

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan dan pertumbuhan suatu bangsa, baik sekarang maupun yang akan datang tidak bisa lepas dari peranan proses industrialisasi. Perkembangan dari suatu industri sangat ditunjang oleh peranan tenaga kerja. Membangun tenaga kerja yang produktif, sehat dan berkualitas perlu adanya manajemen yang baik, terutama yang berkaitan dengan masalah kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Kesehatan dan keselamatan kerja mempunyai tujuan pokok dalam upaya mewujudkan dan mengembangkan proses industrialisasi, terutama dalam mewujudkan kesejahteraan buruh (Suardi, 2005).

Saat ini peran Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) sangatlah vital, selain sebagai salah satu aspek perlindungan terhadap tenaga kerja juga berperan untuk melindungi aset perusahaan. Hal ini tercermin dalam pokok pikiran dan pertimbangan dalam undang-undang no. 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja yaitu bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatan dalam melakukan pekerjaan dan setiap orang lainnya yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya serta setiap sumber produksi perlu dipakai dan dipergunakan secara aman dan efisien, sehingga proses produksi berjalan lancar. Hak atas jaminan keselamatan ini membutuhkan prasyarat adanya lingkungan kerja yang sehat dan aman bagi tenaga kerja dan masyarakat di sekitarnya (Pudjowati, 1998).

Pelaksanaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) adalah salah satu bentuk upaya untuk menciptakan tempat kerja yang aman, sehat dan bebas dari pencemaran lingkungan, sehingga dapat mengurangi dan atau bebas dari kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja yang pada akhirnya dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas kerja. Kecelakaan kerja tidak saja menimbulkan korban jiwa maupun kerugian materi bagi pekerja dan pengusaha, tetapi juga dapat mengganggu proses produksi secara menyeluruh, merusak lingkungan yang pada akhirnya akan berdampak pada masyarakat luas (Kusuma, 2004).

Penggunaan teknologi disamping memberikan dampak positif, tidak jarang mengakibatkan pengaruh buruk terutama apabila tidak dikelola dengan baik. Berbagai sumber bahaya di tempat kerja baik dari faktor fisik, kimia, biologi, mesin, peralatan kerja dan perilaku manusia merupakan faktor risiko yang tidak dapat diabaikan begitu saja. Penerapan kesehatan dan keselamatan kerja (K3) mengupayakan agar risiko kecelakaan kerja dapat diminimalisasi melalui teknologi pengendalian terhadap lingkungan atau tempat kerja serta upaya mencegah dan melindungi tenaga kerja agar terhindar dari dampak negatif dalam melaksanakan pekerjaan (Budiono, 2005).

Ratusan juta tenaga kerja di seluruh dunia saat ini bekerja pada kondisi yang tidak aman dan dapat menyebabkan gangguan kesehatan, menurut *International Labor Organization (ILO)*, pada tahun 2013 diperkirakan 337 juta kecelakaan kerja setiap tahunnya dan 2,3 juta kematian akibat kerja terjadi. Kerugian langsung dari kecelakaan kerja mencapai 498.160.780 jam kerja hilang

atau total kerugian setara dengan 4% dari Produk Nasional Bruto Negara (ILO, 2013).

Menurut Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan mencatat sepanjang tahun 2013 jumlah pesertanya yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 129.911 orang, dari jumlah tersebut 75,8% berjenis kelamin laki-laki. Jumlah kecelakaan tersebut sebagian besar atau sekitar 69,59% terjadi di dalam perusahaan ketika mereka bekerja, sedangkan yang di luar perusahaan sebanyak 10,26% dan sisanya atau sekitar 20,15% merupakan kecelakaan lalu lintas yang dialami para pekerja (BPJS, 2013). Sebanyak 34,43% penyebab kecelakaan kerja dikarenakan posisi tidak aman atau ergonomis dan sebanyak 32,12% pekerja tidak memakai peralatan yang *safety*. Lebih lanjut sebesar 51,3% penyebab kecelakaan kerja dikarenakan adanya benturan, sedangkan bagian tubuh yang paling banyak terkena cedera adalah jari tangan kemudian kaki. Sumber penyebab cedera terbanyak sebesar 32,25% adalah mesin. jumlah klaim jaminan kecelakaan kerja yang harus dibayarkan kepada peserta selama 2013 mencapai 618,49 miliar rupiah (BPJS, 2013).

