

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja adalah suatu kondisi kecelakaan kerja adalah suatu kondisi kerja yang menyebabkan seseorang dalam keadaan bahaya yang mengganggu proses aktivitas dan mengakibatkan terjadinya cedera, penyakit, kerusakan harta benda, serta gangguan pada lingkungan. Untuk itu, agar proses konstruksi dapat berjalan dengan baik dan sesuai rencana, maka masalah kecelakaan perlu dipertimbangkan dalam manajemen proyek, pihak manajemen harus mengusahakan sebaik mungkin agar tidak terjadi kecelakaansaat bekerja.

Menurut Salami, dkk (2015) Kejadian kecelakaan kerja di sebabkan oleh adanya faktor-faktor atau potensi bahaya satu sama lain yang saling berkaitan. Faktor penyebab kecelakaan kerja H.W Heinrich dengan teori domino kecelakaan kerja di sebabkan oleh perilaku tidak aman (*unsafe behavior*) dan kondisi tidak aman (*unsafe condition*).

2.2 Jenis – Jenis Kecelakaan Kerja

Ada banyak jenis kecelakaan yang dapat terjadi selama proses konstruksiberlangsung. Jenis-jenis kecelakaan yang sering terjadi pada proyek konstruksiadalah (Salami, dkk 2015):

1. Terbentur (*struck by*): Merupakan kejadian dimana seorang pekerja secara tidak sengaja terkena atau tertabrak benda yang bergerak atau terjatuh dari atas.
Contoh: tertabrak pipa, terpukul palu atau benda asing masuk ke dalam mata.
2. Membentur (*struck against*): Kasus dimana seorang pekerja yang bergerak menabrak atau mengenai benda lain.
Contoh: membentur sudut atau sisi yang tajam, menabrak pipa.
3. Kejatuhan benda: Kasus dimana pekerja bergerak tertimpa benda lain.
Contoh: kejatuhan pipa.

Terbakar (*burn*): Yang termasuk dalam kategori ini adalah segala kejadian dimana bagian tubuh pekerja terkena api atau bersentuhan dengan permukaan atau benda panas.

Contoh: ketetesan cairan aspal.

2.3 Teori-Teori Penyebab Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari sejarah kehidupan manusia sejak zaman dahulu. Ada beberapa teori tentang penyebab terjadinya kecelakaan kerja, antara lain (Salami, dkk 2015)

2.3.1 *Multiple Causation Theory*

Teori ini merupakan pengembangan dari teori domino yang menyatakan bahwa untuk suatu kecelakaan, terdapat kemungkinan berbagai faktor yang berkontribusi, yaitu penyebab dan sub penyebab. Kombinasi faktor-faktor ini dapat mengakibatkan kecelakaan.

2.3.2 *The Pure Chance Theory*

Teori ini menyatakan bahwa setiap pekerja mempunyai kemungkinan yang sama untuk terlibat dalam suatu kecelakaan. Hal ini berimplikasi bahwa tidak ada suatu pola yang jelas dalam kejadian kecelakaan.

2.3.3 *Biased Liability Theory*

Teori ini di dasarkan pada kondisi di mana apabila seseorang pekerja terlibat dalam suatu kecelakaan, kemungkinan pekerja yang sama terlibat dalam kecelakaan berikutnya dapat meningkatkan ataupun menurun di bandingkan dengan pekerja lainnya. Teori ini kecil sekali kontribusinya dalam pencegahan kecelakaan.

2.3.4 *Accident Proneness Theory*

Teori ini menyatakan dalam suatu kelompok pekerja, terdapat sebagian pekerja yang lebih mungkin terlibat dalam suatu kecelakaan. Teori ini umumnya tidak di terima, mungkin harus di dukung oleh data empiris, dan mungkin hanya memberikan proposi kecelakaan yang sangat kecil.

2.3.5 *The “Symptoms Versus Causes” Theory*

Teori ini sebetulnya bukan suatu teori untuk mengerti penyebab kecelakaan. Investigasi kecelakaan sering di lakukan dengan cepat dan kemudian mengabaikan akar penyebab. *Unsafe Behavior* dan *Unsafe Condition* merupakan gejala yang terlihat dan bukan akar penyebab kecelakaan.

