

IMPLEMENTASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (SMK3) DI PT. CMWI – PIER PASURUAN

(1)Desendhi Natarisa, (2)Khafizh Rosyidi, (3)Nuriyanto

(1).(2).(3)Program Studi Teknik Industri Universitas Yudharta Pasuruan

ABSTRAK

PT. Central Motor Wheel Indonesia (PT. CMWI) adalah perusahaan otomotif dengan memproduksi velg aluminium khusus untuk merek TOYOTA yang berdiri pada tahun 2001. PT. CMWI merupakan salah satu cabang dari induk perusahaan Jepang yang bernama Central Motor Wheel Co.Ltd Japan yang berpusat di Nagoya Japan. Dalam hal implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3), PT. CMWI memiliki struktur organisasi utama dan struktur organisasi K3 yang disebut P2K3 yang sudah disahkan oleh lembaga pemerintahan, dengan pimpinan puncak tetap sebagai penanggung jawab utama yang mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang berorientasi untuk kemajuan perusahaan termasuk bidang SMK3. Hasil penelitian bahwa kondisi tingkat kecelakaan kerja di PT.CMWI terjadi penurunan yang cukup baik pada tahun 2007 (6,99%) sampai tahun 2011 (2,86%), namun akhirnya meningkat kembali di tahun 2013 (0,90%) sampai tahun 2015 (3,37%). Hasil analisis sebab-akibat dengan fishbond diagram didapati bahwa rendahnya tingkat control leader dan kesadaran karyawan terkait aspek K3 di lokasi kerja menjadi hal yang dominan, selain factor mesin terdapat juga factor manusia, terkadang terjadi pembiaran yang dilakukan oleh para karyawan terhadap point bahaya di lokasi kerja, ada juga yang disebabkan oleh kurangnya kesiapan karyawan baru sebelum masuk ke lokasi kerja, kurangnya pengetahuan tentang K3 dan aspek-aspek K3 di lokasi kerja yang dapat berimbas pada buruknya produktifitas dan nama baik perusahaan di mata pemerintahan dan pelanggan TOYOTA.

Keyword: Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan kerja, Fishbond Diagram, Produktivitas Kinerja

1. Pendahuluan

Sejalan berkembangnya dunia industrialisasi yang semakin pesat, tentunya berpengaruh terhadap persaingan yang ketat, maka segala usaha khususnya perusahaan yang menggunakan sumber daya manusia sebagai motor industrinya tersebut perlu dilindungi agar kesejahteraan sumber daya manusia khususnya kondisi lingkungan kerja yang aman dan nyaman agar dapat berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas perusahaan. Mengingat PP No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan SMK3 Pasal 5 bahwa "Setiap Perusahaan Wajib Menerapkan SMK3 di Perusahaannya." Namun faktanya ketika melihat kondisi yang di alami oleh beberapa karyawan masih banyak perusahaan yang belum menjalankan SMK3 dengan baik. Padahal SMK3 merupakan investasi jangka panjang yang perlu disiapkan agar dikemudian hari para karyawan bisa menikmati kondisi yang sehat, tubuh yang kuat agar dapat bekerja dengan baik demi meningkatkan produktivitas perusahaan.

Masalah-masalah keselamatan dan kesehatan kerja tidak lepas dari kegiatan dalam industri secara keseluruhan, maka pola-pola yang harus dikembangkan di dalam penanganan bidang keselamatan dan kesehatan kerja serta pengendalian potensi bahaya

harus mengikuti pendekatan sistem yaitu dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3). Perbuatan tidak aman (*unsafe act*) maupun keadaan yang tidak aman (*unsafe condition*) berakar pada kecelakaan yang terlihat atau yang sedang dialami. Apabila manajemen keselamatan dan kesehatan kerja mengingatkan sedini mungkin mengenai faktor bahaya dan risiko kecelakaan kerja serta mewajibkan penggunaan alat pelindung yang sesuai dengan potensi bahaya yang ada di perusahaan, maka para pekerja pun akan lebih waspada pada saat berada di lokasi bahaya dan beresiko kecelakaan kerja. Jadi, dapat diasumsikan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi berasal dari Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang tidak dilakukan dan diterapkan dengan baik.

