

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Demi lancarnya kegiatan produksi pada perusahaan dan mencegah kejadian kecelakaan kerja, keselamatan dan kesehatan kerja harus dilakukan dan dijalankan dengan sungguh-sungguh. Kecelakaan kerja ialah kejadian yang tidak terduga dan tidak dinantikan sebab di balik peristiwa tersebut tak ada unsur kesengajaan. Kecelakaan kerja dapat menyebabkan kerugian baik besar maupun kecil akibat dari suatu pekerjaan atau pada pelaksanaan pekerjaan tersebut.

Berdasarkan laporan yang diterbitkan oleh International Labour Organization (ILO), setiap tahunnya sekitar 2,78 juta pekerja meninggal dunia akibat kecelakaan dan penyakit kerja. Sebesar 83,6% dari kematian ini disebabkan oleh penyakit akibat kerja dan 13,7% lainnya diakibatkan oleh kecelakaan kerja. International Labour Organization (ILO) juga mengungkapkan bahwa tiap harinya, sekitar 860.000 pekerja menghadapi kecelakaan dan penyakit akibat kerja di seluruh dunia dan sebanyak 6.400 pekerja meninggal dunia disebabkan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja (International Labor Organization, 2018).

Peristiwa kecelakaan kerja di negara berkembang, tergolong negara Indonesia, mengalami perkembangan yang juga tinggi. Hal ini diakibatkan karena industri padat karya banyak terdapat di negara berkembang, sehingga pekerja yang terekspos oleh potensi bahaya juga lebih banyak didapatkan (Aprilianti et al., 2022). Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan mengungkapkan bahwa jumlah kecelakaan kerja di Indonesia terdapat sebanyak 234.370 kasus pada 2021. Jumlah tersebut naik sebesar 5,65% dari tahun sebelumnya yang sebanyak 221.740 kasus (Kemenaker RI, 2022).

Kecelakaan kerja dapat terjadi di berbagai sektor, salah satunya pada sektor perhubungan laut. Sektor perhubungan laut merupakan salah satu penggerak ekonomi yang krusial dan strategis, mengingat bahwa Indonesia merupakan negara

kepulauan. Implementasi keselamatan dan kesehatan kerja di sektor perhubungan laut difokuskan untuk mencegah kecelakaan dan penyakit akibat kerja bagi pekerjanya, melindungi pengguna jasa transportasi, dan masyarakat dari risiko kecelakaan dan pencemaran lingkungan. Berdasarkan laporan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) Indonesia, terdapat 19 kasus kecelakaan pelayaran yang terjadi di Indonesia pada tahun 2020. Jumlah tersebut meningkat sebesar 58,33% jika dibandingkan pada tahun sebelumnya sebanyak 12 kasus. Kapal tenggelam dan terbakar menjadi kecelakaan pelayaran yang paling banyak terjadi sepanjang tahun 2021 dimana jumlah kedua kecelakaan tersebut masing-masing sebanyak lima kasus, lalu disusul oleh peristiwa kapal bertubrukan dengan jumlah sebanyak empat kasus.

Kecelakaan kerja pada umumnya dapat disebabkan oleh dua hal, yakni perilaku manusia yang tidak aman serta kondisi lingkungan kerja yang tidak aman (Salami, 2016). Data statistik di Indonesia mengungkapkan bahwa 80% kecelakaan disebabkan oleh tindakan tidak aman dan 20% lainnya oleh kondisi tidak aman. Hal ini sejalan dengan suatu penelitian pada awak kapal penyeberangan bira-pamatata didapatkan bahwa *unsafe action* berhubungan secara signifikan dengan kecelakaan kerja (Jamil et al., 2023). Lalu, penelitian penelitian lainnya juga menyimpulkan bahwa kecelakaan kapal banyak diakibatkan oleh faktor manusia berupa tindakan tidak aman (Cahyasusila & Pratama, 2022). Berdasarkan hasil investigasi KNKT, faktor-faktor yang mempengaruhi kejadian kecelakaan pelayaran, yaitu faktor teknis, cuaca, dan manusia. Total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran dari tahun 2017 sampai tahun 2021 yang telah diinvestigasi oleh KNKT adalah sebanyak 75 faktor penyebab. Sebanyak 35 kasus kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, yang menjadi faktor cukup signifikan terhadap penyebab kecelakaan kapal.

