

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan teknologi yang semakin cepat membawa perubahan dalam semua aspek kehidupan, salah satunya dalam bidang perdagangan dan perekonomian. Salah satu peran teknologi yaitu mengurangi keterbatasan fisik, jarak, transportasi dan distribusi. Terdapat tiga jalur transportasi dan distribusi produk-produk yaitu jalur udara, darat dan laut. Transportasi maupun distribusi barang melalui jalur perairan berkumpul di pelabuhan. Pelabuhan menurut Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 57 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut adalah tempat yang terdiri atas daratan/dan atau perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2020).

Setiap pekerjaan baik itu pekerjaan formal maupun non formal, berada di udara, darat maupun laut memiliki resiko penyakit akibat kerja maupun kecelakaan kerja (Ramisdar, 2019). Kecelakaan kerja menyebabkan banyak kerugian mulai dari kerugian bersifat materiil hingga korban jiwa.

Berdasarkan data *International Labour Organization* (ILO) tahun 2018, lebih dari 2,78 juta pekerja di seluruh dunia meninggal pertahun akibat dari kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja (PAK). Dua pertiga kematian akibat kerja bahkan terjadi di kawasan Asia dan Pasifik yaitu sebanyak lebih dari 1,8 juta kematian akibat kerja (*International Labour Organization*, 2020). Berdasarkan data BPJS Ketenagakerjaan pada tahun 2019, kasus kecelakaan kerja di Indonesia mencapai 114.235 kasus, di tahun berikutnya yaitu 2020 terdapat 177.161 kasus dimana terjadi peningkatan angka kecelakaan kerja (BPJS Ketenagakerjaan, 2019, 2020).

Setiap tahunnya terjadi kecelakaan yang diakibatkan oleh kegiatan di pelabuhan. Berdasarkan data statistik *Marine Industrial Accident* yaitu Departemen Kelautan Hongkong, telah terjadi sebanyak 76 kasus kecelakaan kerja di bagian pengangkatan bongkar muat pelabuhan pada tahun 2016 yang terdiri atas 1 kasus fatal, 15 kasus serius dan 60 lainnya kasus minor (*Marine Industrial Accident Statistic Hongkong*, 2016). Berdasarkan data dari *Lloyd's List Intelligence Casualty Statistic Analysis* (AGCs) pada Laporan *Allianz Global Corporate* tahun 2013, Indonesia merupakan negara nomor 1 yang mendapatkan total kerugian akibat 296 kasus kecelakaan kerja di petikemas (*Allianz Global Corporate & Specialty*, 2013).

Penyebab kecelakaan kerja berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh HW Heinrich pada 75.000 kasus kecelakaan kerja di sektor Industri, 88% disebabkan oleh tindakan tidak aman atau *unsafe action*, 10% disebabkan oleh kondisi tidak aman atau *unsafe condition* dan 2% disebabkan oleh faktor

lainnya (Heinrich, 1980). *Unsafe action* atau tindakan tidak aman adalah kegagalan manusia dalam mengikuti prosedur kerja yang benar sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja, contohnya adalah tindakan yang dilakukan tanpa otoritas tertentu dan otoritas, kurang atau tidak menggunakan perlengkapan perlindungan diri (Winarsunu, 2008). Sedangkan, *unsafe condition* menurut Tarwaka adalah kondisi yang tidak aman yang disebabkan karena mesin atau peralatan yang tidak sesuai, lingkungan kerja yang buruk, tidak tersedia fasilitas yang memadai (Tarwaka, 2017).

Berdasarkan penelitian terdahulu pada tahun 2015 mengenai hubungan faktor personal dengan *unsafe action*, ditemukan bahwa sebagian besar tenaga kerja melakukan tindakan tidak aman dengan persentase sebesar 88,9%. Terdapat pengembangan teori Domino Heinrich oleh *The International Loss Causation Institute (ILCI) Loss Causation Model* dimana selain *unsafe action* dan *unsafe condition* sebagai penyebab utama, terdapat *lack of control* dan *contributing factor* atau penyebab dasar yang merupakan penyebab kecelakaan kerja. Penyebab dasar kecelakaan kerja terdiri dari faktor personal dan faktor pekerjaan. Faktor personal adalah faktor-faktor yang timbul dari dalam individu. Faktor personal memiliki peran dalam menentukan interaksi sosial dalam membentuk perilaku individu. Faktor personal merupakan salah satu sebab atau faktor yang mendasari kejadian kecelakaan dan berasal dari manusia atau para pekerjanya sendiri (Purnomo, 2010). Faktor personal antara lain pengetahuan, kemampuan fisik, stress kerja. Faktor selanjutnya yaitu faktor pekerjaan, faktor pekerjaan adalah

