46,7	24	53,3	45	100,0		

Berdasarkan Tabel 6, hasil uji korelasi *Spearman's rank* diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar -0,218 dengan nilai signifikansi 0,151 ($p > 0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara umur dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada pekerja. Koefisien korelasi yang bernilai negatif menunjukkan kecenderungan bahwa pekerja dengan umur yang lebih tinggi memiliki tindakan tidak aman yang lebih rendah, namun hubungan tersebut tergolong lemah dan tidak signifikan.

Tabel 7 Hubungan Antara Pengawasan Dengan Unsafe Action

Pengawasan	<i>Unsafe Action</i>				Total	%	Nilai r	Nilai P
	Beresiko tinggi n	Beresiko tinggi %	Beresiko rendah n	Beresiko rendah %				
Baik	5	11,1	18	40,0	23	51,1	-.384	0,009
Kurang baik	16	35,6	6	13,3	22	48,9		
Total	21	46,7	24	53,3	45	100,0		

Berdasarkan Tabel 7, Hasil uji korelasi *Spearman's rank* adanya terdapat hubungan yang signifikan antara pengawasan dengan *Unsafe Action* pada ABK, dengan nilai koefisien korelasi sebesar -.384 dan nilai $p = ,009$ ($<0,05$). Nilai korelasi negatif menunjukkan bahwa hubungan yang terjadi bersifat berlawanan arah, dimana semakin baik pengawasan yang diberikan maka semakin rendah Risiko tingkat *Unsafe Action* yang dilakukan oleh ABK. Kekuatan hubungan berada pada kategori sedang, sehingga dapat disimpulkan bahwa pengawasan merupakan salah satu faktor yang berhubungan dengan terjadinya *Unsafe Action* pada ABK.

Tabel 8 Hubungan Antara Ketersediaan APD Dengan Unsafe Action

Ketersediaan APD	<i>Unsafe Action</i>				Total	%	Nilai r	Nilai P
	Beresiko tinggi	Beresiko rendah						
	n	%	n	%				
lengkap	6	13,3	18	40,0	24	53,3	-.317	0,034
Tidak lengkap	15	33,3	6	13,3	21	46,7		
Total	21	46,7	24	53,3	45	100,0		

Berdasarkan Tabel 8, hasil uji korelasi *Spearman's rank* diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar -0,317 dengan nilai signifikansi $p = 0,034$ ($<0,05$). Hasil tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara ketersediaan APD dengan *Unsafe Action* pada ABK. Nilai korelasi yang negatif menunjukkan hubungan yang berlawanan arah, dimana semakin baik ketersediaan APD maka semakin rendah tingkat *Unsafe Action* yang dilakukan oleh ABK. Kekuatan hubungan berada pada kategori sedang, sehingga dapat disimpulkan bahwa ketersediaan APD merupakan salah satu faktor yang berhubungan dengan terjadinya *Unsafe Action* pada ABK.

Hubungan Antara Pengetahuan Dengan *Unsafe Action*

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji korelasi *Spearman's rank*, ditemukan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara Tingkat pengetahuan Anak buah kapal dengan Tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) di Pelabuhan laut Manado. Hasil pengujian menunjukkan nilai koefisien korelasi -0,361 dengan nilai signifikan $p = 0,015$ ($p < 0,05$). Nilai korelasi yang bernilai negatif ini mengindikasikan adanya hubungan yang berlawanan arah, yang berarti semakin baik Tingkat pengetahuan yang dimiliki oleh Anak Buah Kapal (ABK) mengenai keselamatan kerja, maka akan semakin rendah kecenderungan mereka untuk melakukan tindakan tidak aman (*Unsafe Action*), selama berporasi di atas kapal.

