LAPORAN MAGANG

ANALISIS MANAJEMEN RISIKO TERKAIT KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA (K3) PADA PETI KEMAS DENGAN METODE HIRADC DI PT. PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO),TELUK BAYUR

Disusun oleh:

FINA FITRIA OKTARI (3021810009)

PROGRAM STUDI SISTEM INFORMASI

UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA

GRESIK

2021

LAPORAN MAGANG

ANALISIS MANAJEMEN RISIKO TERKAIT KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA (K3) PADA PETI KEMAS DENGAN METODE HIRADC DI PT. PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO),TELUK BAYUR

Disusun oleh:

FINA FITRIA OKTARI (3021810009)

PROGRAM STUDI SISTEM INFORMASI

UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA

GRESIK

2021

LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN MAGANG
DI PT. PELINDO PELABUHAN II (PERSERO),
TELUK BAYUR
Bidang kesehatan dan Keselamatan Kerja
(Periode: 15 Agustus 2021 – 16 September 2021)

Disusun Oleh:

FINA FITRIA OKTARI (3021810009)

Mengetahui, Ketua Jurusan Sistem Informasi UISI	Menyetujui, Dosen Pembimbing Kerja Praktek
Digitally Signed by Yogantara S. Dharmawan | Dept. Sistem Informasi | UISI	
Yogantara S. D. **S.Kom., MbusProcessMgt** **NIP. 9219312**	**Yogantara S. D.** **S.Kom., MbusProcessMgt** **NIP. 9219312**

Padang, 13 Desember 2021

Dinas Komunikasi dan Informatika Kabupaten Tuban

Mengetahui, Manajer HSSE	Menyetujui, Pembimbing Lapangan Supervisor K3, PMK & PPSO
(Ruskiwan **)**	**(Budi Suspriyanto)**

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami haturkan kepada Allah SWT atas rahmat-Nya yang telah memberikan kesehatan dan kesempatan, sehingga kami dapat menyelesaikan laporan kerja lapangan ini. Laporan kerja lapangan ini berjudul "Analisis Manajemen Risiko Terkait Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada Peti Kemas dengan Metode HIRADC di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)", Teluk Bayur, yang bertempat di Jl. Semarang No.3 Teluk Bayur, Sumatera Barat.

Dalam penyusunan laporan magang ini, tentu tidak lepas dari bimbingan, pengarahan dan dukungan dari berbagai pihak. Dengan segala hormat kami mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang sudah membantu.

Pihak yang terkait diantaranya :

1. Bapak Yogantara S. Dharmawan S.Kom., MBusProcessMgt selaku dosen pembimbing kerja lapangan.
2. Bapak Budi Suspriyanto selaku pembimbing lapangan.
3. Karyawan dan karyawati PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur yang dengan tulus memberikan pengarahan selama melakukan kerjalapangan ini.
4. Orang tua dan teman – teman penulis yang telah mendukung.

Karena kebaikan semua pihak yang telah penulis sebutkan tadi maka penulis bisa menyelesaikan laporan magang ini dengan sebaik-baiknya. Laporan magang ini memang masih jauh dari kesempurnaan, tapi penulis sudah berusaha sebaik mungkin. Sekali lagi terima kasih. Semoga laporan ini bermanfaat bagi kita semua.

Padang, 13 Desember 2021
Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL ii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI v
DAFTAR GAMBAR vii
DAFTAR TABEL vii
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1. Latar Belakang 1
1.2. Tujuan dan Manfaat 2
1.3. Metodelogi Pengumpulan Data 4
1.4. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang 4
1.5. Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang 4
BAB II 5
2.1 Sejarah dan Perkembangan PT. Pelindo Pelabuhan II (Persero), Teluk Bayur 5
2.2 Visi dan Misi 8
2.3 Lokasi Perkembangan PT. Pelindo Pelabuhan II (Persero), Teluk Bayur 8
2.4 Struktur Organisasi PT. Pelindo Pelabuhan II (Persero), Teluk Bayur 8
2.5 Produk 11
BAB III TINJAUAN PUSTAKA 12
3.1 Manajemen Risiko 12
3.2 Kebijakan K3 12
3.3 Program K3 di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Teluk Bayur . 13
3.4 HIRADC 14
3.5 Jenis Bahaya 14
3.6 Sumber Bahaya 15
3.7 Klasifikasi Kecelakaan Kerja 17
3.8 Peti Kemas 17
3.9 Bahaya dan Risiko Bekerja di Dermaga Peti Kemas 19
3.10 Proses Manajemen Risiko 19
BAB IV PEMBAHASAN 20
4.1. Struktur Organisasi Unit Kerja 20
4.2. Penjelasan Singkat Tugas Unit Kerja 20

4.3. Tugas Khusus **20**
4.4. Kegiatan Magang **21**
4.5. Jadwal Magang **26**
4.6. Risk Assessment **27**
BAB V PENUTUP 35
5.1. Kesimpulan **35**
5.2. Saran **35**
DAFTAR PUSTAKA 36
LAMPIRAN 37

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1Luas Pelabuhan 6
Gambar 2. 2 Peta Belabuhan 7
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Perusahaan 8
Gambar 2. 4 Layanan Jasa 11

Gambar 3. 1 Alur Pelayanan Barang 18
Gambar 3. 2 Proses Manajemen Risiko 19

Gambar 4. 1 Struktur Oragnisasi K3 20
Gambar 4. 2 Safety Induction 21
Gambar 4. 3 Monitoring Safety Sign di Pelabuhan 22
Gambar 4. 4 Pengawasan terhadap Bahaya Pekerjaan Bongkar Muat 22
Gambar 4. 5 Monitoring Penerapan Higiene dan Sanitasi 23
Gambar 4. 6 Melakukan Pemeliharaan dan Pengecekan APD 24

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 2 Jadwal Magang 26
Tabel 4. 3 Identifikasi Risiko 28
Tabel 4. 4 Tingkat Risiko 29
Tabel 4. 5 Analisis Risiko 30
Tabel 4. 6 Evaluasi Risiko 32
Tabel 4. 7 Perlakuan Risiko 34

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perguruan tinggi sebagai institusi pendidikan memiliki peran yang sangat besar dalam upaya pencegahan risiko dalam kesehatan dan keselamatan kerja (K3). Agar peran yang strategis dan besar tersebut dapat dijalankan dengan baik maka lulusan perguruan tinggi haruslah memiliki kualitas yang unggul. Dalam masa ini seorang mahasiswa bukan hanya dituntut berkompeten dalam bidang kajian ilmunya tetapi juga dituntut untuk memiliki kompetensi yang holistik seperti mandiri, mampu berkomunikasi memiliki jejaring yang luas ,mampu mengambil keputusan ,peka terhadap perubahan dan perkembangan yang terjadi di dunia luar.

Program Praktek Kerja Lapangan merupakan salah satu mata kuliah yang menjadi bagian integral dari kurikulum, bertujuan untuk menjembatani antara dunia kampus dengan dunia kerja yang sesungguhnya. Melalui Praktek Kerja Lapangan ini diharapkan mahasiswa dapat mengakomodasikan antara konsep-konsep atau teori yang diperoleh dari bangku kuliah dengan kenyataan operasional dilapangan kerja yang sesungguhnya sehingga pengetahuan belajar akan menjadi lebih tinggi. Semua itu akan bermuara kepada peningkatan proses belajar dan sekaligus memberi bekal kepada mahasiswa untuk terjun ke lapangan kerja yang sesungguhnya.

PT. Pelindo Pelabuhan II (Persero), Teluk Bayur melaksanakan Praktek Kerja Lapangan yang bertempat di Jl. Semarang No.3 Teluk Bayur, Sumatera Barat. mendapatkan pengalaman dan pengetahuan mengenai berbagai situasi di dunia kerja yang nyata.

1.2. Tujuan dan Manfaat

Tujuan dan Manfaat penulis dalam melaksanakan kegiatan magang di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur diantaranya:

1.2.1. Tujuan

Tujuan magang di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur dibagimenjadi 2, tujuan umum dan tujuan khusus.

1. Umum

   Maksud dan tujuan dari pelaksanaan magang ini adalah sebagai berikut :

   a. Mahasiswa mampu mengenal dan mempelajari bagaimana lingkungan kerja.

   b. Dapat secara langsung mengetahui bagaimana proses bisnis yang ada pada perusahaan.

   c. Melatih mahasiswa bekerja secara professional, disiplin, mandiri dan mampu berkomunikasi dengan baik.

   d. Mahasiswa dapat terampil dalam berkomunikasi dan bekerja sama dalam tim di dunia kerja.

2. Khusus

   a. Untuk memenuhi beban satuan kredit semester (SKS) yang harus ditempuh sebagai persyaratan akademis di Jurusan Sistem Informasi Universitas Internasional Semen Indonesia.

   b. Menganalisis Manajemen Risiko Terkait Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Pada Peti Kemas dengan Metode HIRADC di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur

   c. Mempersiapkan mahasiswa menjadi lulusan yang berpotensi dan mempunyai pengalaman di dunia kerja.

   d. Mempraktekkan secara langsung ilmu yang telah didapat dari bangku perkuliahan ke dalam dunia kerja.

