



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 5 Nomor 3 Tahun 2024 Page 8783-8795

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Analisis Penerapan K3 dalam Pelaksanaan Bongkar *Cargo Special Handling* di PT. Terminal Petikmas Surabaya

Ristin Alfariza Putri^{1✉}, Trisnowati Rahayu², Anak Agung Sri Wahyuni³, Muhammad Dahri⁴

Politeknik Pelayaran Surabaya

Email: alfarizainputri@gmail.com^{1✉}

Abstrak

Penting untuk dilakukan peninjauan kembali tentang penggunaan alat bantu dalam bongkar petikemas *special handling* dan penerapan K3, agar tidak terjadi kejadian yang tidak diinginkan dalam kegiatan bongkar muat di Terminal Petikemas Surabaya. Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui penerapan K3 dalam kegiatan bongkar Cargo special handling Sudah sesuai regulasi, untuk mengetahui potensi resiko kecelakaan yang terjadi selama kegiatan bongkar Cargo special handling di PT. Terminal Petikemas Surabaya. Metode yang digunakan kualitatif deskriptif yang berbentuk kata kata atau gambar gambar sehingga mudah di pahami oleh orang lain. Sumber data dan teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu data primer dari hasil wawancara, observasi dan sumber data sekunder diperoleh dari jurnal, internet, dan penelitian terdahulu. Teknik analisis data yang digunakan menggunakan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan. Hasil penelitian ini adalah penerapan K3 dan potensi Resiko kecelakaan kerja selama kegiatan Bongkar Cargo Special Handling di PT Terminal Petikemas Surabaya. Untuk penerapan K3 dalam kegiatan Bongkar Cargo Special handling sudah sesuai dengan Regulasi yang ada karna telah menggunakan alat bantu yang sudah di sediakan, namun masih ada beberapa kecelakaan yang terjadi yang disebabkan oleh faktor manusia dan lingkungan.

Keywords: *Keselamatan Kesehatan Kerja (K3), Bongkar Cargo Special Handling, PT. terminal Petikemas Surabaya*

Abstract

It is important to review the use of auxiliary equipment in unloading special *handling containers* and the implementation of K3, so that unwanted incidents do not occur in loading and unloading activities at the Surabaya Container Terminal. The purpose of this study is to find out the application of K3 in Cargo special handling unloading activities in accordance with regulations, to find out the potential risk of accidents that occur during Cargo special handling unloading activities at PT. Surabaya Container Terminal. The method used is qualitative descriptive in the form of words or pictures so that it is easy to understand by others. The data sources and data collection techniques in this study are primary data from interviews, observations and secondary data sources obtained from journals, interns, and previous research. The data analysis techniques used used data collection, data reduction, data presentation, and conclusion drawn. The results of this study are the application of K3 and the potential risk of work accidents during Cargo Special Handling Unloading activities at PT Terminal Petikemas Surabaya. The application of K3 in Cargo Special handling unloading activities is in accordance with existing regulations because it has used the auxiliary equipment that has been provided, but there are still some accidents that occur caused by human and environmental factors.

Keywords: Occupational Health Safety (K3), Cargo Special Handling Unloading, PT. Container terminal Surabaya.

PENDAHULUAN

Peraturan Menteri Ketenaga kerjaan Republik Indonesia. Nomer 11 Tahun 2023 Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Memutuskan Kesehatan dan Keselamatan Kerja yang selanjutnya di singkat K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) merupakan suatu usaha untuk menciptakan keamanan dan perlindungan dari berbagai risiko kecelakaan kerja dan bahaya, baik bahaya fisik, biologi, kimia mental maupun emosional terhadap pekerja, perusahaan maupun masyarakat adapun bahaya yang terdapat di lingkungan kerja berupa bahaya biologi, fisik, kimia, fisiologi, psikososial dan mekanis (Martalina, Yetti dan Lestari:2018).Setiap jenis dan tempat pekerjaan baik pada pekerja formal maupun informal memiliki risiko yang dapat menyebabkan penyakit kerja maupun kecelakaan kerja. Kecelakaan kerja merupakan suatu kejadian yang tidak diduga dan tidak kehendaki yang dapat mengacaukan proses suatu aktifitas yang telah diatur. Pencegahan dan pengendalian kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan menggunakan 5 heirarki pengendalian. Adapun urutan heirarki pengendalian kecelakaan kerja dimulai dari eliminasi, substitusi, rekayasa teknis, administasi dan yang terakhir adalah dengan penggunaan alat pelindung diri (APD).

