

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Salah satu tujuan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja Per-05/MEN/1996 adalah menciptakan suatu sistem keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja dengan melibatkan unsur manajemen, tenaga kerja, kondisi dan lingkungan kerja yang terintegrasi dalam rangka mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja. Kecelakaan merupakan hasil dari serangkaian dari suatu kejadian dan tidak terjadi karena hanya satu sebab, tetapi disebabkan karena banyak sebab-sebab yang tersusun kedalam suatu rangkaian kejadian. *Accident* atau kecelakaan sendiri dapat didefinisikan sebagai suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda (*Sumber: Peraturan Menteri Tenaga Kerja No. 03/Men/98*) Kerugian pada manusia dapat terjadi seperti: kematian, luka berat, patah tulang, atau cidera lainnya, selain dari sisi manusia kerugian dapat juga berupa kekayaan/aset, kerusakan peralatan, berkurangnya kualitas kerja, hilangnya atau berkurangnya minat kerja, berkurangnya *public image*, atau bahkan sampai tutupnya suatu perusahaan. *Hyden cost* atau biaya yang tidak terlihat adalah dampak lain yang tidak nyata yang diakibatkan oleh kecelakaan kerja, biasanya biaya yang tidak terlihat adalah sebesar 4 kali biaya yang nyata seperti untuk pengobatan major injury. Biaya biaya ini termasuk untuk kompensasi dan klaim atas pertanggung jawaban, pengobatan dan biaya rumah sakit, premi asuransi, dan biaya atas kehilangan waktu kerja serta berhentinya produksi.

Untuk alasan ini banyak perusahaan melakukan proses investigasi dan mengumpulkan data atau informasi yang menyebabkan terjadinya kecelakaan tersebut, begitu juga tindakan dari pemerintahan. Banyak perusahaan melakukan proses investigasi dan mencatat informasi tentang

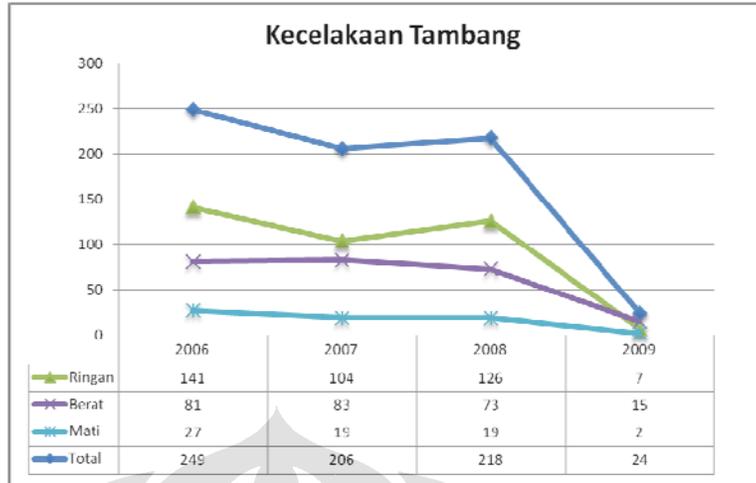
kecelakaan kerja untuk berbagai macam kepentingan, seperti untuk digabungkan sebagai data statistik yang dapat menunjukkan *tren* angka kecelakaan, tetapi sangat sedikit sekali yang menggunakannya untuk menentukan program pencegahan kecelakaan yang tepat agar kecelakaan yang sama tidak terjadi kembali.

Langkah awal yang baik untuk mencegah kecelakaan tersebut terjadi kembali adalah dengan menetapkan *desain causation model* atau model disain penyebab yang tepat untuk mencegah kecelakaan-kecelakan tersebut terjadi kembali. *Accident Model* adalah suatu cara dalam menerapkan metode keilmuan untuk mempelajari dengan lebih baik tentang *accident*, *incident*, dan kerugian atau *loss* yang diakibatkannya dan mengapa kecelakaan tersebut terjadi. Salah satunya adalah teori *Swiss cheese model* yang digunakan dalam menganalisis risiko dan mengelola risiko sistem manusia, teori ini menggambarkan sistem pada manusia seperti bagian dari *Swiss cheese*. Teori ini pertamakali diperkenalkan oleh seorang psikolog dari Inggris yang bernama James T. Reason pada tahun 1990. Reason menyebutkan bahwa kebanyakan kecelakaan dapat diurut kedalam atau lebih empat lapisan kegagalan yakni faktor organisasi, pengawasan yang tidak aman, kondisi yang membuat tindakan tidak aman terjadi dan tindakan tidak aman itu sendiri. (*Sumber: Human Error Approach to Aviation Accident Analysis*)

