

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Berlandaskan dari Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran pasal 1 angka 16, pelabuhan ialah suatu kawasan yang mencakup area daratan dan/atau perairan dengan batas-batas yang telah ditetapkan sebagai area penyelenggaraan pemerintahan dan kegiatan usaha yang berfungsi sebagai tempat berlabuhnya kapal, naik turunnya penumpang, dan/atau bongkar muat barang, area terminal dan tempat kapal berlabuh yang mana juga dilengkapi dengan peralatan keselamatan dan keamanan dalam pelayaran, kegiatan penunjang pelabuhan, serta lokasi transportasi intramoda maupun antarmoda (UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 17, 2008). Dengan demikian, pelabuhan memiliki peranan penting salah satunya yakni aktivitas bongkaran dan muat barang yang dilaksanakan pihak penyedia jasa layanan. Salah satu Perusahaan yang melakukan pelayanan bongkar muat ialah PT Tangguh Samudera Jaya yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Priok dan merupakan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) terseleksi yang mengoperasikan dermaga dan lapangan penumpukan 303-305 di Terminal 3 Tanjung Priok. Terminal 3 merupakan terminal yang melayani bongkar muat peti kemas internasional.

Kegiatan bongkar muat di pelabuhan digarap dengan alat angkut salah satunya seperti *crane*. Bersumberkan dari Peraturan Menteri Ketenagakerjaan RI No. 8 Tahun 2020 tentang keselamatan dan kesehatan kerja pesawat angkat dan angkut, yang disebut sebagai pesawat angkat dan angkut berarti peralatan yang dibuat dan dibentuk guna memindahkan dan mengangkut muatan barang (Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 8, 2020). Peralatan yang digunakan pada pelabuhan peti kemas diantaranya yaitu *Rubber Tyred Gantry Crane* (RTG), *Quay Container Crane* (QCC), *Harbour Mobile Crane* (HMC), *Reach Stacker* dan truk. Pengoperasian peralatan angkat dan angkut seperti itu memiliki potensi bahaya yang sangat tinggi. Apabila tidak dikendalikan akan memicu kecelakaan kerja yang menimbulkan kerugian dari segi ekonomi ataupun non-ekonomi bagi

perusahaan (Ramisdar, 2019). Sehingga dalam pelaksanaannya diperlukan pengawasan dan pencegahan kecelakaan kerja yang sinkron dengan keselamatan dan kesehatan kerja (K3).

Heinrich mengungkapkan variabel pemicu timbulnya kecelakaan kerja, diantaranya tindakan tidak aman (*unsafe action*) (88%), keadaan lingkungan tidak aman (*unsafe condition*) (10%) dan hal-hal diluar kendali manusia (2%). Selain itu, kecelakaan kerja juga dapat ditimbulkan dari adanya kontak antara pekerja dengan peralatan, material, maupun lingkungan kerjanya. Indonesia sendiri, kasus kecelakaan kerja berdasarkan data dari Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan tahun 2019 terdapat 182.835 kasus, meningkat menjadi 221.740 pada tahun 2020 dan kemudian menurun menjadi 82.000 kasus kecelakaan kerja pada rentan bulan januari hingga september tahun 2021 (BPJS, 2020). Upaya antisipasi kecelakaan kerja dapat dirancang, dipantau, serta dilakukan dengan analisa karakteristik kecelakaan supaya tindakan pencegahan dan manajemen pengendaliannya dapat dipilih berdasarkan pendekatan yang optimal. Analisa risiko kecelakaan kerja dilakukan atas dasar identifikasi dan pengukuran bahaya di lingkungan kerja.

Proses identifikasi bahaya menjadi salah satu bagian dari manajemen risiko, lalu dilakukannya penilaian bahaya yakni untuk memprioritaskan pengendalian derajat risiko kecelakaan ataupun penyakit akibat kerja. Proses identifikasi bahaya dapat dijalankan berdasarkan kelompok, yaitu dilihat dari jenis pekerjaan, tempat atau lokasi kerja, kebijakan yang diberlakukan, dan proses produksi. Salah satu sistem yang bisa diterapkan ialah dengan menggunakan jenis metode *Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control* atau dikenal sebagai metode HIRARC. Metode HIRARC ini tergolong dalam elemen manajemen risiko yang mampu menetapkan arah penerapan K3 di perusahaan.

