

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Hasil Penelitian**

##### **4.1.1 Deskripsi Lokasi Penelitian**

Hari ini, PT INA DP World Investment (INA DPWorld), PT Prima Terminal Petikemas (Prima TPK), dan konsorsium yang dibentuk oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK) menandatangani Perjanjian Investasi (PIN) untuk pembentukan Joint Venture yang akan memperkuat industri dan memperkuat infrastruktur pelabuhan Indonesia dengan Belawan New Port Terminal (BNCT). PT Pelabuhan Indonesia (Persero) (Persero) (PIN) ini merupakan kelanjutan dari kesepakatan sebelumnya yang telah disepakati kedua belah pihak (Persetujuan Investor) untuk mengelola BNCT.

Letak Terminal Pelabuhan Baru Belawan yang berada di Selat Malaka, yang merupakan salah satu jalur transportasi paling aktif dan terbesar yang menghubungkan Asia, Timur Tengah, Eropa, dan Afrika, serta sangat erat kaitannya dengan kawasan-kawasan modern di sekitar pelabuhan, menjadikan Terminal Pelabuhan Baru Belawan sebagai pusat penting bagi usaha-usaha yang bergerak di bidang perindustrian dan lalu lintas laut. Dengan fokus pada pemulihan jaringan distribusi, pembangunan Terminal Pelabuhan Baru Belawan siap membuka akses ke berbagai aset strategis Indonesia.

Terminal ini akan memperkuat posisi Indonesia sebagai pusat industri strategis dunia dan memegang peranan yang sangat besar dalam mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia, khususnya di wilayah Sumatera Utara yang tengah berkembang pesat. Kerja sama yang sangat erat dan sinergis dengan DP

World, pelopor global dalam bidang jaringan distribusi dengan komitmen yang luas dalam membangun dan mengoperasikan pelabuhan di berbagai wilayah di dunia, memungkinkan terwujudnya kerja sama ini. Aliansi ini, yang mendapat bantuan dari Organisasi Pengorganisasian Masalah dan Pengalaman Kelautan, Bantuan Uang, Bantuan Upaya Milik Negara, dan Bantuan Transportasi, bermaksud membantu pengaruh publik dengan mengurangi biaya metode dan membuat kegiatan pelabuhan lebih terampil.

#### 4.1.2 Karakteristik Informan

Penelitian ini melibatkan lima orang pengamat. Informan utama adalah tiga orang pekerja bongkar muat peti kemas laki-laki. Salah satu saksi kunci telah menyelesaikan pendidikan D3 Pengiriman, dan dua orang narasumber telah menyelesaikan Sekolah Menengah Kejuruan. Narasumber pendukung adalah dua orang pekerja HSSE (Kesejahteraan, Keamanan, dan Iklim) di PT. Belawan kini memiliki terminal kompartemen baru. Narasumbernya adalah orang-orang dengan gelar S1. Kepala suku menjadi narasumber.

**Tabel 4. 1 Karakteristik Informan**

	<b>Umur</b>	<b>Jabatan</b>	<b>Pendidikan Terakhir</b>	<b>Masa Kerja</b>
<b>Informan P1</b>	34	HSSE	S1	9 Tahun
<b>Informan P2</b>	31	HSSE	S1	5 Tahun
<b>Informan K1</b>	33	Operator	SMK	12 Tahun
<b>Informan K2</b>	30	Planner Terminal	D3	5 Tahun
<b>Informan K3</b>	24	Mekanik	SMK	4 Tahun

### 4.1.3 Hasil Job Safety Analysis (JSA)

Setelah dilakukan Wawancara mendalam (*In-depth Interview*) kepada 5 Responden tentang Analisis Risiko Kecelakaan Kerja Dengan Metode *Job Safety Analysis* Di PT. Belawan New Container Terminal.

#### a. Menentukan jenis pekerjaan yang akan di analisa

Pada titik ini, tim implementasi mencari dan memilih jenis pekerjaan yang akan dilakukan untuk JSA.

##### 1. Frekuensi kecelakaan

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara mendalam yang telah dilakukan bahwasannya responden belum pernah mengalami kecelakaan kerja yang *fatality*. Hal tersebut dikutip dari hasil wawancara para pekerja sebagai berikut.

*“Saya sendiri alhamdulillah belum pernah mengalami kecelakanyang parah gitu kak, paling kalau untuk luka-luka atau tergores itu kan biasa kak”*. (Informan K1)

*“Sejauh ini selama saya visit kelapangan tidak pernah pernah mengalami kecelakaan kerja, kalau kesandung mungkin pernah lah”*.

