

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

Bab satu pendahuluan menjabarkan perihal latar belakang yang digunakan sebagai dasar dari pelaksanaan penelitian, rumusan permasalahan, tujuan serta manfaat yang diperoleh dan batasan masalah yang digunakan dalam pelaksanaan penelitian serta sistematika penulisan skripsi sebagai berikut.

#### **1.1 Latar Belakang**

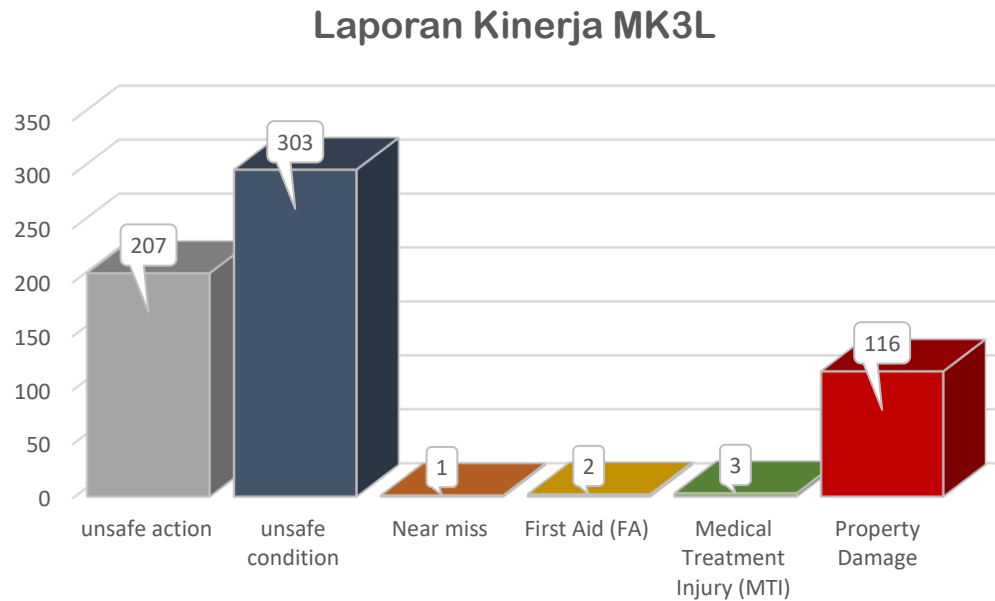
Potensi bahaya kerja (*hazard*) terdapat pada setiap rangkaian aktivitas kerjanya, begitu juga pada aktivitas operasional bongkar muat peti kemas (Sulistyaningtyas dkk, 2020). PT Terminal Teluk Lamong merupakan perusahaan yang bergerak di bidang kepelabuhanan dengan terminal semi otomatis pertama di Indonesia yang terletak di Surabaya berikut dengan teknologi yang ramah lingkungan. Perusahaan tersebut merupakan pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak dengan maksud untuk mengurangi waktu tunggu kapal di Pelabuhan Tanjung Perak yang merupakan gerbang utama perekonomian Jawa Timur (Khaqiqi, 2020). *Stevedoring* atau bongkar muat peti kemas merupakan suatu kegiatan membongkar atau mengeluarkan peti kemas dari dalam kapal dan memuat atau memasukkannya ke dalam kapal menggunakan *crane* berupa *Ship To Shore* (STS). Alat ini dioperasikan oleh operator dari atas *crane* STS dengan beberapa proses kerja, seperti *hoist*, *trolley*, *gantry*, dan *boom* (Jo & Kim, 2020), proses kerja yang dilakukan perlu diterapkan keselamatan dan kesehatan kerja (K3), K3 berkontribusi dalam banyak hal, bukan hanya pencegahan kerugian pada aset maupun cedera atau penyakit pada kerja, melainkan juga membentuk perilaku kerja yang kondusif dan aman (*safety behavior*) (Sulistyaningtyas dkk, 2020).

Statistik internasional menunjukkan kecelakaan utama di Pelabuhan disebabkan oleh faktor-faktor yang diidentifikasi sebagai kurangnya budaya K3 yang efektif, penilaian risiko kurang memadai dan kurangnya pelatihan kesadaran (Corrigan dkk, 2020). Hak perlindungan pekerja tentang K3 diatur pada UU nomor 1 tahun 1970, berbagai aturan tentang K3 lainnya dalam rangka menekan angka kecelakaan kerja telah diatur seperti salah satunya pada PP Nomor 50 tahun 2012

PP tersebut mengatur tentang penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3). PT Terminal Teluk Lamong mempunyai pekerja/buruh diatas 100 orang dan dalam kegiatan operasionalnya memiliki tingkat potensi bahaya yang tinggi, sehingga menurut perundangan tersebut, perusahaan wajib menerapkan SMK3.