Peraturan Metri Perhubungan Republik Indonesia NOMOR PM 50 Tahun 2021, tentang penyelenggara perhubungan laut memutuskan bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan 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.

Terminal secara umum adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau lambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang. Sedangkan Terminal petikemas adalah salah satu terminal yang melayani pengiriman petikemas (*container*) di kota Surabaya memiliki fasilitas lengkap untuk menangani kegiatan bongkar muat petikemas, pemeriksaan dan pengecekan petikemas, serta penyimpanan sementara petikemas. Terminal Petikemas ini dilengkapi dengan dermaga, *crane*, alat pemindah petikemas, dan area penyimpanan yang luas. Kegiatan bongkar muat adalah kegiatan membongkar barang-barang dari atas kapal dengan menggunakan *crane* dan *sling* kapal kedarifatan terdekat di tepi kapal yang lazim disebut dermaga, kemudian dari dermaga dengan menggunakan *forklift* dimasukkan dan ditata ke dalam gudang terdekat yang ditunjuk oleh Syahbandar pelabuhan,. Sedangkan kegiatan muat adalah memindahkan barang dari daratan/ *truck* ke atas kapal. Operasi bongkar muat dari/ke kapal. Pada proses bongkar muat di pelabuhan petikemas dilakukan dengan menggunakan alat bantu angkat yaitu *crane*. Menurut peraturan Menteri Tenaga kerja dan Transmigrasi RI No.per.05/MEN/1985 tentang pesawat angkat dan angkut, yang dimaksud alat angkat dan angkut yaitu alat yang di konstruksi atau dibuat khusus untuk mengangkat naik dan menurunkan muatan (petikemas). Alat bantu yang digunakan untuk mempercepat pekerjaan seperti *rubber tyred gantry crane* (RTG), *container crane* (CC), dan *truck*.

Petikemas adalah peti atau kotak yang memengaruhi persyaratan teknis sesuai dengan *International For Standardization (ISO)* sebagai alat bantu atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan *truck* petikemas, kereta api, dan kapal laut petikemas. Secara umum petikemas (*container*) adalah satu kemasan yang dirancang secara khusus dengan ukuran tertentu, dapat dipakai berulang kali, dipergunakan untuk menyimpan dan sekaligus mengangkut muatan yang ada di dalamnya secara aman dan efisien.

Namun petikemas juga mempunyai beragam ukuran hingga bentuk dan jenisnya. Perlu kita ketahui bahwa petikemas juga ada yang membutuhkan lapangan penumpukan. Petikemas yang membutuhkan penanganan khusus juga bisa disebut dengan petikemas *special handling* adalah petikemas *reffeer*, petikemas *over dimensi*, petikemas tanki, *flat rack* dan *uncontainerized*. Tentu dalam pembongkaran atau pemuatan petikemas *special handling* tersebut mempunyai resiko kecelakaan yang fatal dibandingkan dengan petikemas pada umumnya karna penanganannya harus menggunakan alat bantu dan *extra* waspada karena dapat menyebabkan kecelakaan kerja yang berakibat fatal bagi perusahaan.

Menurut GOODSTATS(2024) ada 3 faktor penyebab kecelakaan kerja yang sering terjadi adalah human *error*, kelalaian operator alat berat. Peralatan yang kurang terawat atau usia teknisnya sudah tua dan area kerja tidak aman, termasuk kurangnya pembatasan akses dan rambu keselamatan. Perlu di ingatkan kembali bahwa PT.Terminal Petikemas Surabaya Perusahaan bongkar muat yang bekerja 24 jam *non stop*, jadi penulis merasa perlu untuk memperhatikan tentang prosedur penggunaan alat keselamatan kerja dan masih adanya karyawan yang melalaikan tentang penggunaan alat keselamatan kerja yang dapat mengakibatkan *miss handling* atau *miss communication* yang dapat menghambat kegiatan bongkar muat petikemas atau kecelakaan kerja. Pada saat penulis melakukan observasi di Dermaga International PT. Terminal Petikemas Surabaya penulis menemukan penanganan *cargo special handling* yang harusnya di tangani menggunakan *Spreader Over height* (SPOH). Namun Tenaga Bongkar Muat mencoba menggunakan *Spreader* biasa sehingga membuat muatannya menjadi penyok dan membuat waktu kerja bongkar muat petikemas menjadi terhambat.

