

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

International Labour Organization (ILO) tahun 2018 menyebutkan bahwa lebih dari 1,8 juta kematian akibat kerja terjadi setiap tahunnya di kawasan Asia dan pasifik. Bahkan dua pertiga kematian akibat kerja di dunia terjadi di Asia. Ditingkat global, lebih dari 2,78 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan atau penyakit akibat kerja (ILO, 2018). Merujuk pada data BPJS, angka kecelakaan kerja di Indonesia cenderung meningkat. Tahun 2019 terdapat 114 ribu kasus kecelakaan kerja, sedangkan pada tahun 2020 meningkat menjadi 177 ribu kasus (Kemnaker, 2021).

Perusahaan akan mengalami kerugian apabila terjadi sebuah kecelakaan kerja (Retnani & Ardyanto, 2013). Kerugian yang ditimbulkan bukan hanya materi melainkan korban jiwa. Sumber daya manusia merupakan satu satunya sumber daya yang tidak dapat tergantikan oleh teknologi (Suma'mur, 2009).

Dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia No 1 Tahun 2007 menjelaskan mengenai pemberian penghargaan kepada perusahaan yang tidak mengalami kecelakaan kerja atau kecelakaan kerja nihil, memiliki sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3), memberikan pembinaan K3, dan peduli terhadap

K3. Peraturan tersebut merupakan bentuk dukungan pemerintah dalam mencegah dan menanggulangi terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja yang disebabkan oleh peralatan mekanik. Namun kecelekaan kerja yang menimbulkan *fatality* masih terjadi (Kemnaker, 2015)

Penyebab kecelakaan kerja menurut teori domino Henrich ditentukan oleh lima faktor yaitu faktor lingkungan sosial (*social environment*), sifat tidak baik (*undesirable traits*), tindakan berbahaya dan bahaya dari mekanik (*unsafe act and condition hazard*), kecelakaan (*accident*), dan luka (*injury*). Dalam teori ini apabila pada kartu ketiga atau faktor ketiga yaitu faktor *unsafe act and condition hazzard* dihilangkan maka tidak akan terjadi *accident* dan *injury*. Jadi inti pada teori ini bahwa faktor penyebab terjadinya kecelakaan karena *human error* (Winarsunu, 2008).

Sedangkan menurut Cooper (2009), 80- 95% dari seluruh kecelakaan kerja yang terjadi disebabkan oleh *unsafe behavior*. Pernyataan tersebut didukung oleh hasil riset *National Safety Council* (NSC) tahun 2011 yang menunjukkan *unsafe behavior* sebagai faktor utama penyebab kecelakaan kerja yaitu sebesar 88%, 10% karena *unsafe condition* dan 2% tidak diketahui penyebabnya (National Safety Council, 2011). Penelitian lain menunjukkan bahwa kecelakaan kerja 96% disebabkan oleh *unsafe behavior* dan 4% disebabkan oleh *unsafe condition* (Dupont, 2005). Berdasarkan hasil riset tersebut maka dapat disimpulkan bahwa perilaku manusia merupakan unsur yang memegang peranan penting dalam mengakibatkan kecelakaan kerja (Cooper, 2009).

Salah satu upaya untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja adalah dengan menerapkan sistem atau menerapkan perilaku yang berbasis dari aspek keselamatan. Perilaku ini sering disebut perilaku keselamatan kerja atau *safety behavior*. *Safety behavior* adalah suatu jalinan hubungan antara manajemen dan tenaga kerja yang menciptakan keamanan yang terpusat pada tindakan setiap orang ataupun orang lain dan perilaku selamat (Cooper, 2009). Singkatnya *safety behavior* adalah usaha yang dilakukan individu untuk memperkecil dan mencegah terjadinya sebuah kecelakaan (APA, 2007).

