

BAB 6

HASIL PENELITIAN

6.1. Pelaksanaan penelitian

Pelaksanaan penelitian di PT Astra Nissan Diesel Indonesia dimulai dari proses perizinan, proses pengambilan data, dan proses pengujian keabsahan data.

a. Proses perizinan penelitian

Untuk memasuki sebuah perusahaan, khususnya dengan tujuan melakukan penelitian, maka dibutuhkan surat izin penelitian. Untuk menyelesaikan perizinan telah menghabiskan waktu selama dua minggu mulai dari tanggal 3 Juni - 18 Juni 2008. Berdasarkan surat izin penelitian yang didapat dari perusahaan, jangka waktu penelitian dimulai dari tanggal 19 Juni - 4 Juli 2008.

b. Proses pengambilan data

Pengambilan data dilakukan dengan melakukan wawancara mendalam (*indepth interview*), *focus group discussion* (FGD), dan kuesioner. Sebenarnya peneliti juga melakukan observasi yang sudah dilakukan sejak melakukan kegiatan magang di PT Astra Nissan Diesel Indonesia pada bulan Februari-April.

Wawancara mendalam dilakukan selama dua hari (tanggal 19 Juni 2008 dan 24 Juni 2008) kepada manajemen (*middle management* dan *lower management*). Rata-rata waktu wawancara adalah 30 menit dan dilakukan di ruang masing-masing informan. Sedangkan diskusi (FGD) dilakukan kepada pekerja dari perwakilan beberapa departemen dimana waktu pelaksanaan dan

pemilihan informan telah diatur oleh ketua EHS. Dalam pelaksanaannya lebih banyak dibantu oleh ketua EHS yakni dengan memanggil beberapa pekerja agar bersedia melakukan diskusi. Waktu yang diberikan oleh ketua EHS untuk melakukan diskusi adalah saat sebelum memulai pekerjaan (sebelum jam istirahat makan siang berakhir). Waktu yang diperlukan untuk berdiskusi kurang lebih 20 menit. Alat bantu yang digunakan adalah alat perekam (MP4).

c. Proses pengujian keabsahan data

Dalam pengujian keabsahan terhadap data hasil penelitian dilakukan dengan triangulasi dan *member check*. Triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, yaitu dengan triangulasi sumber, triangulasi metode, dan triangulasi data. Sedangkan *member check* adalah mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh informan. Apabila data yang ditemukan disepakati oleh para informan, berarti data tersebut valid, sehingga semakin kredibel atau dipercaya. Akan tetapi, apabila data yang ditemukan peneliti dengan berbagai penafsirannya tidak disepakati oleh informan, maka peneliti perlu melakukan diskusi dengan informan.

Untuk *member check*, peneliti lebih banyak melakukan dengan Ketua EHS. Akan tetapi, peneliti juga melakukan konfirmasi dengan kepala gudang *spare part* (supervisor) mengenai kejelasan jawaban beliau saat diwawancara dan sedikit berdiskusi mengenai hasil penelitian dengan manajemen representatif.

6.2. Hasil wawancara mendalam (*Indepth interview*)

6.2.1. Karakteristik informan

Informan yang diwawancarai dalam penelitian ini berjumlah empat orang yang mewakili pihak manajemen, yang diwakili oleh Kepala Divisi Produksi sebagai manajemen representatif LK3, kepala HRD/GA, wakil kepala seksi *Production Planning Control* (PPC) sebagai Ketua EHS, dan kepala gudang *spare part* sebagai perwakilan supervisor. Pemilihan informan tersebut berdasarkan pada jenjang dimulai dari kepala divisi sampai dengan supervisor di lapangan. Dalam penulisan hasil selanjutnya, peneliti menentukan urutan informan sebagai berikut:

Tabel 3. Karakteristik informan yang diwawancarai

Urutan Informan	Jabatan
Informan 1	Manajemen Representatif LK3
Informan 2	Kepala <i>Human Resource Development and General Affair</i> (HRD/ GA)
Informan 3	Wakil Kepala Seksi <i>Production Planning Control</i> (Ketua EHS)
Informan 4	Kepala Gudang <i>Spare part</i> (Supervisor)

6.2.2. Pengetahuan mengenai pelaporan kecelakaan kerja

6.2.2.1. Tingkatan tahu (*know*)

Tingkatan tahu di sini diartikan apakah informan dapat mendefinisikan kecelakaan kerja termasuk *near miss*.

Tabel 4. Pengetahuan informan tentang definisi kecelakaan kerja dan *near miss* pada tingkatan tahu (*know*)

Pengetahuan insiden	Informan 1		Informan 2		Informan 3		Informan 4	
	T	TT	T	TT	T	TT	T	TT
Kecelakaan kerja	√		√		√		√	
<i>Near miss</i>		√		√	√			√

Keterangan : T (Tahu), TT (Tidak Tahu)

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa semua informan telah mencapai tingkatan tahu. Secara umum informan mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai suatu kecelakaan atau kejadian yang tidak disangka-sangka (di luar dugaan) yang disebabkan oleh aktivitas pekerjaan yang terjadi di lingkungan kerja sehingga dapat menimbulkan kerugian.

Akan tetapi, untuk istilah *near miss* hanya ada satu informan (informan 3) yang mengetahui dan dapat menjelaskannya. *Near miss* didefinisikannya sebagai hampir atau mendekati kecelakaan, seperti tersandung dan terpeleset tanpa menimbulkan luka. Dari hasil wawancara diketahui bahwa pengetahuan informan 3 mengenai *near miss* didapat dari sesama grup Astra lain yang telah mencantumkan *near miss* dalam pelaporan kecelakaan kerja.

6.2.2.2. Tingkatan memahami (*comprehension*)

Tingkat memahami di sini dimaksudkan apakah informan telah paham mengenai pelaporan kecelakaan kerja yakni dengan cara meminta informan untuk menjelaskan manfaat dari pelaporan kecelakaan kerja.

Tabel 5. Pengetahuan informan tentang manfaat pelaporan kecelakaan kerja pada tingkatan memahami (*comprehension*)

Informan	Manfaat Pelaporan	Tingkatan Paham	
		Paham	Kurang Paham
Informan 1	Antisipasi supaya tidak terjadi lagi di kemudian hari	√	
Informan 2	Sebagai evaluasi perusahaan	√	
Informan 3	<i>Feedback</i> kepada manajemen dan mengurangi <i>cost</i> perusahaan untuk perawatan pekerja apabila terjadi kecelakaan kerja.	√	
Informan 4	Evaluasi supaya tidak terjadi di masa datang	√	

Dari tabel di atas memperlihatkan bahwa semua informan telah mencapai tingkat memahami tentang pentingnya pelaporan kecelakaan maupun *near miss*, yaitu untuk mencegah supaya tidak terjadi lagi di kemudian hari, sebagai evaluasi perusahaan, dan *feedback* kepada manajemen, sehingga *cost* perusahaan dapat berkurang untuk biaya perawatan pekerja apabila terjadi kecelakaan kerja.

6.2.2.3. Tingkatan aplikasi (*application*)

Dalam tingkatan aplikasi, apakah informan dapat mencontohkan atau memberikan aplikasi pelaporan kecelakaan kerja di perusahaan.

Tabel 6. Pengetahuan informan terhadap pelaporan kecelakaan kerja pada tingkatan aplikasi (*application*)

Informan	Aplikasi pelaporan kecelakaan kerja
Informan 1	Akan diberikan peringatan baik pekerja maupun atasannya apabila terjadi kecelakaan
Informan 2	Luka ringan (tergores) dan <i>near miss</i> tidak dilaporkan karena hanya suatu “kesialan”
Informan 3	Menggunakan forum <i>morning talk</i> untuk <i>sharing</i> dengan rekan kerja
Informan 4	<ul style="list-style-type: none"> - Melaporkan bila terdapat barang yang bukan pada tempatnya dan menyebabkan tersandung - Sewaktu kecelakaan kerja menimpa anak PKL telah dilaporkan

Tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar informan telah mencapai tingkatan aplikasi. Hal ini dikarenakan dengan pengetahuan yang dimiliki, sebagian besar informan dapat mengaplikasikan pelaporan kecelakaan kerja. Contohnya: apabila menerima laporan kecelakaan kerja, pihak manajemen akan memberikan peringatan kepada korban dan atasannya mengapa tidak peduli terhadap bawahan, sehingga kecelakaan tidak akan terulang lagi. Selain itu, setiap pagi di bagian PPC

melakukan *morning talk* yang dapat digunakan untuk media *sharing* apabila terdapat pekerja yang mengalami kecelakaan kerja.

Akan tetapi, terdapat satu informan (informan 2) yang belum mencapai tingkatan aplikasi karena belum mengaplikasikan di lapangan. Informan 2 menyatakan bahwa kecelakaan yang perlu dilaporkan hanyalah kecelakaan yang memerlukan penanganan di rumah sakit, sedangkan untuk kecelakaan yang ringan atau *near miss* tidak perlu dilaporkan.

6.2.2.4. Tingkatan analisis (*analysis*)

Tingkatan ini informan akan dilihat apakah informan mampu menjabarkan mengenai pelaporan kecelakaan kerja serta menjelaskan alasan perusahaan belum melaporkan kecelakaan kerja terutama kecelakaan ringan dan *near miss*.

Tabel 7. Alasan belum ada pelaporan kecelakaan kerja pada tingkatan analisis (*analysis*)

Informan	Alasan tidak ada pelaporan
Informan 1	Pekerja merasa ini kecil, sehingga tidak perlu dilaporkan. Tapi seharusnya sekecil apapun harus dilaporkan.
Informan 2	Pelaporan hanya untuk kecelakaan yang memerlukan penanganan ke rumah sakit.
Informan 3	Pekerja belum mengetahui mekanisme pelaporannya sehingga mereka lebih cenderung ambil inisiatif.
Informan 4	Kecelakaan ringan tidak perlu dilaporkan karena sudah wajar

Tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian informan (informan 1 dan 3) dapat menggambarkan alasan mengapa kecelakaan kerja tidak dilaporkan, yaitu dikarenakan menganggap hal tersebut adalah “ringan” dan belum mengetahui mekanisme pelaporan kecelakaan kerja. Hal ini sesuai dengan jawaban informan lainnya (informan 2 dan 4) yang mengungkapkan bahwa kecelakaan kerja terutama

kategori ringan dan *near miss* tidak dilaporkan karena menganggap hal tersebut sudah wajar. Jadi, kecelakaan kerja yang dilaporkan adalah kecelakaan yang memerlukan penanganan medis di rumah sakit. Berdasarkan jawaban tersebut menunjukkan bahwa sebagian informan telah mencapai tingkat analisis, sedangkan sebagian yang lain belum mencapainya.

