

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	vii
ABSTRAK.....	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Pertanyaan Penelitian.....	4
1.4 Manfaat Penelitian.....	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Landasan Teori	6
2.1.1 Kecelakaan Kerja.....	6
2.1.2 Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja.....	8
2.1.3 Kerugian Akibat Kecelakaan Kerja.....	12
2.1.4 <i>Behavior Based Safety</i>	15
2.2 Kerangka Teori	17
2.3 Penelitian Terkait	18
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	23
3.1 Kerangka konsep.....	23
3.2 Definisi Operasional	23
3.3 Hipotesis.....	24
3.4 Metode Penelitian	24
3.5 Waktu dan tempat penelitian.....	24
3.6 Populasi dan Sampel.....	24
3.7 Instrumen Penelitian.....	25
3.7.1 BBSQ.....	25
3.7.2 <i>Unsafe Action</i>	26
3.8 Uji Validitas dan Reabilitas.....	26
3.9 Pengumpulan data	29
3.9.1 Sumber Data	29
3.9.2 Prosedur Pengumpulan Data	30
3.10 Teknik Pengolahan Data	30
3.11 Analisis Data.....	31
3.11.1 Analisis Univariat.....	31
3.11.2 Analisis Bivariat	32
BAB IV HASIL PENELITIAN	33
BAB V PEMBAHASAN	36

5.1	Analisis Univariat.....	36
5.2	Analisis bivariat.....	38
BAB VI 40		
KESIMPULAN DAN SARAN.....		40
3.4	Kesimpulan.....	40
3.5	Saran.....	40
DAFTAR PUSTAKA.....		41

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian terkait	18
Tabel 3. 1 Definisi Operasional	23
Tabel 3. 2 Hasil Uji Validitas Kuesioner Pemahaman BBSQ dan Unsafe Action	27
Tabel 3. 3 Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner pemahaman BBSQ dan unsafe action	28
Tabel 3. 4 Hasil Uji Normalitas	29
Tabel 4. 1 Gambaran Pemahaman BBSQ dan <i>Unsafe action</i> pada pekerja mekanik alat berat di PT X Tahun 2021	33
Tabel 4. 3 Hubungan pemahaman BBSQ dengan unsafe action	34

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Piramida Safety	8
Gambar 2. 2 Teori Gunung Es (Kerugian Akibat Kecelakaan)	14
Gambar 2. 3 Diagram alur penerapan Behavior Based Safety (BBS).....	16
Gambar 2. 4 Kerangka Teori.....	17
Kerangka Konsep.....	23

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan kerja masih menjadi permasalahan yang dihadapi perusahaan dalam menjalankan aktifitas bisnisnya. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan seringkali tidak terduga yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda, atau properti maupun korban jiwa yang terjadi di dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya (Tarwaka, 2014). Kecelakaan kerja masih menjadi bayang-bayang di dunia industri termasuk distributor alat berat dan juga juga *after sales support*. Setiap tahun terjadi lebih dari 330 juta kecelakaan kerja di seluruh dunia. Total dari 2,4 juta orang meninggal setiap tahun akibat kondisi tempat kerja yang tidak aman atau tidak sehat (ILO, 2012). Untuk kasus di Indonesia sendiri Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Ketenagakerjaan (BPJAMSOSTEK) mencatat, pada periode 2012-2014, setiap harinya terdapat 397 kasus kecelakaan kerja, dimana setiap harinya terdapat 25 kasus cacat fungsi atau anatomi, 1 kasus cacat total tetap dan 9 kasus meninggal dunia dan apabila dihitung sampai Oktober tahun 2020, kecelakaan kerja di Indonesia mencapai 129.305 kasus di antaranya 4.275 kasus kecacatan, 9 kasus cacat total tetap dan 2002 kasus meninggal dunia (BPJS Ketenagakerjaan, 2020). Perusahaan dapat melakukan berbagai pendekatan sebagai upaya pencegahan kecelakaan kerja, salah satunya adalah pendekatan perilaku dan dikenal dengan istilah BBS (*Behavior Based Safety*).

