

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) memperkirakan bahwa ada lebih dari 330 juta kecelakaan kerja di seluruh dunia setiap tahunnya; hanya yang mengakibatkan absen lebih dari empat hari yang dihitung. Kondisi kerja yang tidak aman atau tidak sehat menyebabkan 2,4 juta kematian setiap tahunnya. Di seluruh dunia, ini menyebabkan kekurangan 4% dari PDB dunia. Bagaimanapun, ini bukan hanya masalah bagi negara-negara berkembang. Selain itu, kerugian ekonomi yang signifikan diderita oleh ekonomi negara yang berkembang dengan baik. Selain itu, kerugian dapat melebihi sepuluh persen dari PDB di beberapa negara. Di masa perubahan politik yang cepat, krisis ekonomi dan keuangan, serta risiko baru di tempat kerja, ini adalah kerugian yang tidak dapat kita tanggung lagi (ILO, 2012).

Data kecelakaan kerja di negara maju seperti United State Of America (USA). Sebagaimana yang dinyatakan oleh Levy (2011), bahwa tenaga kerja yang mengalami kecelakaan kerja sebanyak 3,7 juta orang dan yang meninggal sebanyak 5.214 orang. Berdasarkan data yang ada tahun 2013, 1 pekerja di dunia meninggal setiap 15 detik karena kecelakaan kerja dan 160 pekerja mengalami sakit akibat kerja (Amelita, 2019).

Indonesia memiliki 296 operasi bongkar muat kontainer pada tahun 2013, menjadikannya negara dengan jumlah kecelakaan tertinggi, seperti yang ditentukan oleh Lloyd's List Intelligence Casualty Statistics Analysis (AGCS). Menurut data tambahan dari bagian Humas KPLP, pada tahun 2011 terjadi 178 kecelakaan dan 343 dengan 296 insiden kematian yang disebabkan oleh faktor manusia, alam, maupun teknis (Nur et al, 2022).

Teori domino Heinrich menyatakan bahwa tindakan berbahaya menyumbang 88% kecelakaan dan keadaan berbahaya menyumbang 10%. Statistik Indonesia menunjukkan bahwa aktivitas berbahaya menyebabkan 80% kecelakaan dan kondisi berbahaya mencapai 20%. (Umniyyah et al, 2020).

Enam pekerja meninggal setiap hari di tempat kerja, menurut Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Indonesia, dan antara 98.000 hingga 100.000 kecelakaan kerja terjadi setiap tahun, 2.400 di antaranya mengakibatkan kematian. Tahun 2017 terjadi 1.285 kecelakaan kerja dan 175 kematian di Sumatera Barat, menurut BPJS di Riau (Rangkang et al, 2021).

Dalam dua tahun terakhir, Kementerian PUPR melaporkan 14 kecelakaan kerja yang melibatkan proyek konstruksi. Dalam tiga sampai empat bulan pertama tahun 2018, terdapat empat kecelakaan modern dalam pembangunan struktur layang di DKI Jakarta. Pada tahun 2017, kecelakaan terkait konstruksi menyumbang hingga 32% dari semua kecelakaan kerja di Indonesia. (Huda et al, 2021).

Seksi Pengawasan Ketenagakerjaan Dinas Tenaga Kerja dan Imigrasi Provinsi Jawa Tengah menyimpulkan terjadi 1.468 kecelakaan kerja pada tahun 2017 berdasarkan informasi yang diterima pada 5 Februari 2021. Pada tahun 2018, jumlah kecelakaan kerja bertambah menjadi 2.329 kasus. Namun, jumlah kecelakaan kerja menurun dari 2.205 pada tahun 2019 menjadi 211 pada tahun 2020. (Sebrina dan Wahyuningsih, 2021).

Informasi dari BPJS Business terkait 150 kecelakaan modern pada Januari-Mei 2014 di wilayah Sulawesi Selatan, dimana 11,3% terjadi di PT. Maruki International Indonesia mengklaim bahwa insiden tersebut mengakibatkan cedera ringan terkait pekerjaan, seperti cedera tangan, dan insiden tersebut dapat terjadi akibat praktik K3 yang tidak sesuai standar di tempat kerja, serta tindakan karyawan yang tidak mengikuti aturan K3. (Operasi dan kondisi berbahaya) standar (Latuconsin et al, 2019).

