

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Menurut perkiraan terbaru yang dikeluarkan oleh *International Labour Organisation* (ILO), Ada 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Sekitar 2,4 juta (86,3 persen) dari kematian ini di karenakan penyakit akibat kerja, sementara lebih dari 380.000 (13,7 persen) dikarenakan kecelakaan kerja. Setiap tahun, ada hampir seribu kali lebih banyak kecelakaan kerja non-fatal dibandingkan kecelakaan kerja fatal. Kecelakaan nonfatal diperkirakan dialami 374 juta pekerja setiap tahun, dan banyak dari kecelakaan ini memiliki konsekuensi yang serius terhadap kapasitas penghasilan para pekerja (ILO, 2018).

Berdasarkan data dari Internasional *Labour Organization* (ILO) yang menyebutkan bahwa lebih dari 1,8 juta kematian akibat kerja terjadi setiap tahunnya di Asia dan Pasifik, sedangkan ditingkat global lebih dari 2,78 juta orang meninggal akibat kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja (Mauliyani dkk, 2022).

Berdasarkan data dari Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan Indonesia pada tahun 2017, angka kecelakaan kerja yang dilaporkan mencapai 123.041 kasus, 2018 mencapai 173.105 kasus. Setiap tahunnya, rata-rata BPJS ketenagakerjaan melayani 130 ribu kasus kecelakaan kerja dari

kasus ringan sampai dengan kasus yang berdampak fatal (Jamkesindonesia, 2019).

Berdasarkan penelitian dari Pinontoan dkk (2020), Data dari Riskesdes tahun 2018 yaitu sebesar 9,2% kasus kecelakaan kerja yang terjadi di tempat-tempat umum seperti rumah sakit secara nasional, untuk provinsi Sulawesi Utara sebesar 8,3% dan jumlah kasus kecelakaan kerja yang terjadi di Kota Kotamobagu sebesar 5% (Kemenkes RI, 2018).

Jumlah ini tentulah bukan jumlah yang sedikit karena angka kecelakaan kerja merupakan salah satu indikator Keselamatan Kerja di industri maupun perusahaan. Kesuksesan perusahaan atau industri dalam bidang ini dapat diukur jika perusahaan tersebut tidak memiliki kecelakaan kerja dalam rentan waktu satu tahun atau dapat disebut dengan *zero accident*.

Kasus-kasus kecelakaan kerja yang terdapat di berbagai sektor di seluruh dunia masih tergolong cukup tinggi. Di Indonesia sendiri, untuk menekan angka penderita kecelakaan kerja pemerintah telah membuat program bagi perusahaan/industri khususnya yang memiliki potensi bahaya yang tinggi. Hal itu telah diatur dalam undang-undang No. 1 Tahun 1970 tentang Kesehatan dan Keselamatan kerja (K3).

Safety patrol merupakan bentuk tindakan implementasi dan pengontrolan secara langsung yang sudah diselenggarakan secara

rutin dalam kegiatan SMK3. Petugas *safety patrol* akan mengingatkan, mendokumentasikan keadaan lingkungan kerja juga menanyakan kepada karyawan terkait dengan kondisi keselamatan dan kesehatan yang diamati. Bahkan petugas menggali dan mengkomunikasikan hal tersebut kepada karyawan atau pimpinan (Muharrohmah, dkk 2019).

Safety talk salah satu cara komunikasi untuk memberi informasi kepada pekerja akan pentingnya K3 di tempat kerja. *Safety talk* kegiatan yang dilakukan untuk membentuk budaya aspek K3 pada seluruh tenaga kerja sehingga dapat memperhatikan K3 dalam melakukan pekerjaan. Selain itu *safety talk* merupakan sebuah kegiatan yang memiliki tanggung jawab untuk memberi pengetahuan pada para pekerja tentang bahaya-bahaya yang ada di tempat kerja, dan juga sebuah kegiatan yang dilakukan oleh seluruh pekerja yang ada di perusahaan baik di manajemen untuk membicarakan tentang kesehatan dan keselamatan di tempat kerja (Sirait, 2020).

Secara umum di Indonesia masih tingginya angka kecelakaan kerja. Setiap tahun pasti ada pekerja yang menjadi korban kecelakaan kerja, baik itu kecelakaan yang menyebabkan kematian ataupun kecelakaan yang menyebabkan cacat seumur hidup atau sementara. Tingkat kecelakaan yang tinggi dalam suatu perusahaan adalah suatu masalah yang harus diperhatikan secara khusus karena hal ini merupakan suatu indikator keberhasilan perusahaan

tersebut untuk menilai efektivitas pelaksanaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di perusahaan tersebut. Masalah keselamatan kerja sudah dikenal sejak berabad yang lalu, sejalan dengan perkembangan industri sehingga menimbulkan dampak yang luar khususnya hubungan antara manusia dengan tempat kerja (Purnomo, dkk 2018).

