

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Resiko merupakan sesuatu yang sering melekat dalam setiap aktivitas dan kemungkinan mendapatkan kerugian berupa cedera atau kerusakan alat atau bahan. Kegiatan apapun dalam bekerja pasti memiliki potensi resiko, dengan itu pengendalian resiko K3 sangat penting untuk berlangsungnya suatu kegiatan atau usaha yang ditujukan untuk menghindari potensi bahaya yang akan terjadi dan dapat mengakibatkan cedera pada manusia atau kerusakan mesin serta properti yang dapat menimbulkan kerugian. Maka dari itu setiap pengolahan resiko akan terkait dengan suatu aspek-aspek K3 yang dapat mendukung berlangsungnya proses tersebut. Dengan itu setiap resiko harus mendapatkan pengendalian agar dapat dicegah atau dikurangi untuk menjamin hak untuk perlindungan atas keselamatan dan kesehatan pekerja yang sudah diatur pada Undang-Undang No.13 Tahun 2003.

Faktor pendukung lainnya yang menjadi tolak ukur untuk mencegah terjadinya resiko yaitu penggunaan Alat Pelindung Diri yang ditujukan untuk mencegah peluang terkena resiko. Berikut adanya APD merupakan langkah yang dijadikan pilihan utama untuk menggunakan prosedur keamanan kerja.

PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II suatu perusahaan manufaktur yang bergerak dalam bidang perakitan mobil, Perusahaan ini juga merupakan salah satu perusahaan industri yang memiliki potensi bahaya dan risiko kecelakaan kerja yang tinggi khususnya pada bagian *trimming 1 g-line assembling* dikarenakan adanya bahan dan mesin yang berbahaya.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan terhadap operator produksi pada departemen *trimming 1 g-line assembling* melalui media wawancara, peneliti mendapatkan penyebab kecelakaan kerja yaitu tergores, tertimpa, terbentur, gatal-gatal, terjepit dan kosongnya APD di waktu tertentu yang terjadi pada departemen *trimming 1* di *station 6 g-line assy*. Dengan melihat beberapa indikasi penyebab adanya bahaya dan resiko yang sudah terjadi maka penulis mendapatkan potensi bahaya dan resiko *nearmiss*, maka dari itu timbul permasalahan tentang keselamatan dan kesehatan kerja bagi karyawan, yang dimana indikasi

permasalahan bahaya dan resiko yang sudah ada akan mengancam pekerja dan mengancam perusahaan karena akan mengakibatkan kerugian serta penurunan produktifitas yang sangat besar.

Pengendalian resiko mempunyai *point* penting untuk PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II agar lebih cepat tanggap sehingga suatu kejadian yang menyebabkan terjadinya potensi bahaya lainnya dapat dikendalikan sesuai dengan Undang-Undang Pemerintah No.1 Tahun 1970 tentang keselamatan kerja dan Undang-Undang NO. 23 Tahun 1992 tentang kesehatan kerja. Di dalam 2 draft Undang-Undang ini mempunyai kesimpulan bahwa perusahaan berkewajiban untuk menjaga keselamatan pemimpin di tempat kerja dan pekerja agar melaksanakan keselamatan kerja serta berkewajiban secara khusus untuk memeriksa kesehatan pekerja agar setiap pekerja dapat bekerja dengan sehat dan selamat tanpa membahayakan diri sendiri serta orang disekitar, bila diterapkan akan menimbulkan suasana positif sehingga dapat memperoleh tujuan yang kongkrit yaitu produktifitas efektif dan efisien secara optimal.