(Informan P1)

*“Kalau kecelakaan belum kak gatau nanti gimana ya kak”*.(Informan K3)

Beberapa pernyataan di atas dapat dijadikan bukti bahwa para ahli tidak pernah kehilangan apa pun selama proses penumpukan dan pembongkaran. Berdasarkan persepsi publik, alat pelindung diri (APD) khusus yang hanya digunakan oleh para spesialis harus dikenakan untuk jenis pekerjaan yang dilakukan. Topi, rompi, dan sepatu keselamatan

adalah APD yang penting.

## 2. Tingkat kecelakaan yang berakibat kecacatan

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara mendalam dengan informan kunci dan pendukung (kepada pekerja dan HSSE), dikonfirmasi bahwa belum ada terjadinya kecelakaan yang berakibatkan kecacatan di PT. Belawan *New Container Terminal*, Namun untuk kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan *property damage* dan cedera ringan tidak sampai terjadi kecacatan.

*“Kalau kecelakaan untuk kecelekaan itu dek yang sering terjadisopir truck itu belaga sampai menabrak jalur TT sehingga terjadi kerusakan property”*. (Informan Pendukung)

Dari uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa tindakan tidak aman yang berakibat pada cedera dan cedera pada pekerja adalah tindakan yang dilakukan karena tidak memperhatikan keberadaan SOP dalam bekerja atau tidak mengikuti tata tertib kerja yang telah ditetapkan di perusahaan.

## 3. Kejadian hampir celaka

Pekerjaan yang sebagian besar waktunya hampir tidak terlaksana seharusnya dilakukan JSA. Pekerja dapat tersandung, terjepit, atau terbentur selama penumpukan dan pembuangan akibat persepsi dan rapat dari atas ke bawah. Ini semua adalah kecelakaan yang hampir terjadi. Hasil rapat berikut menunjukkan hal ini:

*“Kalau untuk hampir celaka itu banyak lah kak, kayak waktu mau kerja kesandung, hampir jatuh karena licin”* (Informan K1)

*“Kalau untuk hampir celaka ada kak pernah waktu itu mau kejepit*

*ban pas mau isi angin” (informan K3)*

Berdasarkan hasil pertemuan dan pengamatan di atas, terdapat kemungkinan terjadinya kecelakaan pada setiap variasi proses penumpukan dan pembongkaran dudukan. Hal ini dapat dimaklumi mengingat pekerjaan tersebut dilakukan secara ceroboh.

#### **4. Menguraikan pekerjaan menjadi langkah-langkah dasar**

Dengan mengorganisasikan pengamatan, merupakan kebiasaan untuk memiliki struktur proses peningkatan kerja yang dirangkum dalam pekerjaan untuk mencapai tujuan, keadaan alami, dan bahaya yang wajar. Pada saat dipecah menjadi langkah-langkah yang jelas, tidak ada norma yang ditetapkan untuk seberapa rinci pekerjaan tersebut seharusnya. Saat memisahkan pekerjaan, cobalah untuk tidak terlalu jelas atau terlalu luas. Pekerjaan yang dipecah menjadi langkah-langkah mendasar tidak boleh dilewati, dan langkah-langkah ini dirancang agar cukup mudah diingat dan dipahami oleh tim.

Dengan memperhatikan hasil pengamatan dan pengamatan, maka dalam penyelesaian proses penumpukan dan pembuangan kontainer di PT. Belawan New Container Terminal, berikut ini adalah prosedur kegiatan atau langkah kerja yang dilakukan oleh pekerja, yaitu:

- 1) Asosiasi Kapal dan Pelabuhan Penataan kapal meliputi penataan perahu, pemeriksaan menyeluruh ketersediaan muatan untuk ditumpuk dan dibongkar, dan pembersihan perahu dari tanah dan sampah.
- 2) Peringatan Mengenai Kedatangan Kapal Perwakilan kapal

memberitahukan kepada otoritas pelabuhan mengenai kedatangan kapal. Pemberitahuan ini harus diberikan sekitar 24 jam sebelum kapal tiba.