Terminal Petikemas Makassar merupakan salah satu inti segmen usaha yang ada di PT Pelabuhan Indonesia (Persero). Pada tanggal 1 Agustus 2007 Terminal Petikemas Makassar Telah di deklarasikan pelayanan PT Pelabuhan Indonesia khususnya terkait pelayanan terhadap petikemas seiring pertumbuhan kontainerisasi yang melalui Pelabuhan Makassar.

Pada dasarnya, pelayanan Terminal Petikemas Makassar berorientasi kepada beberapa kebijakan dasar yaitu: efisiensi biaya, efektifitas waktu, dan juga kepuasan pelanggan sebagaimana terkandung pada visi dan misi perusahaan dalam menghadapi dunia persaingan global yang selalu berubah-ubah.

Analisis faktor penyebab kecelakaan kerja berdasarkan teori swiss cheese dikelompokkan menjadi 4 kategori faktor manusia, yaitu *unsafe acts*, *precondition for unsafe acts*, *unsafe supervision*, dan *organizational influences*. *Unsafe acts* atau tindakan tidak aman merupakan faktor manusia yang disebabkan oleh kesalahan individu itu sendiri seperti kesalahan operator dalam mengendalikan mesin,

dalam hal ini adalah operator kapal. Kelompok faktor selanjutnya adalah *precondition for unsafe acts* atau kondisi tertentu penyebab tindakan tidak aman. Kelompok ini merupakan *human error* yang disebabkan karena kondisi lingkungan, keadaan kapal, dan kondisi fisik operator kapal yang mempengaruhi kesalahan dari individu itu sendiri sehingga menyebabkan kecelakaan kapal. Kelompok faktor lainnya adalah *unsafe supervision* atau kesalahan pada pengawasan sehingga dalam hal ini merupakan pengawasan dari pihak pelabuhan dalam mengatur jalur perjalanan kapal. Kelompok faktor terakhir yang digunakan dalam menganalisis faktor manusia adalah *organizational influences* atau pengaruh organisasi yang dalam hal ini adalah kesalahan terjadi pada sumber daya manusia dan pengembangannya untuk menjadi anggota awak kapal.

Berdasarkan Survei awal yang dilakukan oleh penelitian di PT. Pelindo Petikemas Makassar yaitu terdapat 30 kasus kecelakaan kerja yang terjadi pada bulan April hingga desember 2022. Kasus kecelakaan tersebut terkait dengan potensi bahaya yang ada di PT. Pelindo Petikemas Makassar, adapun penyebab kecelakaan kerja terjadi yaitu perilaku tidak aman 35%, lingkungan kerja 40% dan alat/mesin 25%. Penyebab kecelakaan kerja di PT. Pelindo Petikemas Makassar yaitu Terjatuh, Menyenggol, Menabrak, Menyerempet, *Wire Rope* Putus. PT. Pelindo Petikemas Makassar melakukan beberapa program K3 yang dilakukan guna untuk

mencegah terjadinya kecelakaan kerja seperti inspeksi K3 dalam bentuk safety patrol yang dilaksanakan mingguan guna untuk mengecek kelayakan alat-alat/mesin, safety talk yang dilakukan sebelum pekerja melakukan pekerjaan, safety briefing yang juga dilakukan sebelum pekerja dimulai setiap harinya, dan pihak HSE juga melakukan safety investigation dimana ini dilakukan setelah terjadi kecelakaan kerja untuk mengetahui fakta insiden yang telah terjadi.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian dalam masalah diatas, maka di rumuskan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana hubungan *unsafe supervison* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di perusahaan PT. PELINDO PETIKEMAS MAKASSAR.
2. Bagaimana hubungan *organization influence* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di perusahaan PT. PELINDO PETIKEMAS MAKASSAR.

## **C. Tujuan Penelitian.**

1. Tujuan Umum.

Untuk mengetahui hubungan dan pengaruh *unsafe supervisions* dan *organizational influence* dapat menurunkan tingkat kecelakaan kerja pada perusahaan.

## 2. Tujuan Khusus.

- a. Untuk mengetahui hubungan *unsafe supervision* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas di Makassar.
- b. Untuk mengetahui hubungan *organization influence* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo Terminal Petikemas Makassar.

## D. Manfaat Penelitian.

### 1. Manfaat Bagi Peneliti.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan informasi dalam bidang Kesehatan khususnya bagi perusahaan dalam menentukan kebijakan untuk melakukan hubungan *unsafe supervisions* dan *organizational influence* dengan kejadian kecelakaan kerja pada karyawan.

### 2. Manfaat Bagi Teoritis.

Sebagai bahan referensi bagi penelitian selanjutnya sehingga penelitian ini dapat digunakan untuk berbagai keperluan dan diharapkan memperkaya khasnah ilmu pengetahuan di bidan Kesehatan dan keselamatan kerja (K3).

### 3. Manfaat Bagi Praktisi.

Menjadi pengalaman yang sangat berharga serta memperluas wawasan dan pengetahuan tentang Hubungan *unsafe supervisions* dan *organizational influence* dengan

kejadian kecelakaan kerja pada karyawan di PT. Pelindo  
Terminal Petikemas Makassar Tahun 2023.

