

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan kerja dapat terjadi kapan saja, dimana saja, dan pada pekerjaan apa saja. Meskipun tidak semua pekerjaan mempunyai potensi atau risiko akan timbulnya kecelakaan, pekerjaan yang berhubungan dengan dunia industri mempunyai potensi sangat besar akan timbulnya suatu kecelakaan. Kecelakaan kerja dapat dicegah dengan cara mempelajari sebab-sebab atau faktor-faktor yang dapat menyebabkan akan timbulnya suatu kecelakaan kerja (Djarmiko, 2016).

Kecelakaan kerja merupakan masalah yang cukup serius bagi sebuah perusahaan karena kerugian-kerugian yang ditimbulkan. Kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan kerja, antara lain kerusakan material, hilangnya hari kerja, dan timbulnya korban jiwa. Korban jiwa adalah kerugian yang cukup besar karena jumlahnya tidak sedikit. Kerugian yang nampak dari timbulnya kecelakaan kerja adalah biaya pengobatan dan kompensasi kecelakaan, sedangkan biaya tak langsung yang tidak nampak ialah kerusakan alat-alat produksi, penataan manajemen keselamatan yang lebih baik, penghentian alat produksi, dan hilangnya waktu kerja (Ramli, 2014).

Riset dari *International Labour Organization* 2013, mengatakan bahwa Indonesia termasuk salah satu negara yang memiliki peraturan perundangan terlengkap se-Asia mengenai hak-hak dasar buruh (khususnya K3) di tempat kerja. Namun realitanya, banyak buruh diluar sana yang merasakan ketidakpuasan dengan kondisi kesehatan dan keselamatan kerja yang (seharusnya) disediakan oleh pihak pengusaha. Kondisi seperti ini membuat para buruh merasa depresi dan frustrasi, terlebih isu K3 ini hanya dianggap sebagai persoalan yang umum,

sehingga tidak cukup dianggap sebagai persoalan internal serikat tertentu (Narendra, 2011).

Negara kaya sering mengekspor pekerjaan berbahaya ke negara miskin dengan upah buruh yang lebih murah dan standar keselamatan pekerja yang lebih rendah. Selain itu, negara-negara berkembang seperti Indonesia, undang-undang keselamatan kerja yang berlaku tidak secara otomatis meningkatkan kondisi di tempat kerja, disamping hukuman yang ringan bagi yang melanggar aturan. Pengeluaran biaya akibat kecelakaan dan sakit yang berkaitan dengan kerja merugikan ekonomi dunia lebih dari seribu miliar dolar (850 miliar euro) di seluruh dunia. Di Amerika Serikat kecelakaan kerja merugikan pekerja puluhan miliar dolar karena meningkatnya premi asuransi, kompensasi dan menggaji staff pengganti. Indonesia menduduki peringkat ke 26 dari 27 negara yang menerapkan sistem keselamatan kerja, kinerja penerapan K3 di perusahaan-perusahaan Indonesia masih jauh dari yang di harapkan. Padahal kalau kita menyadari secara nyata bahwa volume kecelakaan kerja juga menjadi kontribusi untuk melihat kesiapan daya saing. Jika volume ini masih terus tinggi, Indonesia bisa kesulitan dalam menghadapi pasar global (Suardi, 2005).

Kecelakaan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan TPK Koja terjadi karena masih belum mendapatkan perhatian yang memadai semua pihak, rendahnya kualitas tenaga kerja berkolerasi dengan kesadaran atas kesehatan keselamatan kerja selain itu tenaga kerja masih ditempatkan sebagai faktor produksi dalam perusahaan, belum ditempatkan sebagai mitra usaha. Kecelakaan kerja yang terjadi umumnya di karenakan perilaku tidak aman oleh pekerja tenaga kerja bongkar muat (Syaifudin, 2017).

Menurut *International Labour Organization* (ILO, 1989) mengemukakan bahwa kecelakaan akibat kerja pada dasarnya disebabkan oleh tiga faktor yaitu faktor manusia, pekerjaan dan faktor lingkungan di

tempat kerja. Faktor manusia terdiri dari umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja. Faktor pekerjaan terdiri dari giliran kerja dan jenis pekerjaan. Sedangkan faktor lingkungan yaitu lingkungan fisik yang terdiri dari pencahayaan dan kebisingan, lingkungan kimia dan lingkungan biologi (Triwibowo, 2013).