Terdapat sejumlah faktor yang mempengaruhi pekerja dalam melaksanakan tindakan tidak aman yang berisiko menyebabkan kecelakaan kerja. Berlandaskan suatu penelitian, didapatkan bahwa tindakan tidak aman memiliki hubungan dengan masa kerja (Setiawan & Febriyanto, 2020). Pada penelitian selanjutnya ditemukan hubungan antara pengetahuan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dengan kejadian kecelakaan kerja (Terok et al., 2020). Lalu, penelitian lain didapatkan bahwa tindakan tidak aman memiliki hubungan dengan umur,

pengetahuan, dan masa kerja (Ayu & Rhomadhoni, 2019). Sedangkan hasil penelitian lainnya didapatkan bahwa terdapat korelasi antara pengetahuan, sikap, pengawasan, pelatihan K3, dan ketersediaan fasilitas K3 dengan tindakan tidak aman (Sangaji et al., 2018).

PT. X Indonesia merupakan industri yang bergulir pada bidang layanan jasa pemanduan dan penundaan kapal, angkutan laut serta fasilitas maritim. Kondisi keselamatan pelayaran yang diinginkan PT. X Indonesia adalah menciptakan *zero accident*, tetapi realitanya di PT. X Indonesia kondisi tersebut belum dapat terwujud. Berdasarkan hasil wawancara singkat dan pengamatan awal yang telah dilaksanakan peneliti, masih ditemukan sejumlah laporan bahkan terjadinya kenaikan pada kasus kecelakaan kerja. Pada tahun 2022, didapatkan 8 kasus kecelakaan kerja dimana jumlah ini naik sebesar 0,25% jika dibandingkan pada tahun sebelumnya yaitu tahun 2021 yang sebanyak 6 kasus.

Didapatkan bahwa kecelakaan kerja lebih banyak terjadi di kapal tunda milik PT. X Indonesia yang sedang beroperasi. Kapal tunda ialah jenis kapal pemandu yang biasanya dipakai untuk menarik dan mendorong kapal besar di pelabuhan, mengarahkan kapal besar di rute yang berbahaya, membenarkan kapal di laut, dan melaksanakan operasi menyelamatkan kapal atau *salvage* (Azharul et al., 2020). Kasus kecelakaan banyak disebabkan oleh Anak Buah Kapal (ABK) yang melakukan kelalaian kerja, kelelahan, terlalu percaya diri dalam melakukan pekerjaan, sampai kurang pengalaman dalam mengoperasikan kapal sehingga terjadi insiden tabrakan. Didapatkan kerugian berupa kerusakan parah pada banyak bagian kapal yang mengharuskan perusahaan untuk mengganti bagian kapal yang rusak tersebut, serta tidak terdapat korban jiwa dari insiden ini. Lalu insiden lainnya menyebabkan *major injury* berupa luka bakar pada tangan dan kaki, juga luka terbuka pada lutut dan pergelangan tangan yang disebabkan karena kurangnya pemahaman mengenai prosedur kerja, tidak terdapatnya rambu peringatan bahaya, dan *overconfidence* saat pekerja memperbaiki mesin kapal. Korban yang mengalami kecelakaan kerja dari tahun 2021 sampai tahun 2022 didapati sebanyak 4 orang dengan pekerja yang berbeda-beda.