- 3) Pemeriksaan yang saksama terhadap laporan
- 4) Penilaian aktual
- 5) Penumpukan dan pembuangan muatan
  - a. *Stevedoring* adalah pendekatan yang paling terkenal untuk menggunakan derek kapal atau derek darat untuk membuang stok dari kapal ke pelabuhan, tongkang, atau truk, atau untuk menumpuk barang ke dalam kapal sampai mereka terkoordinasi di palka.
  - b. *Cargodoring* Dilakukan dengan membiarkan stok keluar dari tali atau jaring di dermaga dan memindahkannya dari dermaga ke area lokal jalur atau tempat penyimpanan barang atau strategi sebaliknya untuk berkeliling.
  - c. Mendapatkan atau pengangkutan mengacu pada cara yang paling umum untuk memindahkan barang dagangan dari tumpukan kapasitas di pusat distribusi atau tempat penyimpanan ke kendaraan di pintu masuk gudang atau tempat penyimpanan atau sebaliknya.
- 6) Penimbunan Produk: Barang dagangan yang dibongkar disimpan di tempat penyebaran besar di pelabuhan atau tempat penyimpanan.
- 7) Pengangkutan Barang: Penerima yang disetujui menerima barang dagangan yang telah disimpan di pusat distribusi.

- 8) Lembar Hitung, Desakan pembuangan barang yang dicatat oleh PBM (Pejabat Koordinasi dan Pembuangan).
- 9) Laporan Keluar, Garis besar semua barang dengan mencatat berapa banyak colli dan keadaan barang-barang saat dibuang.
- 10) Laporan Kerusakan Angkutan — Sertakan laporan tentang segala sesuatu yang hilang atau rusak saat ditumpuk dan dibuang.
- 11) Masuk/Keluar Pintu terbuka yang berharga, Dokumen yang diharapkan untuk mendapatkan izin untuk mendapatkan dan mengeluarkan kapal di pelabuhan.
- 12) Termasuk surat yang mendelegasikan spesialis agen kapal untuk menangani keuntungan kapal di pelabuhan.

#### **5. Mengidentifikasi potensi bahaya pada masing-masing pekerjaan**

Strategi yang paling dominan untuk mengenali risiko yang diharapkan dan menentukan status seseorang untuk kesulitan dalam setiap pengembangan pekerjaan adalah teknik JSA yang menyertainya. Saat menyelesaikan identifikasi risiko potensial, ada beberapa hal yang perlu diingat, khususnya:

a) Peralatan atau mesin

Sengatan listrik, tertimpa perangkat keras, dan luka merupakan risiko potensial yang ditimbulkan oleh peralatan atau mesin yang digunakan dalam proses penumpukan dan pembuangan wadah, menurut persepsi dan pertemuan menyeluruh yang dipimpin oleh para ilmuwan.

b) Faktor manusia atau tenaga kerja

Berdasarkan pengungkapan hasil pengamatan yang telah dilakukan, pekerja pada posisi tersebut yang menumpuk dan merusak barang-barang di dalam kompartemen barang dapat menimbulkan keluhan kesehatan, misalnya nyeri pinggang akibat pola pikir kerja atau posisi yang tidak mematuhi kaidah ergonomi kerja. sehingga dapat mengakibatkan kelelahan dan nyeri yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Meskipun perusahaan telah menyediakan APD yang memadai untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja, namun masih ada beberapa karyawan yang tidak mematuhi kaidah tersebut. Hal ini dibuktikan dengan hasil pemeriksaan secara keseluruhan yang didapatkan dari petugas yang memberikan pelayanan (P1), selanjutnya adalah surat keterangan dari pihak penyelenggara.

*“yaa namanya gimana yaa dek untuk mengubah budaya itu susah jadi mungkin harus pelan-pelan dulu untuk mengubah hal tersebut, apalagi juga orang medan kan”* (Informan Pendukung P1)

*“untuk APD sendiri udah disediakan tapi banyak juga yang bandal untuk ga pakai APD nya dengan berbagai alasan lah dek”*

*“untuk jaminan sosial itu kayak BPJS ada dek, BPJS ketenagakerjaan juga ada tapi kadang kalau sakit-sakit biasa juga dirumah aja paling”*

Berdasarkan temuan survei, secara umum diasumsikan bahwa organisasi telah menyediakan bantuan pensiun dari pemerintah, meskipun faktanya para profesional sebenarnya lebih memilih untuk tidak menggunakannya. Asumsi ini akan didukung oleh persepsi yang menunjukkan bahwa para profesional yang tidak mematuhi peraturan dan

mengenakan alat pelindung diri hampir pasti menjadi penyebab kecelakaan di tempat kerja.