Menurut Cooper (2009), *Behavior Based Safety* (BBS) adalah sebuah proses yang menciptakan kemitraan keamanan antara manajemen dan tenaga kerja dengan fokus yang berkelanjutan terhadap perhatian dan tindakan setiap orang, dan orang lain, serta perilaku selamat (Ningsih & Ardyanto, 2013). *Behavior Based Safety* (BBS) merupakan metode yang bisa digunakan untuk identifikasi *unsafe act* atau *unsafe behavior*. Herbert W. Heinrich dalam Teori Kecelakaan Domino Heinrich menyebutkan

bahwa 88% kecelakaan disebabkan oleh perilaku tidak aman (*unsafe act*), 10% disebabkan oleh kondisi tidak aman (*unsafe condition*) dan 2% nya tidak bias dicegah (*unpreventable*) (Muhyidin S.K.M, 2020). DuPont (2005) juga menemukan bahwa selama ini kecelakaan kerja terjadi diakibatkan *unsafe act* sebesar 96% dan *unsafe condition* sebesar 4%. *Unsafe behavior* merupakan perilaku kelalaian oleh manusia yang sering kali mengakibatkan terjadinya kecelakaan di tempat kerja maka untuk mencegah kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan fokus mengurangi *unsafe behavior* atau *unsafe act* itu sendiri (United Steelworkers International Union, 2005). Menurut Ramli (2010) *unsafe action* adalah tingkah laku atau kesalahan-kesalahan yang bisa memunculkan kecelakaan seperti asal-asalan, tidak menggunakan alat pelindung diri, dan sebagainya, perihal ini dikarenakan oleh gangguan kesehatan, gangguan pandangan, penyakit, risau dan minimnya pengetahuan dalam proses kerja, langkah kerja, dan sebagainya (OSHA ASIA PT, 2021). Sebagai bentuk dari penerapan BBS, PT X membuat produk yang dinamakan BBSQ (*Behavior Based Safety & Quality*). BBSQ adalah program yang dilakukan oleh PT X untuk menilai perilaku kerja aman pekerja dengan metode observasi pada saat melakukan aktifitas kerja yang dilakukan pekerja.

Dari hasil penelitian terkait yang dilakukan oleh Lintong Alamsyah Manurung pada tahun 2012 tentang Penerapan Kartu Stop Program sebagai Faktor Penekan Kejadian Kecelakaan Kerja diketahui bahwa Faktor internal dan faktor eksternal berpengaruh signifikan terhadap Pelaksanaan Stop Program BBS, Faktor Eksternal berpengaruh signifikan terhadap Mengurangi Kecelakaan Kerja, Pelaksanaan Stop Program BBS berpengaruh signifikan terhadap Mengurangi Kecelakaan Kerja, Faktor Eksternal berpengaruh signifikan terhadap Pelaksanaan Stop Program BBS dan Mengurangi Kecelakaan Kerja. Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Hasrinal Ika Yulia tahun 2018 tentang Hubungan *unsafe action* dan *unsafe condition* dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja bengkel mobil diketahui bahwa Ada hubungan *unsafe action* dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja Bengkel Mobil utama *service station* di kecamatan

Padang Utara Kota Padang. Penelitian terkait lainnya adalah penelitian yang dilakukan oleh Ice Irawat pada tahun 2019 tentang Analisis Penerapan *Behavior based safety* sebagai Upaya Penurunan *Unsafe action* diketahui bahwa dalam penerapannya, program BBS berpengaruh terhadap penurunan angka *unsafe action* di lingkungan PT. Citra Pembina Pengangkutan Industri.

