

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di dalam dunia bisnis, tidak terkecuali *Shipping Bussines*, pasti semua perusahaan berusaha mencari keuntungan sebesar-besarnya. Oleh karena itu, para *Manager* memperhitungkan dengan cermat agar tidak terjadi hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian. Biasanya kerugian yang paling besar adalah terjadinya kecelakaan kerja yang menyebabkan perusahaan menanggung kerugian yang besar. Mereka harus menanggung ganti rugi berupa kerusakan, membayar *lawyer*, biaya pengobatan, bahkan biaya penguburan apabila ada yang meninggal. Belum lagi hilangnya keuntungan yang semestinya didapat akan musnah begitu saja. Salah satu cara menekan angka kecelakaan kerja adalah melakukan pelatihan dan pengawasan mengenai pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja. Hal tersebut menginspirasi peneliti betapa pentingnya memperdalam pengetahuan tentang fungsi *QHSE (Quality Health Safety Environment)*.

Adanya kemungkinan kecelakaan terjadi pada kegiatan bongkar menjadi salah satu penyebab terganggunya atau terhentinya aktivitas pekerjaan Bongkar Muat. Oleh karena itu, pada saat pelaksanaan pekerjaan bongkar muat diwajibkan untuk menerapkan sistem

manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di lokasi kerja dimana masalah keselamatan dan kesehatan kerja ini juga merupakan bagian dari perencanaan dan pengendalian sistem bongkar muat yang tepat.

Keselamatan dan kesehatan kerja secara umum di Indonesia masih sering terabaikan. Hal ini ditunjukkan dengan masih tingginya angka kecelakaan kerja. Ketua Umum Asosiasi Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi (A2K4) Indonesia Anas Zaini Z Iksan mengatakan, “setiap tahun terjadi 96.000 kasus kecelakaan kerja”. Dari jumlah ini, sebagian besar kecelakaan kerja terjadi pada proyek jasa konstruksi dan sisanya terjadi di sektor industri manufaktur (Suara Karya, 2010).

Jumlah kecelakaan kerja yang tercatat juga ditengarai tidak menggambarkan kenyataan di lapangan yang sesungguhnya yaitu tingkat kecelakaan kerja yang lebih tinggi lagi. Seperti diakui oleh berbagai kalangan di lingkungan Departemen Tenaga Kerja, angka kecelakaan kerja yang tercatat dicurigai hanya mewakili tidak lebih dari setengah saja dari angka kecelakaan kerja yang terjadi.

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) di Negara Indonesia masih dianggap menjadi tambahan beban perusahaan. Padahal jika diperhitungkan besarnya dana kompensasi/santunan untuk korban kecelakaan kerja sebagai akibat diabaikannya Sistem Manajemen K3, yang besarnya mencapai lebih dari 190 milyar rupiah di tahun 2003, hal ini menunjukkan bahwa masalah K3 tidak selayaknya diabaikan.

Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) memiliki beberapa dasar hukum pelaksanaan, diantaranya adalah Undang-Undang No 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, dan Permenaker (Peraturan Menteri Ketenagakerjaan). Keselamatan kesehatan kerja bertujuan mencegah, mengurangi dan menghilangkan risiko kecelakaan kerja (*zero accident, zero defect, zero delay*). Tetapi kenyataan di lapangan masih terjadi kecelakaan. Norma kesehatan kerja merupakan instrumen untuk menciptakan dan memelihara derajat kesehatan pekerja dengan pencegahan paparan bahaya-bahaya kecelakaan di tempat kerja seperti kebisingan, pencahayaan, getaran, kelembaban udara, ketidaksesuaian posisi kerja/alat bantu kerja yang dapat menimbulkan penyakit dan atau kecelakaan akibat kerja (Joedatmodjo, 2000). Yang termasuk dalam tenaga kerja bongkar Pelabuhan Khusus Paiton ialah para operator *crane*, operator *loader*, operator *bobcat*, *foreman*, *port captain*, dll. Dan ini menjadi perhatian agar para tenaga kerja bongkar tetap memperhatikan sisi keamanan, kesehatan, dan keselamatan dalam melaksanakan kegiatan bongkar

