

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Profil Perusahaan

PT XYZ merupakan salah satu perusahaan yang mendukung kelancaran perdagangan internasional dan pertumbuhan ekonomi nasional dengan memberikan layanan yang handal dan berkualitas tinggi kepada pelanggan dan mitra bisnis perusahaan dengan menyediakan sebuah pusat logistik terpadu untuk layanan kontainer dengan melayani seluruh kegiatan logistik pada satu tempat terpadu. PT XYZ terletak di lokasi yang cukup strategis di Kawasan Industri Cipta, Semarang Jawa Tengah. Secara operasional, PT XYZ melayani berbagai kegiatan yang terdiri dari:

- 1. Lift On Lift Off Container*
- 2. Cleaning (Washing & Sweeping)*
- 3. Maintenance & Repair*
- 4. Container Survey*
- 5. Container Repositioning*
- 6. Cargo Fright Station*
- 7. Open Storage*
- 8. Reefer Service*

4.1.2 Visi dan Misi Perusahaan

Visi dan Misi merupakan landasan utama dalam pengelolaan organisasi maupun perusahaan untuk mencapai tujuan, dalam menjalankan operasionalnya Depo Kontainer PT XYZ memiliki visi dan misi sebagai berikut:

Visi

Depo Kontainer PT XYZ memiliki visi perusahaan yaitu, “Delivering the Future of Integrated Maritime Logistic”.

Misi

Depo Kontainer PT XYZ memiliki misi perusahaan yaitu:

- 1. Customer centric integrated container logistic development*
- 2. Maritime & Logistic Development*
- 3. Digitalization, innovation, and transformation.*
- 4. Agile & Customer Centric Organization.*
- 5. Developing and empowering the competent human capital.*

4.1.3 Nilai-Nilai Perusahaan

Nilai-nilai perusahaan merupakan prinsip inti, keyakinan mendasar, dan panduan perilaku yang membentuk budaya organisasi serta mengarahkan cara kerja karyawan. Depo Kontainer PT XYZ memiliki nilai-nilai sebagai berikut:

1. Integrity

Ensure consistency between words and actions in line with the business ethics and prevailing company regulations.

1. Walk the talk

2. Compliance

2. Boldness

Our vision is to revolutionize the industry. That can only happen by reimagining the possible without being constrained by the status quo.

1. Creative & Innovative

2. Agile

3. We Put People First

We never compromise on talent. We select, coach, and retain the top talent only and give them all the support to achieve greatness.

- 1. Competent*
- 2. Be a buddy*
- 3. Develop talent*

4. Intrapreneurship

Transforming into a high-growth company with no time for too much hierarchy. When we see a problem, we own it, and fix it.

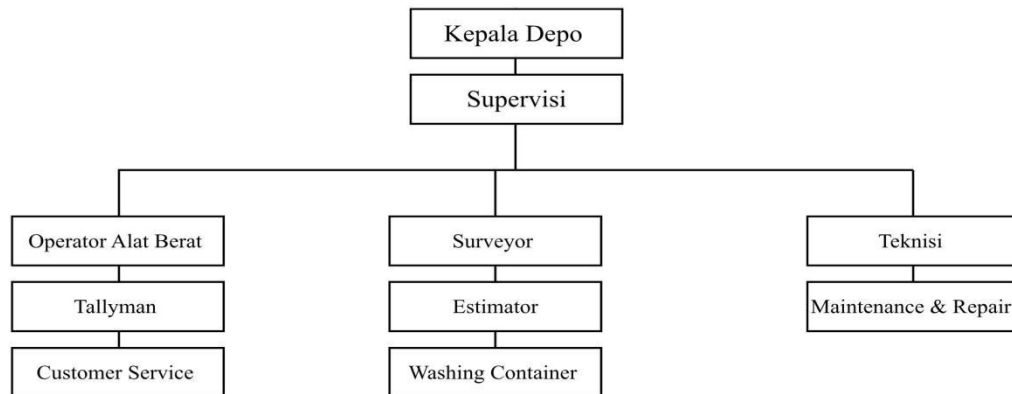
- 1. Sense of ownership*
- 2. Result oriented*

5. We Aim For Customer Excellence

Customers are the heart of Meratus. Everything we do is to improve the lives of our customers. The smiles on their faces are our greatest rewards.

- 1. Collaboration*
- 2. Proactive*
- 3. Responsive*

4.1.4 Struktur Organisasi



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Depo Kontainer PT XYZ

Sumber: Data Perusahaan Depo Kontainer PT XYZ, 2025

Depo Kontainer PT XYZ memiliki beberapa jabatan dalam menjalankan tugas sesuai yang ditetapkan perusahaan. Berikut ini merupakan uraian dan tanggung jawab dari setiap bagian kerja yang terdapat pada struktur organisasi Depo Kontainer PT XYZ:

1. Kepala Depo Kontainer PT XYZ

Sebagai pimpinan dan tertinggi dan bertanggung jawab memimpin dan mengendalikan seluruh kegiatan operasional depo. Menjalin hubungan baik dan komunikasi yang efektif dengan berbagai pemangku kepentingan. Mengatur keberjalanan dan pengelolaan sumber daya pada depo agar seluruh operasional berjalan secara efisien dan aman.

2. Supervisi Operasional

Bertanggung jawab untuk mengawasi dan mengatur kegiatan operasional di area depo agar berjalan dengan lancar dan sesuai standar, monitoring harian, berkoordinasi antar bagian untuk efisiensi kerja, memimpin tim

operasional agar aktivitas berjalan dengan aman, termasuk dari pergerakan kontainer, pemeliharaan, perbaikan, dan aktivitas bongkar muat.

3. Operator Alat Berat

Bertanggung jawab atas pengoperasian alat berat (Side Loader, Reach Stacker, dan Forklift) sesuai dengan prosedur dan standar yang berlaku, melakukan pemeriksaan rutin sebelum penggunaan, pemeliharaan rutin agar alat berat selalu dapat dioperasikan secara optimal, mengikuti prosedur keselamatan kerja.

4. *Tallyman*

Bertanggung jawab atas pencatatan dan pemeriksaan fisik jumlah kontainer yang keluar dan masuk, pergerakan alat berat, memastikan kontainer yang di bongkar atau muat sesuai.

5. *Customer Service*

Bertanggung jawab atas pembuatan dokumen yang dibuat untuk keperluan kegiatan bongkar dan muat, keseluruhan administrasi, menyusun rekap harian, menjalin hubungan dan komunikasi yang baik antara perusahaan dengan pelanggan maupun pengguna jasa, informasi yang akurat dan faktual, menangani keluhan dan memastikan kepuasan pelanggan.

6. Surveyor

Bertanggung jawab atas kegiatan inspeksi dan pemeriksaan kondisi fisik kontainer yang masuk ke area depo, memastikan kelayakan dari fisik kontainer, menentukan kondisi kontainer antara available atau masih layak digunakan dan damage atau kontainer yang memiliki kerusakan dan perlu perbaikan.

7. Estimator

Bertanggung jawab atas pengelolaan perawatan dan perbaikan kontainer, memberikan estimasi biaya yang dikeluarkan untuk perbaikan kontainer, menyusun rekap harian kontainer yang masuk, keterangan data kontainer available dan damage pada sistem.

8. *Washing Container*

Bertanggung jawab atas kebersihan kontainer yang available setelah melewati survey, penentuan sarana untuk pembersih kontainer (*sweeping, water, chemical, deterjen*).

