

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

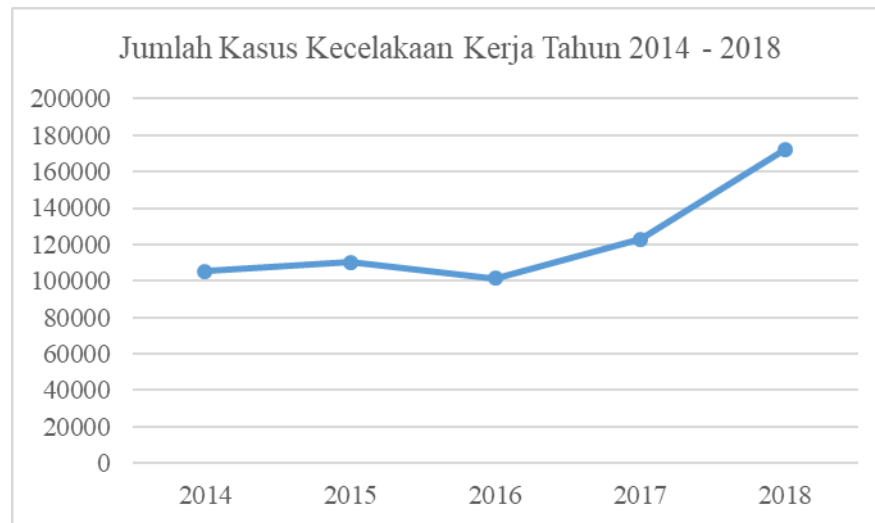
Di era golablisasi aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) telah menjadi isu yang berpengaruh terhadap arus perdagangan antar negara. Pasar bebas *Asean Free Trade Area* (AFTA), *World Trade Organization* (WTO) dan *Asia Pacific Economic Community* (APEC) yang akan berlaku pada tahun 2020 ini menjadikan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sebagai salah satu prasyarat yang harus dipenuhi oleh seluruh negara anggota dalam perdagangan barang dan jasa antara negara, termasuk negara Indonesia.

Undang – Undang RI Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan juga menyatakan bahwa dalam memperkerjakan tenaga kerja wajib memberikan perlindungan yang mencakup kesejahteraan, keselamatan dan kesehatan baik mental maupun fisik. Berdasarkan hal tersebut, banyak perusahaan di Indonesia yang dituntut untuk mengupayakan penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dalam rangka mencegah terjadinya kasus kecelakaan kerja.

Kecelakaan dan penyakit akibat kerja merupakan suatu kejadian yang sangat merugikan bagi sebuah perusahaan dan tenaga kerja itu sendiri. Kerugian yang diderita tidak hanya berupa kerugian materi, namun lebih dari

itu adalah timbulnya korban jiwa. Kehilangan sumber daya manusia merupakan kerugian yang sangat besar karena manusia adalah satu-satunya sumber daya yang tidak dapat digantikan oleh teknologi apapun. Kerugian yang berlangsung dari timbulnya kecelakaan dan penyakit akibat kerja adalah biaya pengobatan dan kompensasi. Kerugian tidak langsung akibat kecelakaan dan penyakit akibat kerja antara lain kerusakan alat-alat produksi, penataan manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang baik, penghentian alat produksi, dan hilangnya waktu kerja (Hellyanti, 2009).

Menurut data statistik dari *International Labour Organization* (ILO) 2018, setiap tahun di dunia sekitar 380.000 tenaga kerja atau 13,7% dari 2.780.000 tenaga kerja tewas akibat kecelakaan kerja dan salah satu penyebabnya yaitu karena masih rendahnya kesadaran tenaga kerja akan pentingnya penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Sementara di Indonesia, rata – rata per tahun terdapat 99.000 kasus kecelakaan kerja. Dari total jumlah tersebut, sekitar 70% berakibat fatal yaitu meninggal dunia dan cacat seumur hidup. Berikut adalah grafik jumlah kasus kecelakaan kerja yang tercatat mulai dari tahun 2014 – 2018 berdasarkan data Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan tahun 2018.