Salah satu kejadian terjadi pada tanggal 17 April 2016, dimana *shift* 3 memulai kegiatan bongkar pada jam 07:00. Pada jam 11:20 kondisi posisi tongkang MDM 10 sudah tinggi karena muatan sudah mulai kosong dan waktunya *cleaning* menggunakan *loader* dan *bobcat*. Karena posisi tongkang yang tinggi dan tidak memungkinkan operator *loader*

dan *bobcat* menyeberang menggunakan tangga yang ada, kemudian operator *loader* memutuskan untuk menyeberang ke tongkang MDM 10 dengan cara naik ke *loader* kemudian diangkat menggunakan *crane*. Proses menyeberang seperti ini merupakan kegiatan yang tidak aman dan berisiko. Namun operator *loader* tetap melakukannya demi menyelesaikan *cleaning* pembongkaran, meskipun hal tersebut penuh risiko.

Penulis merujuk pada tujuan Keselamatan kerja adalah untuk mengurangi kecelakaan kerja, mencapai *zero accident*, *zero delay* dan *zero defect* serta pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa angka kecelakaan pada kegiatan bongkar di Pelabuhan Khusus Paiton Probolinggo ini kemungkinan karena kurangnya kesadaran pekerja akan pentingnya *QHSE* dalam seluruh kegiatan bongkar.

International Maritime Organization (IMO) telah menerbitkan *International Maritime Dangerous Goods* yaitu buku yang berisi peraturan (*code*) tentang peraturan dan rekomendasi untuk pengangkutan muatan berbahaya. *IMDG Code* ini sudah diterima dan sebagai peraturan resmi beberapa negara. Menurut Istopo (1999:331) *IMDG Code* membagi muatan berbahaya menjadi 9 golongan (klasifikasi) yaitu :

<i>Class</i>	<i>Material</i>
<i>Class 1</i>	<i>Ekspllosives</i> (bahan peledak)

Class 2	<i>Gases Compressed. Liquefied or dissolved under pressure</i> (gas yang ditekan, dicairkan atau dilarutkan di bawah tekanan)
2.1	<i>Flammable gases</i> (gas yang mudah terbakar)
2.2	<i>Non flammable, non toxic gases</i> (gas yang tidak dapat terbakar sendiri)
2.3	<i>Toxic gases</i> (gas beracun)
Class 3	<i>Flammable Liquids</i> (zat cair yang mudah terbakar)
3.1	<i>Low flash point group (-18°C)</i> (kelompok titik nyala rendah)
3.2	<i>Intermediate Flash Point Group (-18°C s/d 23°C)</i> (kelompok titik nyala sedang)
3.3	<i>High Flash Point Group (23°C s/d 61°C)</i> (kelompok titik nyala tinggi)
Class 4	<i>Flammable Solids</i> (zat padat yang mudah menyala)
4.1	<i>Flammable solids, self reactive substance and desensitized explosive</i> (bahan padat yang mudah terbakar)
4.2	<i>Substance liable to spontaneous Combustion</i> (bahan padat yang dapat terbakar sendiri)
4.3	<i>Substance which, in contact with water, emit flammable gases</i> (bahan padat/kering, jika terkena air (basah) mengeluarkan gas mudah menyala)
Class 5.1	<i>Oxidizing Substances</i> (zat pengoksidasi)

<i>Class 5.2</i>	<i>Organic Peroxides</i> (organik peroksida)
<i>Class 6.1</i>	<i>Toxic Substances</i> (zat beracun)
<i>Class 6.2</i>	<i>Infectious Substances</i> (zat penginfeksi)
<i>Class 7</i>	<i>Radioactive Material</i> (zat radioaktif)
<i>Class 8</i>	<i>Corrosive Substances</i> (zat perusak (karat))
<i>Class 9</i>	<i>Miscellaneous Dangerous Substances</i> (Zat berbahaya lainnya)

Tabel 1.1 Muatan berbahaya

Batubara merupakan muatan berbahaya yang termasuk golongan (*Class 4*) *Flammable Solids* yaitu benda padat yang mudah menyala sehingga diperlukan penanganan secara khusus. Untuk itu dalam bongkar muat batubara diperlukan suatu kegiatan operasional yang tersusun dan terencana dengan baik agar segala kegiatan bongkar berjalan dengan cepat, lancar, dan safety. Namun kurangnya kesadaran akan pentingnya keselamatan kerja (*safety in work*) pada saat melakukan kegiatan bongkar batubara di pelabuhan khusus PLTU Paiton area 7 & 8.