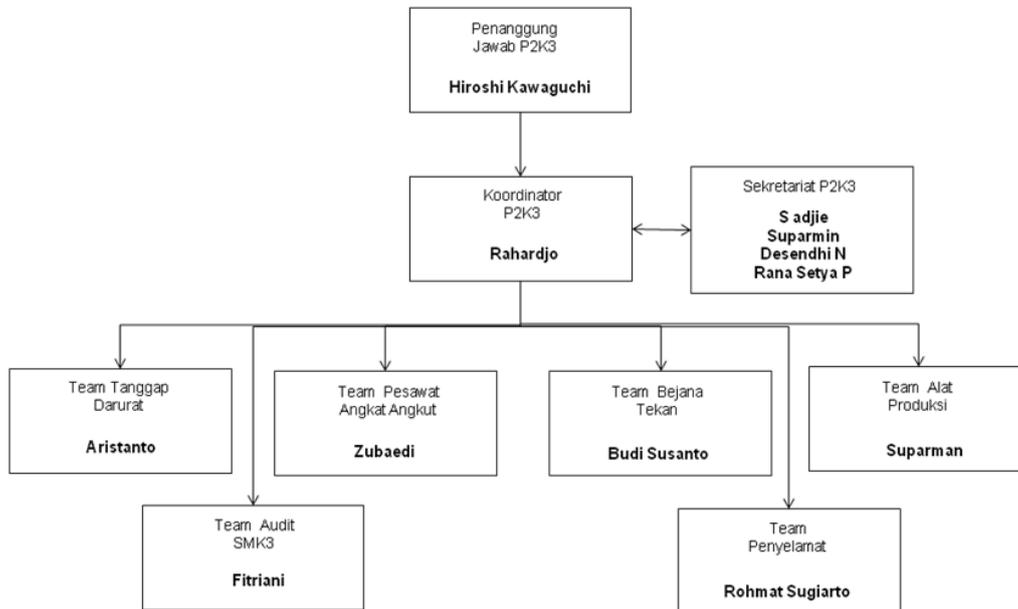
PT. Central Motor Wheel Indonesia (CMWI) berdiri pada tahun 2001 adalah perusahaan otomotif dengan memproduksi velg aluminium khusus untuk merek TOYOTA. PT. CMWI adalah salah satu cabang dari induk perusahaan Jepang yang bernama Central Motor Wheel Co.Ltd Japan yang berpusat di Nagoya Japan, selain PT. Central Motor Wheel Indonesia terdapat pula di berbagai Negara sebagai perusahaan penyuplai aluminium velg untuk Toyota Motor Corporation/TMC Japan sebagai induk pusat pabrik induk terbesar TOYOTA yang ada di Jepang. PT. CMWI sendiri berada di daerah Industri Rembang PIER Pasuruan dengan memperhatikan alasan pemilihan lokasi yang strategis, rawan bencana banjir, gempa, gunung meletus dan akses pengiriman yang baik dan lancar ketika menggunakan pelabuhan sebagai jasa transporter yang telah lama bergabung dengan PT. CMWI.

PT. CMWI memiliki visi menjadi perusahaan otomotif terbaik di dunia dengan *supply part* kendaraan motor dengan mutu terbaik yang dapat diterima oleh seluruh pelanggan dan menjadi perusahaan velg aluminium terbaik di Asia Tenggara dengan tetap mengacu pada perusahaan yang ramah lingkungan, menciptakan suasana kerja yang harmonis diimbangi dengan sumber daya manusia yang kompeten, sehat sehingga perusahaan mampu bersaing di era globalisasi. Membangun Perusahaan yang mampu bersaing dengan konsep *Jidouka* yang menjadi pondasi dari segala-galanya adalah konsep 5S/5R sebagai penopang dasar selanjutnya Keselamatan Kerja, Standar/Rule menjadi tiang penguat agar bisa menjadi perusahaan yang tangguh dengan system management yang baik dengan mengacu pada *Safety, Quality, Produksi, Cost dan Delivery*. Jika dilihat dari uraian konsep misi PT.CMWI menggunakan konsep Safety sebagai prioritas dari apapun, dengan mengutamakan selamat dalam bekerja akan membangun suasana kerja yang harmonis dan aman, sehingga minimnya kesadaran safety yang dimulai dari 2007, maka PT.CMWI memerlukan Sumber Daya Manusia yang bisa dilatih sehingga membantu kompetensi karyawan agar dapat bersaing bebas di MEA.

Untuk mewujudkan visi-misi di atas PT. CMWI memiliki struktur organisasi utama dan struktur organisasi K3 yang disebut P2K3 yang sudah dilakukan pengesahan oleh lembaga pemerintahan yang sah untuk menjalankan system management keselamatan dan Kesehatan Kerja, tetap pimpinan puncak sebagai penanggung jawab utama yang mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang bertujuan untuk kemajuan perusahaan.

Pentingnya implementasi sistem keselamatan dan kesehatan kerja di PT. CMWI adalah sebagai upaya meminimalisir terjadinya dan potensi kecelakaan kerja serta meningkatkan produktivitas kinerja perusahaan. Yang menjadi fokus dalam penelitian ini antara lain: 1) Mengetahui signifikansi implementasi 5R/5S sebagai dasar dari segala

aktivitas perusahaan sehingga dapat berpengaruh terhadap produktivitas kinerja karyawan, dan 2) Meningkatkan kesadaran *safety* karyawan demi peningkatan produktivitas kinerja perusahaan.



Gambar 1. Struktur organisasi P2K3 PT. CMWI

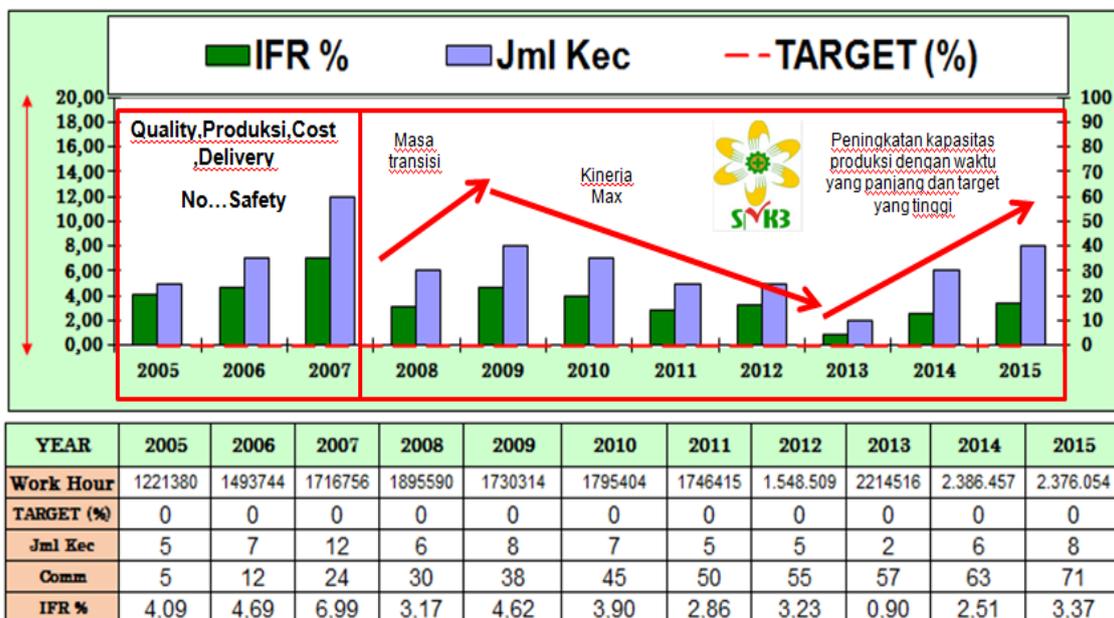
2. Hasil dan Pembahasan

2.1 Historitas Implementasi SMK3 PT. CMWI

Sejak tahun 2001 sampai 2007 implementasi SMK3 belum di rasa mencukupi terkait tujuan dan target perusahaan masih mengutamakan produksi, *quality* dan lingkungan. Di era pengembangan perusahaan PT. CMWI masih focus ke arah ekspansi atau penambahan kapasitas agar produksi bisa tercapai dan profit yang di inginkan bisa tercapai, seiring dengan hal tersebut ada pengaruh dalam kinerja secara keseluruhan yang berakibat banyaknya loss time yang berujung-ujung menjadi abnormal contohnya kecelakaan kerja cukup meningkat, hal ini dirasa penting oleh Top Management sebagai penanggung jawab secara keseluruhan bahwa kinerja produksi tidak ada hasilnya jika di imbangi dengan banyak munculnya kecelakaan kerja, melihat hal tersebut TOYOTA *group* berusaha untuk tidak fokus terhadap produk saja melainkan Keselamatan Karyawan perlu di wujudkan, melihat nilai-nilai yang tertanam dalam UU No1 Tahun 1970 sangat penting, maka perlu di lakukan control terkait kinerja Sistem Management Keselamatan dan Kesehatan Kerja. PT.CMWI menyadari bahwa tingginya tingkat kecelakaan yang muncul menjadi penyebab yang utama menurunnya produksi terganggunhnya proses produksi yang mimbulkan berkurangnya hasil produk. Hal ini sangat mempunyai efek yang relevan dengan produksi.

Kontrol SMK3 masih sebatas pengenalan awal bahwa kita harus menemukan potensi bahaya lalu di lakukan penanganan, kesulitan saat menetapkan sasaran sebagai akar masalah dari kecelakaan belum bisa di rasakan dengan baik, sehingga perlu data statistic refrensi TOYOTA mengenai data statistic tingkat kecelakaan yang parah dan yang sering muncul yang berefek pada kinerja karyawan dan efek yang fatal jika hal tersebut benar benar terjadi.

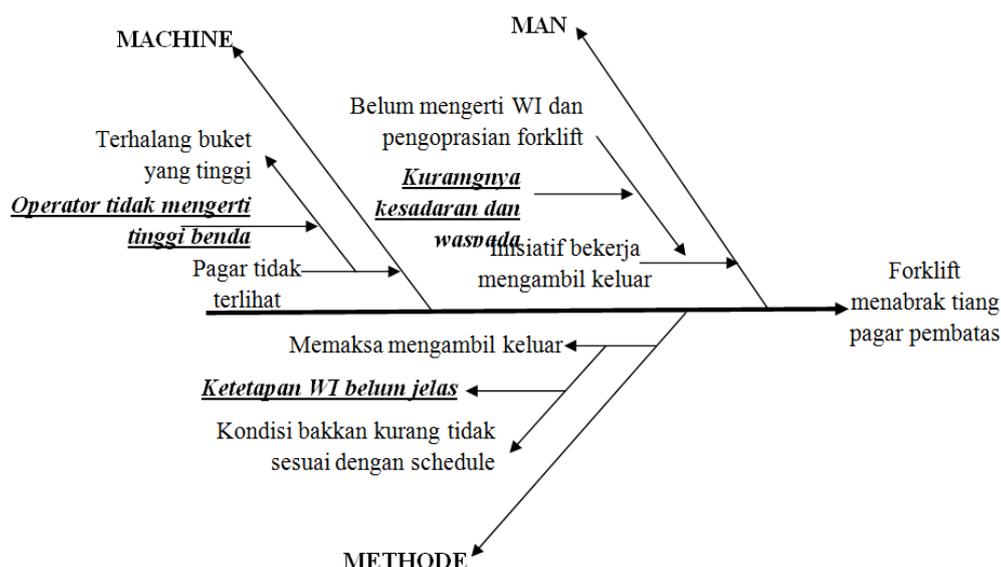
Maka *top management* PT. CMWI mengambil langkah untuk wajib menjalankan system Management Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang tidak wajib di audit oleh lembaga persyaratan dari pemerintah maupun swasta, hal ini menjadi tantangan bagi Komite K3 untuk menjalankan SMK3 tanpa di audit, Adapun langkah-langkah awal pemenuhan SMK3 ditunjukkan sebagaimana gambar 2.