#### 1. Faktor cara kerja

Berdasarkan persepsi dan rapat dari atas ke bawah, ditemukan bahwa pekerja menumpuk dan membuang kompartemen di PT. Belawan kini memiliki terminal kompartemen baru. Hal ini memungkinkan mereka untuk melakukannya dengan cara yang berbahaya dan tidak ergonomis, hanya berfokus pada pekerjaan yang buruk. Hal ini dapat mengakibatkan kesalahan yang dapat menyebabkan kecelakaan yang tidak diinginkan. Diberikannya pelatihan namun untuk pelaksanaannya hanya dilakukan sekali tidak dalam satu bulan sekali sehingga para pekerja lupa akan ilmu-ilmu yang didapatkan pada saat diberikan pelatihan.

Hasil pertemuan yang tertunda yang diperoleh dari sumber audit penting mendukung hal ini. Berikut ini adalah sebagian dari pertemuan tersebut:

*“Kalau untuk pelatihan pengoperasian alat itu pernah tapi hanya sekalilah dek baru kami dapat, sampek sekarang belum ada lagi dapat pelatihan jadi kami pun udah lupa”* (Informan Utama K1, K2, K3)

Dari uraian diatas, dapat ditarik kesimpulan, bahwa pekerja paham dan mengerti akan hal langkah-langkah bekerja dan adanya SOP yang jelas.

#### 1. Faktor alat kerja

Dengan mempertimbangkan hasil wawasan dan pertemuan sepanjang waktu, mesin atau alat kerja yang digunakan biasanya akan dilindungi

dengan menggunakan rakitan mekanis yang melampaui batas kemampuan perangkat. Ini akan mencegah penggunaan perangkat keras yang terkorosi dan rentan terhadap cedera karena kurangnya alat pelindung.

Hal ini juga didukung oleh hasil pengamatan di lapangan. Hasil pengamatan yang dikumpulkan pada peralatan kerja perusahaan menunjukkan bahwa peralatan yang digunakan dalam siklus produksi memerlukan keamanan.

Hasil pengamatan juga menunjukkan bahwa peralatan produksi tidak melalui evaluasi standar untuk menjamin kualitas dan mutunya. Untuk menjamin kesejahteraan dan keamanan pekerja di tempat kerja, hal ini seharusnya menjadi salah satu teknik penilaian.

## 2. Faktor lingkungan

Lokasi atau lingkungan kerja di Terminal Kompartemen Baru Belawan dalam kondisi kerja berdasarkan hasil keputusan dan rapat. Afiliasi memberikan waktu istirahat bagi buruh, sterilisasi di lapangan kurang bersih, tempat kerja tidak memasang alat pengaman dengan area yang aman untuk bekerja ekstra dan penuh dengan kontaminasi yang mengungkap pihak berwenang yang berwawasan luas. Hal ini juga didukung oleh keterangan Narasumber Utama. Wawancara Mendalam berisi sebagian dari rapat tersebut:

*“ya kalau disini Safety sign nya Cuma dilarang merokok, dan rambu-rambu K3” (K3)*

Kemudian dari pernyataan diatas juga didukung oleh informan utama 2, berikut kutipan wawancaranya:

*“Kalau safety sign, terkait lingkungan kerja disini tidak ada” (K2).*

Berdasarkan hasil beberapa pertemuan pekerja, secara umum akan diasumsikan bahwa tenaga ahli muda tidak mengikuti SOP dan rambu K3 yang berlaku sebagai aturan atau acuan agar pekerja dapat bekerja di lingkungan yang aman. Terungkapnya berbagai temuan di lingkungan asosiasi yang mengakibatkan tenaga ahli mengalami keresahan saat bekerja membantu pekerjaan yang buruk dalam pemisahan..

### 3. Pemetaan potensi bahaya

Pada bagian ini akan dipilah potensi risiko yang dapat terjadi pada pekerja di bagian penumpukan dan keberangkatan, dilihat dari lima bagian, yakni bagian material manusia, bagian individu atau tenaga kerja, bagian struktur kerja, bagian perakitan mekanik kerja, dan bagian rutin.

### 4. Mengendalikan bahaya

Kegiatan perjudian yang telah diidentifikasi berpotensi berisiko harus dipantau secara efektif dan tepat berdasarkan kemampuan organisasi. Tahap penting dalam memutuskan taruhan umum di papan adalah pengendalian risiko. Untuk mengurangi realitas dan kemungkinan suatu kegiatan, permintaan pengendalian taruhan digunakan. Enam tingkat pengendalian bahaya adalah pembuangan, penggantian, perancangan, pelepasan, pengelolaan, dan alat pelindung diri (APD). Manajemen risiko di Terminal Jamrud Selatan meliputi perancangan, pengelolaan, dan penyesuaian alat pelindung diri (APD).