Dengan adanya kesalahan penanganan atau *miss handling* dalam penanganan petikemas spesial handling yang harusnya menggunakan SPOH tetapi dipaksa menggunakan *spreader* biasa. sehingga menyebabkan rusaknya muatan tersebut. Oleh karna itu peneliti merasa bahwa penting untuk dilakukan peninjauan kembali tentang penggunaan alat bantu dalam bongkar petikemas *special handling* dan penerapan K3, agar tidak terjadi kejadian yang tidak di inginkan dalam kegiatan bongkar muat di Terminal Petikemas Surabaya . Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul "Analisis Penerapan K3 Dalam Pelaksanaan Bongkar *Cargo Special Handling* Di Pt. Terminal Petikemas Surabaya".

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid agar hasil yang sudah diperoleh peneliti relevan dengan fenomena penelitian. Maka penelitian Karya Ilmiah Terapan ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, dimana data penelitian ini didapatkan dari mengumpulkan menganalisis, serta mengeksplorasi terkait proses Penerapan K3 dalam pelaksanaan bongkar *cargo special handling* di PT. Terminal Petikemas Surabaya.

Penelitian kualitatif deskriptif adalah salah satu jenis penelitian yang termasuk dalam jenis penelitian kualitatif. Penelitian deskriptif merupakan strategis penelitian dimana di dalamnya peneliti menyelidiki kejadian, fenomena kehidupan individu-individu dan meminta seorang atau sekelompok individu untuk menceritakan kehidupan mereka. Informasi ini kemudian diceritakan kembali oleh peneliti dalam kronologi deskriptif.

Menurut Bagdan dan Biklen dalam Sugiono (2020:7) metode penelitian kualitatif deskriptif adalah pengumpulan data yang berbentuk kata-kata atau gambar – gambar, sehingga tidak menekankan pada angka. Data yang terkumpul setelah di analisis selanjutnya dideskripsikan sehingga mudah dipahami oleh orang lain. Pada penelitian ini penulis menggunakan Teknik survey pengalaman (*experience survey*), yaitu Teknik penelitian dengan cara melakukan wawancara terhadap individu-individu yang memiliki pengalaman langsung atau tidak langsung terkait topik Penanganan K3 Bongkar *cargo special handling* di PT. Terminal Petikemas Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Sarana dan Prasarana

Fasilitas di PT Terminal Petikemas Surabaya

Aktivitas di Terminal Petikemas mulai dari kegiatan administrasi hingga kegiatan teknis di lapangan sangat dipengaruhi oleh kelengkapan fasilitas Pelabuhan, untuk detail fasilitas yang terdapat di PT Terminal Petikemas Surabaya dapat dilihat pada,

Tabel 1. Fasilitas PT.Terminal Petikemas Surabaya

No	Uraian	Jumlah
1	Dermaga internasional	
	Panjang	1000 m
	lebar	50 m
	Kedalaman	-13 m
	luas	50.000 m ²

2	Dermaga domestik	
	Panjang	450 m
	lebar	40 m
	Kedalaman	-8 m
	luas	18.000 m ²
3	Lapangan penumpukan internasional	
	Luas	33 Ha
	kapasitas	33.737 Teus
4	Penumpukan petikemas berpendingin	
	Ekport	825 Teus
	import	800 Teus
	Rail way (2 track)	420 m
5	Lapangan penumpukan petikemas domestik	
	luas	4,7 Ha
	kapasitas	3.689 Teus
6.	Pemeriksaan bea cukai behandle area	
	Kapasitas	378 teus
7.	Container Freiight Station (CFS)	
	Luas/size	10.680 m ²
	Barang berbahaya/dangerous goods	678 m ²
8	TPFT – Karantina / quarantine	
	Kapasitas / capacity	486 Teus

Sumber : PT Terminal Petikemas Surabaya (2024)

Prasarana bongkar muat di PT Terminal Petikemas Surabaya

Ketersediaan peralatan yang modern, mampu menangani kegiatan operasional pelayanan peti kemas yang efektif dan efisien. Peralatan bongkar muat yang ada di PT. Terminal Petikemas Surabaya dapat dilihat pada:

Tabel 2. Peralatan Bongkar Muat di PT.Terminal Petikemas Surabaya

No	Uraian	Jumlah
1	Container Crane (CC)	12 Unit
2	Rubber Tyred Gantry (RTG)	30 Unit
3	Reach stacker (RS)	8 Unit
4	Sidea Loader	1 Unit