Berdasarkan data yang di dapat dari *International Labour Organization* 2012, mencatat angka kematian dikarenakan kecelakaan (KAK) yaitu terjatuh, tertimpa dan terkena arus listrik, dan penyakit akibat kerja (PAK) yaitu penyakit pernapasan, penyakit kulit, gangguan pendengaran dan gangguan pada punggung dan sendi, sebanyak 2 juta kasus setiap tahun (ILO, 2012). Menurut BPJS Ketenagakerjaan data kecelakaan kerja pada tahun 2013, mencatat 1 pekerja di dunia meninggal setiap 15 detik karena kecelakaan kerja dan 160 pekerja mengalami sakit akibat kerja. Sedangkan tahun 2014 mencapai 129.911 kasus. Angka kecelakaan kerja di Indonesia pada tahun 2015 mencapai 105.182 kasus kejadian kecelakaan kerja (BPJS Ketenagakerjaan, 2015).

Penelitian yang sudah dilakukan pada hasil analisis hubungan yang bermakna antara penggunaan alat pelindung diri, umur dan masa kerja dengan kecelakaan kerja pada pekerja bagian Rustic di PT Borneo Melintang Buana Ekspor Yogyakarta. Terdapat hubungan yang bermakna antara alat pelindung diri dengan kecelakaan kerja, pada umur juga memiliki hubungan yang bermakna dengan kecelakaan kerja dan ada hubungan yang bermakna antara masa kerja dengan kecelakaan kerja (Handayani dkk, 2010).

Sedangkan pada penelitian lainnya pada hasil analisis hubungan pelatihan, status kerja, latarbelakang pendidikan dan penggunaan alat pelindung diri dengan terjadinya kecelakaan kerja pada pekerja Total E&P Indonesia. Terdapat hubungan yang sangat signifikan antara pelatihan dengan kecelakaan kerja, pada status kerja menunjukkan hubungan yang bermakna dengan kecelakaan kerja, pada penggunaan

alat pelindung diri ada hubungan yang bermakna dengan kecelakaan kerja, sedangkan pada pendidikan tidak ada hubungan yang bermakna dengan kecelakaan kerja (Aryanto, Lambang dan Ekawati, 2016).

Beberapa penelitian yang dilakukan sebelumnya mengenai penyebab kecelakaan kerja menggunakan banyak variabel independen, sedangkan pada penelitian ini variabel independen yang digunakan yaitu pendidikan, pengalaman kerja, perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman, hal ini diklasifikasikan berdasarkan kondisi yang terjadi di TPK Koja. Kegiatan pelabuhan petikemas dalam proses bongkar muat bukanlah tanpa risiko. Berdasarkan data yang diperoleh dari TPK Koja Jakarta tahun 2015 periode Januari sampai dengan Agustus terjadi 84 kejadian kecelakaan kerja, tahun 2016 terjadi 111 kejadian kecelakaan kerja, sedangkan pada periode Januari sampai dengan September 2017 terjadi 79 kejadian kecelakaan kerja (Syarifudin, 2017).

TPK Koja merupakan salah satu pelabuhan petikemas dengan proses kerja bongkar muat. Hasil observasi yang dilakukan peneliti di TPK Koja dengan melakukan observasi awal yaitu wawancara terhadap 10 orang pekerja bongkar muat, terdapat hasil bahwa 8 orang dari 10 pekerja pernah mengalami kecelakaan kerja selama proses bekerja yaitu tertimpa dan terjepit lashing, terjepit sepatu kontainer, terpeleset dan terjatuh saat bekerja, dan 2 orang dari 10 pekerja belum pernah mengalami kecelakaan kerja.

Berdasarkan permasalahan yang ditemukan di survey awal maka peneliti tertarik untuk mengambil penelitian lebih lanjut mengenai “Hubungan Antara Perilaku Tidak Aman dan Kondisi Tidak Aman Dengan Kecelakaan Kerja Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di TPK Koja Jakarta Tahun 2018”.