Berdasarkan data kecelakaan kerja nasional yang diperoleh dari sumber data Depnakertrans RI menunjukkan, bahwa angka kecelakaan kerja yang terjadi di Indonesia masih tergolong tinggi meskipun cenderung turun dari tahun ke tahun dengan berbagai macam usaha pencegahan yang sudah dilakukan oleh pihak Pemerintah. Tahun 2006 terjadi 95.624 kecelakaan kerja, tahun 2007 terjadi 83.714 kecelakaan kerja dan tahun 2008 terjadi 73.195 kasus kecelakaan kerja. Dari 73.195 kasus kecelakaan yang terjadi pada tahun 2008, PT. Jamsostek merinci kecelakaan-kecelakaan tersebut menjadi 3.161 (tiga ribu seratus enam puluh satu) orang mengalami cacat fungsi atau sebesar 4,32 % dari total kasus

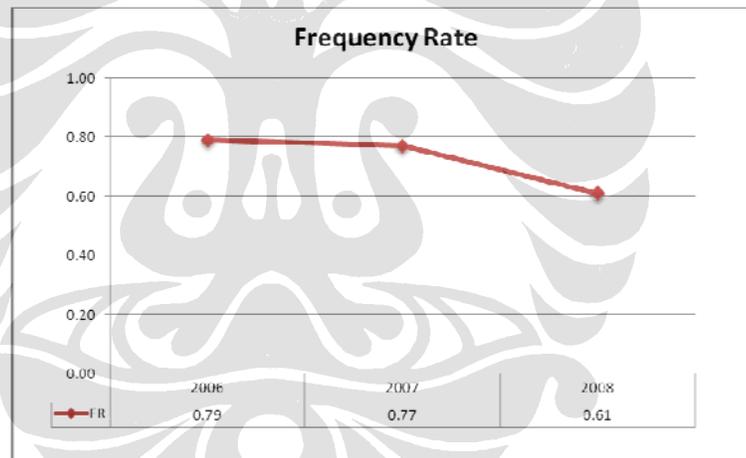
kecelakaan kerja, sebesar 2,82% cacat sebagian atau sebanyak 2,065 (dua ribu enam puluh lima) kasus dan sebesar 0,03% atau 25 kasus adalah kecelakaan kerja dengan cacat total tetap (*Majalah KATIGA Edisi 32/2009*). Namun penurunan angka kecelakaan tersebut di atas tidak diikuti dengan penurunan jumlah pekerja yang meninggal atau *fatality accident* karena kecelakaan, menurut data jamsostek pekerja yang meninggal dunia karena kecelakaan terus meningkat dalam tiga tahun terakhir, pada tahun 2008 Sebesar 2.111 (dua ribu seratus sebelas) orang tenaga kerja atau sebesar 2.88% dari keseluruhan kasus JKK. Bila dilihat dalam setiap hari kerja sebanyak 9 orang tenaga kerja meninggal dunia akibat kecelakaan kerja. Jumlah pekerja yang meninggal ini merupakan peningkatan dari tahun 2007 yang mencapai 1.883 orang dan pada tahun 2006 sebanyak 1.597 orang orang. (*Sumber: Majalah KATIGA Edisi 32/2009*)

Selain itu, berdasarkan data statistik kecelakaan tambang yang diperoleh dari Departemen Energi Sumber Daya Mineral (ESDM) tahun 2009 saat ini jumlah perusahaan tambang mineral, batubara dan panas bumi yang tercatat kecelakaan tambang (ijin dari pemerintah pusat) di luar ijin KP dari Pemerintah Daerah saat ini berjumlah sekitar kurang lebih 100 perusahaan pertambangan. Berdasarkan laporan statistik kecelakaan kerja tambang periode tahun 2006 s.d 2009 menunjukkan penurunan jumlah angka kecelakaan dan frekwensi rate. Tahun 2006 terjadi 249 kasus kecelakaan tahun 2008 turun menjadi 218 kasus kecelakaan kerja dan periode februari 2009 tercatat total 24 kasus kecelakaan kerja. (*Sumber: Departemen Energi Sumber Daya Mineral (ESDM)*)



Grafik 1 (Statistik klasifikasi kecelakaan kerja tambang periode 2006-2009*)

(Sumber Data Statistik Departemen ESDM 2009)