6.2.2.5. Tingkatan sintesis (*syntesis*)

Tingkatan ini informan dimaksudkan dapat menyesuaikan pengetahuannya terhadap suatu teori atau rumusan yang telah ada khususnya yang mengenai pelaporan kecelakaan kerja yakni Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 03/MEN/1998 dan Kriteria *Assessment Astra Green Company*.

Tabel 8. Kesesuaian pelaporan kecelakaan kerja dengan Permenaker 03/MEN/1998 dan kriteria *assessment Astra Green Company*

Informan	Kesesuaian Pelaporan
Informan 1	Ada di kriteria <i>Astra Green Company</i>
Informan 2	Di kriteria <i>Astra Green Company</i> , kalau UU belum tahu
Informan 3	Kriteria <i>Astra Green Company</i> , kalau peraturan perundangan belum tahu
Informan 4	Ada di kebijakan perusahaan

Tabel di atas memperlihatkan bahwa sebagian besar dari informan telah mengetahui adanya pedoman *Astra Green Company*. Akan tetapi, selain AGC informan belum tahu mengenai peraturan perundangan (Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 03/MEN/1998) tentang tata cara pelaporan kecelakaan kerja. Berdasarkan hal tersebut, semua informan belum mencapai tingkatan sintesis.

6.2.2.6. Tingkatan evaluasi (*evaluation*)

Tingkatan evaluasi berkaitan dengan kemampuan informan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap kinerja pelaporan kecelakaan kerja di perusahaan.

Tabel 9. Kemampuan untuk melakukan evaluasi (tingkat *evaluation*)

Informan	Evaluasi Pelaporan Insiden
Informan 1	Dengan sarana yang ada sudah efektif
Informan 2	Sudah ideal
Informan 3	Belum bisa menyebutkan kekurangan dalam pelaporan
Informan 4	Sudah bagus, sudah melakukan <i>action</i> menuju <i>Green Company</i>

Tabel di atas memperlihatkan bahwa informan belum bisa memberikan penilaian terhadap sistem pelaporan kecelakaan kerja di perusahaan. Walaupun informan sudah mengatakan ideal, itu pun harus didukung dengan keadaan di lapangan apakah sudah sesuai dengan peraturan yang ada. Dengan demikian, informan belum bisa dikatakan telah mencapai tingkatan evaluasi.

6.2.2.7. Rekap tingkat pengetahuan

Tabel 10. Hasil rekapitulasi tingkatan pengetahuan mengenai pelaporan insiden

Informan	Tingkatan Pengetahuan					
	Tahu	Paham	Aplikasi	Analisis	Sintesis	Evaluasi
Informan 1▶▶▶▶	-	-
Informan 2▶▶	-	-	-	-
Informan 3▶▶▶▶	-	-
Informan 4▶▶▶	-	-	-

Berdasarkan rekapitulasi hasil di atas, mulai dari tingkatan tahu sampai evaluasi menunjukkan bahwa terdapat informan yang telah memiliki pengetahuan sampai tingkat aplikasi dan analisis. Akan tetapi, terdapat informan yang memiliki

pengetahuan baru sampai tingkat memahami (*comprehension*) dan belum mencapai tingkat aplikasi (*aplication*)

6.2.3. Sikap terhadap pelaporan kecelakaan kerja

6.2.3.1. Tingkatan menerima (*receiving*)

Tingkat menerima dimaksudkan bahwa informan menerima atau setuju dengan adanya pelaporan insiden.

Tabel 11. Sikap informan terhadap pelaporan kecelakaan kerja pada tingkatan menerima (*receiving*)

Informan	Tingkatan Menerima	
	Setuju	Kurang Setuju
Informan 1	√	
Informan 2		√
Informan 3	√	
Informan 4		√

Berdasarkan hal di atas, memperlihatkan bahwa sebagian informan telah mencapai tingkat menerima, sedangkan sebagian yang lain belum mencapai tingkatan ini. Dari tabel menunjukkan bahwa dari pihak manajemen setuju apabila kecelakaan sekecil apapun harus dilaporkan. Begitu pula dengan informan 3 selaku Ketua EHS yang menyatakan setuju apabila *nearmiss* harus dilaporkan. Sedangkan informan 2 dan 4 kurang setuju apabila kecelakaan ringan dan *near miss* dilaporkan. Hal ini dikarenakan *near miss* dianggap sebagai suatu “kesialan” saja dan dengan adanya pelaporan dianggap menambah pekerjaan bahkan dapat mengganggu pekerjaan utama.

6.2.3.2. Tingkatan merespon (*responding*)

Tingkatan merespon dimaksudkan informan memberikan jawaban atau respon apabila menerima suatu pelaporan kecelakaan kerja.

Tabel 12. Respon informan saat terjadi kecelakaan kerja

Informan	Respon
Informan 1	Manajemen mengambil tindakan segera
Informan 2	Kecelakaan ringan mungkin ada, tetapi kalau pelaporannya tidak tahu
Informan 3	Menghargai laporan pekerja dan mencoba menindaklanjuti
Informan 4	Kadarnya ringan, sehingga tidak perlu dilaporkan

Hal di atas menunjukkan bahwa sebagian informan yang telah mencapai tingkat menerima juga telah mencapai tingkat selanjutnya yaitu merespon. Sedangkan informan yang lain belum mencapainya.

6.2.3.3. Tingkatan menghargai (*valuing*)

Tingkatan ini diartikan bilamana informan telah mengajak orang lain untuk melaporkan kecelakaan kerja atau berdiskusi.

Tabel 13. Mengajak orang lain melaporkan kecelakaan kerja atau berdiskusi mengenai kecelakaan kerja

Informan	Mengajak Orang Lain atau Berdiskusi	Tingkatan Menghargai	
		Pernah	Belum
Informan 1	Diskusi dalam forum EHS mengenai perilaku aman pekerja	√	
Informan 2	Saat ada kecelakaan kemudian dibawa ke rumah sakit		√
Informan 3	Mendiskusikan dengan rekan kerja saat terjadi kasus kecelakaan pada karyawan <i>engineering</i>	√	
Informan 4	Selama masih ringan, bukan kesalahan/keteledoran kita tidak perlu pelaporan		√

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian informan pernah melakukan diskusi khususnya dalam tim EHS. Diskusi yang pernah dilakukan adalah saat menerima laporan mengenai tindakan berbahaya yang dilakukan pekerja di bagian *spare part* saat membawa part di atas forklift. Selain itu diskusi juga pernah dilakukan saat pekerja bagian *engineering* mengalami keseleo saat di tempat kerja. Hal di atas menunjukkan bahwa informan 1 dan 3 telah mencapai tingkat menghargai.

6.2.3.4. Tingkatan bertanggung jawab (*responsible*)

Tabel 14. Kesiapan menerima konsekuensi terhadap pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Kesiapan menerima konsekuensi	Tingkatan Bertanggung Jawab	
		Ya	Tidak
Informan 1	Kalau misalnya saya atau manajemen hasilnya jelek kita terima, artinya sebagai cambuk supaya tidak terjadi lagi.	√	
Informan 2	Penilaian Astra <i>Green Company</i> mempengaruhi <i>performance</i>		√
Informan 3	Kalau kita ditutup-tutupi nantinya akan ketahuan juga karena ada yang dirugikan atau sistem yang tidak benar.	√	
Informan 4	Tidak mau kerja terganggu jika harus melaporkan dan membuat laporan		√

Hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa informan 1 dan 3 telah mencapai tingkatan bertanggung jawab, sedangkan informan 2 dan 4 belum mencapainya. Hal ini dikarenakan informan 1 dan 3 siap menerima konsekuensinya. Akan tetapi, dua informan lainnya belum siap dikarenakan hasil pelaporan tersebut akan berdampak kepada nilai SR/FR sehingga akan mempengaruhi *performance* perusahaan. Selain itu ketidaksiapan informan 4 karena tidak mau pekerjaan utamanya terganggu dengan adanya pelaporan kecelakaan.

6.2.3.5. Rekap Tingkatan Sikap Informan

Tabel 15. Hasil rekapitulasi sikap informan

Informan	Tingkatan Sikap			
	Menerima	Merespon	Menghargai	Bertanggung Jawab
Informan 1▶			
Informan 2	-	-	-	-
Informan 3▶			
Informan 4	-	-	-	-

Hasil rekapitulasi di atas menunjukkan bahwa terdapat dua orang informan yang telah mencapai tingkatan bertanggung jawab. Namun, dua orang informan lainnya (informan 2 dan 4) belum mencapai tingkatan tersebut.

6.2.4. Tindakan dalam pelaporan kecelakaan kerja

6.2.4.1. Tingkatan persepsi (*perception*)

Tingkatan persepsi ini dimaksudkan bagaimana tindakan yang akan diambil informan untuk meningkatkan kesadaran perusahaan terutama mengenai pelaporan kecelakaan kerja.

Tabel 16. Tindakan informan terhadap kecelakaan kerja

Informan	Upaya Peningkatan Kesadaran Insiden dan Pelaporannya	Tingkatan Persepsi	
		Ya	Tidak
Informan 1	Melakukan patrol untuk menangkap hal-hal yang tidak aman di lingkungan kerja.	√	
Informan 2	Sosialisasi <i>awareness</i> dan penyediaan APD	√	
Informan 3	Sosialisasi <i>awareness</i> , penyediaan APD, dan patrol 5S/5K	√	
Informan 4	<i>Five Talk meeting</i> setiap 2 hari sekali	√	

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa informan telah mencapai tingkatan persepsi. Hal ini dikarenakan pihak pengelola telah melakukan tindakan pencegahan kecelakaan.

