
**PENERAPAN PRINSIP ZERO ACCIDENT DI LINGKUNGAN KERJA
DALAM PERSPEKTIF HUKUM (STUDI DI PELABUHAN “E”,
JAKARTA UTARA)**

***THE APPLICATION OF THE ZERO ACCIDENT PRINCIPLE IN THE
WORK ENVIRONMENT FROM A LEGAL PERSPECTIVE (A STUDY AT
PORT "E", NORTH JAKARTA)***

Riangga Ferbi Ramadhan

Program Studi Magister Ilmu Hukum, Universitas Indonesia

Informasi Artikel	Abstrak
Dikirim Nov 19, 2024 Direvisi Des 15, 2024 Diterima Des 23, 2024	Prinsip <i>Zero Accident</i> adalah pendekatan dalam manajemen keselamatan yang bertujuan untuk mengeliminasi semua kecelakaan kerja dan insiden yang dapat terjadi di lingkungan kerja. Artikel ini menggunakan penelitian hukum empiris dengan teknik pengambilan data observasi di Pelabuhan “E”, dengan menarik kesimpulan menggunakan analisis kualitatif agar mendapatkan kesimpulan dari upaya penerapan prinsip <i>Zero Accident</i> . Program <i>Zero Accident</i> di Pelabuhan “E” melibatkan penggunaan <i>Hazard Observation Card</i> (HOC), inspeksi rutin terhadap peralatan keselamatan, serta pertemuan keselamatan sebelum pekerjaan dimulai. Implementasi <i>Zero Accident</i> di pelabuhan ini telah menunjukkan hasil signifikan dalam mengurangi insiden kecelakaan, dengan hampir 99% pengurangan insiden setelah penerapan HOC. Selain itu, peran regulasi, seperti Undang-Undang Keselamatan Kerja, juga mendukung implementasi <i>Zero Accident</i> . Melalui pendekatan yang komprehensif ini, <i>Zero Accident</i> dapat mencapai lingkungan kerja yang lebih aman dan minim kecelakaan.
	Kata Kunci: Keselamatan dan Kesehatan Kerja, <i>Zero Accident</i> , Pelabuhan
Corresponding Author	Abstract
Universitas Indonesia, Jl. Prof. Mr Djokosoetono, Pondok Cina, Beji, Depok City, West Java 16424 riangga.ferbi@student.ui.ac.id	<i>The Zero Accident principle is an approach in safety management aimed at eliminating all work accidents and incidents that may occur in the workplace. This article used empirical legal research with data collection techniques through observation at Port "E", drawing conclusions through qualitative analysis to obtain insights into the implementation of the Zero Accident principle. The Zero Accident program at Port "E" involved the use of Hazard Observation Cards (HOC), routine inspections of safety equipment, and safety meetings before work commenced. The implementation of Zero Accident at this port has shown significant results in reducing accident incidents, with nearly a 99% reduction in incidents after the introduction of HOC. Additionally, the role of regulations, such as the Occupational Safety Law, has also supported the implementation of Zero Accident. Through this comprehensive approach, Zero Accident has achieved a safer work environment with minimal accidents.</i> <i>Keywords: Occupational Safety and Health, Zero Accident, Port</i>

Pendahuluan

Pelabuhan menjadi pusat vital dalam ekonomi nasional pada suatu negara, menjadi akses masuk terhadap perdagangan internasional dan pusat kegiatan logistik yang beragam. Namun, di balik aktivitas Pelabuhan yang sangat masif, tersembunyi tantangan besar bagi para pekerja yang beroperasi di lingkungan pelabuhan (1). Pentingnya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di pelabuhan tidak dapat diabaikan, mengingat risiko yang dihadapi oleh para pekerja serta perlunya jaminan sosial yang memadai bagi mereka (2).

Salah satu risiko besar yang dihadapi oleh para pekerja di pelabuhan adalah kecelakaan kerja yang seringkali mengintai dan terjadi pada lingkungan kerja yang padat dan sangat dinamis. Aktivitas yang berisiko dari pemuatan hingga pemindahan barang, sampai dengan pengoperasian kapal dan alat berat, setiap aktivitas di pelabuhan yang melibatkan potensi bahaya dapat mengancam pada keselamatan dan kesehatan para pekerja (3). Kecelakaan kerja dapat berdampak serius, baik secara fisik maupun psikologis, dan seringkali meninggalkan dampak jangka panjang yang merugikan bagi korban dan keluarganya (Muhammad Nur. Dkk. 2023:151). Selain kecelakaan kerja, pekerja di pelabuhan juga dihadapkan pada risiko kesehatan yang berkaitan dengan lingkungan kerja mereka. Paparan terhadap bahan berbahaya, polusi udara dan air, serta kondisi kerja yang ekstrem dapat menyebabkan berbagai masalah kesehatan, mulai dari penyakit pernapasan hingga gangguan saraf (4).

