

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Tenaga kerja adalah mereka yang bekerja di instalasi atau kegiatan lain dari perseroan dan tiap ruangan tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap, yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan dimana terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya beresiko menyebabkan kecelakaan kerja (Ansory, 2018). Kesehatan dan keselamatan kerja (K3) bagi tenaga kerja adalah suatu usaha dan upaya untuk menciptakan perlindungan dan keamanan dari resiko kecelakaan dan bahaya fisik, mental maupun emosi terhadap tenaga kerja dengan penerapan manajemen K3 (Sucipto, 2014). Hal ini disebabkan karena tindakan tidak aman tenaga kerja dari prinsip keselamatan atau prosedur kerja yang ditetapkan. Menurut Suryanto (2017) kecelakaan kerja 80-85% disebabkan oleh kelalaian tenaga kerja yang secara tidak langsung merupakan dampak dari tenaga kerja yang memiliki tingkat kepatuhan rendah dalam penerapan K3 di tempat kerja.

Banyak negara menuntut kompetisi dan tuntutan tentang standar kerja yang disepakati dalam kesepakatan *Sustainable Development Goals (SDGs)* pada tahun 2020 pada tujuan ketiga adalah mengurangi setengah jumlah global kematian akibat kecelakaan kerja. Cidera akibat kecelakaan yang terjadi di dunia kerja, khususnya ditempat-tempat yang sangat beresiko terjadi cidera bahkan kematian akibat tindakan tidak aman (Kemenkes RI, 2015).

Organisasi Perburuhan Internasional/*International Labour Organization* (ILO) 2018 melaporkan sebanyak 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahun karena

kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Sekitar 2,4 juta (86,3 persen) dari kematian ini dikarenakan 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 non fatal diperkirakan dialami 374 juta pekerja setiap tahun dan banyak dari kecelakaan ini memiliki konsekuensi yang serius terhadap kapasitas penghasilan para pekerja (ILO, 2020).

Kecelakaan kerja pada tenaga kerja di Indonesia berdasarkan data dari BPJS Ketenagakerjaan jumlah kasus kecelakaan kerja terus menurun. Tahun 2018 terjadi kecelakaan kerja sebanyak 101.367 kasus (12%), tahun 2019 sejumlah 123.040 kasus (13,2%). Sedangkan tahun 2020 terdapat sebanyak 133.392 kasus (13,4%) (BPJS, 2020). Laporan BPJS Ketenagakerjaan Papua tahun 2020 sebanyak 2062 perusahaan aktif dengan jumlah tenaga kerja sebanyak 49 ribu pekerja. Adapun jumlah kecelakaan kerja pada tahun 2020 sebanyak 13,92% (BPJS, Papua, 2020).

Salah satu tenaga kerja yang berisiko tinggi dengan keselamatan dan kesehatan kerja adalah Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan. Tenaga Kerja Bongkar Muat adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan” Kegiatan bongkar muat barang adalah pekerjaan membongkar muat barang dari atas dek atau palka kapal dan menempatkannya ke atas dermaga (kade), atau ke dalam tongkang (membongkar muat barang ekspor). Ruang lingkup pelaksanaan bongkar muat yang dilalukan oleh tenaga kerja bongkar muat (TKBM) meliputi

kegiatan *Stevedoring, Cargodoring, Receiving/delivery* (Hidayat dan Syairudin, 2016).

Aktivitas bongkar muat di Pelabuhan merupakan aktivitas utama di pelabuhan setelah kapal bersandar di dermaga. Kegiatan ini merupakan kegiatan yang melibatkan banyak orang dan aktivitas, sehingga peluang kecelakaan kerja cukup tinggi. Penyebab lain yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan adalah kondisi jam kerja yang relatif panjang dari jam 24.00-12.00 WIB sehingga menyebabkan kelelahan, dan faktor usia yang dapat mempengaruhi kondisi kemampuan dan kapasitas tubuh dalam melakukan aktivitas. Peluang tingkat kecelakaan kerja pada kegiatan bongkar muat di kapal purse seine dapat juga disebabkan oleh sikap, keterampilan dan pengetahuan nelayan yang rendah tentang keselamatan kerja di dek kapal (Purwangka 2018).

Hasil penelitian Suryanto (2017) menunjukkan ada hubungan usia, tingkat pendidikan dan pengawasan K3 terhadap tindakan tidak aman pada tenaga kerja TKBM di PT Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak. Selain itu penyebab kecelakaan kerja adalah manusia teknik kerja, keamanan kerja dalam penggunaan alat pelindung diri serta prosedur kerja yang legal atau tidak sesuai prosedur yang ditetapkan (Hidayat, 2016).

