

---

## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1 LATAR BELAKANG

Dunia kemaritiman dalam sektor *Ship Building* sekarang sedang mengalami era keterpurukan pasca adanya musibah *pandemic covid-19*. Hal ini di buktikan dengan semakin menurunnya jumlah permintaan kapal baik dari pasar lokal maupun global. Atas dasar tersebut menimbulkan pekerjaan pada industri perkapalan juga mengalami penurunan. Kementerian Perindustrian RI menyatakan dalam siaran persnya (2022) bahwa pada tahun 2019 hingga 2021, sebanyak 473 kapal dibangun di dalam negeri, dengan proporsi terbesar adalah tongkang (274 kapal) dan kapal tunda (100 kapal). Selain itu, pada Januari hingga Agustus 2022, terdapat 363 permohonan pembangunan kapal baru di galangan kapal dalam negeri [1]. Akan tetapi, kinerja galangan kapal di dalam negeri bisa di katakan cukup baik. Sebagai patokan saja, menurut *World Shipbuilding Statistics*, Pada periode Juni 2014, Indonesia menduduki peringkat salah satu dari 22 negara pembuat kapal di dunia [2]. Meski hanya menduduki peringkat ke-21 dari 22 negara, keberhasilan ini dapat dijadikan peluang untuk lebih memperkuat industri pembuatan kapal di tanah air, yang hanya mendapat sedikit dukungan pemerintah sejak disahkannya Instruksi Presiden No.5 pada tahun 2005. Galangan pembuatan kapal fiberglass adalah salah satu dari beberapa kawasan yang sedang bertumbuh dalam industri maritim. Proses pembuatan kapal fiberglass selalu melibatkan material berbahan kimia berbahaya seperti resin, katalis, gel coat, polyshaft, dan kobalt. Ini semua adalah senyawa kimia yang mempunyai efek negatif terhadap kesehatan manusia jika bersentuhan langsung dengan tubuh manusia. Menurut Romadhoni (2021) meskipun kapal fiberglass adalah bahan alternatif pengganti kayu dan baja, bahan ini memiliki campuran bahan kimia yang berbahaya bagi manusia dan lingkungan [3]. Selain itu definisi kapal fiberglass menurut Buana Ma'ruf (2011) Kapal berbahan dari serat kaca ini berperan penting dalam mendukung transportasi laut dalam negeri, khususnya di wilayah pesisir. Selain itu, kapal jenis ini memiliki beberapa keunggulan teknis dan ekonomis [4]. Di sisi lain, ada Mat fiber dan Woven Roving sebagai komponen inti pembuatan kapal fiberglass yang dimana

sebagai penguat memiliki dampak buruk secara langsung berupa gatal-gatal sampai iritasi pada kulit apabila terjadi kontak langsung antara media dengan kulit tanpa memakai alat pelindung diri. Selain itu, adanya penggunaan alat-alat kerja seperti mesin las, gerinda, gergaji, bor, dan lain sejenisnya. Seluruh alat-alat kerja tersebut juga memiliki risiko bahaya terhadap manusia.

Industri galangan kapal fiber ini tidak melakukan upaya pengendalian bahaya melalui teknik deteksi bahaya, pengendalian K3, atau pengendalian sesuai tiga hierarki yaitu manajemen teknik, manajemen administratif, dan alat pelindung diri (APD). Tidak semua pekerja lapangan di lengkapi dengan APD standar saat bekerja. Oleh karena itu, risiko pekerja mengalami kecelakaan kerja sangat tinggi. Sebab meskipun pekerjaan merupakan suatu rangkaian kegiatan yang beberapa di antaranya melibatkan langsung peralatan dan mesin kerja yang simpel dan dikendalikan oleh pekerjanya sendiri, maka setiap tempat kerja tentu mempunyai risikonya masing-masing. Hal ini menimbulkan beberapa risiko kecelakaan kerja yang mengancam jiwa, seperti terkena sengatan listrik. Sementara itu, Menurut Sulaksmono (2016), kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak diharapkan dan tidak diinginkan sehingga mengganggu alur kegiatan yang diatur [5]. Kecelakaan kerja berkaitan dengan hubungan kerja dalam suatu perusahaan. Yang dimaksud dengan “kecelakaan yang berhubungan dengan pekerjaan” adalah kecelakaan yang berkaitan dengan pekerjaan atau terjadi selama bekerja. Menurut Silalahi dkk (2015), kecelakaan industri mengacu pada tindakan atau situasi tidak aman yang berpotensi menimbulkan kecelakaan [6]. Secara universal, Lingga (2011) memperkirakan sekitar 337 juta kecelakaan kerja terjadi setiap tahun di seluruh dunia, yang mengakibatkan hilangnya nyawa sekitar 2,3 juta pekerja [7]. Pasal 5 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 menjelaskan bahwa perusahaan wajib memperkenalkan dan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) [8]. Sastrohadiwiryono (2015), menyatakan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah bagian dari sistem manajemen yang mencakup struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, tata kelola/prosedur, proses dan sumber daya yang dibutuhkan dalam hal pengembangan, penerapan, pencapaian, pengkajian, serta pemeliharaan kebijakan kesehatan dan keselamatan kerja [9]. Banyaknya penelitian yang dilakukan oleh berbagai

pihak dan kondisi sebenarnya di lapangan, serta tingginya frekuensi kecelakaan kerja pada perusahaan pembuatan kapal fiberglass, mendorong penulis untuk melakukan penelitian mengenai sistem manajemen K3 pada pembuatan kapal fiberglass.

## **1.2 RUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan latar belakang dan juga penelitian yang dilakukan oleh penulis, maka didapatkan rumusan masalah berikut ini:

1. Bagaimana perusahaan ini melakukan sistem manajemen K3 untuk mengetahui segala potensi risiko yang menimbulkan kecelakaan kerja?
2. Seperti apa langkah perusahaan jika terjadi kecelakaan kerja dan upaya untuk meminimalisir risiko kecelakaan kerja?
3. Apa sertifikasi K3 yang sesuai pada perusahaan galangan kapal fiberglass ini?

## **1.3 TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan rumusan masalah yang didapat, maka penelitian yang dilakukan oleh penulis memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Menemukan potensi risiko kecelakaan kerja yang dapat timbul
2. Menemukan solusi mitigasi dan penanggulangan kecelakaan kerja
3. Menentukan jenis sertifikasi K3

## **1.4 MANFAAT PENELITIAN**

Penelitian ini mempunyai manfaat, baik segi teoritis maupun praktis. Manfaat teoritis merupakan manfaat jangka panjang dalam pengembangan teori pembelajaran, sedangkan manfaat praktis memberikan dampak secara langsung terhadap komponen pembelajaran.

## **1.5 BATASAN PENELITIAN**

Batasan Masalah berisi tentang batasan pembahasan masalah terhadap penelitian yang dilakukan. Bagian ini bertujuan agar pembahasannya lebih terarah dan sesuai dengan tujuan yang akan dicapai. Terdapat beberapa permasalahan yang ada pada perusahaan galangan kapal fiberglass ini, permasalahan tersebut dibatasi agar tidak menyimpang dan lebih terarah.

Cakupan ruang lingkup yang di analisis dalam penelitian ini yaitu:

1. Sistem Manajemen K3 yang di lakukan hanya untuk mengetahui potensi risiko dan kecelakaan kerja yang pernah terjadi pada setiap tahapan kerja.
2. Penelitian ini meliputi potensi risiko dan mitigasi yang perlu di lakukan.
3. Kegiatan ini di lakukan untuk mengetahui Sertifikasi K3 apa yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan.

