

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

Pada bab I terdiri dari empat sub bab, sub bab pertama menguraikan mengenai latar belakang masalah penelitian yang menjelaskan mengenai alasan mengapa peneliti memilih judul penelitian. Kemudian bagian selanjutnya akan dijelaskan mengenai pokok permasalahan, tujuan dan signifikansi penelitian yang dipandang dari signifikansi akademik dan instansi, dan bagian akhir dari bab I diuraikan mengenai sistematika penulisan.

### **A. Latar Belakang Masalah**

Kemajuan industrialisasi selalu diikuti dengan penerapan teknologi tinggi. Penggunaan mesin-mesin, bahan-bahan dan peralatan-peralatan baru yang rumit dan kompleks dalam meningkatkan produktifitas kerja secara teknis, saat ini sangat diperlukan. Namun seringkali penggunaan teknologi canggih tersebut tidak diikuti oleh kesiapan perusahaan atau organisasi dalam mempersiapkan sumber daya manusia yang memadai dan dalam mempersiapkan peraturan atau prosedur teknis yang mendukung terwujudnya penggunaan teknologi yang aman dan tepat guna. Ketidaksiapan tersebut dapat berakibat pada terciptanya para pekerja yang memiliki keterbatasan pengetahuan tentang cara mengoperasikan peralatan kerja, dimana kondisi ini seringkali menjadi pemicu timbulnya penyakit dan kecelakaan akibat kerja.

Secara umum penyebab kecelakaan akibat kerja dapat digolongkan menjadi dua hal yaitu karena kondisi tidak aman (*unsafe condition*) maupun

tindakan tidak aman (*unsafe action*)<sup>1</sup>. Di sisi lain banyak penelitian mengenai penyebab kecelakaan menunjukkan bahwa 80-85% kecelakaan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan manusia. Sedangkan sisanya dapat terjadi karena hal-hal tak terduga atau *force major*<sup>2</sup>. Bahkan ada suatu pendapat mengatakan bahwa akhirnya langsung atau tidak langsung semua kecelakaan dikarenakan faktor manusia.<sup>3</sup> Keterbatasan kemampuan manusia terhadap suatu pekerjaan yang seringkali menjadi pemicu terjadinya kecelakaan kerja seharusnya menjadi bahan pertimbangan dasar bagi semua orang dalam proses kerja, dimana internalisasi dari pihak manajemen perusahaan ke para pekerja tentang pentingnya arti keselamatan dan kesehatan kerja di setiap pekerjaan sangat diperlukan, hal tersebut dimaksudkan agar kerugian-kerugian yang timbul akibat kecelakaan kerja dapat diminimalisir dan diantisipasi sedini mungkin.

Namun ironisnya, banyak perusahaan yang kurang menyadari akan pentingnya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Hal tersebut terlihat dari data *International Labor Organization* (ILO) yang menunjukkan bahwa

Setiap tahun terjadi 1,1 juta kematian yang disebabkan karena penyakit atau kecelakaan akibat kerja, dimana sekitar 300.000

---

<sup>1</sup> Kondisi tidak aman terjadi bila pelaksanaan kegiatan pekerja di lingkungan kerja tidak mematuhi aturan dari Industrial Hygiene, yang mengatur agar kondisi tempat kerja aman dan sehat. Tindakan tidak aman terjadi jika pekerja tidak tahu, tidak mampu dan tidak mau dalam menjalankan cara kerja dan peraturan-peraturan yang telah ditetapkan.

<sup>2</sup> Force Major ialah kondisi yang mengandung risiko tidak terduga-duga. Sehingga apabila risiko tersebut datang, pengusaha tidak sempat untuk melakukan persiapan dan upaya lain, risiko tersebut dapat berupa antara lain: mesin rusak atau terbakar tanpa sebab, gempa bumi besar disekitar lokasi usaha, kecelakaan individu atau musibah yang menimpa karyawan.