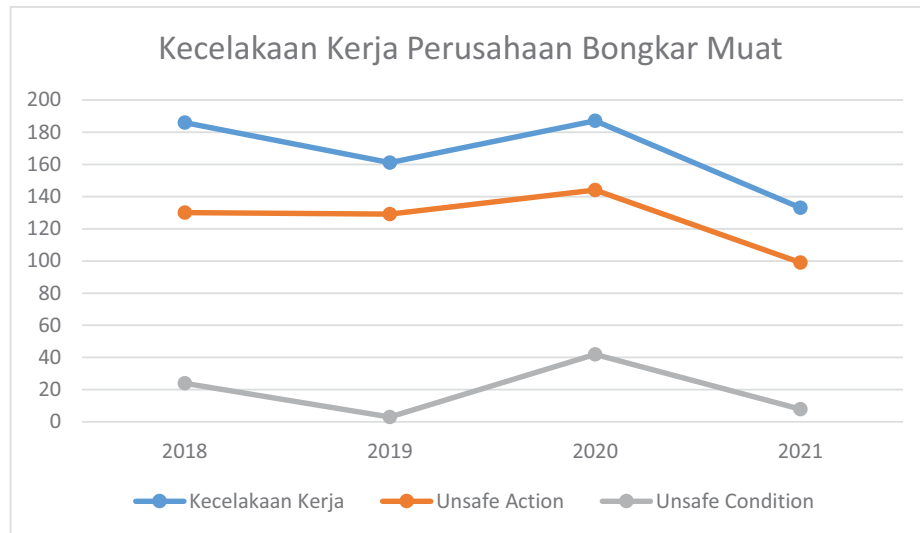
faktor yang berasal dari pekerjaan itu sendiri yang terdiri dari peralatan kerja (Pebriyanti, 2022).

Hal inilah yang mendasari penelitian ini dilakukan karena *unsafe action, unsafe condition*, faktor personal dan faktor pekerjaan merupakan hal yang harus dipelajari untuk mencegah kecelakaan kerja dan kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan kerja.

1.2 Identifikasi Masalah

Indonesia sebagai negara maritim memiliki pelabuhan salah satunya yaitu Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya memiliki beberapa fasilitas yaitu 1 Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS), 1 terminal penumpang, 1 terminal *multi purpose*, 1 terminal kargo domestik dan 4 terminal bongkar muat. Salah satu terminal bongkar muat pada Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan terminal peti kemas yang berbentuk perseroan dengan tujuan melancarkan perdagangan domestik ataupun internasional. Perusahaan ini menggunakan 11 *Container Crane*, 28 RTG, 3 *Sky Stacker*, 6 *Reach Staker* dan 18 *Forklift* yang digunakan sebagai peralatan dalam menunjang kegiatan bongkar muat (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2021).

Berdasarkan hasil data yang didapat dari perusahaan, dapat diketahui bahwa di PT. X Surabaya mengalami kecelakaan kerja pada tahun 2018 sebanyak 186 kasus kecelakaan, pada tahun 2019 terdapat 163 kasus, pada tahun 2020 sebanyak 183 kasus dan pada tahun 2021 sebanyak 131 kasus kecelakaan kerja.



Gambar 1. 1 Data Kecelakaan Kerja PT. X Surabaya Tahun 2018 - 2021

Sumber: Data Perusahaan

Berdasarkan penelitian terdahulu pada tahun 2018 di perusahaan bongkar muat Surabaya, kecelakaan kerja disebabkan oleh *unsafe action* (52%) dan *unsafe condition* (52,7%). Berdasarkan penelitian terdahulu pada tahun 2020, pekerja tenaga kerja bongkar muat PT. X Surabaya mayoritas sudah memiliki *safety behavior* yang baik sebanyak 76,9% dengan kategori baik. Dimana *safety behavior* menurut Neal terbagi menjadi dua tipe yaitu partisipasi pada keselamatan kerja (*safety participated*) dan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan kerja (*safety compliance*) (Neal, Griffin dan Hart, 2000). Kecelakaan kerja bagaikan fenomena gunung es, dari segi kerugian yang tampak hanya kerugian finansial seperti kehilangan material, akan tetapi jika dikulik lebih dalam masih banyak kerugian yang tidak tampak dipermukaan atau kerugian non-finansial yang disebabkan oleh kecelakaan

kerja mulai dari jam kerja yang hilang, produktivitas kerja yang menurun, rusaknya reputasi perusahaan, dll.

Beberapa *unsafe action* yang terdapat pada bongkar muat Surabaya yaitu berkendara di bawah RTG yang sedang beroperasi, berkendara melebihi batas standar kecepatan di dermaga yaitu 30 KM/jam, tidak menurunkan kecepatan berkendara saat di persimpangan dimana terdapat Volvo yang sedang melintas, tidak menggunakan *body harness* saat melakukan perbaikan di ketinggian (RTG/CC), menginjak *platform* saat melakukan perbaikan. Contoh *unsafe condition* yang terdapat pada PT. X Surabaya yaitu seperti adanya oli yang tercecer, tali tross yang longgar, pemakaian APD yang tidak lengkap atau tidak sesuai dengan risiko di lingkungan kerja, adanya *container* di lintasan *spreader container crane (CC)*, permukaan *platform* yang tidak rata, tidak adanya *cone top* saat menutup palka dan tidak adanya jaring pengaman di tangga kapal. Berdasarkan data perusahaan pada bulan Februari tahun 2022, *unsafe action* dan *unsafe condition* tersebut mengarah pada kecelakaan kerja yang biasa terjadi pada shift malam hari (pukul 00.00 – 08.00) dan shift pagi (08.00 – 16.00).

