

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan sarana utama untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian yang berupa luka atau cedera, cacat atau kematian, kerugian harta benda dan kerusakan peralatan atau mesin dan lingkungan secara luas (Tarwaka, 2014). Undang-undang RI No.13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan pasal 86 ayat 1 menyatakan bahwa setiap pekerja atau buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja dan sebagai upaya untuk melindungi keselamatan pekerja atau buruh guna mewujudkan produktivitas kerja yang optimal diselenggarakan upaya keselamatan dan kesehatan kerja.

Menurut Undang – Undang Republik Indonesia No 18 Tahun 1999 tentang jasa kontruksi, pekerjaan kontruksi adalah keseluruhan atau sebagian rangkaian kegiatan perencanaan dan atau pelaksanaan beserta pengawasan yang mencakup pekerjaan arsitektural, sipil, mekanikal, elektrikal dan tata lingkungan masing – masing beserta kelengkapannya untuk mewujudkan suatu bangunan atau bentuk fisik lain.

Proyek kontruksi merupakan salah satu sektor industri yang memiliki risiko kecelakaan kerja cukup tinggi, berbagai penyebab utama kecelakaan kerja pada proyek kontruksi adalah hal – hal yang berhubungan dengan karakteristik proyek kontruksi yang bersifat unik, lokasi kerja yang berbeda – beda, terbuka dan di pengaruhi cuaca, waktu pelaksanaan terbatas, dinamis dan menuntut ketahanan fisik yang tinggi serta banyak menggunakan tenaga kerja yang tidak terlatih (Putra dan Syahrizal, 2014). Berdasarkan data Biro Pusat Statistik jumlah tenaga kerja di kontruksi meningkat dari 4.844.689 orang di tahun 2010 menjadi hampir dua kali lipat di tahun 2015 sebanyak 8.208.086 orang atau sekitar 7% dari 114 juta orang pekerja (BPS, 2016). Data

Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Ketenagakerjaan tahun 2016 mencatat sebanyak 30 % kasus kecelakaan kerja terjadi pada sektor konstruksi (BPJS Ketenagakerjaan, 2016).

Data *International Labour Organization* (ILO) tahun 2014 secara global terjadi 337 juta kecelakaan kerja dan 2,3 juta kematian akibat kerja terjadi di setiap tahunnya. Berdasarkan data Penyelenggara Jaminan Sosial Ketenagakerjaan angka kecelakaan kerja di Indonesia terus meningkat pada tahun 2017 sebanyak 123 ribu kasus kecelakaan kerja atau terjadi peningkatan kasus sekitar 10% dibandingkan tahun 2016 yaitu sebanyak 110.272 kasus secara nasional.

Data kecelakaan kerja berdasarkan BPJS Ketenagakerjaan Kanwil DKI Jakarta bulan Januari sampai dengan Desember 2017 kasus kecelakaan kerja di Ibu Kota masih cukup tinggi yaitu sebanyak 8.699 kasus sepanjang tahun 2017 khusus pekerja konstruksi meningkat dari 507 kasus pada tahun 2016 menjadi 555 kasus sepanjang tahun 2017 atau meningkat sebesar 10% (BPJS Ketenagakerjaan, 2017).

Faktor lingkungan dan faktor manusia dapat menyebabkan kecelakaan kerja. Faktor lingkungan antara lain kebijakan atau peraturan, peralatan kerja, kondisi area kerja dan prosedur kerja mengenai keselamatan dan kesehatan kerja. Faktor manusia berupa perilaku atau kebiasaan kerja yang tidak aman (Suma'mur, 2009). Kecelakaan kerja bukan hanya di pengaruhi oleh faktor lingkungan saja melainkan salah satu faktor yang penting adalah manusia karena manusia berperan sebagai subjek pelaku pekerja sehingga faktor penyebab kecelakaan kerja tidak bisa dilepaskan dari karakteristik dan perilaku pekerja (Santoso, 2004).

