

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan terbesar di Indonesia yang terletak di Tanjung Priok, Jakarta Utara. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor maupun barang antar pulau. Fasilitas pelayanan yang dimiliki oleh pelabuhan Tanjung Priok cukup memadai untuk melayani arus keluar masuk barang baik berupa barang curah, konvensional maupun container.

Menurut D.A Lasse (2014) mengatakan bahwa pengertian pelabuhan adalah. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan:

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

Semakin berkembangnya zaman, moda transportasi tidak hanya dilakukan melalui jalur darat saja, jalur laut dan udara pun menjadi salah satu solusi yang diberikan oleh pemerintah. Pengiriman barang ekspor dan impor pun semakin berkembang dengan pesat, salah satunya adalah melalui jalur

laut. Pengiriman barang melalui laut dengan menggunakan kapal harus didukung dengan fasilitas pelabuhan yang baik agar barang yang akan diekspor maupun impor akan tetap dalam kondisi baik. Salah satu pelabuhan di Jakarta yang menjadi tempat berlabuhnya kapal adalah Terminal Peti Kemas Koja (TPK Koja). TPK Koja adalah suatu terminal penyedia pelayanan jasa bongkar muat dan sebagai tempat penumpukan petikemas.

Petikemas merupakan suatu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, yang dapat dipakai berulang kali serta dipergunakan dalam menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalam kemasan tersebut. (Wahyu Agung Prihartanto, 2014 : 47)

Sepanjang 2013, Terminal Peti Kemas (TPK) Koja, Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara, melayani ekspor impor sebanyak 834.632 twenty foot equivalent unit (TEUs). Artinya, TPK Koja telah berhasil melampaui target yang dibebankan oleh pemegang saham yaitu melayani arus peti kemas sebanyak 833.909 TEUs. Sejak Januari 1997, operasional TPK Koja pengelolaan mayoritas dilakukan oleh Indonesia Port Corporation, nama baru PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo II), yaitu 51 persen.

Definisi KM Menurut Dalkir (2011:4), KM adalah sebuah koordinasi sistematis dalam sebuah organisasi yang mengatur sumber daya manusia, teknologi, proses dan struktur organisasi dalam rangka meningkatkan *value* melalui penggunaan ulang dan inovasi. Koordinasi ini bisa dicapai melalui menciptakan, membagi dan mengaplikasikan pengetahuan dengan menggunakan pengalaman dan tindakan yang telah diambil perusahaan demi kelangsungan pembelajaran organisasi.

Sehubungan dengan ditandatanganinya Komitmen Bersama terhadap implementasi Manajemen Pengetahuan oleh seluruh Direksi IPC pada tanggal 18 Agustus 2021 yang merujuk pada Surat Keputusan Direksi No: DL.01/07/12/1/RPB/SDU/PI.II-20 TANGGAL 7 Desember 2020 tentang Pedoman Implementasi Manajemen Pengetahuan di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), maka seluruh Cabang dan Anak Cucu Perusahaan juga diminta untuk membuat dan mencetak komitmen bersama

Manajemen Pengetahuan tersebut.

Banner Manajemen Pengetahuan yang diantaranya berisi Foto dan tanda tangan seluruh manajemen, Visi dan Misi serta Aktivitas usaha dan Strategi Bisnis dari KSO TPK Koja, ditempatkan di lobby kantor KSO Terminal Peti Kemas Koja, Jl Digul No.1 – Tanjung Priok – Jakarta Utara berdekatan dengan Spanduk Deklarasi Bersama untuk mewujudkan Pelabuhan Bersih yang juga ditandatangani oleh manajemen KSO TPK Koja, stakeholder yang merupakan mitra usaha dalam pelaksanaan kegiatan operasional di KSO TPK Koja dan karyawan yang bekerja dilingkungan KSO TPK Koja. Banner juga ditempatkan di depan ruang General Manager.