2.3.6 *Structure of Accidents*

Keyakinan bahwa setiap kecelakaan mempunyai penyebab mendorong kita untuk mengetahui faktor-faktor yang menentukan terjadinya kecelakaan,. Dengan mengetahui faktor-faktor ini, akar penyebab di diharapkan dapat diisolasi sehingga tahap berikutnya untuk mencegah berulangnya kembali kecelakaan dapat di laksanakan. Struktur kecelakaan di ketahui dengan mencari jawaban atas pertanyaan “mengapa” untuk setiap urutan kejadian kecelakaan.

2.4 Perilaku Berbahaya (*Accident Behavior*)

Perilaku berbahaya adalah kegagalan (*humanfailure*) dalam mengikuti persyaratan dan prosedur-prosedur kerja yang benarsehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Menurut Saodah, dkk (2015) Kecelakaan industri secara umum disebabkan oleh 2 hal pokok yaitu perilaku yang berbahaya (*unsafe behavior*) dan kondisi yang berbahaya (*unsafe condition*).

Terjadinya kecelakaan kerja sangat besar kemungkinannya ditentukan oleh perilaku berbahaya (*unsafe behaviour*), namun demikian faktor perilaku berbahaya bukanlah satu-satunya. Karena masih banyak faktor sebelumnya yang menyebabkan terbentuknya perilaku berbahaya.

2.5 Kerugian Kecelakaan Kerja

Kecelakaan kerja menimbulkan kerugian (*loss*), baik materi maupun manusia sebagai penderita atau korban. Kecelakaan juga menimbulkan kerugian secara ekonomi karena kecelakaan kerja menyebabkan ada biaya yang harus di keluarkan. Kecelakaan kerja yang sering terjadi dapat menimbulkan biaya besar yang pada akhirnya menyebabkan keuntungan perusahaan berkurang. Terlebih, apabila terjadi kecelakaan yang fatal (terjadi kematian), sorotan publik menjadi sesuatu yang dapat menekan citra

perusahaan. Menurut Ramli, dkk (2010) Kerugian akibat kecelakaan dikategorikan atas kerugian langsung (*direct cost*) dan kerugian tidak langsung (*indirect cost*).

2.5.1 Kerugian Langsung

Kerugian langsung adalah kerugian yang dapat dihitung secara langsung dari mulai terjadinya peristiwa sampai tahap rehabilitasi. Menurut Ramli, dkk (2010) Kerugian langsung adalah kerugian akibat kecelakaan langsung dirasakan dan membawa dampak terhadap organisasi seperti berikut:

a. Biaya Pengobatan dan Kompensasi

Kecelakaan mengakibatkan cedera ringan, berat, cacat, atau menimbulkan kematian. Jika terjadi kecelakaan, perusahaan harus mengeluarkan biaya pengobatan dan tunjangan sesuai ketentuan yang berlaku (Ramli dkk, 2010).

b. Kerusakan Sarana Produksi

Kerugian langsung adalah kerusakan sarana produksi akibat kecelakaan (kebakaran, peledakan). Justru dengan tingkat pengamanan yang baik akan menurunkan tingkat risiko yang menurunkan premi asuransi (Ramli dkk, 2010).

c. Upah Tenaga Kerja

Kerugian langsung yang harus dibayar oleh industri adalah upah yang harus tetap dibayarkan kepada pekerja yang menjadi korban kecelakaan kerja, meskipun waktu kerjanya hilang dikarenakan cedera (Winarsunu dkk, 2008).

2.5.2 Kerugian Tidak Langsung

Kerugian tidak langsung atau (*indirect costs*) merupakan kerugian berupa biaya yang dikeluarkan meliputi yang tidak terlihat pada waktu/beberapa waktu setelah terjadinya kecelakaan. Menurut Ramli, dkk (2010) kerugian tidak langsung adalah kerugian yang tidak terlihat, sehingga sering disebut juga sebagai kerugian tersembunyi (*hidden cost*), misalnya

kerugian akibat terhentinya proses produksi, penurunan produksi, klaim atau ganti rugi, dampak sosial, citra, dan kepercayaan konsumen.

a. Kerugian Jam Kerja

Jika terjadi kecelakaan, kegiatan akan terhenti sementara untuk membantu korban cidera, penanggulangan kejadian, perbaikan kerusakan atau penyelidikan kejadian. Kerugian jam kerja yang hilang akibat kecelakaan jumlahnya cukup besar yang akibatnya mempengaruhi produktivitas (Ramli dkk, 2010).

b. Kerugian Produksi

Kecelakaan juga membawa kerugian terhadap proses produksi yang berakibat terhadap kerusakan atau cidera pada pekerja. Perusahaan tidak bisa menjalankan proses produksi sementara waktu, sehingga perusahaan kehilangan peluang untuk mendapatkan keuntungan (Ramli dkk, 2010).

c. Kerugian Sosial

Kerugian sosial dapat menimbulkan dampak sosial baik terhadap keluarga korban yang terkait langsung maupun lingkungan sosial sekitarnya. Dilingkup yang lebih luas, kecelakaan juga membawa dampak terhadap lingkungan sekitar (Ramli dkk, 2010).