6.2.4.2. Tingkatan respons terpimpin (*guided response*)

Tingkatan ini dimaksudkan informan telah melakukan pelaporan kecelakaan kerja sesuai mekanisme pelaporan yang ada di perusahaan.

Tabel 17. Tindakan pelaporan kecelakaan kerja sesuai dengan mekanisme

Informan	Tindakan
Informan 1	Kecelakaan dilaporkan ke kepala regu, kepala departemen, dan kepala divisi
Informan 2	Kecelakaan dilaporkan ke supervisor, supervisor mengisi form standar
Informan 3	Korban mengalami kecelakaan kemudian lapor ke atasannya untuk segera diberi pertolongan, lalu melapor ke bagian yang lebih tinggi disertai dokumen
Informan 4	Kecelakaan dilaporkan ke HRD, HRD membawa ke rumah sakit

Secara garis besar informan mengetahui alur pelaporan kecelakaan kerja di perusahaan, tetapi informan belum melakukan pencatatan pelaporan kecelakaan kerja oleh supervisor setelah memberikan pertolongan pertama kepada korban kecelakaan. Hal ini menandakan bahwa informan belum mencapai tingkatan respon terpimpin.

6.2.4.3. Tingkatan mekanisme (*mecanism*)

Tingkatan ini dimaksudkan apabila informan telah dapat melakukan pelaporan kecelakaan dengan benar dan secara otomatis atau sudah terbiasa untuk melaporkan setiap terjadi kecelakaan atau *near miss*.

Tabel 18. Kebiasaan pelaporan kecelakaan kerja di PT ANDI

Informan	Pelaporan kecelakaan kerja	
	Sudah terbiasa	Belum terbiasa
Informan 1		√
Informan 2		√
Informan 3		√
Informan 4		√

Tabel di atas menunjukkan bahwa perusahaan belum sampai pada tingkatan mekanisme dimana pelaporan kecelakaan kerja (terutama kecelakaan ringan dan *near miss*) belum menjadi suatu kebiasaan untuk dilaporkan.

6.2.4.4. Tingkatan adopsi (*adoption*)

Tingkatan ini dimaksudkan bahwa pelaporan kecelakaan ringan dan *near miss* sudah berkembang baik .

Tabel 19. Perkembangan pelaporan kecelakaan kerja (terutama kategori ringan dan *near miss*) di PT ANDI

Informan	Pelaporan kecelakaan kerja	
	Sudah berkembang	Belum berkembang
Informan 1		√
Informan 2		√
Informan 3		√
Informan 4		√

Tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar informan menjawab pelaporan kecelakaan kerja khususnya untuk kategori ringan dan *near miss* belum berkembang. Oleh karena itu, informan belum mencapai tingkat adopsi.

6.2.4.5. Rekap tingkatan tindakan informan

Tabel 20. Hasil rekapitulasi tindakan informan

Informan	Tingkatan Tindakan			
	Persepsi	Respon terpimpin	Mekanisme	Adopsi
Informan 1▶▶		
Informan 2▶▶		
Informan 3▶▶		
Informan 4▶▶		

Tabel di atas memperlihatkan bahwa tindakan pelaporan kecelakaan kerja khususnya pelaporan kecelakaan ringan dan *near miss* baru mencapai tingkatan respon terpimpin.

6.3. Hasil Focus Group Discussion (FGD)

6.3.1. Karakteristik Informan

Informan yang mengikuti diskusi kelompok terarah (FGD) ini berjumlah tujuh orang, diantaranya:

Tabel 21. Karakteristik informan untuk Diskusi Kelompok Terarah (FGD)

No.	Informan	Bagian
1.	Informan 5	Operator forklift dan kontrol produksi
2.	Informan 6	Operator CKD
3.	Informan 7	Operator SMR/CPO
4.	Informan 8	Operator Lokal
5.	Informan 9	Operator Forklift
6.	Informan 10	<i>Packing</i>
7.	Informan 11	<i>Pre Delivery Checking</i>

6.3.2. Pengetahuan mengenai pelaporan kecelakaan kerja

6.3.2.1. Tingkatan tahu (*know*)

Tabel 22. Pengetahuan pekerja tentang definisi kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Suatu kelalaian manusia
Informan 7	Kelalaian
Informan 8	Kecelakaan sewaktu bekerja
Informan 9	Kejadian tidak disengaja yang menimbulkan celaka baik manusia maupun barang
Informan 10	Kejadian yang diakibatkan lingkungan yang tidak aman
Informan 11	Kecelakaan karena kelalaian karena tidak menggunakan alat <i>safety</i>

Hasil transkrip di atas menunjukkan bahwa sebagian besar informan telah mencapai tingkatan tahu. Pada umumnya informan mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai suatu kejadian yang dikarenakan kelalaian manusia (*unsafe act*), misalnya karena tidak menggunakan perlengkapan keselamatan. Meskipun demikian, beberapa diantaranya menyatakan bahwa kecelakaan kerja juga disebabkan oleh lingkungan yang tidak aman (*unsafe condition*). Selain itu akibat dari kecelakaan kerja dapat berupa kerugian, baik bagi manusianya maupun materi (barang).

6.3.2.2. Tingkatan memahami (*comprehension*)

Tabel 23. Pengetahuan tentang manfaat pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Menghindarkan hal-hal yang tidak diinginkan
Informan 6	Melihat angka kejadian kecelakaan
Informan 7	Mengetahui penyebab kecelakaan
Informan 8	Mengingatkan telah terjadi kecelakaan
Informan 9	<i>Improvement</i> ke depan agar tidak terjadi kedua kali
Informan 10	Atasan mengetahui dan melaporkan ke tim EHS
Informan 11	Perbaikan

Hasil di atas menjelaskan bahwa pada umumnya informan menyatakan bahwa pelaporan kecelakaan kerja itu penting, sehingga dapat dikatakan bahwa informan telah mencapai tingkatan memahami. Beberapa diantaranya menyatakan bahwa dengan adanya pelaporan dapat sebagai perbaikan (*improvement*) kepada tim EHS, sehingga hal-hal yang tidak diinginkan dapat dihindari dan tidak terjadi kedua kali. Selain itu, untuk mengetahui penyebab kecelakaan dan mengingatkan pekerja bahwa telah terjadi kecelakaan, sehingga pekerja dapat lebih berhati-hati lagi dalam melakukan pekerjaan.

6.3.2.3. Tingkatan aplikasi (*application*)

Tabel 24. Aplikasi pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Pernah tersayat seng sewaktu membongkar peti, tetapi tidak dilaporkan
Informan 6	Pernah tersayat seng saat bekerja dan berjalan, tetapi tidak dilaporkan
Informan 7	Tangan tersayat dan melaporkan ke Ketua EHS
Informan 8	Pengalaman sebelumnya pernah terjepit konveyor dan dilaporkan ke atasan
Informan 9	Terpukul palu, tetapi tidak perlu dilaporkan
Informan 10	Tersayat <i>cutter</i> saat <i>packing</i> , tetapi tidak dilaporkan
Informan 11	Pernah terpeleset karena lantai licin, tetapi tidak dilaporkan

Hasil di atas memperlihatkan bahwa sebagian informan belum mencapai tingkat aplikasi karena belum melaporkan apabila dirinya mengalami kecelakaan kerja (terutama kategori ringan dan *near miss*). Akan tetapi, terdapat dua informan telah mencapai tingkat aplikasi karena telah melaporkan pada saat mengalami kecelakaan kerja dengan alasan bahwa kecelakaan tersebut berkaitan penyediaan alat pelindung diri yang kurang bagus.

6.3.2.4. Tingkatan analisis (*analysis*)

Tabel 25. Alasan pekerja melaporkan atau tidak melapor apabila mengalami kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Masih bisa ditangani sendiri dan rekan
Informan 6	Hanya kecelakaan kecil
Informan 7	Meminta kondisi APD yang lebih bagus
Informan 8	Membutuhkan pertolongan saat kecelakaan
Informan 9	Penyebabnya ringan dan bisa ditanggulangi sendiri
Informan 10	Hanya luka kecil dan bisa diobatin sendiri
Informan 11	Tidak terlalu berbahaya

Hasil di atas memperlihatkan bahwa sebagian besar informan belum mencapai tingkat analisis karena kecelakaan yang dialami selama ini hanya luka ringan dan selama masih bisa ditangani sendiri, sehingga tidak perlu dilaporkan. Akan tetapi, terdapat informan yang telah mencapai tingkat analisis karena dengan melaporkan kecelakaan kerja (walaupun hanya luka ringan), maka dapat membuat perbaikan terutama dalam penyediaan alat pelindung diri yang lebih baik.

6.3.2.5. Tingkatan sintesis (*synthesis*)

Tabel 26. Kesesuaian pelaporan kecelakaan kerja dengan peraturan perundangan dan AGC

Informan	Intisari
Informan 5	Perusahaan dan manajemen harus tahu mengenai peraturan pelaporan
Informan 6	Belum begitu paham
Informan 7	Ada di peraturan perusahaan
Informan 8	Belum tahu peraturan di perusahaan
Informan 9	Ada di peraturan perusahaan
Informan 10	Ada di peraturan perusahaan dan kriteria AGC
Informan 11	Belum pernah diberitahu

Hasil transkrip di atas menunjukkan bahwa informan belum mencapai tingkat sintesis karena sebagian besar pekerja belum mengetahui peraturan mengenai

pelaporan kecelakaan kerja, sehingga di antara informan masih belum tahu dan paham tentang mekanisme pelaporan apabila terjadi insiden di perusahaan. Namun demikian, beberapa informan telah mengetahui adanya kewajiban pelaporan kecelakaan kerja berdasarkan peraturan perusahaan dan kriteria *Astra Green Company*.