9. Teknisi

Bertanggung jawab atas kegiatan perawatan dan perbaikan peralatan, mendeteksi kerusakan pada peralatan, menangani reefer container.

10. *Maintenance & Repair*

Bertanggung jawab atas perbaikan dan perawatan pada kontainer dengan label damage, mengelola bahan dan alat keperluan perbaikan kontainer, *Quality Check*.

4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

4.2.1 Proses Kegiatan Lift On Lift Off Container di Depo Kontainer PT XYZ

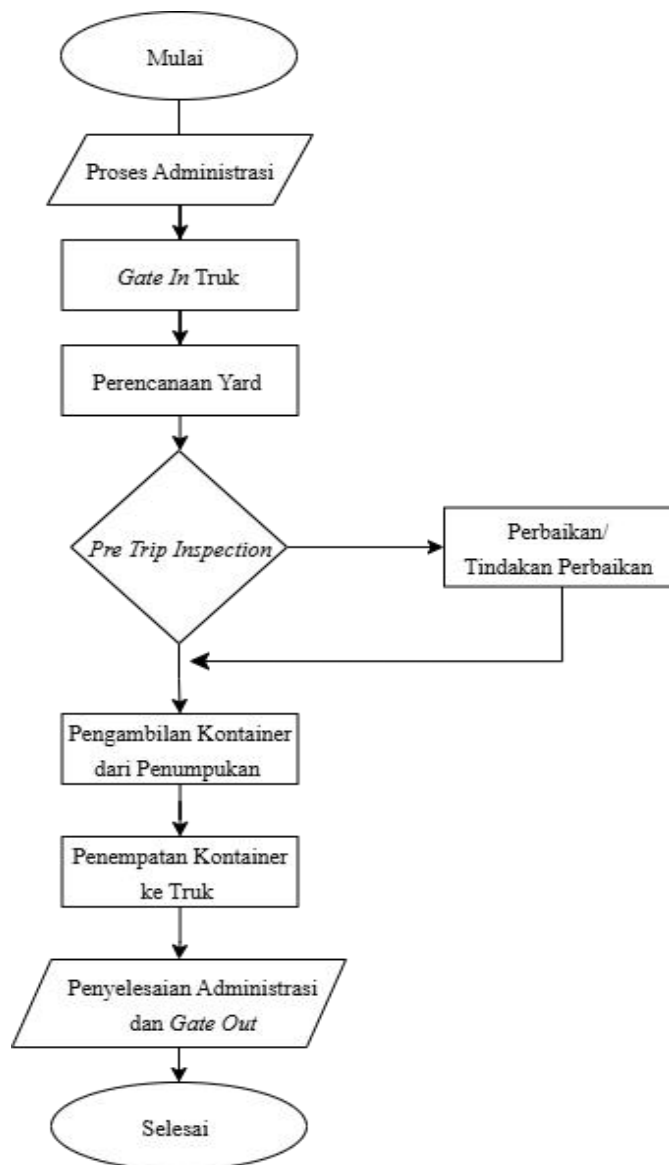
Semarang

Kegiatan *lift on lift off container* merupakan salah satu kegiatan utama dalam operasional dalam depo kontainer yang berfungsi untuk memindahkan kontainer dari satu titik ke titik lainnya dengan menggunakan alat berat. Proses ini melibatkan koordinasi antara operator alat, pengemudi truk, serta pekerja

lapangan, sehingga membutuhkan ketelitian dan kepatuhan terhadap prosedur operasional standar.

4.2.1.1 Proses Kegiatan *Lift On Container*

Alur proses kegiatan lift on container dimulai dari tahap administrasi hingga penyelesaian administrasi dan gate out. Setiap tahapan memiliki peran penting dalam memastikan kelancaran serta keselamatan proses pemindahan kontainer di depo kontainer.



Gambar 4.2 Proses Kegiatan *Lift On Container*

Sumber: Diolah Oleh Penulis, 2026

Berdasarkan Gambar 4.1, proses operasional kegiatan lift on container di depo kontainer dilaksanakan melalui beberapa tahapan yang saling terintegrasi, dimulai dari proses administrasi hingga keluarnya truk dari area depo (*gate out*). Setiap tahapan memiliki peran penting dalam menjamin kelancaran operasional, ketepatan prosedur, serta keselamatan kerja. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari informan A-1:

“Sebelum kontainer dimuat dari tempat penumpukkan ke atas truk, driver atau EMKL (Ekspedisi Muatan Kapal Laut) atau siapa pun yang bertanggung jawab atas permintaan kontainer tersebut harus melewati berbagai proses, termasuk saat sudah masuk ke area depo kontainer harus memiliki dokumen pendukung yang didalamnya ada permintaan kontainer dari perusahaan pelayaran mana, agar tidak terjadi kesalahan dalam plotting container yang nantinya akan dimuat oleh driver” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Selain itu hal yang sama dinyatakan oleh informan A-3:

“Sebelum kontainer diangkut oleh truk, harus melewati proses administrasi terlebih dahulu, untuk kedepannya tidak terjadi kesalahan dalam pengangkutan kontainer. Lalu setelah diangkut nanti driver perlu surat jalan yang nanti diterbitkan dari depo, biasanya disebut EIR OUT” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Berdasarkan hasil wawancara, alur proses kegiatan lift on container diawali dari proses administrasi dan diakhir oleh penyelesaian administrasi dengan diterbitkannya dokumen atau surat jalan yang biasa disebut dengan EIR OUT yang menyatakan kontainer telah keluar dari area operasional depo kontainer PT XYZ Semarang. Setelah proses administrasi ada tahapan yaitu proses gate in truk atau penerimaan kendaraan masuk ke area operasional depo kontainer PT XYZ Semarang.

Hal ini disampaikan oleh informan A-3:

“Setelah administrasi dari pihak customer service, ada proses gate in. Proses ini truk diperbolehkan masuk ke area depo, karena verifikasi di bagian administrasi selesai. Lalu di tahap ini truk di cek kembali sesuai dengan suratnya atau tidak, dari plat nomor truk. Kalau beda, truk tidak diperbolehkan masuk.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Sejalan dengan itu, informan A-1 juga menyatakan hal yang sama:

“Pertama Administrasi, lalu gate in truk. Disini kendaraan dicek sesuai dengan dokumen atau tidak, kalau plat nomornya beda otomatis truk gak bisa masuk, setelah penerimaan truk untuk masuk area tahap selanjutnya ada perencanaan yard, yaitu proses pemilihan kontainer yang akan diangkut oleh truk, disesuaikan dengan perusahaan kepemilikan dari kontainer yang tercantum di dokumen awal permintaan kontainer, biasanya disebut principal.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Selanjutnya truk memasuki area depo melalui tahapan gate in. Pada tahap ini dilakukan pencatatan identitas dan pemeriksaan awal kendaraan pengangkut guna memastikan kesesuaian dengan standar operasional yang berlaku.