Menurut Yuliandi dan Ahman (2019), penerapan *safety behavior* ini penting dilakukan karena dalam mencapai produktivitas perusahaan yang maksimal harus selalu diiringi dengan penerapan perilaku keselamatan, hal ini dilakukan guna melindungi pekerja dari berbagai hal yang mengancam kesehatan dan keselamatan. Dijelaskan lebih lanjut olehnya indikator pekerja yang sehat dan produktif terlihat dari angka kesakitan yang minim, absensi, kecacatan dan angka kecelakaan kerja. Manfaat atau dampak dari menerapkan *safety behavior* bagi perusahaan dan bagi pekerja adalah angka kecelakaan kerja yang rendah, perilaku keselamatan yang diterapkan pekerja meningkat, *accident cost* berkurang, program yang dijalankan perusahaan bisa bertahan lama, penerimaan sistem oleh semua pihak, *generalisasi safety behavior* pada sistem lain, *follow up* yang cepat dan regular (Cooper, 1999).

Penggunaan pesawat-pesawat, alat-alat dan mesin-mesin ditempat kerja dapat mengakibatkan berbagai macam kecelakaan baik yang serius maupun yang tidak serius (Kemnaker, 2015). Salah satu tempat yang sering menggunakan alat – alat mekanik adalah bengkel mobil. Bengkel mobil pada umumnya memiliki berbagai jenis alat mulai dari alat yang sederhana hingga alat yang cukup modern dan canggih. Dengan adanya berbagai alat ini, dimungkinkan pada bengkel mobil berpotensi terjadi kecelakaan kerja. Salah satu bengkel yang berpotensi terjadi kecelakaan kerja adalah bengkel yang di kelola oleh PT. X.

PT X merupakan jaringan jasa penjualan kendaraan, perawatan, perbaikan, dan penyediaan suku cadang. PT. X saat ini menjadi salah satu *main dealerbrand* Y terbesar di Jawa Tengah. Dalam melaksanakan fungsinya PT. X memiliki peralatan pendukung seperti *car lift*, dongkrak, gerinda, las listrik, mesin balancing roda dan peralatan pendukung lainnya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan subjek pertama yang berinisial F yang saat ini merupakan karyawan bengkel di PT. X yang sudah bekerja menjadi seorang teknisi dari tahun 2017 mengatakan bahwa dirinya masih sering cidera tangan, hal ini dikarenakan dua faktor. Faktor yang pertama yaitu subjek tidak berhati-hati ketika bekerja di area yang sempit, ketidakhati-hatian itu terbukti dalam bentuk pemilihan alat kerja atau kunci yang tidak sesuai. Faktor yang kedua yaitu alat pelindung diri (APD) yang tersedia, minimal APD yang harus ada adalah sarung tangan. Subjek mengatakan bahwa sarung tangan tersedia pada awal bulan saja.

Pengadaan sarung tangan tergolong lama. Padahal sarung tangan sangat penting untuk menangani pekerjaan di area sempit, benda panas, dan juga tajam.

Subjek wawancara kedua yang berinisial RT juga merupakan karyawan bengkel di PT. X yang sudah bekerja dari tahun 2017. RT menceritakan kecelakaan kerja yang pernah dialami adalah ketika memotong dan membersihkan sebuah *part* dengan menggunakan cairan *remover* dan gerinda. Pada saat kecelakaan terjadi subjek tidak menggunakan APD sama sekali, karena subjek berpikir bahwa pekerjaan itu sudah biasa dikerjakan dan tidak bahaya. Minimal APD yang seharusnya digunakan adalah sarung tangan dan kaca mata. Kedua APD itu sangat penting mengingat cairan *remover* adalah cairan yang cukup keras hingga bisa menjadikan iritasi apabila terkena kulit. Kecelakaan yang dialami subjek berupa cedera pada mata yang diakibatkan terkena percikan cairan *remover*. Karena subjek merasa terbakar pada matanya, akhirnya subjek dibawa ke rumah sakit.