5	Internal Transpotr Vehicle (ITV)	105 Unit
6	Dolly System	76 Unit
7	Chassis	182 Unit
8	Forklift	19 Unit
9	Cassette	90 Unit
10	Translifter	7 Unit
11	Optical Character Recognition (OCR)	
12	Eksport Gate	5 Unit
13	Import Gate	4 Unit
14	Refer Plug	1448 Unit

Sumber : PT Terminal Petikemas Surabaya.(2024)

Alat Pelindung Diri (APD)

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat spesial cargo para tenaga kerja bongkar muat atau TKBM diwajibkan menggunakan alat pelindung diri sesuai dengan ketentuan yang telah di tetapkan oleh perusahaan, berikut alar pelindung diri yang wajib di gunakan dapat di lihat pada tabel berikut.

Tabel 3. Daftar Alat Keselamatan

NO	Nama Alat Keselamatan	Jumlah
1.	Pelampung	10
2.	Hlem	8
3.	Rompi	6
4.	sepatu	10
5.	Sarung tangan	8

Sumber : PT Terminal Petikemas Surabaya. (2024)

Untuk Rompi,hlem,sepatu dan sarung tangan telah dibagikan kepada perorangan namun PT. Terminal Petikemas Surabaya Juga menyediakan beberapa Rompi, hlem,s epatu, dan sarung tangan sebagai cadangan apabila ada kerusakan pada APD yang dimiliki oleh perorangan.

Alat Bantu Bongkar Muat *Special Cargo*

Dalam melaksanakan kegiatan bongkar muat *cargo special handling* dibutuhkan berbagai macam alat bantu yang beragam, dapat di lihat pada berikut.

Tabel 4. Daftar Alat Bantu Bongkar Muat Special Handling

No	Nama Alat Bantu	Jumlah
1.	Spreader Over Height (SPOH)	5
2.	Rantai	4
3.	Webing sling	9

Sumber : PT Terminal Petikemas Surabaya. (2024)

Dengan tersedianya sarana dan prasarana di Terminal Petikemas Surabaya diharapkan dapat menunjang kegiatan bongkar muat secara efektif dan efisien. Dan di tambah lagi dengan alat keselamatan yang mumpuni di harapkan kegiatan bongkar muat *special cargo* dapat berjalan aman dan lancar,

Pembahasan

Penerapan K3 dalam kegiatan bongkar *cargo special handling* di PT. Terminal Petikemas Surabaya

Dalam penerapan K3 pada saat kegiatan bongkar muatan di PT Terminal Petikemas Surabaya melakukan *Awareness* K3 kepada para pekerja. Hal ini di lakukan kepada para pekerja agar para pekerja dapat memahami persyaratan sistem manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) berdasarkan peraturan pemerintah no 50 tahun 2012 tentang SMK3, hal ini bertujuan unrtuk menutupi kekurangan dalam penerapan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja di perusahaan termasuk proses identifikasi dan evaluasi keselamatan dan kesehatan kerja. Resiko kesehatan , menertapkan situasi dan tujuan bahaya serta program kesehatandan keselamatan kerja di perusahaan, penerapan sistem manajemen kesehatan dan keselamatan kerja, selain itu juga melakukan pertemuan P2K3 masing masing instansi menilai dan mendapat bimbingan dari pemimpin cabang dan *HSSE*.

Upaya lainya juga di lakukan di PT Terminal Petikemas Surabaya yaitu sosialisasi, sosialisasi dilakukan secara rutin untuk memberikan pemahaman kepada para pekerja agar tetap disiplin dalam menaati peraturan yang telah di tetapkan demi keselamatan semua pekerja yang ada di PT Terminal Petikemas Surabaya. Sosialisasi di lakukan tidak hanya ke beberapa orang saja atau perwakilan melainkan seluruh pekerja harus mengikuti sosialis yang telah di adakan. Setelah di adakan sosialis dan komunikasi yang baik, maka para pekerja akan menyadari pentingnya menjaga keselamatan diri di lingkungan kerja. Terlebih jika sudah terjadi insiden yang di akibatkan akibat kelalian dalam penggunaan APD atau kelalaian dalam penerapan K3.