Hal tersebut mencegah potensi terjadinya kecelakaan kerja. Perilaku yang dimaksud adalah perilaku tenaga kerja bongkar ketika berada di areal pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar dan memperhatikan prosedur kegiatan bongkar dan rambu-rambu peringatan bahaya kecelakaan kerja. Kejadian kecelakaan tenaga kerja bongkar di PT MBP

Paiton dapat menyebabkan terhambatnya kegiatan pelabuhan, khususnya kegiatan bongkar. Pelabuhan Khusus Paiton Probolinggo secara umum sebagai pintu gerbang tersedianya bahan bakar batubara bagi PLTU Paiton Unit 7, dan 8. Sehingga hal ini berdampak buruk pada penyaluran listrik wilayah Jawa dan Bali.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk menulis skripsi dengan judul:

“Analisis Fungsi *QHSE (Quality Health Safety Environment)* Terhadap Kegiatan Bongkar Guna Menekan Kecelakaan Kerja Pada PT. MBP Paiton”.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan tersebut diatas, maka penulis menuangkan beberapa rumusan masalah:

1. Bagaimana fungsi *QHSE* terhadap kegiatan bongkar di PT MBP Paiton?
2. Bagaimana pengaruh fungsi *QHSE* terhadap kegiatan bongkar PT MBP Paiton dalam menekan kecelakaan kerja?

C. Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terfokus, maka penulis membatasi permasalahan pada sejauh mana pengaruh dan fungsi divisi QHSE PT. MBP Paiton dalam menekan kecelakaan kerja dan mengoptimalkan kinerja sistem keselamatan dan kesehatan kerja.

D. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui fungsi *QHSE* terhadap kegiatan bongkar di PT MBP Paiton.
2. Untuk mengetahui pengaruh fungsi *QHSE* terhadap kegiatan bongkar PT MBP Paiton dalam menekan kecelakaan kerja.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan dapat memberikan manfaat:

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Dapat menambah informasi dan pengetahuan mengenai fungsi *QHSE* terhadap kegiatan bongkar dalam menekan kecelakaan kerja.
 - b. Sebagai bahan pemikiran guna pengembangan ilmu pengetahuan dibidang kemaritiman khususnya di bidang K3.
 - c. Sebagai persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan KALK (Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan) di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dengan gelar Sarjana Sains Terapan.

2. Manfaat secara praktis

- a. Sebagai bahan pertimbangan dalam hal meningkatkan fungsi dan kinerja QHSE dalam menekan kecelakaan kerja.
- b. Diharapkan dapat menjadi masukan bagi divisi QHSE PT. MBP Paiton dalam menihilkan kecelakaan kerja atau *zero accident, zero defact dan zero delay* sehingga waktu pembongkaran muatan menjadi lebih efektif dan efisien serta kesehatan dan keselamatan kerja pada kegiatan bongkar terjamin.
- c. Sebagai sumbangan untuk melengkapi perbendaharaan buku-buku di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

F. Sistematika Penulisan Skripsi

Untuk memudahkan penulis dalam mengkaji materi skripsi ini, maka penulis menyajikan sistematika penulisan skripsi ini dalam lima bab. Dengan sistematika tersebut diharapkan akan sangat memudahkan para pembaca memahami, bahkan lebih mengerti tentang apa yang dijelaskan oleh penulis skripsi ini. Kelima bab tersebut disajikan oleh penulis sebagai berikut:

SISTEMATIKA PENULISAN SKRIPSI

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori yang disusun dan dijadikan landasan penyusunan kerangka pikir, dan istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknik analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan uraian hasil penelitian, pembahasan, serta pemecahan masalah tentang analisis fungsi *QHSE* terhadap kegiatan bongkar guna menekan kecelakaan kerja pada PT. MBP Paiton.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi tentang kesimpulan dan saran dari hasil analisa yang dilakukan oleh peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