PT X adalah perusahaan distributor alat berat dimana selain menjual alat berat juga melayani penjualan spareparts sekaligus jasa *service* alat berat. Perusahaan yang sudah berdiri sejak tahun 1972 ini tentunya memprioritaskan keselamatan para pekerjanya yang banyak bersinggungan dengan alat-alat kerja, benda kerja, kendaraan kerja, langkah kerja dalam rangka meminimalkan terjadinya kecelakaan kerja. Berdasarkan data *statistic* kecelakaan yang diperoleh dari EHS departemen PT X bahwa sepanjang tahun 2017 sampai dengan quartal 1 tahun 2021 ini tercatat sudah ada 160 kejadian kecelakaan kerja UTCM yang dengan jenis kecelakaan dalam bentuk *property damage* sebesar 45% disusul minor injury sebesar 41% dan dari kejadian minor *injury* serta *property damage* didominasi oleh *unsafe action* dari pekerja sebesar 74%. PT X telah menerapkan sebuah program sebagai *control unsafe action* yang disebut dengan BBSQ. Hasil dari evaluasi program ini masih ditemukannya *unsafe action* pada pekerja. Dampak *unsafe action* tersebut berpeluang besar terjadinya kecelakaan kerja yang dapat merugikan pekerja sendiri dan juga perusahaan sehingga dari sini peneliti tertarik untuk mengangkat isu atau topik tersebut dengan judul penelitian hubungan antara pemahaman BBSQ dengan perilaku *unsafe action* pada pekerja mekanik alat berat di PT. X tahun 2021.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan di atas dimana dari tahun 2017 sampai dengan quartal I tahun 2021 ini ada 160 kecelakaan yang disebabkan oleh *unsafe act* dari karyawan PT X sehingga peneliti hubungan antara pemahaman program BBSQ terhadap perilaku *unsafe action* mekanik alat berat di PT X.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran pemahaman BBSQ mekanik alat berat di PT X 2021?
2. Bagaimana gambaran perilaku *unsafe action* mekanik alat berat di PT X 2021?
3. Apakah ada hubungan antara pemahaman program BBSQ terhadap perilaku *unsafe action* mekanik alat berat di PT X tahun 2021?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui gambaran pemahaman BBSQ mekanik alat berat di PT X 2021
2. Mengetahui gambaran perilaku *unsafe action* mekanik alat berat di PT X 2021
3. Mengetahui hubungan antara pemahaman program BBSQ terhadap perilaku *unsafe action* mekanik alat berat di PT X tahun 2021

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Manfaat bagi PT X

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber informasi atas dampak dari pelaksanaan aplikasi BBSQ yang sudah dijalankan perusahaan dan memberikan masukan perbaikan apabila ditemukan kekurangan dalam implementasi yang sudah dijalankan perusahaan.

2. Manfaat Bagi Peneliti

Merupakan media belajar untuk meningkatkan wawasan, pengetahuan, dan keterampilan bagi peneliti dalam melaksanakan penelitian, khususnya mengenai penerapan *BBS* untuk mengurangi *unsafe action* pekerja, sehingga angka kecelakaan kerja dapat menurun di PT X, serta dapat mengaplikasikan berbagai teori dan konsep keselamatan dan kesehatan kerja yang diperoleh saat perkuliahan.

3. Manfaat Bagi Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan menambah pustaka atau referensi, sehingga dapat digunakan sebagai referensi akademik tentang penerapan *BBS* dalam upaya penurunan *unsafe action* pekerja. Selain itu, dapat menjalin kerjasama dalam meningkatkan pengetahuan tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang diterapkan di PT X.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan data kecelakaan kerja yang disebabkan oleh *unsafe action* peneliti akan melakukan penelitian untuk mengetahui hubungan antara pemahaman program BBSQ terhadap perilaku *unsafe action* mekanik alat berat di PT X yang akan dilaksanakan pada bulan Juli-Agustus 2021. Penelitian ini dilakukan dengan metode penelitian deskriptif kuantitatif dengan desain cross sectional. Data – data yang diperoleh berasal dari data primer. Data primer diperoleh dan dikumpulkan dari sample penelitian ataupun responden yang bekerja di workshop sejumlah 100 orang dari populasi sejumlah 130 pekerja mekanik alat berat.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Kecelakaan Kerja

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia nomor PER.03/MEN/1998, kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan harta benda.

Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda, atau properti maupun korban jiwa yang terjadi di dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya (Tarwaka, 2014:10). Pada pelaksanaannya kecelakaan kerja di industri dapat dibagi menjadi 2 (dua) kategori utama, yaitu (1) Kecelakaan industri (*industrial accident*), yaitu suatu kecelakaan yang terjadi di tempat kerja, karena adanya potensi bahaya yang tidak terkendali, (2) Kecelakaan di dalam perjalanan (*community accident*), yaitu kecelakaan yang terjadi di luar tempat kerja berkaitan dengan adanya hubungan kerja (353959099-4-Tarwaka-HIRA-2013, n.d.).

(Tri Nova Aprianti; Usman Seri; Sarliana Zaini, 2013) Berdasarkan pada standar OSHA tahun 1970, semua luka yang diakibatkan oleh kecelakaan dapat dibagi menjadi:

1. Perawatan ringan (*Firs Aid*)

Perawatan ringan merupakan suatu tindakan/ perawatan terhadap luka kecil berikut observasinya, yang tidak memerlukan perawatan medis (medical treatment) walaupun pertolongan pertama itu dilakukan oleh dokter atau paramedis. Perawatan ringan ini juga merupakan perawatan dengan kondisi luka ringan, bukan tindakan perawatan darurat dengan luka yang serius dan hanya satu kali perawatan dengan observasi berikutnya.

2. Perawatan medis

Perawatan Medis merupakan perawatan dengan tindakan untuk perawatan luka yang hanya dapat dilakukan oleh tenaga medis profesional seperti dokter ataupun paramedis. Yang dapat dikategorikan perawatan medis bila hanya dapat dilakukan oleh tenaga medis yang profesional: terganggunya fungsi tubuh seperti jantung, hati, penurunan fungsi ginjal dan sebagainya; berakibat rusaknya struktur fisik dan berakibat komplikasi luka yang memerlukan perawatan medis lanjutan.

3. Hari kerja yang hilang (LOST WORK DAYS)

Hari kerja yang hilang ialah setiap hari kerja dimana seseorang pekerja tidak dapat mengerjakan seluruh tugas rutinnnya karena mengalami kecelakaan kerja atau sakit akibat pekerjaan yang dideritanya. Hari kerja hilang ini dapat dibagi menjadi dua macam :

- Jumlah hari tidak bekerja (days away from work) yaitu semua hari kerja dimana seseorang pekerja tidak dapat mengerjakan setiap fungsi pekerjaannya karena kecelakaan kerja atau sakit akibat pekerjaan yang dideritanya.
- Jumlah hari kerja dengan aktivitas terbatas (days of restricted activities), yaitu semua kerja dimana seorang pekerja karena mengalami kecelakaan kerja atau sakit akibat pekerjaan yang dideritanya, dialihkan sementara ke pekerjaan lain atau pekerja tetap bekerja pada tempatnya tetapi tidak dapat mengerjakan secara normal seluruh tugasnya.

Untuk kedua kasus diatas, terdapat pengecualian pada hari saat kecelakaan atau saat terjadinya sakit, hari libur, cuti, dan hari istirahat.

4. Kematian (*Fatality*)

Dalam hal ini, kematian yang terjadi tanpa memandang waktu yang sudah berlalu antara saat terjadinya kecelakaan kerja maupun sakit yang disebabkan oleh pekerjaan yang dideritanya, dan saat si korban meninggal.

Kejadian kecelakaan merupakan suatu rentetan kejadian yang disebabkan oleh adanya faktor-faktor atau potensi bahaya satu sama lain saling berkaitan (Tarwaka, 2014:11). Faktor penyebab kecelakaan kerja

menurut H.W. Heinrich dengan teori dominonya digolongkan menjadi dua, yaitu (1) *Unsafe action* adalah tindakan yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain, sehingga mengakibatkan kecelakaan, (2) *Unsafe condition* adalah kondisi lingkungan kerja yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja (Ramli, 2010:33).

Menurut teori Heinrich (1980, dalam Geller, 2001) tentang keselamatan kerja menyatakan bahwa perilaku tidak aman (*unsafe behavior*) merupakan penyebab dasar pada sebagian besar kejadian hampir celaka dan kecelakaan di 18 tempat kerja. Menurut DuPont, rasio kecelakaan adalah 1:30:300:3.000: 30.000, yang artinya untuk setiap 30.000 bahaya atau tindakan tidak aman atau kondisi tidak aman, akan terjadi 1 kali kecelakaan fatal, 30 kali kecelakaan berat, 300 kali kecelakaan serius, dan 3000 kecelakaan ringan (Ramli, 2010:10).