Dalam hasil penelitian hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Aprilianti, Sumiaty, Hasan (2022), Mengenai Pengetahuan dengan menggunakan uji chi-square dengan tingkat kepercayaan 95%, maka dapat diambil keputusan yaitu nilai sig-p adalah $0.000 < 0.05$, maka H_a diterima, Artinya ada hubungan pengetahuan dengan tindakan tidak aman pada pekerja bahwa para pekerja sudah mengenal dan memiliki pengetahuan khususnya tentang K3. Pernyataan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Alfarisie & Kurniawan., (2024), Pada pengetahuan tentang K3 dengan perilaku tidak aman (*Unsafe Action*) menghasilkan hasil signifikan sebesar $0,001 < (p= 0,05)$, adanya hubungan antara pengetahuan tentang K3 dengan perilaku tidak aman oleh pekerja yang memiliki pengetahuan rendah yaitu belum pernah mendapatkan pelatihan tentang K3. Monalisa, Subakir, Listiawati., (2022), Hubungan antara pengetahuan dan perilaku tidak aman pada pekerja menunjukkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan terhadap perilaku tidak aman pada pekerja ($p=0,028$).

Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang, dalam konteks keselamatan maritim, pengetahuan Anak buah kapal mencakup pemahaman tentang prosedur operasional standar (SOP), risiko bahaya di laut seperti lantai licin, bahaya kebakaran atau dekompresi serta cara penanggulangan situasi darurat ketika seorang Anak buah kapal memahami secara mendalam konsekuensi logis dari sebuah pelanggaran prosedur, maka akan cenderung berpikir rasional dan menghindari Tindakan pintas yang berbahaya.

Hubungan Antara Masa Kerja Dengan *Unsafe Action*

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji korelasi *Spearman's rank* (ρ), diperoleh hasil bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) pada Anak Buah Kapal (ABK) jalur Manado-Talaud di Pelabuhan Laut Manado. Hasil pengujian secara statistik menunjukkan nilai koefisien korelasi (r) sebesar -0.112 dengan nilai signifikansi $p = .463$ ($p > 0,05$). Nilai p yang lebih besar dari 0,05 ini mengindikasikan secara empiris bahwa lama atau barunya masa kerja seorang ABK tidak menjadi faktor penentu atau tidak berkorelasi nyata terhadap tinggi rendahnya kecenderungan mereka dalam melakukan tindakan tidak aman di atas kapal.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ristantya, Kurniawan, Wahyuni, (2022), menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan perilaku tidak aman pada teknisi perawatan dengan p -value 0,694. Labibah, Amelia, Muchlis., (2026), dalam hasil uji *chi-square* di dapat kan nilai $p = > 0,226$ dimana tidak memiliki hubungan antara masa kerja dengan *Unsafe Action*. Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa lamanya masa kerja tidak berhubungan terhadap perilaku yang tidak aman (*Unsafe Action*). Hal ini mungkin disebabkan oleh kondisi lapangan yang beragam, perbedaan senioritas di antara pekerja, tingkat kejenuhan pekerja, dan kurangnya pengalaman. Melalui analisis silang (*crosstabulation*), ditemukan bahwa baik pada kelompok masa kerja baru maupun masa kerja lama, mayoritas responden berada pada kategori tindakan yang aman atau berisiko rendah dalam bekerja. Tidak adanya hubungan yang signifikan antara kedua variabel ini dapat dipahami melalui kondisi nyata di lapangan operasional kapal jalur Manado-Talaud

Hubungan Antara Umur Dengan *Unsafe Action*

Berdasarkan hasil analisis bivariat menggunakan uji korelasi *Spearman's rank* (ρ), diperoleh hasil bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara Umur dengan tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) pada Anak Buah Kapal (ABK) jalur Manado-Talaud di Pelabuhan Laut Manado. Hasil pengujian secara statistik menunjukkan nilai koefisien korelasi (r) sebesar -0.218 dengan nilai signifikansi $p = .151$ ($p > 0,05$).

