

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Orang yang bekerja di pelabuhan sering disebut sebagai buruh pelabuhan atau buruh pelabuhan (TKBM). Kesejahteraan dan kecukupan buruh pelabuhan atau buruh pelabuhan (TKBM) terkait dengan kata tersebut harus diperhatikan mengingat tingginya bahaya dan ancaman bagi buruh pelabuhan dalam menyelesaikan pekerjaannya mengingat cara yang dilakukan oleh buruh pelabuhan terutama pada dasarnya bergantung pada kekuatan otot dan berada di tempat kerja yang berisiko terhadap keterbukaan terhadap bahan baku yang baru atau yang dibuat berbeda (Kawatu et al., 2018).

Sebagaimana yang ditunjukkan oleh Undang-Undang Tidak Resmi Nomor 69 Tahun 2001, pelabuhan adalah tempat kapal dapat menambatkan, menjangkarkan, meninggalkan, dan menurunkan penumpang serta memuat dan membuang produk. Selain itu, pelabuhan juga merupakan lokasi untuk beralih antara dan di dalam moda transportasi yang berbeda. Pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan pemerintah dan moneter.

Pelabuhan mempunyai pengaruh yang cukup besar karena tanggung jawabnya terhadap kepentingan transportasi laut. Oleh karena itu, pengelolaan yang baik merupakan hal yang lumrah dalam mengelola suatu pelabuhan, mengingat pelabuhan merupakan tempat persinggahan berbagai jenis transportasi, baik transportasi darat, laut, maupun udara.

Pelabuhan merupakan titik terminal yang merupakan suatu hubungan dalam mata rantai transportasi laut. Dalam kaitannya dengan kegiatan bongkar muat,

pelabuhan memegang peranan yang sangat vital. Suatu badan usaha yang memberikan berbagai macam bantuan dalam kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal disebut dengan badan usaha bongkar muat. Kegiatan bongkar muat merupakan jenis kegiatan yang terjadi pada saat kegiatan bongkar muat barang. Di pelabuhan induk, untuk proses bongkar muat barang digunakan alat angkat, yaitu crane (Andini, 2021).

Crane adalah suatu alat yang dilengkapi dengan pengait sebagai alat untuk mengangkat dan memindahkan beban dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan teknik kendali. Crane biasanya digunakan untuk menurunkan muatan kapal di pelabuhan, misalnya. Menurut Rosyidin (2017), ada beberapa jenis crane, antara lain crane putar, crane tanpa rel, crane yang dipasang pada kereta api atau kendaraan rantai, dan crane platform.

Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia No. 05/MEN/1985 tentang Alat Angkat dan Angkut, menyatakan bahwa segala sesuatu yang dirancang atau dibuat dengan maksud untuk mengangkat dan menurunkan beban termasuk dalam alat angkat dan angkut. Kendaraan seperti truk, crane kompartemen, dan versatile tyred gantry crane (RTG) yang digunakan untuk mempercepat pekerjaan (Ekasari, 2015).

Ketika mengangkat dan memindahkan perangkat keras seperti crane kompartemen (CC) dan elastic tyred gantry crane (RTG) digunakan untuk menumpuk dan membuang, terdapat risiko kecelakaan kerja yang sangat tinggi. Jika risiko ini tidak dikendalikan, insiden di tempat kerja dapat mengakibatkan kerugian material atau non-material bagi organisasi. Contohnya termasuk kecelakaan atau pekerja tertabrak oleh peralatan atau perangkat keras pengangkat

dan angkut. Potensi ini dapat terjadi dalam pekerjaan menumpuk dan membuang. Dalam kebanyakan kasus, penyelidikan lebih lanjut diantisipasi untuk mencegah kemungkinan ini (Indahningrum et al., 2020).

Sasaran dari Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah melindungi pekerja, asosiasi, dan lingkungan sekitar dari berbagai risiko kecelakaan dan bahaya di tempat kerja — risiko fisik, alami, buatan, mental, dan emosional. Berdasarkan hasil penelitian faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan kerja pada pekerja produksi di PT, bahaya di lingkungan kerja meliputi bahaya alami, fisik, kimia, fisiologis, psikososial, dan mekanis (Martalina et al., 2018).