ISO 14001 adalah bagian dari sistim manajemen yang digunakan untuk mengelola aspek lingkungan, untuk memenuhi kewajiban, kepatuhan serta menangani risiko dan peluang lingkungan, ISO 14001 ini juga dipergunakan untuk membantu organisasi meningkatkan kinerja lingkungan melalui penggunaan sumber daya yang lebih efisien dan pengurangan pencemaran, mendapatkan keunggulan yang kompetitif dan kepercayaan dari pemangku kepentingan. Pelatihan tentang penanganan lingkungan hidup di KSO TPK Koja yang diikuti oleh Manajemen KSO TPK Koja dan bagian-bagian terkait ini dilaksanakan dengan melaksanakan protocol kesehatan secara ketat, dimana selain tempat duduk diatur dengan jarak sekitar 1,5 meter seluruh peserta pelatihan juga diwajibkan memakai masker selama pelatihan. Semoga dengan adanya pelatihan ISO 14001:2015 ini, KSO TPK Koja mampu mengelola aspek lingkungan dengan memanfaatkan sumber daya dengan efektif dan efisien.

Sejak awal beroperasinya, Terminal Petikemas Koja secara konsisten menyediakan jasa pelayanan bongkar muat petikemas yang memenuhi persyaratan keselamatan dan kesehatan kerja yang berlaku. Dengan penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang mengacu pada standar keselamatan dan kesehatan kerja nasional maupun internasional diharapkan mampu memberikan kontribusi terhadap peningkatan kualitas pelayanan dan jaminan keselamatan bagi pekerja dan seluruh pihak yang berkepentingan.

Penggunaan alat dan bahan material tersebut apabila salah dalam penggunaannya akan menyebabkan kerugian baik materil atau non materil. Mengingat pentingnya keselamatan tenaga kerja dan lingkungannya, maka diperlukan adanya perlindungan dan tindakan pencegahannya. Untuk itu pemerintah mengeluarkan berbagai peraturan untuk kesehatan dan keselamatan kerja seperti di TPK Koja yang sesuai dengan persyaratan PP No 50 Tahun 2012 dan OHAS 1800:2007 serta untuk memenuhi rekomendasi dari standar keselamatan kerja yang tertuang dalam *ILO Code Of Practice-Safety and Health in Ports*.

Berdasarkan laporan kejadian di KSO TPK Koja, kecelakaan kerja pada tahun 2021 dibulan Januari sampai bulan September ada 77 kasus dan terjadi pada mobile equipment. Dari 77 kasus tersebut, sebagian besar terjadi pada operator container crane yaitu sebanyak 16 kasus.

Pelatihan Kerja dalam pasal 1 ayat (9) Undang-Undang republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan (UU No. 13-2003) pelatihan kerja adalah keseluruhan kegiatan untuk memberi, memperoleh, meningkatkan, serta mengembangkan kompetensi, produktivitas, disiplin, sikap dan etos kerja pada tingkat keterampilan dan keahlian tertentu sesuai dengan jenjang dan kualifikasi jabatan dan pekerjaan.

Alat pelindung diri adalah peralatan yang di gunakan untuk meminimalisir dan mencegah terjadinya kecelakaan akibat kerja serta penyakit akibat tidak menggunakannya. Kontak yang salah dengan bahan dan mesin ditempat kerja dapat mengakibatkan suatu cidera dan penyakit yang cukup serius (Kuswana,2015).

Berdasarkan data laporan BPJS ketenagakerjaan tahun 2018 terdapat 173.105 kasus kelecakaan kerja, naik 40% dibanding tahun sebelumnya. Secara sederhana kita bisa menyebutkan bahwa, tren kecelakaan sangat tinggi dan setiap Satu Jam terjadi 20 kasus kecelakaan kerja Kebijakan TPK Koja sudah menempatkan bahwa keselamatan adalah hal utama di perusahaan, sehingga perlu menerapkan sebuah prosedur standar yang bisa direalisasikan.

Bagian HSSE dengan dukungan semua pihak, saat ini sudah melakukan Migrasi Sertifikasi OHSAS 18001:2007 (occupational health and safety assessment series) ke ISO 45001:18 (Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja). Standar ini dibuat dengan tujuan: menyediakan kerangka kerja untuk meningkatkan keselamatan karyawan, mengurangi resiko kerja dan penyakit akibat kerja serta menciptakan kondisi kerja yang aman.