Berikut ini merupakan tabel jenis kecelakaan kerja yang didapat dari data jenis-jenis kecelakaan kerja pada bulan Januari – Maret 2020

**Tabel 1. 1 Jenis Kecelakaan Kerja**

Bulan	Jenis Kecelakaan Kerja (Frekuensi)					Total Kecelakaan (Frekuensi)
	Tergores	Terbentur	Tertimpa	Terjepit	Luka Sobek	
Januari	3	2	1	1	2	9
Februari	2	1	2	1	2	8
Maret	3	2	3	2	3	13
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>30</b>
	26,67%	16,67%	20,00%	13,33%	23,33%	100%

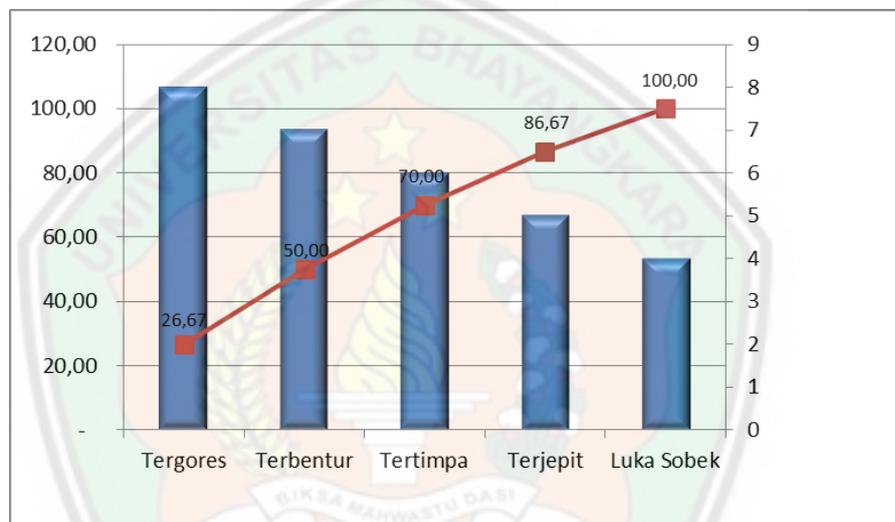
Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan bahwa jumlah jenis kecelakaan kerja (frekuensi) yang sering terjadi adalah tergores dengan jumlah persentase selama bulan Januari – Maret 2020 adalah 26,67%.

Berikut adalah tabel persentase dari jenis kecelakaan tertinggi dan terendah yang dapat dilihat pada tabel 1.2

**Tabel 1. 2 Tabel Persentase Jenis Kecelakaan Kerja**

Jenis	Jumlah	Persentase	Kumulatif
Tergores	8	26,67	26,67
Terbentur	5	16,67	43,34
Tertimpa	6	20,00	63,34
Terjepit	4	13,33	76,67
Luka Sobek	7	23,33	100,00

Untuk lebih jelas dalam melihat jenis kecelakaan tertinggi pada proses *trimming 1 g-line assy* dapat dilihat pada grafik berikut ini :



**Gambar 1. 1 Diagram Pareto Jenis Kecelakaan Kerja**

Sumber : Pengolahan Data (2020)

Berdasarkan gambar diagram pareto jenis kecelakaan kerja diatas dapat dijelaskan bahwa persentase tergores merupakan grafik yang paling tinggi dari jenis kecelakaan kerja lainnya.

Berikut ini adalah data tahapan proses yang di ambil pada bagian *Trimming 1 g-line assembling* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II :