Risiko mekanis dan organik merupakan bahaya tambahan. Cahaya Agam Lestari, Peraturan Agam tahun 2022, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pekerja — 84,4% — mengalami kecelakaan kerja. Terdapat hubungan antara kejadian kecelakaan kerja dengan aktivitas berbahaya dengan pengawasan K3, namun tidak terdapat hubungan antara kejadian kecelakaan kerja pada pekerja produksi di PT. (Konomi et al., 2022) Cahaya Agam Lestari, Rezim Agam Tahun 2020 Berdasarkan penelusuran Irawanti, 43,4% terpapar kondisi kerja berbahaya.

Jumlah klaim JKK pada tahun 2019 tercatat sebanyak 182.835 kasus, berdasarkan data Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Dunia Usaha. Jumlah Kecelakaan Kerja yang Terungkap Berdasarkan Data BPJS Dunia Selain itu, klaim JKK terus meningkat, yakni mencapai 221.740 kasus pada tahun 2020 dan 234.370 kasus pada tahun 2021. Pada tahun 2022, jumlahnya kembali mencapai 297.725 kasus. JKK mencatat klaim kecelakaan kerja sebanyak 360.635 kasus antara bulan Januari sampai dengan November 2023 (Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia, 2022).

Menurut hasil pemeriksaan gabungan dari Badan Kesejahteraan Dunia (WHO) dan Organisasi Buruh Internasional (ILO), penyakit dan cedera yang disebabkan oleh pekerjaan menjadi penyebab kematian 1,9 juta orang pada tahun 2016. Sebanyak 81% kematian disebabkan oleh penyakit yang diderita. Penyakit paru obstruktif konsisten (PPOK) menyebabkan 450.000 kematian, diikuti oleh stroke (400.000 kematian) dan penyakit koroner iskemik (350.000 kematian), dan luka akibat pekerjaan menyebabkan 360.000 kematian.

Terdapat 19 faktor risiko terkait pekerjaan, termasuk asma, agen penyebab kanker, bekerja berjam-jam dan terpapar kontaminan di udara, risiko ergonomis, dan kebisingan di tempat kerja. Risiko utama adalah bekerja dalam jangka waktu yang panjang, yang membunuh sekitar 750.000 orang secara konsisten. 450.000 kematian disebabkan oleh paparan polusi udara — partikel, gas, dan asap — di lingkungan kerja. Kematian terkait pekerjaan dengan jumlah yang sangat besar terjadi pada pekerja di Asia Tenggara dan Pasifik Barat, serta pada pria dan individu yang berusia di atas 54 tahun.

Sementara itu, menurut OHSAS 18001 (2007), Keselamatan dan Kesejahteraan Terkait Pekerjaan (K3) adalah kondisi dan faktor yang dapat memengaruhi kesejahteraan dan kemakmuran pekerja dan orang lain di tempat kerja (pekerja proyek, pemasok, pengunjung, dan tamu). Kesejahteraan terkait kata adalah cara untuk menghindari kecelakaan di tempat kerja yang dapat menyebabkan cedera, kecacatan, kematian, kerusakan properti, kerusakan perangkat keras atau peralatan, dan kerusakan di tempat kerja secara keseluruhan (Jenewa, 2021).

Kombinasi kepribadian seseorang dalam bertindak dalam berbagai kehidupannya, menyebabkan pelanggaran yang berbeda dalam bertindak, meskipun saat ini ada pilihan atau keputusan yang mengatur perkembangan masing-masing jenis. Begitu pula dalam lingkungan kerja, terutama di kalangan profesional terlatih saat ini dan peningkatan.

Menurut Pedoman Kerja pasal 111 (2013), yang pada dasarnya menguraikan peluang dan tanggung jawab pengawas, kehormatan dan tanggung jawab pekerja/buruh, kondisi kerja, aturan asosiasi, dan waktu keaslian aturan asosiasi (Istijab, 2022), setiap acara atau asosiasi saat ini harus memiliki aturan. Delapan puluh delapan persen kecelakaan kerja adalah akibat dari perilaku tidak aman (tindakan tidak aman), sementara sepuluh persen adalah akibat dari kondisi lingkungan yang tidak aman (kondisi tidak aman), atau kedua faktor ini dapat Di Indonesia, cara berperilaku dan perlengkapan yang berisiko merupakan pendorong yang mendasari kecelakaan lingkungan kerja (Rachmawati, t.t.). Secara garis besar, ada empat faktor utama yang dapat mempengaruhi kesulitan kerja, yaitu faktor manusia, alat atau mesin yang digunakan, material dan iklim (Agustiya et al., 2020).