Gambar 2. Avarage Accident Work by Year PT. CMWI 2005 – 2015

2.2 Key Performance Indikator K3

Melihat indikator kondisi tingkat kecelakaan kerja di PT.CMWI terjadi penurunan yang cukup baik pada tahun 2007-2011, namun akhirnya meningkat kembali di tahun 2013-2014, menurunnya tingkat control leader dan kesadaran karyawan terkait aspek K3 di lokasi kerja menjadi hal yang dominan, selain factor mesin terdapat juga factor manusia, terkadang terjadi pembiaran yang di lakukan oleh para karyawan terhadap point bahaya di lokasi kerja, hal ini menjadi akar masalah yang bisa di ungkap sebagai analisa kecelakaan yang terjadi, ada juga yang disebabkan oleh kurangnya kesiapan karyawan baru sebelum masuk ke lokasi kerja kurangnya mendapatkan pengetahuan tentang K3 dan aspek-aspek K3 di lokasi kerja dapat berimbas pada buruknya produktifitas dan nama baik perusahaan di mata pemerintahan dan pelanggan TOYOTA. Berikut data Kecelakaan yang muncul dari periode 2005- 2015 sebagaimana gambar 3.



Gambar 3. Fishbond Diagram Analysis

Dari data statistic tersebut terjadi peningkatan yang serius mengingat SMK3 belum di kenalkan, control hanya sebatas *Quality, Produksi, Delivery* dan *Cost*, sehingga *Top Management* PT.CMWI mengambil keputusan untuk menjalankan SMK3 sehingga kecelakaan bisa di minimalisasi, namun dalam masa transisi pelaksanaannya masih dalam tahap kendala bahwa safety dirasa belum membudaya sehingga dalam masa transisi 2008-2009 sedikit ada peningkatan, namu PT.CMWI harus berusaha untuk mengevaluasi terkait kebijakan K3 dan seluruh aktifitas yang dijalankan. Selanjutnya berkat kerjasama Team P2K3 dan ada berbagai aktifitas tambahan demi tercapainya zero accident maka periode 2009-2013 pencapaian sangat maximal sehingga penurunan tingkat kecelakaan sangat turun drastis.

Namun berkembangnya waktu dan perubahan system produksi maka tahun 2010-2015 ada peningkatan dikarenakan fokus control terdapat pada produktifitas sehingga kecelakaan meningkat, perlunya control dan evaluasi kebijakan dan aktifitas harus segera di lakukan agar target pencapaian bisa sesuai dengan yang di harapkan.

2.3 Analisa Sebab Akibat (Fishbond Diagram)

Tabel 1. Analisa Faktor 3M

Unsur 3M	Item Problem	Penanganan
<i>Man</i>	Kurangnya kesadaran safety saat menggunakan forklift	Refresh Pelatihan terkait pengoprasian forklift
<i>Methode</i>	Belum ada methode cara handling Box kiriko untuk tidak keluar dari area shop	Dibuatkan matrik penggunaan forklift dna batasan-batasannya
<i>Machine</i>	Operator tidak mengerti tinggi benda	Membuat tanda level angkat pada tilt fork lift sebagai marking untuk level angkat.

2.4 Kebijakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Dalam isi kebijakan K3 PT. CMWI mengacu pada UU No1 tahun 1970 mengutamakan hak dan nilai kemanusiaan, isi dari kebijakan tersebut berisikan beberapa keinginan *top management* untuk melindungi karyawannya dengan cara membuat orang yang mempunyai kompetensi untuk menjadi pengawas Keselamatan Kerja di lingkungan kerja yang mana di sebut dengan Anzen Man atau Safety Man, selanjutnya membuat Skill dan pengetahuan member terkait K3 bahwa karyawan harus memiliki Skill yang baik, pengetahuan tentang K3 yang mencukupi dan tingkat kesadaran yang baik, selanjutnya di lakukan aktifitas menduga bahaya yang melibatkan seluruh karyawan level operator untuk aktif dalam mengidentifikasi potensi bahaya kecil di lokasi kerja sehingga perlu di angkat dan dilakukan control agar aman. Selanjutnya melakukan identifikasi bahaya di lokasi kerja dengan menetapkan nilai-nilai resiko agar mudah di analisa menjadi angka sehingga parameter untuk menilai tingkat keparahan bahaya di area kerja bisa di minimalisasi atau di turunkan tingkat resikonya. Selanjutnya di lakukan pemantauan oleh *top management* langsung setiap 1 bulan sekali dalam forum meeting yang di hadiri oleh management dari level SPV sampai *top management* yang berisikan membahas hasil kinerja SMK3 di perusahaan. Dan selanjutnya dalam kebijakan K3 PT.CMWI di tetapkan bahwa Keselamatan adalah prioritas dari apapun. Dari kebijakan yang di urai di atas dapat mengeluarkan rencana-rencana aktifitas K3 yang baik. Dan kebijakan perlu di revisi atau di review terkait evaluasi-evaluasi yang di dapat sehingga arahnya menjadi sejalan dengan kondisi yang di alami sehingga perubahan bisa dapat terjadi.

2.5 Rencana Aktifitas Tahunan Keselamatan Kerja

Setelah di putuskan adanya kebijakan selanjutnya akan dibuatkan rencana kerja atau rencana pengurangan kecelakaan kerja dalam perencanaan pembuatan implementasi harus berdasarkan kebijakan yang sudah dikeluarkan oleh *top management* PT. CMWI.

