

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemerintah Indonesia seharusnya mampu memberikan perlindungan yang menyeluruh bagi rakyat Indonesia. Menurut Pasal 27 ayat (2) dari Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa “setiap warga Negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan”. Berdasarkan pasal tersebut di keluarkanlah Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang keselamatan dan kesehatan kerja di jamin dalam pasal 86, yang menyatakan bahwa “setiap pekerja/buruh mempunyai hak memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja, moral dan kesusilaan, perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama (KemenakertransRI, 2003)

Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan (Triatmodjo, 2009).

Kegiatan bongkar muat petikemas adalah salah satu kegiatan di pelabuhan dan merupakan kegiatan inti dalam transportasi muatan. Kegiatan ini memerlukan alat bantu yang digunakan untuk mempercepat pekerjaan seperti container cranes, rubber tyred gantry crane (RTG) dan truck (Trivitas, 2016). Pengoperasian alat bantu bongkar muat memiliki potensi bahaya seperti terjatuh, tertimpah, tertumbuk atau terjepit. Potensi bahaya yang menyertai pengoperasian fasilitas bongkar muat ini jika tidak dikendalikan atau dilakukan pencegahan maka akan menyebabkan kecelakaan kerja dan berakibat pada kerugian ekonomi maupun non ekonomi (Anizar, 2009).

Data yang diperoleh dari *United Kindom Health Safety Executive* Menunjukkan angka tren kecelakaan pada *Port Industry* di Inggris pada tahun 2008

berada pada kisaran 425 kasus kecelakaan, pada tahun 2009 terjadi penurunan angka kecelakaan dengan kisaran 390 kasus kecelakaan, kemudian pada tahun 2010 terjadi penurunan yang signifikan dengan angka kecelakaan 300 kasus kecelakaan. Namun pada tahun 2011 tren kecelakaan di *Port Industry* kembali naik hingga 350 kasus kecelakaan (Health and Safety Executive, 2012).

Sementara itu di Indonesia sendiri angka kecelakaan kapal terhitung 138 kasus kecelakaan pada tahun 2008, 124 kasus kecelakaan kapal pada tahun 2009, 151 kasus kecelakaan pada tahun 2010, kemudian pada tahun 2011 dan 2012 terjadi peningkatan kasus kecelakaan dengan angka 178 dan 173 kasus kecelakaan (KemenhubRI, 2012).

Suatu kecelakaan dapat menimbulkan kerugian berupa kerugian langsung seperti biaya pengobatan dan kompensasi, kerugian berupa kerusakan sarana produksi. Disamping kerugian langsung kecelakaan juga menimbulkan kerugian tidak langsung yaitu kerugian jam kerja, kerugian produksi, kerugian sosial, citra dan kepercayaan konsumen (Ramli, 2010).

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Yudhawan (2016) di peroleh bahwa adanya hubungan signifikan antara tingkat pengetahuan dan kelelahan dengan *unsafe action* pada pekerja di PT Dok da Perkapalan Surabaya. Menurut penelitian Shiddiq (2013) didapatkan ada hubungan antara umur dan perilaku tidak aman karyawan dibagian produksi unit I PT Semen Tonasa. Menurut penelitian Pratiwi (2011) tindakan tidak aman yang sering dilakukan adalah tidak menggunakan alat pelindung diri saat mengangkat beban dalam posisi janggal, bercanda gurau berlebihan saat bekerja. Penyebab munculnya tindakan tidak aman pada para pekerja berasal dari manajemen, beban kerja dan kelelahan, ergonomi atau disain tempat kerja dan karakteristik individu. Menurut peneliti Martiwi (2017) hasil analisis menunjukkan bahwa responden yang mengalami kecelakaan kerja memiliki umur ≥ 30 tahun (52,2%), tingkat pendidikan rendah (91,5%), masa kerja ≤ 5 tahun (65,2%), lama jam kerja >8 jam (100%), tingkat pengetahuan rendah (56,5%), kelelahan dengan kategori lelah (82,6%) dan aman dalam penggunaan APD (100%).

Tindakan tidak aman adalah kegagalan dalam mengikuti persyaratan dan prosedur-prosedur kerja yang benar sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja, seperti tindakan tanpa kualifikasi dan otoritas, kurang atau tidak menggunakan perlengkapan perlindungan diri, kegagalan dalam menyelamatkan peralatan, bekerja dengan kecepatan yang berbahaya, kegagalan pada peringatan, menghindari atau memindahkan peralatan keselamatan kerja, menggunakan peralatan yang tidak layak, menggunakan peralatan tertentu untuk tujuan lain yang menyimpang, bekerja di tempat yang berbahaya tanpa perlindungan dan peringatan yang tepat, memperbaiki peralatan secara salah, bekerja dengan kasar, menggunakan pakaian yang tidak aman ketika bekerja, dan mengambil posisi kerja yang tidak selamat. Faktor personal merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi terbentuknya tindakan tidak aman (*unsafe action*). Faktor-faktor personal tersebut antara lain: tingkat kemampuan, kesadaran, pengalaman, pelatihan, kepribadian, bebanfisik, usia, kelelahan, motivasi, kecanduan alcohol atau obat-obatan, penyakit, kecerdasan, tekanan kerja dan kepuasan kerja (Winarsunu, 2008).