Hal ini dijelaskan oleh pernyataan dari Informan A-1:

“Gate in, penerimaan kendaraan masuk ke area depo. Gunanya untuk melakukan cek ulang data yang diterima saat administrasi sesuai dengan aslinya atau tidak.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Tahapan berikutnya adalah perencanaan yard, di mana petugas atau operator menentukan lokasi kontainer yang akan diambil berdasarkan data dalam sistem. Perencanaan ini bertujuan untuk mengoptimalkan alur pergerakan alat berat serta meminimalkan waktu tunggu dan potensi gangguan operasional di area penumpukan. Hal ini sesuai dengan pernyataan informan A-3:

“Setelah gate in, dilakukan perencanaan yard berupa pemilihan kontainer yang sesuai dengan dokumen yang ada seperti contohnya asal principal. Ini untuk mempermudah pengoperasian alat berat nantinya.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Setelah dilakukan perencanaan yard, persiapan penggunaan alat berat dilakukan. Hal ini dimulai dari pelaksanaan *pre trip inspection* yang wajib dilaksanakan sebelum proses pengangkatan kontainer dengan alat berat dijalankan. Pemeriksaan ini meliputi kondisi teknis alat, sistem hidrolik, fungsi *spreader*, serta perangkat keselamatan. Tahap ini sangat krusial untuk memastikan bahwa alat dalam kondisi laik operasi dan aman digunakan, sehingga dapat

meminimalkan risiko kecelakaan kerja. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari informan A-3:

“Proses *Pre Trip Inspection* dilakukan untuk menghindari adanya kegagalan dalam proses operasional dalam kegiatan *lift on lift off container*, proses ini merupakan pengecekan kondisi alat berat agar terhindar dari kegagalan operasional yang dapat menyebabkan bahaya.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Setelah alat dinyatakan siap, dilakukan pengambilan kontainer dari area penumpukan. Operator mengoperasikan alat berat untuk mengangkat kontainer dengan memastikan spreader terkunci sempurna pada corner casting menggunakan mekanisme *twist lock*. Proses ini memerlukan ketelitian dan keterampilan operator guna menghindari potensi benturan maupun kerusakan pada kontainer lain di sekitarnya. Tahap ini memiliki tingkat risiko yang tinggi karena melibatkan beberapa belah pihak. Disampaikan secara detail oleh informan A-3:

“Setelah PTI dan dinyatakan aman, alat berat diarahkan oleh tallyman untuk mengambil kontainer yang akan diangkut. Proses ini salah satu kegiatan yang sangat riskan, karena operator harus pandai untuk mengira ngira walaupun terdapat sensor di alat berat.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Informan A-1 menyatakan:

“Proses pengangkatan dimulai dari penyesuaian posisi alat berat tepat di depan kontainer yang akan diangkat, lalu setelah dipaskan dan alat berat mulai mengunci pada bagian pojok kontainer agar tidak terjatuh terdapat SOP yang harus dilaksanakan. Sebelum diangkat tinggi harus diangkat setinggi 30-50cm terlebih dahulu, untuk menghindari adanya ketidakseimbangan alat berat terhadap proses pengangkatan. Lalu setelahnya baru bisa diangkat tinggi.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Tahap inti dari kegiatan ini adalah penempatan kontainer ke atas truk (*lift on*), dimana kontainer yang telah diangkat dipindahkan dan diletakkan secara presisi di atas chassis truk. Posisi kontainer harus sesuai dengan titik pengunci agar dapat terpasang dengan aman dan stabil selama proses pengangkutan.

Tahapan terakhir adalah penyelesaian administrasi dan *gate out*. Pada tahap ini dilakukan penerbitan dokumen operasional seperti *Equipment Interchange Receipt* (EIR) sebagai bukti serah terima kontainer. Setelah seluruh proses administrasi selesai, truk diperbolehkan keluar dari area depo melalui proses *gate out*.

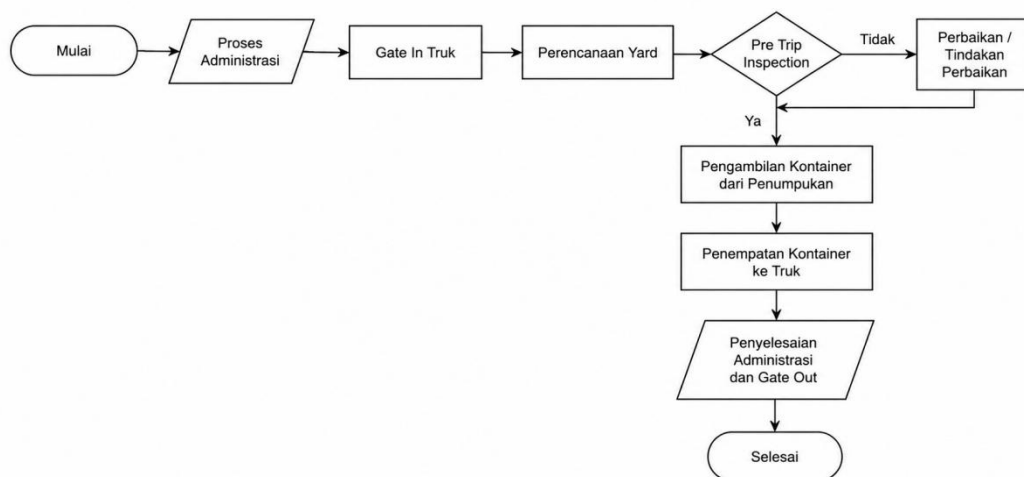
Disampaikan oleh informan A-1 adalah sebagai berikut:

“Secara keseluruhan, proses kegiatan lift on container merupakan rangkaian operasional yang sistematis dan terstruktur, dan kegiatan ini melibatkan koordinasi dari berbagai aspek seperti administrasi, perencanaan, pemeriksaan teknis, dan pelaksanaan di lapangan. Dari seluruh tahapan dari kegiatan lift on container ini memiliki kontribusi yang signifikan dalam menjamin efisiensi dan produktivitas operasional depo.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Secara umum, kegiatan *lift on container* merupakan rangkaian proses operasional yang terstruktur dan saling terintegrasi, dimulai dari tahapan administrasi, pengaturan pergerakan di area yard, pemeriksaan kelayakan alat, hingga pelaksanaan pengangkatan dan penempatan kontainer ke atas truk. Seluruh tahapan tersebut menuntut koordinasi yang baik antar petugas serta kepatuhan terhadap prosedur yang berlaku, guna menjamin kelancaran operasional, efisiensi waktu, dan penerapan aspek keselamatan kerja di lingkungan depo kontainer.

4.2.1.2 Proses Kegiatan Lift Off Container

Proses *lift off container* merupakan kegiatan penurunan kontainer dari truk ke area depo kontainer yang dilakukan melalui beberapa tahapan operasional untuk memastikan kondisi kontainer serta kelayakan penempatannya. Proses ini diawali dari tahap administrasi hingga penempatan akhir kontainer di area penumpukan.



Gambar 4.3 Proses Kegiatan Lift Off Container

Sumber: Diolah Oleh Penulis, 2026

Proses administrasi merupakan gerbang awal yang harus dilalui sebelum kegiatan *lift off container* dilaksanakan. Pada tahap ini, pihak yang bertanggung jawab terhadap kontainer yang dibawa menyerahkan kelengkapan dokumen yang diperlukan kepada pihak depo kontainer untuk diverifikasi terhadap keabsahannya. Hal ini sesuai dengan informasi yang didapatkan dari informan A-1:

“Sebelum truk masuk, ada pekerja yang bertugas untuk verifikasi seluruh dokumen, untuk dokumen yang dicek dari keaslian dan masa berlaku *Delivery Order* (DO), nomor kontainer dan nama driver. Kalau ada yang tidak sesuai driver harus menunggu pihak yang bertanggung jawab atas permintaan kontainer tersebut untuk melakukan klarifikasi ke pihak pelayaran.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Pernyataan tersebut menegaskan bahwa kelengkapan dan keabsahan dokumen merupakan faktor kritis penentu kelancaran seluruh rangkaian kegiatan *lift off container*. Selanjutnya ada tahap gate in, pada proses ini merupakan titik kontrol fisik pertama dalam proses *lift off*. Setelah mendapatkan tiket masuk dari bagian administrasi, truk diarahkan menuju pos gate in dimana petugas melakukan serangkaian pemeriksaan lapangan secara langsung. Pemeriksaan ini mencakup

verifikasi nomor polisi kendaraan, pencocokan nomor kontainer secara fisik dengan dokumen. Hal ini sesuai dengan pernyataan informan A-2:

“Gate in merupakan proses pengecekan fisik pertama, dimana nomor polisi dari truk diperiksa dan dipastikan sama dengan yang tertera pada dokumen awal, selain itu nomor kontainer dan asal perusahaan pelayaran juga wajib dipastikan kesamaannya tanpa ada keliru.” (Wawancara Informan 2, 20 November 2025).