Tindakan tidak aman adalah suatu tindakan yang tidak memenuhi keselamatan sehingga beresiko menyebabkan kecelakaan kerja (Ramli, 2010). Perilaku tidak aman adalah salah satu faktor yang mempengaruhi kecelakaan kerja yang merupakan penyebab dari perilaku pekerja terhadap keselamatan kerja. Perilaku tidak aman dianggap sebagai hasil dari kesalahan yang dilakukan oleh pekerja yang terlibat secara langsung maupun kesalahan

yang di lakukan oleh organisasi atau manajemen. Suatu perilaku tidak aman yang merupakan tindakan pelanggaran dari peraturan atau standar yang dilakukan oleh pekerja secara sadar maupun tidak sadar sebagai penyebab terjadinya kecelakaan kerja (Prasetyo, 2011).

Hasil riset dari *National Safety Council* (NSC) tahun 2011 menunjukkan penyebab kecelakaan kerja 88% perilaku tidak aman (*unsafe action*), 10% karena kondisi kerja yang tidak aman (*unsafe condition*) dan 2% tidak di ketahui penyebabnya. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku manusia yaitu tindakan tidak aman memegang peranan penting dalam mengakibatkan kecelakaan kerja. Berdasarkan hasil penelitian Ronald dkk., (2012) penyebab terjadinya *human error* pada pekerja konstruksi adalah para pekerja sering mengalami tekanan terhadap waktu pada saat bekerja, lokasi kerja tidak rapi, perlengkapan keselamatan kerja atau APD tidak tersedia sesuai jumlah pekerja dan jenis APD yang dibutuhkan serta tenaga kerja yang terlibat dalam mengerjakan proyek tidak memiliki kemampuan yang di harapkan.

Perilaku tidak aman memiliki peran dalam terjadinya kecelakaan kerja sehingga faktor manusia atau karakteristik individu menjadi faktor yang dapat mempengaruhi terbentuknya perilaku tidak aman, selain karakteristik individu, kondisi lingkungan serta manajemen juga di duga memiliki hubungan dengan kemungkinan terbentuknya perilaku tidak aman (Winarsunu, 2008). Perilaku tidak aman merupakan suatu tindakan yang dapat membahayakan pekerja itu sendiri maupun orang lain di sekitarnya yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja (Ramli, 2010).

Kecelakaan kerja merupakan dampak dari perilaku tidak aman yang dapat menimbulkan masalah yang cukup serius bagi perusahaan karena kerugian - kerugian yang di timbulkannya. Kerugian yang di akibatkan oleh kecelakaan kerja antara lain kerusakan material, hilangnya hari kerja dan timbulnya korban jiwa. Kerugian langsung dari timbulnya kecelakaan kerja adalah biaya kompensasi kecelakaan sedangkan biaya tidak langsung adalah kerusakan alat - alat produksi, terhentinya proses kerja dan kehilangan jam kerja (Ramli, 2009).

Unsafe action dalam suatu proses pekerjaan dapat di tekan dengan pembentukan program K3 oleh perusahaan. Program K3 dapat membentuk perilaku aman pada pekerja. Perilaku aman di pengaruhi oleh faktor individu dan lingkungan kerja. Perilaku aman mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Perilaku aman juga mampu menunjukkan sikap terhadap keselamatan pekerja (Suma'mur, 2009).

Hasil penelitian dari Sirait dan Paskarini (2016) menyatakan bahwa perilaku aman dalam kategori baik pada pekerja di *workshop* kontruksi PT X memiliki nilai tertinggi di dasari oleh motivasi dan kesadaran yang baik untuk berperilaku aman, untuk itu apabila motivasi rendah pekerja kemungkinan akan berperilaku tidak aman, selain itu hasil penelitian dari Setiarsih dkk., (2017) mengenai hubungan karakteristik pekerja, promosi K3 dan ketersediaan alat pelindung diri dengan perilaku tidak aman pada pekerja *mechanical maintenance* menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara ketersediaan APD dengan perilaku tidak aman.

