

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Secara umum pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Indonesia masih sering terabaikan. Hal ini ditunjukkan dengan masih tingginya angka kecelakaan kerja. Selain itu, tingkat kecelakaan kerja di Indonesia menduduki urutan kelima se-ASEAN dibandingkan Singapura, Malaysia, Thailand, dan Filipina. (Konradus, 2006: 131).

Namun demikian, jumlah kecelakaan kerja yang tercatat di Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi tidak menggambarkan kenyataan di lapangan. Seperti diakui oleh berbagai kalangan di lingkungan Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi, angka kecelakaan kerja yang tercatat dicurigai hanya mewakili tidak lebih dari setengah saja dari angka kecelakaan kerja yang terjadi (www.ftsl.itb.ac.id).

Dalam manajemen kerugian menyeluruh, tidak ada suatu kejadian atau kecelakaan yang dapat diabaikan begitu saja. Kecelakaan dapat dikategorikan “kecil”, “sedang”, atau “parah”. Namun kecelakaan dari kategori apapun harus dianggap penting oleh manajemen, walaupun kecelakaan tersebut termasuk dalam nyaris celaka dan kecelakaan ringan (Silalahi, 1985: 11).

Beberapa alasan mengapa seorang mandor atau penyelia tidak melaporkan suatu kecelakaan, yaitu memelihara catatan yang bersih dari noda kecelakaan, menganggap remeh luka kecil yang tidak perih, mengelakkan tanggung jawab, dan sama sekali tidak memahami akibat akhir suatu kecelakaan (Silalahi, 1985: 11).

Sedangkan menurut Reini (2007), hal tersebut disebabkan karena rendahnya kepentingan masyarakat untuk melaporkan kecelakaan kerja (www.ftsl.itb.ac.id).

Dalam setiap kasus kecelakaan kerja sesungguhnya diperlukan perhatian khusus pada kecelakaan kecil dan nyaris celaka (*near miss*), dengan tujuan agar tidak terulang lagi di kemudian hari dan menimbulkan akibat yang lebih besar (ILO, 1989: 52). Nugraha (2006) menyatakan bahwa *near miss* bukan hanya sulit diterjemahkan, tetapi juga cenderung untuk terlewatkan dari catatan dan pengamatan. Hal ini disebabkan kesadaran akan keselamatan masyarakat kita masih sangat rendah, sehingga *near miss* yang pada dasarnya merupakan potensi kecelakaan dianggap sebagai kejadian yang biasa (www.wordpress.com).

Gunarya (1992) dalam jurnal Lingkungan dan Pembangunan menyatakan bahwa kesadaran dapat dipengaruhi oleh faktor individu (persepsi, sikap), lingkungan, informasi, teknologi, keterampilan, dan lain-lain. Sedangkan menurut Soekanto (1982), kesadaran mencakup pengetahuan, pemahaman, sikap, dan pola perilaku atau tindakan (Salman, 1993: 30). Lain halnya menurut Atkinson dkk (1997), kesadaran mencakup persepsi, pikiran, dan perasaan (Atkinson dkk, 1997: 287).

PT Astra Nissan Diesel Indonesia (ANDI) merupakan ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merk) dan bergerak dalam bidang ekspor-impor serta perakitan truk kategori III dan kategori V dengan produk truk dan bus. PT ANDI mengacu pada komitmen sebagai *Green Company* yang merupakan sinergi dari penerapan *Green Strategy*, *Green Process*, *Green Product*, dan *Green Employee*. Dalam panduan *assessment Astra Green Company (AGC)*, terdapat salah satu kriteria yang menyatakan bahwa setiap insiden LK3 (Lingkungan, Keselamatan dan Kesehatan

Kerja) harus dicatat, baik itu insiden yang tidak menimbulkan luka atau kerusakan (*near miss*), kerusakan harta benda (*property damage*), dan kecelakaan (baik cedera ringan, sedang, serius) sampai kematian (*fatality*) (Deliansyah dkk, 2004: 181).

Berdasarkan data kecelakaan kerja yang diperoleh, selama ini PT ANDI memiliki predikat “*zero accident*” atau nihil kecelakaan. Akan tetapi, bila disesuaikan dengan pedoman kriteria *assessment Astra Green Company*, sistem pelaporan kecelakaan kerja di PT ANDI belum sesuai karena belum melaporkan atau mencatat kecelakaan kategori ringan dan hampir celaka (*near miss*). Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian mengenai “*Studi tentang Kesadaran Pekerja terhadap Pelaporan Kecelakaan Kerja di Astra Nissan Diesel Indonesia Periode Juni-Juli Tahun 2008*”.