Semakin seringnya tindakan tidak aman yang dilaksanakan, semakin besar kemungkinan terjadinya kecelakaan yang membahayakan pekerja hingga dapat

membuat segala kerugian baik besar maupun kecil. Oleh sebab itu, penting untuk dilaksanakan penelitian mengenai “Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tindakan Tidak Aman pada Anak Buah Kapal (ABK) Kapal Tunda PT. X Indonesia”, sehingga perusahaan dapat mengambil langkah-langkah pengendalian untuk mengurangi kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh tindakan tidak aman di masa mendatang.

## **I.2 Rumusan Masalah**

Meskipun kondisi keselamatan yang diinginkan adalah menciptakan *zero accident*, nyatanya masih terjadi kasus kecelakaan kerja yang ditimbulkan oleh tindakan tidak aman ABK khususnya pada kapal tunda milik PT. X Indonesia yang menyebabkan kerugian baik besar maupun kecil. Hal tersebut menjadi landasan utama bagi peneliti untuk menelaah lebih dalam mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia.

## **I.3 Tujuan Penelitian**

### **I.3.1 Tujuan Umum**

Tujuan umum penelitian untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia.

### **I.3.2 Tujuan Khusus**

- a. Mengetahui gambaran distribusi frekuensi tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia.
- b. Mengetahui gambaran distribusi frekuensi karakteristik individu berupa umur, tingkat pendidikan, masa kerja, pengetahuan, dan sikap pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia.
- c. Mengetahui gambaran distribusi frekuensi karakteristik pekerjaan berupa pengawasan K3, pelatihan K3, dan sosialisasi K3 pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia.

- d. Mengetahui hubungan karakteristik individu berupa umur, tingkat pendidikan, masa kerja, pengetahuan, dan sikap dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia.
- e. Mengetahui hubungan karakteristik pekerjaan berupa pengawasan K3, pelatihan K3, dan sosialisasi K3 dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia.

#### **I.4 Manfaat Penelitian**

##### **I.4.1 Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian dapat digunakan untuk membantu mengembangkan metodologi penelitian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi tindakan tidak aman sebagai penyebab kecelakaan kerja, menambah pemahaman di bidang investigasi dan observasi penyebab kecelakaan kerja, serta menjadi referensi, dasar pemikiran, ataupun pembandingan untuk penelitian selanjutnya.

##### **I.4.2 Manfaat Praktis**

###### **a. Manfaat Bagi Responden**

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan informasi dan meningkatkan pengetahuan responden mengenai faktor-faktor penyebab tindakan tidak aman, sehingga diharapkan responden dapat meningkatkan penerapan K3 yang baik di tempat kerja untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

###### **b. Manfaat Bagi Peneliti**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan, pengalaman langsung serta pemahaman faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman.

###### **c. Manfaat Bagi FIKES UPNVJ**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah kepustakaan penelitian dan menambah pengetahuan faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman.

## **I.5 Ruang Lingkup Penelitian**

Penelitian dilakukan karena masih didapatkan adanya kasus kecelakaan kerja akibat tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman pada Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia. Penelitian dilaksanakan selama 2 bulan, yaitu pada bulan Mei–Juni 2023 di PT. X Indonesia. Desain penelitian yang dipakai adalah *cross-sectional* atau potong lintang yang dirancang untuk dapat menemukan hubungan antara umur, tingkat pendidikan, masa kerja, pengetahuan, sikap, pengawasan K3, pelatihan K3, dan sosialisasi K3 dengan tindakan tidak aman melalui pengukuran dan pengambilan data satu waktu. Populasi dalam penelitian ini adalah Anak Buah Kapal (ABK) kapal tunda PT. X Indonesia. Teknik pengambilan sampel yang dipakai yaitu *simple random sampling*. Data diperoleh melalui pengisian kuesioner berupa kuesioner mengenai identitas responden, pengetahuan responden terhadap K3, sikap responden, pengawasan K3, pelatihan K3, sosialisasi K3, serta tindakan tidak aman pekerja yang didapatkan dari penelitian sebelumnya yang telah diuji validitas dan realibilitas. Analisis data yang digunakan adalah analisis univariat dan bivariat untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman.