

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Era globalisasi dan pasar bebas yang akan berlaku tahun 2020 mendatang, kesehatan dan keselamatan kerja merupakan salah satu prasyarat yang ditetapkan dalam hubungan ekonomi perdagangan barang dan jasa antara negara yang harus dipenuhi oleh seluruh negara anggota, termasuk Indonesia. Untuk mengantisipasi hal tersebut serta mewujudkan perlindungan masyarakat pekerja Indonesia, maka telah ditetapkan visi Indonesia sehat 2020 yaitu gambaran masyarakat Indonesia di masa depan, yang penduduknya hidup dalam lingkungan dan perilaku sehat, memperoleh pelayanan kesehatan yang bermutu secara adil dan merata, serta memiliki derajat kesehatan yang setinggi-tingginya (Depkes RI, 2002).

Sistem Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja (SMK3) merupakan wujud dari kewajiban sebuah perusahaan untuk melindungi pekerja berdasarkan amanah undang-undang (UU). UU No. 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja serta UU No. 23 tahun 1992 tentang Kesehatan menjelaskan bahwa setiap perusahaan memiliki kewajiban untuk menjaga kesehatan dan keselamatan kerja karyawannya. Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2012 tentang penerapan SMK3 menjelaskan bahwa setiap perusahaan yang memiliki 100 pekerja atau lebih atau yang dalam kerjanya mengandung resiko bahaya berupa kecelakaan kerja, ledakan, kebakaran, dan pencemaran serta penyakit akibat kerja diwajibkan menerapkan SMK3 (Ramli, 2013).

SMK3 juga merupakan bagian dari sistem secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung-jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan pengelolaan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, evaluasi dan pemeliharaan kebijakan Keselamatan perkeretaapian dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.

Meskipun telah memiliki dasar hukum yang mewajibkan perusahaan untuk menerapkan SMK3, angka kecelakaan kerja dirasa cukup tinggi. Berdasarkan UU No 13. tahun 2003, tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan jasa, baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun masyarakat. Di dunia, populasi penduduk usia kerja terus meningkat, pada tahun 2000-2015 populasinya meningkat dari angka 62,97% menjadi 65,62% (World Bank, 2017).

Meningkatnya angka penduduk usia kerja dunia ini sejalan dengan meningkatnya angka kecelakaan di dunia. Secara global, ILO memperkirakan sekitar 2,2 juta orang di seluruh dunia meninggal pada tahun 2013 dan meningkat pada tahun 2014 dengan 337 juta kecelakaan kerja terjadi tiap tahunnya yang mengakibatkan sekitar 2,3 juta pekerja kehilangan nyawanya. Setiap harinya terjadi sekitar 6.000 kecelakaan kerja fatal di dunia (ILO, 2014)

Di Indonesia, angka kecelakaan kerja yang dipublikasikan oleh Pusat Data Ketenagakerjaan (Pusdatanaker, 2015) masih cukup tinggi yaitu sebanyak 14.519 kasus pada triwulan ke empat tahun 2014. Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi menyebutkan bahwa telah terjadi kehilangan 71 juta jam-orang-kerja serta kerugian laba sebesar 340 milyar rupiah pada tahun 2012 akibat kecelakaan kerja (Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, 2014).

Data Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi (Depnakertrans) menyebutkan bahwa sepanjang tahun 2009 telah terjadi 54.398 kasus kecelakaan kerja di Indonesia (Jamsostek, 2010). Data PT Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek) sampai akhir 2011 mencatat sekitar 99.491 kasus kecelakaan kerja atau sekitar 3,9% dari 2.567.671 tenaga kerja keseluruhan yang terdaftar Jamsostek di Indonesia. Selama tahun 2010 di Indonesia, berdasarkan laporan dari daerah, terjadi kasus kecelakaan kerja sebanyak 98.711 kasus. Sedangkan berdasarkan data semester I Tahun 2011 jumlah kecelakaan kerja adalah 48.511 kasus.

Menurut data Kemenakertrans tahun 2012 ditinjau dari sumber kecelakaan, penyebab terbesar adalah mesin, pesawat angkut dan perkakas kerja tangan. Sementara berdasarkan tipe kecelakaan, yang terbanyak adalah akibat terbentur, bersinggungan dengan benda tajam yang mengakibatkan tergores, terpotong, tertusuk, dan terpukul/dan terjatuh.

Di PT Kereta Commuter Indonesia terdapat data kecelakaan berdasarkan *unsafe condition* dan *unsafe action*. Terdapat data bulan mei, juni hingga juli 2018 bahwa kecelakaan kerja berdasarkan *unsafe condition* sebanyak 65 kejadian dan berdasarkan kejadian *unsafe action* sebanyak 20 kejadian. Data kejadian *unsafe condition* dan *unsafe action* tersebut merupakan kecelakaan yang terjadi pada penumpang (eksternal). Jenis kecelakaan pada data *unsafe condition* dan *unsafe action* yang dihitung yaitu kejadian-kejadian yang berupa penumpang terbentur, penumpang terluka, penumpang terjatuh, penumpang terpeleset dan penumpang terjepit (PT.Kereta Commuter Indonesia, 2018).

Penelitian H.W. Heinrich mengenai penyebab-penyebab kecelakaan menunjukkan bahwa penyebab kecelakaan pada umumnya adalah 88% karena faktor manusia (*unsafe act*), 10% karena faktor kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*), dan 2% karena faktor lainnya.

Hal ini menunjukkan bahwa faktor manusia adalah faktor yang paling tinggi yang menjadi penyebab kecelakaan (Goetsch, 2011).