<sup>3</sup> Suma`mur P.K, *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*, (Jakarta : CV Haji Masagung, 1981), hlm 9.

kematian terjadi dari 250 juta kecelakaan dan sisanya adalah kematian karena penyakit yang diderita akibat hubungan kerja.<sup>4</sup>

Di Indonesia sendiri angka keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dari perusahaan yang ada secara umum masih sangat rendah. Dimana rendahnya angka keselamatan dan kesehatan kerja tersebut dapat direpresentasikan melalui tingginya jumlah kecelakaan kerja di Indonesia yang angkanya dapat terlihat dari tabel di bawah ini:

**Tabel 1.1**  
**JUMLAH KECELAKAAN KERJA TAHUN 2006**

| No. | Kecelakaan Kerja  | Tahun 2006 |
|-----|-------------------|------------|
| 1.  | Jumlah Kasus      | 1,240      |
| 2.  | Jumlah Korban     | 494        |
| 3.  | Akibat Kecelakaan |            |
|     | • STBM            | 631        |
|     | • Cacat           | 56         |
|     | • Meninggal Dunia | 15         |

Sumber :Depnakertrans, Ditjen PPK 2006

**Tabel I.2**  
**JUMLAH KECELAKAAN KERJA TAHUN 2007**

| No. | Kecelakaan Kerja  | Tahun 2007 |
|-----|-------------------|------------|
| 1.  | Jumlah Kasus      | 65.474     |
| 2.  | Jumlah Korban     |            |
| 3.  | Akibat Kecelakaan |            |
|     | • STBM            | 631        |
|     | • Cacat           | 5.326      |
|     | • Meninggal Dunia | 1.451      |

Sumber :Depnakertrans, Ditjen PPK 2007

Jumlah kasus kecelakaan kerja dengan jumlah cukup signifikan dari tahun 2006 sebanyak 1,240 dan tahun 2007 sebanyak 65.474 kasus, selaras dengan data yang menunjukkan bahwa persentase perusahaan besar di Indonesia yang

<sup>4</sup> *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Editor Tjandra Yoga Aditama & Tri Hastuti, (Jakarta : UI-Press, 2002). hlm. 64.

telah menerapkan K3 dengan optimal masih sangat kecil dan kemajuannya berjalan lambat, data di tahun 2003 sebanyak 317 (2%) perusahaan telah menerapkan, sementara 14.726 perusahaan (98%) belum menerapkan.<sup>5</sup>

Sedangkan menurut data Biro Pusat Statistik, jumlah tenaga kerja di Indonesia terus mengalami peningkatan. Pada tahun 2000 jumlah Tenaga kerja sudah mencapai lebih dari 95 juta orang dan di tahun 2007 jumlahnya mencapai 109,94 juta orang, meningkat 3,55 juta orang dari tahun 2006.<sup>6</sup> Dari jumlah tersebut, 50% diantaranya bekerja di sektor industri, pertanian, kehutanan dan perikanan, dimana menurut ILO beberapa sektor ini merupakan sektor pekerjaan yang paling beresiko terhadap kesehatan dan keselamatan pekerja, disamping sektor pertambangan.

Dari uraian diatas terlihat bahwa peningkatan jumlah tenaga kerja di Indonesia tidak diimbangi dengan jaminan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja bagi para pegawainya. Dimana jika kondisi tersebut dihubungkan dengan faktor penyebab kecelakaan kerja maka dapat diperkirakan bahwa manajemen SDM perusahaan yang belum menyadari arti penting penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan salah satu pemicu terjadinya kecelakaan kerja disamping rendahnya kesadaran mengenai keselamatan kerja dari pekerjanya sendiri.

Perlunya sebuah perusahaan menerapkan sistem manajemen K3 dalam rangka meminimalisir timbulnya kecelakaan kerja dan untuk menciptakan kondisi lingkungan kerja yang sehat, aman, nyaman dan produktif, sebenarnya

---

<sup>5</sup> Rudi Suardi, *Sistem Manajemen Keselamatan & Kesehatan Kerja*, (Jakarta : Penerbit PPM. 2007), hlm.2.