2.6 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Terbentuknya Perilaku Berbahaya

Terjadinya kecelakaan kerja sangat besar kemungkinannya ditentukan oleh perilaku berbahaya (*unsafe behavior*), namun demikian faktor perilaku berbahaya bukanlah satu-satunya. Karena masih banyak faktor sebelumnya yang menyebabkan terbentuknya perilaku berbahaya. Penyebab terbentuknya perilaku berbahaya tidak tunggal, tetapi melibatkan banyak faktor penyebab, dimana terbentuknya setiap faktor penyebab secara berurutan akan memunculkan faktor penyebab berikutnya, demikian seterusnya sampai memunculkan perilaku berbahaya yang dipercayai sebagai unsur dominan terjadinya kecelakaan kerja. Perilaku berbahaya terjadi melalui tiga fase, yaitu:

1. Fase pertama, adalah fase yang terjadi pada tingkatan manajemen. Pada fase manajemen ini dianggap sebagai awal terbentuknya perilaku berbahaya penyebab terjadinya kecelakaan kerja. Oleh karena itu, sudah tiba saatnya bagi setiap industri untuk menyadari pentingnya kebijakan tentang keselamatan dan kesehatan kerja. Misalnya, perusahaan paling tidak memiliki departemen atau tim keselamatan dan kesehatan kerja, mempunyai buku penuntun keselamatan dan kesehatan kerja (*safety manual*). Disamping itu semua kebijakan perusahaan seperti program-program keselamatan kerja, sistem produksi, struktur organisasi, iklim organisasi, pengembangan karyawan, style manajemen, staffing dan sebagainya harus diarahkan untuk upaya-upaya pencegahan dan promosi keselamatan dan kesehatan kerja di perusahaan.
2. Fase kedua terjadi sebagai implikasi dari kegagalan fase pertama. Fase kedua ini meliputi aspek-aspek lingkungan, seperti:
 - a. Aspek Lingkungan Fisik
Hal yang termasuk pada lingkungan kerja fisik misalnya, taraf kebisingan, temperatur, suhu, polusi, iluminasi, kelembaban, tata letak ruangan kerja, desain peralatan kerja dan sebagainya.
 - b. Aspek Lingkungan Psikologis dan Sosiologis dari Pekerjaan.
Hal yang terdapat pada lingkungan sosial dan psikologis antara lain: norma kelompok, semangat kerja, serikat pekerja, komunikasi antara kelompok dan sebagainya.
3. Fase ketiga, lebih berkenan dengan individunya, yaitu pada pekerja. Dengan karakteristik tertentu seorang pekerja dapat mengerjakan tugasnya dengan aman atautkah sebaliknya tidak aman. Unsur-unsur yang terdapat pada pekerja tersebut antara lain: taraf kemampuan, kesadaran, pengalaman, training, kepribadian, kemampuan fisik, usia, *fatigue*, motivasi, kecanduan, kecerdasan, *illness*, kepuasan kerja dan sebagainya.

Ketiga fase tersebut bekerja secara bertahap, dimana fase pertama mempengaruhi fase kedua, fase kedua mempengaruhi fase ketiga, dan hasil dari ketiga fase tersebut adalah munculnya perilaku berbahaya penyebab kecelakaan kerja.