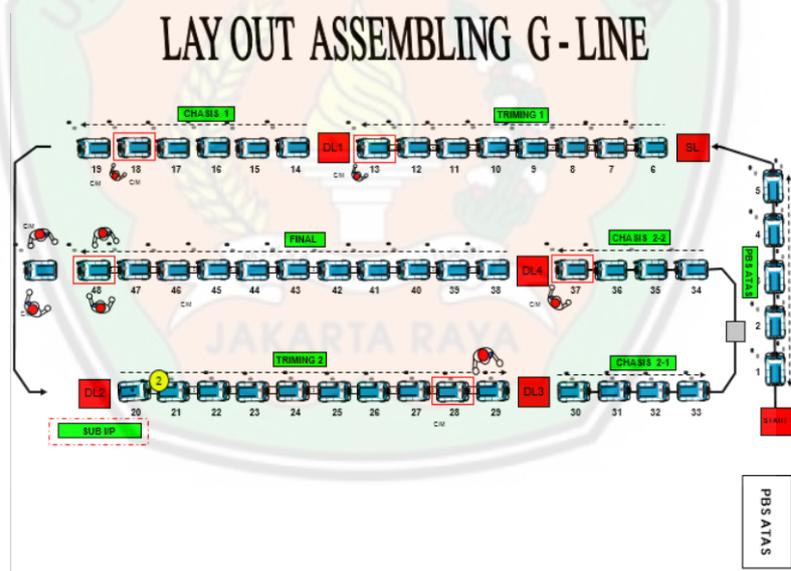
**Tabel 1. 3 Data Proses Trimming 1**

No	Departemen <i>Trimming 1 G-Line Assy</i>	Station	Tahapan
1	a. <i>Harness main</i> b. <i>Nozzle</i>	Station 6	a. Yaitu harness yang ditempatkan di bagian kendaraan sebagai penghubung antra instrumen pemantau pengemudi serta saklar <sup>2</sup> untuk menghidupkan bagian tertentu. Seperti spidometer, sikring, saklar lampu, saklar pembersih kaca b. Berfungsi untuk merubah campuran dari cairan pembersih dan air untuk menjadi kabut yang disemprotkan ke bagian kaca.
2	a. <i>Seal Steering Shaft</i> b. <i>Door Switch</i> c. <i>Stop front door open</i>	Station 7	a. Berfungsi untuk mengantisipasi air hujan agar tidak masuk kedalam unit b. Yaitu alat untuk mengunci dan membuka kunci pintu c. Untuk memberi Gap saat pintu terbuka
3	a. <i>Brake Pedal</i>	Station 8	a. Yaitu sebagai pedal tempat pengemudi untuk mengerem.
4	a. <i>HVAC UNIT</i>	Station 9	a. Sebagai sistem pendingin di unit
6	a. <i>Regulator Rear Door</i> b. <i>Knop Set</i>	Station 11	a. Berfungsi untuk membuka dan menutup kaca pintu mobil b. Berfungsi untuk kunci atau buka pintu
7	a. <i>Horn</i>	Station 12	a. Berfungsi sebagai alat untuk berkomunikasi antara pengemudi

No	Departemen <i>Trimming 1 G-Line Assy</i>	Station	Tahapan
			kendaraan yang satu dengan yang lainnya.
9	a. <i>Helper</i>	<i>Standby</i>	a. Membantu apabila ada karyawan yang tidak masuk dan posisinya digantikan oleh <i>helper</i>
10	a. <i>Leader</i>	<i>Oversee</i>	a. Berfungsi untuk mengawasi <i>man power</i>

Sumber : PT Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II

Berikut dibawah ini adalah gambar *layout g-line assembling* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II.



Gambar 1. 2 *Layout G-Line Assy*

Sumber : PT. Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II

Berdasarkan pada gambar *layout g-line assy* diatas bahwa penelitian difokuskan pada departemen *trimming 1* di *station 6 g-line assy*.

Berikut ini adalah data karyawan yang di ambil pada bagian *Trimming 1 g-line assembling* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II :

**Tabel 1. 4 Data Operator Kerja**

No	<i>Station Trimming 1 G-Line Assy</i>	Jumlah Operator Shift 1
1	<i>Station 6</i>	3
2	<i>Station 7</i>	2
3	<i>Station 8</i>	1
4	<i>Station 9</i>	2
5	<i>Station 11</i>	2
6	<i>Station 12</i>	2
7	<i>Leader</i>	1
8	<i>Helper</i>	1
9	Jumlah Operator Keseluruhan	14

Sumber : PT Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II

### 1.2 Identifikasi Masalah

Mengacu pada latar belakang masalah diatas maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yang berkaitan dengan latar belakang :

1. Terdapat faktor-faktor potensi bahaya dan resiko pada *station 6* departemen *trimming 1 g-line assy*
2. Tingginya angka kecelakaan kerja pada *station 6* departemen *trimming 1 g-line assy* dengan itu dibutuhkan pengendalian resiko untuk menghilangkan atau mengurangi bahaya agar tidak mempengaruhi produktifitas kerja dengan menggunakan metode HIRA

### 1.3 Rumusan Masalah

Dari hasil identifikasi masalah diatas maka penulis dapat merumuskan 2 point sebagai rumusan masalah sebagai berikut:

1. Jenis bahaya apa yang dapat diidentifikasi menggunakan metode HIRA pada departemen *trimming 1* di *station 6 g-line assy* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II ?