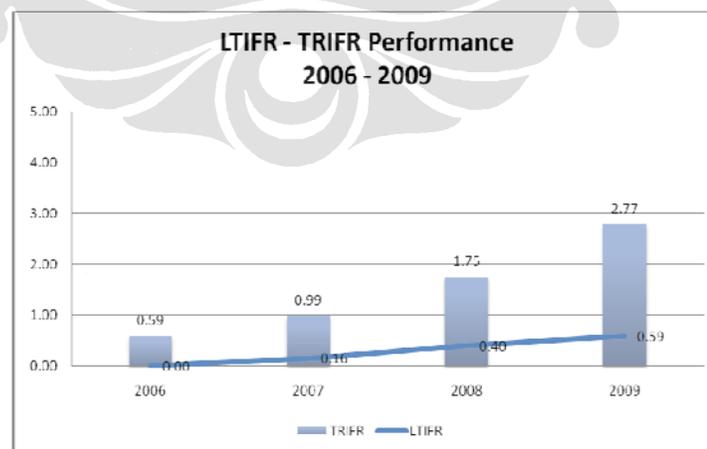
Grafik 2 (Frekwensi Rate)

(Sumber Data Statistik Departemen ESDM)

Dari 218 kasus kecelakaan yang terjadi pada tahun 2008, Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral merincikan 43% kasus kecelakaan terjadi pada Pemilik Tambang (Owner) dan 57% terjadi pada *Subcontractor*. Penurunan angka kecelakaan tambang ini menunjukkan bahwa intervensi yang dilakukan oleh Pemerintah dan Departemen terkait

terhadap penyebab kecelakaan tambang telah berhasil menurunkan angka kecelakaan sebesar 6.6% dari tahun 2006 s.d tahun 2008.

PT. X adalah salah satu dari 100 perusahaan tambang yang terdaftar di Departemen ESDM, sebelumnya PT. X bernama PT. JH Construction Indonesia, didirikan pada tahun 1975 dan didirikan sepenuhnya sebagai sebuah perusahaan PMA berdasarkan Undang-Undang Indonesia. Perusahaan ini sepenuhnya adalah anak perusahaan milik PT. X International salah satu kontraktor pembangunan dan pertambangan terkemuka diwilayah Asia yang berbasis di Dubai. PT. X International sepenuhnya dimiliki oleh X Holdings Limited, sebuah perusahaan yang sudah *go public* dan merupakan kelompok pembangunan dan pemborongan proyek terbesar di Australia dan berkantor pusat di Sydney. PT. X di Indonesia memiliki lokasi kerja yang luas dan jumlah karyawan yang menghasilkan jumlah jam kerja yang cukup tinggi. Tetapi kondisi ini tidak diikuti dengan pencapaian target dan tujuan keselamatan dan kesehatan kerja yang sudah ditetapkan oleh manajemen PT. X, tidak semua semua target yang sudah ditetapkan tercapai dalam periode 3 tahun terakhir ini. Berdasarkan data laporan statistik kecelakaan di PT. X selama periode tahun 2006 s.d tahun Maret 2009 menunjukkan peningkatan angka kecelakaan kerja seperti yang tergambar pada grafik sebagai berikut:



Grafik 3 (Performa LTIR – TRIFR 2006 – 2009*)

(Sumber Data Statistik PT. X)

Dari data ini dapat dilihat bahwa terjadi peningkatan jumlah kecelakaan kerja yang harus dicatat atau TRIFR (*Total Recordable Injury Frekwensi Rate*) dan diikuti dengan peningkatan angka kecelakaan kerja yang menyebabkan kehilangan hari kerja selama sehari penuh, cacat & meninggal atau LTIFR (*Lost Time Injury Frekwensi Rate*) di PT. X selama periode tahun 2006 s.d Feb Tahun 2009. Pelaporan angka kecelakaan kerja yang harus dicatat terus memperlihatkan peningkatan yakni 0.59 pada tahun 2006 menjadi 2.77 pada Maret tahun 2009. (Sumber Safety Database PT. X)

PT. X dalam melaksanakan aktivitas pekerjaannya sudah memiliki berbagai macam program keselamatan dan kesehatan kerja dan pemenuhan peraturan yang sudah ditetapkan agar pekerjaan yang dilakukan dapat dilakukan dengan aman dan bebas dari kecelakaan. Semua program tersebut terdapat pada project safety plan (*Rencana Keselamatan Proyek*) yang dibuat sebelum proyek atau pekerjaan dimulai. Investigasi kecelakaan adalah salah satu elemen program pencegahan kecelakaan yang sudah diterapkan di PT. X. Investigasi kecelakaan merupakan proses suatu penyelidikan untuk mencegah suatu kecelakaan termasuk pengumpulan data, analisa data, kesimpulan & membuat rekomendasi (*Sumber: ICAM Investigation Guideline*). Tetapi gambaran peningkatan angka kecelakaan kerja di PT. X dan terjadinya kecelakaan kerja yang sama menjadi indikasi program intervensi yang sudah direncanakan dan dijalankan tidak efektif untuk mencegah kecelakaan terjadi kembali.

