



Penerapan Sistem Manajemen Risiko Pada Tpk Koja

Anisah Fitriyana¹, Indah Dina Yanti², Khairunnisa Rizki Alfiyyah³, Vivian Karim Ladesi⁴, Siti Sahara⁵

^{1, 2, 3, 4, 5} Fakultas Teknik, Universitas Negeri Jakarta

Abstract

Received: 26 Juni 2023

Revised: 1 Juli 2023

Accepted: 7 Juli 2023

Pelabuhan digunakan untuk tempat kapal sandar serta daerah perpindahan intra dan antarmoda transportasi juga naik turun penumpang, bongkar muat barang, yang melingkupi terminal serta daerah berlabuh kapal. Manajemen Risiko merupakan hal yang paling penting dalam pengawasan terhadap kegiatan yang ada disekitar demaga petikemas koja. Penelitian ini adalah penelitian semikuantitatif dengan desain penelitian observative analitik. Metode yang digunakan menggunakan formula perhitungan pada setiap variabel yang dipakai untuk menilai gambaran pelaksanaan manajemen risiko dan dapat mengidentifikasi bahasanya yang ditimbulkan bila terjadi kecelakaan kerja. Hasil penelitian menyarankan bahwa TPK Koja perlu meningkatkan kinerja dalam pelaksanaan manajemen risiko, memperbaharui rancangan manajemen risiko mereka, serta menyiapkan sumber daya yang mumpuni dalam pelaksanaannya

Keywords: *Manajemen Risiko, Terminal peti kemas*

(*) Corresponding Author:
Sudarti*

anisahitriyana@gmail.com, indahdeenay@gmail.com,
annisahrhp10@gmail.com, Vivian_ladesi@unj.ac.id,
sitisahara@unj.ac.id

How to Cite: Fitriyana, A, Yanti, I. D, Alfiyyah, K. R, Ladesi, V. K, & Sahara, S. (2023). Penerapan Sistem Manajemen Risiko Pada Tpk Koja. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8171413>

PENDAHULUAN

Aktivitas yang sangat penting di kehidupan warga negara Indonesia dan dunia yaitu transportasi. Pentingnya transportasi bagi warga negara Indonesia diakibatkan oleh banyak faktor, melingkupi letak geografis Indonesia yang meliputi ribuan pulau besar serta kecil (*archipelago*), sebagian besar perairan samudera, sungai dan danau yang memungkinkan transportasi darat, serta air dan udara mencapai semua wilayah Indonesia. Dengan demikian, Indonesia ialah negara kepulauan terbesar di dunia, dan lautannya mencakup 2/3 dari total wilayah teritorialnya.

Kegiatan di Pelabuhan peti kemas bukanlah tanpa risiko. Berdasarkan daya yang diperoleh dari *Maritime Department of Hongkong*, kejadian kecelakaan terkait cargo handling bongkar muat peti kemas di Hongkong terbilang cukup tinggi. Pada tahun 2006 tercatat terdapat 302 kasus kecelakaan kerja terkait bongkar muat peti kemas. Pada tahun 2007 tercatat terdapat 240 kasus kecelakaan kerja terkait bongkar muat peti kemas. Pada tahun berikutnya, tahun 2008 hingga tahun 2010 tercatat terjadi masing-masing 220 kasus. 176 kasus dan 157 kasus untuk tiap tahunnya. Angka tersebut tiap tahunnya memang terlihat mengalami penurunan, akan tetapi penurunan tersebut tidak disertai dengan penurunan risiko kematian yang mencapai puncaknya di tahun 2010 terjadi sebanyak 6 kasus kematian akibat kecelakaan kerja terkait bongkar muat peti kemas.

Kegiatan bongkar muat barang memiliki risiko yang tinggi seperti tenggelam, kebakaran dan tabrakan. Risiko ini menimbulkan kerugian yang besar yaitu kerusakan material, sistem, hingga kehilangan nyawa. Perusahaan penyedia jasa bongkar muat peti kemas bertanggung jawab atas kerusakan material hingga kematian yang diakibatkan kecelakaan di area kerja mereka. Kerugian-kerugian ini tentunya menimbulkan dampak yang besar bagi perusahaan.

Untuk mengatasi risiko serta kerugian yang timbul diperlukan suatu sistem yang dapat mengendalikan risiko yaitu manajemen risiko. Manajemen risiko adalah sebuah proses yang digunakan oleh organisasi untuk mengidentifikasi hazard, mengevaluasi risiko yang berhubungan dengan hazard dan mengendalikan risiko untuk mengurangi kecelakaan. Manajemen risiko yang dilaksanakan dengan baik dapat meningkatkan efektivitas keselamatan kerja. Tindakan pencegahan serta tindakan pengendalian dapat terlaksana dengan baik apabila manajemen risiko dilaksanakan dengan baik.