2. Bagaimana pengendalian resiko menggunakan metode HIRA untuk menghilangkan atau mengurangi bahaya dan resiko pada departemen *trimming 1* di *station 6 g-line assy* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II ?

#### 1.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini akan diuraikan sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi jenis bahayaa apa yang dapat terjadi pada departemen *trimming 1* di *station 6 g-line assy* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II,
2. Memberikan pengendalian resiko K3 pada departemen *trimming 1* di *station 6 g-line assy* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II menggunakan metode HIRA.

#### 1.5 Manfaat Penelitian

Beberapa manfaat yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Penulis

Untuk menerapkan apa yang akan didapat selama menjalani perkuliahan, maka dari akan dapat membantu perusahaan dalam pemecahan masalah khususnya dalam penentuan *hazard* dan penganalisaan dalam tingkat penerapan program keselamatan dan kesehatan kerja dalam perusahaan dengan menggunakan metode *Hazard Identification Risk Assessment* (HIRA).

2. Bagi Perusahaan

Untuk mendapatkan tingkat pengetahuan *Hazard* dan *Equipment* yang ada dalam lingkungan perusahaan dan untuk mendaptkan tingkat pengetahuan program K3 yang telah direncanakan sebelumnya.

3. Bagi Perguruan Tinggi

Untuk menjembatani dan mengintegrasikan perguruan tinggi dengan dunia industri terutama dalam usaha mengimplementasikan perkembangan yang sudah dan akan terjadi di dunia industri dengan ilmu pengetahuan yang sudah didapat dalam ruang lingkup perusahaan sehingga dapat

mengimplementasikan teori-teori yang sudah didapat, serta akan membantu dalam pemecahan masalah yang dihadapi oleh dunia industri.

### **1.6 Batasan Masalah**

Untuk memberikan batasan masalah pada penulisan laporan skripsi ini, penulis menetapkan batasan-batasan sebagai berikut:

1. Penelitian dan pengambilan data hanya dilakukan pada departemen *trimming 1* di *station 6 g-line assy* di PT.Suzuki Indomobil Motor Plant Tambun II.
2. Metode yang akan digunakan adalah metode *Hazard Identification Risk Assessment* (HIRA)
3. Data kecelakaan kerja yang dikumpulkan selama 3 bulan (Januari-Maret 2020)
4. Penelitian hanya difokuskan pada pengendalian resiko
5. Penelitian tidak membahas tentang kerugian yang dialami akibat kecelakaan kerja
6. Penelitian tidak membahas tentang hilangnya waktu kerja yang dialami akibat kecelakaan kerja

### **1.7 Metode Penelitian**

1. Studi kepustakaan : yaitu mencari data-data dan informasi yang diperlukan dengan membaca buku yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dibahas.
2. Wawancara : yaitu dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan kepada pembimbing lapangan serta orang-orang yang berkompeten dengan masalah yang akan dibahas.
3. Observasi : yaitu dengan melakukan pengamatan langsung untuk mengetahui data-data yang diperlukan dalam pembahasan.

## **1.8 Sistematika Penulisan**

Secara garis besar isi laporan dan penyusunan skripsi ini terdiri dari :

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode pengumpulan data dan sistematika penulisan.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Yang berisi tentang teori-teori yang mendasari penelitian, pemecahan masalah yang akan dibahas, serta beberapa penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini berisi tentang cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan cara tertentu dan kegunaan tertentu, sehingga penelitian didasarkan pada ciri-ciri keilmuan yaitu rasional, empiris dan sistematis.

### **BAB IV ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN**

Merupakan bab yang menyajikan tentang cara pengumpulan data-data dan cara pengolahan data. Sehingga data yang tersaji merupakan data yang akurat diolah menggunakan metode secara keilmuan

### **BAB V PENUTUP**

Merupakan bab yang menyajikan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan juga memberikan saran-saran kepada pihak yang berkepentingan dalam penelitian.

### **DAFTAR PUSTAKA**