Salah satu faktor utama yang sering menyebabkan kecelakaan kerja dan penyakit pada pekerja di perusahaan adalah lemahnya penerapan standar Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Kurangnya penerapan K3 tidak hanya mempengaruhi keselamatan para pekerja, tetapi juga berdampak negatif pada lingkungan sosial di sekitar perusahaan. Banyak pekerja mengalami kecelakaan akibat tindakan tidak aman (*unsafe actions*) yang disebabkan oleh kurangnya pemahaman tentang K3 (5). Oleh karena itu, untuk mengurangi kecelakaan kerja dan masalah kesehatan yang merugikan pekerja, penerapan standar K3 harus dilakukan secara efektif.

Di tengah risiko-risiko yang ada, penerapan prinsip *zero accident* di lingkungan kerja pelabuhan menjadi suatu keharusan. *Zero accident* adalah pendekatan yang bertujuan untuk mencegah seluruh jenis kecelakaan kerja melalui langkah-langkah pencegahan yang komprehensif, seperti identifikasi risiko, penerapan standar keselamatan, dan peningkatan kesadaran akan pentingnya K3. Dengan komitmen yang kuat dari manajemen dan partisipasi aktif pekerja, penerapan *zero accident* tidak hanya melindungi pekerja dari kecelakaan fisik, tetapi juga menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan produktif.

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan merupakan penelitian hukum empiris, yang mana penulisan ini menganalisis hukum serta menggunakan fakta-fakta empiris yang diambil dari observasi (6). Pada objek penelitian dalam hal ini, observasi dilakukan pada Pelabuhan “E” di Jakarta Utara. Dalam penelitian hukum empiris, data yang digunakan adalah data sekunder yang selanjutnya dikaitkan serta dilanjutkan dengan data primer yang diperoleh dari proses observasi (7).

Data pada artikel ini dibedakan dengan data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat dan dari bahan kepustakaan (6). Data yang diambil secara langsung dari masyarakat disebut juga sebagai data primer, yang mana Teknik Pengumpulan Data dilaksanakan melalui metode wawancara serta observasi untuk mendapatkan data primer. Sedangkan data sekunder diperoleh dari Peraturan Perundang-undangan, Artikel Jurnal, Dokumen Perusahaan, serta sumber kepustakaan lainnya yang kredibel dan valid (6). Teknik analisis dalam artikel ini adalah analisis kualitatif, pendekatan yang digunakan untuk memahami fenomena secara mendalam dan holistik melalui data non-numerik, seperti wawancara, observasi dan/atau dokumen.

Pengumpulan data hukum dalam artikel ini dilakukan melalui metode survei. Survei merupakan alat untuk mengumpulkan data dari narasumber atau informan penelitian dengan cara melakukan observasi dan wawancara dalam pendekatan empiris (8). Informan pada penulisan ini berjumlah 3 orang yang memiliki jabatan sebagai QHSE Staff yang berpendidikan D4-K3, 1 informan dengan jabatan HRD Staff yang berpendidikan S1-Hukum serta informan terakhir sebagai Checker/Rigger Leader yang berpendidikan SMA.

Hasil dan Pembahasan

Perspektif Prinsip *Zero Accident* dalam Hukum

Merujuk pada Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2021, “Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk kecelakaan dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya, serta penyakit akibat kerja (PAK)” (9).

Menurut analisa dari data BPJS yang dilakukan oleh Databoks (2024), pada periode Januari sampai dengan Agustus 2024 diperoleh data terkait jumlah kasus atas kecelakaan kerja di Indonesia yang mencapai 91,86 persen yang diantaranya masuk kedalam kelompok peserta penerima upah dan 7,23 persen termasuk peserta bukan penerima upah serta 0,91 persen

termasuk peserta jasa konstruksi (10). Menurut data yang diperoleh dari BPJS Ketenagakerjaan, kasus kecelakaan kerja di Indonesia selama periode Januari-Agustus 2024 sebanyak 278.564 kasus. Dengan kasus di wilayah DKI Jakarta sebanyak 17.315 kasus. Faktor penyebab kecelakaan ini berkaitan dengan perilaku tidak aman serta lemahnya penerapan standar K3 di berbagai sektor (10).