Menurut Heinrich, (1931), kecelakaan disebabkan oleh tindakan tidak aman dari manusia (*unsafe act*) dan kondisi tempat kerja yang tidak aman (*unsafe condition*). Heinrich menekankan bahwa kecelakaan lebih banyak disebabkan oleh kekeliruan, kesalahan yang dilakukan oleh manusia. Menurutnya, tindakan dan kondisi yang tidak aman akan terjadi apabila manusia berbuat suatu kekeliruan. Selanjutnya hal yang sama menurut Suizer (1999) dan Cooper (1999), menjelaskan bahwa aspek utama dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja

yaitu aspek perilaku para pekerja. Walaupun sulit untuk dikontrol secara tepat, 80-95% dari seluruh kecelakaan kerja yang terjadi disebabkan oleh *unsafe behavior*. Pendapat para ahli tersebut didukung oleh hasil riset dari NCS (*National Safety Council*) tentang penyebab terjadinya kecelakaan kerja. Hasil riset NCS menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan kerja 88% adalah adanya *unsafe behavior*, 10% karena *unsafe condition* dan 2% tidak diketahui penyebabnya. Penelitian lain yang dilakukan oleh *DuPont Company* menunjukkan bahwa kecelakaan kerja 96% disebabkan oleh *unsafe behavior* dan 4% disebabkan oleh *unsafe condition*.

Beberapa pendekatan dilakukan untuk mengurangi atau mencegah terjadinya cedera akibat kecelakaan dan berdasarkan hasil komparasi yang dilakukan oleh Stephen Guastello (1993) dalam Geller (2001) terhadap beberapa pendekatan untuk mengurangi cedera di tempat kerja menunjukkan bahwa pendekatan terhadap perilaku mencapai hasil yang paling berhasil untuk mengurangi cedera di tempat kerja yaitu sebesar 59,6% diikuti dengan pendekatan ergonomi sebesar 51,6%, dan pendekatan *engineering control* sebesar 29%. Selain itu, Geller (2001) menggambarkan pentingnya pendekatan perilaku yang didasari keselamatan (*behavior based safety*) dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja baik yang bersikap reaktif atau proaktif.

Dermaga Jamrud adalah salah satu Dermaga yang dimiliki oleh PT. Pelindo III (Persero) Surabaya. Dermaga Jamrud adalah yang termasuk cukup ramai dikunjungi oleh kapal pengangkut barang. Data realisasi arus kunjungan kapal di Dermaga Jamrud Tanjung Perak Surabaya tahun 2014 tercatat 828 unit

kapal telah membawa barang dan orang melalui Pelabuhan Tanjung Perak. Berdasarkan jenis kapalnya, kapal petikemas masih mendominasi sebanyak 256 unit dengan berat mencapai 21 juta GT. Disusul kapal tanker sebanyak 93 unit dengan berat mencapai 8,2 juta GT.

Salah satu yang berperan penting dalam kelancaran proses bongkar muat barang di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah tenaga kerja bongkar muat (TKBM). Saat ini tenaga kerja bongkar muat bekerja dibawah manajemen Koperasi TKBM Tanjung Perak Surabaya. Koperasi TKBM Usaha Karya Tanjung Perak Surabaya merupakan manajemen yang mengatur tenaga kerja bongkar muat dalam bidang penyediaan jasa tenaga bongkar muat di pelabuhan. Sekarang ini jumlah TKBM yang bekerja sehari-hari dalam proses bongkar muat di Dermaga Jamrud yaitu sebanyak 230 tenaga kerja. Kegiatan proses bongkar muat di Dermaga Jamrud sangat berisiko tinggi terjadinya kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja, kebakaran, dan pencemaran lingkungan. Hal ini disebabkan masih banyaknya tenaga kerja bongkar muat yang berperilaku tidak aman saat bekerja serta lingkungan kerja yang tidak aman. Hal yang lebih buruk lagi adalah sistem pengelolaan atau manajemen K3 yang masih kurang optimal.

Pelaksanaan keselamatan di setiap tempat kerja sebagaimana yang diamanatkan Undang-Undang No.1 Tahun 1970 dan UU No.13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan, merupakan kewajiban pengusaha untuk melindungi tenaga kerja dari potensi bahaya yang dihadapi. Semuanya untuk mewujudkan kondisi kerja yang aman, sehat, bebas kecelakaan dan penyakit akibat kerja (Pelalawan, 2008).

