

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Berdasarkan peraturan pemerintah republik Indonesia nomor 32 tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang penerbangan, Angkutan udara merupakan kegiatan yang melibatkan penggunaan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos dalam satu perjalanan atau lebih antara bandar udara yang berbeda. Dalam undang-undang nomor 1 tahun 2009 pasal 1 ayat 23 disebutkan bahwa angkutan kargo merupakan setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara seperti hewan, tumbuhan, pos, serta barang kebutuhan pesawat selama penerbangan. Sehingga harus dipantau oleh pengangkut untuk mencegah hilangnya atau kerusakan yang dapat menyebabkan kerugian bagi pihak pengirim.

Menurut Baharudin (2012), *freight forwarding* merupakan badan usaha yang bertindak sebagai perantara antara pengirim (pemilik barang) dan penerima (penerima barang) dalam proses pengiriman barang. Kegiatan ini mencakup penerimaan, penyimpanan, penimbangan, pengurusan dokumen, penerbitan dokumen angkutan, dan penyelesaian tagihan serta biaya lainnya yang terkait dengan pengiriman barang hingga diterima oleh penerima barang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa *freight forwarder* bertanggung jawab atas pengiriman barang sejak menerima barang dari pemiliknya di lokasi asal, menyerahkan barang kepada pengangkut, dan akhirnya menyerahkan barang tersebut kepada penerima yang ditunjuk di lokasi tujuan akhir.

Terdapat permasalahan dalam industri ini dimana banyaknya insiden yang terjadi pada saat proses pengangkutan barang disebabkan karena kurangnya

pelatihan mengenai *safety management system (SMS)* dan minimnya APD sehingga merugikan kargo dan sumber daya manusia. Untuk meningkatkan perilaku keselamatan dan peduli aktif, diperlukan lebih dari hanya pengendalian dan mitigasi, tetapi juga upaya yang lebih luas dan berkelanjutan (Kania et al. 2018). Beberapa potensi risiko kecelakaan seperti terpapar zat kimia berbahaya, ergonomi, tertusuk, tertimpa, tertabrak, terlindas dapat terjadi apabila tidak melakukan pembinaan K3 terhadap pekerjaanya (*International Labour Organization, 2013*). Untuk mencegah kecelakaan yang mungkin terjadi, harus terdapat adanya pengembangan sebuah sistem yang terintegrasi untuk mengatur cara mengurangi angka kecelakaan. Sistem ini mencakup metode pelaporan dan pencatatan kecelakaan yang bertujuan untuk mendeteksi bahaya, mengevaluasi dampak serta risiko, dan menyampaikan hasil analisis kepada pihak-pihak yang berkepentingan (Wardana, Lestary, dan Azwia 2021)

Dalam pelaksanaan K3 berdasarkan undang-undang No.1 tahun 1970, penerapan K3 mempunyai tujuan untuk melindungi serta menjamin setiap tenaga kerja di lingkungan kerja. Dengan demikian, perusahaan harus dapat menjamin dan melindungi keselamatan pekerjaanya melalui penerapan dan prosedur K3 yang tepat. Hal ini tidak hanya bertujuan untuk mencegah kecelakaan dan penyakit akibat kerja, tetapi juga guna menciptakan lingkungan kerja yang sehat, aman dan produktif. Seiring perkembangan industri dan teknologi, risiko dan tantangan di tempat kerja semakin kompleks. Oleh karena itu, perusahaan wajib melakukan penilaian risiko secara berkala untuk mengidentifikasi dan mengendalikan potensi bahaya di tempat kerja. Penilaian risiko ini melibatkan analisis mendalam tentang semua aspek pekerjaan, termasuk peralatan, material, dan metode kerja yang

digunakan. Perusahaan juga harus memberikan pelatihan dan pendidikan yang memadai kepada semua pekerja. Pelatihan ini meliputi pengetahuan tentang prosedur keselamatan, penggunaan alat pelindung diri (APD), dan tindakan yang harus diambil dalam keadaan darurat. Dengan membekali pekerja dengan pengetahuan dan keterampilan yang diperlukan, perusahaan dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja.