Upaya pencegahan kecelakaan kerja dapat diatasi dengan berfokus pada penanganan sikap *unsafe behavior* yang dilakukan oleh tenaga kerja. Mengidentifikasi perilaku atau tindakan tidak aman dapat diberlakukan dengan salah satu cara seperti, mengimplementasikan pendekatan berbasis perilaku antara lain, *Behavior Based Safety* (BBS) (11). *Behavior Based Safety* merupakan salah satu proses yang menciptakan hubungan keamanan antara perusahaan dan pekerja dengan fokus berkelanjutan terhadap setiap perhatian dan tindakan setiap manusia serta perilaku selamat, sehingga pelaksanaan BBS di perusahaan dapat dijadikan salah satu solusi preventif atas kejadian kecelakaan kerja yang termasuk dalam di bidang industri minyak dan gas (11).

Selain penerapan prinsip BBS atau *Behavior Based Safety*, ada pula prinsip "*Zero Accident*" yang merupakan salah satu pendekatan dalam sistem manajemen keselamatan kerja yang populer dan diakui terhadap hasil dari pendekatan tersebut. Pendekatan ini memiliki tujuan untuk mencapai titik nol dalam kejadian kecelakaan di lingkungan kerja dengan menerapkan berbagai strategi pencegahan yang menyeluruh (12). Filosofi dasar dari *Zero Accident* adalah bahwa semua kecelakaan dapat dicegah jika terdapat perencanaan yang baik, penerapan prosedur keselamatan yang ketat, pelatihan yang efektif, dan komitmen penuh dari semua tingkat manajemen hingga pekerja (12). Dengan kata lain, konsep ini berupaya menekankan bahwa kecelakaan di tempat kerja bukanlah sesuatu yang tidak terhindarkan, melainkan bisa dihindari dengan strategi yang tepat.

Penerapan konsep *Zero Accident* dalam lingkungan kerja di Indonesia khususnya untuk Kawasan Pelabuhan didukung oleh regulasi dan upaya hukum yang diterapkan oleh pemerintah. Upaya hukum ini meliputi berbagai peraturan yang bertujuan untuk melindungi pekerja, mencegah kecelakaan kerja, serta memberikan sanksi terhadap pelanggaran.

Program *Zero Accident* di tempat kerja di Indonesia telah diatur dalam berbagai regulasi yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan kesehatan pekerja. Salah satu dasar hukumnya adalah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, yang merupakan regulasi pertama yang secara khusus mengatur kewajiban pengusaha untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman bagi pekerja (13). Dalam konteks ini, setiap

perusahaan diharuskan mengidentifikasi potensi bahaya di tempat kerja, menerapkan alat pelindung diri, dan memberikan pelatihan keselamatan yang tepat guna mencegah terjadinya kecelakaan. Penerapan *Zero Accident* melalui UU ini tidak hanya melindungi pekerja tetapi juga menuntut perusahaan untuk berperan aktif dalam mengelola risiko.

Prinsip *Zero Accident* memiliki arahan untuk meminimalisir kecelakaan kerja di lokasi kerja melalui upaya yang proaktif untuk mengidentifikasi dan mengelola risiko yang dapat ditemui. *Zero Accident* merupakan sebuah prinsip dan pendekatan dalam manajemen keselamatan yang bertujuan untuk mengeliminasi semua kecelakaan dan insiden di tempat kerja atau selama operasional tertentu. Fokus utama pada prinsip ini merupakan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, dimana tidak ada cedera, penyakit, atau kerusakan properti yang terjadi (14).

Prinsip *Zero Accident* bertujuan kepada pencegahan sebagai target utama, yang berkeyakinan pada semua kecelakaan dapat dicegah melalui tindakan yang tepat dan proaktif. Membangun kesadaran di antara semua karyawan tentang pentingnya keselamatan melalui komunikasi yang berkelanjutan (15).