## **Job Safety Analysis**

### **1. Informasi pekerjaan**

Tanggal : 10 Juni 2024  
Jenis Pekerjaan : Bongkar Muat Container Terminal  
Lokasi : Jl. Sumatera No. 1, Belawan I, Medan Kota Belawan  
Perusahaan Pelaksana Pekerjaan : PT. Belawan New Container Terminal  
Pengawas Pekerjaan : Donni

## 2. Pekerja Bongkar Muat Bagian *Stevedoring*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi maka didapatkan bahwa setiap pekerjaan yang dilakukan oleh pekerja Bongkar muat bagian *Stevedoring* di PT. Belawan New Container Terminal memiliki bahaya dan tingkat risiko yang berbeda-beda di setiap langkah pekerjaannya. Berikut ini hasil penelitain menggunakan *Job Safety Analysis* :



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SUMATERA UTARA MEDAN

No	Tahapan Bekerja	Bahaya	Risiko	Penilaian Risiko				Rekomendasi Pengendalian
				LL	S	RR	Risk	
1.	Kegiatan bongkar dari kapal	Bahaya Kerusakan alat, mesin crane mogok, pompa	Tertimpa alat, Terhentinya proses muat, cedera ringan	4	2	8	H	Alat berat yang digunakan ( <i>crane, forklift dan trailer</i> ) selalu di inspeksi setiap minggu dan dilakukan
		terkadang macet karena kekurangan oli.						perbaikan/ <i>service</i> setiap sebulansekali. Selain itu, alat berat yang digunakan harus disertifikasi setiap setahun sekali.

2.	Pembongkaran langsung ke truck	Bahaya Fisik : Sopir atau kenek Yang berada Dilingkungan kerja tidak memakai APD, Laka lantas.	Tertabrak, kecelekaan antar truck satu dengan lainnya.	5	2	10	E	Memberikan pengawasandari pihak Departement <i>Security</i> yang terpantau secaradari lapangan serta adanya cctv, Setiap pengemudi truk trailer harus memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM).
3.	Pembongkaran langsung ke dermaga	Bahaya Mekanik : Tali <i>sling</i> putus, Pekerja yang Terlalu dekat dengan proses bongkar muat.	Cedera ringan atau Berat, terjatuh, Terjepit.	3	2	6	M	Pada saat proses stevedoring berlangsung wajib di bawah pengawasan Departement <i>Health Safety and Environment</i> (HSE).

<i>Likelihood</i>	<b>Konsekuensi</b>				
	1	2	3	4	5
5	H	H	E	E	E
4	M	H	H	E	E
3	L	M	H	E	E
1	L	L	M	H	H

### 3. Pekerja Bongkar Muat Bagian *Cargodoring*

No	Tahapan Bekerja	Bahaya	Risiko	Penilaian Risiko				Rekomendasi Pengendalian
				LL	S	RR	Risk	
1.	Pengangkutan dari dermaga ke gudang	Bahaya Ergonomi: posisi duduk yang terlalu lama, Dehidrasi,	<i>Low Back Pain</i> , Kelelahan.	3	2	6	M	Melakukan peregangan Apabila durasi kerja sudah 1 jam, melakukan cek kesehatan sebelum bekerja

		Kelelahan						
2.	Penataan di gudang	Bahaya lingkungan,	tersenggol/Tertimp	4	2	8	H	Safety sign yang harus Memadai.
3.	Pengawasan dan pengawasan kembali	Bahaya psikososial: kerusakan pada barang.	Konfirmasi kepada pihak awak kapal.	2	2	4	L	Memperbaiki dan pengawasan ketat yang dilakukan oleh security yang bertugas.

Likelihood	Konsekuensi				
	1	2	3	4	5
5	H	H	E	E	E
4	M	H	H	E	E
3	L	M	H	E	E
2	L	L	M	H	E
1	L	L	M	H	H

#### 4. Pekerja bagian *Receiving/delivery*

No	Tahapan Bekerja	Bahaya	Risiko	Penilaian Risiko				Rekomendasi Pengendalian
				LL	S	RR	Risk	
1.	Pengawasan Operasi	Bahaya mekanik : Terkena Tali <i>Sling</i> , Tertabrak Truck:	Fatality	5	3	15	E	Pekerja harus menghindari area jangkauan pengangkatan untuk mengurangi risiko insiden.
2.	Pengangkutan Barang	Bahaya Fisik : Luka Serious, gangguan kesehatan.	Gangguan pendengaran, terjatuh ke laut.	5	2	10	H	Pekerja diwajibkan untuk memakai APD yang lengkap dengan jenis pekerjaannya, Pekerja harus menggunakan ear plug untuk mengurangi risiko gangguan pernafasan dan pendengaran.