2.6 Pelaksanaan Inspeksi/Patrol

Aktifitas rutin yang harus dilakukan agar mengurangi dan meminimalisasi potensi bahaya di lokasi kerja dengan malakukan *Safety Patrol* yang di ikuti oleh seluruh jajaran leader sampai pimpinan puncak. Dengan melihat langsung ke lokasi kerja dengan method Genba Genji Genbutsu (Langsung *action* ke lokasi kerja) maka para atasan dapat mampu melihat kondisi yang sebenarnya dengan method 5W-1H (*What, Where, When, Who, Why*). *Safety Patrol* yang di lakukan ada 3 aktifitas yang berbeda sebagai berikut:

a. *Safety Patrol dan 5S Patrol Level Top Management*

Aktifitas ini melibatkan jajaran Manager hingga pimpinan puncak yang dilaksanakan setiap satu bulan sekali setiap tanggal 10.

b. *Safety Patrol Mingguan*

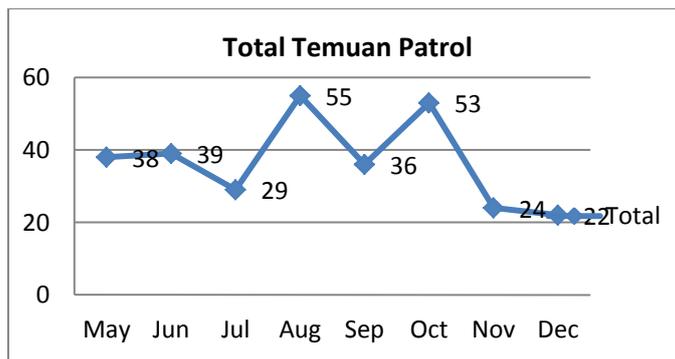
Aktifitas ini bertujuan untuk melihat kondisi abnormal dibagian masing-masing dengan melibatkan *leader level method* yang di gunakan adalah dengan audit silang yaitu leader bagian lain menilai atau melihat kondisi abnormal di lokasi kerja yang lain dan member masukan temuan agar bisa dilakukan perbaikan yang mengarahnya ke *safety* dan 5S.

c. Safety Patrol Project

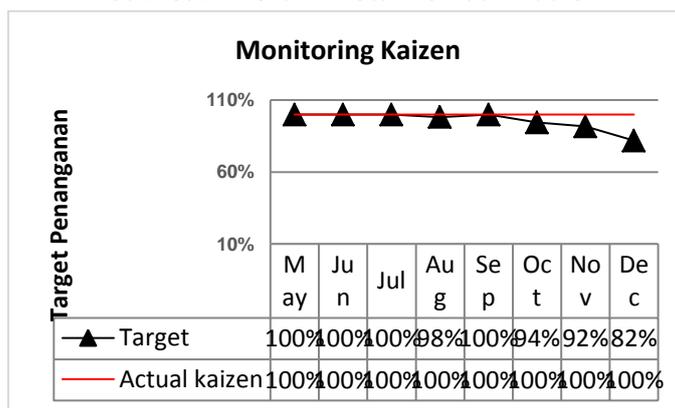
Aktifitas ini dilakukan oleh para perwakilan kontraktor dan sekretariat K3 PT. CMWI yang bertujuan untuk melihat adanya potensi bahaya di lokasi kerja kontraktor yang memiliki project bekerja di PT. CMWI, aktifitas ini juga sangat penting terkait control keselamatan yang di lihat dari aspek *low frequency* aktifitas ini hanya di lakukan saat liburan *maintenance* atau setiap ada project konstruksi mesin atau gedung baru.

Tabel 2. Evidance summary safety patrol dengan pendekatan 5W-1H

5W-1H	Penjelasan
Where (Dimana)	Gass Area (Material Shop)
Who (Siapa)	Production Material Control
When (Kapan)	Tangga 2 Januari 2016
What (Apa)	Tabung argon tidak terikat dengan baik jika orang melintas potensi tertimpa tabung
Why (Mengapa)	Tidak melihat jumlah stok sebelum order
How (Bagaimana)	Mereview jumlah stok dan pemahaman operator untuk melakukan <i>judgement</i> tindakan perorderan



Gambar 4. Grafik Total Temuan Patrol



Gambar 5. Grafik Monitoring Kaizen

2.7 Pelaksanaan Identifikasi Bahaya

Aktifitas ini bertujuan untuk melihat kondisi potensi bahaya dengan melakukan penilaian rangking bahaya yang disebut dengan *Hazard Identifiacion Risk Assessment*

(identifikasi bahaya). Metode yang di gunakan sebagai referensi melihat potensi bahaya mengacu pada *Work Instruction* dan kondisi lingkungan kerja, ada beberapa tahapan yang harus dilakukan untuk melakukan identifikasi bahaya adalah membuat team khusus yang melibatkan para leader dan *supervisor* karena pelaksanaan ini harus mengerti proses produksi dan cara kerjanya (*work instruction*). Dalam pelaksanaan Identifikasi harus mengacu pada PDCA (*Plan, Due, Check, Action*).

a. Plan

Sekretariat K3 harus membuat rencana pelaksanaan yang di setuju oleh pimpinan puncak untuk mengidentifikasi agar para leader bisa maksimal dalam melaksanakannya.

b. Due

Melakukan identifikasi langsung ke lokasi kerja serta membawa check sheet dan rule identifikasi sebagai panduan dalam melakukan identifikasi.

c. Check

Dari hasil identifikasi harus segera di lakukan review kesesuaian tingkat nilai level identifikasi adakah kesalahan atau ketidak sesuaian dalam menilai maka perlunya ada meeting untuk membahas aktifitas ini.

d. Action

Dengan melihat tingkat penilaian maka dapat di simpulkan dengan melihat angka tertinggi maka harus segera dilakukan penanganan, jika tidak tentukan penanganan sementara agar level resiko bisa di minimalisasi

2.8 Hirarki Pengendalian.

- a. **Eliminasi** adalah menghilangkan langsung bahayanya namun metode ini hanya bisa dilakukan untuk potensi bahaya yang tidak terpakai.
- b. **Substitusi** adalah Mengganti sumber bahayanya dengan metode atau material yang lebih aman.
- c. **Modifikasi** adalah rekayasa engineering atau modifikasi bahayanya agar sumber bahaya tidak kontak langsung dengan manusia
- d. **Administrasi** adalah pengendalian dengan menetapkan aturan rule atau standar
- e. **Alat Pelindung diri** adalah equipment atau alat yang digunakan oleh operator untuk melindungi dirinya dari bahaya di sekitar.