Upaya yang dilakukan dalam menerapkan manajemen K3 pada saat bongkar muatan *special cargo* di PT Terminal Petikemas Surabaya adalah dengan cara melakukan pengawasan dengan ketat agar tidak ada pekerja yang lalai dalam menerapkan K3 dalam bekerja, dan lebih baik lagi apabila para pekerja mulai dari superintendent hingga TKBM saling mengingatkan pentingnya penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam bekerja.

Upaya yang dilakukan dalam menerapkan manajemen K3 pada saat kegiatan bongkar muatan *special cargo* atau *special handling* di PT Terminal Petikemas Surabaya adalah dengan cara melakukan pengawasan yang ketat agar pekerja yang tidak disiplin dalam menaati peraturan bisa mendapatkan sanksi atau konsekuensi akibat dari perilakunya yang tidak disiplin dalam menggunakan alat perlindungan diri (APD). Lebih baik lagi apabila para pekerja dari TKBM hingga superintendent saling mengingatkan pentingnya alat perlindungan diri pada saat melaksanakan kegiatan di area terminal agar mengurangi terjadinya kecelakaan kerja.

Kemudian pada proses pembongkaran *special cargo handling* telah dilakukan sesuai dengan regulasi dengan menggunakan alat bantu karena telah menggunakan *spreader over height* (SPOH), *sling* dan *wayer, webbing sling* dan rantai. Dan untuk pebuatannya menggunakan *chassis* khusus yang biasa di sebut *lowbed* agar lebih stabil dalam pemuatannya, apabila ukuran muatan *special cargo* lebih besar dibandingkan *lowbed* maka akan di muat dengan *chassis* biasanya yang ukurannya sesuai, namun perlu di kawal oleh supervisi dan di kawal oleh supervisi dan diatur kecepatannya max 40KM/jam agar tidak terguling pada saat di bawa ke lapangan penumpukan atau langsung keluar terminal.

Potensi resiko kecelakaan yang terjadi selama kegiatan bongkar *special cargo handling* di PT. Terminal Petikemas Surabaya

Untuk mengetahui potensi risiko yang dapat terjadi selama kegiatan bongkar muatan *special cargo handling* penulis telah melakukan wawancara ke beberapa pihak sebagai berikut :

a. Mandor TKBM Bapak Ade

Menurut pemaparan bapak ade selaku mandor TKBM ada beberapa resiko kecelakaan kerja yang dapat terjadi dalam proses bongkar *special cargo handling* yaitu kerusakan pada *plug in container Reffer*, kerusakan pada sisi atas petikemas *over height, push in/out*, dan kerusakan pada *corner post*.

b. *Human Safety Secure Environment (HSSE)* Bapak hendrik

Menurut pemaparan bapak hendrik selaku *Human Safety Environment (HSSE)* ada beberapa resiko keceakaan kerja yang dapat terjadi saat berada di dermaga tidak hanya luka berat saja tetapi luka ringan seperti tangan yang tergores terkena tali *tross* saat dilakukannya *unmooring*

kapal di dermaga, bisa tertabrak *truck* jika tidak behati-hati, jatuh ke laut, tertimpa petikemas, tertimpa penutup palka kapal dan lain sebagainya.

c. Supervisor Dermaga Bapak Andri

Menurut pemaparan bapak Andri selaku Supervisor Lapangan ada beberapa resiko kecelakaan kerja yang dapat terjadi pada saat membongkar *container* kurangnya pengecekan berkala pada *wirerope* sehingga tali *wirerope* putus, petikemas terjatuh, *container crane* terjauh apabila *bad weather*, dan lain lain.

Dari hasil wawancara diatas penulis dapat menarik kesimpulan dari beberapa narasumber yakni bapak Ade selaku mandor tenaga kerja bongkar muat (TKBM) mengatakan bahwa kecelakaan yang dapat terjadi dalam proses bongkar *cargo special handling* yaitu : *plug in container Reffer*, kerusakan pada sisi atas petikemas *over height, push in/out*, dan kerusakan pada *corner post*, dan menurut bapak Handrik selaku kepala *Human Safety Secure Environmen (HSSE)* kecelakaan yang dapat terjadi yaitu : tangan yang tergores terkena tali *tross* saat dilakukannya unmooring kapal di dermaga, bisa tertabrak *truck* jika tidak behati-hati, jatuh ke laut, tertimpa petikemas, tertimpa penutup palka kapal dan lain sebagainya, menurut bapak Andri selaku Supervisor Dermaga ada beberapa resiko kecelakaan kerja yang dapat terjadi yaitu : *wirerope* putus, petikemas terjatuh, *container crane* terjauh apabila *bad weather*, dan lain lain

Pada saat penulis melakukan observasi lapangan penulis menemukan beberapa kecelakaan yang pernah terjadi yaitu : *Spreader* membentur bagian atas *container*, kerusakan *container* akibat terbentur, *container* tersangkut pada *cell guider*, pintu *container* sebelah kiri penyok, kerusakan *contaniner* akibat membentur *stopper ponton*.

Dari kecelakaan diatas penulis merangkum kecelakaan dalam bentuk tabel hirarc sebagai berikut :

Tabel 5. Kecelakaan Kerja

JENIS RISIKO	CONTOH KECELAKAAN / KEJADIAN	DAMPAK UTAMA
Listrik	Pada saat Bongkar <i>Contaner Reffer Reffer Man</i> lupa untuk melepas <i>plag in</i> sehingga kabel <i>plag in</i> menjadi putus dan membahayakan <i>Reffer Man</i> dan TKBM	Petugas <i>Reffer Man</i> , TKBM, <i>Crew</i> kapal dapat tersetrum.

Kebakaran dan ledakan	ketika <i>Container ISO Tank</i> dengan muatan Barang Berbahaya Beracun (B3) tidak di hendel dengan benar barang tersebut dapat meledak	Dampaknya kerugian bagi Perusahaan, membahayakan muatan lain, dan mencelakakan TKBM.
Kegagalan peralatan	<i>Operator Head Truck</i> akibat lepasnya <i>Container</i> dari <i>Spreader Container Crane</i> dikarenakan kurangnya perawatan dari mekanik	Dampaknya <i>Operator Head truck</i> dapat kehilangan nyawa.
Cidera fisik	ketika TKBM naik ke atas kapal dan sengaja melepas Alat Pelindung Diri pada saat melepas lassing <i>Container</i> sehingga TKBM tidak terlihat jelas oleh <i>operator Container Crane</i>	Dampaknya TKBM dapat terkena <i>Spreader</i> , tertimpa <i>Container</i> , dan dapat terpapar sinar <i>UV</i> secara langsung.
Kerugian bagi perusahaan	kerusakan di akibatkan TKBM lupa melepas kunci <i>twislok</i> pada saat bongkar <i>ISO Tank</i> dari kapal ke <i>truck</i> sehingga menyebabkan <i>corner post ISO Tank</i> menjadi rusak	Dampaknya dapat mengakibatkan kerusakan pada bagian atas <i>Container ISO</i> .
Cuaca buruk	pada saat <i>bad weather</i> segala kegiatan di dermaga di hentikan unruk sementara	Dampaknya adalah dapat mengakibatkan <i>Container Crane</i> jatuh, bergeser, bertabrakan,

		dan membayakan operator.
--	--	--------------------------------

Sumber : PT. Terminal petikemas surabaya(2023)

Berdasarkan table diatas penulis menarik kesimpulan bahwa ada beberapa kecelakaan yang dapat terjadi selama Bongkar *Cargo Special Handling* yaitu kesetrum listik dan dampak yang dapat di timbulkan Petugas *Reffer Man*, TKBM, Crew kapal dapat tersetrum, kebakaran dan ledakan dampak yang di timbulkan kerugian bagi Perusahaan, membahayakan muatan lain, dan mencelakakan TKBM. Kegagalan Peralatan dampak yang di timbulkan *Operator Head truck* dapat kehilangan nyawa, Cidera Fisik dampak yang di timbulkan TKBM dapat terkena *Spreader*, tertimpa *Container*, dan dapat terpapar sinar *UV* secara langsung, Kerugian bagi Perusahaan dampak yang di timbulkan dapat mengakibatkan kerusakan pada bagian atas *Container ISO Tank*, dan Cuaca Buruk dampaknya dapat mengakibatkan *Container Crane* jatuh, bergeser, bertabrakan, dan membayakan operator.

Namun kecelakaan diatas masih bisa untuk dicegah atau dihindari dengan cara senantiasa berhati hati dan teliti dalam bekerja, dan selalu memeriksa kondisi peralatan bongkar muat sebelum bekerja, dan tetap menggunakan Alat Pelindung Diri dalam bekerja, dan menstop semua kegiatan pada saat cuaca buruk atau *bad wearter* dan senantiasa mengingatkan pentingnya Kesehatan Keselamatan Kerja kepada rekan kerja.