<sup>6</sup> [Http://www.menkokesra.go.id](http://www.menkokesra.go.id), diunduh tanggal 21 Februari 2008.

telah diisyaratkan pemerintah sejak dulu melalui undang-undang dasar 1945. Dimana dalam pasal 27 UUD 1945 dinyatakan adalah hak setiap warga negara atas pekerjaan dan penghasilan yang layak bagi kemanusiaan, pekerjaan yang layak bagi kemanusiaan haruslah memenuhi kriteria yang menjamin keselamatan dan kesehatan bagi pekerjanya dalam melakukan pekerjaan. Berdasarkan hal tersebut sejak tahun 1970 pemerintah juga telah mengeluarkan peraturan mengenai keselamatan dan kesehatan kerja, diantaranya :

- UU No. 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.
- UU No. 3 tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja.
- PP No. 14 tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Program Jaminan Sosial Tenaga Kerja.
- Keppres No. 22 tahun 1993 tentang Penyakit yang Timbul karena Hubungan Kerja.
- Permenaker No. Per-05/MEN/1996.

Sistem manajemen K3 memang belum begitu populer dibandingkan dengan sistem manajemen mutu ISO 9001:2000 dan sistem manajemen lingkungan ISO 14001:2004. Standar yang sekarang digunakan seperti OHSAS 18001:1999 pun tidak diterbitkan oleh Lembaga Standarisasi Dunia (ISO), tapi melalui kesepakatan badan-badan sertifikasi yang ada di beberapa negara. Pada tahun 1999, anggota ISO yaitu British Standards Institution (BSI) meluncurkan sebuah proposal resmi (Ballot document ISO/TMB/TSP 190) untuk membuat sebuah komite Teknik ISO yang bertugas membuat

sebuah standar Internasional Nonsertifikasi, Namun hal tersebut menimbulkan persaingan dengan ILO yang sedang mempopulerkan Sistem Manajemen K3.<sup>7</sup>

THE ILO/OSH 2001 akhirnya disepakati bulan April tahun 2001, draf ini selain dapat disesuaikan dengan sistem manajemen, namun juga ditujukan untuk menggantikan undang-undang di negara bersangkutan, tidak mengikat dan tidak mensyaratkan sertifikasi. Kemudian pada tahun 1999 BSI dengan badan-badan sertifikasi dunia meluncurkan juga sebuah standar sistem manajemen K3 yang diberi nama Occupation Health and Safety Management Systems (OHSAS 18001), dimana strukturnya memiliki kesamaan dengan THE ILO/OSH 2001<sup>8</sup>.

Secara umum semua peraturan yang terkait dengan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja mengindikasikan bahwa penerapan program K3 yang komprehensif harus melibatkan seluruh komponen perusahaan seperti : pemegang saham, manajemen, karyawan, dan perusahaan secara keseluruhan. Hal tersebut juga tersirat dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja No.05/MEN/1996 BAB III pasal 3, dimana disebutkan bahwa setiap tempat kerja yang mempekerjakan tenaga kerja sebanyak seratus orang atau lebih dan atau mengandung potensi bahaya yang ditimbulkan oleh karakteristik proses atau bahan produksi yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja seperti peledakan, kebakaran, pencemaran, dan penyakit akibat kerja wajib menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja, dimana

---

<sup>7</sup> Rudi Suardi, *Op.Cit.*, hlm 11.

<sup>8</sup> *Ibid*, hlm 12.

K3 ditempat kerja dilaksanakan oleh Pengurus, Pengusaha dan seluruh tenaga kerja sebagai satu kesatuan yang terpadu.

Sehingga dapat dikatakan bahwa K3 yang merupakan bagian dari manajemen perusahaan lahir dari sebuah konsep manajemen sukses menyeluruh yang melibatkan seluruh komponen perusahaan. Sukses menyeluruh merupakan suatu keadaan yang selalu diidamkan oleh semua perusahaan dan ini merupakan keadaan ideal yang mencerminkan kepuasan optimal dalam sebuah perusahaan, namun hal ini juga merupakan suatu pilihan karena tidak jarang para top manajer lebih mengutamakan kesuksesan diri sendiri daripada mengedepankan sukses perusahaannya.