Sumber: BPJS Ketenagakerjaan, 2018

Gambar 1.1 Grafik Jumlah Kasus Kecelakaan Kerja
Tahun 2014 – 2018

Berdasarkan gambar 1.1 di atas dapat diketahui bahwa jumlah kasus kecelakaan kerja yang tercatat dalam kurun waktu tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 cenderung meningkat. Pada tahun 2018 terdapat 173.415 kasus kecelakaan kerja, sedangkan pada tahun sebelumnya hanya 123.041 kasus pada tahun 2017, 101.367 kasus pada tahun 2016, 110.285 kasus pada tahun 2015 dan 105.383 kasus pada tahun 2014. Jumlah kasus kecelakaan kerja tersebut terdapat tenaga kerja yang meninggal dunia, cacat total, cacat sebagian, cacat fungsi dan dinyatakan sembuh setelah mendapatkan perawatan medis. Untuk tahun 2018 terdapat 25.883 kasus kematian.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 69 Tahun 2001, pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan

dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang. Di negara Indonesia bongkar muat barang melalui jalur laut sangat menjadi *alternative* pengangkutan barang yang diandalkan, mulai dari kegiatan bongkar muat petikemas menuju dan dari kapal hingga penyediaan tempat penumpukan petikemas yang ada di pelabuhan. Pada kegiatan bongkar muat petikemas dibantu dengan menggunakan alat – alat angkut seperti *forklift*, *rubber tyred gantry*, *truck container* dan *crane*. Di samping berfungsi untuk memudahkan dalam kegiatan bongkar muat petikemas, namun alat angkut tersebut juga dapat menimbulkan risiko kecelakaan kerja.

Dalam teori Bird dan Germain (1985) menjelaskan bahwa penyebab utama terjadinya kecelakaan kerja adalah karena kurangnya pengetahuan, keterampilan dan faktor lain dari dalam diri individu seorang tenaga kerja yang akhirnya cenderung untuk berperilaku tidak aman dalam bekerja. Hal tersebut didukung dengan hasil riset *National Safety Council* (NSC) tahun 2011 yang menyatakan bahwa penyebab terjadinya kecelakaan kerja yaitu 88% karena adanya *unsafe behaviour*, 10% karena *unsafe condition* dan 2% kecelakaan kerja yang tidak diketahui penyebabnya. Berdasarkan data tersebut maka dapat disimpulkan bahwa *unsafe behaviour* atau perilaku tidak aman tenaga kerja merupakan unsur yang memegang peranan penting dalam mengakibatkan kecelakaan kerja.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Octavin (2016), menyatakan bahwa terdapat hubungan yang bermakna secara statistik antara tingkat pengetahuan, sikap dan komitmen K3 dengan *safety behavior* responden yang menunjukkan korelasi yang positif. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi tingkat pengetahuan, sikap dan komitmen K3 responden maka semakin tinggi *safety behaviour* pekerja *confined space*.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Pratama (2015) pada tenaga kerja bongkat muat di PT Terminal Petikemas Surabaya. Dalam penelitian tersebut dijelaskan bahwa karakteristik tenaga kerja memiliki peranan dalam mengambil keputusan dan berperilaku, salah satunya adalah tindakan tidak aman dalam melakukan pekerjaan. Tenaga kerja dengan usia tua atau lansia lebih banyak melakukan tindakan tidak aman. Hal ini menunjukkan keterampilan fisik, kinerja dan kecepatan pengambilan keputusan yang semakin menurun dengan bertambahnya umur.

Peningkatan *safety behavior* tenaga kerja juga dapat dihasilkan dengan *safety climate* yang baik dari para tenaga kerjanya. Winarsunu (2008) menyatakan bahwa *safety climate* merupakan ciri dan indikator yang penting dari budaya keselamatan kerja dalam organisasi. *Safety climate* lebih menekankan pada persepsi tenaga kerja mengenai peran manajemen dalam melaksanakan program keselamatan kerja.

Penelitian yang dilakukan oleh Taqwa (2017) menunjukkan bahwa 11% *safety behavior* tenaga kerja departemen produksi PT Pura Barutama Unit

Offset Kudus dipengaruhi oleh *safety climate* tenaga kerja dan sisanya sebesar 89% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak terungkap dalam penelitian tersebut. Dimensi dari *safety climate* yang paling berpengaruh dalam penelitian adalah sikap tenaga kerja terhadap *safety training*.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Syahrial (2017) pada tenaga kerja PT Bentoel Internasional Investama Tbk juga menjelaskan bahwa apabila tidak diingatkan oleh atasan, tenaga kerja masih menganggap remeh dan malas menggunakan alat pelindung keselamatan dalam bekerja seperti helm, *safety shoes* & kaos tangan, meskipun pada umumnya tenaga kerja telah menyadari pentingnya keselamatan kerja di lingkungan kerja. Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa kesadaran akan pentingnya K3 tenaga kerja masih kurang.