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan juga memuat kewajiban perusahaan untuk menyediakan kondisi kerja yang aman dan sehat, yang dapat ditemukan pada Pasal 86 ayat (2) yang berbunyi “Untuk melindungi keselamatan pekerja/buruh guna mewujudkan produktivitas kerja yang optimal diselenggarakan upaya keselamatan dan kesehatan kerja” yang dapat dimaknai dengan upaya keselamatan dan kesehatan kerja dapat diberikan dalam bentuk jaminan keselamatan dan meningkatkan derajat kesehatan para pekerja/buruh dengan cara pencegahan kecelakaan dan penyakit akibat kerja, pengendalian bahaya di tempat kerja (16). Prinsip *Zero Accident* dalam Undang-Undang ini mewajibkan perusahaan untuk mengawasi pelaksanaan prosedur keselamatan, yang bertujuan untuk meminimalisir risiko kecelakaan.

Pasal 14 Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja mengatur bahwa pengusaha wajib menyediakan informasi keselamatan secara tertulis, memasang gambar keselamatan, dan menyediakan alat perlindungan diri (APD) bagi pekerja. Pasal 14 ayat (3) menyatakan: “Menyediakan secara cuma-cuma, semua alat perlindungan diri yang diwajibkan pada tenaga kerja yang berada di bawah pimpinannya dan menyediakan bagi setiap orang lain yang memasuki tempat kerja tersebut, disertai dengan petunjuk-petunjuk yang diperlukan menurut petunjuk pegawai pengawas atau ahli keselamatan kerja.”(13). Langkah-langkah ini secara tidak langsung mendukung adanya *Zero Accident* yang memiliki tujuan untuk

menciptakan lingkungan kerja yang aman dan terbebas kecelakaan kerja. Penyediaan informasi dan alat perlindungan diri yang tepat membantu pekerja mengenali dan menghindari bahaya, sekaligus meminimalkan risiko cedera, mendukung tercapainya tempat kerja yang aman dan produktif.

Zero Accident dapat terpenuhi tidak hanya dengan adanya regulasi yang berkewajiban untuk mengurangi kecelakaan kerja saja, adapun peran BPJS Ketenagakerjaan juga memainkan indikasi penting dalam memberikan jaminan bagi pekerja yang mengalami kecelakaan kerja (17). Di luar tanggung jawab penerimaan pembayaran iuran, BPJS Ketenagakerjaan juga ikut terlibat dalam memastikan perusahaan menjalankan program K3 dengan benar. Program Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) di Indonesia yang mengalami kecelakaan akan mendapatkan kompensasi, namun tujuan utama program ini tetap pencegahan kecelakaan melalui penerapan *Zero Accident*. Program JKK ditargetkan untuk dapat memberikan perlindungan yang memadai bagi pekerja, memastikan mereka mendapatkan perawatan dan kompensasi yang sesuai saat mengalami kecelakaan kerja. JKK berfungsi sebagai jaminan sosial yang penting untuk meningkatkan kesejahteraan dan keselamatan pekerja di Indonesia(17).

Implementasi Prinsip “Zero Accident” di Pelabuhan “E”

Pelabuhan “E” di Jakarta, Indonesia tepatnya di area Pelabuhan Tanjung Priok sejak tahun 1975 dengan bisnis utamanya untuk mendukung logistik perusahaan Minyak & Gas di Indonesia. Pelabuhan ini merupakan salah satu pelopor penerapan *Zero Accident* di Pelabuhan Tanjung Priok, pelabuhan ini menerapkan beberapa upaya untuk mencegah adanya kecelakaan kerja terjadi antara lain:

A. Hazard Observation Card

Hazard Observation Card (HOC) adalah alat penting dalam manajemen keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang digunakan untuk mengidentifikasi dan melaporkan potensi bahaya di tempat kerja. Penggunaan HOC bertujuan untuk mencegah kecelakaan kerja dengan mendorong partisipasi aktif pekerja dalam mengamati dan melaporkan kondisi atau perilaku tidak aman (18).

Penggunaan *Hazard Observation Card* (HOC) sebagai upaya preventif sendiri, tidak secara langsung diatur dalam peraturan di Indonesia, namun hal sejalan dengan prinsip pada Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja menekankan pentingnya pengawasan dan partisipasi aktif pekerja dalam identifikasi bahaya di tempat kerja. Pasal 9 ayat (3) menyatakan bahwa “Pengurus diwajibkan menyelenggarakan

pembinaan bagi semua tenaga kerja yang berada di bawah pimpinannya, dalam pencegahan kecelakaan dan pemberantasan kebakaran serta peningkatan keselamatan dan kesehatan kerja, pula dalam pemberian pertolongan pertama pada kecelakaan.”