2.7 Upaya yang Bisa Dilakukan untuk Mengurangi Perilaku Berbahaya

Unsafe behavior dapat diminimalisasi dengan melakukan beberapa cara, yaitu:

1. Pertama, menghilangkan bahaya ditempat kerja dengan merekayasa faktor bahaya atau mengenakan kontrol fisik. Cara ini dilakukan untuk mengurangi potensi terjadinya *unsafe behavior*, namun tidak selalu berhasil karena pekerja mempunyai kapasitas untuk berperilaku *unsafe* dan mengatasi kontrol yang ada.
2. Kedua, mengubah sikap pekerja agar lebih peduli dengan keselamatan dirinya. Cara ini didasarkan atas asumsi bahwa perubahan sikap akan mengubah perilaku. Berbagai upaya yang dapat dilakukan adalah melalui kampanye dan *safety training*. Pendekatan ini tidak selalu berhasil karena ternyata perubahan sikap tidak diikuti dengan perubahan perilaku. Sikap sering merupakan apa yang seharusnya dilakukan bukan apa yang sebenarnya dilakukan.
3. Ketiga, dengan memberikan *punishment* terhadap *unsafe behavior*. Cara ini tidak selalu berhasil karena pemberian *punishment* terhadap perilaku *unsafe* harus konsisten dan segera setelah muncul, hal inilah yang sulit dilakukan karena tidak semua *unsafe behavior* dapat terpantau secara langsung
4. Keempat, dengan memberikan *reward* terhadap munculnya *safety behavior*. Cara ini sulit dilakukan karena *reward* minimal harus setara dengan *reinforcement* yang didapat dari perilaku *unsafe*.

2.8 Pendekatan *Behavior Based Safety* untuk Mengurangi Perilaku Berbahaya

Behavioral safety adalah aplikasi sistematis dari riset psikologi tentang perilaku manusia pada masalah keselamatan di tempat kerja. Menurut Agustina, dkk (2016) *Behavior Based Safety* (BBS) merupakan metode pendekatan yang paling sesuai untuk *unsafe behaviors* dengan pertimbangan mampu meningkatkan manajemen keselamatan serta mencegah terjadinya kecelakaan. Metode ini bertujuan untuk mengurangi tingkat resiko yang disebabkan oleh perilaku dari manusia dan mengembangkan fungsi dari perilaku aman, memperbaiki perilaku bahaya, mengenakan lingkungan aman dan mengembangkan kinerja aman. Pada penelitian ini dilakukan intervensi untuk mengurangi resiko akibat perilaku tidak aman dengan menggunakan BBS.

DO IT adalah salah satu metode yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi dan mengubah perilaku pekerja dalam proses *behavior based-safety* (BBS). Jika anda menerapkan BBS, tentu saja tujuannya adalah untuk merubah perilaku pekerja yang tidak aman (*unsafe act*) menjadi perilaku pekerja yang aman (*safe act*). Kelihatannya mudah, tapi jika dilaksanakan ternyata tidak mudah untuk merubah perilaku seseorang didalam bekerja, apalagi yang akan dirubah adalah perilaku banyak orang didalam perusahaan.

Dalam melakukan pendekatan *Behavior Based Safety* (BBS) terdapat beberapa langkah yang dilakukan sesuai penjelasan Dula dan Geller (2007) sebagai berikut :

1. *Define*

Define (D), dimana pada tahap pertamaini dilakukan penentuan target perilaku yang terbagi menjadi *safe* untuk perilaku aman dan *at-risk* untuk perilaku bahaya.

2. *Observing*

Observing (O), dimana pada tahap kedua ini dilakukan pengamatan terhadap perilaku yang dituju dalam rentang waktu tertentu untuk mengidentifikasi faktor lingkungan dan social yang berpengaruh terhadap perilaku sekaligus direkam untuk penentuan tujuan, serta pengumpulan evaluasi data intervensi.

3. *Intervening*

Intervening (I), dimana tahap ketiga pada langkah ini adalah intervensi berdasarkan perencanaan BBS.

4. *Testing*

Testing (T), dimana setelah tiga langkah sebelumnya telah terpenuhi, selanjutnya adalah pengujian efektivitas intervensi dengan cara pengamatan berkelanjutan dan merekam bagaimana perilaku yang terjadi. Langkah terakhir ini dilakukan dengan menggunakan CBC (*Critical Behavior Checklist*).

Dalam penelitian yang di lakukan oleh AL-Hemoud & AL-Asfoor (2006), langkah yang di lakukan dalam penerapan metode *behavior based safety* (BBS) juga mengikuti keempat proses tersebut. Namun, peneliti tersebut menambahkan fase

follow-up sebagai proses pengujian terhadap kontinuitas hasil penerapan metode *behavior based safety* (BBS) tersebut.