Likelihood	Konsekuensi				
	1	2	3	4	5
5	H	H	E	E	E
4	M	H	H	E	E
3	L	M	H	E	E
2	L	L	M	H	E
1	L	L	M	H	H

## 4.2 Pembahasan Penelitian

### 4.2.1 Analisis Potensi Bahaya Pada Proses bongkar muat Petikemas

Berdasarkan hasil pertemuan dengan pekerja bongkar muat, operator crane, HSSE, mekanik, dan koordinator terminal, diketahui bahwa para pekerja mengetahui bahaya yang akan mereka hadapi, namun secara menyeluruh, tidak menyeluruh, karena pada setiap tahapan pekerjaan memiliki risiko dan bahaya tersendiri yang dapat terjadi kapan saja. Para pekerja pada dasarnya mengetahui risiko yang mereka anggap berdampak besar, misalnya saat menggunakan operator crane, saat melakukan penyedotan, perawatan alat-alat mereka, mereka mengetahui risiko dari pandangan mereka.

Pertemuan dan persepsi menunjukkan bahwa para pekerja hanya memiliki pemahaman umum tentang risiko karena mereka hanya menerima satu kali pelatihan saat bekerja sebagai pekerja bongkar muat. Dengan memperhatikan Peraturan Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja pada pasal 9 ayat 1 yang menyatakan bahwa para pekerja harus menunjukkan dan memilah kepada setiap pekerja baru tentang keadaan dan risiko serta apa yang dapat timbul di lingkungan kerja. Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia JDIH KEMNAKER (JDIH KEMENAKER, 1970).

Menurut penelitian Rahman dkk., risiko kecelakaan kerja yang meluas terkait dengan informasi tentang keselamatan dan kesejahteraan terkait pekerjaan (K3). (2023). Dengan demikian, idenya adalah membuat tanda peringatan di tempat kerja sebagai sumber informasi tentang potensi bahaya dan melaksanakan proyek pencerahan tentang risiko yang mereka hadapi saat bekerja sehingga mereka dapat mengurangi frekuensi masalah terkait pekerjaan atau masalah terkait bisnis dan

mencapai tingkat keselamatan dan kesejahteraan terkait pekerjaan tertinggi.

#### **4.2.2 Analisis Penilaian Potensial Risiko Pada Pekerjaan Bongkar Muat**

Identifikasi potensi bahaya dilakukan di tempat kerja, alat atau mesin, material, pekerja untuk menemukan potensi bahaya di lingkungan kerja yang selanjutnya dikendalikan agar tidak menimbulkan kecelakaan kerja yang pada akhirnya menimbulkan kesulitan dan kerugian bagi perusahaan dan petugas yang ada.

Hal ini menunjukkan bahwa sesuai dengan SMK3, PP No. 50 Tahun 2012 Penggunaan alat pelindung diri yang merupakan pertimbangan petugas keselamatan kerja yang membahayakan karena sering kali tidak aman merupakan potensi bahaya yang paling utama yang dapat terjadi pada kecelakaan kerja. Penilaian risiko merupakan bagian penting dari PP No. 50 Tahun 2012 tentang SMK3 (Dinas Ketenagakerjaan Republik Indonesia, 2022). Meskipun penilaian potensi bahaya telah dilakukan, namun belum semuanya ditemukan. Hal ini karena masih banyak pekerja yang belum mengetahui potensi bahaya yang dapat terjadi. Perlu dilakukan pengujian karena hal ini tidak dapat diubah dengan serta merta.

Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan (Jihan et al., 2023) oleh Sugiarto yang memaparkan tentang hasil evaluasi dan penilaian faktor-faktor yang difokuskan pada Bagian Terkait Praktik Berbahaya pada Tenaga Ahli di Bagian Pengelolaan Penumpukan dan Pembuangan di PT. Sebagaimana yang telah dijelaskan oleh Jihan et al. (2023) bahwa kesimpulan yang didapat mengenai Pelindo IV (Persero) Makassar New Port adalah adanya hubungan antara pendekatan risiko dalam bertindak dengan data. Tujuan dari evaluasi risiko adalah untuk menentukan besarnya risiko yang dihadirkan oleh setiap bagian dan setiap

tahapan pekerjaan. Probabilitas atau kemungkinan seberapa sering risiko dapat terjadi dan keseriusan atau realitas hasil yang dicapai oleh risiko tersebut dipertimbangkan selama penilaian risiko. Terdapat empat tingkat risiko: rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi.

di PT saat kontainer ditumpuk dan dibuang. Di Terminal Belawan New Container, probabilitas atau kemungkinan seberapa sering atau tidaknya taruhan dapat terjadi dalam proses kerja penumpukan dan pembongkaran kompartemen tidak sepenuhnya ditetapkan untuk tiga (Sterveoring, Cargodoring, dan Getting/Transport). Proses kerja Sterveoring memiliki tingkat risiko sebesar 24, proses kerja Cargodoring memiliki tingkat risiko sebesar 18, dan proses kerja Getting/Movement memiliki tingkat risiko sebesar 25.

#### **4.2.3 Identifikasi Sumber Bahaya Pada Proses Bongkar Muat**

Selama proses pembuatan bukti yang dapat diidentifikasi risiko ini, pertimbangan diberikan pada pekerjaan, strategi kerja, dan lingkungan. Di mana setiap perspektif ini merupakan sumber risiko lingkungan kerja yang dapat memicu kecelakaan kerja bagi para pekerja. Pada masing-masing sumber risiko ini, upaya telah dilakukan untuk menyelidiki dan mengendalikan situasi. Ketika langkah-langkah kerja tugas digambarkan, selalu dicatat apakah tindakan para profesional cukup berisiko untuk menyebabkan kecelakaan, apakah peralatan yang digunakan merupakan risiko yang dapat menyebabkan kecelakaan atau kemalangan lainnya, atau apakah material tersebut mengandung material berisiko yang dapat menyebabkan kejadian yang merepotkan. Situasi pelabuhan yang sedang berlangsung juga dipertimbangkan untuk memeriksa apakah faktor senyawa, fisik, atau reguler mengatasi taruhan yang dapat memicu kemunduran tempat kerja yang

mengakibatkan bencana, dengan mempertimbangkan efek tertunda dari penilaian yang berfokus pada PT. Di Terminal Pemegang Baru Belawan, secara umum akan diasumsikan bahwa bahaya mekanis dan lingkungan kerja merupakan sumber bahaya yang paling signifikan.

Dengan menggunakan strategi Work Security Examination (JSA) dan Peril and Operability Study (HAZOPs), investigasi pemeriksaan risiko kecelakaan pada proses penumpukan dan pembuangan di Terminal Kompartemen PT Pelindo IV (Persero) Makassar menghasilkan simpulan sebagai berikut: 1) Sistem penumpukan terdiri dari tiga seksi: Getting/Conveyance, Haulage/Shipping, dan Stevedoring, yang masing-masing terdiri dari lima tahapan kerja. 2) Selama proses bongkar muat, teridentifikasi risiko yang bersifat fisik, mekanis, dan ergonomis. 3) Pada bagian Haulage/Delivery, bahaya mekanis mencakup 745 persen dari seluruh risiko yang dipersepsikan dapat mengakibatkan kecelakaan kerja. 4) Penilaian peluang mengungkap bahwa pada usaha kerja pertama, ketiga, keempat, dan kelima, terdapat level taruhan yang tidak diinginkan, sedangkan pada langkah kerja berikutnya, terdapat pengendalian yang dapat diterima. Penilaian dan pengendalian risiko yang sesuai dengan tingkat risiko bahaya merupakan pengendalian manajerial yang sesuai dengan Sistem Utilitas Standar (SOP) dan Aturan Kerja (Ramisdar et al., 2020).

### **Integrasi Keagamaan**

Dalam berbagai aktivitas di dunia ini, makhluk hidup termasuk manusia memiliki naluri untuk menjaga keselamatan dirinya. Begitu juga dalam menjaga keselamatan saat bekerja, oleh karena itu pemahaman mengenai keselamatan dalam bekerja ini menjadi penting. Hal ini juga dijelaskan dalam Al-Qur'an tentang

pentingnya keselamatan diri dan perlindungan keselamatan dari Allah SWT. Allah berfirman dalam QS. Yunus: Ayat 22

هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ حَتَّىٰ إِذَا كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ وَجَرَينَ بِهِمْ بَرْحِطِيَّةٍ وَفَرَحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُجِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ ؕ لَئِنِ آتَيْنَا مِنْ هَٰذِهِ لَنُكَوِّنَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ

Artinya : Dia memungkinkanmu untuk pergi ke daratan dan lautan sampai kamu berada di dalam kapal, di mana mereka menghargai mengapung di dekatmu ketika angin bertiup kencang. Setelah itu, ombak dan angin puyuh datang ke arah mereka dari segala arah, dan mereka menyadari bahwa mereka tertutup. Mereka berdoa sebagai hasil dari penyerahan diri mereka yang tulus kepada-Nya “Sekiranya Engkau menyelamatkan kami dari (bahaya) ini, pasti kami termasuk orang-orang yang bersyukur.”