6.3.2.6. Tingkatan evaluasi (*evaluation*)

Tabel 27. Evaluasi pekerja terhadap pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Tidak bisa menyalahkan manajemen
Informan 6	Tidak tahu kalau masalah pelaporan apakah sampai ke tingkat manajemen
Informan 7	Sudah cukup baik
Informan 8	Lumayan baik
Informan 9	Belum maksimal
Informan 10	Sudah ideal
Informan 11	Sosialisasi kurang

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada umumnya informan belum mencapai tingkat evaluasi. Beberapa pekerja menyatakan pelaporan yang ada di perusahaan sudah cukup baik. Akan tetapi, beberapa pekerja juga menyatakan bahwa pelaporan kecelakaan kerja masih belum maksimal dan masih kurang dalam pencatatan dan sosialisasi dari tim EHS.

6.3.3. Sikap terhadap pelaporan kecelakaan kerja

6.3.3.1. Tingkatan menerima (*receiving*)

Tabel 28. Kesetujuan terhadap pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Setuju
Informan 6	Setuju
Informan 7	Setuju, baik kecelakaan besar maupun kecil
Informan 8	Setuju, untuk setiap kecelakaan
Informan 11	Setuju, untuk perbaikan
Informan 9	Tidak setuju, karena tidak fatal
Informan 10	Tidak setuju, karena hanya kecelakaan kecil

Hasil tabel di atas, informan telah mencapai tingkat menerima karena sebagian besar telah setuju apabila kecelakaan sekecil apapun perlu dilaporkan karena dapat digunakan sebagai perbaikan. Akan tetapi, masih ada informan yang kurang setuju apabila *near miss* atau luka ringan itu dilaporkan karena tidak berakibat fatal dan hanya kecelakaan kecil.

6.3.3.2. Tingkatan merespon (*responding*)

Tabel 29. Respon terhadap pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Hanya secara lisan, secara tulisan belum
Informan 6	Hanya secara lisan, secara tulisan belum
Informan 7	Pekerja sudah melaporkan, dan didata oleh Pak Andy
Informan 8	Laporan secara lisan
Informan 9	Dilaporkan hanya internal untuk perbaikan
Informan 10	Diobati sendiri dan tidak dilaporkan
Informan 11	Masih kurang sarana dan prasarana

Hasil tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja pernah melaporkan kecelakaan kerja, tetapi hanya sebatas lisan. Selain itu, pelaporan juga dilakukan di bagian *spare part*, tetapi hanya diketahui internal karena cukup diperbaiki secara intern. Dengan demikian, informan telah mencapai tingkat merespon.

6.3.3.3. Tingkatan menghargai (*valuing*)

Tabel 30. Pekerja mengajak atau mendiskusikan mengenai pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Belum pernah
Informan 6	Belum pernah
Informan 7	<i>Morning talk</i>
Informan 8	<i>Morning talk</i>
Informan 9	<i>Five minute talk</i>
Informan 10	<i>Five minute talk</i>
Informan 11	Tidak pernah

Tabel di atas menunjukkan bahwa pada umumnya di setiap bagian sebelum memulai pekerjaan dilakukan *Morning talk* atau *Five minute talk*. Dengan demikian, sebagian informan telah mencapai tingkat menghargai.

6.3.3.4. Tingkatan bertanggung jawab (*responsible*)

Tabel 31. Penerimaan konsekuensi terhadap pelaporan kecelakaan kerja

Informan	Intisari
Informan 5	Takut dianggap tidak bertanggung jawab
Informan 6	Takut dibilang lalai
Informan 7	Bersedia mengakui jika melakukan kelalaian
Informan 8	Harus dilaporkan walaupun kesalahan kita juga
Informan 9	Takut pekerjaan utama terganggu
Informan 10	Tidak siap selama masih ringan
Informan 11	Takut tanggapan dari atasan jelek

Dari hasil FGD di atas mengenai sikap menunjukkan bahwa sikap pekerja baru mencapai tingkatan menghargai, belum mencapai tingkat bertanggung jawab. Berdasarkan tabel 31 menunjukkan bahwa sebagian besar informan tidak siap menerima konsekuensi karena takut mendapat tanggapan yang negatif dari atasan, takut dibilang lalai atau tidak bertanggung jawab terhadap pekerjaan. Alasan lain karena takut pekerjaan utama akan terganggu dengan adanya investigasi laporan kecelakaan.

6.3.4. Tindakan terhadap pelaporan kecelakaan kerja

6.3.4.1. Tingkatan persepsi (*perception*)

Tabel 32. Tindakan yang akan dipilih saat mengalami kecelakaan kerja (ringan dan *near miss*)

Informan	Intisari
Informan 5	Tidak dilaporkan kalau bisa ditangani sendiri
Informan 6	Cerita ke teman
Informan 7	Dilaporkan
Informan 8	Dilaporkan walaupun tindakan atasan terlambat
Informan 9	Dilaporkan hanya internal untuk perbaikan
Informan 10	Diobati sendiri dan tidak dilaporkan
Informan 11	Untuk catatan sendiri saja

Tabel di atas menyatakan bahwa sebagian besar pekerja tidak melaporkan kepada atasan karena menganggap hanya luka ringan atau hampir celaka, tetapi ada pula pekerja yang menceritakan kejadian kecelakaan tersebut kepada rekan kerja. Namun demikian, beberapa dari informan juga ada yang melaporkan kecelakaan yang dialami kepada atasan. Berdasarkan hal di atas, informan belum menunjukkan tingkat persepsi.

6.3.4.2. Tingkatan respon terpimpin (*guided response*)

Tabel 33. Tindakan pelaporan berdasarkan urutan mekanisme di PT ANDI

Informan	Intisari
Informan 5	Laporan ke atasan langsung
Informan 6	Kurang paham dengan mekanisme perusahaan
Informan 7	Laporan ke atasan
Informan 8	Laporan ke Ketua EHS
Informan 9	Belum tahu mekanisme
Informan 10	Belum tahu mekanisme
Informan 11	Belum tahu mekanisme

Tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar informan belum mencapai tingkat respon terpimpin. Secara umum pekerja belum mengetahui mekanisme pelaporan yang ada di perusahaan, sehingga mereka tidak mengetahui jenis kecelakaan kerja apa saja yang harus dilaporkan dan kepada siapa dilaporkan. Oleh karena itu, apabila pekerja mengalami suatu kecelakaan kerja (baik ringan dan *near miss*) tidak pernah dilaporkan. Namun demikian, sedikit dari informan yang melaporkan kejadian tersebut kepada atasannya langsung.

6.3.4.3. Tingkatan mekanisme (*mechanism*)

Tabel 34. Kebiasaan melaporkan kecelakaan kerja (*terutama ringan dan near miss*)

Informan	Intisari
Informan 5	-
Informan 6	Belum terbiasa, karena kurangnya realisasi ke karyawan
Informan 7	Pekerja sudah melaporkan secara lisan, tinggal didata oleh atasan
Informan 8	Masih kurang dan belum terbiasa
Informan 9	Tidak menjawab
Informan 10	Tidak menjawab
Informan 11	Tidak tahu

Tabel di atas menunjukkan bahwa pekerja belum terbiasa melakukan pelaporan karena dari perusahaan belum ada realisasinya, misalkan memberikan sosialisasi terutama jika terjadi kecelakaan kerja, sehingga pekerja dapat mengetahui apa yang harus dilakukan. Selain itu, walaupun ada pekerja yang sudah melaporkan, tetapi ternyata dari pihak EHS yang belum terbiasa melakukan pencatatan. Dengan demikian, informan belum mencapai tingkat mekanisme

6.3.4.4. Tingkatan adopsi (*adoption*)

Tabel 35. Perkembangan pelaporan kecelakaan kerja di PT ANDI

Informan	Perkembangan pelaporan	
	Sudah berkembang	Belum berkembang
Informan 5		√
Informan 6		√
Informan 8		√
Informan 11		√

Hasil tabel di atas menunjukkan bahwa selama ini pelaporan kecelakaan kerja belum berkembang baik. Menurut informan, sosialisasi yang dilakukan belum efektif dan kurangnya pencatatan. Akan tetapi, apabila mekanisme mengenai pelaporan

kecelakaan kerja sudah jelas dan disosialisasikan, maka pekerja tidak lagi tidak peduli terhadap pelaporan kecelakaan ringan dan *near miss*.

Berdasarkan hasil FGD di atas menunjukkan bahwa pekerja belum mencapai tingkatan sampai tingkat adopsi. Menurut informan, hal tersebut disebabkan kurangnya sosialisasi mengenai pelaporan kecelakaan khususnya kecelakaan ringan dan *near miss*.

6.4. Hasil kuesioner

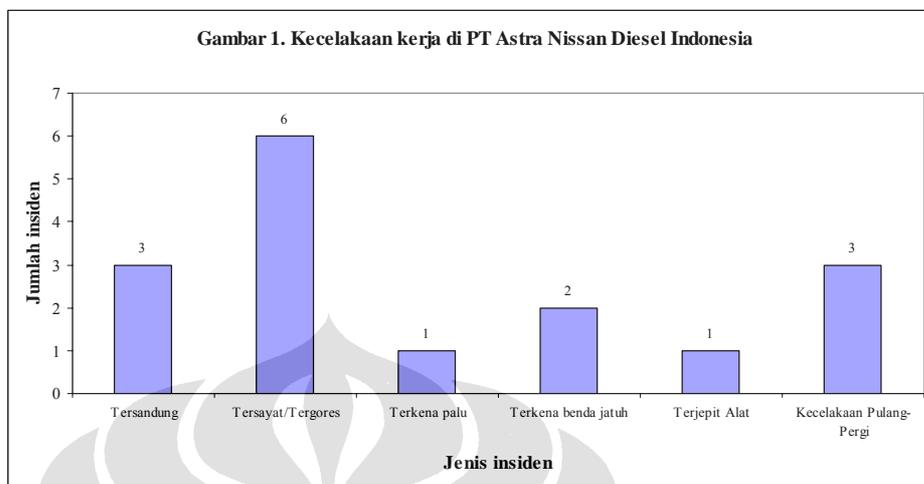
6.4.1. Karakteristik Informan



Gambar 5. Masa Kerja Informan di PT Astra Nissan Diesel Indonesia

Berdasarkan diagram di atas menunjukkan bahwa masa kerja pekerja di PT ANDI yang kurang dari 10 tahun sebesar 70%, sedangkan yang lebih dari 10% sebesar 30%.