Penelitian lainnya yang mendukung ada hubungan *safety climate* dengan *safety behavior* juga dilakukan oleh Pane dan Dharmastiti (2019) menyatakan bahwa secara simultan *safety climate* yang terdiri dari variabel prioritas dan komitmen manajemen terhadap keselamatan; pemberdayaan manajemen keselamatan kerja; keadilan manajemen keselamatan kerja; komitmen pekerja terhadap keselamatan kerja; prioritas keselamatan pekerja dan tidak ditoleransinya risiko bahaya; pembelajaran, komunikasi, dan inovasi; kepercayaan terhadap keefektifan sistem keselamatan kerja mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap *safety behavior* karyawan konstruksi PT X. Besarnya pengaruh ketujuh variabel bebas tersebut terhadap *safety behavior*

karyawan adalah sebesar 69,8%. Hal ini menunjukkan bahwa korelasi antara ketujuh variabel independen pada *safety climate* secara bersama dengan variabel dependen yaitu *safety behavior* menunjukkan hubungan kuat.

Maka dari itu, peneliti ingin mengkaji apakah terdapat hubungan faktor personal dan *safety climate* dengan *safety behaviour* pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat digunakan sebagai upaya untuk memberikan masukan dan pertimbangan guna mengambil langkah dalam pencegahan bahaya untuk mengurangi risiko kecelakaan kerja dan memberikan informasi pada perusahaan terkait *safety behaviour* operator *Container Crane* di PT X Surabaya.

1.2 Identifikasi Masalah

PT X Surabaya merupakan salah satu perusahaan yang bergerak di bidang layanan jasa terminal petikemas ekspor – impor dan domestik. PT X Surabaya menangani kegiatan bongkar muat, penumpukan petikemas baik jalur domestik maupun luar negeri. Kegiatan bongkar muat ini dilakukan dengan menggunakan alat – alat berat seperti *forklift*, *truck container* dan *crane* yang dioperasikan oleh operator. *Crane* yang digunakan sebagai alat bantu kegiatan bongkar muat petikemas yaitu RTG (*Rubber Tyred Gantry*) dan CC (*Container Crane*).

Alur kegiatan dalam proses bongkar muat petikemas di PT X Surabaya yaitu pengikatan petikemas oleh *Container Crane* dengan pengarahannya oleh

TKBM (Tenaga Kerja Bongkat Muat) di dermaga kemudian diangkut dengan *truck container* menuju tempat penumpukan barang untuk diambil pemilik atau pemesan barang. Untuk menyusun petikemas pada lapangan penumpukan dibantu dengan RTG yang cara kerjanya hampir sama dengan *Container Crane* di dermaga. Sehingga fokus kegiatan bongkar muat petikemas di PT X Surabaya terbagi menjadi dua lokasi yaitu dermaga dan lapangan penumpukan.

Pelayanan jasa bongkar muat di PT X Surabaya dilakukan selama 24 jam dengan 3 *shift* kerja, baik di lapangan penumpukan maupun di dermaga. Sehingga di dalam pelaksanaan operasionalnya, kegiatan bongkar muat tersebut tidak lepas dari potensi bahaya dan kecelakaan kerja khususnya pada lokasi kerja di dermaga. Kegiatan bongkar muat di dermaga PT X Surabaya melibatkan tenaga kerja antara lain *signalman*, TKBM, teknisi/mekanik dan operator *Container Crane*.

Operator *Container Crane* merupakan tenaga kerja yang memiliki risiko kerja dan tekanan kerja yang tinggi dibandingkan dengan tenaga kerja lainnya sehingga operator *Container Crane* dituntut untuk selalu konsentrasi dalam mengoperasikan alat berat berupa *crane* karena apabila lalai dan tidak mengoperasikan *crane* dengan baik dan benar sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berlaku maka akan berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja. Berikut adalah tabel rekap data kecelakaan kerja yang melibatkan operator *Container Crane* di dermaga PT X Surabaya dari tahun 2015 – 2019.