Berdasarkan dari pengamatan peneliti di PT. Tangguh Samudera Jaya, peneliti masih menjumpai *unsafe action* seperti, pekerja berdiri di jalur melintasnya alat, pekerja menumpang pada RTG ketika melakukan manuver, pekerja bersandar pada alat QCC dan HMC dan *unsafe condition* seperti, asap kendaraan dan debu, menunduk terlalu lama dikarenakan mengoperasikan RTG dan kurangnya penerangan pada malam hari di area kerja yang dapat mengakibatkan risiko

kecelakaan kerja. Oleh sebab itu, perlu dilakukan analisis risiko keselamatan kerja untuk mendeteksi tingkatan risiko keselamatan para pekerja saat proses bongkar muat peti kemas menggunakan metode *Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control* (HIRARC) dengan penilaian berdasarkan evaluasi dari pekerja divisi Operasional PT Tangguh Samudera Jaya.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan pengamatan peneliti selama kegiatan Praktik Kerja Lapangan di PT Tangguh Samudera Jaya dan bersumberkan dari latar belakang, permasalahan yang terjadi yakni keadaan lingkungan kerja yang tidak aman dan juga tindakan tidak aman pekerja ketika proses bongkar muat peti kemas berlangsung. Beberapa risiko kecelakaan kerja yang mungkin bisa terjadi dan tempat yang memiliki risiko tinggi di PT Tangguh Samudera Jaya yaitu, peti kemas jatuh pada saat diangkat menggunakan *crane*, *sling crane* terputus pada saat kegiatan bongkar muat berlangsung, tertabrak alat angkut ataupun truk tracking, truk tertimpa peti kemas, dermaga dan *container yard* menjadi tempat utama bekerja yang paling berisiko tinggi terhadap pekerja. Peneliti mengidentifikasi permasalahan dalam poin-poin berikut:

1. Apa saja bahaya yang teridentifikasi pada saat kegiatan bongkar muat peti kemas di PT. Tangguh Samudera Jaya berdasarkan identifikasi menggunakan metode HIRARC?
2. Bagaimana penilaian dan cara pengendalian risiko dengan metode HIRARC pada kegiatan bongkar muat peti kemas?
3. Apa saja pengendalian yang dapat dilakukan untuk mencegah adanya kecelakaan kerja pada saat kegiatan bongkar muat peti kemas di PT. Tangguh Samudera Jaya?

1.3 Batasan Masalah

Merujuk pada identifikasi masalah yang didapat maka penulis membatasi masalah pada :

1. Kegiatan kerja yang diamati adalah kegiatan *receiving/delivery*, *loading/discharge* dan *stevedoring*.

2. Penilaian risiko bahaya hanya berdasarkan dari evaluasi pekerja divisi Operasional PT Tangguh Samudera Jaya

1.4 Rumusan Masalah

Bersumber dari identifikasi maupun batasan masalah di atas, maka analisis penelitian Tugas Akhir ini adalah “Bagaimana mengidentifikasi, menilai dan pengendalian terhadap risiko keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang berkaitan dengan kegiatan bongkar muat peti kemas di PT. Tangguh Samudera Jaya menggunakan metode HIRARC?”

1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian bahaya pada proses bongkar muat muatan peti kemas, yaitu :

1. Mengetahui potensi bahaya pada kegiatan bongkar muat peti kemas di PT. Tangguh Samudera Jaya dengan menggunakan metode HIRARC.
2. Memberikan penilaian risiko kecelakaan kerja secara sistematis dengan metode HIRARC.
3. Mengetahui cara pengendalian risiko kecelakaan kerja pada kegiatan bongkar muat peti kemas di PT. Tangguh Samudera Jaya berdasarkan metode HIRARC.

1.6 Manfaat Penelitian

Dari tujuan yang diuraikan pada poin sebelumnya, di harapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat, bagi :

1. Bagi penulis
Bermanfaat dalam memperluas ilmu dan pemahaman penulis mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) terkhusus dalam kegiatan bongkar muat.
2. Bagi perusahaan
Berdasarkan hasil penelitian pada penelitian ini, peneliti berharap dapat menjadi bahan pertimbangan dan evaluasi dalam penerapan keselamatan dan kesehatan kerja untuk mencegah dan mengurangi kecalakaan kerja menuju “*zero accident*”.

3. Bagi Universitas

Penelitian yang dihasilkan ini diharapkan bisa dimanfaatkan sebagai bahan pembelajaran dan informasi mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di Universitas Negeri Jakarta khususnya bagi mahasiswa program studi Sarjana Terapan Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim.