Hasil analisis menunjukkan bahwa Sebagian besar responden didominasi oleh kelompok usia muda. Secara teoritis, faktor umur memiliki korelasi erat dengan kapasitas fisik dan kematangan psikologis seorang pekerja dalam mengambil Keputusan di atas kapal Meilin, dkk (2021). Penelitian ini sejalan oleh Heza, Ibnu, Putra (2025), Analisis statistik menghasilkan nilai PR sebesar 0,909 dan p-value 0,820 yang mengindikasikan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara usia berisiko dengan kecenderungan melakukan tindakan tidak aman. Dengan demikian, pekerja muda (<34tahun) memiliki kemungkinan 0,909 kali lebih besar melakukan tindakan tidak aman dibandingkan pekerja yang lebih tua, namun perbedaan ini tidak signifikan secara statistik. Fenomena ini dapat dipengaruhi oleh motivasi dan semangat kerja yang tinggi pada pekerja muda, meskipun terkadang disertai sikap ceroboh. Sebaliknya, pekerja yang lebih tua cenderung mengalami penurunan kewaspadaan akibat faktor fisiologis dan kebiasaan kerja. Tenaga kerja yang berusia muda umumnya memiliki kapasitas yang berusia muda umumnya memiliki kapasitas fisik prima, kekuatan otot yang lebih baik, serta kecepatan reaksi yang tinggi dalam merespon situasi darurat di laut. Dari aspek psikologis dan perilaku keselamatan, pekerja usia muda cenderung memiliki karakteristik emosional yang belum stabil, kurang waspada, suka terburu-buru, dan memiliki kecenderungan lebih tinggi untuk mengambil risiko (*risk-taking-behavior*) demi efisiensi waktu kerja. Hal inilah yang kerap mengarahkan mereka pada tindakan tidak aman (*Unsafe Action*).

Hubungan Antara Pengawasan Dengan *Unsafe Action*

Berdasarkan hasil analisis uji korelasi *spearman's rank*, diperoleh hasil bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara fungsi pengawasan dengan tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) pada Anak buah kapal jalur Manado-Talaud. Hasil statistik menunjukkan nilai koefisien korelasi sebesar -0,384 dengan tingkat signifikan $p = 0,009$ ($P < 0,05$). Nilai korelasi negatif yang berada pada kategori sedang ini membuktikan hubungan berlawanan arah, semakin baik dan ketat pengawasan yang diterapkan oleh manajemen maupun nahkoda di kapal, maka akan secara signifikan menurunkan tingkat perilaku atau tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) yang dilakukan oleh para Anak buah kapal. Dalam penelitian oleh Ningsih, Saptaputra, Yunawati (2025), Analisis bivariat dengan menggunakan uji chi-square menunjukkan adanya hubungan $0.000 < 0.05$ antara tingkat pengawasan dengan perilaku berisiko karyawan. Pada pernyataan ini juga didukung penelitian yang dilakukan oleh Uyun & Widowati., (2022), Berdasarkan hasil uji statistik yang menggunakan uji alternatif chi-square yaitu $u,010 < 0,05$, bahwa ada hubungan yang signifikan antara variabel pengawasan K3 dengan perilaku tidak aman (*Unsafe Action*).

Pengawasan dalam K3 maritim berfungsi sebagai instrumen deteksi dini untuk mengoreksi penyimpangan prosedur sebelum berujung pada kecelakaan fatal. Hasil korelasi sedang ini menegaskan bahwa pengawasan bukan sekedar fungsi administratif formal melainkan pilar kendali aktif anak buah kapal untuk tetap patuh pada standar keselamatan kerja maritim.