2.8.1 Menetapkan Target Perilaku

Langkah pertama yang di lakukan adalah menetapkan target perilaku. Penetapan target perilaku membutuhkan kerja sama dengan berbagai pihak. Peneliti bisa melakukan wawancara dengan pihak manajemen K3 di perusahaan, wawancara dengan pekerja, atau analisa laporan *accident / near miss*. Target perilaku yang telah di tetapkan kemudian di catat ke dalam instrument yang di sebut *Chertical Behavior Checklist* (CBC) untuk pengamatan berkelompok. Penyajian CBC juga bisa di lakukan di lampiran 2 di mana target perilaku yang di amati di kelompokan misalnya kondisi lingkungan, serta APD yang di perlukan.

2.8.2 Mengamati Target Perilaku

Langkah berikutnya adalah mengamati target perilaku menggunakan *Critical Behavior Checklist* (CBC) yang sudah di buat. Pengamatan ini di lakukan untuk mengetahui kondisi eksisting *safety performace* sebelum di lakukan interverensi. Pengamatan dapat di lakukan oleh pihak manajemen K3 atau seorang observer khusus. Waktu pengamatan berlangsung tergantung pada jenis / tipe area yang di observasi. Jika area tersebut beresiko tinggi dan kemungkinan pekerja melakukan *unsafe behavior*, maka observasi dapat di lakukan per hari atau per minggu.

Pengamatan di lakukan berdasarkan *checklist* yang sudah di buat. Dari hasil pengamatan tersebut akan di peroleh *safety performance index* yang di dapat dari jumlah perilaku *safe* di bagi dengan total perilaku *safe* dan *unsafe* kemudian di kali dengan 100%. Indeks ini mencerminkan tingat *safety behavior* yang di lakukan pekerja.

2.8.3 Melakukan Intervensi

Setelah mengetahui tingkat *safety behavior* pekerja kondisi eksisting, langkah berikutnya adalah melakukan intervensi yang akan di lakukan guna merubah target perilaku dari *unsafe* menjadi *safe behavior*. Dalam Kurnia (2010) di sebutkan beberapa jenis strategi intervensi *safety* , antara lain:

a) *Instructional Intervention*

Tujuan dari intervensi adalah untuk memperoleh perhatian dari orang tersebut dan menginstruksikannya untuk bergerak dari dari tidak sadar ke kemampuan. Intervensi ini akan efektif jika di lakukan secara spesifik dan satu lawan satu.

b) *Supportive Intervention*

Intervensi ini memfokuskan pada penerapan konsekuensi positif. Konsekuensi positif dapat di berikan dalam bentuk *feedback* atau *reward*. Konsekuensi positif ini akan menunjukkan penghargaan atas usaha pekerja dalam meningkatkan perilaku *safety*.

2.8.4 Melakukan Evaluasi Target Perilaku

Tahap terakhir adalah mengevaluasi target perilaku. Evaluasi ini dapat di lakukan pada saat berlangsungnya proses intervensi dan setelah proses intervensi selesai. Evaluasi ini juga di lakukan dengan cara observasi menggunakan instrumen *Critical Behavior Checklist (CBC)*. Observasi ini guna mengetahui bagaimana perubahan *safety performa index* setelah di lakukan intervensi. Hasil *safety performance index* yang di dapat juga mengindikasikan efektifitas metode intervensi yang di lakukan.

2.9 Penelitian terdahulu

Dalam upaya mengetahui perkembangan penelitian terkini yang terkait dengan *safety behavior*, maka dalam sub-sub ini akan di berikan *review* penelitian terdahulu terkait *safety behavior*. Dengan begitu, penulis mampu memposisikan dan menemukan perbedaan penelitian yang di lakukan sekarang terhadap penelitian sebelumnya.

Penulis akan melakukan *reviuw* terhadap beberapa jurnal penelitian mengenai metode *Behavior Based Safety* seperti yang di tunjukanpada Tabel 2.1.