Pengelolaan Pelabuhan peti kemas di Indonesia dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia I-IV. Berdasarkan data yang didapat dari Departemen Perhubungan Indonesia dari tahun 2005 hingga 2009, Pelindo II merupakan Pelabuhan dengan tingkat bongkar muat yang tertinggi yaitu sebanyak 558.185 ribu ton/m³. Tingginya tingkat arus bongkar muat barang di Pelindo II dapat dikarenakan Pelindo II terletak di kawasan pulau Jawa tepatnya DKI Jakarta sebagai ibu kota negara.

TPK Koja, salah satu afiliasi Pelindo II memiliki panjang dermaga sepanjang 650 m dengan fasilitas pelayanan lapangan peti kemas seluas 21.800 m². Kegiatan operasional di area ini berlangsung selama 24 jam dengan tingkat lalu lintas bongkar muat yang cukup tinggi. Tingginya arus bongkar muat juga berpengaruh pada tingginya risiko keselamatan pada area kerja TPK Koja. Hal ini dapat terlihat dari laporan kecelakaan yang dimiliki oleh TPK Koja pada tahun 2011 dimana tercatat terjadi 156 kasus kecelakaan.

Untuk ini diperlukan suatu analisis manajemen risiko di TPK Koja sehingga didapatkan perbaikan/rekomendasi untuk sistem manajemen risiko TPK Koja ke depannya. Diharapkan dengan perbaikan tersebut dapat meningkatkan produktivitas kerja perusahaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian observative analitik. Desain studi ini menjelaskan gambaran pengelolaan manajemen risiko pada kegiatan bongkar muat peti kemas di TPK Koja. Teknik analisa yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan checklist. Selain itu dilakukan juga analisa melalui observasi, wawancara serta telaah dokumen.

PEMBAHASAN

Tujuan dan Perencanaan

Pelaksanaan manajemen risiko di TPK Koja belum sepenuhnya berjalan. Manajemen risiko yang selama ini berjalan di TPK Koja merupakan manajemen risiko yang berorientasi kepada *business risk* dan belum fokus pada *safety and health* secara spesifik. Hal ini dikarenakan TPK Koja menggunakan ISO 9001:2007 mengenai *Quality Management System* sebagai standar dalam melaksanakan kegiatannya dan belum sepenuhnya berorientasi kepada standar yang mengacu pada aspek keselamatan dan kesehatan kerja secara spesifik.

Dalam manajemen risiko pihak perusahaan telah membentuk tim pelaksana, penanggung jawab, serta tim pengawas yang terlibat dalam proses manajemen risiko,

general manager bertindak sebagai pengawas yang diwakili oleh tim P2K3 sebagai pelaksana pengawasan. Tim pelaksana adalah divisi *safety and security* serta divisi bagian yang terkait. *Manajer safety and security* berperan sekaligus sebagai penanggungjawab manajemen risiko di TPK Koja.

Perusahaan telah membuat kebijakan mengenai manajemen risiko berdasarkan fungsi dan tugas masing-masing. Hal ini sangat baik karena setiap divisi dilibatkan dalam pelaksanaan manajemen risiko, sehingga semua bagian perusahaan memiliki kontribusi dan tanggungjawab dalam keberhasilan manajemen risiko. Tugas yang mereka lakukan adalah mengidentifikasi bahaya, melaksanakan penilaian serta evaluasi risiko, pengendalian, serta mengadakan tinjauan efektifitas pengendalian minimal setahun sekali. *General manager* berperan sebagai pengawas yang secara teknis dilaksanakan oleh tim P2K3.

Pengawasan dilakukan oleh tim P2K3 dalam bentuk tinjauan. Tinjauan dilakukan untuk melihat pelaksanaan tindakan pengendalian yang telah dilakukan oleh *safety and security* serta divisi terkait. Hasil tinjauan ini kemudian dijadikan laporan untuk diberikan kepada *general manager*.

Dalam pembuatan kriteria risiko, TPK Koja menggunakan pihak ketiga untuk membantu mereka menyusun kriteria risiko dan skala penilian. Kriteria yang dibuat merujuk kepada OHSAS 18001:2007, Permenaker 05/MEN/1996, ILO *Code of Practice-Safety and Health in Ports* dan Pedoman K3 Terminal Peti Kemas Koja.

Namun, karena SMK3 termasuk didalamnya manajemen risiko masih belum sepenuhnya dilaksanakan, maka ini belum dapat diketahui apakah kriteria risiko dan skala prioritas tersebut dapat mewakili faktor-faktor yang dibutuhkan oleh TPK Koja.