Berdasarkan penuturan perusahaan, kecelakaan di dermaga tidak terlepas dari peran TKBM selaku salah satu pekerja yang mengangani proses bongkar muat yang berkoordinasi dengan operator CC dan *tally man*. TKBM merupakan pekerja yang dinaungi koperasi TKBM di bawah otoritas pelabuhan sebagaimana yang tertulis dalam dengan Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Kemudahan, Perlindungan dan Pemberdayaan

Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (*Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Kemudahan, Perlindungan dan Pemberdayaan Koperasi dan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah*, 2021).

Menurut penelitian Kuncoro, dalam proses bongkar muat terdapat kegiatan *cardoging*, *stevedoring* dan *receiving*. Hal ini juga tercantum dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, dimana terdapat beberapa potensi bahaya mulai dari kategori risiko rendah hingga tinggi. Beberapa contoh potensi bahayanya yaitu tersandung, terpleset, terjepit pengait, tertabrak truk, tertimpa dan terjepit *container*, sling putus serta jatuh ke laut (Kuncoro, 2015). Berdasarkan data perusahaan, *unsafe condition* yang sering terjadi di dermaga yaitu kerusakan *cell guide* pada CC sehingga terjepitnya *spreader* CC, *trolley* CC dalam keadaan goyang sehingga membentur *man cage*, adanya kegiatan saat *handling palka*, adanya iTV di luar lajur saat CC sedang beroperasi, adanya iTV yang berjalan melawan arus dan adanya cuaca buruk.

Besarnya permasalahan di atas dan masih tinginya kecelakaan kerja baik berupa luka ringan maupun kematian pada TKBM, sehingga perlu untuk dilakukan upaya pengidentifikasian penyebab dalam rangka menurunkan angka kecelakaan kerja di perusahaan bongkar muat. Hal inilah yang mendasari peneliti untuk mengidentifikasi faktor penyebab langsung kecelakaan kerja menurut teori ILCI yaitu *unsafe action* dan *unsafe condition* dan hubungannya dengan faktor pekerjaan serta faktor personal sebagai penyebab dasar kecelakaan kerja. Mengingat bahwa *unsafe action*, *unsafe*

condition, faktor personal dan faktor pekerjaan saling berkaitan dan berhubungan sehingga perlu diperhitungkan karena apabila kondisi tidak aman, dapat menimbulkan tindakan yang tidak aman, menimbulkan kecelakaan kerja dan kerugian – kerugian lainnya.

1.3 Pembatasan dan Perumusan Masalah

Pembatasan masalah pada penelitian ini yaitu penelitian ini hanya membahas mengenai faktor – faktor yang berhubungan dengan penyebab langsung (*unsafe action* dan *unsafe condition*) serta penyebab dasar (faktor personal dan faktor pekerjaan) kecelakaan kerja pada PT. X Surabaya. Rumusan masalah pada penelitian ini yaitu “bagaimana hubungan antara faktor personal, faktor pekerjaan dan *unsafe action* dengan *unsafe condition* di PT. X Surabaya ?”

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mempelajari hubungan antara faktor personal, faktor pekerjaan dan *unsafe action* dengan *unsafe condition* pada perusahaan bongkar muat Surabaya

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mempelajari faktor personal yang meliputi pengetahuan, kemampuan fisik dan stress kerja
2. Mempelajari faktor pekerjaan yang meliputi kondisi peralatan kerja
3. Mempelajari *unsafe action* pada pekerja perusahaan bongkar muat Surabaya

4. Mempelajari *unsafe condition* pada pekerja perusahaan bongkar muat Surabaya
5. Menganalisis hubungan antara faktor personal dengan *unsafe condition*
6. Menganalisis hubungan antara faktor pekerjaan dengan *unsafe condition*
7. Menganalisis hubungan antara *unsafe action* dengan *unsafe condition*

1.4.3 Manfaat Penelitian

1. Bagi Keilmuan

Dapat dijadikan bahan pustaka untuk lebih mengembangkan pengetahuan tentang ilmu kesehatan masyarakat, khususnya di bidang penyebab kecelakaan kerja.

2. Bagi Karyawan

Dapat dijadikan motivasi dan meningkatkan kesadaran akan penyebab – penyebab lain seperti karakteristik pekerja dan kondisi lingkungan kerja yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja sehingga dapat meminimalisir kecelakaan kerja.

3. Bagi Perusahaan

Dapat dijadikan gambaran dalam rangka melakukan upaya preventif dan upaya pengendalian dari segi karakteristik pekerja dan kondisi lingkungan untuk meminimalisir kecelakaan kerja dan

meningkatkan pemberian kondisi/lingkungan serta faktor pekerjaan yang aman bagi pekerja.