Perilaku tidak aman dalam proses pekerjaan dapat ditekan dengan pembentukan program K3 oleh perusahaan. Program K3 dapat membentuk perilaku aman pada pekerja. Perilaku aman dipengaruhi oleh faktor individu dan lingkungan kerja. Perilaku aman mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Perilaku aman juga mampu menunjukan nilai keyakinan dan sikap terhadap keselamatan pekerja (Suma'mur, 2009).

TPK Koja salah satu afiliasi Pelindo II, memiliki panjang dermaga sepanjang 650 m dengan fasilitas pelayanan peti kemas seluas 21,800 m². Kegiatan operasional di area ini berlangsung selama 24 jam dengan tingkat lalu lintas bongkar muat yang cukup tinggi. Dimana arus muat antar pulau di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 8,304,522 ton dan arus bongkar 19,874,153 ton pada tahun 2010. Untuk arus bongkar muat barang ekspor mencapai 10,313,336 ton dan arus bongkar muat barang impor mencapai 496,172,497 ton per tahun 2010. Dengan tingginya arus bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok ini maka proses kerja di pelabuhan ini berlangsung selama 24 jam.

Container adalah sebuah temuan yang besar dalam dunia perkapalan yang bisa mempercepat semua lini pergerakan pemuatan barang dan transfer dari satu tempat ketempat lain yang digunakan untuk memungkinkan penyimpanan dan pengangkutan barang untuk melindungi dan memelihara, serta menjamin agar perindustriannya dapat berjalan secara efisien. Penyusunan *container* di kapal terbagi menjadi dua yaitu dalam palka (*in hold*) dan di atas palka (*on deck*) dalam palka sudah pasti aman dari pengaruh luar sedangkan untuk muatan diatas palka harus diberi penguat pengikat (*lashing*) agar tahan terhadap pengaruh dari luar seperti angin, gelombang, serta badai yang mungkin menimpa kapal. Untuk menjaga keamanan muatan *container* di perlukan *lashing* yang baik dan benar. *Lashing* merupakan sistem pengamanan muatan kapan yang berguna untuk menghindari terjadinya pergeseran muatan ataupun jatuh kelaut pada saat diatas kapal yang terdiri dari tali baja (*wire rope*) atau material lain dengan kekuatan yang sepadan (Martopo, 2001).

PT TPK Koja mempunyai sebanyak 144 orang pekerja *lashing* melakukan pekerjaan membuka dan mengguci *lashing* pada *container* saat akan bongkar muat *container*. Cara kerja *lashing* yaitu *base cone* dipasang untuk menghubungkan *container* dengan badan kapal sebagai tempat bertumpu *container* pada susunan pertama, kemudian dipasang *locking pin* yang sudah tersedia pada setiap *base cone*, setelah susunan pertama selesai maka diatasnya disiapkan susunan kedua dengan pemasangan *double stacking cone* atau *twist lock* pada lubang *container* sisi luar dan pemasangan *double bridge cone vertical* pada lubang-lubang sisi dalam hingga *container* yang berdampingan diikat menjadi satu kesatuan dari *tier* kedua hingga selesai, kemudian dipasang *lashing rod* secara menyilang dikaitkan pada lubang dasar bagian muka dan belakang dari *container* di *tier* kedua lalu dikencangkan ke geladak menggunakan *turnbuckle*, begitu seterusnya sampai pada bagian atas susunan peti kemas terakhir tersebut di pasang *bridge fitting* hingga *container* saling terikat menjadi satu kesatuan yang kuat dengan badan kapal.

Berdasarkan dari sumber data kecelakaan PT TPK Koja, kecelakaan pada pekerjaan *lashing* di atas kapal pada tahun 2016 terdapat 24 kasus, pada tahun 2017 terdapat 30 kasus dan pada Januari sampai Agustus 2018 terdapat 16 kasus dengan rata-