Perusahaan membagi tingkatan risiko menjadi empat katefori yaitu, *low*, *medium*, *high*, dan *extreme*. Tingkat risiko tersebut diperoleh berdasarkan *probability* dan *severity* risiko tersebut. Kategori *low* untuk risiko yang tergolong sangat jarang hingga hampir sering terjadi dan memiliki tingkat konsekuensi antar *minor* hingga *medium*. Kategori *medium* untuk risiko yang tergolong kadang terjadi hingga sangat sering terjadi dan memiliki konsekuensi *catastrophic*.

Standar Pemanding

Saat ini standar pemanding yang digunakan hanya yang berasal dari owner dan Permenaker 05/MEN/1996. Standar pemanding yang berasal dari owner hanya sebatas performa berdasarkan laporan kecelakaan. Namun kedepannya standar pemanding yang digunakan oleh TPK Koja adalah OHSAS 18001:2007, Permenaker 05/MEN/1996, ILO *Code of Practice-Safety and Health in Ports* dan Pedoman K3 Terminal Peti Kemas Koja. Hal ini sudah cukup baik karena kedua standar yang digunakan adalah standar yang dikeluarkan oleh pemerintah dan instansi yang *reliable*. Namun, sebagai tambahan sebaiknya TPK Koja juga dapat menggunakan hasil penelitian atau hasil perusahaan lain sebagai pemanding dalam manajemen risiko mereka.

Kriteria Penilaian

Sumber yang digunakan oleh perusahaan saat ini adalah kriteria dari owner dan Performance Quality dari ISO 9001:2008. Hal ini dirasa masih belum memadai untuk dijadikan kriteria penilaian manajemen risiko keselamatan, karena kriteria yang diberikan oleh owner masih sebatas penilaian angka kecelakaan. Sedangkan dalam ISO 9001:2008 tidak membahas manajemen risiko keselamatan secara spesifik. Namun, untuk menilai performa/kinerja program perusahaan secara keseluruhan, kriteria ini sudah cukup memadai.

Identifikasi Bahaya

Dalam identifikasi bahaya sangat penting dapat mengenali hazard. Dalam identifikasi hazard dua hal yang kemungkinan dapat terjadi yaitu hazard tidak terdeteksi atau hazard tidak tepat. Apabila tidak terdeteksi maka akan timbul masalah, apabila tidak tepat maka perusahaan tersebut memiliki masalah dalam manajemen risikonya.

Bahaya yang memiliki potensi menjadi risiko yang besar harus bisa teridentifikasi. Identifikasi hazard yang baik dapat mendeteksi hazard dengan deskripsi yang akurat baik secara kuantitatif atau kualitatif. Identifikasi hazard juga harus dilakukan secara periodik sepanjang kegiatan proses berlangsung. Selain itu, pihak manajemen harus dapat menentukan kapan akan dilakukan tinjauan ulang bahaya yang ada di tempat kerja.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor yang dibutuhkan dalam sebuah identifikasi bahaya belum semuanya terpenuhi. Faktor-faktor tersebut antara lain pelaksana, metode yang digunakan, jadwal dan waktu pelaksanaan, sumber informasi, dokumentasi dan review hasil identifikasi.

Analisis Risiko

Setelah identifikasi bahaya dilakukan, maka hal yang berikutnya dilaksanakan adalah kegiatan analisis risiko. Analisis risiko adalah kegiatan mengestimasi bentuk, dimensi, serta karakteristik risiko dalam bentuk penilaian angka atau kelas. Dalam analisis risiko terdapat tiga elemen penting yaitu *consequences*, *probability*, dan *exposure*. *Consequences* merupakan dampak/besarnya kerugian yang timbul dari kejadian kecelakaan/kegagalan. Hasil akhirnya dapat dibagi menjadi beberapa kelompok seperti:

- *Multiple fatalities*
- *Fatality*
- *Serious injury/permanent disability*
- *Medical treatment injury*
- *First and injury*

Terdapat tiga metode analisis risiko yaitu kualitatif, semikuantitatif, serta kuantitatif. Analisis kualitatif dan semikuantitatif lebih tepat digunakan untuk *screening purpose*, menggunakan perkiraan atau skala risiko seperti *worst case* atau *most likely*. Sedangkan, analisis kuantitatif membutuhkan komitmen serta sumber daya yang lebih dalam pelaksanaannya. Namun, dengan analisis kuantitatif membantu perusahaan menganalisis target area yang memerlukan pengendalian dengan lebih rinci.

Hasil penelitian pada TPK Koja menunjukkan bahwa faktor-faktor yang dibutuhkan dalam sebuah analisis belum semuanya terpenuhi dan masih sangat kurang. Faktor-faktor tersebut antara lain pelaksana, metode yang digunakan, jadwal dan waktu pelaksanaan, sumber informasi, dokumentasi dan review hasil identifikasi.