1.2 Perumusan Masalah

Kegiatan bongkar muat merupakan unsur penting dalam proses ekspor impor pada pelabuhan. Kecelakaan kerja dapat menghambat proses bongkar muat, kerugian materi, kehilangan waktu, kecacatan yang dapat menurunkan kualitas hidup pekerja bahkan kematian. Berdasarkan evaluasi data yang di dapat mengenai angka kecelakan kerja pada Tenaga Kerja Bongkar Muat periode Januari-September 2017 diperoleh 79 kasus kecelakaan kerja.

Sejak tahun 2007 pemerintah terus meningkatkan pengawasan ketenagakerjaan, sehingga angka kecelakaan kerja bisa ditekan menuju nihil kecelakaan kerja (*zero accident*) dalam (Per-01/Men/1/2007). Namun faktanya TPK Koja belum sejalan dengan kebijakan pemerintah dalam menekan angka kecelakan kerja hingga *zero accident*.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran kecelakaan kerja pada pekerja TKBM di TPK Koja Jakarta tahun 2018?
2. Bagaimana gambaran faktor pekerja (pendidikan, pengalaman kerja) pada pekerja TKBM di TPK Koja Jakarta tahun 2018 ?
3. Bagaimana gambaran faktor penyebab langsung (perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman) pada pekerja bongkar muat d TPK Koja Jakarta tahun 2018 ?
4. Apakah ada hubungan faktor penyebab langsung (perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman) pada pekerja bongkar muat di TPK Koja Jakarta tahun 2018 ?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui Hubungan Antara Perilaku Tidak Aman dan Kondisi Tidak Aman Dengan Kecelakaan Kerja Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di TPK Koja Jakarta Tahun 2018.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran kecelakaan kerja pada pekerja TKBM di TPK Koja Jakarta tahun 2018.
2. Mengetahui gambaran faktor pekerja (pendidikan, pengalaman kerja) pada pekerja TKBM di TPK Koja Jakarta tahun 2018.
3. Mengetahui gambaran faktor penyebab langsung (perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman) pada pekerja TKBM di TPK Koja Jakarta tahun 2018.
4. Mengetahui hubungan antara faktor penyebab langsung (perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman) pada pekerja TKBM di TPK Koja Jakarta tahun 2018.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi Peneliti

Dapat menerapkan pengetahuan dan keterampilan yang telah di pelajari di Universitas dalam menyelesaikan dan menganalisa masalah mengenai perilaku tidak aman pada pekerja bongkar muat .

1.5.2 Bagi Tempat Peneliti

Dapat menjadi gambaran dan bahan masukan bagi perusahaan tentang bahaya perilaku tidak aman pada pekerja bongkar muat, sehingga perusahaan diharapkan dapat melakukan upaya pengendalian perilaku tidak aman terhadap tenaga kerja untuk mengurangi risiko terjadinya kecelakaan akibat kerja.

1.5.3 Bagi Universitas

Sebagai referensi penelitian bagi peneliti lainnya yang akan menyusun skripsi dengan judul terkait, dengan variabel yang lebih bervariasi dan sampel yang lebih luas. Serta terbinanya jaringan kerja sama yang baik antara TPK Koja dengan Universitas Esa Unggul khususnya fakultas kesehatan masyarakat.

1.6. Ruang Lingkup

Penelitian ini dilaksanakan oleh Mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Universitas Esa Unggul, dengan judul “Hubungan Antara Perilaku Tidak Aman dan Kondisi Tidak Aman Dengan Kecelakaan Kerja Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di TPK Koja Jakarta Tahun 2018”. Karena masih tingginya angka kecelakaan kerja yaitu 79 kasus kecelakaan kerja di TPK Koja. Penelitian ini dilakukan pada bulan September sampai dengan bulan Januari 2018 di TPK Koja Jakarta. Penelitian ini bersifat kuantitatif dengan desain *Cross sectional* (potong lintang). Pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan perhitungan uji 2 proporsi yaitu 55 pekerja. Data penelitian diperoleh dengan cara pengambilan data primer. Data primer diperoleh dari hasil kuesioner terkait variabel yang diteliti.