Pada tahun 2015 terjadi 110.285 kasus kecelakaan kerja dengan korban meninggal 2.308 orang atau 2,09% dari jumlah kasus kecelakaan kerja, pada tahun 2016 sebanyak 101.367 kasus kecelakaan kerja dengan korban meninggal 2.382 orang atau 2,34% dari jumlah kasus kecelakaan kerja, dan pada tahun 2017 sebanyak 123.000 kasus kecelakaan kerja dengan korban meninggal 3.000 orang atau 2,43% dari jumlah kasus kecelakaan kerja. Jumlah kasus kecelakaan kerja pada 2016 mengalami penurunan 8,08% dibanding

tahun 2015 dan jumlah kecelakaan kerja pada 2017 mengalami kenaikan 21,34% dibanding tahun 2016 (Sitti et al., 2022).

Dalam eksplorasi sebelumnya, penelitian oleh (Yusril et al., 2020) menunjukkan bahwa perilaku tidak aman secara signifikan berkorelasi dengan kelelahan di tempat kerja. Hasil uji statistik dengan menggunakan chi-square dengan SPSS didapatkan ada hubungan bermakna antara kelelahan kerja dengan tindakan tidak aman. Hal ini dilihat dari nilai $p= 0,000$ karena nilai $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima

Pada review sebelumnya (Ramadhany dan Pristya, 2019), tingkat perubahan informasi paling tinggi. 29 orang, atau 58,0 persen, memiliki tingkat pengetahuan yang rendah tentang risiko dan bahaya di tempat kerja. Oleh karena itu, kegiatan berisiko ini diperhitungkan oleh faktor yang disebut tingkat pengetahuan responden.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Sangaji et al, 2018), proporsi modifikasi data tertinggi. Hingga 29 (58,0 persen) orang termasuk dalam kelompok dengan sedikit pengetahuan tentang risiko dan bahaya di tempat kerja, sehingga kegiatan yang tidak aman terkait dengan faktor tingkat pengetahuan responden.

Tes bivariat menunjukkan bahwa pelatihan K3 memiliki hubungan yang signifikan dengan perilaku tidak aman, dengan nilai p 0,000 atau lebih, menurut penelitian. 0,05. Menurut analisis chi-square, 65 dari 66 responden yang mengikuti pelatihan keselamatan kerja

melakukan tindakan dengan risiko rendah (98,5 persen) dan satu orang melakukan tindakan dengan risiko tinggi (1,5 persen) Utami, 2021).

PT. Salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) adalah Terminal Peti Kemas Pelindo New Makassar Terminal II. Tugas ini dibuat oleh anak-anak negara. Pembangunan terminal peti kemas akan dilakukan secara bertahap. PT. Komunikasi K3 sendiri telah diterapkan di Terminal Peti Kemas Terminal II Makassar Baru Pelindo sendiri melalui safety briefing atau talkshow harian yang mewajibkan seluruh karyawan untuk berpartisipasi. Terkait pekerjaan di lapangan, ada operator RTG yang berisiko menyebabkan peti kemas jatuh jika kurang keseimbangan atau fokus saat menggunakan alat, operator CC yang berisiko menyebabkan peti kemas jatuh jika kurang keseimbangan atau fokus saat menggunakan alat. PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal II adalah salah satu Proyek truk yang berisiko mengalami kecelakaan jika tidak mengikuti rambu-rambu yang diberikan oleh perusahaan. Adapun pekerjaan di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal II yaitu DUTY dengan jumlah pekerja sebanyak 6 orang, Operator RTG dengan jumlah pekerja sebanyak 30 pekerja, Opeartor RS dengan jumlah pekerja sebanyak 3 pekerja, Operator HT/TT dengan jumlah pekerja sebanyak 42 pekerja, Ship dan Yard Talker dengan jumlah pekerja sebanyak 6 pekerja, Ship dan Yard Plan dengan jumlah pekerja sebanyak 6 pekerja, Gate Officer dengan jumlah