Tenaga kerja bongkar muat merupakan aset utama dalam Koperasi TKBM dan pelabuhan Tanjung Perak. Oleh karena itu setiap tenaga kerja bongkar muat harus memperhatikan aspek K3. Pelaksanaan K3 merupakan kewajiban setiap tenaga kerja, mulai dari *level* pimpinan tertinggi sampai pada pelaksana atau operator di lapangan. Pelaksanaan K3 perlu diperhatikan guna meminimalisir angka kecelakaan akibat perilaku keselamatan yang kurang baik. Komitmen bersama dapat dibangun apabila terjadi pemahaman yang relatif sama tentang K3 pada seluruh tenaga kerja bongkar muat. Pengetahuan K3 sesuai teori dan konsep akan membawa tenaga kerja bongkar muat pada pemahaman dan penilaian yang benar sehingga dalam diri tenaga kerja bongkar muat akan terbentuk sikap dan perilaku yang positif terhadap K3 di area pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Sebagai gambaran dapat dilihat pada tabel 1.1 tentang kasus kecelakaan yang terjadi pada tenaga kerja bongkar muat tahun 2013 dan tahun 2014 di Dermaga Jamrud PT. Pelindo III Tanjung Perak Surabaya.

Tabel 1.1 Data Kecelakaan Kerja Tenaga Kerja Bongkar Muat di Dermaga Jamrud Tanjung Perak Surabaya 2013-2014.

Tahun	Kejadian Kecelakaan Kerja						Total	
	Ringan		Berat		Meninggal Dunia			
	n	%	n	%	n	%	n	%
2013	19	70,38	7	25,92	1	3,70	27	100
2014	23	65,72	11	31,43	1	2,85	35	100

Sumber : Koperasi TKBM Tanjung Perak Surabaya

Berdasarkan tabel 1.1 data kecelakaan kerja yang didapatkan dari manajemen koperasi TKBM diketahui kasus kecelakaan kerja pada tenaga kerja

bongkar muat Dermaga Jamrud selama dua tahun terakhir masih tergolong cukup tinggi. Jumlah kasus kecelakaan terjadi 62 kali, mengakibatkan 2 orang meninggal dunia, 18 orang luka berat, serta 42 orang luka ringan. Adanya kecelakaan pada setiap tahun akan mengakibatkan banyak kerugian baik bagi perusahaan penyewa jasa maupun para tenaga kerja bongkar muat. Angka ini tidak bisa dibiarkan begitu saja. Di tambah lagi di Dermaga Jamrud tersebut melayani bongkar muat peti kemas yang memiliki ukuran dan berat yang cukup besar. Di Dermaga Jamrud inilah pada tahun 2013 pernah terjadi suatu kejadian *fatality* yang menyebabkan satu orang tewas karena terjatuh dari ketinggian saat proses bongkar muat peti kemas (Data Koperasi TKBM 2014).

Berdasarkan temuan awal masalah kesehatan dan keselamatan kerja yang sangat memungkinkan terjadinya kecelakaan kerja di Tanjung Perak Surabaya maka perlu untuk dilakukan penelitian khususnya di area Dermaga Jamrud Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Sebab bekerja di Dermaga Jamrud dengan perpaduan tenaga manusia dan tenaga mesin sering menimbulkan kejadian kecelakaan akibat dari ketidak sesuaian antara kinerja manusia dengan kinerja mesin. Ketelitian dan perilaku keselamatan (*safety behavior*) seorang pekerja dibutuhkan sangat ekstra demi menciptakan budaya K3 yang bermutu.

1.2 Kajian Masalah

Human error dalam pekerjaan yang mempunyai risiko tinggi, merupakan kejadian yang dilandasi oleh perilaku keselamatan individu yang buruk. Meskipun perilaku keselamatan adalah bentuk respons atau reaksi terhadap stimulus atau rangsangan dari luar organisme (orang), namun dalam memberikan respons sangat

tergantung pada karakteristik atau faktor lain dari orang yang bersangkutan. Hal ini berarti meskipun stimulusnya sama bagi beberapa orang, namun respons tiap orang berbeda. Faktor yang membedakan respons terhadap stimulus yang berbeda disebut determinan perilaku. Determinan perilaku ini dapat dibedakan menjadi dua, yakni determinan internal seperti tingkat kecerdasan dari pendidikan yang didapat, jenis kelamin, pengetahuan, aktivitas fisik, persepsi, dan sikap. Determinan berikutnya adalah determinan eksternal seperti lingkungan sosial, budaya, ekonomi, tempat kerja, dan lainnya (Notoatmodjo, 2007)

