

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Banyak organisasi dan perusahaan menghabiskan banyak waktu, uang dan tenaga untuk menekan angka kecelakaan kerja. Hal tersebut dilakukan dengan menerapkan *management system*, termasuk audit terhadap *unsafe act* dan *unsafe condition* (Cooper, 2001).

Pada umumnya kecelakaan kerja disebabkan oleh dua faktor, yaitu manusia dan lingkungan. Faktor manusia yaitu tindakan tidak aman dari manusia seperti sengaja melanggar peraturan keselamatan kerja yang diwajibkan dan kurang terampilnya pekerja itu sendiri. Sedangkan faktor lingkungan yaitu keadaan tidak aman dari lingkungan kerja yang menyangkut antara lain peralatan atau mesin-mesin, tetapi frekuensi terjadinya kecelakaan kerja lebih banyak terjadi karena faktor manusia, karena manusia yang paling banyak berperan dalam menggunakan peralatan di perusahaan (Ihsan, 2013).

Menurut teori Henrich dalam Colling (2007) menyebutkan bahwa 80% kecelakaan disebabkan oleh *unsafe action* dan 18% oleh *unsafe condition* dan 2% oleh hal lainnya. Teori ini mempertegas bahwa fokus pada perilaku keselamatan pekerja dalam mengendalikan angka kecelakaan kerja menjadi hal yang sangat penting. Fokus pada perilaku keselamatan adalah mengukur tingkat perilaku aman dan tidak aman pada setiap pekerjaan yang ada dalam perusahaan.

Selain itu Geller (2001) menggambarkan pentingnya pendekatan perilaku yang didasari keselamatan (*behaviour based safety*) dalam upaya meningkatkan keselamatan kerja baik reaktif maupun proaktif. Dalam perspektif reaktif upaya keselamatan ditelusuri dari perilaku yang berisiko atau tidak aman (*at risk behaviour*) yang berakibat pada kerugian. Hal ini dapat diartikan bahwa upaya reaktif menunggu terjadinya suatu kejadian tidak aman dulu. Sedangkan dalam perspektif proaktif upaya keselamatan kerja ditelusuri dari perilaku aman (*safe behaviour*) yang menghasilkan suatu kesuksesan pencegahan kecelakaan kerja. Dengan meningkatnya keselamatan kerja maka dapat meningkatkan produktivitas pekerja pada akhirnya dapat meningkatkan kemajuan dan kesejahteraan.

Dunia Internasional memberikan perhatian khusus bagi kecelakaan kerja di Indonesia. *International Labour Organization* (ILO) pada tahun 2012 memberikan angka 29 kecelakaan kerja yang mengakibatkan kematian (kecelakaan fatal) dalam 100.000 pekerja Indonesia. Kemudian pada tahun 2015 *International Labour Organization* (ILO) juga mencatat, setiap hari terjadi sekitar 6.000 kecelakaan kerja fatal di dunia. Di Indonesia sendiri, terdapat kasus kecelakaan yang setiap harinya dialami para buruh. (Depkes, 2012)

Angka-angka tentang kecelakaan kerja di Indonesia menunjukkan bahwa kita harus memberikan perhatian serius untuk pekerja Indonesia. Menurut data dari Jamsostek pada tahun 2012, kecelakaan kerja menembus angka 103.000 kasus dengan rata-rata pekerja meninggal setiap hari sebanyak 9 orang. (Jamsostek, 2012)

Sedangkan menurut data dari Direktorat Bina Kesehatan Kerja dan Olahraga, Kementerian Kesehatan (2014) jumlah kasus kecelakaan akibat kerja tahun 2011-2014 sebanyak 92.453 kasus, dan angka tertinggi terjadi pada tahun 2013 yaitu sebanyak 35.917 kasus. (Depkes, 2014)

Kemudian Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan mencatat bahwa kasus kecelakaan kerja peserta program Jaminan Kecelakaan Kerja tahun 2015 menurun. Hal tersebut dapat dilihat dari jumlah kasus di tahun sebelumnya yang mencapai 53.319 kasus, Sementara tahun 2015 berjumlah 50.089 kasus. (Bpjs Ketenagakerjaan, 2015)

Dari hasil riset pada tahun 2000 yang dilakukan *Advisor Committee on the Safety of Nuclear Installation (ACSNI)* mengindikasikan beberapa faktor spesifik yang berpengaruh terhadap *safety performance* di tempat kerja, diantaranya adalah komitmen *management* yang kuat, *leadership*, dan keterlibatan dalam *safety*.