Gambar 2. 1 Piramida Safety
(Sumber : Hardiningtyas, 2013)

2.1.2 Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja

Menurut Heinrich dalam buku "*Accident Prevention*" mengemukakan suatu teori sebab akibat terjadinya kecelakaan dikenal dengan "Teori Domino" bahwa timbulnya suatu kecelakaan atau cidera disebabkan oleh lima faktor penyebab yang berurutan, yaitu kebiasaan, kesalahan, tindakan dan kondisi tidak aman, kecelakaan, cidera (Tarwaka, 2014:11).

Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, cukup dengan membuang salah satu kartu domino atau memutuskan rangkaian mata rantai domino tersebut.

Berdasarkan teori dari Heinrich tersebut, Bird dan Germain (1986) memodifikasi teori domino dengan merefleksikan ke dalam hubungan manajemen secara langsung dengan sebab kerugian kecelakaan. Model penyebab kerugian melibatkan lima faktor penyebab secara berentetan adalah (Tarwaka, 2014:12) :

2.1.2.1. Kurangnya Pengawasan

Menurut Bird dan Germain menyebutkan kurangnya pengawasan merupakan urutan pertama menuju suatu kejadian yang mengakibatkan kerugian. Pengawasan dalam hal ini adalah salah satu dari empat fungsi manajemen, yaitu *planning* (perencanaan), *organizing* (pengorganisasian), *leading* (kepemimpinan), dan *controlling* (pengendalian) (Tarwaka, 2014:12).

2.1.2.2. Sumber Penyebab Dasar

Penyebab dasar adalah faktor yang mendasari secara umum terhadap kejadian atau peristiwa kecelakaan tersebut meliputi (Tarwaka, 2014:12):

1) Faktor Personal (*Personal Factor*), meliputi kurangnya pengetahuan, keterampilan, kemampuan fisik dan mental, motivasi, stres fisik, atau mental.

2) Faktor Pekerjaan (*Job Factor*), meliputi kepemimpinan dan kepengawasan yang tidak memadai, *engineering* kurang memadai, *maintenance* kurang memadai, alat dan peralatan kurang memadai, pembelian barang kurang memadai, standar kerja kurang memadai, aus dan retak akibat pemakaian, penyalahgunaan wewenang.

2.1.2.3. Penyebab Kontak

Faktor ini meliputi tindakan dan kondisi yang tidak aman yang secara langsung menyebabkan kecelakaan yang biasanya dapat dilihat dan dirasakan.

1. Tindakan Tidak Aman (*Unsafe Act*)

Unsafe action adalah suatu perilaku membahayakan atau tidak aman yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja yang menimbulkan kerugian cedera hingga kematian. Tindakan tidak aman merupakan salah satu faktor penyumbang terbesar kecelakaan kerja, yang merupakan cerminan dari perilaku pekerja terhadap keselamatan kerja. Tindakan tidak aman ini dapat dianggap sebagai hasil dari kesalahan yang dilakukan baik oleh pekerja yang terlibat secara langsung maupun kesalahan yang dilakukan oleh organisasi yaitu pihak manajemen. Suatu tindakan tidak aman yang merupakan pelanggaran dari peraturan atau standar yang dilakukan oleh pekerja bisa secara sadar maupun tidak sadar, memungkinkan sebagai penyebab terjadinya suatu kecelakaan. Dengan meningkatkan perilaku pekerja dan memfokuskan pada pengurangan tindakan tidak aman terhadap keselamatan kerja dapat mencegah atau mengurangi timbulnya kecelakaan kerja (Prasetiyo, 2011).