Pihak TPK Koja membekali tim dengan training *Hazard Identification and Risk Assessment* (HIRA) untuk pelaksanaan identifikasi dan analisis risiko. Berdasarkan observasi dan wawancara dengan salah satu anggota tim pelaksana didapatkan bahwa training tersebut masih kurang untuk membekali anggota tim pelaksana. Training tersebut berlangsung selama dua hari dan diikuti sekitar tiga puluhan peserta sehingga dirasa kurang efektif ditambah lagi latar belakang K3 kebanyakan peserta belum terlalu cukup. Selain itu, pemilihan anggota dari divisi terkait masih bersifat subjektif, anggota dalam tim tersebut dipilih tanpa tolak ukur yang kuat, dilihat orang tersebut memiliki *concern* yang tinggi terhadap *safety* atau tidak.

Secara jumlah dan pembagian area sudah cukup baik dan sesuai karena setiap divisi di area terkait dilibatkan dalam pelaksanaan manajemen risiko. Diharapkan dari

pembagian ini dapat meningkatkan kualitas identifikasi bahaya karena mereka dianggap memiliki pengetahuan lebih mengenai operasional divisi mereka masing-masing. Namun bila dilihat dari kompetensi maka kompetensi pelaksana masih belum memadai. Sebagian pelaksana memiliki latar belakang K3 berdasarkan training, selain itu training yang mereka jalani mengenai analisis risiko masih sangat kurang untuk membekali tim melaksanakan analisis risiko. Dari hasil observasi, pelaksana mengeluhkan kurang efektifnya training identifikasi dan analisis yang mereka dapatkan dan masih banyak yang belum dimengerti. Pelaksana tersebut juga mengatakan bahwa sebagian pelaksana yang lain juga merasakan hal yang sama.

KESIMPULAN

Terminal Peti Kemas Koja merupakan salah satu operator terminal peti kemas yang berada di area Jakarta dan berlokasi di area Tanjung Priuk. Pelayanan operasional yang dilayani oleh TPK Koja adalah *container handing service* yang terdiri dari ekspor, impor, *transshipment* dan *vessel service*. TPK Koja memiliki infrastruktur yang didukung dengan sistem informasi yang modern. Seluruh fasilitas tersebut diharapkan dapat memenuhi kebutuhan pelayanan operasional arus petikemas.

Kegiatan bongkar muat peti kemas merupakan kegiatan utama yang dilakukan oleh TPK Koja yang memiliki tingkat risiko yang tinggi serta tingkat kerugian yang besar. Kegiatan operasional di area ini berlangsung selama 24 jam dengan tingkat lalu lintas bongkar muat yang cukup tinggi. Tingginya arus bongkar muat juga berpengaruh pada tingginya risiko keselamatan pada area kerja TPK Koja. Hal ini dapat terlihat dari laporan kecelakaan yang dimiliki oleh TPK Koja pada tahun 2011. Dimana tercatat terjadi 156 kasus kecelakaan.

TPK Koja saat ini telah memiliki manajemen risiko untuk kegiatan operasional mereka, namun berdasarkan laporan kecelakaan masih banyak terdapat pelanggaran misalnya pemakaian peralatan yang tidak sesuai standari, operator yang bekerja belum memiliki SIO, serta warning sign yang tidak jelas. Hal tersebut mengindikasikan adanya permasalahan dalam pelaksanaan manajemen risiko di TPK Koja yang bila tidak ditangani akan terus menimbulkan kerugian. Untuk itu dilakukan penelitian untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan manajemen risiko di TPK Koja.

REFERENSI

- [1] Acharyya, Madhu, Frazer Ball. "A Generic Framework to Measure The Performance of Enterprise Risk Management-evidence from an Empirical Study". 2012.
- [2] *Buku Panduan Health, Safety, and Environment* (2015). Jakarta: VICO Indonesia.
- [3] Kadarisman, M., Yuliantini, Y., & Majid, S. A. (2017). Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi Dan Logistik*,3(2),161.<https://doi.org/10.25292/j.mtl.v3i2.101>.
- [4] Kolluru, Bartell, *et.al*. *Risk Assesment and Management Handbook for Environmental, Health, and Safety Professionals*. New York: McGraw Hill, 1996.
- [5] United States, U.S. Departemen of Health and Human Services Food and Drug Aministration. *Guidance for Industry*. 2006.
- [6] Wang, Haiyuan. "Safety Factors and Leading Indicators In Shipping Organizations: Tanker and Container Operations". 2008.
- [7] Wentz, Charles A. *Safety, Health, and Environmental Protection Singapore*; McGraw Hill. 1999.