Hasil penelitian dari Delfiana (2011) mengenai survey faktor tindakan tidak aman pekerja kontruksisebanyak 65,6% menyatakan belum baik pelatihan K3 yang dilakukan, hasil penelitian yang serupa dari Khosravi dkk., (2014) mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kebiasaan perilaku tidak aman dan kecelakaan kerja di kontruksi menyatakan bahwa pengawasan yang kurang baik terhadap pekerja memiliki hubungan terhadap perilaku tidak aman, selain itu berdasarkan hasil penelitian yang lain dari Annishia (2011) menunjukkan bahwa adanya *punishment* untuk perilaku tidak aman memotivasi perilaku pekerja kontruksi.

PT Sarana Utama Adi Mandiri adalah perusahaan yang bergerak di bidang kontraktor elektrik dan mekanik sebagai subkontraktor di proyek *Mass Rapid Transit* Lebak Bulus yang dimulai dari tahun 2016 yang meliputi tahapan pekerjaan bagian mekanik dan elektrik. Tahapan pekerjaan tersebut menggunakan peralatan kerja yang dapat menimbulkan potensi bahaya. Potensi bahaya tersebut apabila tidak dilakukan tindakan pencegahan akan menyebabkan kecelakaan kerja.

Beberapa permasalahan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan kerja pada pekerjaan mekanik dan elektrik adalah jatuh dari ketinggian, iritasi mata, terluka, kejatuhan material, terjepit, tertimbun longsor, terpeleset, terjatuh atau terperosok ke dalam galian dll.

Data hasil telaah laporan kecelakaan kerja bulan Desember tahun 2016 sampai November 2017 sebanyak 8 kejadian kecelakaan kerja. Berdasarkan laporan investigasi kecelakaan yang disebabkan oleh perilaku tidak aman pekerja yaitu tidak menggunakan APD seperti tidak menggunakan sarung tangan, tidak menggunakan *safety body harness* dan tidak menggunakan kacamata *goggles*, tidak menempatkan peralatan sesuai tempatnya dan kurang hati-hati pada saat bekerja.

Data dari dokumen pelanggaran berat mengenai perilaku tidak aman sebanyak 2 pelanggaran berat yaitu 2 orang pekerja merokok di area kerja pada saat bekerja sedangkan hasil temuan perilaku tidak aman pada kegiatan *safety patrol* pada bulan Januari sampai dengan Maret 2018 sebanyak 47 temuan perilaku tidak aman pada pekerja mekanik seperti tidak menggunakan *safety body harness*, tidak mengkaitkan *hook safety body harness*, duduk di atas *scissor lift*, tidak menggunakan sarung tangan, tidak menggunakan tali dagu, tidak menggunakan masker, tidak menggunakan *helmet*, tidak menggunakan kedok las, cara kerja tidak sesuai, cara pengangkatan material tidak benar dan posisi bekerja tidak sesuai (Sarana Utama Adi Mandiri, 2018).

Perilaku tidak aman di proyek MRT Depo berdasarkan hasil wawancara dengan *safety officer* banyak dilakukan pada pekerja mekanik karena tahapan pekerjaan mekanik lebih banyak, risiko pekerjaan mekanik lebih tinggi dibandingkan pekerja elektrik dan metode kerja pekerjaan mekanik lebih sulit daripada pekerja elektrik.

Berdasarkan data dari dokumen pelanggaran berat dan data hasil temuan perilaku tidak aman pada kegiatan *safety patrol* yaitu masih terdapat temuan pada pekerja yang berperilaku tidak aman karena dengan semakin seringnya perilaku tidak aman dilakukan oleh pekerja dapat meningkatkan risiko kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan

kerugian, dengan demikian penulis tertarik untuk menganalisis penyebab perilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi *Mass Rapid Transit* Depo Jakarta Tahun 2018.