Menurut Ferrel dalam Colling (2007) dalam sebuah proses kerja terdapat empat elemen yang berpotensi menyebabkan kecelakaan kerja, keempat elemen tersebut adalah kesalahan manusia yang disebabkan karena adanya *overload*, ketidakcocokan dalam manajemen maupun karena aktifitas yang tidak sesuai (*unsafe act*), peralatan termasuk mesin dan perkakas yang digunakan oleh pekerja, material yang digunakan dalam proses produksi dan lingkungan sekitar tempat kerja.

Heinrich (1930) dalam Colling (2007) menjelaskan teori *Iceberg*-nya yang menyatakan bahwa kecelakaan kerja akan menimbulkan kerugian biaya bagi perusahaan baik biaya langsung maupun biaya tidak langsung. Biaya langsung yang dimaksud adalah biaya yang nampak sebagai akibat langsung dari kecelakaan kerja seperti biaya pertolongan pertama, biaya pengobatan, biaya transportasi ke rumah sakit dan biaya kompensasi kecelakaan. Sementara biaya tak langsung adalah biaya yang tak tampak seperti biaya kerusakan alat produksi, biaya kerugian akibat penghentian produksi, biaya hilangnya waktu kerja, biaya kompensasi lembur dan biaya penataan manajemen keselamatan yang lebih baik. Kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan kerja bukan hanya dialami oleh perusahaan tetapi juga berdampak pada kerugian negara.

ILO mencatat bahwa setiap tahunnya Indonesia mendapatkan 99.000 kecelakaan dengan 70% di antaranya menyebabkan kematian dan cacat seumur hidup. Kecelakaan kerja Indonesia telah membuat Indonesia merugi hingga Rp. 280 Triliun. Besarnya angka-angka kecelakaan kerja tersebut karena penerapan K3 di Indonesia masih jauh dari kata “baik”. Di Indonesia, 1 pengawas ketenagakerjaan harus mengawasi 110 perusahaan. Sedangkan jumlah perusahaan yang sudah menerapkan Sistem Manajemen K3 baru 2.1% dari sekitar 15.000 perusahaan. Data-data tersebut disajikan dengan sangat baik oleh *Local Initiative for OSH Network (LION)* dalam sebuah infografik yang menggambarkan data dan fakta Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Indonesia. (Jamsostek, 2012)

Pada tahun 2012 Jamsostek telah membayar Rp. 406 milyar untuk santunan kematian dan Rp. 554 milyar untuk santunan kecelakaan kerja. Ironisnya, hanya 30% dari seluruh pekerja di Indonesia yang dilindungi oleh Jamsostek sehingga pastinya angka kecelakaan kerja yang belum dicatat bisa berkali lipatnya. (Jamsostek, 2012)

Program *Behaviour Based Safety* adalah program yang mengaplikasikan sistematis dari riset psikologi tentang perilaku manusia pada masalah keselamatan (*safety*) ditempat kerja yang memasukkan proses umpan balik secara langsung dan tidak langsung. (Rahardjo, 2010)

PT. Chandra Asri Petrochemical, Tbk telah menerapkan program BBS sejak May 2013. Sebelumnya CAP menerapkan *traditional safety management* sebagai upaya pencegahan kecelakaan kerja. Namun *traditional safety management* dinilai belum optimal dan masih menyisakan *residual accident*. Pada Agustus 2015 CAP melakukan *update* program BBS yang diuji cobakan di *PE Bagging* dan *Warehouse* yaitu program *My BBS*. Program *My BBS* diharapkan dapat meningkatkan efektifitas program BBS dalam mengurangi kecelakaan kerja. Saat ini CAP memiliki dua program BBS yaitu *BBS Overall* dan *My BBS*. *BBS Overall* diberlakukan diseluruh *plant* CAP, sedangkan *My BBS* baru diberlakukan di *PE Bagging* dan *Warehouse*.