Di sisi lain, penerapan SMK3 semata-mata merupakan pendekatan organisasional dan manajerial untuk menciptakan budaya keselamatan dalam perusahaan (Cooper, 2001). Hal ini ditegaskan oleh Bosak et al. (2013) bahwa peraturan-peraturan K3 pada perusahaan dapat menjadi beban tambahan bagi pekerja selain beban target produksi yang harus dipenuhi. Untuk itu, diperlukan pendekatan lain yang lebih berfokus pada bagaimana “memenangkan” hati dan pikiran pekerja untuk bekerja dengan sehat dan selamat agar tidak terjadi *human error* pencetus kecelakaan ataupun penyakit akibat kerja tanpa menjadi beban tambahan. Pendekatan ini dikenal dengan *safety climate* atau iklim keselamatan kerja. Jika saja faktor *human error* dapat ditekan dengan iklim keselamatan kerja yang baik, maka kerugian yang muncul akibat kecelakaan tersebut dapat diminimalisir. Akhirnya, tujuan penerapan SMK3 yang paling akhir yaitu terciptanya produktivitas kerja yang tinggi dapat tercapai (Bosak et al, 2013).

PT Kereta Commuter Indonesia melakukan penerapan keselamatan perkeretaapian meliputi kebijakan, perencanaan, pelaksanaan rencana, pemantauan dan evaluasi kinerja, serta peninjauan dan peningkatan kinerja yang dibutuhkan bagi pengembangan dan pemeliharaan kebijakan Keselamatan perkeretaapian dalam rangka pengendalian resiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif sehingga menciptakan angka kecelakaan yang minim atau sampai *zero accident*.

Di dalam implementasi sistem manajemen keselamatan perkeretaapian di lingkup perusahaan, PT Kereta Commuter Indonesia memiliki program pelaksanaan keselamatan perkeretaapian yang secara periodik melakukan proses evaluasi dan pemeliharaan yang juga melibatkan peran serta aktif karyawan dari seluruh fungsi, termasuk melibatkan *auditor independen* di dalam proses pengawasannya. Disamping berjalannya keselamatan perkeretaapian oleh divisi *Health Safety Environment*, namun belum terbentuknya Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3) perusahaan sehingga bentuk pelaporan berkala belum dilaksanakan ke dinas ketenagakerjaan.

PT Kereta Commuter Indonesia di samping telah memiliki sertifikasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sebagai standard pengelolaan K3, PT Kereta Commuter Indonesia sangat penting untuk menerapkan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian yaitu dengan tujuan pengembangan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian untuk meminimalisasi angka kecelakaan kerja bagi seluruh karyawan PT Kereta Commuter Indonesia baik di kantor, stasiun dan Depot Lokomotif (DIPO) dan meningkatkan

keselamatan penumpang dan pengunjung yang ada di setiap stasiun-stasiun Kereta Rel Listrik (KRL) Jakarta Bogor Depok Tangerang Bekasi (Jabodetabek). PT Kereta Commuter Indonesia sebagai salah satu industri jasa angkutan perkotaan Jabodetabek yang sangat banyak diminati masyarakat maka PT Kereta Commuter Indonesia perlu meningkatkan kenyamanan dan keselamatan bagi penumpang. Untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan penumpang tersebut maka perlu penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia. Dalam penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian dapat diterapkan sesuai dengan Peraturan Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 69 Tahun 2018 .

Mengingat pentingnya penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia sehingga diambil judul belajar magang dengan Gambaran Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) di PT Kereta Commuter Indonesia.

## **1.2 Tujuan**

### **1.2.1. Tujuan Umum**

Pengalaman magang di PT Kereta Commuter Indonesia ini bertujuan untuk mengimplementasikan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama masa perkuliahan serta dapat memberikan pengalaman langsung di lapangan dalam penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian.

### **1.2.2 Tujuan Khusus**

- a. Mengetahui penetapan kebijakan keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia
- b. Mengetahui perencanaan keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia
- c. Mengetahui pelaksanaan rencana keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia
- d. Mengetahui pemantauan dan evaluasi kinerja keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia
- e. Peninjauan dan peningkatan kinerja SMKP di PT Kereta Commuter Indonesia

### **1.3 Manfaat Magang**

#### **1.3.1 Bagi perusahaan**

Dengan dilakukan laporan magang ini dapat menjalin kemitraan antara Universitas Esa Unggul dengan PT Kereta Commuter Indonesia, mendapatkan masukan dari mahasiswa terkait kegiatan yang bermanfaat bagi PT Kereta Commuter Indonesia, serta diharapkan dapat memberikan informasi mengenai gambaran penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia Tahun 2018.

#### **1.3.2 Bagi penulis**

Merupakan media belajar dalam rangka menerapkan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama masa magang, meningkatkan pengetahuan terhadap gambaran penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian serta mendapatkan pengalaman kerja dalam bidang keselamatan perkeretaapian.

#### **1.3.3 Bagi pihak lain**

Dapat memberikan tambahan referensi bagi rekan-rekan yang memerlukan sumber data dalam penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian.

### **1.4 Ruang lingkup**

Pelaksanaan pengalaman magang dilakukan di PT Kereta Commuter Indonesia dimulai dari tanggal 03 September – 28 September 2018. Kegiatan yang dilakukan berfokus pada kegiatan penerapan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia, adapun topik yang diangkat penulis dalam pelaksanaan magang ini adalah Gambaran Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian di PT Kereta Commuter Indonesia Tahun 2018. Hal yang akan diamati terdiri dari penetapan kebijakan keselamatan perkeretaapian, perencanaan keselamatan perkeretaapian, pelaksanaan rencana keselamatan perkeretaapian, pemantauan dan evaluasi kinerja keselamatan perkeretaapian, peninjauan dan peningkatan kinerja sistem manajemen keselamatan perkeretaapian.