Tabel 3. Rencana Kerja Identifikasi Bahaya

PDCA	Aktifitas	Jan-16				Feb-16				Mar-16				Apr-16			
		W1	W2	W3	W4												
Plan	Proposal	o	o														
	Persiapan Tools		o	o													
	Sosialisasi Identifikasi			o	o	o											
Do	Pengumpulan dat WI					o											
	Pelaksanaan					o	o	o									
	Kaizen								o	o	o	o					
Check	Visualisasi hasil															o	
	Check penilaian oleh SPV															o	
	Genba Genji Genbutsu														o		
Action	Check akurat kaizen															o	
	Standarisasi																o o

Tabel 4. Risk Assessment

Risk Assessment						
Shop						
Loading						
Area						
Penumpukan						
No Wti						
APD	Penumpukan wheel 5 Palet, secara ergonomoi mempengaruhi pinggang operator potensi keseleo atau terkilir		Pastikan tumpukan wheel hanya 4 palet untuk mempermudah penumpukan dan pinggang operator aman			
APD Stander						
KONDISI SEKARANG			SETELAH KAIZEN			
Level Kecelakaan	TANGAN TERJEPIT WHEEL & PINGGANG RAWAN KE SELEO	2	Fatal Lost Time No Lost Time Tinggi	OPERATOR LEBIH AMAN SAAT MELAKUKAN PENUMPUKAN,KARENA MAX HANYA 4 TUMPUK	2	Fatal Lost Time No Lost Time Tinggi
Frekuensi Kerja	LEBIH DARI 100 X /SHIFT	5	Menengah Rendah	LEBIH DARI 100 X /SHIFT	5	Menengah Rendah
Level Tindakan	HATI-HATI SAAT MELAKUKAN PENUMPUKAN WHEEL 21 INCHI	8	Keefektifan Rendah Keefektifan Menengah Keefektifan Tinggi	OPERATOR LEBIH AMAN SAAT MELAKUKAN PENUMPUKAN	1	Keefektifan Rendah Keefektifan Menengah Keefektifan Tinggi
Point	15		8			
Tingkat Resiko	B		C			

2.9 Pelaksanaan Aktifitas Duga Bahaya

Duga bahaya atau meramalkan bahaya istilah yang sering di digunakan adalah KYT (*kikken youchi training*: training menduga bahaya), metode ini sangat efektif untuk mengidentifikasi potensi bahaya secara langsung di lokasi kerja yang melibatkan level operator sampai leader, tujuannya adalah operator di latih untuk mengenali potensi bahaya di lokasi kerja dengan metode menganalisa atau meramal, kegiatan ini sangat penting sehingga menumbuhkan kesadaran karyawan untuk selalu peka terhadap bakal bahaya yang jika di biarkan menjadi bahaya besar.

Berikut tahapan tahapan dalam melaksanakan training duga bahaya di lokasi kerja:

1. Leader membuat rencana aktifitas dan mencari topik yang akan dibahas di forum ini. Hal terpenting adalah Leader mencari topik yang akan di bahas dalam KYT ini haruslah kondisi pekerjaan normal bukan mencari-cari item yang abnormal untuk di bahas dalam forum KYT ini.
2. Leader menunjuk operator maksimal 7 orang di antaranya adalah Ketua forum,Notulen dan peserta KYT yang di awasi oleh leader saat KYT di laksanakan.
3. Selanjutnya masing-masing operator harus mencari potensi bahaya atau bakal bahaya yang mungkin terjadi dalam topic yang dibawakan oleh leader tersebut
4. Selanjutnya item bakal bahaya yang muncul dari temuan peserta di analisa item mana yang tingkat resiko bahaya yang paling dominan.
5. Selanjutnya bakal bahaya yang paling dominan dijadikan topik utama dan di sepakati untuk di lakukan penanganan agar kemungkinan kecelakaan bisa di hidari

2.10 Aktifitas Peningkatan Kesadaran Karyawan

a. Pelatihan *Safety Induction*

Dalam meningkatkan kesadaran dan kepekaan PT. CMWI selalu mengadakan safety induction terhadap karyawannya, agar mengingatkan kembali aturan-aturan dasar yang berada di PT. CMWI dan kondisi global yang terjadi akhir-akhirini bisa di sampaikan kepada karyawan, kegiatan ini dilaksanakan setiap 1 tahun sekali oleh sekretariat K3 dan melibatkan HRD untuk memberikan lisensi tanda pada helem karyawan.

b. Pelatihan *Basic Safety Rule/Safety Dojo*

Aktifitas ini di ikuti oleh seluruh karyawan PT. CMWI yang bertujuan untuk melihat parameter kesadaran operator mengerti dasar-dasar keselamatan kerja di area kerja, dasar-dasar keselamatan kerja yang di sosialisasikan dan di evaluasi setelah akhir pelaksanaan, hasil akhir yang di dapat adalah tingkat kepekaan,kesadaran masing-masing karyawan berbeda maka dari evaluasi ini yang menjadikan sekretariat K3 dapat mempunyai strategi baru untuk mencapai *zero accident*.