Penelitian yang di lakukan Fransisca Anggiyostiana Sirait dan Indriati Paskarini(2016) PT. X adalah sebuah perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi struktur baja dan tiang *fabricator*. Dalam *Workshop* perusahaan tersebut terdapat proses *bending*, *shearing*, dan *cutting*. Penyebab dasar kecelakaan kerja adalah perilaku tidak aman dan kondisi tidak aman. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis perilaku aman pada pekerja konstruksi dengan pendekatan *Behavior-Based Safety* pada tahapan *defi ne* dan *observe* dalam *The DO IT Process* dengan model ABC (*Activator*, *Behavior*, dan *Consequence*). Penelitian ini merupakan jenis penelitian observasional dengan rancangan *cross-sectional*. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa sebagian besar pekerjakonstruksi telah berperilaku aman dalam bekerja. Untuk meningkatkan perilaku aman, perusahaan perlu memberikanpelatihan untuk seluruh pekerja konstruksi, penerapan SOP secara konsisten, evaluasi dan *monitoring* perilaku pekerjakonstruksi, dan penerapan program *Behavior-Based Safety (The DO IT Process)*.

Pratiwi danHidayat (2014) Kecelakaan kerja 88% disebabkan tindakan tidak aman dari pekerja. Tindakan tidak aman merupakan tindakan seseorang yang tidak sesuai dengan aturan dan dapat menimbulkan bahaya dan kecelakaan serta mengakibatkan kerugian bagi dirisendiri dan orang lain. Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis faktor yang berhubungan dengan tindakan tidak aman.Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan rancangan *cross sectional*. Hasil penelitian menunjukan bahwa hubungan antara tindakan tidak aman dengan pengetahuan, dan kelelahan memiliki kuathubungan yang sedang dan hubungan antara tindakan tidak aman dengan umur dan masa kerja memiliki kuat hubunganyang rendah. Pelatihan terkait K3 juga diperlukan untuk meningkatkan pengetahuan pekerja mengenai bahaya dan risikoditempat kerja. Perbaikan ketidaksesuaian desain peralatan diperlukan untuk meningkatkan kenyamanan pekerja danmengurangi kelelahan yang dapat menimbulkan tindakan tidak aman.

Yudhawan dan Dwiyantri (2017) Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga. Berdasarkan teori Loss Cauton Model, penyebab langsung kecelakaan kerja yaitu *unsafebehavior* dan *unsafe conditions*. Penyebab yang melatarbelakangi adanya *unsafe actions* yakni *personal factors* dan *job factors*. Penelitian yang dilakukan bertujuan untuk menganalisis adanya hubungan antara *personal factors* yang meliputi tingkat pengetahuan dan kelelehandengan *unsafe behavior* yang dilakukan oleh pekerja pengelasan di PT Dok dan Perkapalan Surabaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa disarankan perlu adanya *safety talk* untukmeningkatkan pemahaman dan kewaspadaan pekerja saat bekerja. Selain itu, perlu dilakukanpengaturan jam kerja untuk mengurangi kelelahan.

Agustina dan Ansori (2016) membahas tentang kajian evaluasi implementasi kesehatan dan keselamatan kerja(K3) pada industri kecil menengah batik tulis di Madura. Keberhasilan implementasi K3 dipengaruhi salah satunya oleh perilaku kerja pekerja dan kemudian diukur dengan skor keselamatan pekerja melalui program intervensi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa intervensi yang dilakukan dapat meningkatkan skor keselamatan pekerja dari 34% menjadi 56%.

Menurut Busyairi (2014).Daerah Kalimantan merupakan daerah yang sering terjadi kecelakaan yang di sebabkan lingkungan pekerjaan dan polusi lingkungan karena pengelolaan sumber daya manusia yang buruk memungkinkan pengurangan produktivitas karyawan dan perusahaan. Penilitian ini menggambarkan keselamatan dan kesehatan kerja pada perilaku karyawan di PT.XYZ.Tujuan penelitian yang ingin dicapai adalahmenggambarkan keselamatan dan kesehatan kerja produk produktivitas khususnya diproduksi PT. XYZ, mamalia air Loa Kulu, dan untuk mengetahui hal yang signifikan pengaruh masing-masing variabel. Responden survei adalah karyawan dalam produksidari PT. XYZ.

Sedangkan dalam penelitian ini juga akan di bahas mengenai *unsafe behavior* di PT. Indal Steel Pipe. Penelitian ini bertujuan untuk menerapkan metode *Behavior Based Safety* guna meningkatkan *safe behavior* yang di lakukan pekerja. Metode ini di lakukan dengan cara membuat daftar perilaku kritis/ *Critical Behavior Checklist* yang menjadi instrument dalam pengamatan kepada pekerja. Selanjutnya pengamatan akan

di lakukan dengan pemberian intervensi selama waktu tertentu. Intervensi tersebut di harapkan mampu meningkatkan *safety performance index* pekerja. Selain itu juga akan diidentifikasi penyebab *unsafe behavior* sehingga nantinya peneliti dapat memberikan rekomendasi perbaikan bagi perusahaan.