Selanjutnya tahap survey container yang merupakan kegiatan inspeksi yang dilakukan untuk menilai kondisi fisik kontainer setelah masuk (*gate in*) ke area depo kontainer PT XYZ Semarang. Kegiatan ini umumnya dilakukan oleh petugas surveyor yang memiliki kompetensi dalam pemeriksaan kontainer sesuai standar operasional. *Survey* bertujuan untuk mengidentifikasi kelayakan dari sebuah kontainer, hasil dari kegiatan *survey* dicatat dalam dokumen atau sistem sebagai dasar penentuan kelayakan kontainer, apakah dapat langsung digunakan, memerlukan perbaikan (*repair*), atau harus dilakukan pembersihan (*washing*). Hal ini dijelaskan oleh informan A-1:

“Setelah gate in, truk diarahkan pada bagian survey dan dilakukan pengecekan secara menyeluruh dari luar kontainer hingga dalam, jika dinyatakan ada kerusakan atau tidak layak pakai, kontainer akan diarahkan ke bagian repair. Lalu jika kontainer dinyatakan layak pakai, akan diarahkan untuk washing container.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Tahap washing container merupakan proses pembersihan kontainer yang dilakukan apabila ditemukan kotoran, residu muatan, bau, atau kontaminasi yang dapat mempengaruhi kualitas muatan berikutnya. Kegiatan washing meliputi pembersihan bagian dalam dan/atau luar kontainer menggunakan air bertekanan tinggi (*high pressure water*) serta bahan pembersih tertentu sesuai jenis kotoran yang ada. Dalam beberapa kasus, digunakan bahan kimia khusus untuk menghilangkan bau atau kontaminasi berbahaya, terutama pada kontainer yang sebelumnya mengangkut bahan tertentu.

Informan A-1 menyatakan bahwa:

“Survey dan washing merupakan bagian penting dari siklus operasional depo, bagian ini merupakan quality check yang berfungsi untuk memastikan kondisi fisik dan kebersihan kontainer tetap memenuhi standar sebelum digunakan kembali.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Tahap selanjutnya adalah proses pengangkatan kontainer (*lift off*) dari atas truk ke tempat penumpukan. Kegiatan ini dijalankan dengan menggunakan bantuan alat berat side loader dan reach stacker, disesuaikan dengan kapasitas kebutuhan kontainer. Proses pengangkatan harus dilakukan dengan presisi tinggi dan mematuhi seluruh prosedur keselamatan kerja yang berlaku.

Terkait hal itu, informan A-3 menyatakan proses kegiatan sebagai berikut:

“Sebelum mengangkat, ada checklist yang harus kami lakukan. Pertama, pastikan posisi truk sudah benar-benar lurus dan rem tangan sudah aktif. Kedua, kami kalibrasi posisi spreader sampai tepat di atas keempat sudut kontainer. Ketiga, kami konfirmasi ke tallyman bahwa area bawah sudah bersih dari orang. Baru setelah semua oke, kami angkat perlahan. Setelah kontainer terangkat sekitar 30 sentimeter, kami berhenti sejenak untuk memastikan twist lock sudah mengunci semua. Kalau terdengar bunyi atau getaran tidak wajar, operasi dihentikan dan harus dicek ulang. Keselamatan tidak bisa dikompromikan.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Setelah kontainer berhasil diangkat dari truk, alat berat kemudian memindahkan kontainer menuju tempat yang telah ditetapkan di area penumpukan. Penentuan lokasi penumpukan tidak dilakukan secara acak, melainkan mengikuti sistem perencanaan lapangan yang disebut *yard planning*. Proses ini mempertimbangkan berbagai parameter, antara lain: jenis kontainer (*dry*, *reefer*, *dangerous goods*), ukuran kontainer (20' atau 40'), status kepemilikan (pelayaran), status isi/kosong (*full/empty*), rencana keberangkatan atau pengambilan (*estimated time of departure/ETD*), serta kapasitas dan ketersediaan slot di setiap blok penumpukan.

Hal ini sejalan dengan yang disampaikan oleh informan A-1:

“Setelah diangkat kontainer akan diletakkan di area yang tersedia, tergantung dari jenis kontainer, kepemilikan, dan ukuran kontainer.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Tahap terakhir dalam siklus kegiatan *lift off* adalah penyelesaian administrasi dan proses gate out truk dari area depo. Setelah kontainer berhasil ditempatkan di slot penumpukan yang telah ditentukan, sistem informasi depo secara otomatis memperbarui status kontainer dari 'dalam perjalanan' menjadi 'tersimpan di depo beserta kode lokasi (blok, baris, dan tier) yang akurat. Informasi ini kemudian dapat diakses oleh pihak pelayaran dan ekspedisi melalui portal pelanggan atau notifikasi sistem. Mengenai hal itu informan A-1 menjelaskan bahwa:

“Setelah kontainer terdaftar dalam sistem, driver mengkonfirmasi kembali untuk penyelesaian administrasi dan terbitnya surat jalan kontainer agar bisa keluar dari area depo.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Pernyataan tersebut menunjukkan bahwa tahap gate out memiliki fungsi verifikasi akhir yang melengkapi siklus kegiatan *lift off* secara menyeluruh. Pengecekan visual terhadap kendaraan yang keluar merupakan langkah pengamanan penting untuk mencegah insiden kehilangan atau pencurian kontainer. Dari perspektif hukum, Surat jalan atau EIR yang diterbitkan berfungsi sebagai alat bukti sah dalam sengketa komersial dan merupakan dokumen primer dalam proses klaim asuransi pengiriman barang.

4.2.2 Manajemen Risiko dengan Metode HIRADC Pada Kegiatan Lift On Lift Off Container di Depo Kontainer PT XYZ Semarang

Implementasi manajemen risiko pada kegiatan *lift on lift off container* di depo kontainer PT XYZ Semarang dianalisis menggunakan pendekatan HIRADC (*Hazard Identification, Risk Assessment, and Determining Control*). Pendekatan

ini bertujuan untuk mengidentifikasi potensi bahaya, menilai tingkat risiko, serta mengevaluasi efektivitas pengendalian yang telah diterapkan dalam kegiatan operasional.

Berdasarkan hasil identifikasi bahaya, ditemukan bahwa aktivitas operasional yang memiliki tingkat risiko tertinggi berada pada proses pengambilan kontainer (*lifting*) dan proses *lift on*, yang termasuk dalam kategori risiko ekstrem. Risiko tersebut disebabkan oleh potensi bahaya berupa suspended load yang dapat mengakibatkan cedera fatal hingga kematian apabila terjadi kegagalan dalam proses pengangkatan.