Berdasarkan pengamatan peneliti dan data observasi di CAP pada bulan Agustus 2015, program *Behaviour Based Safety* memberikan pengaruh terhadap angka kecelakaan kerja. Tercatat pada *Summary Accident, Incident* dan *Near Miss* (2011-2014), total kasus di CAP, Tbk pada tahun 2011 adalah

*accident* sebanyak 22 kasus, *incident* sebanyak 31 kasus, dan *nearmiss* sebanyak 60 kasus. Kemudian tahun 2012 *accident* sebanyak 13 kasus, *incident* sebanyak 39 kasus, dan *nearmiss* sebanyak 5 kasus. Pada tahun 2013 *accident* sebanyak 8 kasus, *incident* sebanyak 31 kasus, dan *nearmiss* 4 kasus. Dan tahun 2014 *accident* sebanyak 11 kasus, *incident* sebanyak 19 kasus, dan *nearmiss* sebanyak 1 kasus.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Seluruh pekerjaan baik yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja maupun yang tidak semuanya dilakukan oleh manusia. Menurut Heinrich dalam Colling (2007) 80% kecelakaan disebabkan oleh *unsafe action* dan 18% oleh *unsafe condition* dan 2% oleh hal lainnya. Teori ini mempertegas bahwa fokus pada perilaku keselamatan pekerja dalam mengendalikan angka kecelakaan kerja menjadi hal yang sangat penting.

*Traditional Safety Management* yang berbasis pada *engineering control*, *administrative control* dan *formalizing rules and prosedures* dalam upaya pencegahan kecelakaan memang telah banyak berhasil menurunkan kecelakaan kerja, namun masih menyisakan *residual accident*.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan ahli K3, maupun data kecelakaan kerja yang dimiliki PT. Chandra Asri Petrochemical, Tbk sekitar 90% kecelakaan kerja yang terjadi diakibatkan oleh *unsafe act*.

Bagaimanapun baiknya sistem yang ada jika tidak diikuti dengan perilaku manusianya maka kecelakaan kerja masih akan terjadi. CAP menyadari perlu adanya sinergi antara *traditional safety management* dengan pendekatan

perilaku dalam upaya menurunkan angka kecelakaan kerja lebih lanjut. Pendekatan perilaku tersebut adalah *Behaviour Based Safety*.

Meskipun angka kecelakaan kerja menurun setelah diterapkannya program *Behaviour Based Safety* bahkan telah mencapai *zero accident* pada tahun 2015, namun *unsafe act* masih ditemukan. Hal ini diindikasikan dari jumlah *unsafe action* yang tercatat dalam *BBS Card*. Dengan menerapkan program *My BBS* diharapkan program BBS menjadi lebih efektif.

### **1.3 Batasan Masalah**

Agar penelitian lebih terarah maka diperlukan adanya pembatasan masalah. Berdasarkan teori yang ditemukan bahwa penerapan *Behaviour Based Safety* berperan penting dalam mengurangi *unsafe act* yang kemudian berpengaruh terhadap keberhasilan pencegahan kecelakaan kerja, maka perbaharuan dari program BBS yaitu *My BBS Project* perlu diteliti lebih lanjut agar diketahui nilai evaluasi penerapan program berdasarkan *unsafe act*.

### **1.4 Rumusan Masalah**

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah maka permasalahan yang ingin dipecahkan pada penelitian ini adalah : Bagaimana kinerja penerapan program *My BBS* dalam menurunkan *unsafe act* di *PE Bagging* dan *Warehouse CAP*?

## **1.5 Tujuan**

### **1.5.1 Tujuan Umum**

Mengetahui penerapan program *My BBS* berdasarkan *unsafe act* di *PE Bagging* dan *Warehouse* PT. Chandra Asri Petrochemical, Tbk

### **1.5.2 Tujuan Khusus**

- a. Mengetahui gambaran input-proses-output program *My BBS* di *PE Bagging* dan *Warehouse* PT. Chandra Asri Petrochemical, Tbk
- b. Mengetahui hambatan-hambatan dalam implementasi program *My BBS* di *PE Bagging* dan *Warehouse* PT. Chandra Asri Petrochemical, Tbk
- c. Mengetahui *unsafe behaviour* yang paling sering terjadi dan penyebabnya

## **1.6 Manfaat**

### **1.6.1 Bagi Universitas Esa Unggul**

Hasil penelitian diharapkan dapat digunakan sebagai informasi dan referensi tentang program *Behaviour Based Safety* Universitas Esa Unggul.

### **1.6.2 Bagi Peneliti**

Dapat memperoleh pengetahuan, wawasan, pengalaman, serta keterampilan dalam mengidentifikasi dan memecahkan masalah yang berhubungan dengan *safety behavior*.

### **1.6.3 Bagi Perusahaan**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai masukan yang dapat dipertimbangkan untuk mengoptimalkan pencapaian program BBS (*Behaviour Based Safety*).