

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pelabuhan Indonesia (Pelindo) adalah pelabuhan berkelas dunia yang memberikan layanan yang terintegrasi antar pelabuhan di Indonesia. Pelindo adalah sebuah perusahaan hasil penggabungan dari empat (4) BUMN pelabuhan yaitu PT Pelindo I (Persero), PT Pelindo II (Persero), PT Pelindo III (Persero) dan PT Pelindo IV (Persero) yang secara resmi didirikan pada tanggal 1 Oktober 2021. Berdirinya Pelindo sebagai perusahaan hasil integrasi ini adalah sebuah inisiatif strategis dari pemerintah sebagai pemegang saham untuk dapat mewujudkan konektivitas nasional dan jaringan ekosistem logistik yang lebih kuat dari sebelumnya. Konektivitas maritim baik keterhubungan antara pelabuhan-pelabuhan di dalam negeri, maupun keterhubungan antara pelabuhan di dalam dengan luar negeri akan meningkat dengan pesat. Dengan mempunyai kendali strategis yang lebih baik dan didukung dengan kemampuan finansial yang kuat, kegiatan operasional bisnis Pelindo menjadi lebih terkoordinasi, terstandar dan juga efisien sehingga akan memberi keuntungan bagi masyarakat khususnya pengguna jasa Pelindo.

Integrasi Pelindo akan menciptakan suatu sinergi BUMN Pelabuhan dengan standarisasi operasional dan proses bisnis yang lebih efisien. Kinerja pelabuhan akan meningkat yang berdampak pada kesejahteraan sosial dan ekonomi nasional. Integrasi Pelindo akan membuat efisiensi operasional di seluruh pelabuhan nasional, dengan standarisasi teknologi informasi. Integrasi juga

membuat kendali strategis yang lebih baik dalam perencanaan keseluruhan untuk jaringan, pengurangan biaya logistik, dan meningkatkan infrastruktur dan kapasitas. Untuk menjalankan bisnisnya, Pelindo ditunjang oleh 4 unit bisnis yaitu:

1. Pelindo Terminal Petikemas
2. Pelindo Multi Terminal
3. Pelindo Jasa Maritim
4. Pelindo Solusi Logistik

Pelabuhan berperan sangat penting dalam perekonomian nasional karena kebanyakan aktivitas perdagangan baik yang nasional maupun yang internasional itu melalui pelabuhan, PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) adalah Pelabuhan untuk tempat berlabuhnya kapal yang nantinya akan melakukan aktivitas bongkar muat peti kemas, berbagai jenis kontainer melakukan aktivitas bongkar muat di pelabuhan ini seperti *container dry storage*, *flat rack container*, *reefer container*, dan *container dangerous goods*.

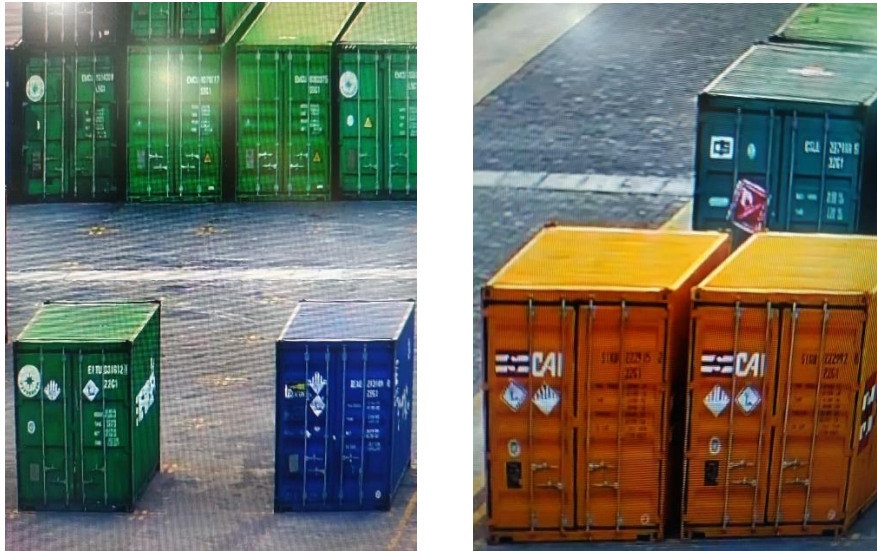
Container tersebut mempunyai fungsi yang berbeda-beda sesuai dengan isi dari *container* tersebut, dan untuk penyimpanan *container* tersebut di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) mempunyai *container yard*, *containeryard* adalah lapangan yang digunakan untuk menumpuk dan menyimpan container, *containeryard* (CY) di TPKS mempunyai rincian sebagai berikut :

1. Container Yard CY 01 : 82.640 M²
2. Container Yard CY 02 : 26.265 M²

3. Container Yard CY 03 : 22.363 M²
4. Container Yard CY 04 : 20.975 M²
5. Container Yard CY 05 : 58.155 M²
6. Container Yard CY 06 : 30.421 M²
7. Domestic CY : 22.598 M²
8. Container Freight Station : 5.600 M²

Bisa dilihat pada rincian diatas PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang mempunyai *container yard* dengan total seluas 308.312 M² dan khusus untuk *container dangerous goods* mempunyai CY khusus yaitu CY 2 agar tidak tercampur dengan *container*lain karena *container dangerous goods* adalah jenis barang berbahaya dengan resiko tinggi dan merupakan jenis barang yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan pengiriman. Jenis barang ini sangat peka terhadap getaran, suhu dan juga tekanan udara, maka dari itu pada tahun 20022 terdapat 6841 jenis *container dangerous goods* yang masuk ke dalam area TPKS tentu hal ini adalah salah satu hal yang harus diperhatikan karena *container dangerous goods* memerlukan penanganan yang khusus maka dari itu CY 2 dikhususkan untuk *container dangerous goods* agar jika terjadi sesuatu tidak akan mempengaruhi *container* lainnya.