rata kejadian saat pemasangan *lashing* tangan dan kaki terjepit dan tertimpa, tergelincir saat pemasangan *lashing* bar, kepala tertimpa *lashing*, kelopak mata kiri terkena *lashing* bar dan mata terkena debu dari bongkaran container karna tidak memakai alat pelindung diri (APD). Sedangkan berdasarkan hasil observasi awal pada 10 orang responden dengan pengambilan sebanyak 3 kali di dapatkan perilaku tidak aman seperti pekerja bekerja dengan bercanda berlebihan sebanyak 6 orang, tidak mengikuti SOP sebanyak 4 orang, bekerja tergesa-gesa sebanyak 4 orang dan pekerja dengan posisi tidak aman sebanyak 4 orang. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan penulis memutuskan untuk meneliti pada faktor manusia (pekerja), hal ini dikarenakan meskipun PT TPK Koja Jakarta Utara telah melakukan pengendalian dalam sektor manajemen, kecelakaan kerja masih tetap terjadi hal ini diakibatkan karena tidak adanya perubahan dari perilaku pekerja dalam menjalankan pengendalian yang dilakukan oleh pihak manajemen. Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Hubungan Faktor Manusia dengan Perilaku Tidak Aman pada Pekerja *Lashing* di Atas Kapal PT TPK Koja Jakarta Utara Tahun 2019”.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan data yang di dapatkan dari laporan kecelakaan PT TPK Koja pada tahun 2016 terdapat 24 kasus, pada tahun 2017 terdapat 30 kasus dan pada Januari sampai Agustus 2018 terdapat 16 kasus dan hasil observasi awal pada 10 orang responden dengan pengambilan sebanyak 3 kali di dapatkan perilaku tidak aman seperti pekerja bekerja dengan bercanda berlebihan sebanyak 6 orang, bekerja tergesa-gesa sebanyak 4 orang dan pekerja dengan posisi tidak aman sebanyak 4 orang. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk mengambil penelitian lebih lanjut mengenai “Hubungan Faktor Manusia dengan Prilaku Tidak Aman pada Pekerja *Lashing* di Atas Kapal PT TPK Koja Jakarta Utara 2019”.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Apa saja hubungan faktor manusia yang menyebabkan prilaku tidak aman pada pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara tahun 2019?

2. Bagaimana gambaran faktor manusia dengan perilaku tidak aman pada pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
3. Bagaimana gambaran umur para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
4. Bagaimana gambaran pengetahuan para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
5. Bagaimana gambaran kelelahan para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
6. Bagaimana gambaran masa kerja para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
7. Apakah ada hubungan antara umur dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
8. Apakah ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
9. Apakah ada hubungan antara kelelahan dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?
10. Apakah ada hubungan antara masa kerja dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Menganalisis hubungan faktor manusia dengan penyebab perilaku tidak aman pada pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengidentifikasi gambaran perilaku tidak aman pada pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019.
2. Mengidentifikasi gambaran umur para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019.
3. Mengidentifikasi gambaran pengetahuan para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Kojas Jakarta Utara tahun 2019.

4. Mengidentifikasi gambaran kelelahan para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara tahun 2019.
5. Mengidentifikasi gambaran masa kerja para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara tahun 2019.
6. Menganalisis hubungan antara umur dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara tahun 2019.
7. Menganalisis hubungan antara pengetahuan dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara tahun 2019.
8. Menganalisis hubungan antara kelelahan dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara tahun 2019.
9. Menganalisis hubungan antara masa kerja dengan perilaku tidak aman para pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara tahun 2019.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti Selanjutnya

Hasil peneliti ini diharapkan sebagai langkah pengembangan ilmu pengetahuan yang didapat pada bangku perkuliahan yang dapat menambah pengetahuan, wawasan penulis dan sebagai langkah implementasi serta dapat mengetahui kondisi lapangan kerja yang sebenarnya.

2. Bagi PT TPK Koja

Penelitian ini di harapkan dapat menjadi bahan referensi bagi PT TPK Koja Jakarta Utara khususnya bagi Departemen HSSE agar dapat meningkatkan aspek keselamatan dan kesehatan pekerjanya.

3. Bagi Fakultas Ilmu-Ilmu Kesehatan Universitas Esa Unggul

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat berupa referensi untuk pengembangan ilmu pengetahuan sumber daya manusia, khususnya yang berhubungan dengan faktor-faktor penyebab perilaku tidak aman.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan faktor manusia dengan perilaku tidak aman pada pekerja *lashing* di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara. Tempat penelitian dilaksanakan di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara. Penelitian ini diambil karena terdapat kecelakaan kerja baik sedang maupun ringan dalam periode tahun 2016 sampai dengan Agustus 2018 sehingga peneliti ingin mengetahui bagaimana perilaku pekerja yang menyebabkan kecelakaan kerja. Target sampel dalam penelitian adalah seluruh pekerja TKBM yang bekerja di atas kapal PT TPK Koja Jakarta Utara. Penelitian menggunakan desain *studi cross sectional* karena peneliti ingin melihat hubungan sebab akibat dalam waktu bersamaan yang akan dilakukan pada bulan Mei 2019 sampai dengan selesai.