Tabel 2.1 Riset Gap

| Judul | Nama Tahun | Objek | | Metode | | Kesimpulan |
|--|--|-------|------------|--------|---------------|--|
| | | Jasa | Manufaktur | BBS | Unsafe action | |
| Analisis perilaku aman pada pekerja konstruksi dengan pendekatan behavior based safety study di workshop PT.X Jawa Barat | Fransisca Anggiyostiana Sirait, dkk (2016) | | √ | √ | | Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja konstruksi telah berperilaku aman dalam bekerja. Untuk meningkatkan perilaku aman, perusahaan perlu memberikan pelatihan untuk seluruh pekerja konstruksi, penerapan SOP secara konsisten, evaluasi dan <i>monitoring</i> perilaku pekerja konstruksi, dan penerapan program <i>Behavior-Based Safety (The DO IT Process)</i> . |
| Pengaruh Keselamatan kerja dan Kesehatan Kerja terhadap Produktivitas Kerja Karyawan | Muhammad Busyairi, dkk (2014) | | √ | | | hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan keselamatan kerja dan kesehatan pada produktivitas karyawan PT. XZY Loa Kulu Kukar, umumnya Tidak terlalu bagus, diharapkan bisa lebih ditingkatkan pengawasannya. |
| Kajian Implementasi Kesehatan dan Keselamatan Kerja dengan Pendekatan Behavior based Savety | Fitri Agustina, dkk (2016) | √ | | √ | | Dengan mengaplikasikan pendekatan <i>Behavior Based Safety</i> mengindikasikan bahwa program-program intervensi K3 yang telah disusun mampu memberikan peningkatan skor perilaku aman pekerja atau dengan kata lain mampu mengurangi potensi resiko bahaya akibat perilaku tidak aman. |
| Analisa Faktor karakteristik Individu yang | Okky Risma Pratiwi, dkk (2014) | √ | | | √ | Hubungan antara tindakan tidak aman dengan pengetahuan, dan kelelahan memiliki kuat hubungan yang sedang dan hubungan antara tindakan tidak |

| | | | | | | |
|--|------------------------------------|--|---|---|---|---|
| Berhubungan Dengan Tindakan tidak aman Pada Tenaga Kerja Di Perusahaan Kontruksi Baja | | | | | | aman dengan umur dan masa kerja memiliki kuat hubungan yang rendah. Pelatihan terkait K3 juga diperlukan untuk meningkatkan pengetahuan pekerja mengenai bahaya dan risiko ditempat kerja. Perbaikan ketidaksesuaian desain peralatan diperlukan untuk meningkatkan kenyamanan pekerja dan mengurangi kelelahan yang dapat menimbulkan tindakan tidak aman. |
| Hubungan Personal Faktor Dengan Unsafe Action Pada pekerja Pengelasan di PT DOK dan Perkapalan Surabaya | Yusika Vienta Yudhawan, dkk (2017) | | √ | | √ | Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara <i>personal factors</i> yaitu tingkat pengetahuan dan kelelahan dengan <i>unsafe action</i> pada pekerjapengelasan di PT Dok da Perkapalan Surabaya. Disarankan perlu adanya <i>safety talk</i> untukmeningkatkan pemahaman dan kewaspadaan pekerja saat bekerja. Selain itu, perlu dilakukanpengaturan jam kerja untuk mengurangi kelelahan. |
| Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Pada Proyek Pipa Menggunakan Metode Behavior Based Savety di PT Indal Steel Pipe | M.Dani Prasetio.S (2018) | | √ | √ | √ | Penelitian ini bertujuan untuk menerapkan metode <i>Behavior Based Safety</i> guna meningkatkan <i>safe behavior</i> yang di lakukan pekerja. Metode ini di lakukan dengan cara membuat daftar perilaku kritis / <i>Critical Behavior Checklist</i> yang menjadi instrument dalam pengamatan kepada pekerja. Intervensi tersebut di harapkan mampu meningkatkan <i>safety performance index</i> pekerja. Selain itu juga akan diidentifikasi penyebab <i>unsafe behavior</i> sehingga nantinya peneliti dapat memberikan rekomendasi perbaikan bagi perusahaan. |