SIMPULAN

Berdasarkan penulisan Karya Ilmiah Terapan diatas penulis menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan regulasi Pemerintah No 50 tahun 2012 tentang SMK3 sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja di perusahaan termasuk proses identifikasi dan evaluasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Resiko kesehatan , menertapkan situasi dan tujuan bahaya serta program Kesehatandan Keselamatan Kerja di perusahaan, penerapan sistem manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja, selain itu juga melakukan pertemuan P2K3 masing masing instansi menilai dan mendapat bimbingan dari pemimpin cabang dan *HSS* di PT Terminal Petikemas Surabaya telah di lakukan dengan regulasi yang ada sebagai berikut :

Dan pada proses pembongkaran *cargo special handling* telah di lakukan sesuai dengan regulasi dengan menggunakan alat bantu karena telah menggunakan *spereader over height* (SPOH), *sling* dan *wayer*, *webing sling* dan rantai. dan untuk pemuatannya menggunakan *chassis* khusus yang biasa di sebut *lowbed* agar lebih stabil dalam pemuatannya, apabila ukuran muatan *special cargo* lebih besar dibandingkan *lowled* makan akan di muat dengan

chassis biasanya yang ukurannya sesuai, namun perlu di kawal oleh supervisi dan di kawal oleh supervisi dan diatur kecepatannya max 40KM/jam agar tidak terguling pada saat di bawa ke lapangan penumpukan atau langsung keluar terminal.

2. Berdasarkan table Kecelakaan Kerja penulis menarik kesimpulan bahwa ada beberapa kecelakaan yang dapat terjadi selama Bongkar *Cargo Special Handling* yaitu kesetrum listik dan dampak yang dapat di timbulkan Petugas *Reffer Man*, TKBM, *Crew* kapal dapat tersetrum, kebakaran dan ledakan dampak yang di timbulkan kerugian bagi Perusahaan, membahayakan muatan lain, dan mencelakakan TKBM. Kegagalan Peralatan dampak yang di timbulkan *Operator Head truck* dapat kehilangan nyawa, Cidera Fisik dampak yang di timbulkan TKBM dapat terkena *Spreader*, tertimpa *Container*, dan dapat terpapar sinar *UV* secara langsung, Kerugian bagi Perusahaan dampak yang di timbulkan dapat mengakibatkan kerusakan pada bagian atas *Container ISO Tank*, dan Cuaca Buruk dampaknya dapat mengakibatkan *Container Crane* jatuh, bergeser, bertabrakan, dan membayakan operator.

DAFTAR PUSTAKA

- Gaus, K. S. (2023). *Analisis Program Kesehatan Dan Bongkar Muat Di Pt Berlian Jasa Terminal Indonesia*.
- Hermanto, A. W. (2008). Analisa Tingkat Kepuasan Konsumen Terhadap Pelayanan Terminal Peti Kemas Semarang. *Program Pascasarjana, Thesis*, 1–117.
- Pagesti, N. F. (2022). Penanganan Penurunan Pendapatan Badan Usaha Pelabuhan Batam Akibat Pandemi Dampak Covid-19. *Skripsi*, 10–11.
- Ridwan, Luhur, A., & Elnath G, M. (2023). Pengaruh Performa Quay Container Crane dan Penerapan System Single Cycle dan Dual Cycle Terhadap Bongkar Muat Peti Kemas di KSO Peti Kemas Koja Jakarta. *Jurnal Maritim Polimarin*, 9(1), 45–57. <https://doi.org/10.52492/jmp.v9i1.102>
- Septian Abdya Raysi, D., Dwi Priyohadi, N., & Hanna Ester Kalangi STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya Jl Perak Barat No, M. (n.d.). OPTIMALISASI PENERAPAN E-RTG PADA RTG KONVENSIONAL DI TERMINAL PETIKEMAS NILAM. In *Jurnal Administrasi Bisnis (JUTRANIS)*.
- Suryantoro, B., Punama, D. W., & Haqi, M. (2020). Jurnal Baruna Horizon. *Jurnal Baruna Horizon Vol. 3, No. 1, 3*.
- Swastawan, S. (2018). Analisis Potensi Bahaya Dan Perbaikan Sistem Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Dengan Metode HIRARC. *Skripsi*, 4–5.