

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Risiko merupakan hal yang tidak bisa lepas dari kehidupan manusia sehari-hari, risiko tidak mungkin dapat dihilangkan, namun dapat diminimalisasi dengan adanya proses *risk management*. Setiap hal yang manusia lakukan pasti mengandung risiko, bahkan apabila sedang jalan santai di depan rumah tetap ada risiko, seperti contohnya tidak sengaja tertabrak motor atau sepeda motor, namun risiko tertabrak tersebut dapat diminimalisir dengan berjalan tidak terlalu ke tengah, selalu waspada dengan keadaan sekitar, tetap fokus. Solusi dapat ditentukan dari risiko tersebut dengan sebelumnya menilai semua bahaya yang ada dan tingkat bahayanya, seperti motor yang melintas tiba-tiba bahayanya seberapa besar, berjalan terlalu ke tengah bahayanya seberapa besar, dan apabila kurang fokus bahayanya seberapa besar, penilaian inilah yang dimaksud dengan *risk assessment*.

Bahaya sangat berkaitan dengan risiko, agar dapat lebih memahami risiko, maka harus memahami dengan arti dari bahaya. Bahaya didefinisikan oleh Frank Bird sebagai sumber yang dapat mencelakakan manusia, merusak fasilitas, lingkungan dan atau kombinasi dari hal-hal tersebut, sedangkan menurut OHSAS 18001, bahaya merupakan sumber, situasi, atau tindakan dengan potensi yang dapat menimbulkan luka dan sakitnya manusia.

Bahaya merupakan situasi yang berpotensi menimbulkan cedera atau kerusakan pada manusia, bahaya sangat alamiah dan melekat pada zat, sistem,

atau peralatan. Contoh bahaya adalah seperti panas pada api, dingin pada es, bahaya kecepatan tumbukan pada kendaraan bermotor. Bahaya tidak dapat dihilangkan tetapi dapat dikendalikan (Ramli, 2010).

Bahaya dan risiko sangat berhubungan dan saling mempengaruhi, risiko seperti katalis bagi sebuah bahaya (*hazard*) untuk menjadi sebuah kecelakaan. Contoh mudahnya adalah peralatan drilling sangat berat dan itu termasuk bahaya, akan tetapi apabila dipasang dan diperlakukan dengan benar maka risiko dari drill untuk mencelakakan proses kerja dan manusia akan menjadi rendah, berbeda dengan apabila risiko yang ada tidak dikendalikan dengan baik maka kemungkinan besar bahaya yang ada akan mencelakakan pekerja.

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 3/MEN/1998 kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan harta benda (Sastrohadiwiryo dalam Sriyanthi, 2012).

Menurut data dari Jamsostek (*Annual Report*, 2011) terjadi 99.491 kasus kecelakaan kerja sepanjang tahun 2011, dimana 90,85% korban kecelakaan dapat sembuh total, 4,15% mengalami cacat fungsi; 2,74% mengalami cacat sebagian, dan sisanya meninggal dan mengalami cacat total. Rata-rata terjadi 414 kasus kecelakaan kerja setiap hari dengan sebagian besar atau sebanyak 70,74% kecelakaan kerja di dalam lingkungan kerja, 18,32% terjadi di jalan raya di perjalanan menuju dan dari tempat kerja, dan sisanya terjadi di luar tempat kerja.

Kecelakaan kerja paling sering terjadi pada bidang konstruksi. Kecelakaan kerja pada bidang konstruksi sebagian besar disebabkan oleh tenaga kerja yang

kurang berpengalaman terhadap bidang yang dikerjakannya, kondisi lingkungan yang tidak aman, menggunakan peralatan yang tidak sesuai dengan fungsinya, kurangnya kepedulian terhadap *safety*, serta manajemen perusahaan yang masih kurang baik terhadap *safety*. (Dewobroto dalam Wahyuni, 2010).

Sektor konstruksi menyumbang sebesar 32% dari total angka kecelakaan kerja di Indonesia, sektor tersebut merupakan sektor yang menyumbang angka kecelakaan kerja tertinggi di Indonesia, jika dibandingkan dengan angka penyerapan tenaga kerja pada bidang konstruksi, maka hal tersebut sangat bertolak belakang karena angka penyerapan tenaga kerja pada bidang konstruksi hanya 5% dari total tenaga kerja di Indonesia. (Pratiwi, 2009)

Pekerjaan konstruksi adalah pekerjaan yang padat akan aktifitas dengan level risiko yang cukup tinggi, misalnya pada pekerjaan pada ketinggian, pengangkatan benda-benda berat, serta pekerjaan pada ruang terbatas. Efek dari kecelakaan pada pekerjaan tersebut, antara lain adalah rusaknya peralatan yang digunakan, rusaknya lingkungan sekitar *project*, serta *fatality* atau hilangnya nyawa pekerja. Secara keseluruhan efek-efek tersebut akan mempengaruhi jadwal penyelesaian *project*, serta pembengkakan pada biaya konstruksi. Secara keseluruhan efek-efek tersebut akan mempengaruhi *schedule* penyelesaian *project*, serta pembengkakan biaya konstruksi. (Dewobroto dalam Wahyuni, 2010).

