

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan aspek penting yang harus ada dalam suatu perusahaan. Dengan sistem K3 yang baik, perusahaan akan dapat meminimalkan tingkat kecelakaan kerja pada pekerja yang ada di perusahaan, sehingga produktivitas perusahaan akan meningkat. Pemerintah Indonesia mengatur perihal Sistem Manajemen Keselamatan Kesehatan Kerja (SMK3) dalam UU No. 1, 1970 perihal Keselamatan dan kesehatan kerja (K3), serta mendefinisikan K3 sebagai, 'setiap pekerja berhak menerima perlindungan kesehatan dan keselamatan kerja'. (Damayanti & Mahbubah, 2021). Kecelakaan kerja merupakan salah satu yang berkaitan erat dengan K3. Kecelakaan kerja yang terjadi tentu saja memberikan masalah berupa kerugian bagi sebuah perusahaan. Jatuhnya korban menjadi suatu kerugian yang sangat besar (noviyanti, 2020)

Dari laporan data global *International Labour Organization* (ILO) terdapat sekitar 430 juta kasus kecelakaan kerja (KK) dan penyakit akibat kerja (PAK) setiap tahun di seluruh dunia. Dari jumlah tersebut, sekitar 270 juta kasus (62,8%) merupakan kecelakaan kerja, sedangkan 160 juta kasus (37,2%) merupakan penyakit akibat kerja. Kondisi ini mengakibatkan kematian sebanyak 2,78 juta pekerja setiap tahunnya. Sekitar 40% dari kasus KK dan PAK ini terjadi pada pekerja muda (Kementerian Ketenagakerjaan RI, 2022).

Menurut data Badan Penyelenggaraan Jaminan Kesehatan (BPJS) Ketenagakerjaan, pada tahun 2019 terdapat 182.835 kasus klaim JKK yang tercatat.

Selanjutnya, jumlah klaim Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) terus meningkat secara konsisten, mencapai 221.740 klaim pada tahun 2020 dan 234.370 klaim pada tahun 2021. Pada tahun 2022, jumlah klaim tersebut kembali meningkat menjadi 297.725 kasus. Dalam rentang waktu Januari hingga November 2023, telah terjadi sebanyak 360.635 kasus kecelakaan kerja yang mengajukan klaim JKK (BPJS, 2022).

Peningkatan angka kecelakaan kerja di atas, juga terjadi pada Depo lokomotif PT.KAI. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu terdapat total 12 kecelakaan kerja di Depo Lokomotif PT KAI Divre Medan pada tahun 2020. Jumlah kecelakaan tersebut meningkat menjadi 18 pada tahun 2021, dan pada bulan Desember 2022, sudah ada 20 kasus yang tercatat (Hasanah, 2023).

Melihat data di atas, terlihat bahwa Depo lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan merupakan area kerja yang mempunyai risiko kecelakaan kerja yang banyak risiko. Kecelakaan kerja di depo lokomotif dapat menyebabkan cedera serius, kerusakan peralatan dan gangguan pekerjaan. Oleh karena itu, dipenting untuk menerapkan metode identifikasi bahaya, penilaian dan manajemen risiko yang efektif untuk meminimalkan kecelakaan kerja dan meningkatkan keselamatan pekerja di Depo lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan yang merupakan salah satu pusat perawatan dan pemeliharaan lokomotif yang penting. Pekerja di depo ini terlibat dalam berbagai aktivitas seperti perbaikan, perawatan, dan inspeksi lokomotif. Namun, tingkat kecelakaan kerja di depo ini masih cukup tinggi, yang menunjukkan adanya kekurangan dalam pengelolaan risiko (Rafsanjani & Rachmanto, 2021).

Berdasarkan dengan penelitian terdahulu oleh (Damayanti & Mahbubah, 2021) mengenai implementasi metode HIRARC guna peningkatan keselamatan dan kesehatan kerja pada karyawan di PT.ABC. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ditemukan 15 potensi bahaya dari 9 aktivitas yang dilakukan di tempat kerja. Adapun terdapat 2 kemungkinan bahaya yang memiliki tingkatan risiko rendah, 8 kemungkinan terjadi bahaya termasuk dalam tingkatan risiko sedang, 3 kemungkinan terjadi bahaya dikategorikan pada tingkatan risiko tinggi dan 2 potensi bahaya termasuk dalam kategori level risiko sangat tinggi. Rincian kegiatan yang termasuk dalam kategori medium dan high haruslah segera dilakukan pengendalian risiko untuk meminimalisir kecelakaan kerja terjadi dan para pekerja selalu dalam kondisi aman, selamat dan sehat dari bahaya kecelakaan kerja.

Berdasarkan penelitian terdahulu oleh (Sofyan & Maulana, 2022) mengenai Analisis Bahaya Dan Risiko K3 Dengan Metode Hirarc Pada Area Dieshop Di Pt Xyz Plant 2. Hasil analisis menunjukkan, koreksi dies, cleaning dies dan menyimpan dies memiliki risiko tertinggi dari keseluruhan item pekerjaan. total jumlah risiko yang teridentifikasi dalam tahap pengerjaan dieshop ini adalah sebanyak 66 risiko dengan persentase tingkat risiko rendah sebesar 67%, tingkat risiko sedang sebesar 8%, dan tingkat risiko tinggi sebesar 25%. Hasil level risk didapatkan pada adanya potensi risiko yang akan terjadi seperti pada gambar 4.2 dimana 32% potensi tertinggi akan terjadi pada saat Koreksi Dies, 26% saat Cleaning Dies dan 23% saat Menyimpan Dies. Setelah melakukan penilaian risiko adalah melakukan risk control dimana akan dilakukan rekomendasi pengendalian untuk meminimalisir terjadinya risiko bahaya yang ada.