1.2. Rumusan masalah

PT Astra Nissan Diesel Indonesia merupakan salah satu grup Astra yang mempunyai komitmen untuk mencapai *Green Company*. Dalam pedoman kriteria *assessment Astra Green Company (AGC)* menyebutkan bahwa setiap insiden LK3 harus dicatat, baik itu insiden yang tidak menimbulkan luka atau kerusakan (*near miss*), kerusakan harta benda (*property damage*), dan kecelakaan (baik cedera ringan, sedang, serius) sampai kematian (*fatality*). Selain itu, dalam manajemen kerugian menyeluruh tidak ada suatu kejadian atau kecelakaan yang dapat diabaikan begitu saja.

Akan tetapi, dalam pelaksanaannya PT Astra Nissan Diesel Indonesia belum melaksanakan pelaporan kecelakaan kerja secara optimal dan belum sesuai dengan kriteria AGC. Masih terdapat kekurangan khususnya dalam hal pelaporan dan

pencatatan. Berdasarkan observasi awal menunjukkan bahwa beberapa dari pekerja pernah mengalami kecelakaan kerja walaupun jenisnya ringan, seperti: tangan tersayat oleh *cutter*, tangan tergores seng, tangan terjepit alat, serta tersandung, dan hal-hal tersebut tidak dilaporkan kepada atasan.

Berdasarkan fakta di atas, maka dilakukan penelitian mengenai “*Studi tentang Kesadaran Pekerja terhadap Pelaporan Kecelakaan Kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia Periode Juni-Juli Tahun 2008*”. Dengan demikian, bila kecelakaan kerja baik itu ringan maupun *near miss* dapat dilaporkan dan dicatat, maka perusahaan dapat mengambil langkah untuk mencegah kecelakaan yang lebih besar atau kecelakaan serupa.

1.3. Pertanyaan penelitian

- a. Bagaimana tingkat pengetahuan pekerja mengenai pelaporan kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia tahun 2008?
- b. Bagaimana sikap pekerja terhadap pelaporan kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia tahun 2008?
- c. Bagaimana tindakan pekerja dalam pelaporan kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia tahun 2008?

1.4. Tujuan

1.4.1. Tujuan umum

Untuk mengetahui kesadaran pekerja terhadap pelaporan kecelakaan kerja di PT Astra Nissan Diesel Indonesia periode Juni-Juli tahun 2008.

1.4.2. Tujuan khusus

- a. Mengetahui tingkat pengetahuan pekerja mengenai pelaporan kecelakaan kerja.
- b. Mengetahui sikap pekerja terhadap pelaporan kecelakaan kerja.
- c. Mengetahui tindakan pekerja dalam pelaporan kecelakaan kerja.

1.5. Manfaat penelitian

1.5.1. Bagi mahasiswa

Sebagai sarana penambah wawasan dan pengetahuan, serta sarana dalam menerapkan atau mengaplikasikan ilmu dan teori yang telah didapat selama kuliah.

1.5.2. Bagi perusahaan

- a. Sebagai umpan balik bagi Seksi *Environment, Health, and Safety* (EHS) di PT Astra Nissan Diesel Indonesia untuk meningkatkan pelaksanaan pelaporan dan pencatatan kasus kecelakaan kerja.
- b. Sebagai bahan kajian dan informasi bagi pihak manajemen dalam rangka memantau pelaksanaan program K3 khususnya upaya pencegahan kecelakaan kerja.
- c. Bahan perbandingan dalam rangka pengendalian kasus kecelakaan di perusahaan lainnya.

1.5.3. Bagi FKM

Sebagai referensi dalam menggambarkan indikator tingkat kesadaran terhadap pelaporan kasus kecelakaan di suatu perusahaan.

1.6. Ruang lingkup

Penelitian ini dilakukan di PT Astra Nissan Diesel Indonesia pada bulan Juni-Juli tahun 2008. Alasan dilakukannya penelitian ini karena terdapat kecelakaan kerja yang tidak dilaporkan dan dicatat terutama untuk kategori kecelakaan ringan dan nyaris celaka (*near miss*). Adapun penelitian ini akan menggambarkan kesadaran pekerja terhadap pelaporan kasus kecelakaan kerja dengan cara melakukan wawancara mendalam (*in-dept interview*), kuesioner, dan FGD (*focus group discussion*). Objek penelitian ini adalah pekerja dan manajemen.