Menurut Permenaker No. 01/Men/1980 tentang keselamatan dan kesehatan kerja pada konstruksi bangunan menjelaskan bahwa perancah yang disediakan untuk semua pekerjaan harus sesuai dan aman. Hal ini menunjukkan bahwa

komponen-komponen *scaffolding* harus benar-benar aman untuk digunakan pekerja dan tidak menimbulkan kecelakaan kerja. Kecelakaan kerja yang mungkin dapat terjadi pada saat bekerja menggunakan *scaffolding* adalah pekerja dapat jatuh dari ketinggian dan pekerja yang ada dibawah *scaffolding* dapat tertimpa *scaffolding* dan atau material dari *scaffolding*

*Risk management* sangat penting bagi kelangsungan suatu kegiatan, karena manajemen risiko berfungsi meminimalisasi risiko yang ada dalam setiap kegiatan sehingga nantinya juga mengurangi peluang terjadinya kecelakaan kerja, dengan tidak adanya kecelakaan kerja, maka kegiatan akan berlangsung dengan lancar. Apabila kegiatan berjalan dengan lancar tanpa adanya kecelakaan kerja maka tentunya perusahaan tidak perlu mengeluarkan biaya yang tidak perlu serta untuk pengobatan korban kecelakaan kerja. Contoh sederhananya adalah apabila kita jalan santai dan tidak melihat dan menilai risiko yang ada di sekitar kita, kemudian kita tertabrak motor, maka akan ada biaya rumah sakit yang harus kita keluarkan untuk pengobatan, padahal biaya tersebut seharusnya tidak perlu kita keluarkan apabila kita memperhatikan risiko yang ada di sekitar kita dan terhindar dari tabrakan motor tersebut, jadi *risk management* juga bermanfaat untuk menghemat anggaran perusahaan.

Manfaat lengkap dari manajemen resiko antara lain menjamin kelangsungan usaha dengan mengurangi risiko dari setiap kegiatan yang mengandung bahaya, menekan biaya untuk penanggulangan kejadian yang tidak diinginkan, menimbulkan rasa aman di kalangan pemegang saham mengenai kelangsungan dan keamanan investasinya, meningkatkan pemahaman dan kesadaran mengenai

risiko operasi bagi setiap unsur dalam organisasi atau perusahaan, dan memenuhi persyaratan perundangan yang berlaku. (Ramli, 2010).

Penerapan dari manajemen resiko ini adalah untuk mengurangi angka kecelakaan kerja dan meningkatkan produktivitas pekerja, seperti yang telah dicantumkan pada pasal 12 tentang kewajiban dan hak tenaga kerja dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja yang berisi pekerja berhak mendapatkan pemenuhan atas kebutuhan keselamatan dan kesehatan kerja selama bekerja, atas dasar tersebut maka sangat penting dilakukan *risk management*.

*Risk management* terdiri atas empat tahapan, yaitu penentuan konteks risiko, identifikasi bahaya, penilaian risiko atau *risk assessment*, dan pengendalian risiko. Keempatnya saling berhubungan dan berurutan. Sedangkan *risk assessment* sendiri terdiri dari 2 tahap, yaitu analisa risiko dan evaluasi risiko. Analisa risiko untuk menentukan besarnya risiko yang dicerminkan dan menilai seberapa besar derajat keparahannya (Ramli,2010). Analisa risiko biasa menggunakan 3 teknik, yaitu teknik kualitatif, teknik semi kuantitatif, dan teknik kuantitatif. Yang akan digunakan oleh penyusun skripsi ini adalah teknik semi kauntitatif, karena tidak memerlukan waktu lama, relatif lebih praktis, dan hasilnya berupa nilai atau angka meskipun tidak absolut. Evaluasi risiko adalah untuk mengevaluasi apakah risiko tersebut dapat diterima atau tidak, sehingga dapat ditentukan pengendaliannya kemudian.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka akan dilakukan *risk assessment* pada pengoperasian *scaffolding* di proyek Apartemen *Voila* PT. X.

## 1.2 Identifikasi Masalah

PT. X. adalah perusahaan yang bergerak di bidang *construction and Investment*. PT. X. memiliki kantor pusat di JL. Letjen TB. Simatupang No.57, Pasar Rebo, Jakarta. PT. X. adalah anggota dari berbagai asosiasi, antara lain GBCI (Green Building Council Indonesia), AKI (Asosiasi Kontraktor Indonesia), KADIN (Kamar Dagang dan Industri), AKLI (Asosiasi Kontraktor Listrik & Mekanikal Indonesia), ASPEKNAS (Asosiasi Pelaksana Konstruksi Nasional), AKAINDO (Asosiasi Kontraktor Air Indonesia), GAPEKSINDO (Gabungan Perusahaan Konstruksi Nasional Indonesia), APNATEL (Asosiasi Perusahaan Nasional Telekomunikasi), GAPENRI (Gabungan Perusahaan Nasional Rancangbangun Indonesia). PT PP juga telah memiliki berbagai sertifikat, antara lain Sertifikat Badan Usaha, Sertifikat ISO 9001 : 2008, Sertifikat OHSAS 18001 : 2007, ISO 14001 : 2004.