Hubungan Antara Ketersediaan APD Dengan *Unsafe Action*

Hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD) memiliki hubungan yang sangat signifikan dan kuat dengan tindakan tidak aman (*Unsafe Action*) pada Anak buah kapal jalur Manado-Talaud. Melalui uji *Spearman's rank*, didapatkan nilai koefisien korelasi (r) sebesar -0,317 dengan signifikansi $p = 0,034$ ($p < 0,05$). Di antara seluruh variabel yang diteliti, ketersediaan APD menunjukkan nilai korelasi negatif tertinggi, yang mengindikasikan bahwa ketersediaan APD merupakan faktor paling dominan dalam menekan angka *Unsafe Action* pada Anak buah kapal di lapangan. Penelitian yang dilakukan oleh Bahri, Damayanti, Rahmi, Putro, Adha (2022), bahwa ada hubungan antara ketersediaan APD dengan *Unsafe Action* ($P\text{-value } 0.002 < 0,05$). Sebagian besar responden merasa kurangnya ketersediaan APD yang disediakan oleh perusahaan, pemakaian APD yang baik saat bekerja akan mengurangi risiko kecelakaan di tempat kerja.

Fenomena lapangan menunjukkan bahwa ketika manajemen kapal tidak menyediakan APD yang memadai seperti baju pelampung (*life jacket*), sepatu keselamatan, atau sarung tangan kerja Anak buah kapal terpaksa bekerja dengan apa adanya. Kondisi terpaksa ini lama-kelamaan bertransformasi menjadi tindakan tidak aman yang disengaja karena ketiadaan fasilitas pengaman tubuh. Sesuai dengan Teori Domino, penyediaan sarana proteksi yang minim merupakan bentuk kegagalan manajemen (*lack of control*) yang langsung menciptakan kondisi fisik lingkungan kerja buruk (*unsafe condition*) sekaligus mendorong perilaku berisiko (*Unsafe Action*).

Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada Anak Buah Kapal Jalur Manado-Talaud yaitu terdapat hubungan : antara pengetahuan ($r = -0,361$; $p = 0,015$), pengawasan ($r = -0,384$; $p = 0,009$) ketersediaan APD ($r = -0,317$; $p = 0,034$) dengan *unsafe action* pada Anak Buah Kapal jalur Manado-Talaud di Pelabuhan Laut Manado. Tidak terdapat hubungan : antara umur dengan *Unsafe Action* ($r = -0,218$; $p = 0,151$), masa kerja dengan *Unsafe Action* pada Anak Buah Kapal jalur Manado-Talaud di Pelabuhan Laut Manado ($r = -0,112$; $p = 0,463$).

Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan terima kasih kepada keluarga atas doa, dukungan, dan motivasi yang diberikan selama proses penelitian. Terima kasih juga disampaikan kepada dosen pembimbing atas bimbingan, arahan, dan masukan dalam penyelesaian penelitian ini. Penulis turut mengucapkan terima kasih kepada seluruh Anak Buah Kapal (ABK) jalur Manado–Talaud yang telah bersedia menjadi responden dan berpartisipasi dalam penelitian, serta kepada teman-teman atas dukungan dan semangat yang diberikan hingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik.