Jenis Tindakan Tidak Aman (Unsafe Action) Jenis-jenis tindakan tidak aman (unsafe action) yang dapat menyebabkan kerugian / kecelakaan, antara lain:

- a. Gagal memperingatkan, kecepatan tidak layak atau berbahaya, Memakai alat tidak layak pakai, tidak menggunakan APD dengan semestinya, gagal mengikuti prosedur, mengoperasikan mesin yang tidak sesuai dengan keahliannya.
- b. Operasi tanpa otorisasi, membuat alat pengaman tidak berfungsi, menghilangkan alat pengaman, servis alat yang sedang beroperasi, beban kerja yang berlebihan.
- c. Penempatan tidak tepat, pengangkatan yang tidak sesuai prosedur, posisi tidak aman, bercanda, main-main, bersenda guru berlebihan, mabok alcohol dan obat obatan terlarang, mengangkut beban yang berlebihan

Perilaku *unsafe action* dari para pekerja bisa dilatar belakangi oleh berbagai sebab (Tarwaka, 2014:13):

- 1) Kurangnya pengetahuan dan ketrampilan (*lack of knowledge and skill*).
- 2) Kelelahan dan kejenuhan (*fatigue and boredom*).
- 3) Sikap dan tingkah laku yang tidak aman (*unsafe attitude and habits*).
- 4) Belum menguasai/belum trampil dengan peralatan atau mesin-mesin baru.
- 5) Penurunan konsentrasi (*difficulty in concentrating*) saat bekerja.
- 6) Sikap masa bodoh (*ignorance*) dari tenaga kerja.
- 7) Kurang adanya motivasi kerja (*improper motivation*) dari tenaga kerja.
- 8) Kurang adanya kepuasan kerja (*low job satisfaction*).
- 9) Sikap kecenderungan mencelakai diri sendiri.

2. Kondisi Tidak Aman (*Unsafe Condition*)

Kondisi tidak aman pada mesin, peralatan, pesawat, bahan, lingkungan, tempat kerja, proses kerja, sifat pekerjaan, dan sistem kerja. Lingkungan dalam artian luas tidak saja lingkungan fisik, tetapi faktor-faktor yang berkaitan dengan penyediaan fasilitas, pengalaman manusia yang lalu maupun sesaat sebelum bertugas, pengaturan organisasi kerja, hubungan sesama pekerja, kondisi ekonomi dan politik yang dapat mengganggu konsentrasi (Tarwaka, 2014:14).

2.1.2.4. Insiden

Insiden terjadi karena adanya kontak energi, atau bahan-bahan berbahaya. Kecelakaan berupa terbentur, tertabrak benda/alat bergerak, terjepit, kontak dengan listrik, panas, dingin, radiasi, dan bahan beracun (Tarwaka, 2014:12).

2.1.2.5. Kerugian

Kerugian yaitu rentetan faktor sebelumnya mengakibatkan kerugian pada

manusia, harta benda atau properti, dan proses produksi (Tarwaka, 2014:12)

2.1.3 Kerugian Akibat Kecelakaan Kerja

Potensi bahaya dan risiko di tempat kerja yang tidak dikendalikan akan menyebabkan potensi terjadinya kecelakaan kerja yang akan menimbulkan kerugian yang besar, baik itu kerugian material dan fisik (Anizar, 2009:7). Kerugian akibat kecelakaan dikategorikan atas kerugian langsung (*direct cost*) dan kerugian tidak langsung (*indirect cost*) (Ramli, 2010:18).

2.1.3.1. Kerugian Langsung

Kerugian langsung adalah kerugian yang dapat dihitung secara langsung dari mulai terjadinya peristiwa sampai tahap rehabilitasi (Tarwaka, 2014:21). Kerugian langsung adalah kerugian akibat kecelakaan langsung dirasakan dan membawa dampak terhadap organisasi seperti berikut (Ramli, 2010:19):

2.1.3.1.1. Biaya Pengobatan dan Kompensasi

Kecelakaan mengakibatkan cedera ringan, berat, cacat, atau menimbulkan kematian. Jika terjadi kecelakaan, perusahaan harus mengeluarkan biaya pengobatan dan tunjangan sesuai ketentuan yang berlaku (Ramli, 2010:19).