1.2 Rumusan Masalah

Perilaku tidak aman adalah salah satu faktor yang mempengaruhi kecelakaan kerja yang merupakan penyebab dari perilaku pekerja terhadap keselamatan kerja. Berdasarkan data dari dokumen pelanggaran berat mengenai perilaku tidak aman sebanyak 2 pelanggaran berat yaitu 2 orang pekerja merokok di area kerja pada saat bekerja sedangkan hasil temuan perilaku tidak aman pada kegiatan *safety patrol* pada bulan Januari sampai dengan Maret 2018 sebanyak 47 temuan perilaku tidak aman pada pekerja mekanik seperti tidak menggunakan *safety body harness*, tidak mengkaitkan *hook safety body harness*, duduk di atas *scissor lift*, tidak menggunakan sarung tangan, tidak menggunakan tali dagu, tidak menggunakan masker, tidak menggunakan *helmet*, tidak menggunakan kedok las, cara kerja tidak sesuai, cara pengangkatan material tidak benar dan posisi bekerja tidak sesuai. Semakin seringnya perilaku tidak aman dilakukan pekerja dapat meningkatkan risiko kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan kerugian, dengan demikian penulis tertarik untuk menganalisis penyebab perilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi *Mass Rapid Transit* Depo Jakarta Tahun 2018.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan uraian dalam latar belakang masalah di atas, dapat di rumuskan masalah penelitian dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimanaperilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018?
2. Bagaimana motivasi pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018?
3. Bagaimana ketersediaan APD pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018?
4. Bagaimana pelatihan pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018?
5. Bagaimana hukuman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018?
6. Bagaimana pengawasan pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Menganalisispenyebab perilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek MRT Depo Lebak Bulus Tahun 2018.

1.4.2.1 Tujuan Khusus

1. Mengetahui perilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018.
2. Mengetahui motivasi pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018.
3. Mengetahui ketersediaan APD pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018.

4. Mengetahui pelatihan pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018.
5. Mengetahui hukuman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018.
6. Mengetahui pengawasan pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat memberikan informasi mengenai perilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta sebagai upaya untuk mengurangi perilaku tidak aman untuk pencegahan dan pengendalian kecelakaan kerja.

1.5.2 Bagi Universitas

Hasil penelitian ini menambah dan melengkapi kepustakaan di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Universitas Esa Unggul terutama mengenai perilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta.

1.5.3 Bagi Peneliti

Menambah ilmu pengetahuan dan pengaplikasian di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja khususnya mengenai perilaku tidak aman pada pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta.

1.6 Ruang Lingkup

Penelitian ini mengenai analisis perilaku tidak aman pekerja mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri Proyek Kontruksi MRT Depo Jakarta Tahun 2018. Penelitian ini dilakukan karena berdasarkan data dari dokumen pelanggaran berat mengenai perilaku tidak aman sebanyak 2 pelanggaran berat yaitu 2 orang pekerja merokok di area kerja pada saat bekerja sedangkan hasil temuan perilaku tidak aman pada kegiatan *safety patrol* pada

bulan Januari sampai dengan Maret 2018 sebanyak 47 temuan perilaku tidak aman pada pekerja mekanik seperti tidak menggunakan *safety body harness*, tidak mengkaitkan *hook safety body harness*, duduk di atas *scissor lift*, tidak menggunakan sarung tangan, tidak menggunakan tali dagu, tidak menggunakan masker, tidak menggunakan *helmet*, tidak menggunakan kedok las, cara kerja tidak sesuai, cara pengangkatan material tidak benar dan posisi bekerja tidak sesuai, dengan semakin seringnya perilaku tidak aman dilakukan pekerja dapat meningkatkan risiko kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja yang dapat menyebabkan kerugian. Penelitian ini dilakukan dari bulan maret sampai dengan selesai penelitian pada pekerja mekanik proyek konstruksi MRT Depo Jakarta. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif menggunakan data primer berupa wawancara mendalam dan observasi serta menggunakan data sekunder berupa *work Instruction* pekerjaan mekanik, laporan *safety patrol* dll. Informan dalam penelitian ini adalah *safety supervisor*, *safety officer* dan pekerja bagian mekanik PT Sarana Utama Adi Mandiri.