Di Indonesia sendiri pemikiran dan tindakan yang kurang mengedepankan sukses menyeluruh sangat terlihat dari kurangnya perhatian terhadap aspek-aspek pemicu suksesnya penerapan K3 seperti terbatasnya penyediaan tenaga ahli dan pengawas K3, dimana populasi pekerja di Indonesia yang semakin meningkat dari tahun ke tahun justru berbanding terbalik dengan jumlah pengawas K3 di setiap perusahaan. Berakar dari pandangan mengenai pentingnya manajemen sukses menyeluruh yang melibatkan pengurus, pengusaha, dan seluruh tenaga kerja maka, peranan penerapan sistem manajemen K3 sangat penting karena melalui penerapan manajemen K3, pengurus, pengusaha/manajer, dan seluruh tenaga kerja akan diperhatikan derajat kesehatannya dan diperhatikan pula kondisi-kondisi dan tindakan pekerja dalam rangka mencegah kecelakaan kerja di tempat kerja yang hanya akan membawa kerugian bukan hanya bagi pekerja dan

pengusaha, tetapi juga pemerintah dan masyarakat.

Salah satu perusahaan di Indonesia yang telah menerapkan sistem manajemen K3 ialah PT. Merpati Nusantara Airlines. Badan usaha milik negara ini memiliki sistem manajemen K3 yang berada dibawah wewenang *Aviation Safety Division* yang meliputi keselamatan penerbangan, dimana dalam aspek ini PT. Merpati telah dinyatakan dalam kategori I yaitu kategori aman oleh Dirjen Perhubungan RI. Kemudian aspek K3 lainnya terbagi menjadi aspek pemeliharaan dan pengamanan gedung, dan aspek *quality management and human factor*, sedangkan untuk manajemen pemeliharaan kesehatan pegawai semua divisi, sepenuhnya berada dibawah wewenang manajemen personalia bukan dibawah wewenang *Aviation Safety Division*.

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang penerbangan khususnya angkutan udara komersil, implementasi keselamatan dan kesehatan kerja merupakan hal yang sangat penting, khususnya implementasi keselamatan penerbangan karena implikasi dari terwujudnya keselamatan penerbangan bukan hanya untuk keselamatan para awak pesawat namun juga besar implikasinya bagi keselamatan para penumpang. Selain itu aspek ini juga menjadi sesuatu yang sangat penting dalam industri penerbangan karena dari data di tahun 2006 hingga tahun 2007, tercatat jumlah kecelakaan pesawat berpenumpang masih sangat signifikan, antara lain:

Tahun 2006,

- 4 Maret - Lion Air Penerbangan IW 8987 dari Denpasar - Surabaya yang membawa 156 orang tergelincir saat mendarat di Bandara Juanda karena cuaca buruk, semua penumpang selamat.
- 3 Mei - Armavia Penerbangan 967 jatuh di Laut Hitam dan menewaskan 113 jiwa.



- 5 Mei - Batavia Air Penerbangan 843 jurusan Jakarta - Ujung Pandang - Merauke setelah beberapa saat mengudara pilot meminta balik ke bandara, pada saat mendarat ban pecah dan pesawat tergelincir di landasan pacu Bandara Soekarno Hatta, 127 penumpang selamat, 4 orang luka-luka.