6.4.2. Kecelakaan kerja yang pernah dialami oleh pekerja



Gambar 6. Kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia

Hasil di atas menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja pernah mengalami tersayat atau tergores, baik disebabkan oleh terkena *cutter* pada saat *packing* atau tersayat seng saat bongkar peti. Selain itu, kecelakaan yang juga banyak terjadi adalah kecelakaan berangkat atau pulang kerja, dan selebihnya pekerja pernah mengalami kejatuhan benda dan terjepit alat. Pekerja juga pernah mengalami *near miss* di area kerja seperti tersandung.

6.4.2. Pengetahuan mengenai pelaporan kecelakaan kerja

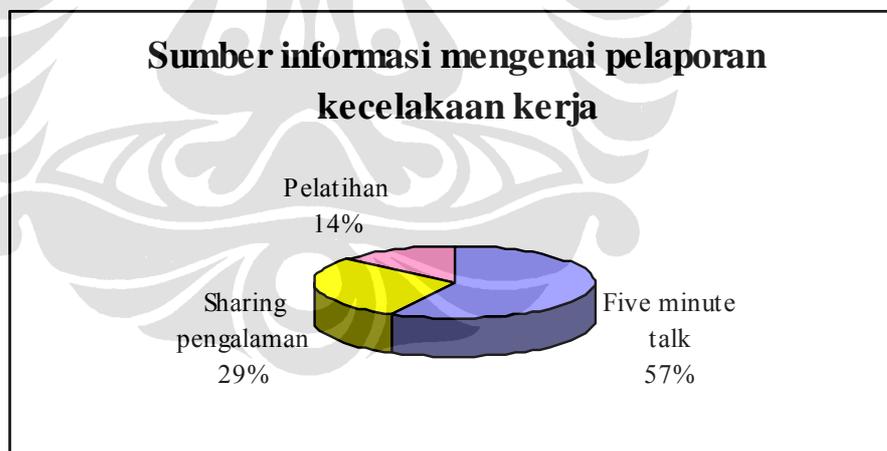


Gambar 7. Pengetahuan pekerja mengenai pelaporan kecelakaan kerja



Gambar 8. Pengetahuan berdasarkan masa kerja

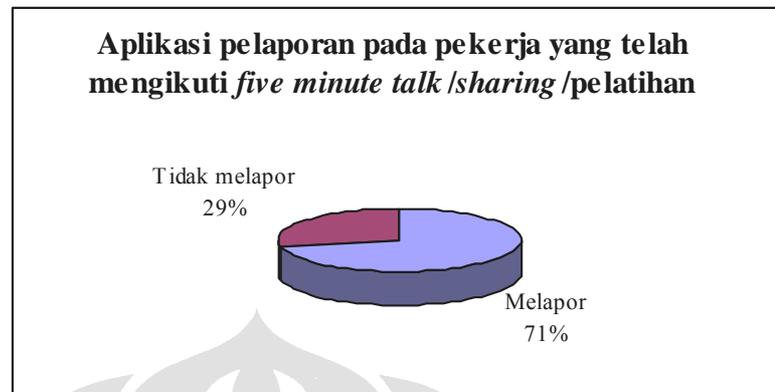
Berdasarkan Gambar 7 yang menunjukkan pekerja yang “tahu” sebesar 70%, dan dari Gambar 8 dijelaskan bahwa dari 70% tersebut ternyata 57% pekerja mempunyai masa kerja lebih dari 10 tahun dan 43% kurang dari 10 tahun.



Gambar 9. Sumber informasi mengenai pelaporan kecelakaan kerja

Berdasarkan Gambar 7 menunjukkan bahwa sebanyak 70% pekerja mengetahui tentang pelaporan kecelakaan kerja dan pada gambar 9 memperlihatkan bahwa dari 70% pekerja yang “tahu”, sumber informasinya berasal dari *five minute talk* (57%), *sharing* pengalaman dengan rekan kerja (29%), dan pelatihan (14%).

6.4.3. Aplikasi pelaporan kecelakaan kerja



Gambar 10. Aplikasi pelaporan pada pekerja yang mengikuti *five minute talk*/ *sharing*/ pelatihan

Berdasarkan diagram di atas, menunjukkan bahwa pekerja yang mengikuti *five minute talk*, sering melakukan *sharing* pengalaman dengan rekan kerja, atau pernah mengikuti pelatihan ternyata lebih banyak melaporkan apabila mengalami kecelakaan kerja.



Gambar 11. Aplikasi pelaporan pada pekerja yang tidak mengadakan *five minute talk*, belum pernah *sharing*, atau mengikuti pelatihan

Berdasarkan gambar di atas, menunjukkan bahwa semua pekerja yang tidak pernah mengikuti *five minute talk* ternyata tidak melaporkan apabila mengalami kecelakaan (terutama luka ringan dan *near miss*).

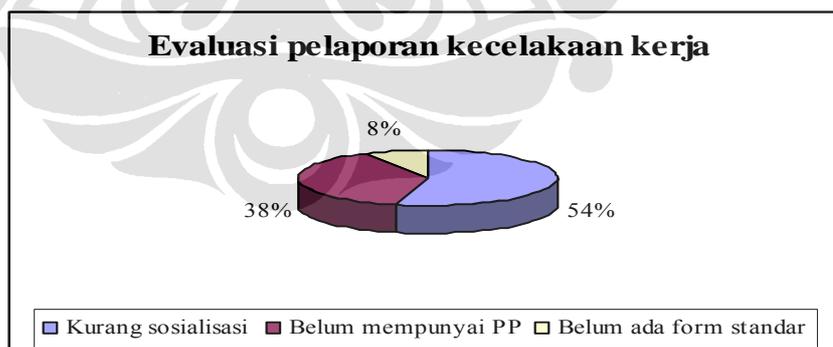
6.4.4. Alasan kecelakaan kerja tidak dilaporkan



Gambar 12. Alasan kecelakaan kerja tidak dilaporkan kepada atasan (supervisor)

Hasil di atas menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja tidak melaporkan kecelakaan kerja karena menganggap hanya luka ringan, tidak mendapat tanggapan yang positif dari atasan, pekerja belum mengetahui mekanisme pelaporan yang ada di perusahaan, dan lokasi untuk melaporkan jauh, sehingga dapat memakan waktu.

6.4.5. Evaluasi pelaporan kecelakaan kerja di PT ANDI



Gambar 13. Evaluasi pelaporan kecelakaan kerja di PT ANDI

Berdasarkan diagram di atas menunjukkan masih kurangnya sosialisasi mengenai mekanisme pelaporan kecelakaan kerja (54%), belum ada peraturan perusahaan (38%), dan sosialisasi format standar pelaporan kecelakaan kerja (8%).

BAB 7

PEMBAHASAN

7.1. Pengetahuan mengenai pelaporan kecelakaan kerja

Menurut Bloom (1908), pengetahuan adalah hasil dari tahu dan terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Pengetahuan mempunyai beberapa tingkatan, dimulai dari *tahu-paham-aplikasi-analisis-sintesis-evaluasi*. Namun demikian, sebelum seseorang mengadopsi suatu perilaku, maka ia harus tahu terlebih dahulu apa arti atau manfaat perilaku tersebut bagi dirinya dan orang lain (Notoatmodjo, 2003: 128).

Berdasarkan hasil penelitian, pihak manajemen (manajemen representatif, kepala HRD/GA, ketua EHS, dan kepala gudang *spare part*) serta para pekerja telah mengetahui dan memahami definisi dan manfaat pelaporan kecelakaan kerja (termasuk *near miss*). Secara umum, dari pihak pengelola mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai suatu kecelakaan atau kejadian yang tidak disangka-sangka (di luar dugaan) yang disebabkan oleh aktivitas pekerjaan yang terjadi di lingkungan kerja, sehingga dapat menimbulkan kerugian, baik fisik maupun materi. Sedangkan, pekerja mendefinisikan kecelakaan kerja sebagai suatu kejadian yang dikarenakan kelalaian manusia (*unsafe act*) dan lingkungan yang tidak aman (*unsafe condition*) dan dapat menimbulkan kerugian, baik bagi manusianya maupun materi (barang).

Sumakmur (1989) membuat batasan bahwa kecelakaan kerja adalah suatu kecelakaan yang berkaitan dengan hubungan kerja dengan perusahaan. Hubungan kerja di sini berarti bahwa kecelakaan terjadi karena akibat dari pekerjaan atau pada

waktu melaksanakan pekerjaan. Dalam perkembangan selanjutnya, ruang lingkup kecelakaan diperluas lagi, sehingga mencakup kecelakaan-kecelakaan tenaga kerja yang terjadi pada saat perjalanan ke dan dari tempat kerja. Dengan kata lain, kecelakaan lalu lintas yang menimpa tenaga kerja dalam perjalanan ke dan dari tempat kerja atau dalam rangka menjalankan pekerjaannya juga termasuk kecelakaan kerja (Notoatmodjo, 2003).

Namun demikian, fakta yang ada di lapangan menunjukkan bahwa terjadi ketidakjelasan antara pihak manajemen dan pekerja mengenai kriteria kecelakaan kerja di perusahaan. Berdasarkan hasil observasi menunjukkan bahwa di papan monitoring kecelakaan kerja disebutkan bahwa kategori kecelakaan kerja yang harus dicatat dan dilaporkan adalah kecelakaan ringan, berat, dan kecelakaan di jalan. Walaupun begitu, dari pihak manajemen apabila terjadi kecelakaan pada saat pekerja pulang atau pergi ke tempat kerja akan segera melaporkan ke pihak Jamsostek.