Adapun hal-hal yang di ajarkan dalam pelatihan *safety dojo* sebagai berikut:

- a. Karyawan di beri pemahaman tentang komitmen keselamatan pribadi, ini menjadi point penting bahwa dalam diri karyawan harus tertanam safety komitmen yang pada akhirnya bisa menjadi factor baik untuk mencapai *zero accident*.
- b. Pemahaman tentang APD (Alat pelindung diri). Karyawan di beri pemahaman tentang APD yang di anjurkan PT. CMWI sesuai dengan standar yang sudah di ditetapkan, maka operator harus mengerti fungsi-fungsi dari APD seperti: helm, seragam kerja, masker, sarung tangan, kacamata, sepatu *safety* dan APD tambahan lainnya.

Tabel 5. Matrik APD PT.CMWI

No	Bagian	A	B	C	D	E	F
1	<i>Casting</i>	o	O	o	o	o	o
2	<i>Machining</i>	o	O	o		o	o
3	<i>Painting</i>	o		o		o	o
4	<i>Maintenace</i>	o	O			o	o

Keterangan:

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| A. Helm <i>Safety</i> | D. <i>Ear plug</i> |
| B. Kaca mata | E. Sarung tangan |
| C. Masker | F. Sepatu <i>Safety</i> |

- c. Operator harus bisa melakukan inspeksi terhadap APD yang digunakan agar aman.
- d. Operator harus bisa memastikan kanan dan kiri aman saat melintas di area berbahaya atau jalur *forklift* dengan *point and call methode* (methode pemastian apa yang saya konfirmasi atau lakukan sudah benar dan sesuai).
- e. Operator harus mengerti dan memahami dasar-dasar cara menggunakan atau menaiki akses tangga, hal ini penting karena di area proses produksi PT. CMWI akses tangga cukup banyak, sehingga potensi bahaya jatuh dari tangga sangatlah di mungkinkan.
- f. Operator harus bisa mengerti rule aturan cara mengangkat benda, PT. CMWI dengan produk velg aluminium yang mempunyai tingkat berat yang berbeda-beda sehingga

sangat penting demi mengurangi tingkat kecelakaan yang di sebabkan oleh factor ergonomi, maka di perlukanlah pemahaman tentang training ini.

- g. Operator harus bisa menngerti cara pengoprasian mesin dan robot, dalam training ini di ajarkan mengenai cara aman mematikan dan menghidupkan mesin, hal ini sanat penting karena seringnya kecelakaan terjadi karena kesalahan pengoprasian mesin secara aman belum bisa di kuasai oleh karyawan, maka dalam training ini akan di beri pemahaman bagaimana operator harus mematikan dan menghidupkan mesin secara aman.
- h. Berikutnya cara penggunaan alat kerja, pada training ini akan di berikan pemahaman terkait bagaimana cara penggunaan alat kerja contohnya: palu, obeng, tang, gerinda dan alat kerja lainnya sehingga bertujuan untuk meminimalisasi terjadinya kecelakaan yang timbul karena kurangnya pemahaman dalam menggunakan alat kerja.

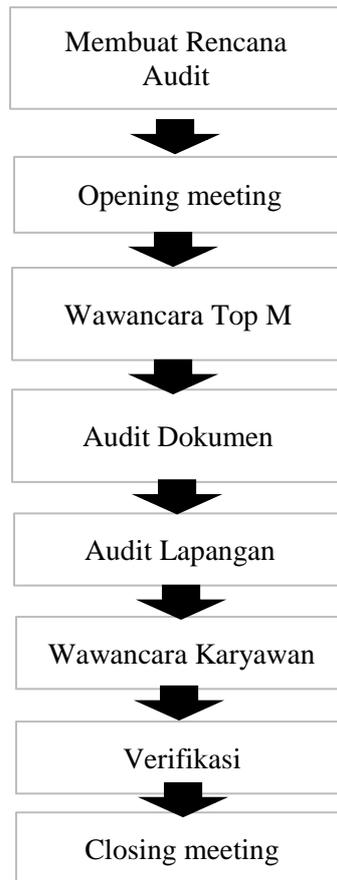
Peserta akan di evaluasi kelulusan atau tidaknya, jika skore yang di terima tidak sesuai dengan standar kelulusan makan operator tersebut harus megulangi training tersebut sampai lulus.

2.11 Kepatuhan terhadap Peraturan.

Melaksanakan inspeksi alat-alat penunjang produksi contohnya *forklift*, *OH crane*, *mobile crane*, tungku pemanas, bejana tekan dan bioler aktifitas ini dilaksanakan 1 Tahun sekali oleh lembaga PJK3 (Perusahaan Jasa Keselamatan dan Kesehatan Kerja) dan di damping oleh dinas pemerintahan terkait untuk ikut dalam melaksanakan inspeksi secara nyata. Melaksanakan inspeksi *safety riding*, tujuannya adalah untuk memastikan bahwa karyawan PT. CMWI sudah patuh terhadap peraturan administrasi lalu-lintas beserta kondisi kendaraan yang standar sesuai dengan peraturan yang berlaku, aktifitas ini dilakukan setiap 2 kali dalam 1 tahun. Melakukan pelatihan terkait tanggap darurat yang memiliki lisensi yang dikeluarkan dari lembaga pemerintahan yang bertujuan untuk meningkatkan kompetensi team Tanggap Darurat untuk mengatasi kondisi darurat jika benar-benar terjadi, kegiatan ini biasanya meliputi pelatihan APAR, *hydrant*, P3K, dan tanggap darurat evakuasi.