Secara umum, perusahaan telah memiliki berbagai bentuk pengendalian risiko, baik dalam bentuk pengendalian administratif seperti SOP, penggunaan operator bersertifikat, maupun penyediaan alat pelindung diri (APD). Selain itu, terdapat pula penerapan *pre trip inspection* (PTI) sebagai upaya untuk memastikan kelayakan alat sebelum digunakan dalam operasional. Namun demikian, hasil observasi lapangan yang diperkuat dengan wawancara menunjukkan bahwa implementasi pengendalian risiko tersebut belum berjalan secara optimal. Beberapa temuan menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara prosedur yang telah ditetapkan dengan praktik aktual di lapangan.

Hal ini diperkuat oleh pernyataan yang disampaikan oleh informan A-2:

“PTI memang diwajibkan, tapi ada beberapa saat tidak dilakukan karena waktu terbatas dan kondisi operasional yang padat.” (Wawancara Informan 2, 20 November 2025).

Pernyataan ini menunjukkan bahwa pengendalian administratif belum dijalankan secara konsisten. Selain itu, petugas lapangan juga menyampaikan bahwa masih terdapat adanya area yang tidak clear pada saat proses pengangkatan berlangsung, yang mengindikasikan rendahnya kepatuhan terhadap prosedur

keselamatan kerja. Temuan ini menunjukkan bahwa implementasi HIRADC di depo kontainer PT XYZ Semarang masih bersifat administratif dan belum sepenuhnya terinternalisasi dalam perilaku kerja pekerja di lapangan. Meskipun dokumen dan prosedur telah tersedia, pelaksanaan di lapangan masih dipengaruhi oleh faktor kedisiplinan, tekanan operasional, dan lemahnya pengawasan.

Dilanjutkan oleh pernyataan dari informan A-1:

“Untuk sistem manajemen risiko pastinya kita ada karena itu hal yang sangat krusial, namun namanya pekerja pasti ada saja yang tidak patuh, seperti pengisian form near miss yang diwajibkan itu kadang tidak diisi juga. Kendalanya memang terkait kedisiplinan pekerja dan keterbatasan pengawasan.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa implementasi manajemen risiko dengan metode HIRADC telah diterapkan secara struktural, namun belum efektif secara operasional, sehingga diperlukan penguatan pada aspek pengawasan, kepatuhan pekerja, dan budaya keselamatan kerja. Berdasarkan hasil wawancara dari berbagai informan, dapat disimpulkan bahwa implementasi HIRADC di depo kontainer PT XYZ Semarang masih menghadapi kendala pada aspek kepatuhan pekerja, efektivitas pengawasan, serta tekanan operasional. Kondisi ini menyebabkan pengendalian risiko yang telah ditetapkan belum sepenuhnya mampu menurunkan tingkat risiko secara optimal di lapangan.

Tabel 4.3 Hasil Analisis HIRADC Kegiatan Lift On Lift Off Container

Identifikasi Bahaya (Hazard Identification)				Penilaian Risiko (Risk Assessment)				Pengendalian Risiko (Determining Control)	
No	Aktivitas	Potensi Bahaya	Dampak	L	S	(LXS)	Risk Level	Pengendalian Bahaya	Rekomendasi Pengendalian
1	<i>Gate In Truk</i>	Tabrakan antara truk Tabrakan antara truk dengan alat berat	Cedera Kerusakan alat berat Kerusakan truk	3	3	9	<i>Medium</i>	SOP Batas parkir truk Clear area	Penegasan batas jalur yang mengatur Petugas yang mengatur
2	<i>Pre Trip Inspection (PTI)</i>	Alat tidak layak beroperasi Kegagalan rem atau transmisi Kegagalan hidrolik	Kerusakan alat Membahayakan pekerja Menghambat operasional Alat hilang kendali	3	4	12	<i>High</i>	Form PTI Checklist alat	Audit rutin Wajib checklist sebelum operasi
3	Pengambilan Kontainer	Pengambilan kontainer tidak presisi Tidak terkunci sempurna Benturan dengan kontainer lain	Kontainer jatuh Alat hilang keseimbangan Kerusakan alat dan kontainer Gangguan operasional	4	5	20	<i>High</i>	Operator berlisensi Alarm pengunci Tallyman	Zona aman Pengawasan tambahan
4	Meletakkan kontainer di	Tidak pas dengan twist lock di truk	Kerusakan kontainer Kerusakan truk	3	5	15	<i>High</i>	SOP Operator	Pengawasan tambahan

	atas truk		Cedera					berlisensi	Pelatihan ulang operator terkait presisi penempatan
5	Kebisingan alat berat	Polusi suara	Gangguan pendengaran	2	2	4	<i>Low</i>	APD ear plug	Sosialisasi dan pengawasan APD
6	Kondisi lapangan berdebu	Polusi udara	Gangguan pernapasan Gangguan penglihatan Penurunan kenyamanan dan produktivitas kerja	3	3	9	<i>Medium</i>	APD masker	Sosialisasi dan pengawasan APD

Sumber: Diolah Oleh Penulis, 2026

Berdasarkan hasil analisis HIRADC yang disajikan pada Tabel 4.3, dapat diketahui bahwa kegiatan lift on lift off container di depo kontainer memiliki berbagai potensi bahaya dengan tingkat risiko yang bervariasi, mulai dari kategori rendah (low), sedang (medium), hingga tinggi (high). Pada aktivitas gate in truk, potensi bahaya yang teridentifikasi meliputi tabrakan antar kendaraan dan tabrakan antara truk dengan alat berat. Risiko ini berada pada kategori medium (nilai risiko 9), yang menunjukkan bahwa meskipun dampaknya tidak bersifat fatal, tetap diperlukan pengendalian yang konsisten untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh informan A-1:

“Kadang kondisi di lapangan tidak teratur apalagi pas lagi ramai, jadi posisi parkir mengikuti situasi saja, tidak selalu sesuai jalur. Padahal ini cukup bahaya karena area mobilitas alat lebih sempit jadi risiko tertabrak lebih besar.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Hal ini menunjukkan bahwa pengendalian berupa SOP lalu lintas belum sepenuhnya diterapkan secara disiplin. Sementara itu, pada aktivitas pre trip inspection (PTI), ditemukan potensi bahaya berupa alat yang tidak layak operasi, kegagalan fungsi sistem, serta kurangnya inspeksi berkala. Aktivitas ini memiliki tingkat risiko tinggi (high), yang menunjukkan bahwa kegagalan dalam tahap ini dapat berdampak langsung terhadap keselamatan operasional, khususnya pada penggunaan alat berat.

Sesuai dengan yang dinyatakan oleh Informan A-3:

“Pemeriksaan alat memang ada checklist-nya, tapi dalam kondisi tertentu tidak selalu dilakukan secara lengkap, terutama saat pekerjaan sedang banyak permintaan dan dikejar oleh waktu.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Pernyataan ini mengindikasikan bahwa pengendalian administratif belum berjalan secara konsisten. Risiko tertinggi ditemukan pada aktivitas pengambilan kontainer, dengan nilai risiko 20 (high/ekstrem). Potensi bahaya utama adalah

kontainer yang tidak terkunci dengan sempurna (twist lock failure), tertimpa beban (suspended load), serta benturan dengan kontainer lain. Aktivitas ini memiliki dampak yang sangat serius, termasuk potensi cedera fatal hingga kematian pekerja.

Informan A-2 juga menambahkan:

“Beberapa area tidak clear juga bisa membahayakan, terutama saat kondisi lapangan sedang padat.”(Wawancara Informan 2, 20 November 2025).