Operator alat bongkar muat adalah orang yang berkemampuan dan memiliki ijin untuk mengoperasikan peralatan bongkar muat tertentu Lasse (2014: 125), sedangkan operator Rubber Tyred Gantry Crane adalah orang yang telah mengikuti pelatihan dan pembinaan pengujian lisensi K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) Operator pesawat angkat dan angkut jenis Rubber Tyred Gantry dan dinyatakan lulus serta memegang sertifikat dan Surat Ijin Operator (SIO) sesuai dengan Undang-undang No.1 tahun 1970 juncto Peraturan Menteri No.05/MEN/1985 dan Peraturan Menteri Nomor 13 tahun 2015 Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia.

Rubber Tyred Gantry (RTG) adalah alat angkat/crane yang bergerak menggunakan roda/ban karet dan fungsinya untuk mengangkat, menaikkan dan menurunkan peti kemas dari *chassis Head Trailer* ke lapangan penumpukan dan sebaliknya, dari lapangan penumpukan menuju ke *chassis Head Trailer*” (Lasse, 2014: 155). RTG Crane pertama kali dibangun sekitar tahun 1960 oleh Paceco dan Drott, sedangkan instalasi mesinnya mulai dibangun pada tahun 1969. *Rubber Tyred Gantry* (RTG) Crane merupakan suatu alat yang digunakan untuk menumpuk/menyusun petikemas dilapangan penumpukan (*Container Yard*). Alat ini bisa bergerak leluasa dilapangan penumpukan. RTG dapat mempunyai 4,8 atau 16 ring roda yang terbuat dari bahan karet sintetis, bahkan mempunyai lebar/span umumnya selebar 6 rows container serta mampu menumpuk antara 4 *tiers* sampai dengan 7 *tiers* container container. Pengembangan dari RTG Crane menunjukkan peningkatan kebutuhan pada pelabuhan laut dengan majunya teknologi, antara lain dengan menggunakan spreader (alat penjepit kontainer) jenis “*twinlift*”,

yaitu mengangkat sekaligus 2 rows kontainer ukuran 20 feet, menggunakan *fully electric* untuk menggantikan system mekanis (hidrolik) dan lain-lain. Daya penggerak RTG Crane bersumber dari onboard diesel generator atau sudah menggunakan teknologi hybrid /kombinasi elektro motor dan diesel generator. (Referensi Kepelabuhanan seri 5, 2009: 44).

Berdasarkan uraian diatas maka yang menunjukkan tingkat tingginya kecelakaan kerja pada operator RTG maka perlu dilakukan identifikasi yang mempengaruhi kecelakaan kerja. Maka dari itu penulis memutuskan melakukan penelitian yang berjudul **“PENGARUH MANAJEMEN PENGETAHUAN, PELATIHAN DAN PENGGUNAAN ALAT PELINDUNG DIRI TERHADAP KESELAMATAN KERJA OPERATOR RTG (RUBER TYRED GANTRY) DI KSO TPK KOJA”**

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu :

- 1). Bagaimana manajemen Pengetahuan memiliki pengaruh terhadap Keselamatan Kerja Operator RTG di KSO TPK Koja?
- 2). Bagaimana Pelatihan Kerja berpengaruh terhadap Keselamatan Kerja Operator RTG di KSO TPK Koja?
- 3). Bagaimana Penggunaan Alat Pelindung Diri berpengaruh terhadap Keselamatan Kerja Operator RTG di KSO TPK Koja?
- 4). Bagaimana Knowledge Managemen, Pelatihan Kerja, Penggunaan Alat Pelindung Diri berpengaruh terhadap Keselamatan Kerja Operator RTG di KSO TPK Koja ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh knowledge manajemen terhadap keselamatan kerja operator RTG di KSO TPK Koja.
2. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pelatihan kerja terhadap keselamatan kerja operator RTG di KSO TPK Koja.
3. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pelindung alat diri terhadap keselamatan kerja operator RTG di KSO TPK Koja.

4. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh knowledge manajemen, pelatihan kerja, pelindung alat diri terhadap keselamatan kerja operator RTG di KSO TPK Koja.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi penulis

Penelitian ini dapat menambah pengetahuan sebagai bekal dalam menerapkan ilmu yang telah diperoleh dibangku kuliah.

2. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan kepada instansi terkait untuk lebih memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan kerja operator RTG di KSO TPK Koja.