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Ria Purnama Sari., (2020:69), dalam konteks penerapan *Zero Accident*, HOC memainkan peran penting dalam menciptakan budaya keselamatan yang proaktif dan mencegah kecelakaan kerja. perusahaan dapat berupaya mencapai nol kecelakaan dengan cara: Mendorong Partisipasi Aktif, Tindak Lanjut yang Efektif serta Monitoring dan Evaluasi (19).

Gambar 1. Contoh form *Hazard Observation Card*
Sumber: bit.ly/HOC-EKANURI

Penggunaan HOC di pelabuhan “E” menunjukkan pengurangan insiden sebesar hampir 99% setelah penerapan. Hal ini mencatat bahwa dengan menggunakan HOC, pekerja lebih waspada dan aktif dalam melaporkan potensi bahaya, terutama dalam area dengan risiko tinggi seperti kegiatan penggunaan *cran/forklift* dan area penyimpanan bahan kimia. Beberapa poin penting dalam penerapan HOC dengan prinsip *Zero Accident* di pelabuhan “E” meliputi:

1. Identifikasi Bahaya dan Pelaporan Cepat

Melalui HOC, pekerja di pelabuhan didorong untuk mengidentifikasi dan melaporkan setiap kondisi atau tindakan tidak aman yang mereka temui. Misalnya, pengangkutan barang yang melebihi kapasitas atau penumpukan kontainer yang tidak aman dapat dicatat sebagai observasi bahaya, yang kemudian dilaporkan untuk tindakan koreksi segera.

2. Partisipasi Aktif Semua Pekerja

HOC memfasilitasi partisipasi aktif dari semua pekerja, mulai dari buruh pelabuhan hingga operator *crane*. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip *Zero Accident*, yang mengedepankan budaya keselamatan kolaboratif, di mana semua pekerja ikut andil dalam pencegahan kecelakaan. Mereka dapat mengisi HOC untuk melaporkan kondisi berbahaya, sehingga meningkatkan deteksi dini terhadap potensi kecelakaan.

3. Membangun Budaya Keselamatan Berkelanjutan

Penggunaan HOC yang konsisten dan terpadu membantu membangun budaya keselamatan yang berkelanjutan di pelabuhan. Dengan adanya catatan observasi secara berkala, manajemen pelabuhan dapat menganalisis tren bahaya yang sering terjadi dan membuat kebijakan atau prosedur baru untuk mencegah kecelakaan.

4. Evaluasi dan Perbaikan Berkelanjutan

Data yang terkumpul melalui HOC dapat digunakan untuk evaluasi keselamatan kerja. Dalam konteks *Zero Accident*, evaluasi berkala atas data HOC memungkinkan manajemen untuk memperbaiki sistem kerja yang kurang aman dan menyempurnakan langkah-langkah keselamatan.

B. Inspeksi HDE & *Safety Equipment*

Inspeksi dilakukan untuk mengidentifikasi sumber-sumber bahaya kesehatan yang terkait dengan tugas-tugas, proses produksi, di area tertentu, serta bahan-bahan berbahaya. Proses ini sebaiknya melibatkan pihak yang memiliki keahlian teknis khusus. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada tanggal 07 September 2024, Inspeksi HDE pada Pelabuhan “E” mencakup:

1. Pemeriksaan Harian: Sebelum peralatan digunakan, pemeriksaan visual harus dilakukan untuk memastikan tidak ada kerusakan atau kebocoran pada sistem kelistrikan atau komponen struktural.
2. Pemeriksaan Berkala: Inspeksi berkala dilakukan setiap bulan atau tiga bulan sekali, yang mencakup pengujian sistem kelistrikan, pengujian beban, dan pemeriksaan mendalam terhadap komponen struktural.
3. Pengujian Fungsi Listrik: Untuk memastikan sistem kelistrikan berfungsi dengan baik, lakukan pengujian sistem isolasi, pengujian pemutus sirkuit, serta pengujian sistem proteksi dari arus lebih dan gangguan listrik.

4. Pelatihan dan Sertifikasi Operator: Operator crane dan forklift harus dilatih untuk memastikan mereka tahu cara mengoperasikan peralatan dengan aman, serta tahu cara memeriksa kondisi peralatan sebelum digunakan.
5. Dokumentasi Inspeksi: Semua hasil inspeksi harus didokumentasikan dengan baik dalam laporan untuk memudahkan pelacakan dan identifikasi perbaikan yang diperlukan.