Tapi pada kenyataannya pada PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang penggunaan CY 2 untuk *container dangerous goods* ini masih belum optimal, itu disebabkan karena terkadang masih ada *dry container* dan *container reefer* yang ditaruh di CY 2 dan juga penataan *containernya* masih belum dibagi berdasarkan kelasnya, hal ini berdasarkan observasi peneliti, contohnya seperti gambar dibawah ini.



Gambar 1.1 *container dangerous goods* di TPKS

(sumber PT TPKS)

Hal itu tentu tidak sesuai dengan regulasi *international maritime organization*. Yang menyatakan container dangerous goods dibagi berdasarkan kelasnya karena ada jenis-jenis container dangerous goods tertentu yang tidak bisa diletakkan berdekatan.

international maritime organization adalah International Maritime Organization (IMO) merupakan badan khusus PBB yang bertanggungjawab untuk keselamatan dan keamanan aktivitas pelayaran dan pencegahan polusi di laut oleh kapal. Secara teknis, IMO memiliki tugas dalam pemutakhiran legislasi yang ada atau untuk mengembangkan dan mengadopsi peraturan baru, sil dari pertemuan komite dan sub-komite IMO adalah konvensi internasional yang komprehensif yang didukung dengan ratusan rekomendasi yang mengatur berbagai fase dalam bidang pelayaran internasional, Indonesia telah menjadi salah satu negara anggota IMO sejak tahun 1961 dan telah berpartisipasi secara

aktif dalam berbagai kegiatan IMO serta memberikan perhatian dan dedikasi dalam mempromosikan pengembangan kerja sama internasional dalam bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk dalam bidang perlindungan lingkungan laut. Indonesia telah melaksanakan kerja sama dengan IMO dalam melaksanakan tanggung jawab untuk menjaga keselamatan, keamanan dan perlindungan lingkungan hidup. Salah satunya adalah membuat sebuah kode untuk barang berbahaya kode ini dikembangkan sebagai kode internasional untuk pengangkutan barang berbahaya melalui laut dalam bentuk kemasan, untuk meningkatkan dan menyelaraskan pengangkutan barang berbahaya yang aman dan untuk mencegah pencemaran terhadap lingkungan. Kode Etik menetapkan secara rinci persyaratan yang berlaku untuk setiap zat, bahan atau barang, yang mencakup hal-hal seperti pengepakan, lalu lintas peti kemas, dan penyimpanan, dengan rujukan khusus pada pemisahan zat yang tidak cocok.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut.

Kegiatan penataan *container dangerous goods* di *containeryard* (CY) 2 masih belum optimal dikarenakan masih adanya *containers* selain *dangerous goods* yang masih ditempatkan disana dan juga belum adanya penataan yang sesuai dengan kelas-kelas dari *dangerous goods* tersebut, dan hal tersebut berdampak pada kesehatan dan keselamatan kerja di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang, rumusan masalah dibuat untuk mengetahui apakah ada pengaruh dari penataan ulang CY 2 pada kesehatan dan keselamatan kerja di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang

Adapun pertanyaan penelitian pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana prosedur penataan *containerdangerous goods* di *container yard* 2 di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang?
2. Bagaimanakan prosedur penataan *containerdangerous goods* yang sesuai dengan ketentuan IMO?
3. Apa saja kendala yang menghambat PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang untuk menerapkan prosedur yang sesuai dengan ketentuan IMO?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui Bagaimana prosedur penataan *containerdangerous goods* di *containeryard* 2 di PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang?
2. Mengetahui prosedur penataan *container dangerous goods* yang sesuai dengan ketentuan IMO?
3. Mengetahui kendala yang menghambat PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang untuk menerapkan prosedur yang sesuai dengan ketentuan IMO?

1.4. Kegunaan Penelitian

- a. Bagi Penulis

Untuk mengimplementasikan ilmu yang telah di dapatkan menempuh pendidikan di bangku kuliah dan juga mengembangkan kemampuan berpikir kritis serta analitis dalam meneliti suatu masalah didalam perusahaan, serta memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan di Program Studi Diploma IV Manajemen dan Administrasi Logistik Universitas Diponegoro.

- b. Bagi Perusahaan

Penelitian ini dapat membantu PT Pelindo Terminal Peti Kemas Semarang untuk membuat pertimbangan penataan kembali *container* yard 2 yang diperuntukkan untuk menyimpan *container* dangerous yang sesuai dengan prinsip kesehatan dan keselamatan kerja (K3)

c. Bagi Universitas

Tugas akhir ini dapat dijadikan informasi dan bahan referensi bagi mahasiswa Universitas Diponegoro, khususnya mahasiswa jurusan Manajemen dan Administrasi Logistik dalam menyusun Tugas Akhir