Dan berdasarkan penelitian terdahulu (Hanifah hasbi, 2018) mengenai penerapan Hazard identification risk assessment risk control di depo lokomotif hanifah. Hasil penelitian ini yaitu pada Depo Lokomotif Semarang Poncol terdapat 92 pengendalian bahaya, dengan 27 (29,34%) pengendalian bahaya terlaksana secara fully implemented dan 65 (70,66%) pengendalian bahaya terlaksana dengan partial implemented. Pelaksanaan HIRARC dengan fully implemented yaitu pada penggunaan safety shoes dan safety helmet sedangkan penerapan dengan partial implemented yaitu pada penggunaan kacamata safety, masker safety, ear plug, rompi safety, safety belt, dan sarung tangan safety. Penerapan dengan partial implemented disebabkan karena terdapat APD yang kurang sesuai dengan kebutuhan pekerja, selain itu pekerja merasa tidak nyaman jika harus bekerja dengan menggunakan APD dan menganggap remeh efek yang akan ditimbulkan dari tidak menggunakan APD. Penerapan HIRARC pada Depo Lokomotif Semarang Poncol belum sepenuhnya fully implemented.

Depo Lokomotif sudah bersertifikasi ISO 45001:2018 dalam mengelola Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3). Depo Lokomotif dalam mengelola identifikasi bahaya menggunakan metode HIRARC (Hazard Identification, Risk Assesment and Risk Control). Berdasarkan hasil observasi awal pada tanggal 17 Januari 2024 bahwasannya terlihat Depo lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan sudah menerapkan metode HIRARC (*Hazard Identification, Risk Assesment and Risk Control*) dalam mengidentifikasi bahaya setiap bulannya namun kecelakaan kerja masih juga terjadi. Kecelakaan mulai dari terpeleset, terjepit hingga kecelakaan fatal, pada Januari 2024 kemarin telah terjadi

kecelakaan kerja fatal yang menyebabkan salah seorang pekerja mengalami luka bakar pada bagian kedua lengan tangannya pada saat melakukan pekerjaannya dengan menggunakan tabung LPG yang pada saat itu terjadi kebocoran sehingga terjadi ledakan ringan karena terkontak oleh udara dan api. Penyebab kecelakaan kerja tersebut masih dalam proses investigasi tim *Safety Health and Environment* (SHE) internal. Dari kejadian tersebut maka perlu dilakukan evaluasi pengendalian yang memadai dan terlaksana di lapangan agar kecelakaan kerja menurun.

Berdasarkan Tahapan mengenai pemaparan latar belakang permasalahan di atas, timbul gagasan untuk melakukan penelitian dengan judul “Implementasi HIRARC (*Hazard Identification Risk Assessment Risk Control*) dalam penurunan kecelakaan kerja Di Depo Lokomotif PT Kereta Api Indonesia Kelas A MEDAN Tahun 2024”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka fokus kajian dalam penelitian ini yaitu: Bagaimana Implementasi metode HIRARC (*Hazard Identification Risk Assessment and Risk Control*) dalam penurunan kecelakaan kerja Di Depo Lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan Tahun 2024?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Adapun tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui Implementasi metode HIRARC (*Hazard Identification Risk Assessment and Risk Control*) dalam penurunan kecelakaan kerja di Depo Lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan Tahun 2024.

2.4.2 Tujuan Khusus

Berdasarkan tujuan umum, tujuan khusus dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengidentifikasi potensi bahaya dan penilaian risiko terhadap sumber bahaya pekerjaan di Depo Lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan Tahun 2024.
2. Untuk mengetahui upaya pengendalian risiko sehingga angka kecelakaan kerja menurun pada di Depo Lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan Tahun 2024.
3. Untuk mengevaluasi penerapan HIRARC sehingga kecelakaan kerja di Depo Lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan menurun Tahun 2024.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Peneliti

Memberikan peneliti pengalaman berharga dan penuh pelajaran bermakna untuk menambah pengetahuan, wawasan serta keterampilan dalam ilmu Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), terutama terkait penerapan HIRARC (*Hazard Identification Risk Assessment Risk Control*) dalam penurunan kecelakaan Kerja Di Di Depo Lokomotif PT Kereta Api Indonesia Medan Tahun 2024.

1.4.2 Bagi Universitas

Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi tambahan bagi civitas akademik prodi Kesehatan Masyarakat UIN Sumatera Utara, terutama mengenai penerapan HIRARC (*Hazard Identification Risk Assessment Risk*

Control) dalam penurunan kecelakaan akibat kerja di Depo Lokomotif Medan Tahun 2024.

1.4.3 Bagi Perusahaan

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan acuan dan pertimbangan bagi Pihak Perusahaan dalam menciptakan lingkungan kerja yang minim akan potensi bahaya dan minim kecelakaan kerja atau hilangkan bila mungkin *zero accident*, sehingga dapat meningkatkan kualitas dan produktivitas tenaga kerjanya.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA MEDAN