Tabel 1.1 Rekapitan Data Kecelakaan Kerja Yang Melibatkan Operator *Container Crane* di PT X Surabaya Tahun 2015 – 2019

| Tahun | Jumlah Kasus Kecelakaan Kerja |
|--------------|--------------------------------------|
| 2015 | 81 kasus |
| 2016 | 64 kasus |
| 2017 | 60 kasus |
| 2018 | 50 kasus |
| 2019 | 70 kasus |

Sumber: PT X Surabaya, 2020

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa selama tahun 2015 sampai dengan 2019, rata – rata kecelakaan kerja yang melibatkan alat berat *Container Crane* di PT X Surabaya yaitu 65 kasus per tahun. Berdasarkan data kecelakaan kerja tersebut menyebabkan kerugian baik pada manusia, peralatan, material dan lingkungan kerja. Kerugian pada manusia akibat kecelakaan kerja tersebut antara lain cacat anggota tubuh hingga kematian pada TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) karena tertimpa *container* dan *spreader* yang kurang sempurna dalam mengikat petikemas. Kerugian peralatan antara lain kerusakan pada komponen kapal dan *truck container* akibat *unsafe action* oleh operator *Container Crane* dalam mengoperasikan *Container Crane*. Kerugian material seperti mengganti barang konsumen yang rusak dan biaya perbaikan kerusakan peralatan. Sedangkan kerugian lingkungan kerja antara lain terhentinya kegiatan bongkar muat karena faktor cuaca buruk dan terganggunya ekosistem laut karena peralatan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan *safety officer* terkait kasus kecelakaan kerja pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya yang tertera pada tabel 1.1, salah satu penyebabnya yaitu karena perilaku tidak aman atau *unsafe act* dari operator *Container Crane*. Menurut rekapan data kasus kecelakaan kerja pada tahun 2015 – 2019 di PT X Surabaya, sebagian besar tindakan tidak aman atau *unsafe act* bisa terjadi karena operator *Container Crane* kurang hati – hati, kurang berkonsentrasi dan lalai dalam proses pemuatan ataupun pembongkaran petikemas. Oleh karena itu, dapat diketahui operator *Container Crane* belum memahami bahwa *safety behaviour* merupakan kebutuhan dari tenaga kerja itu sendiri.

Selain itu, operator kurang berkomunikasi dengan tenaga kerja di sekitarnya dalam mengambil tindakan dan berasumsi bahwa lingkungan sudah aman sehingga tak jarang terjadi kecelakaan kerja yang menyebabkan kerusakan peralatan akibat kecerobohan operator tersebut. Berdasarkan asumsi tersebut, peneliti memiliki keyakinan bahwa faktor personal dan *safety climate* sangat mempengaruhi *safety behavior* tenaga kerja.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut: “Apakah ada hubungan faktor personal dan *safety climate* dengan *safety behaviour* pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya?”

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan faktor personal dan *safety climate* dengan *safety behaviour* pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengidentifikasi faktor personal (usia, lama kerja, pendidikan terakhir, riwayat pelatihan K3 dan pengetahuan K3) pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya.
2. Mengidentifikasi *safety climate* pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya.
3. Mengidentifikasi *safety behaviour* pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya.
4. Menganalisis hubungan antara faktor personal dengan *safety behaviour* pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya.
5. Menganalisis hubungan antara *safety climate* dengan *safety behaviour* pada operator *Container Crane* di PT X Surabaya.

1.4.3 Manfaat Penelitian

1. Manfaat bagi Operator *Container Crane* di PT X Surabaya

Dapat digunakan sebagai upaya untuk memberikan masukan dan pertimbangan guna mengambil langkah dalam pencegahan bahaya untuk

mengurangi risiko kecelakaan kerja dan memberikan informasi pada perusahaan terkait *safety behaviour* Operator *Container Crane* di PT X Surabaya.

2. Manfaat bagi peneliti

Dapat meningkatkan pengetahuan dan pengalaman serta dapat digunakan sebagai media dalam rangka menerapkan ilmu keselamatan dan kesehatan kerja yang telah diperoleh dalam perkuliahan.

3. Manfaat bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Dapat digunakan sebagai bahan bacaan maupun bahan acuan serta studi perbandingan untuk penelitian selanjutnya terutama pada Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.