Hal ini menunjukkan adanya potensi bahaya serius yang belum sepenuhnya dikendalikan, khususnya terkait dengan kepatuhan terhadap zona aman (safety zone). Selanjutnya, pada aktivitas meletakkan kontainer di atas truk (lift on), juga ditemukan risiko tinggi (nilai 15), yang disebabkan oleh kemungkinan kontainer tidak pas pada twist lock truk. Kondisi ini berpotensi menyebabkan kontainer bergeser atau jatuh selama proses transportasi.

Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh informan A-3:

“Untuk penempatan kontainer, biasanya langsung dilakukan oleh operator tanpa bantuan signalman, tergantung kondisi di lapangan.”(Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Pernyataan ini menunjukkan bahwa prosedur kerja aman belum diterapkan secara optimal. Di sisi lain, potensi bahaya lingkungan seperti kebisingan alat berat dan polusi udara akibat debu berada pada kategori risiko rendah hingga sedang. Meski tidak berdampak langsung secara fatal, paparan dalam jangka panjang dapat menimbulkan gangguan kesehatan bagi pekerja, seperti gangguan pendengaran dan gangguan pernapasan.

Informan A-2 menyampaikan:

“Kalau kondisi kering dan banyak kendaraan lewat, debu cukup terasa, tapi pekerja masih bandel dan penggunaan masker tidak selalu dilakukan.”(Wawancara Informan 2, 20 November 2025).

Berdasarkan hasil analisis HIRADC dan wawancara, dapat disimpulkan bahwa meskipun perusahaan telah memiliki sistem pengendalian risiko yang memadai, implementasinya di lapangan belum berjalan secara optimal. Hal ini ditunjukkan oleh masih adanya ketidaksesuaian antara prosedur yang ditetapkan dengan praktik aktual. Risiko dengan kategori tinggi masih ditemukan pada aktivitas utama seperti pengambilan kontainer dan proses lift on, yang menunjukkan bahwa pengendalian yang ada belum efektif dalam menurunkan tingkat risiko. Selain itu, faktor perilaku pekerja, seperti ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD dan prosedur kerja aman, menjadi salah satu penyebab utama terjadinya potensi bahaya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah tekanan operasional dan kondisi yard yang padat, sehingga pekerja cenderung mengabaikan prosedur keselamatan demi efisiensi waktu. Dengan demikian, implementasi HIRADC di depo kontainer PT XYZ Semarang dapat dikatakan telah berjalan secara administratif, namun belum efektif secara operasional.

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa diperlukan peningkatan dalam aspek pengawasan, kedisiplinan pekerja, serta penguatan budaya keselamatan kerja guna memastikan bahwa implementasi HIRADC dapat berjalan secara efektif dan berkelanjutan.

4.2.3 Faktor Penghambat dan Pendukung Penerapan Manajemen Risiko Metode HIRADC Kegiatan Lift On Lift Off Container di Depo Kontainer PT XYZ Semarang

Penerapan manajemen risiko dengan metode HIRADC (Hazard Identification, Risk Assessment, and Determining Control) pada kegiatan lift on lift off container di depo kontainer PT XYZ Semarang merupakan suatu sistem

yang bertujuan untuk mengidentifikasi potensi bahaya, menilai tingkat risiko, serta menetapkan pengendalian yang efektif dalam kegiatan operasional. Berdasarkan hasil analisis HIRADC, observasi lapangan, serta wawancara dengan berbagai informan, implementasi sistem tersebut dipengaruhi oleh faktor penghambat dan faktor pendukung yang saling berkaitan.

4.2.3.1 Faktor Penghambat

Berdasarkan hasil observasi, analisis HIRADC, serta wawancara dengan berbagai informan, ditemukan bahwa penerapan manajemen risiko dengan metode HIRADC pada kegiatan *lift on lift off container* di depo kontainer PT XYZ Semarang masih menghadapi berbagai kendala. Faktor-faktor penghambat ini berkontribusi terhadap belum optimalnya efektivitas pengendalian risiko di lapangan.

1. Rendahnya kepatuhan pekerja terhadap SOP dan penggunaan APD

Salah satu faktor utama yang menghambat implementasi HIRADC adalah rendahnya tingkat kepatuhan pekerja terhadap prosedur kerja aman dan penggunaan alat pelindung diri (APD). Meskipun perusahaan telah menyediakan SOP dan APD yang memadai, dalam praktiknya masih ditemukan pelanggaran.

Sesuai dengan yang disampaikan oleh informan A-1:

“Kadang APD tidak dipakai lengkap, apalagi kalau pekerjaan sedang banyak.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025).

Hal ini menunjukkan bahwa aspek perilaku (*behavioral factor*) menjadi penyebab dominan dalam ketidakefektifan implementasi HIRADC, di mana pekerja cenderung mengabaikan keselamatan demi efisiensi kerja.

2. Pengawasan tidak optimal

Pengawasan terhadap pelaksanaan prosedur keselamatan kerja belum dilakukan secara konsisten dan menyeluruh. Keterbatasan jumlah pengawas serta luasnya area operasional menyebabkan tidak semua aktivitas dapat terpantau dengan baik. Sesuai dengan yang disampaikan oleh informan A-3:

“Pengawasan ada, tapi belum bisa menjangkau semua aktivitas di lapangan.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025).

Kondisi ini menyebabkan pelanggaran terhadap SOP tidak mendapatkan tindakan korektif secara langsung, sehingga berpotensi menjadi kebiasaan yang berulang.

3. Tekanan target operasional dan produktivitas

Tingginya tuntutan operasional dan target produktivitas menjadi faktor yang mendorong pekerja untuk mengabaikan prosedur keselamatan kerja. Dalam kondisi operasional yang padat, pekerja cenderung memprioritaskan kecepatan dibandingkan keselamatan. Sesuai dengan yang disampaikan oleh informan A-2:

“Kalau lagi ramai, biasanya pekerjaan dipercepat, jadi tidak semua prosedur dijalankan.” (Wawancara Informan 2, 20 November 2025).

Tekanan ini menciptakan konflik antara keselamatan kerja dan produktivitas, yang pada akhirnya meningkatkan tingkat risiko pada aktivitas kritis *lift on lift off*.

4. Kondisi area lapangan yang padat

Kondisi lingkungan kerja yang padat dengan mobilitas tinggi alat berat dan kendaraan menjadi faktor penghambat dalam penerapan pengendalian risiko. Ruang gerak yang terbatas meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan. Sesuai dengan yang disampaikan oleh informan A-2:

“Kalau yard penuh, jarak antar alat dan pekerja jadi dekat.” (Wawancara Informan 2, 20 November 2025).

Situasi ini menyulitkan penerapan zona aman (safety zone) dan meningkatkan kemungkinan terjadinya interaksi berbahaya antara pekerja dan alat berat.

5. Kurangnya internalisasi budaya keselamatan kerja (Safety Culture)

Budaya keselamatan kerja yang belum terbentuk secara kuat menjadi faktor mendasar dalam menghambat implementasi HIRADC. Pekerja masih memiliki persepsi bahwa keselamatan bukan merupakan prioritas utama dalam bekerja. Kurangnya kesadaran ini tercermin dari perilaku kerja yang tidak aman (*unsafe behavior*), seperti tidak menggunakan APD, berada di area berbahaya, serta mengabaikan prosedur kerja yang telah ditetapkan.