Penerapan SMK3 oleh perusahaan memiliki maksud untuk mengendalikan risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif. Mencegah kecelakaan *fatality* dan mengurangi angka kecelakaan kerja pada kegiatannya adalah salah satu komitmen K3 yang diwujudkan dalam kebijakan mutu, keselamatan & kesehatan kerja, keamanan dan lingkungan oleh perusahaan. Berpartisipasi serta mempertahankan penghargaan program nasional dan daerah mengenai pembudayaan K3 yaitu *zero accident award* adalah tujuan yang diinginkan oleh perusahaan. Menurut laporan *zero accident* PT TTL (2021), Perusahaan telah mendapatkan penghargaan *zero accident* dengan nol *fatality* atau kematian tingkat provinsi mulai tahun 2018 – 2021 dan tingkat nasional mulai tahun 2019 – 2021. Adanya kebijakan mutu, keselamatan, kesehatan, keamanan dan lingkungan merupakan wujud nyata perhatian top manajemen dalam mewujudkan kegiatan operasional yang aman dan kondusif.

Komitmen K3 dan penerapan SMK3 oleh perusahaan belum bisa menjamin pada suatu organisasi atau khususnya pada pekerjaan tidak ditemukan kecelakaan sama sekali, masih ditemukan praktik di lapangan yang terkesan kurang mengindahkan prosedur K3. Kebiasaan atau perilaku-perilaku aman (*safety behavior*) masih perlu dikaji lebih lanjut mengingat perusahaan sejauh ini belum pernah mengukur *safety culture maturity*. Salah satu elemen dalam *safety culture* adalah *esposude value* yaitu nilai yang tersusun dari perilaku, manusia, dan masalah terkait *hardware* maupun *software* dengan cakupan aspek yang dicita-citakan oleh organisasi (Eeckelaert dkk, 2011)



Gambar 1.1 Kinerja MK3L perusahaan periode 2021 (Sumber: Terminal Teluk Lamong, 2021)

Berdasarkan gambar 1.1 kinerja mutu keselamatan kesehatan keamanan dan lingkungan (MK3L) yang diperoleh dari laporan zero accident 2021, pada periode November 2020 hingga Oktober 2021 terdapat sebanyak 2 insiden terkategori *First Aid (FA)*/cedera ringan, 3 *Medical Treatment Injury (MTI)*/kecelakaan penanganan medis dan 116 *property damage* yang terjadi dalam kegiatan bongkar muat peti kemas di perusahaan. Kecelakaan berjenis *property damage* merupakan jenis kasus kecelakaan terbesar dengan jumlah terbanyak yaitu 116 kasus, namun tercatat kondisi tidak standar maupun tindakan tidak standar pada sistem yang dimiliki perusahaan hanya berjumlah kecil, tidak sejalan dengan banyaknya kecelakaan yang terjadi, banyak kecelakaan kerja diduga disebabkan oleh *unsafe behavior* pekerja yang tidak tercatat pada sistem. Berdasarkan penelitian sebelumnya oleh Al-Hemoud & Al-Asfoor (2006), berjudul pendekatan BBS pada lembaga penelitian Kuwait, *unsafe action* adalah penyebab terbesar dari terjadinya kecelakaan kerja yaitu sebesar 88%, selanjutnya diikuti oleh unsafe conditions sebesar 10% dan 2% disebabkan oleh hal yang tidak dapat dicegah atau dihindari. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis ingin meneliti lebih dalam terkait dengan *safety behavior* pekerja dengan

mengukur *safety culture maturity* perusahaan dan mengidentifikasi *unsafe behavior* untuk diberikan rekomendasi strategi intervensi peningkatan keselamatan berbasis perilaku oleh perusahaan sehingga diharapkan mampu mengurangi *unsafe behavior* yang terjadi pada operasional bongkar muat perusahaan dengan judul: **“Intervensi *Safety Behavior* Menggunakan Metode *Behavior Based Safety* Untuk Meningkatkan *Safety Behavior* Dan *Safety Culture* Perusahaan (Studi Kasus: PT Terminal Teluk Lamong)”**.