pekerja sebanyak 12 pekerja, Operator Battery Man dengan jumlah pekerja sebanyak 6 pekerja, Operator WOA dengan jumlah pekerja sebanyak 12 pekerja, Operator CC dengan jumlah pekerja sebanyak 9 pekerja, Operataor SOA dengan jumlah pekerja sebanyak 12 pekerja dan Refeerman dengan jumlah pekerja sebanya 3 orang. Dari data pekerjaan yang terdapat di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal II yaitu yang paling beresiko mengalami kecelakaan kerja yaitu Operator RTG, CC dan Operator RS.

Data kecelakaan kerja diperoleh dari PT. Terjadi sejumlah kecelakaan di Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2 pada tahun 2019 dan 2022 karena pekerja tidak menggunakan alat pelindung diri dengan baik, sebagian pekerja tidak mengikuti rambu-rambu keselamatan perusahaan, dan peralatan rusak saat bongkar muat di pelabuhan. Tingkat kecelakaan kerja di PT. Pelindo New Makassar Holder Terminal 2. Di tahun 2019-2020 terjadi 6 kecelakaan kerja, 2020-2021 9 kecelakaan kerja, dan 2021-2022 7 kecelakaan kerja. Kontainer terlepas dari peralatan dan jangkar kapal yang melukai pekerja adalah dua penyebab kecelakaan yang membunuh dan melukai orang secara serius. Dari gambaran beberapa kejadian kecelakaan yang pernah terjadi, dapat disimpulkan bahwa belum ada kata terkait perilaku keselamatan dan keamanan yang telah dilakukan.

Peneliti ingin mengetahui faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku berbahaya berdasarkan uraian di atas.

1 terjadi 9 kali kecelakaan kerja dan pada tahun 2021 sampai dengan 2022 terjadi 7 kali kecelakaan kerja. Adapun kecelakaan yang mengakibatkan meninggal dunia dan cedera berat akibat kontener yang terlepas dari alat dan jangkar kapal yang membuat cedera berat terhadap pekerja. Dari gambaran dari beberapa kejadian kecelakaan yang telah terjadi dapat disimpulkan bahwa masih kurangnya perilaku kesehatan dan keselamatan kerja yang telah di terapkan.

Dari uraian di atas maka peneliti berkeinginan untuk mengetahui faktor apa saja yang berhubungan dengan tindakan tidak aman di PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal II.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka dapat di rumuskan masalah dalam penelitian, yaitu:

1. Apakah ada hubungan antara pengetahuan dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2?
2. Apakah ada hubungan antara sikap dengan tindakan aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2?
3. Apakah ada hubungan antara kelelahan kerja dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2?
4. Apakah ada hubungan antara pengawasan dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2?
5. Apakah ada hubungan antara pelatihan K3 dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja di Pt. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

2. Tujuan Khusus

a. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

b. Untuk mengetahui hubungan antara sikap dengan tindakan aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

c. Untuk mengetahui hubungan antara kelelahan kerja dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

d. Untuk mengetahui hubungan antara pengawasan dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

e. Untuk mengetahui hubungan antara Pelatihan K3 dengan tindakan tidak aman (*unsafe action*) pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini digunakan sebagai referensi atau informasi ilmu Kesehatan masyarakat dan keselamatan kerja terutama tentang teori faktor yang berhubungan dengan Tindakan tidak aman (*unsafe action*) dalam pencegahan kecelakaan kerja

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini digunakan sebagai tambahan pengalaman, wawasan, serta pengetahuan penulis dan pembaca dalam melakukan penelitian mengenai faktor yang berhubungan dengan Tindakan tidak aman (*unsafe action*) sehingga dapat mencegah kecelakaan kerja pada tenaga kerja PT. Pelindo Terminal Petikemas New Makassar Terminal 2.