Perilaku tidak aman masih sering dilakukan oleh tenaga kerja bongkar muat, studi pendahuluan yang dilakukan di Dermaga Jamrud dengan mengamati 15 orang tenaga kerja bongkar muat yang sedang bekerja didapatkan hasil tenaga kerja bongkar muat yang berperilaku tidak aman sebanyak 11 orang (73,33%), perilaku tidak aman tersebut seperti tidak memakai APD (Alat Pelindung Diri) lengkap, duduk bersantai dibawah peti kemas dan bergurau dengan rekan saat bekerjat.

Perilaku tidak aman tenaga kerja bongkar muat menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan kerja di Dermaga Jamrud Tanjung Perak Surabaya. Pada tabel 1.2 berikut data kecelakaan kerja berdasarkan faktor penyebab kecelakaan yang di dapat dari manajemen Koperasi TKBM Tanjung Perak Surabaya.

Tabel 1.2 Data Kecelakaan Kerja Berdasarkan Faktor Penyebab Kecelakaan di Dermaga Jamrud Tanjung Perak Surabaya Tahun 2013-2014.

Tahun	Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja				Total	
	Perilaku Tidak Aman		Kondisi Peralatan			
	n	%	n	%	n	%
2013	18	66,67	9	33,33	27	100
2014	24	68,57	11	31,43	35	100

Sumber : Koperasi TKBM Tanjung Perak Surabaya

Berdasarkan studi pendahuluan dan data faktor penyebab kecelakaan kerja di Dermaga Jamrud. Dapat disimpulkan bahwa yang menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan kerja pada tenaga kerja bongkar muat adalah perilaku keselamatan (*safety behavior*) yang tidak aman saat bekerja. Perilaku tersebut terbentuk dari beberapa faktor yang berasal dari individu pekerja maupun dari lingkungan pekerjaan. Untuk itu penelitian ini dilakukan untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) pada tenaga kerja bongkar muat di Dermaga Jamrud Tanjung Perak Surabaya.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan kajian masalah di atas maka perumusan masalah penelitian ini adalah “faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) pada tenaga kerja bongkar muat di Dermaga Jamrud Tanjung Perak Surabaya”.

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan pada tenaga kerja bongkar muat di Dermaga Jamrud Tanjung Perak Surabaya.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengidentifikasi karakteristik individu (umur, pendidikan, lama kerja) tenaga kerja bongkar muat Dermaga Jamrud.
2. Mengidentifikasi peraturan/prosedur yang ada di Dermaga Jamrud.
3. Mengidentifikasi peralatan kerja yang ada di Dermaga Jamrud.
4. Mengidentifikasi lingkungan kerja di Dermaga Jamrud.
5. Mengidentifikasi peran rekan kerja di Dermaga Jamrud.
6. Mengidentifikasi perilaku keselamatan (*safety behavior*) tenaga kerja bongkar muat di Dermaga Jamrud.
7. Menganalisis hubungan antara karakteristik individu dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) tenaga kerja bongkar muat.
8. Menganalisis hubungan antara peraturan di tempat kerja dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) tenaga kerja bongkar muat.
9. Menganalisis hubungan antara peralatan kerja dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) tenaga kerja bongkar muat.
10. Menganalisis hubungan antara lingkungan kerja dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) tenaga kerja bongkar muat.
11. Menganalisis hubungan antara peran rekan kerja dengan perilaku keselamatan (*safety behavior*) tenaga kerja bongkar muat.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Teoritis

Dapat dijadikan bahan referensi dalam memberikan informasi faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan (Safety Behavior) dan melakukan pencegahan terjadinya risiko kecelakaan kerja.

1.5.2 Terapan

1. Memberikan gambaran dalam menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan (Safety Behavior) yang dapat mencegah terjadinya *unsafe act* serta kecelakaan kerja.
2. Memberikan informasi tentang tindakan tidak aman pada tenaga kerja bongkar muat.
3. Sarana untuk menerapkan ilmu dibidang penelitian dan pengalaman dalam mengaplikasikan penerapan perilaku K3 ditempat kerja.