Gambar 2 dan 3. Pemeriksaan Forklift

Sumber: Hasil Observasi Lapangan pada tanggal 07 September 2024

Selain dari inspeksi HDE, pelabuhan ini juga melakukan inspeksi terhadap peralatan keselamatan kerja, yang meliputi Alat Pelindung Diri (APD), alat pemadam kebakaran, dan sistem alarm, juga memerlukan inspeksi berkala untuk memastikan efektivitasnya. Inspeksi untuk peralatan sendiri meliputi:

1. Pemeriksaan Kondisi Fisik: Memastikan tidak ada kerusakan atau keausan pada peralatan.
2. Pengujian Fungsi: Menguji apakah peralatan berfungsi dengan baik, seperti memastikan alat pemadam kebakaran dapat beroperasi saat dibutuhkan.
3. Pengecekan Tanggal Kedaluwarsa: Memastikan peralatan masih dalam masa pakai yang aman.

Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor PER.08/MEN/VII/2010 tentang Alat Pelindung Diri (APD) mengharuskan pengusaha untuk menyediakan APD bagi pekerja di tempat kerja, hal ini tercantum pada Pasal 2 aturan tersebut yang berbunyi “Pengusaha wajib menyediakan Alat Pelindung Diri (APD) yang sesuai dengan standar untuk melindungi pekerja dari potensi bahaya yang ada di tempat kerja.” APD harus sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) atau standar yang berlaku dan diberikan secara

cuma-cuma. Penggunaan APD yang tepat membantu melindungi pekerja dari potensi bahaya, sehingga berkontribusi pada upaya mencapai Zero Accident (20).

Inspeksi HDE dan peralatan keselamatan merupakan elemen kunci dalam strategi untuk mencapai tujuan dari “Zero Accident” dan keselamatan yang lebih luas. Melalui penerapan praktik ini secara konsisten, hal ini mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan dan meningkatkan keselamatan mencapai 98%.

C. *Pre-Job Safety Meeting*

Pre-Job Safety Meeting (PJSM) atau Rapat Keselamatan Kerja Pra-Pekerjaan pada Pelabuhan “E” merupakan pertemuan yang diadakan sebelum memulai suatu tugas atau proyek untuk membahas keberjalanan kerja dan aspek-aspek dalam mencapai keselamatan kerja. Di pelabuhan, hal ini sangat penting mengingat kompleksitas dan risiko tinggi yang terkait dengan operasi seperti bongkar muat, pergerakan alat berat, dan aktivitas maritim lainnya.

Pre-Job Safety Meeting di Pelabuhan “E” dilakukan 30 menit sebelum pekerjaan dimulai. Prosesnya kurang lebih membutuhkan sekitar 30-45 menit yang melibatkan beberapa langkah dalam pembahasan *Pre-Job Safety Meeting* yang meliputi:

1. **Persiapan:** Sebelum PJSM, tim manajemen atau supervisor akan menyiapkan agenda yang mencakup bahaya yang berpotensi terjadi, langkah-langkah pencegahan, serta penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang diperlukan. Semua alat dan bahan yang dibutuhkan selama pekerjaan juga harus diperiksa untuk memastikan semuanya aman digunakan.
2. **Penyampaian Informasi:** Dalam PJSM, informasi mengenai pekerjaan yang akan dilakukan dibagikan kepada semua anggota tim. Ini mencakup deskripsi tugas, potensi bahaya, serta cara mitigasi risiko yang terkait dengan pekerjaan tersebut. Supervisor atau *safety officer* akan memimpin rapat dan memastikan semua orang memahami materi yang disampaikan.
3. **Identifikasi Bahaya:** Setiap anggota tim harus diajak untuk berpikir kritis dan mengenali potensi bahaya yang mungkin muncul selama pekerjaan. Ini bisa berupa bahaya fisik (seperti jatuh, terbakar, atau terluka) maupun bahaya kimia (seperti paparan bahan berbahaya). Identifikasi bahaya ini sangat penting agar semua orang siap menghadapinya.
4. **Penggunaan APD:** Penggunaan Alat Pelindung Diri yang tepat adalah bagian dari setiap PJSM. Sebelum pekerjaan dimulai, setiap anggota tim harus memastikan bahwa mereka

menggunakan APD yang sesuai, seperti helm, pelindung mata, sepatu keselamatan, masker, atau pelindung telinga.