Tahun 2007,

- 1 Januari - Adam Air Penerbangan 574 dari Jakarta - Manado via Surabaya. Pesawat mengangkut 96 penumpang dan 6 awak tiba-tiba hilang di laut sebelah barat Sulawesi. Dua minggu kemudian ditemukan horizontal stabilizer (sayap di ekor pesawat) oleh nelayan Bakrie di sekitar 300m dari pantai Parepare. Namun semua 96 penumpang dan 6 awak tewas.
- 7 Januari - Batavia Air Penerbangan 524 dengan tujuan Jakarta dan membawa 135 penumpang dan 3 bayi gagal lepas landas dari Bandara Depati Amir, Pangkalpinang karena kerusakan di roda ketika pesawat bergerak di landasan pacu. Akibatnya pesawat berjalan oleng.
- 17 Januari - Mandala Airlines Penerbangan 660 tujuan Jakarta-Makassar-Ambon terpaksa kembali ke Bandara Soekarno-Hatta Cengkareng. Pesawat ini sempat mengudara 30 menit namun kemudian diketahui mengalami kerusakan roda.
- 21 Februari - Boeing 737-300 Adam Air Penerbangan KI 172 dalam penerbangan dari Jakarta - Surabaya tergelincir saat mendarat di Bandara Juanda, Surabaya. Pesawat mengalami kerusakan namun semua penumpangnya selamat.
- 7 Maret - Garuda Indonesia Penerbangan GA-200 saat melakukan pendaratan, 22 orang tewas. Terdiri dari 21 penumpang dan 1 awak kabin.<sup>9</sup>

Uraian data mengenai kecelakaan pesawat diatas menunjukkan bahwa implementasi aspek keselamatan penerbangan merupakan faktor yang sangat dominan dalam menentukan keberhasilan implementasi sistem manajemen K3 di industri penerbangan. Penilaian keberhasilan implementasi K3 aspek keselamatan penerbangan selain dapat dilihat berdasarkan persepsi pelanggan, dapat juga dinilai berdasarkan persepsi pegawai khususnya pegawai tetap.

---

<sup>9</sup> Kecelakaan Pesawat, <http://maskapai.wordpress.com>, diunduh tanggal 6 Juli 2008.

Peneliti lebih memilih penilaian aspek keselamatan penerbangan melalui persepsi pegawai bukan berdasarkan persepsi pelanggan karena selain adanya keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, hal ini karena pengguna jasa atau pelanggan Merpati tersebar di seluruh penjuru tanah air sehingga peneliti sulit untuk menjangkau responden dan menentukan populasinya. Untuk itu penilaian dilakukan berdasarkan persepsi dari pegawai tetap pada divisi Aircraft Maintenance/teknisi dan divisi Flight Crew PT. Merpati Nusantara Airlines dengan asumsi bahwa para pegawai pada kedua divisi ini merupakan pelanggan internal dalam program sistem manajemen K3 yang terlibat langsung dalam mewujudkan aspek keselamatan penerbangan sehingga dapat menilai dan juga sangat merasakan dampak dari implementasi program K3 tersebut.

## **B. Pokok Permasalahan**

Merpati Nusantara Airlines, sebagai sebuah perusahaan penerbangan besar dan ternama termasuk salah satu perusahaan yang telah memiliki manajemen K3 dan telah berupaya menerapkan sistem manajemen K3 di lingkungan perusahaannya sejak bertahun-tahun lalu. Aspek sistem manajemen K3 yang paling diutamakan di perusahaan ini ialah aspek keselamatan penerbangan, walaupun aspek keselamatan gedung dan kesehatan pegawai juga menjadi agenda utama dalam sistem manajemen K3.

Pilihan prioritas aspek keselamatan penerbangan beralasan karena faktor resiko penerbangan jauh lebih signifikan dibandingkan dengan keselamatan kerja di gedung. Selain itu keselamatan penerbangan juga melibatkan

keselamatan para penumpang dan seluruh awak pesawat sehingga untuk menciptakan keselamatan penerbangan sangat dibutuhkan ketersediaan sumber daya yang berkualitas tinggi.