Lain halnya dengan istilah *near miss* atau nyaris celaka, yaitu secara fisik seseorang pekerja belum mengalami kecelakaan, tetapi akibat dari suatu keadaan atau tindakan yang mengarah kepada terjadinya kecelakaan. Berdasarkan hasil penelitian, sebagian besar informan belum pernah mendengar istilah tersebut. Hanya ketua EHS yang pernah mendengar dan mengetahui definisi *near miss* dari grup Astra lain.

Near miss didefinisikan sebagai hampir atau mendekati kecelakaan, seperti tersandung dan terpeleset tanpa menimbulkan luka. Dengan demikian, pengetahuan yang dimiliki oleh informan tersebut didapat melalui pengamatan. Namun, pengetahuan tidak hanya muncul ketika seseorang menggunakan indera atau akal budinya untuk mengamati dan mengenali sesuatu yang belum pernah dilihat atau

dirasakan sebelumnya. Pengetahuan juga dapat muncul dari pengalaman (www.wikipedia.org). Berdasarkan hasil kuesioner menunjukkan bahwa dari pekerja yang “tahu” mengenai pelaporan kecelakaan kerja ternyata sebagian besar dari pekerja yang telah memiliki masa kerja lebih dari 10 tahun.

Pada tingkatan memahami (*comprehension*), seorang informan harus mampu menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui, menginterpretasikan materi tersebut secara benar, sehingga informan dapat menjelaskan, menyebutkan contoh, menyimpulkan, meramalkan, dan sebagainya terhadap objek yang dipelajari. Untuk mengukur tingkat paham informan, maka dalam penelitian ini informan harus bisa menjelaskan manfaat dari pelaporan kecelakaan kerja.

Manfaat adanya laporan kecelakaan kerja antara lain (www.katgama.net):

- a. Meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dengan lengkapnya data kecelakaan.
- b. Menjelaskan sumber kecelakaan dan memberikan informasi pada supervisor dan *safety committee* baik *unsafe act* maupun *unsafe condition*.
- c. Menilai keefektifan program keselamatan
- d. Memperbaiki prosedur operasi
- e. Menghindari kerugian yang lebih besar
- f. Mengetahui kesalahan manajemen
- g. Mencegah terulang lagi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar informan menyebutkan manfaat pelaporan kecelakaan kerja adalah untuk mencegah supaya kecelakaan kerja tidak terjadi lagi di kemudian hari, sebagai evaluasi perusahaan, dan *feedback* kepada manajemen, sehingga *cost* perusahaan dapat berkurang untuk biaya

perawatan pekerja apabila terjadi kecelakaan kerja. Sedangkan dari pihak pekerja menyatakan bahwa dengan adanya pelaporan kecelakaan kerja dapat digunakan sebagai bahan perbaikan (*improvement*) kepada tim EHS, sehingga hal-hal yang tidak diinginkan dapat dihindari dan tidak terjadi kedua kali, mengetahui sumber penyebab kecelakaan kerja, serta untuk mengingatkan pekerja bahwa telah terjadi kecelakaan, sehingga pekerja dapat lebih berhati-hati lagi dalam melakukan pekerjaan. Dengan demikian, inti dari semua jawaban informan di atas sebagian besar telah sesuai dengan teori. Hal ini memperlihatkan bahwa semua informan telah memahami pentingnya pelaporan kecelakaan kerja.

Sama halnya dengan proses “tahu” yang dialami oleh informan. Secara umum, informan yang mengetahui mengenai kecelakaan kerja (*near miss*), pelaporan serta manfaatnya, didapat dari pengamatan terhadap sistem pelaporan kecelakaan kerja dari grup Astra lain yang telah melaporkan kejadian *near miss* dalam pelaporan kecelakaan kerja di perusahaannya. Selain itu, berdasarkan hasil kuesioner menunjukkan bahwa pekerja yang mengetahui tentang kecelakaan kerja, pelaporan serta manfaatnya, didapat dari pengalaman pribadi, *five minute talk*, *sharing* pengalaman dengan rekan kerja, serta pelatihan.

Bloom (1908) menyatakan bahwa sebagian besar pengetahuan diperoleh melalui mata dan telinga. Dengan demikian, hal di atas menunjukkan bahwa seseorang yang pernah belajar, mendengar, atau melakukan penginderaan lainnya akan dapat mengingat kembali (*recall*) mengenai suatu hal yang pernah dilihat atau didengarnya. Melihat dapat dengan pengamatan, sedangkan mendengar dapat dengan *sharing* pengalaman atau saat *five minute talk*.

Setelah informan sampai pada tingkatan memahami, maka selanjutnya adalah tingkatan aplikasi (*aplication*). Pada tingkatan ini diartikan informan mampu menggunakan materi yang dipelajari pada situasi atau kondisi *real* (sebenarnya). Namun demikian, kondisi di lapangan beberapa informan belum menerapkan pengetahuan dan pemahamannya mengenai arti dan manfaat pelaporan kecelakaan kerja dalam pelaksanaan EHS selama ini. Akan tetapi, dari beberapa informan terdapat beberapa yang dapat menyebutkan contoh aplikasi di lapangan mengenai pelaporan kecelakaan kerja, misalnya informan dari bagian PPC saat tangannya tersayat seng segera melapor kepada atasan dikarenakan sarung tangan yang digunakan tidak dalam kondisi bagus. Selain itu, supervisor gudang *spare part* juga pernah melaporkan kejadian kecelakaan yang menimpa anak PKL pada tahun 2007 kepada bagian HRD.

Pada tingkatan analisis (*analysis*), informan mampu menjabarkan atau menggambarkan pelaporan kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia. Akan tetapi, dari pihak pengelola hanya manajemen representatif dan ketua EHS yang dapat menggambarkan kondisi pelaporan kecelakaan kerja di perusahaan beserta alasannya.

Menurut Silalahi (1985), beberapa alasan mengapa seorang supervisor tidak melaporkan suatu kecelakaan, diantaranya:

- a. Memelihara catatan yang bersih dari noda kecelakaan
- b. Menganggap remeh luka kecil yang tidak perih
- c. Mengelakkan tanggung jawab
- d. Sama sekali tidak memahami akibat akhir suatu kecelakaan

Sedangkan berdasarkan hasil penelitian, beberapa alasan pihak pengelola tidak melaporkan suatu kecelakaan karena:

- a. Hanya kecelakaan berupa cedera ringan atau tidak menimbulkan luka sehingga tidak perlu dilaporkan
- b. Masih bisa melanjutkan pekerjaan
- c. Sebagian besar pekerja belum mengetahui mekanisme pelaporan di perusahaan.
- d. Kecelakaan yang memerlukan penanganan medis dari rumah sakit saja yang dilaporkan

Dari beberapa alasan tersebut di atas, sebagian besar informan mengemukakan bahwa tidak adanya pelaporan kecelakaan kerja dikarenakan menganggap hanya luka kecil dan *near miss* tidak menimbulkan luka sehingga tidak perlu dilaporkan. Menurut manajemen representatif (informan 1), kendala yang dihadapi perusahaan adalah keterbatasan orang, sehingga tidak memungkinkan orang untuk membuat laporan apabila terjadi kecelakaan. Namun demikian, dari manajemen pribadi menyatakan bahwa kecelakaan sekecil apapun harus dilaporkan. Hal tersebut didukung pula oleh pernyataan dari ketua EHS (informan 3) bahwa saat ini memang perusahaan termasuk pekerja juga berpikir sama dimana pekerja tidak ingin jam kerjanya terhenti karena harus melaporkan apabila telah terjadi suatu kecelakaan di lingkungan perusahaan. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, maka didapatkan hasil yang sesuai dengan teori bahwa poin pertama kendala dalam membuat laporan kecelakaan, sehingga tidak mewakili kondisi yang sebenarnya adalah dikarenakan tidak mau proses pekerjaan terhenti (www.katgama.net).

Pada tingkatan selanjutnya, yaitu tingkatan sintesis (*syntesis*), informan harus menyesuaikan pengetahuannya terhadap suatu teori atau rumusan yang telah ada

khususnya yang mengenai pelaporan kecelakaan kerja misalkan dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 03/MEN/1998 dan Kriteria *Assessment Astra Green Company*. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar informan telah mengetahui adanya peraturan khususnya dari kriteria *Astra Green Company* dimana salah satu kriterianya adalah mengenai pelaporan insiden LK3. Akan tetapi, sebagian besar dari informan hanya tahu sebatas “ada” di kriteria *assessment* peraturan *Green Company* dan belum dapat menyesuaikan di lapangan bahwa “setiap insiden LK3 yang terjadi dicatat oleh perusahaan, baik berupa insiden tanpa cedera atau kerusakan (*near miss*), kerusakan harta benda (*property damage*), kecelakaan (cedera ringan, serius atau berat) sampai kepada kematian (*fatality*)” (Deliansyah dkk, 2004 : 181).

Pada tingkatan terakhir yakni tingkatan evaluasi (*evaluation*), sistem pelaporan kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia masih terdapat kekurangan (belum maksimal) dan masih banyak yang perlu diperbaiki, yaitu salah satunya dengan meningkatkan sosialisasi kepada pekerja mengenai mekanisme pelaporan kecelakaan kerja serta meningkatkan pencatatan pelaporan kecelakaan kerja.

Dengan demikian, dapat disimpulkan secara keseluruhan bahwa tingkat pengetahuan perusahaan masih kurang karena baru sampai tingkat tahu dan memahami, tetapi belum sampai mengaplikasikannya di lapangan. Akan tetapi, untuk pengetahuan manajemen representatif dan ketua EHS sudah baik. Seperti yang dikemukakan oleh Rogers, apabila penerimaan perilaku baru atau adopsi perilaku didasari oleh pengetahuan maka perilaku itu akan bersifat langgeng (*long lasting*).

7.2. Sikap terhadap pelaporan kecelakaan kerja

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Newcomb, salah seorang ahli psikologis sosial, menyatakan bahwa sikap itu merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak. Seperti halnya pengetahuan, sikap juga terdiri dari berbagai tingkatan (*menerima-merespon-menghargai-bertanggung jawab*) (Notoatmodjo, 2003: 124).