5. Tanya Jawab: Setelah penyampaian informasi, para peserta PJSM diberikan kesempatan untuk bertanya tentang hal-hal yang belum jelas. Ini juga merupakan kesempatan untuk mengatasi keraguan atau kebingungan yang mungkin timbul tentang prosedur keselamatan atau tugas yang akan dijalankan.
6. Dokumentasi dan Tindak Lanjut: Protokol PJSM harus didokumentasikan dengan baik, termasuk siapa yang hadir, apa yang dibahas, dan tindakan apa yang disepakati. Ini penting sebagai referensi untuk mengidentifikasi tren masalah keselamatan di masa depan dan memperbaiki proses keselamatan.



Gambar 4. Pelaksanaan *Pre-Job Safety Meeting*
Sumber: Hasil Observasi Lapangan pada tanggal 07 September 2024

Pre-Job Safety Meeting merupakan salah satu alat yang efektif untuk mendukung penerapan *Zero Accident*. Dengan identifikasi risiko, meningkatkan komunikasi, memberikan pelatihan, dan membangun budaya keselamatan, PJSM berkontribusi pada penciptaan lingkungan kerja yang lebih aman. Implementasi PJSM yang rutin dan konsisten akan meningkatkan kesadaran keselamatan di antara pekerja dan membantu mencapai tujuan keselamatan tanpa kecelakaan di tempat kerja.

Upaya-upaya diatas sejatinya merupakan langkah preventif dalam mencapai *Zero Accident* di lingkungan Pelabuhan “E”, hal ini pun sejalan dengan beberapa penelitian yang sejenis di lingkungan Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara, seperti dalam Implementasi K3 bagi Pekerja Lapangan di NPCT 1 yang mengemukakan beberapa langkah untuk mencapai *Zero Accident* di lingkungan pelabuhan seperti, *Port Patrol Inspection*, Diklat terkait

pemadaman kebakaran dasar di pelabuhan, serta upaya preventif dalam mencegah kecelakaan kerja, seperti pemasangan markah (21).

Kesimpulan

Prinsip *Zero Accident* bertujuan untuk mengurangi dan mencegah kecelakaan kerja melalui pendekatan proaktif dalam identifikasi risiko dan pengelolaan keselamatan di tempat kerja. Regulasi seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja memberikan landasan hukum yang kuat dalam penerapan *Zero Accident*. Implementasi prinsip *Zero Accident* di sektor-sektor tertentu, seperti di Pelabuhan "E", menunjukkan hasil yang signifikan seperti upaya preventif yang berbentuk *Hazard Observation Card* (HOC), Inspeksi HDE dan *Safety Equipment*, serta *Pre-Job Safety Meeting*.

Saran

Untuk mendukung tercapainya prinsip *Zero Accident* di lingkungan kerja, perusahaan perlu memperkuat pelaksanaan inspeksi peralatan secara berkala. Selain mematuhi ketentuan dalam peraturan yang ada, perusahaan harus lebih proaktif dalam mengedukasi pekerja mengenai pentingnya prinsip ini dalam pekerjaan terutama di Pelabuhan "E". Dengan demikian, langkah-langkah preventif ini dapat meminimalkan potensi kecelakaan dan menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan produktif, yang pada akhirnya mendukung tujuan *Zero Accident*.

Daftar Pustaka

1. Herlan H, Tofik Yanuar Candra, Baski B. KONSEPSI PERLINDUNGAN HUKUM KESELAMATAN DAN KECELAKAAN KERJA BAGI TENAGA KERJA TERHADAP PENGELOLAAN PELABUHAN. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*. 2022 Aug 13;1(12):3617–24.
2. Zainal Isradi, Firdaus MZ, Noeryanto N. Analisa Resiko Kecelakaan Kerja Pembongkaran Konvensional Dengan Metode JSA di PT Pelindo IV Balikpapan Pelabuhan Semayang. *Jurnal IDE K3* [Internet]. 2021 Oct 1;1(1):64–72. Available from: <https://jurnal.d4k3.uniba-bpn.ac.id/index.php/idek3/article/view/183>
3. Siti Sahara, Jihan Salsabila Putri. Analisis Keselamatan Kerja dan Faktor-Faktor Risiko Dalam Kegiatan Bongkar Muat di Terminal Pelabuhan. *ADVANCES in Social Humanities Research*. 2023 Dec;1(10):2021–8.
4. Buku Implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (IAPT Sri Mahapatni).
5. Agustiya H, Listyandini R, Ginanjar R, Program), Kesehatan S, Fakultas M, et al. FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TINDAKAN TIDAK AMAN (UNSAFE ACTION)