Seperti dibahas pada latar belakang, pekerjaan yang banyak mengalami kecelakaan kerja adalah pekerjaan pada ketinggian, banyak masalah yang timbul ketika pekerja bekerja di ketinggian misalnya pekerja tidak menggunakan alat pelindung diri (*Full Body Harness*), *lanyard* tidak dikaitkan dengan sempurna ke *handrail*, bekerja tidak mematuhi prosedur yang ada, *scaffolding* atau perancah yang tidak aman digunakan. Menurut data, diperkirakan 2,3 juta dari pekerja konstruksi atau 65 persen dari seluruh pekerja industri konstruksi, bekerja pada *scaffolding* atau perancah. Bahkan dalam sebuah studi baru yang telah dilakukan oleh Biro Statistik Tenaga Kerja, 72 persen pekerja terluka dalam kecelakaan yang

terjadi pada perancah yang disebabkan karena papan tempat mereka berpijak atau tertimpa bahan yang jatuh dari atas perancah. (Prasetyo, 2009).

Menurut Permenaker No. 01/Men/1980 tentang keselamatan dan kesehatan kerja pada konstruksi bangunan, perancah atau *scaffolding* yang digunakan harus benar-benar aman dan sesuai. Perancah atau *scaffolding* juga harus diberikan pagar pengaman (*railing*), sedangkan *scaffolding* yang ada pada proyek ini tidak menggunakan *railing* hampir di semua *scaffolding* yang digunakan, padahal ketinggian dari tempat kerja sangat beragam dan bisa mencapai ketinggian lantai 20 keatas, hal ini tentu sangat membahayakan pekerjaan yang dilakukan oleh pekerja.

Proyek ini juga tidak memiliki *scaffolder* khusus yang bertugas untuk memasang, merawat, memelihara dan membongkar *scaffolding* yang memiliki sertifikat *supervisor* perancah dari Kemenakertrans seperti yang diatur dalam Surat Keputusan Dirjen PPK No. 20/DJPPK/2004. Hal ini menyebabkan proses pemasangan hingga pembongkaran *scaffolding* sangat riskan karena dilakukan oleh orang yang tidak ahli untuk memasang dan membongkar *scaffolding*.

Kecelakaan yang paling sering terjadi pada *scaffolding* di proyek ini adalah pekerja terbentur, terjepit pada saat pemasangan dan pembongkaran, serta tertimpa material yang jatuh. Pada tanggal 10 Mei 2015 juga terjadi kecelakaan kerja di tempat penelitian yang berhubungan dengan perancah, yaitu kepala pekerja tertimpa komponen perancah pada saat pembongkaran sehingga pekerja harus dilarikan ke rumah sakit.

Sebagai pengendalian kecelakaan kerja yang dapat terjadi pada *scaffolding* atau perancah perlu dilaksanakan *risk assessment* kecelakaan kerja pada pengoperasian *scaffolding* pada proyek Apartemen PT . X yang terdiri atas *Hazard Identification* dan *Risk Assessment* (HIRA).

### 1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimanakah *Hazard Identification* dan *Risk Assessment* yang ada pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X.?”

### 1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

#### 1.4.1 Tujuan umum

Menilai risiko yang ada pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X.

#### 1.4.2 Tujuan khusus

1. Mengidentifikasi *hazard* yang ada pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X.
2. Menganalisa risiko yang ada setelah dilakukan identifikasi *hazard* pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X.
3. Mengevaluasi risiko yang ada setelah melakukan identifikasi *hazard* dan analisis risiko pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X



4. Menentukan kategori risiko yang paling dominan pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X

### 1.4.3 Manfaat penelitian

#### 1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pengetahuan peneliti dan menjawab rasa keingintahuan peneliti terhadap risiko yang ada pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X.

#### 2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan terhadap pengendalian risiko yang telah ditemukan selama tahap *risk assessment* pada pengoperasian *scaffolding* proyek Apartemen PT. X. untuk tahap pengendalian risiko dapat dijalankan oleh perusahaan di kemudian waktu.

#### 3. Bagi Peneliti Lain

Penelitian diharapkan dapat memberikan informasi awal untuk peneliti lain yang akan melakukan penelitian lanjutan dalam topik dan bidang yang sama.

#### 4. Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga

Penelitian ini diharapkan bisa memperkaya koleksi penelitian yang ada di FKM UA untuk kemudian dapat dimanfaatkan untuk berbagai keperluan.