Dalam ilmu psikologi, komponen sikap terhadap suatu objek tertentu memiliki komponen, yaitu: kognitif yang terdiri dari seluruh kognisi yang dimiliki seseorang mengenai objek sikap tertentu (fakta, pengetahuan, dan keyakinan tentang objek), afektif terdiri dari seluruh perasaan atau emosi seseorang terhadap objek yang dirasakan menyenangkan atau tidak menyenangkan (setuju-tidak setuju), dan perilaku yakni kesiapan seseorang untuk bertindak terhadap objek (Sears.O, 1992).

Dalam manajemen kerugian menyeluruh, sistem laporan memainkan peranan penting. Tidak ada suatu kejadian atau kecelakaan yang dapat diabaikan begitu saja, betapa pun kecilnya. Laporan kecelakaan menyeluruh adalah kegiatan manajemen yang peka terhadap kerugian. Mungkin akibat sesuatu kecelakaan dapat dikategorikan “kecil”, “sedang”, atau “parah”. Namun kecelakaan dari kategori apapun harus dianggap penting oleh manajemen (Silalahi, 1985: 11).

Berdasarkan hasil wawancara, sikap yang dimiliki oleh manajemen secara garis besar menyetujui adanya pelaporan sekecil apapun. Hal ini ditunjukkan dengan komitmen manajemen yang tidak menginginkan terjadinya kecelakaan kerja apalagi secara fatal, serta menjaga karyawan bekerja secara aman dan selamat. Selain itu dari segi penilaian yang lebih besar yaitu dari PT Astra Internasional, jika sampai timbul kecelakaan maka *raport* secara manajemen juga akan jelek. Oleh karena itu, dari

pihak manajemen pun tidak menginginkan adanya kecelakaan yang lebih besar terjadi di kemudian hari. Akan tetapi, manajemen akan siap apabila hasil audit bila tidak baik, itu berarti sebagai cambuk untuk manajemen supaya tidak terjadi lagi. Apabila dengan adanya pelaporan kecelakaan maka akan dicari penyebabnya dan segera ditanggulangi.

Sikap serupa juga dimiliki oleh Ketua EHS yang menyatakan kesetujuannya dalam pelaporan kecelakaan, baik itu ringan ataupun *near miss*. Sebagai ketua EHS, selama ini informan juga telah menghimbau pekerja untuk bekerja secara aman dengan melakukan *morning talk*. Selain itu apabila menerima adanya pelaporan, maka akan menghargai sekali laporan tersebut kemudian akan ditindaklanjuti. Namun demikian, apabila terjadi suatu kecelakaan yang fatal tidak perlu ditutup-tutupi dari Astra maupun Depnaker karena dengan adanya pelaporan tersebut akan diketahui sebenarnya sebab dasar kecelakaan tersebut, apakah kelalaian korban atau memang sistem manajemen di perusahaan yang tidak benar.

Akan tetapi, sikap berbeda ditunjukkan oleh dua informan lainnya yaitu kepala HRD/GA dan kepala gudang (supervisor) *spare part*. Kedua informan tersebut menyatakan kurang setuju dan tidak siap apabila pelaporan khususnya kecelakaan ringan dilaporkan. Hal tersebut dikarenakan untuk kejadian *near miss* dianggap sebagai “kesialan” saja, sedangkan untuk kecelakaan ringan dapat mengganggu pekerjaan utama.

Namun demikian, sikap yang ditunjukkan oleh pekerja, baik berdasarkan hasil FGD atau kuesioner menunjukkan bahwa pekerja setuju apabila kecelakaan sekecil apapun harus dilaporkan. Kenyataannya di lapangan bahwa beberapa pekerja di bagian PPC telah melaporkan secara lisan kepada atasan. Akan tetapi, informan

menyatakan bahwa dari pihak EHS belum melakukan pencatatan terhadap hasil laporan para pekerja.

Sesungguhnya pencatatan yang baik mempunyai beberapa keuntungan, antara lain: perusahaan dapat memperkirakan dampak ekonomi yang ditimbulkan oleh kecelakaan kerja, misalnya kehilangan waktu produksi, kerusakan alat, dan peningkatan kompensasi kepada pekerja, serta mengidentifikasi risiko yang akan timbul dari pekerjaan sehingga dapat dilakukan strategi pencegahan terhadap kecelakaan kerja (Alli, 2001: 77).

Walaupun pekerja setuju terhadap pelaporan kecelakaan, tetapi sebagian besar pekerja tidak siap menerima konsekuensi dari pelaporannya. Secara umum, pekerja tidak melaporkan kecelakaan kerja karena takut mendapat tanggapan yang negatif dari atasan, takut dibilang lalai atau tidak bertanggung jawab terhadap pekerjaan. Alasan lain karena takut pekerjaan utama akan terganggu dengan adanya investigasi laporan kecelakaan. Oleh karena itu, selama masih bisa diobati sendiri tidak perlu dilaporkan.

Bila melihat dari sisi perusahaan, sikap yang ditunjukkan oleh PT Astra Nissan Diesel Indonesia adalah dengan memiliki SOP mengenai investigasi kecelakaan kerja, mekanisme pelaporan kecelakaan kerja, dan format pelaporan kecelakaan kerja. Akan tetapi, di PT Astra Nissan Diesel Indonesia belum memiliki peraturan yang menunjukkan bahwa setiap pekerja yang cedera harus melapo kepada supervisor, dan supervisor akan mengatur pertolongan untuk pengobatan, serta mencatat dalam laporan kecelakaan. Meskipun kecelakaan yang terjadi hanya ringan, tetapi laporan harus dibuat agar dapat diambil langkah pencegahan supaya tidak

terulang lagi. Dengan demikian, dapat mendidik pekerja agar memenuhi kewajibannya untuk melaporkan setiap kecelakaan pada atasan.

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa sikap yang ditunjukkan pekerja masih kurang. Hal ini dikarenakan adanya prasangka negatif pekerja terhadap penilaian konsekuensi dari manajemen yang tidak berdasar dan pengambilan sikap sebelum menilai dengan cermat, sehingga terjadi penyimpangan pandangan dari kenyataan yang sesungguhnya. Padahal, berdasarkan hasil wawancara menunjukkan bahwa sebenarnya sikap manajemen sudah baik, sehingga ini hanya ketakutan dari para pekerja saja.

7.3. Tindakan terhadap pelaporan kecelakaan kerja

Tujuan utama dilakukan pencatatan dan pelaporan kecelakaan kerja adalah untuk menemukan jawaban atas pertanyaan mengapa kecelakaan terjadi, apa penyebabnya, bagaimana terjadinya, dimana, kapan, siapa atau apa yang menjadi korban, dan sebagainya. Selanjutnya perlu diupayakan program pencegahannya sehingga di kemudian hari tidak terjadi kecelakaan yang sama.

Bird dan George (1985) dalam buku *Practical Loss Control Leadership* (p.61) mengemukakan alasan karyawan tidak melaporkan kejadian kecelakaan, yaitu

- a. Ketakutan akan kedisiplinan atau hukuman
- b. Perhatian akan catatan departemen atau pabrik
- c. Perhatian akan reputasi atau karir seseorang
- d. Ketakutan akan pelayanan medis
- e. Tidak suka petugas medis
- f. Keinginan menghindari berhenti bekerja untuk sementara

g. Keinginan untuk menjaga bersihnya catatan seseorang

Selain itu, beberapa kendala yang membuat laporan kecelakaan tidak mewakili kondisi yang sebenarnya, antara lain: (www.katgama.net)

- a. Tidak mau proses pekerjaan terhenti
- b. Menghindari birokrasi
- c. Takut reputasi atau *track record* jelek
- d. Tidak suka dengan petugas medis
- e. Tidak mengerti pentingnya laporan
- f. Takut dianggap tidak disiplin

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja yang tidak melaporkan kecelakaan kerja disebabkan karena:

- a. Menganggap hanya luka ringan dan masih dapat kembali bekerja. Banyak pekerja yang tidak ingin kehilangan jam kerjanya apabila harus melaporkan kecelakaan kerja yang dialami. Selain itu, pekerja menyatakan bahwa lokasi untuk melaporkan jauh, sehingga dapat memakan waktu.
- b. Saat melaporkan tidak mendapat tanggapan yang positif dari atasan. Seharusnya sebagai atasan, jika informasi dari pekerja dapat digunakan untuk mencegah atau mengontrol insiden yang akan datang, biarkan pekerja tahu kontribusi informasi yang mereka laporkan. Jika reaksi yang timbul adalah positif, pengalaman dalam berbagi data berharga yang bersifat prediktif dan preventif akan menciptakan suasana kerja sama dan tidak menimbulkan suasana interogatif.
- c. Takut dianggap lalai atau tidak bertanggung jawab terhadap pekerjaan.
- d. Takut apabila mempengaruhi penilaian atasan terhadap dirinya. Berdasarkan teori, pekerja biasanya tidak ingin dicap sebagai orang yang cenderung celaka

atau sebagai karyawan yang membahayakan karyawan lain oleh supervisor atau teman mereka. Mereka berusaha menghindari cap yang negatif yang ditunjukkan pada mereka. Karyawan yang mengalami kejadian celaka akan merasa bertanggung jawab dan memutuskan untuk bekerja lebih berhati-hati di lain waktu.

Sebenarnya PT Astra Nissan Diesel Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk melakukan sosialisasi K3 terutama untuk karyawan baru, karyawan kontrak, dan siswa PKL, yaitu berupa pelatihan *awareness*, sehingga pada saat awal masuk pekerja sudah dapat mengetahui tentang keselamatan kerja. Akan tetapi, dalam pelatihan tersebut belum tentu apa yang diberitahukan semuanya langsung dapat dipahami. Oleh karena itu, berdasarkan pedoman Astra *Green Company* diperlukan adanya *training safety awareness* sebagai penyegaran (*refresh*) bagi karyawan lama dan baru terutama mengenai peraturan perusahaan, prosedur kerja, dan Astra *Green Company*.