2.1.3.1.2. Kerusakan Sarana Produksi

Kerugian langsung adalah kerusakan sarana produksi akibat kecelakaan (kebakaran, peledakan). Justru dengan tingkat pengamanan yang baik akan menurunkan tingkat risiko yang menurunkan premi asuransi (Ramli, 2010:19).

2.1.3.1.3. Upah Tenaga Kerja

Kerugian langsung yang harus dibayar oleh industri adalah upah yang harus tetap dibayarkan kepada pekerja yang menjadi korban kecelakaan kerja, meskipun waktu kerjanya hilang dikarenakan cedera (Winarsunu, 2008:97).²²

2.1.3.2. Kerugian Tidak Langsung

Kerugian tidak langsung atau (*indirect costs*) merupakan kerugian berupa biaya yang dikeluarkan meliputi yang tidak terlihat pada waktu/beberapa waktu setelah terjadinya kecelakaan (Tarwaka, 2014:21). Kerugian tidak langsung adalah kerugian yang tidak terlihat, sehingga sering disebut juga sebagai kerugian tersembunyi (*hidden cost*), misalnya kerugian akibat terhentinya proses produksi, penurunan produksi, klaim atau ganti rugi, dampak sosial, citra, dan kepercayaan konsumen (Ramli, 2010:18).

2.1.3.2.1. Kerugian Jam Kerja

Jika terjadi kecelakaan, kegiatan akan terhenti sementara untuk membantu korban cedera, penanggulangan kejadian, perbaikan kerusakan atau penyelidikan kejadian. Kerugian jam kerja yang hilang akibat kecelakaan jumlahnya cukup besar yang akibatnya mempengaruhi produktivitas (Ramli, 2010:20).

2.1.3.2.2. Kerugian Produksi

Kecelakaan juga membawa kerugian terhadap proses produksi yang berakibat terhadap kerusakan atau cedera pada pekerja. Perusahaan tidak bisa menjalankan proses produksi sementara waktu, sehingga perusahaan kehilangan peluang untuk mendapatkan keuntungan (Ramli, 2010:20).

2.1.3.2.3. Kerugian Sosial

Kerugian sosial dapat menimbulkan dampak sosial baik terhadap keluarga korban yang terkait langsung maupun lingkungan sosial sekitarnya. Dilingkup yang lebih luas, kecelakaan juga membawa dampak terhadap lingkungan sekitar (Ramli, 2010:20). 23

2.1.3.2.4. Biaya Penyelidikan

Kecelakaan yang terjadi di sebuah perusahaan akan mengakibatkan perusahaan mengeluarkan biaya untuk kegiatan di luar produksi. Kerugian yang dikeluarkan oleh perusahaan berupa biaya untuk kegiatan penyelidikan sebab sebab terjadinya kecelakaan, mengunjungi tenaga kerja yang mengalami kecelakaan, mengatur dan menunjuk tenaga kerja lain untuk

meneruskan pekerjaan dari tenaga kerja yang mengalami kecelakaan, serta merekrut dan melatih tenaga kerja baru (Tarwaka, 2008:13).

2.1.3.2.5. Citra dan Kepercayaan Konsumen

Kecelakaan menimbulkan citra negatif karena dinilai tidak peduli keselamatan, tidak aman, atau merusak lingkungan. Citra organisasi sangat penting dalam menentukan kemajuan suatu usaha. Untuk membangun citra atau *company image*, organisasi memerlukan perjuangan berat dan panjang (Ramli, 2010:20).



Gambar 2. 2 Teori Gunung Es (Kerugian Akibat Kecelakaan)

(Sumber: Adzim, 2013)

Pada umumnya kita hanya fokus pada kerugian langsung, padahal pada kenyataannya kerugian atau biaya-biaya yang tidak langsung dan terselubung jauh lebih besar dan mempunyai dampak yang lebih luas. Hal ini dapat dilihat dari “fenomena gunung es” dimana puncak gunung es yang nampak hanya sebagian kecil dibandingkan yang terpendam di dalamnya dan belum kelihatan pada saat kejadian. Kerugian tidak langsung harus mendapatkan perhatian yang serius karena sangat mempengaruhi kelangsungan proses produksi perusahaan secara keseluruhan (Tarwaka, 2014:22).