Namun meskipun pihak manajemen merpati telah memprioritaskan keselamatan penerbangan, kecelakaan yang dialami oleh para pilot dan pramugari serta pegawai bagian teknisi masih juga terjadi, salah satu contohnya ialah kecelakaan yang terjadi 23 Maret 2007, dimana Merpati Nusantara Airlines Boeing 737-300 pecah kaca depannya dalam penerbangan dari Denpasar ke Kupang. Pesawat dengan 96 penumpang mendarat dengan selamat di Kupang, namun penerbangan kembali ke Jakarta harus ditunda<sup>10</sup>. Belum lagi jenis-jenis kecelakaan kerja lainnya selain kecelakaan pesawat seperti pegawai yang luka ringan akibat kerja dan kecelakaan kerja lainnya, yang sayangnya, hingga saat ini tidak didokumentasikan oleh pihak Merpati Nusantara Airlines karena presentasinya dinilai sangat kecil. Namun jika penyebab kejadian-kejadian tersebut dirunut dari akar permasalahan, pemicunya selain terjadi karena faktor *human error*, hal tersebut juga dapat disebabkan karena adanya berbagai kekurangan dalam implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan.

Disisi lain Direktur Utama Merpati Nusantara Hotasi Nababan mengatakan “*Merpati akan lebih meningkatkan perhatian terhadap aspek human factor yang signifikan menjadi kontribusi penyebab kecelakaan*”.<sup>11</sup> Dimana komitmen dari top manajer tersebut selain dapat meningkatkan

---

<sup>10</sup> Daftar Kecelakaan Pesawat Penumpang, <http://maskapai.wordpress.com>, diunduh tanggal 6 Juli 2008.

<sup>11</sup> *Ibid.*

pelayanan juga dapat mendorong penerapan kebijakan K3 agar berjalan dengan baik.

Kebijakan K3 memang melibatkan unsur-unsur manajemen dan pegawai, namun komitmen yang kuat dari top manajemen saja tidaklah membuktikan bahwa program K3 tersebut berjalan dengan baik. Dengan berlatar belakang permasalahan diatas akhirnya penulis tertarik untuk meneliti permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi sistem manajemen K3 di PT. Merpati Nusantara Airlines?
2. Bagaimana persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan pada PT. Merpati Nusantara Airlines?

### **C. Tujuan dan Signifikansi Penelitian**

Tujuan Penelitian :

1. Untuk mengetahui bagaimana implementasi sistem manajemen K3 di PT. Merpati Nusantara Airlines.
2. Untuk menganalisis bagaimana persepsi pegawai divisi *Aircraft Maintenance* dan divisi *Flight Crew* terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan di PT. Merpati Nusantara Airlines

Signifikansi Penelitian :

**Bagi Akademik** : Untuk mengetahui lebih jauh praktek penerapan sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan dan persepsi pegawai

terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan pada PT. Merpati Nusantara Airlines.

**Bagi Instansi** : Memberikan masukan kepada pihak manajemen K3 PT. Merpati Nusantara mengenai bagaimana persepsi pegawai terhadap implementasi sistem manajemen K3 aspek keselamatan penerbangan yang telah diterapkan hingga tahun 2007 dan memberikan masukan mengenai faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi keberhasilan implementasi tersebut di lingkungan kerja Merpati berdasarkan hasil penelitian terhadap persepsi pegawai.

#### **D. Sistematika Penulisan**

##### **BAB I** Pendahuluan

Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penulisan, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

##### **BAB II** Kerangka Teori dan Metode Penelitian

Bab ini menguraikan tentang kerangka teori, tinjauan pustaka dan metode penelitian yang digunakan penulis dalam memperoleh data dan dalam penyusunan skripsi.

##### **BAB III** Gambaran Umum Instansi

Bab ini menguraikan tentang profil instansi dan unit kerja tempat penulis melakukan penelitian.

#### BAB IV Hasil Penelitian

Bab ini menguraikan tentang hasil penelitian penulis mengenai "Analisis Persepsi Pegawai terhadap Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja" (Kasus aspek keselamatan penerbangan pada PT Merpati Nusantara Airlines).

#### BAB V Penutup

Bab ini menguraikan tentang kesimpulan dari rangkaian hasil penelitian dan masukan bagi instansi berupa saran yang berguna untuk perbaikan-perbaikan dalam implementasi program sistem manajemen K3.