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa faktor penghambat utama dalam penerapan HIRADC di depo kontainer PT XYZ Semarang berasal dari aspek perilaku pekerja, lemahnya pengawasan, tekanan operasional, serta belum terbentuknya budaya keselamatan kerja yang kuat. Faktor-faktor tersebut menyebabkan pengendalian risiko yang telah dirancang dalam HIRADC belum mampu diimplementasikan secara efektif, sehingga masih ditemukan risiko dengan kategori tinggi pada beberapa aktivitas operasional.

4.2.3.2 Faktor Pendukung

Penerapan manajemen risiko dengan metode HIRADC (Hazard Identification, Risk Assessment, and Determining Control) pada kegiatan lift on lift off container di depo kontainer PT XYZ Semarang tidak terlepas dari adanya faktor-faktor pendukung yang berperan dalam menunjang pelaksanaan sistem tersebut. Faktor pendukung ini umumnya berkaitan dengan ketersediaan sistem,

sumber daya, serta kebijakan perusahaan yang telah mengakomodasi aspek keselamatan kerja.

1. Ketersediaan Standar Operasional Prosedur (SOP)

Perusahaan telah memiliki SOP yang mengatur setiap tahapan kegiatan operasional, mulai dari *gate in*, *pre trip inspection*, pengangkatan kontainer, hingga *lift on lift off*. Sesuai dengan yang disampaikan oleh informan A-1:

“Setiap kegiatan sudah ada SOP sebagai panduan kerja.” (Wawancara Informan 2, 20 November 2025).

Keberadaan SOP menunjukkan bahwa perusahaan telah memenuhi aspek perencanaan dalam manajemen risiko, sehingga secara struktural sistem pengendalian risiko telah tersedia.

2. Kompetensi dan sertifikasi tenaga kerja

Tenaga kerja, khususnya operator alat berat, umumnya telah memiliki sertifikasi dan pelatihan yang sesuai dengan standar operasional. Hal ini menjadi faktor penting dalam mengurangi potensi kesalahan operasional (*human error*).

Hal ini disampaikan oleh informan A-3:

“Seluruh operator yang bertugas wajib memiliki sertifikat dan memahami cara kerja alat dengan aman.” (Wawancara Informan 3, 20 November 2025”

Kompetensi ini mendukung pelaksanaan pekerjaan secara lebih aman dan terkendali, terutama pada aktivitas berisiko tinggi seperti pengangkatan kontainer.

3. Ketersediaan dan penyediaan Alat Pelindung Diri (APD)

Perusahaan telah menyediakan APD yang memadai, seperti helm keselamatan, rompi reflektif, sepatu safety, sarung tangan, dan masker. Penyediaan APD ini merupakan bentuk pengendalian risiko pada tingkat terakhir dalam hierarki pengendalian. Keberadaan APD menunjukkan komitmen perusahaan dalam melindungi pekerja dari potensi bahaya di lingkungan kerja.

4. Penerapan sistem inspeksi dan checklist operasional

Penerapan *pre trip inspection* (PTI) serta checklist operasional merupakan bentuk pengendalian administratif yang bertujuan untuk memastikan bahwa alat dan kondisi kerja dalam keadaan aman sebelum digunakan. Sistem ini secara teoritis mampu mencegah terjadinya kecelakaan akibat kegagalan alat atau kondisi kerja yang tidak aman.

5. Ketersediaan infrastruktur dan peralatan operasional

Peralatan operasional seperti reach stacker, side loader, forklift, serta fasilitas lapangan yang memadai menjadi faktor pendukung dalam kelancaran operasional. Selain itu, adanya rambu-rambu keselamatan dan jalur operasional juga membantu dalam mengurangi potensi risiko.

6. Adanya safety briefing

Kegiatan safety briefing sebelum kerja merupakan upaya untuk meningkatkan kesadaran pekerja terhadap potensi bahaya dan prosedur keselamatan kerja. Hal ini disampaikan oleh informan A-1:

“Biasanya sebelum kerja ada briefing terkait keselamatan.” (Wawancara Informan 1, 20 November 2025”

Program ini berfungsi sebagai sarana komunikasi dan pengingat bagi pekerja terkait pentingnya keselamatan kerja.

Berdasarkan hasil penelitian, faktor pendukung dalam penerapan HIRADC di depo kontainer PT XYZ Semarang secara umum telah tersedia dengan cukup baik, terutama dalam aspek sistem, prosedur, dan sumber daya. Hal ini menunjukkan bahwa secara struktural perusahaan telah memiliki pondasi yang kuat dalam penerapan manajemen risiko. Namun demikian, efektivitas faktor pendukung tersebut sangat bergantung pada tingkat implementasi di lapangan.

Keberadaan SOP, APD, dan sistem pengendalian tidak akan memberikan dampak yang signifikan apabila tidak diikuti dengan kepatuhan dan pengawasan yang optimal. Dengan demikian, faktor pendukung dapat dikatakan telah memadai secara administratif dan struktural, namun masih memerlukan penguatan pada aspek implementasi dan internalisasi ke dalam budaya kerja.

4.3 Output Penelitian Terapan

Berdasarkan hasil implementasi metode Hazard Identification, Risk Assessment, and Determining Control (HIRADC) pada kegiatan lift on lift off container di depo kontainer PT XYZ Semarang, penelitian ini menghasilkan rancangan Operation Level Agreement (OLA) sebagai output penelitian. Penyusunan OLA didasarkan pada hasil identifikasi bahaya, penilaian tingkat risiko, dan rekomendasi pengendalian yang diperoleh pada setiap tahapan kegiatan operasional. Rancangan OLA disusun untuk menerjemahkan hasil HIRADC ke dalam pedoman operasional yang memuat pembagian tugas dan tanggung jawab, prosedur kerja, mekanisme komunikasi, serta pelaksanaan pengendalian risiko. Dengan demikian, setiap rekomendasi pengendalian yang dihasilkan melalui HIRADC dapat diterapkan secara lebih terstruktur dan konsisten dalam kegiatan operasional.

Melalui penyusunan OLA, hasil implementasi HIRADC tidak hanya menghasilkan analisis risiko, tetapi juga memberikan rekomendasi yang bersifat aplikatif sebagai acuan bagi perusahaan dalam meningkatkan efektivitas pengelolaan manajemen risiko pada kegiatan lift on lift off container.

DEPO KONTAINER PT XYZ

Kawasan Industri Cipta, Semarang, Jawa Tengah

OPERATIONAL LEVEL AGREEMENT (OLA)**KEGIATAN LIFT ON LIFT OFF CONTAINER****I. TUJUAN**

Penyusunan Operation Level Agreement (OLA) ini bertujuan untuk menjadi pedoman operasional internal dalam pelaksanaan kegiatan lift on lift off container di Depo Kontainer PT XYZ Semarang. Dokumen ini disusun berdasarkan hasil implementasi metode Hazard Identification, Risk Assessment, and Determining Control (HIRADC) sehingga setiap pengendalian risiko yang telah ditetapkan dapat diterapkan secara konsisten dalam kegiatan operasional.

1. Menetapkan standar operasional bagi setiap tahapan kegiatan lift on lift off container agar proses kerja berlangsung secara aman, efektif, dan efisien
2. Meningkatkan koordinasi antar personel yang terlibat dalam kegiatan operasional melalui pembagian tugas, tanggung jawab, dan wewenang yang jelas.
3. Mengimplementasikan hasil analisis HIRADC ke dalam prosedur operasional sehingga setiap tindakan pengendalian risiko dapat diterapkan secara konsisten.
4. Meningkatkan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dan kesehatan kerja (K3), termasuk penggunaan alat pelindung diri (APD), pelaksanaan Pre Trip Inspection (PTI), dan penerapan prosedur kerja yang aman.