1.2. Rumusan Masalah

Prinsip investigasi kecelakaan kerja adalah untuk mencegah kejadian yang sama terjadi kembali, mengurangi risiko, dan meningkatkan performa keselamatan & kesehatan kerja di tempat kerja. Penggunaan metodologi investigasi kecelakaan akan membantu proses pengumpulan data dan sebagai landasan untuk mengelola dan menganalisa data. Metodologi investigasi kecelakaan modern tidak hanya menganalisa bagaimana kecelakaan tersebut bisa terjadi tetapi mengapa kecelakaan

tersebut bisa terjadi. Peningkatan angka kecelakaan kerja yang harus dicatat atau *TRIFR (Total Recordable Incident Frekwensi Rate)* 0.59 pada tahun 2006 menjadi 2.77 pada Maret tahun 2009 dan diikuti dengan peningkatan angka kehilangan hari kerja karena cedera atau *LTIFR (Loss Time Injury Frekwensi Rate)* 0.00 pada tahun 2006 menjadi 0.59 pada Maret tahun 2009 merupakan salah satu indikasi terjadinya kegagalan intervensi terhadap penyebab kecelakaan kerja. Sangat penting untuk diketahui bahwa tindakan perbaikan dan pembelajaran dari kecelakaan dimaksudkan untuk mencegah kejadian yang sama terjadi kembali. Jadi keefektifan investigasi kecelakaan, pembelajaran & tindakan perbaikan dalam mengurangi peningkatan angka kecelakaan kerja perlu diperbaiki. Oleh karena itu maka peneliti mengangkat hal ini sebagai objek yang diteliti dengan judul "Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja Berulang di PT. X".

1.3. Pertanyaan Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan dapat menjawab pertanyaan penelitian tentang mengapa angka kecelakaan kerja di PT. X tetap tinggi dan terjadi kecelakaan kerja berulang walaupun sudah dilakukan tindakan intervensi terhadap kecelakaan kerja.

1.4. Tujuan

1.4.1 Tujuan umum

Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja berulang di PT. X.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Mengidentifikasi jenis kecelakaan kerja yang berulang di PT. X.
2. Menganalisis proses investigasi kecelakaan kerja berulang di PT. X
3. Menganalisis akar penyebab masalah kecelakaan kerja berulang di PT. X

4. Menganalisis rencana tindakan perbaikan kecelakaan kerja di PT. X
5. Menganalisis penerapan rencana tindakan perbaikan kecelakaan kerja berulang di PT. X.

1.5. Manfaat

1.5.1. Bagi PT. X

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan oleh PT. X mengenai penyebab dasar terjadinya kecelakaan kerja berulang di PT. X sehingga dapat dilakukan upaya pencegahan dan perbaikan yang tepat untuk mencegah kecelakaan kerja tersebut terjadi kembali di wilayah operasional PT. X.

1.5.2. Bagi Universitas

Universitas mendapatkan tambahan referensi untuk mengetahui proses investigasi kecelakaan kerja dan pelaksanaan tindakan pencegahan dan perbaikan kecelakaan kerja di Perusahaan.

1.5.3. Bagi Mahasiswa

Melalui penelitian ini diharapkan penulis dapat menerapkan ilmu yang didapat selama masa kuliah dan menghasilkan sesuatu yang bermanfaat untuk perusahaan.

1.6. Ruang Lingkup

Data laporan kecelakaan kerja yang terjadi di PT. X selama periode 2006 s.d tahun 2008. Penelitian dilaksanakan pada bulan May - Juni 2009, dengan objek penelitian yaitu “Analisis Penyebab Kecelakaan Kerja Berulang Di PT. X”. Untuk keperluan penelitian ini, peneliti menggunakan data sekunder yakni laporan investigasi kecelakaan kerja di PT. X dan data primer yakni responden yang berada di lokasi kerja. Pengambilan data primer dalam penelitian ini dilakukan dengan *Fokus Group Discussion* yang ditujukan untuk mendapatkan data kualitatif

mengenai variabel-variabel yang diukur dalam penelitian ini dan melakukan analisis terhadap dokumen laporan investigasi kecelakaan yang ditujukan untuk mendapatkan pekerja yang akan dijadikan sumber informasi dan untuk mendapatkan bahan isi pertanyaan dalam FGD. Penelitian ini dibatasi pada jenis kecelakaan kerja berulang selama periode tahun pada tahun 2008 karena dianggap data paling ideal, lengkap dan masih mudah diingat oleh responden yang akan diwawancara.