Kabupaten Merauke Provinsi Papua merupakan salah satu pulau di Indonesia yang tingkat perekonomiannya didukung dari sektor kepelabuhan yang menjadi komponen penting dalam membuka jalur transportasi dan perdagangan ke daerah lain dalam jumlah yang besar. Menurut data dari PT. Pelabuhan Indonesia II (2017), Kabupaten Merauke memiliki 1 (satu) pelabuhan utama diantara 10 pelabuhan yang tersebar di seluruh Provinsi Papua.

Standar K3 bagi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di pelabuhan tentang persyaratan peralatan dan pelindung diri berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan Dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 6/PERMEN-KP/2018 telah menetapkan aturan yang harus diikuti oleh seluruh pengelola maupaun perusahaan dalam aktifitas bongkar muat dan tenaga kerja bongkar muat.

Pengelola TKBM di Pelabuhan Merauke dikelola oleh Pelabuhan Yos Sudarso Merauke terdiri dari beberapa koperasi. Berdasarkan hasil survei awal yang peneliti lakukan pada bulan Maret (2021), dengan 2 kepala regu kerja (KRK) dan 2 pekerja yang telah lama bekerja sebagai buruh TKBM di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke, bahwa selama mereka bekerja sebagai buruh TKBM pernah terjadi kasus kecelakaan kerja mulai dari kecelakaan ringan, berat serta kematian akibat faktor-faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman pada pekerja baik itu yang tidak disengaja maupun disengaja, diantaranya cedera berat yang menyebabkan kecacatan permanen akibat terjatuh, tergilas, dan tertimpa alat dan material bongkar muat karena ketidaktahuan pekerja akan tanda bahaya, terburu-buru agar cepat menyelesaikan pekerjaannya.

Pekerjaan bongkar muat dilakukan dengan menggunakan sistem borongan, bekerja sesuai kesepakatan dengan pihak pengguna jasa. Sehingga memungkinkan waktu kerja melebihi 8 jam per hari. Tingkat pendidikan tenaga TKBM sebagian besar dengan pendidikan rendah sebesar 63% sedangkan lainnya dengan pendidikan SMA. Rata – rata lama kerja tenaga TKBM di atas 5 tahun. Rendahnya pendidikan dan masa kerja berpengaruh terhadap kecelakaan kerja.

Resiko terjadinya kecelakaan kerja pada TKBM yang melakukan pekerjaan bongkar muat di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke merupakan pekerjaan yang

mengandalkan fisik pekerja, faktor-faktor pendukung lain seperti alat-alat bongkar muat gantry crane, mobile crane, container spreader, forklift yang dimana proses pengerjaannya dilakukan oleh TKBM itu sendiri, hal ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan kerja seperti tertimpa alat dan material, tergilas, terjatuh baik itu berasal dari tindakan tidak aman yang dilakukan oleh pekerja ataupun kondisi tidak aman pada saat bekerja (Hidayat, 2016).

Pelabuhan Yos Sudarso Merauke sektor II mempunyai TKBM sebanyak 1.200 orang, bagian proses kerja stevedoring berjumlah 400 orang. Pekerjaan bongkar muat dapat dilaksanakan oleh Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang terdaftar di Kantor Pelabuhan Yos Sudarso Merauke. TKBM Pelabuhan Yos Sudarso Merauke terhimpun dalam sebuah wadah berbentuk koperasi. Dalam setiap kegiatan bongkar muat barang, Koperasi TKBM bekerja sama dengan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang terdaftar di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.

Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke terdiri dari 4 sektor dan dibagi dalam tiga proses kerja yaitu *Stevedoring* (pekerjaan bongkar muat barang dari kapal ke dermaga dan sebaliknya), *Cargodoring* (pekerjaan rnebawa barang dari dermaga ke gudang dan sebaliknya), *Receiveing/ Delivery* (pekerjaan mengambil barang dan gudang ke atas kendaraan dan sebaliknya). Kesiapan sumber daya manusia operasional dan tenaga kerja bongkar muat merupakan Salah satu persyaratan operasional pelabuhan dalam 24 jam.

Berdasarkan hasil survei awal pada kegiatan bongkar muat di sektor II bagian *Stevedoring* yaitu pekerjaan bongkar muat barang dari kapal ke dermaga dan sebaliknya semakin meningkat yang berpotensi meningkatnya frekuensi terjadi kecelakaan, sehingga peneliti memilih Pelabuhan Yos Sudarso Merauke khususnya bagian proses kerja bongkar muat *stevedoring* karena dari data kantor

Kesehatan Pelabuhan Kelas III Yos Sudarso bahwa angka kecelakaan kerja pada tahun 2019 terdapat 15 orang dengan kondisi luka ringan, namun pada tahun 2020 terjadi 12 kecelakaan kerja dan sebanyak 1 orang yang meninggal dunia akibat terjatuh dan tertimpa barang muatan yang berat (KKP Kelas III Merauke, 2021).

Faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan karena kurangnya pengawasan K3 terhadap tenaga kerja, sehingga sering ditemukan ada TKBM yang bekerja sambil mengonsumsi minuman keras, penggunaan alat pelindung diri, kemampuan dan keterampilan, sarana dan prasarana tidak layak pakai. Kebijakan K3 telah ditetapkan oleh pihak Pelabuhan Yos Sudarso Merauke dalam bentuk Standar Operasional Prosedur (SOP). Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah suatu standar/pedoman tertulis dipergunakan untuk mendorong dan menggerakkan suatu kelompok untuk mencapai tujuan organisasi yang merupakan tatacara atau tahapan yang dilakukan dan harus dilalui untuk menyelesaikan suatu proses kerja tertentu (Perry dan Potter 2012). Hasil pengamatan terdapat beberapa perusahaan yang terdaftar di Pelabuhan Yos Sudarso tidak menjalankan prosedur yang sesuai (KKP Kelas III Merauke, 2021).

Studi pendahuluan yang dilakukan peneliti pada bulan Maret 2021, bahwa Peran perawat di Kantor Kesehatan Pelabuhan Merauke telah memberikan masukan tentang kesehatan dan keselamatan kerja serta memberikan penyuluhan tentang pentingnya penerapan K3. Namun kecelakaan kerja sering terjadi pada tenaga kerja bahkan menyebabkan kematian. Hambatan yang ditemukan adalah rendahnya pendidikan tenaga TKBM sehingga berdampak pada pengetahuan yang mempengaruhi sikap tenaga TKBM, selain itu penulis melakukan penelitian ini sebagai bahan evaluasi bagi pihak manajemen Pelabuhan Yos Sudarso Merauke yang berjudul “Hubungan Pengetahuan dan Sikap dengan Tindakan tidak aman Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke”

1.2. Rumusan Masalah

Salah satu tenaga kerja yang beresiko tinggi dengan keselamatan dan kesehatan kerja adalah tenaga kerja bongkar muat (TKBM) dan dari data tahun 2020 terjadi 12 kecelakaan kerja dan 1 orang meninggal dunia akibat terjatuh dan tertimpa barang muatan yang berat (KKP Kelas III Merauke, 2021). Dari hasil pengamatan ditemukan kurangnya pengawasan manajemen K3 terhadap kedisiplinan bekerja seperti mengkonsumsi minuman keras saat bekerja, tidak menggunakan alat pelindung diri, serta kemampuan dan keterampilan dalam penggunaan alat kerja. Selain itu aktivitas bongkar muat yang semakin tinggi, sehingga semakin tinggi resiko kecelakaan kerja. Tenaga TKBM di Pelabuhan Yos Sudarso memiliki tingkat pendidikan yang rendah, sehingga berdampak pada pengetahuan serta sikap terhadap tindakan aman dalam bekerja.

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Hubungan Pengetahuan dan Sikap dengan Tindakan tidak aman Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke ?.

1.3. Tujuan Penelitian

1.3.1. Tujuan Umum

Mengidentifikasi hubungan pengetahuan dan sikap dengan tindakan tidak aman pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.

1.3.2. Tujuan Khusus

1.3.2.1. Teridentifikasinya karakteristik tentang Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) meliputi usia, pendidikan dan masa kerja di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.

- 1.3.2.2. Teridentifikasinya pengetahuan tentang tindakan tidak aman pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.
- 1.3.2.3. Teridentifikasinya sikap tentang tindakan tidak aman pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.
- 1.3.2.4. Teridentifikasinya tindakan tidak aman pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.
- 1.3.2.5. Teridentifikasinya hubungan pengetahuan dengan tindakan tidak aman pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.
- 1.3.2.6. Teridentifikasinya hubungan sikap dengan tindakan tidak aman pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Yos Sudarso Merauke.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Sebagai informasi tentang hasil pencapaian Program Kesehatan dan keselamatan kerja dengan perilaku tindakan tidak aman Pada Tenaga Kerja Buruh Muat di Pelabuhan Merauke.
 - b. Menambah pengetahuan dan wawasan terhadap masalah kesehatan dan perlindungan kerja bagi tenaga kerja bongkar muat di pelabuhan.
 - c. Bagi praktisi kesehatan terutama perawat dapat berperan dalam memberikan masukan dan mengidentifikasi resiko kecelakaan kerja.
2. Manfaat Praktis
 - a. Sebagai bahan kajian dalam pengembangan ilmu keperawatan dalam pelaksanaan keselamatan dan kesehatan kerja Pada Tenaga Kerja Buruh Muat di Pelabuhan Merauke.

- b. Bagi perawat dapat berperan dalam memberikan masukan dalam penanganannya bila terjadi kecelakaan kerja.