Selain itu dari pihak manajemen telah mengharuskan setiap bagian produksi untuk melakukan *five minute talk* sebelum pekerjaan di mulai di pagi hari. Secara garis besar kegiatan ini mencakup evaluasi kerja hari kemarin dan rencana kerja hari ini. Akan tetapi, dalam forum tersebut juga diberikan himbauan kepada pekerja mengenai keselamatan dalam melakukan pekerjaan sekaligus forum untuk *sharing* pengalaman apabila terdapat pekerja yang mengalami kecelakaan kerja. Dari pihak manajemen pun telah menganjurkan pada perwakilan EHS di masing-masing bagian terutama bagian produksi untuk menyampaikan pesan mengenai LK3 ke pekerja lain. Selain itu dari divisinya pun wajib melakukan *meeting* setiap hari selama satu jam.

Temuan menarik yang didasari oleh hasil penelitian, menunjukkan bahwa kegiatan *five minute talk* dapat mempengaruhi tindakan seseorang untuk melakukan pelaporan kecelakaan kerja¹. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Firmansyah (1998) yang menyatakan bahwa ada hubungan yang bermakna antara pengetahuan, sikap, *safety meeting*, dan tanggapan positif dari supervisor.

Berdasarkan hasil kuesioner didapatkan hasil bahwa dari 70% pekerja yang mengetahui tentang pelaporan kecelakaan kerja, sebagian besar berasal dari kegiatan *five minute talk*, dan selebihnya berasal dari *sharing* pengalaman dengan rekan kerja serta pelatihan. Selain itu dari pekerja yang mengetahui pelaporan kerja dan mengikuti *five minute talk/ sharing/* pelatihan, sebagian besar dari mereka akan melaporkan kecelakaan kerja yang dialaminya. Begitu pula sebaliknya, pekerja yang tidak mengikuti *five minute talk* atau di departemennya jarang atau tidak ada kegiatan tersebut menunjukkan hampir semua pekerja tidak mengetahui mengenai pelaporan kecelakaan kerja serta tidak melaporkan apabila terjadi kecelakaan kerja.

Selain itu, pekerja di salah satu departemen mengungkapkan bahwa tindakannya untuk tidak melapor disebabkan oleh tidak adanya tanggapan yang positif dari atasan. Akan tetapi, menurut manajemen hal tersebut dikarenakan terjadinya *miscommunication* antara pekerja dengan atasannya.

Komunikasi merupakan salah satu elemen yang sangat penting dalam sebuah organisasi. Dengan komunikasi, pimpinan dapat mempromosikan dan mengembangkan budaya K3 di perusahaannya. Komunikasi yang efektif bergantung kepada semua orang dalam suatu organisasi, khususnya manajer-manajer dan

¹ Temuan dalam penelitian bahwa *five minute talk (safety meeting)* sebelum melakukan pekerjaan dapat mempengaruhi tindakan pelaporan kecelakaan kerja.

pengawas-pengawas yang tanggung jawabnya adalah mengembangkan suatu iklim di mana komunikasi dapat mengalir dengan bebas. Kemampuan mereka untuk mendapat umpan balik, untuk mengetahui kebutuhan-kebutuhan manusia sebagian besar menentukan suksesnya komunikasi-komunikasi mereka dengan bawahannya (Moekijat,1990).

Dengan demikian dibutuhkan iklim komunikasi organisasi yang baik. Hal ini menggunakan 2 latar belakang pengaruh yang diambil dari Krech dan Crutchfield yaitu faktor fungsional dan faktor struktural. Faktor fungsional meliputi pengalaman, pengetahuan, dan hal-hal yang berkaitan dengan faktor faktor personal, sementara faktor struktural berasal dari lingkungan, antara lain *network* komunikasi (www.digilib.ui.edu).

Kurangnya komunikasi yang dilakukan antar departemen ditunjukkan dengan hasil wawancara dimana pada tahun 2007 terjadi kecelakaan kerja yang dialami oleh siswa PKL yaitu cedera saat melakukan pengikatan yang mengakibatkan siswa tersebut harus dibawa ke rumah sakit. Akan tetapi, hal tersebut hanya diketahui oleh beberapa orang saja (khususnya departemen *spare part* dan HRD). Bahkan setelah dikonfirmasi kepada Ketua EHS, beliau tidak mengetahuinya. Berdasarkan wawancara dengan Ketua EHS, ia menyatakan bahwa seharusnya pelaporan tidak boleh ditutup-tutupi dari pihak intern, Astra, maupun Depnaker. Hal ini menandakan bahwa sebenarnya pihak pengelola sudah mengetahui alur pelaporan kecelakaan, yaitu apabila terjadi kecelakaan harus dilaporkan ke pihak Astra Internasional, asuransi (Jamsostek dan Astra Buana), serta Depnaker.

Berdasarkan formulir laporan kecelakaan yang dimiliki oleh PT Astra Nissan Diesel Indonesia menunjukkan bahwa laporan kecelakaan harus segera diisi, dikirim

kepada *Safety Department*-Astra, dan disampaikan kepada Depnaker, Astra Internasional, dan Jamsostek. Dengan adanya formulir tersebut dapat diketahui apabila telah terjadi kecelakaan kerja di perusahaan, baik itu yang dialami oleh kontraktor ataupun orang luar (termasuk anak PKL).

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa selama ini tindakan yang dilakukan perusahaan terhadap pelaporan kecelakaan kerja masih kurang, terutama dalam hal pencatatan, sosialisasi mekanisme pelaporan kecelakaan kerja, komunikasi antar departemen apabila terjadi kecelakaan kerja.

7.4. Kesadaran pelaporan kecelakaan kerja

Berdasarkan indikator-indikator antara lain pengetahuan, sikap, dan tindakan, menunjukkan bahwa tingkat kesadaran dari perusahaan masih kurang dalam hal pelaporan kecelakaan kerja. Sebagian besar pekerja hanya sebatas tahu, paham, dan setuju jika kecelakaan kerja sekecil apapun dilaporkan. Akan tetapi, kenyataan di lapangan masih terdapat pekerja yang belum melaporkan karena menganggap hanya luka ringan dan tidak siap menerima konsekuensi dari pelaporan tersebut.

Berdasarkan teori dari Geller (2000) menunjukkan bahwa tingkat kesadaran perusahaan mengenai pelaporan kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia baru sampai tingkat *Conscious Incompetence*, yaitu tahapan kedua dimana seseorang mengerti atau tahu apa yang seharusnya dilakukan, tetapi perlu adanya pembelajaran bagaimana untuk melakukannya secara benar.

Namun demikian, dari hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pekerja khususnya di PPC yang mempunyai kesadaran yang sudah baik dan perlu dipertahankan mengenai pelaporan kecelakaan kerja. Sedangkan dari sisi manajemen

dan ketua EHS sudah dapat dikatakan baik (perlu dipertahankan) karena kedua informan tersebut memiliki pengetahuan yang baik dan sikap yang baik. Hanya saja aplikasi di lapangan masih kurang. Berdasarkan wawancara, manajemen menyatakan bahwa terdapat kendala dalam pelaporan salah satunya karena terbatasnya jumlah karyawan di perusahaan. Namun demikian, antisipasi yang sudah dilakukan oleh perusahaan untuk mencegah terjadinya kecelakaan adalah dengan melakukan patrol 5K (Keteraturan, Kerapihan, Kebersihan, Keselamatan, dan Kedisiplinan).

Pelaksanaan patrol 5K di PT Astra Nissan Diesel Indonesia 5K dapat dilihat sebagai kegiatan pertama untuk membiasakan diri bekerja dengan standar. Kunci keberhasilan penerapan *housekeeping* adalah komitmen dan kesungguhan seluruh jajaran perusahaan untuk secara profesional menerapkan prinsip *housekeeping* tersebut (5K). Patrol 5K ini dilaksanakan setiap sebulan dua kali dan dilakukan dari jam 09.00 oleh tim EHS. Dalam patrol ini diharapkan dapat mengidentifikasi bahaya-bahaya yang mungkin timbul di lingkungan kerja. Akan tetapi, mungkin saja terdapat hal-hal yang tidak teridentifikasi oleh petugas patrol, berhubung patrol tidak dilaksanakan setiap hari. Oleh karena itu, perlu adanya pelaporan dari pekerja baik itu tentang *unsafe act* yang dilakukan oleh rekan kerja atau *unsafe condition* yang ada di lingkungan kerja serta maupun pelaporan apabila telah terjadi kecelakaan kerja (termasuk *near miss*) karena mereka bekerja setiap harinya, sehingga dengan pelaporan tersebut dapat mencegah terjadinya kecelakaan terulang lagi atau mengakibatkan kecelakaan yang lebih besar.

Berdasarkan hal di atas, sebenarnya PT Astra Nissan Diesel Indonesia sudah mempunyai program yang baik. Akan tetapi, bila melihat pada model penyebab kerugian ILCI menyatakan bahwa suatu kecelakaan tidak dapat dilihat dari penyebab

langsung saja, tetapi harus dilihat dari rangkaian penyebab sebelumnya. Bila dikaitkan dengan masalah yang ada di PT Astra Nissan Diesel Indonesia, maka masalah yang ada adalah kurangnya pengawasan (*lack of control*) pada program yang belum memadai, seperti: inspeksi dan investigasi kecelakaan.

Menurut Konrandus (2006), untuk meningkatkan kesadaran pekerja maka perusahaan harus memberikan penyuluhan jangka panjang bahwa kecelakaan sekecil apapun akan berakibat tidak baik bagi pribadi, keluarga, dan perusahaan. Hal inilah yang belum dilakukan oleh PT Astra Nissan Diesel Indonesia. Berdasarkan hasil evaluasi, pekerja menyatakan bahwa kurangnya sosialisasi yang diberikan kepada pekerja mengenai pelaporan kecelakaan kerja (54%), belum ada peraturan yang mengharuskan pekerja melaporkan setiap kecelakaan (38%), serta belum adanya form standar yang dimiliki perusahaan mengenai kriteria kecelakaan kerja yang harus dilaporkan dan dicatat oleh perusahaan (8%). Dengan demikian, kesadaran dapat terwujud jika terdapat komunikasi dalam sebuah organisasi untuk menyampaikan hal-hal mengenai K3 kepada pekerja.