Referensi

- Alfarisie, M. S., Kurniawan, D., 2024, Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Tidak Aman (*Unsafe Action*) Pada Pekerja Workshop PT. Maju Selaras Instrumindo, *Jurnal TechLINK*, Vol. 8, No. 2, pp 15-24. Diakses 20 Juni 2026
- Aprilianti, A., & Hasan, C. (2022). Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Action*) pada Tenaga Kerja di PT. Maruki Internasional Indonesia Makassar. *Window of Public Health Journal*, 3(1), 70-81. <https://jurnal.fkm.umi.ac.id/index.php/woph/article/view/347>. Diakses 19 Juni 2026.
- Bahri, S., Damayanti, E., Rahmi, J., Putro, W. G., & Adha, M. Z. (2022). FAKTOR–FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN *UNSAFE ACTION* PADA PEKERJA PROYEK PEMBANGUNAN RSUD BOGOR UTARA OLEH PT. JAYA SEMANGGI ENJINERING. *MAP (Midwifery and Public Health) Journal*, Vol. 2 No. 1, 94-103. <https://openjournal.wdh.ac.id/index.php/MAP/article/view/368/0>. Diakses 27 Juni 2026.
- Hasibuan, A., Purba, B., Marzuki, I., Sianturi, M., Armus, R., Gusty, S., Cherul, M., Sitorus, E., Khariri., Bachtiar, E., Susilawaty, A., Jamaludin, 2020, Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Halaman 114, 167. Diakses 30 November 2025.
- Heza, A. M., Ibnu, I. N., Putra, A. N., (2025). *Hubungan Faktor Predisposisi Pekerja dan Kepatuhan Penggunaan APD Terhadap Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) pada Tenaga Kerja Bagian RAM PT. XYZ Jambi* (Doctoral dissertation, Universitas Jambi). *Jurnal Ilmiah Kedokteran dan Kesehatan*. Vol. 6, No. 3, pp 274-282. <https://repository.unja.ac.id/81013/> Diakses 15 Juni 2026.
- ILO, 2025, New Data Reveals Leading Causes of Seafarer Deaths in 2023, Internasional Labour Organization, Geneva, <https://ilostat.ilo.org/new-data-reveals-leading-causes-of-seafarer-deaths-in2023/>. Diakses 30 November 2025.
- Labibah, I. N., Amelia, A. R. AP., Muchlis, N., 2026, Hubungan Masa Kerja, Pengawasan Dengan Perilaku Tidak Aman Pekerja Operasional PT. Bumi Jasa Utama, *Window of Public Health Journal*, Vol. 7, No. 3, pp 457-463. Diakses 28 Juni 2026.
- Mamangkay, M. S., Maddusa, S. S., & Kandou, G. D., 2025, Hubungan Antara Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Action*) dengan Kecelakaan Kerja pada ABK Bagian Jala di Pelabuhan Perikanan Pantai Tumumpa Kota Manado. *KESMAS: Jurnal Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi*, Vol. 14, No. 1, pp 08-15, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/kesmas/article/view/61606>. Diakses 3 Desember 2025.
- Meilin, A., Utami, F. W., Rantini, I. P., Lestari, P., Sunyoto., Kurniasari, U., Sriharini, W., Amaliyasari, Y., Aulia, S. D., Athatur, E. B., 2021, Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Strada Press, <https://repository.unar.ac.id/jspui/bitstream/123456789/5670/1/28-Book%20Manuscript-103-1-10-20210610.pdf>. Halaman 66-67, 79, 97. Diakses 14 April 2026.
- Ningsih, R., Saptaputra, S. K., & Yunawati, I. (2025). FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN TINDAKAN TIDAK AMAN (*UNSAFE ACTION*) PADA PEKERJA DI PT. X TAHUN 2023. *Jurnal*

- Kesehatan dan Keselamatan Kerja Universitas Halu Oleo*, Vol. 6, No. 3, pp 319-327.
<https://jk3.uho.ac.id/index.php/journal/article/view/161> Diakses 14 Juni 2026.
- Ristantya, A. R., Kurniawan, B., & Wahyuni, I. (2022). Hubungan Antara Karakteristik Pekerja Dan Pengawasan Terhadap Perilaku Tidak Aman Pada Teknisi Perawatan Hangar Pesawat Pt X. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 10(3), 267-272.
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jkm/article/view/30875>. Diakses 17 Juni 2026.
- Ruznaiza, E., Mindiharto, S., 2024, Hubungan Pengawasan Dan Sosialisasi Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3) Dengan Kejadian Unsafe Action Di PT.X, *Jurnal Kesehatan Masyarakat Indonesia*, Vol. 19, No. 4, pp 37-41. Diakses 29 Juni 2026.
- Uyun, R., C., Widowati, E., 2022, Hubungan Antara Pengetahuan Pekerja Tentang K3 dan Pengawasan K3 dengan Perilaku Tidak Aman (*Unsafe Action*), *JURNAL KESEHATAN MASYARAKAT (e-Journal)*, Vol. 10, No. 3, pp 391-397. Diakses 29 Juni 2026.