Selanjutnya wawancara dilakukan dengan karyawan bengkel di PT. X yang sudah bekerja selama 17 tahun dengan inisial AA. Subjek pernah mengalami kecelakaan kerja bersama rekannya RT (subjek wawancara ke dua). Peristiwa tersebut terjadi karena ketidakhati-hatian RT. Ketika pelanggan menginginkan penggantian kipas radiator pada kendaraan, pekerjaan tersebut dikerjakan oleh dua orang AA dan RT. RT tidak

memperhatikan suhu mesin kendaraan yang masih sangat panas. Tanpa memperhatikan SOP, RT membuka tutup radiator. RT tidak memperhatikan SOP karena dalam pikirannya, ketika teman-temannya melakukan hal tersebut tidak menjadi masalah. Akhirnya RT dan AA tersembur air radiator yang masih panas. RT dan AA dibawa ke rumah sakit untuk mendapatkan perawatan. RT mengalami luka bakar di sebagian wajah dan tangannya, sedangkan AA mengalami luka bakar di bagian tangan kirinya.

Menurut Neal dan Griffin (Tarwaka, 2008) *safety behavior* dipengaruhi oleh dua faktor. Yang pertama faktor yang berasal dari dalam individu dan faktor yang kedua berasal dari lingkungan kerja. Sedangkan menurut penelitian yang dilakukan oleh Unzuntarla, Kucukali, dan Unzuntarla (2010), diketahui bahwa *self awareness* mempengaruhi 58% *safety behavior*. Hal tersebut mengartikan bahwa ketika kesadaran terhadap keselamatan meningkat, maka tingkat perilaku keselamatan juga meningkat. Sehingga salah satu faktor dari dalam individu yang mempengaruhi *safety behavior* adalah *self-awareness*.

Selain faktor dari dalam individu terdapat juga faktor dari lingkungan salah satunya adalah *safety climate* (Griffin & Neal, 2006). *Safety climate* merupakan persepsi dari karyawan tentang suatu kebijakan, prosedur maupun praktik-praktik terkait keselamatan kerja yang di terapkan pada suatu organisasi (Griffin & Neal, 2002). Organisasi dengan *safety climate* yang baik akan membangun dan memiliki program keselamatan kerja yang

baik, karena program yang sudah berjalan akan menjadi sebuah arahan bagi karyawan untuk selaluberkomitmen dalam manajemen keselamatan kerja, dengan kata lain ketika seorang karyawan memiliki perilaku aman lalu didukung oleh lingkungan yang aman juga, tentunya hal ini akan mempengaruhi perilaku karyawan lainnya. Dan perilaku aman ini ketika diadopsi dalam sebuah organisasi akan membawa dampak yang baik (Gershon & Robyn, 2000).

Pada penelitian yang dilakukan oleh Setiawan, Nopiyanti, dan Susanto (2017) pada pekerja konstruksi Proyek Apartemen El-Centro PT. Totalindo Eka Persada diketahui bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara *safety climate* dengan *safety behavior* dengan nilai p antara 0,017 – 0,047. Penelitian tersebut juga menjelaskan bahwa nilai 1,30 – 1,59 pada variabel *safety climate* pekrerja konstruksi Proyek Apartemen El-Centro termasuk dalam kategori sangat rendah, dengan kata lain para pekerja memiliki persepsi negatif terhadap keselamatan sehingga pekerja berpotensi melakukan perilaku tidak aman.

Melihat pentingnya penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di sebuah lingkungan kerja, penulis tertarik untuk mengetahui lebih dalam hubungan antara *self awareness* dan *safety climate* terhadap *safety behavior* padakaryawan bengkel di PT. X.

B. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui secara empiris hubungan antara *self awareness* dan *safety climate* terhadap *safety behavior* pada karyawan bengkel di PT. X.



D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis maupun secara praktis kepada berbagai pihak. Adapun manfaat ini sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam pengembangan psikologis terutama daalam bidang psikologi industri berkaitan dengan hubungan antara *self awareness* dan *safety climate* terhadap *safety behavior*.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi karyawan

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan informasi mengenai hubungan antara *self awareness* dan *safety climate* terhadap *safety behavior* pada karyawan bengkel

b. Bagi perusahaan

Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan masukan dalam membuat kebijakan dan aturan-aturan yang berkaitan dengan *self awareness*, *safety climate* dan *safety behavior*.

c. Bagi peneliti selanjutnya

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi peneliti selanjutnya dalam mengkaji bidang yang sama guna menyempurnakan hasil penelitian ini.