### 1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan pada latar belakang, maka perumusan masalahnya adalah:

1. Bagaimana tingkat *safety culture maturity* PT Terminal Teluk Lamong?
2. Bagaimana perilaku tidak aman bisa menyebabkan risiko pada kecelakaan kerja?
3. Bagaimana rancangan program intervensi dalam mengurangi *unsafe behavior* berdasarkan *behavior-based safety* pada operasional bongkar muat PT Terminal Teluk Lamong?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai diantaranya adalah:

1. Mengetahui tingkatan *safety culture maturity* yang dimiliki oleh perusahaan
2. Mengetahui *unsafe behavior* tenaga kerja operasional bongkar muat perusahaan dan mengukur *Safety performance index (SPI)*
3. Memberikan usulan rancangan program intervensi berdasarkan BBS

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini diantaranya, sebagai berikut:

1. Perusahaan:
  - a. Sebagai tolok ukur perusahaan dalam meningkatkan *maturity safety culture* yang dimiliki oleh perusahaan
  - b. Sebagai alat untuk mengetahui *unsafe behavior* apa saja yang menyebabkan kecelakaan kerja sehingga diharapkan mampu memberikan masukan berupa evaluasi keadaan dan perilaku kerja
  - c. Sebagai masukan bagi perusahaan dalam meningkatkan *safety culture maturity* dan mengurangi *unsafe behavior* yang dilakukan oleh pekerja.

#### 1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. *Safety culture maturity assessment* hanya digunakan sebagai pengukuran saja.
2. *Safety performance index* hanya diukur pada area kerja dengan risiko dan jumlah kecelakaan tertinggi pada operasional bongkar muat peti kemas yaitu di dermaga saja.
3. Periode pengukuran pada penelitian ini adalah selama kurun waktu dua minggu pengamatan.
4. Fokus penelitian ini hanyalah pada tenaga kerja bongkar muat peti kemas di dermaga meliputi: *lasher* (Tenaga Kerja Bongkar Muat/ TKBM petikemas), operator STS dan supir armada *haulage* internal TTL

#### 1.6 Sistematika Penulisan

Terdapat beberapa tahapan dalam penyusunan laporan penelitian dan sistematika penulisannya sebagai berikut:

## Bab I Pendahuluan

Bab satu pendahuluan berisi tentang latar belakang pada permasalahan yang dibahas dalam penelitian dengan menunjukkan data atau fenomena permasalahan yang terjadi berupa *unsafe behavior* pekerja dan budaya keselamatan yang berdampak pada kecelakaan sehingga penelitian ini dilakukan, selanjutnya melakukan perumusan masalah dari latar belakang yang sudah dipaparkan, menentukan tujuan dari penelitian dengan menjawab daripada rumusan masalah, memaparkan manfaat dari adanya penelitian ini baik bagi perusahaan maupun untuk keilmuan Teknik Industri, batasan masalah dari penelitian dan memaparkan sistematika penulisan.

## Bab II Tinjauan Pustaka

Bab dua tinjauan pustaka berisi landasan teori yang digunakan sebagai dasar landasan atau sebagai acuan pelaksanaan penelitian dalam memecahkan masalah, landasan teori yang diperoleh dari studi literatur terdiri dari K3 secara umum, potensi bahaya dan upaya pengendalian bahaya, *safety culture*, *safety behavior*, SHERPA, *behavior based safety*, metode statistik dan penelitian terdahulu yang digunakan sebagai rujukan.

## Bab III Metodologi Penelitian

Bab tiga metodologi penelitian berisi penjabaran tentang perincian metodologi penelitian yang dilakukan, meliputi tempat dan waktu penelitian dilaksanakan, jenis data yang digunakan dalam penelitian berikut dengan teknik pengumpulan data, menjabarkan variabel yang digunakan dalam penelitian, metode dan pengolahan data, alat bantu penelitian serta aliran pengerjaan penelitian berupa *flowchart*.

## Bab IV Pengolahan Data

Bab empat hasil dan pembahasan berisi deskripsi perusahaan, hasil dari *safety culture maturity assessment* (SCMA) dilakukan uji validitas dan reliabilitas, perhitungan *maturity safety culture* berikut dengan interpresasinya, selanjutnya pembuatan *Critical behavior checklist* (CBC) berdasarkan SHERPA, pengolahan data dari (CBC) hingga dihasilkan *output* penelitian berupa *safety performance index* beserta interpretasinya, selanjutnya dicari korespondensi

diantara SCMA dan BBS. Permasalahan yang didapatkan selanjutnya diberikan usulan intervensi perilaku keselamatan pekerja.

#### Bab V Kesimpulan dan Saran

Bab lima berisikan kesimpulan dan saran yang dapat diambil dari penelitian yang dilakukan, tahap ini merupakan tahap akhir dari penelitian yang dilakukan. Kesimpulan menjabarkan hasil yang diperoleh berdasarkan tiga tujuan yang dicapai dari pelaksanaan penelitian yang dilakukan, sedangkan saran merupakan masukan yang diberikan kepada perusahaan dan peneliti selanjutnya yang akan melakukan penelitian serupa.