2.12 Aktifitas Audit SMK3

Pelaksanaan audit dilakukan 1 tahun sekali oleh team internal audit PT. Central Motor Wheel Indonesia yang beranggotakan 7 Orang, kegiatan audit memastikan bahwa kinerja K3 PT.CMWI apakah berjalan dengan sesuai rule berdasarkan Peraturan Menakertrans PER.18/MEN/XI/2008.



Gambar 6. Prosedur Pelaksanaan audit SMK3

3. Penutup

Berdasarkan *key performance indikator* kecelakaan kerja PT. CMWI pada tahun 2004-2007 terdapat kenaikan yang signifikan, pada periode tersebut manajemen perusahaan masih mengutamakan atau fokus produksi, *quality, delivery* dan *cost*. Melihat problem tingkat kecelakaan yang semakin meningkat maka *top management* PT. CMWI mengambil keputusan untuk konsisten terhadap implementasi sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (SMK3) karyawannya karena sumber daya manusia merupakan aset yang harus dijaga dan dilindungi, karena tingginya tingkat produktivitas dan pengiriman tidak ada artinya jika seringkali terjadi kecelakaan kerja. Selain itu efek yang dialami karyawan yang mengalami celaka cukup mempengaruhi kesejahteraan dalam keluarga sampai kapanpun akan membekas di benak karyawan.

Dengan kebijakan yang di keluarkan *top management* untuk selalu konsentrasi terhadap keselamatan karyawannya maka Top Management memutuskan untuk menjalankan Sistem Management Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3). Meskipun dalam masa transisi periode tahun 2008 sampai 2009 masih belum tampak kinerja yang memuaskan maka management CMWI terus berinovasi dan melakukan improvement dan mereview semua prosedur, standar K3 yang sudah ditetapkan dan menambah item aktifitas yang melibatkan seluruh karyawan untuk aktif dalam kegiatan safety demi tercapainya *zero accident*, maka kegiatan yang dilakukan untuk menurunkan tingkat kecelakaan, yakni: 1) Membuat Rencana Kerja K3 selamat 1 tahun sekali, 2) Meningkatkan

kesadaran karyawan dengan memberikan pelatihan-pelatihan yang khusus terkait bahaya di lokasi kerja, 3) Melakukan inspeksi rutin yang dilakukan oleh jajaran leader sampai Top Management PT. CMWI, 4) Melakukan inspeksi audit berkala yang dilakukan oleh team Audit 1 tahun sekali untuk melihat kinerja SMK3 apakah berjalan dengan baik, 5) Melakukan tinjauan meeting terhadap Top Management 1 bulan sekali agar seluruh kinerja K3 bisa di evaluasi keberhasilannya oleh jajaran Management.

Dari aktifitas di atas maka sedikit demi sedikit tingkat kecelakaan di PT. Central Motor Wheel Indonesia menurun dari periode 2008 sampai 2013. Dengan menjalankan SMK3 dengan sepenuh hati dan di dukung oleh Top management yang konsen terhadap K3 maka akan ber efek kepada bawahannya sehingga semangat untuk menjalankan SMK3 menjadi hal yang utama sehingga karyawan harus berpedoman pada Safety, Quality, Produksi, Delivery dan Cost dan berpedoman kepada Utamakan Selamat. Walaupun terjadi peningkatan tingkat kecelakaan dari periode 2013~2015 hal ini terjadi karena adanya perubahan system jam produksi yang berefek kepada tingkat konsentrasi dan kinerja equipmentnya. Untuk melihat kinerja SMK3 di PT. Central Motor Wheel Indonesia perlu di lakukan audit dari pihak luar yang berkompeten sehingga kinerja SMK3 bisa dilihat dari sisi eksternal. Perlu dilakukan Safety Campaign/ kampanye safety yang menarik seperti perlombaan safety, janji safety, 5R dl. Melihat kinerja SMK3 di perusahaan lain sebagai referensi (bench marking). Perlunya ada keterlibatan team kecil dari satu bagian untuk melakukan improvement kecil agar meminimalisasi tingkat resiko bahaya di lokasi kerja. Perlunya reward dan punishment yang di atur dalam perjanjian kontrak bersama. Perlu di evaluasi kinerja Leader terkait pembiaran terhadap bahaya di lokasi kerja.

4. Daftar Pustaka

- Ghozali, Imam, (2011). Konsep dan Aplikasi Dengan Program Amos 19.0. Semarang : Badan Penerbit-Undip.
- Ghozali, Imam, (2012). Teori, Konsep dan Aplikasi Dengan Program LISREL 8.80. Semarang:BadanPenerbit-Undip.
- Kline, Theresa J.B. dan Joy D. Klammer (2001), Path Model Analyzed with Ordinary Least Squares Multiple Regresion Versus LISREL, *The Journal of Psychology*, 135 (2), 213-225.
- Ramli, Soehatman. (2010). Sistem Manajemen dan Keselamatan Kerja OHSAS 18001. Jakarta:Dian Rakyat.
- Solimun. (2006). Structure Equation Modelling (SEM) Lisrel & Amos. Cetakan Kesatu. Malang: Fakultas MIPA Universitas Brawijaya Malang.
- Suma'mur, P.K. (1996). Hygiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja. Jakarta : PT. Toko Gunung Agung.
- Wijanto, Setyo Hari. (2008). Structural Equation Modelling dengan LISREL 8.8. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- www.Slideshare.net Peraturan Pemerintah No 50 Tahun 2012.