5. Menjadi acuan dalam pelaksanaan monitoring dan evaluasi terhadap efektivitas pengendalian risiko pada kegiatan lift on lift off container.

II. MANFAAT

1. Bagi PT XYZ Semarang

Dokumen OLA menjadi pedoman operasional yang membantu perusahaan dalam menerapkan hasil HIRADC secara konsisten. Selain meningkatkan koordinasi antarunit kerja, OLA juga mendukung terciptanya proses operasional yang lebih aman, mengurangi potensi kecelakaan kerja, serta meningkatkan efektivitas pengelolaan manajemen risiko.

2. Bagi Pekerja Operasional

OLA memberikan kejelasan mengenai tugas, tanggung jawab, dan prosedur kerja bagi setiap personel yang terlibat dalam kegiatan lift on lift off container. Dengan adanya pedoman yang jelas, setiap pekerja memahami tindakan yang harus dilakukan untuk mendukung keselamatan dan kelancaran operasional.

3. Bagi Pengelolaan Manajemen Risiko

OLA menjadi media implementasi hasil HIRADC ke dalam kegiatan operasional. Setiap rekomendasi pengendalian yang dihasilkan dari proses identifikasi bahaya, penilaian risiko, dan penentuan pengendalian diterjemahkan menjadi prosedur kerja yang dapat diterapkan secara konsisten oleh seluruh personel.

4. Bagi Penelitian Selanjutnya

Dokumen OLA merupakan bentuk penerapan hasil penelitian (applied research) yang menghubungkan hasil analisis HIRADC dengan kebutuhan operasional perusahaan. Dengan demikian, penelitian tidak hanya menghasilkan

identifikasi risiko, tetapi juga memberikan rekomendasi yang dapat diimplementasikan secara langsung.

III. HUBUNGAN OPERATION LEVEL AGREEMENT (OLA) DENGAN IMPLEMENTASI HIRADC

Metode HIRADC menghasilkan informasi mengenai potensi bahaya, tingkat risiko, serta tindakan pengendalian yang diperlukan pada setiap aktivitas kerja. Namun, agar pengendalian tersebut dapat diterapkan secara konsisten, diperlukan suatu pedoman operasional yang mengatur pembagian tugas, mekanisme koordinasi, dan prosedur pelaksanaannya. Dalam penelitian ini, OLA disusun sebagai output implementasi HIRADC. Artinya, setiap ketentuan yang tercantum dalam OLA berasal dari rekomendasi pengendalian yang diperoleh melalui proses identifikasi bahaya, penilaian risiko, dan penentuan pengendalian. Dengan demikian, OLA menjadi dokumen operasional yang mendukung implementasi hasil HIRADC dalam kegiatan lift on lift off container.

Tabel 4.4 Hubungan Hasil Implementasi HIRADC dengan OLA

Temuan HIRADC	Implementasi dalam OLA
Pelaksanaan PTI belum konsisten	Kewajiban pelaksanaan PTI sebelum alat dioperassikan dengan formulir pemeriksaan setiap shift
Penggunaan APD belum optimal	Pemeriksaan kepatuhan penggunaan APD sebelum dan selama kegiatan operasional.
Risiko saat proses lifting masih tinggi	Penetapan area steril, komunikasi menggunakan hand signal atau radio, dan pengawasan oleh foreman.
Potensi kecelakaan akibat lalu lintas kendaraan	Pengaturan jalur kendaraan dan pengawasan pada proses Gate In.
Monitoring pengendalian belum optimal	Penetapan PIC, inspeksi berkala, dan evaluasi rutin terhadap pelaksanaan OLA.

Sumber: Diolah Oleh Penulis, 2026

IV. DEVINISI

1. Operation Level Agreement (OLA) adalah dokumen kesepakatan operasional internal yang mengatur pembagian tugas, tanggung jawab, mekanisme koordinasi, dan standar pelaksanaan pekerjaan antarunit kerja untuk mendukung tercapainya tujuan operasional.
2. Lift On Lift Off (LOLO) adalah kegiatan pemindahan kontainer menggunakan alat berat dari truk ke area penumpukan (lift off) atau dari area penumpukan ke atas truk (lift on).
3. Hazard Identification, Risk Assessment, and Determining Control (HIRADC) adalah metode manajemen risiko yang digunakan untuk mengidentifikasi bahaya, menilai tingkat risiko, dan menentukan tindakan pengendalian yang sesuai.
4. Pre Trip Inspection (PTI) adalah pemeriksaan kondisi alat berat sebelum dioperasikan untuk memastikan alat dalam kondisi aman dan layak digunakan.
5. Near Miss adalah kejadian yang berpotensi menyebabkan kecelakaan kerja tetapi tidak menimbulkan cedera maupun kerusakan.
6. Alat Pelindung Diri (APD) adalah perlengkapan yang digunakan pekerja untuk melindungi diri dari potensi bahaya di tempat kerja.

V. RUANG LINGKUP OPERATION LEVEL AGREEMENT

Operation Level Agreement ini berlaku untuk seluruh aktivitas lift on lift off container yang dilakukan di Depo Kontainer PT XYZ Semarang, meliputi:

1. Proses Gate In kendaraan.
2. Pelaksanaan Pre Trip Inspection (PTI).
3. Proses pengambilan (lifting) kontainer.
4. Proses penempatan (lift on) kontainer ke atas truk.

5. Pengendalian paparan kebisingan di area operasional.
6. Pengendalian debu di area kerja.
7. Monitoring dan evaluasi terhadap penerapan pengendalian risiko.

VI. STANDAR OPERATION LEVEL AGREEMENT (OLA)

Aktivitas	Risiko	PIC	Ketentuan OLA	Monitoring
Gate In Truk	Medium	Security, Checker, Supervisor	Pengaturan jalur kendaraan, verifikasi dokumen, pengawasan area, monitoring setiap shift.	Supervisor/HSE sesuai jadwal
Pre Trip Inspection	High	Operator Reach Stacker, Supervisor	Pemeriksaan rem, ban, hidrolik, alarm, spreader, pengisian form PTI sebelum operasi.	Supervisor/HSE sesuai jadwal
Pengambilan Kontainer	High	Operator, Foreman, Checker	Area steril, komunikasi radio/hand signal, penghentian pekerjaan bila kondisi tidak aman.	Supervisor/HSE sesuai jadwal
Lift On Container	High	Operator, Foreman	Pemeriksaan twist lock, larangan pekerja berada di antara truk dan kontainer.	Supervisor/HSE sesuai jadwal
Pengendalian Kebisingan	Low	HSE, Supervisor	Penggunaan ear plug/ear muff dan inspeksi APD.	Supervisor/HSE sesuai jadwal
Pengendalian Debu	Medium	HSE, Supervisor	Penggunaan masker, penyiraman area, inspeksi lingkungan kerja.	Supervisor/HSE sesuai jadwal

VII. TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB

Supervisor	: Mengawasi implementasi OLA
Foreman	: Mengkoordinasikan pekerjaan lapangan
Operator	: Mengoperasikan alat sesuai dengan SOP
Checker	: Verifikasi kontainer
Security	: Mengatur lalu lintas kendaraan
HSE	: Monitoring K3

VIII. MONITORING DAN EVALUASI

Monitoring dilakukan melalui checklist harian, audit berkala, pelaporan near miss, inspeksi APD, evaluasi bulanan, dan tindak lanjut perbaikan berkelanjutan.