-
- PADA PEKERJA [Internet]. Vol. 3, PROMOTOR Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat. 2020. Available from: <http://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/PROMOTOR>
6. Benuf K, Azhar M. Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer. *Gema Keadilan*. 2020 Apr 1;7(1):20–33.
 7. Dr. Mukti Fajar ND., Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Empiris & Normatif*. 2nd ed. Pustaka Pelajar; 2009.
 8. Adiyanta FCS. Hukum dan Studi Penelitian Empiris: Penggunaan Metode Survey sebagai Instrumen Penelitian Hukum Empiris. *Administrative Law and Governance Journal*. 2019 Nov 8;2(4):697–709.
 9. Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program Jaminan Kecelakaan Kerja, Jaminan Kematian, dan Jaminan Hari Tua. 5 <https://peraturan.bpk.go.id/Details/195976/permenaker-no-5-tahun-2021>; 2021.
 10. Nabilah Muhamad.
<https://databoks.katadata.co.id/ketenagakerjaan/statistik/670749b631b33/jumlah-dan-sebaran-kasus-kecelakaan-kerja-di-indonesia-januari-agustus-2024>. 2024. Jumlah dan Sebaran Kasus Kecelakaan Kerja di Indonesia Januari-Agustus 2024.
 11. Barenzani N. Implementation Behaviour Base Safety (BBS) in the experimental fuel element installation - PTBN BATAN. In: *Proceedings of the nuclear safety seminar: Increasing the effectiveness of the monitoring of nuclear utilization in Indonesia* [Internet]. Indonesia: Nuclear Energy Regulatory Agency; 2012. p. 319. (Implementasi Behaviour Base Safety (BBS) di instalasi elemen bakar eksperimental - PTBN BATAN). Available from: http://inis.iaea.org/search/search.aspx?orig_q=RN:50022634
 12. Adila Diani Aprilia, F.X. Adi Purwanto, Budi Priyono. ANALISIS KERJA OPERATOR HEAD TRUCK TERHADAP PENERAPAN ZERO ACCIDENT DI PT. TERMINAL PETIKEMAS SURABAYA. *Jurnal Cakrawala Ilmiah* [Internet]. 2024 Aug 9;3(12):3483–92. Available from: <https://bajangjournal.com/index.php/JCI/article/view/8348>
 13. Undang-undang (UU) Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. 1 <https://peraturan.bpk.go.id/Details/47614/uu-no-1-tahun-1970>; 1970.
 14. Nota Roma Saro Harefa, Jeliswan Berkat Iman Jaya Gea, Serniati Zebua, Emanuel Zebua. Analisis Peranan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Kantor JNE Gunungsitoli. *EKOMA : Jurnal Ekonomi, Manajemen, Akuntansi*. 2024;3(5).
 15. Zwetsloot GIJM, Aaltonen M, Wybo JL, Saari J, Kines P, Beeck R Op De. The case for research into the zero accident vision. Vol. 58, *Safety Science*. 2013. p. 41–8.
 16. Undang-undang (UU) Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. 13 2003.

-
17. Siregar WH, Kristian R. PELAKSANAAN PROGRAM JAMINAN KECELAKAAN KERJA (JKK) DALAM MENINGKATKAN JAMINAN SOSIAL DI PASAR SAMBAS KOTA MEDAN. JOURNAL OF SCIENCE AND SOCIAL RESEARCH. 2023 Feb 28;6(1):269.
 18. Suryatno S. EVALUASI IMPLEMENTASI KARTU OBSERVASI BAHAYA. Jurnal Kesehatan Masyarakat Indonesia. 2015;10(2):54–63.
 19. Sari RP. HUBUNGAN ANTARA SIKAP DAN PENGHARGAAN TERHADAP KEPATUHAN PEKERJA DALAM PENGISIAN (HAZARD OBSERVATION CARD) DI SALAH SATU PERUSAHAAN PENYIMPANAN BAHAN KIMIA DI KALIMANTAN TIMUR. Husada Mahakam: Jurnal Kesehatan. 2020 Jun 4;10(1):63.
 20. Adyssya Githa Assyahra, Nurul Hikmah B, Aulia Rahman. Penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) Pada Tenaga Kerja Bongkar Muat Di Terminal Peti Kemas Kendari. Window of Public Health Journal. 2024 Apr 24;5(2):187–95.
 21. Supartini S, Dekanawati V, Handojo B, Juniarto K. Implementasi Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) bagi Pekerja Lapangan di Pelabuhan New Priok Container Terminal 1. Majalah Ilmiah Bahari Jogja. 2021 Jul 14;19(2):43–63.