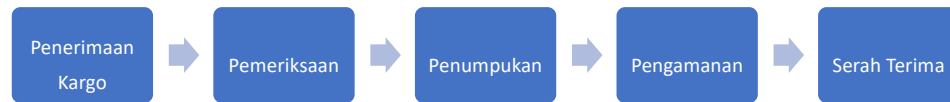
Sumber : satudata.kemnaker.co.id, 2024.

Gambar I.1 Data Angka Kecelakaan Kerja di Indonesia Tahun 2020-2023

Berdasarkan data kementerian ketenagakerjaan dapat diketahui bahwa selalu adanya kenaikan angka kecelakaan kerja dalam setiap tahunnya. Sehingga diperlukan adanya peningkatan dalam penerapan standar keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di berbagai sektor industri. Peningkatan angka kecelakaan kerja menunjukkan bahwa terdapat banyak perusahaan yang belum sepenuhnya mematuhi peraturan K3, serta kurangnya kesadaran dan pengetahuan tentang pentingnya K3 bagi pekerja dan manajemen. Terlihat pada gambar 1.1 digambarkan

bahwa dalam kurun 4 tahun terakhir terdapat 1.124.994 kasus kecelakaan kerja yang terjadi di Indonesia. Dengan angka kecelakaan kerja terbanyak yaitu pada tahun 2023 dengan 370.747 kasus dan angka kecelakaan terendah berada pada tahun 2020 dengan 221.740 kasus. Tingginya angka kecelakaan kerja dapat mempengaruhi rasa aman dan kepastian pekerja. Sehingga dapat mengurangi motivasi dan produktivitas mereka, serta meningkatkan stres dan kecemasan yang dapat berdampak pada kualitas kerja. Karena hal tersebut, dibutuhkan perhatian lebih pada penerapan K3 dalam perusahaan. Kecelakaan kerja dapat mengganggu produktivitas dan mengakibatkan kerugian bagi perusahaan, sehingga penting untuk mengelola potensi bahaya sebagai upaya pencegahan. Untuk itu, perusahaan harus memastikan bahwa semua karyawan dilatih dan diawasi secara ketat untuk mengikuti prosedur keselamatan yang telah ditetapkan, serta memastikan bahwa fasilitas dan peralatan kerja digunakan dalam kondisi yang aman dan sehat. Dengan demikian, perusahaan dapat mengurangi risiko kecelakaan kerja dan penyakit kesehatan, serta meningkatkan produktivitas dan citra perusahaan.

PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang *freight forwarding*. Dimana berdasarkan data Badan Pusat Statistika pada tahun 2022, aktivitas kargo di bandara Ahmad Yani mencapai 6.763.331 kargo. Letak aktivitas kegiatan pengangkutan ini berada pada Terminal Kargo dan Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU). Perusahaan bertugas untuk menangani kargo *incoming*, *outgoing* dan *transit*. Di dalamnya terdapat berbagai macam kargo mulai dari kargo berbahaya hingga kargo tidak berbahaya.



Sumber : PT. Angkasa Pura Logistik, 2024.

Gambar I.2 Alur Penanganan Kargo

Pada gambar 1.2 digambarkan mengenai alur penanganan kargo yang terdapat pada PT. Angkasa Pura Logistik. Pada kelima alur penanganan ini terdapat potensi bahaya yang dapat terjadi apabila dalam penanganannya tidak memperhatikan prosedur keselamatan kerja yang berlaku. Menurut *International Labour Organization* potensi bahaya merupakan kegiatan yang dapat menyebabkan kerugian dari suatu insiden. Kurangnya pekerja yang terdapat pada Terminal Kargo PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang juga menjadi salah satu penyebab potensi bahaya yang dapat terjadi karena jumlah kargo dan jumlah pekerja yang tidak seimbang dapat menyebabkan kelelahan pada saat bekerja. Terlebih lagi ketidaksesuaian APD yang digunakan sangat rentan akan kecelakaan kerja diantaranya tidak adanya sarung tangan, masker, helm, rompi serta beberapa sepatu safety pekerja yang tidak layak pakai membuat kerentanan kecelakaan kerja semakin tinggi.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan peneliti pada Terminal kargo dan EMPU PT Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang selama 6 bulan, ditemukan beberapa insiden yang terjadi seperti kebakaran pada lingkungan EMPU, tangan pekerja teriris *cutter*, kaki pekerja tertimpa kargo, kaki pekerja tertimpa *pallet*, dan pekerja terjatuh sehingga hal ini dapat memicu perasaan tidak aman dalam bekerja. Berdasarkan hasil *interview* awal, insiden ini dapat diakibatkan oleh kurangnya alat pelindung diri, merokok di tempat kerja serta

faktor kelelahan. Selain itu, kurangnya kesadaran pekerja terhadap potensi bahaya menjadi faktor utama penyebab kecelakaan yang terdapat pada PT. Angkasa Pura Logistik.



Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2023

Gambar I.3 Pekerja tidak menggunakan sarung tangan selaku APD

Dalam gambar 1.3 dapat digambarkan bahwa pekerja tidak menggunakan sarung tangan. APD (Alat Pelindung Diri) merupakan perlengkapan yang digunakan secara langsung oleh pekerja demi menghindari kecelakaan yang disebabkan oleh berbagai faktor yang terjadi atau muncul di lingkungan kerja. Berdasarkan hasil wawancara yang didapatkan dengan pak Arif Sunyata selaku supervisor terminal kargo terkait tidak adanya sarung tangan bagi transporter disebabkan karena belum difasilitasi oleh pihak manajemen sehingga selama periode Agustus hingga Desember tidak ada *transporter* yang menggunakan sarung tangan. Sehingga hal ini, dapat menyebabkan luka dan lecet bagi para *transporter* yang bertugas sebagai pengangkut barang.

Dengan adanya fenomena tersebut, terdapat upaya untuk mengantisipasi potensi bahaya yang mungkin terjadi pada Terminal Kargo dan EMPU, perlu dilakukan analisis potensi bahaya dan risiko menggunakan metode *Job Safety Analysis* (JSA) untuk mengetahui apa saja risiko yang dapat terjadi dalam setiap tahapan kerja. Dengan demikian, dapat ditentukan rekomendasi pengendalian yang tepat untuk mengurangi risiko tersebut. Sehingga pekerja dapat merasa lebih aman pada saat bekerja. Peneliti memilih metode *Job Safety Analysis* karena metode ini berfokus untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko pada jenis pekerjaan dengan spesifik yang kemudian dapat dikembangkan strategi untuk menentukan pengendalian yang sesuai.

Berdasarkan latar belakang tersebut, dengan adanya potensi bahaya yang terjadi sehingga diperlukan penelitian tentang **“Analisis Potensi Bahaya dan Risiko Kecelakaan Kerja Pada PT. Angkasa Pura Logistik Menggunakan Metode *Job Safety Analysis*”**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, diketahui bahwa permasalahan yang terjadi di PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang yaitu terdapatnya beberapa insiden seperti kebakaran, teriris, terjatuh, dan terjepit yang dapat disebabkan karena belum terpenuhinya alat pelindung diri pada beberapa jenis pekerjaan serta kurangnya kepekaan pekerja dalam melihat potensi bahaya pada setiap jenis pekerjaannya. Maka dari itu, peneliti merumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Apa saja potensi bahaya dan risiko kecelakaan kerja berdasarkan jenis pekerjaan pada PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang?

2. Bagaimana penilaian risiko kecelakaan kerja terhadap bahaya yang dapat terjadi pada PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang?
3. Bagaimana pengendalian yang dilakukan terhadap bahaya kecelakaan kerja pada PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang?

1.3. Tujuan Penelitian

- 1 Mengetahui potensi bahaya dan risiko kecelakaan kerja berdasarkan jenis pekerjaan pada PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang.
- 2 Mengetahui penilaian risiko kecelakaan kerja terhadap bahaya yang dapat terjadi pada PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang.
- 3 Mengetahui pengendalian yang dilakukan terhadap bahaya kecelakaan kerja pada PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang.

1.4. Kegunaan Penelitian

- 1 Bagi Peneliti

Peneliti dapat memahami dan mengetahui jenis pekerjaan yang memiliki potensi kecelakaan kerja pada PT. Angkasa Pura Logistik kantor cabang Semarang.

- 2 Bagi Prodi

Penelitian ini dapat dijadikan referensi untuk prodi sebagai pembelajaran materi terkait Manajemen Risiko.

- 3 Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan bagi perusahaan terhadap penerapan K3 di PT. Angkasa Pura Logistik Kantor Cabang Semarang.