Berdasarkan survei awal yang telah dilakukan di PT. Belawan *New Container Terminal* Pada Tanggal 26 Januari 2024 kepada pekerja bagian TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) Berdasarkan data laporan kecelakaan HSSE (*Health Safety Security Environment*) yang telah terjadi di PT. Belawan *New Container Terminal* selama 2 Tahun terakhir mulai dari Tahun 2021 – 2023, tercatat total 14 kecelakaan kerja. Dari data tersebut diketahui salah satu penyebab terjadinya kecelakaan dikarenakan kurangnya keterampilan dan pengetahuan dalam bekerja

sehingga saat melakukan bongkar muat sasis trado melewati jalur TT yang sedang berjalan dan menyenggol kotak Apar TT dan mengkiatkan kotak Apar kaca pecah, kelalain supir dalam bekerja sehingga masuk ke jalur RTG dan berhenti sehingga menyebabkan benturan dan kerusakan pada RTG seperti; kabel motor koyak, kabel *coil break* putus. Kecelakaan kerja selanjutnya yaitu Human eror dimana terjadi tumpahan minyak yang diakibatkan oleh kelalaian pekerja (pekerja meninggalkan tempat bekerja) sampai motor tanki penuh dan meluber sampai ke area loading. Truck menabrak pagar pembatas penyebab adalah pedal gas truck lengket hal itubisa terjadi karena kurangnya pemeliharaan serta pengecekan pada truck, mobil patroli jatuh ke laut disaat kondisi cuaca sedang hujan dan diarea kejadian lampu penerangan tidak memadai, terjadinya kecelakaan lalu lintas dan truck menabrak pos *gate 3* yang disebabkan supir dalam keadaan pengaruh obat saat membawa kendaraan, dan terakhir yaitu tenaga kerja bongkar muat (TKBM) terjatuh dikolam pada saat sedang makan dipinggir dermaga.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, berikut rumusan masalah dalam penelitian ini:

1. Apa saja risiko kecelekaan kerja yang dapat terjadi pada proses bongkar muat petikemas di PT. Belawan *New Container Terminal*?
2. Risiko potensial apa saja yang terjadi pada proses bongkar muat petikemas di PT. Belawan *New Container Terminal*?
3. Apa saja sumber bahaya kecelkaan kerja pada proses bongkar petikemas di PT. Belawan *New Container Terminal*?

1.3 Tujuan Penelitian

Berikut ini merupakan tujuan penelitian berdasarkan rumusan masalah yang sudah dijelaskan di atas adalah sebagai berikut:

1.3.1 Tujuan Umum

Menganalisis Risiko Kecelakaan kerja pada proses bongkar muat di PT. Belawan *New Container* Terminal.

1.3.2 Tujuan Khusus

Adapun tujuan khusus dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi risiko kecelakaan kerja pada kegiatan bongkar muat peti kemas di PT. Belawan *New Container* Terminal.
2. Mengetahui nilai potensi bahaya yang terdapat pada proses kegiatan bongkar muat petikemas di PT. Belawan *New Container* Terminal.
3. Untuk mengetahui sumber bahaya terjadinya kecelekaan kerja pada proses kegiatan bongkar muat petikemas di PT. Belawan *New Container* Terminal.

1.3.3 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kemajuan dalam bidang sains, khususnya dalam keamanan dan kesejahteraan lingkungan kerja.
2. Sebagai komitmen bagi organisasi dan karyawan untuk berpartisipasi dalam aktivitas seperti penumpukan dan pembongkaran kompartemen agar terhindar dari masalah di tempat kerja dan penyakit yang berhubungan dengan kata-kata.

3. Sebagai sumber daya yang logis bagi akademisi dan profesional lainnya, khususnya peneliti keamanan yang berhubungan dengan kata.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA MEDAN