Dalam ayat di atas dapat disimpulkan bahwa Allah adalah Dzat yang mampu memudahkan manusia berjalan atau berkendara di darat serta berlayar di lautan. Allah juga yang Maha Pemberi perlindungan bagi hamba-hamba-Nya yang berdoa kepada-Nya dan menyelamatkan hamba-hamba-Nya yang memohon penyelamatan dari-Nya. Dalam Islam, kita dituntut untuk bekerja dan melaksanakan kegiatan dengan aman dan nyaman demi terhindarnya dari kecelakaan ataupun hal-hal yang tidak di inginkan, sebagaimana yang dianjurkan oleh Rasulullah SAW, seperti yang terdapat dalam Hadis Ibnu Majah yang bunyinya:

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ حَدِيثَ رَوَاهُ ابْنُ مَاجَةَ

Artinya: "Tidak boleh menimbulkan bahaya dan tidak boleh pula membahayakan orang lain." (HR. Ibnu Majjah Al Ahkam 2340).

Sebagai seorang muslim hendaknya bila ditimpa musibah seperti kecelakaan

hendaknya selalu sabar, sungguh dibalik kesabaran itu akan ada balasan kebaikan setelahnya, sebagaimana dalam firman Allah dalam Al-Qur'an surah Al-Baqarah :153

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا اسْتَعِينُوا بِالصَّبْرِ وَالصَّلَاةِ إِنَّ اللَّهَ مَعَ الصَّابِرِينَ

Artinya : “Wahai orang-orang yang beriman, mohonlah pertolongan (kepada Allah) dengan sabar dan salat. Sesungguhnya Allah beserta orang-orang yang sabar”.

Refrain ini menggambarkan pentingnya keyakinan. Keberanian adalah sikap yang tenang, tidak meluap-luap, dan menaklukkan rintangan. Di samping nikmat yang dilimpahkan-Nya, Allah memberlakukan sejumlah syarat kepada para penyembah-Nya. Oleh karena itu, Allah memerintahkan kesabaran dan kegigihan dari mereka. Wahai orang-orang yang beriman! Bersabarlah dan berdoalah dengan sungguh-sungguh kepada Allah agar ditolong dalam mengatasi tantangan, melaksanakan kewajiban, atau menghindari larangan. Allah, tanpa diragukan lagi, bersama mereka yang menunjukkan keterbatasan dengan memberikan pertolongan dan kegigihan dalam mengatasi segala rintangan..

Dalam QS.Asy-Syura : 30. Allah SWT berfirman,

وَمَا أَصَابَكُمْ مِنْ مُصِيبَةٍ فَبِمَا كَسَبَتْ أَيْدِيكُمْ وَيَعْفُوا عَنْ كَثِيرٍ

Artinya : “Dan apa saja musibah yang menimpa kamu maka adalah disebabkan oleh perbuatan tanganmu sendiri, dan Allah memaafkan sebagian besar (dari kesalahan-kesalahanmu)”. (Al-Qur'an dan terjemah, Departemen Agama RI)

Menurut tafsir Al-Misbah pada ayat 30 dari Surah Asy-Syura, disampaikan sebuah peringatan kepada manusia bahwa segala musibah yang mereka hadapi adalah hasil dari kesalahan dan ketidaktaatan mereka terhadap Allah. Tujuannya

adalah agar manusia merenungkan diri dan memperbaiki perilaku mereka sesuai dengan kehendak Allah, sang pencipta. Allah SWT adalah yang menciptakan manusia, memberikan rezeki, dan mengatur segala urusan setelah menempatkan mereka di bumi ini. Semua nikmat berasal dari-Nya, dan segala peristiwa, baik baik maupun buruk, hanya terjadi atas izin-Nya. Oleh karena itu, musibah yang dialami manusia merupakan akibat dari sebagian kesalahan atau kesalahan yang mereka lakukan.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SUMATERA UTARA MEDAN