1.2.2. Manfaat

Manfaat dari pelaksanaan magang di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero),Teluk Bayur adalah sebagai berikut :

1. Bagi Perguruan Tinggi
   a. Membina kerjasama yang baik antara lingkungan akademis dengan lingkungan bisnis dan IT perusahaan.
   b. Sebagai tolak ukur penilaian kesiapan mahasiswa dalam memasuki dunia kerja setelah lulus.
   c. Mendapatkan masukan dari perusahaan dalam upaya meningkatkan metode pembelajaran yang lebih sesuai dengan kebutuhan perusahaan.
2. Bagi perusahaan
   a. Merupakan sarana penghubung antara instansi atau perusahaan dan lembaga Pendidikan Tinggi.
   b. Sebagai sarana untuk mengetahui kualitas pendidikan yang ada di UISI.
   c. Sebagai sarana untuk memberikan kriteria tenaga kerja yang dibutuhkan oleh badan usaha yang terkait. Memperoleh sumbangan pemikiran dan tenanga dalam rangka meningkatkan kinerja perusahaan.
3. Bagi Mahasiswa
   a. Mahasiswa lebih memahami permasalahan yang ada pada lingkungan kerja sesuai bidang ilmu masing-masing berdasarkan pengetahuan yang diperoleh selama perkuliahan
   b. Mengenal praktik dunia kerja mulai perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan evaluasi progrfam unit-unit kerja dengan mengembangkan wawasan berpikir yang unggul, inovatif, sportif dan inspiratif.
   c. Mendapatkan pengalaman menggunakan metode analisis masalah yang tepat terhadap pemecahan permasalahan dalam bidang yang diminati.

1.3. Metodelogi Pengumpulan Data

Metodologi yang digunakan untuk memperoleh data dalam pelaksanaan magang menggunakan pengumpulan data secara kualitatif yaitu dengan melakukan wawancara kepada pihak pihak terkait unit K3 di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur.

Metode wawancara ini merupakan suatu metode penulis untuk Wawancara informasi merupakan salah satu metode dalam pengumpulan data untuk dapat memperoleh data & informasi dari narasumber secara lisan. Adapun Proses wawancara dilakukan dengan cara tatap muka secara langsung dengan narasumbernya. Dalam proses wawancara interview mengajukan beberapa pertanyaan, baik dengan meminta penjelasan atau jawaban dari pertanyaan yang diberikan & membuat catatan mengenai hal-hal yang diungkapkan kepadanya.

1.4. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Lokasi: Jl. Semarang No.3 Teluk Bayur, Sumatera Barat

Waktu: 16 Agustus 2021 – 17 September 2021

1.5. Nama Unit Kerja Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan magang di Bidang Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3), di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur.

BAB II
PT. PELABUHAN INDONESIA II (PERSERO), TELUK BAYUR

2.1 Sejarah dan Perkembangan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), TelukBayur

Dari akhir abad XIX yakni pada tahun 1888-1893 adalah masa pembangunan phisik pelabuhan teluk bayur, proyek ini dipercaya kepada Ir.J. P. Yzerman, kemudian terkenallah pelabuhan ini dengan nama “Emmahaven”.

Secara geografis pelabuhan teluk bayur termasuk pelabuhan samudera pada kedudukan 01- 00- 94 S, 100- 21- 00 T terletak dipantai barat pulau sumatera, pada umumnya cuaca dipelabuhan ini sama dengan cuaca disekeliling equator ialah angin beraturan (reguler) agak tenang, panas dan penggantian musim berkala teratur. Luas daerah pelabuhan terdiri dari 6.470 Ha perairan, 434 Ha daratan, 30,89 Ha kolam pelabuhan dan 9-12 M LWS kedalam kolam. Pada saat ini dari sekian banyak pelabuhan yang ada, pelabuhan Teluk Bayur merupakan salah satunya pelabuhan laut yang terletak dipantai barat pulau sumatera yang teramai dan terbesar yang dikunjungi oleh kapal samudera dan antar pulau sebagai akibatnya pelabuhan ini mempunyai kedudukan dan peranan yang sangat penting bukan saja untuk propinsi Sumatera Barat tetapi juga untuk propinsi disekitarnya dan salah satu pintu gerbang perekonomian Indonesia bagian barat.

Gambar 2. 1Luas Pelabuhan

Suatu hal yang amat penting bahwa sub sektor perhubungan laut di Sumatera Barat harus dapat dan mampu menunjang pembangunan regional dan nasional dan segala sektor serta harus mampu mewujudkan peningkatan pelayanan selaku penyedia jasa dan jantungnya perekonomian yang merupakan unsur kemauan nasional.

Keadaan tersebut menuntut kiranya pelabuhan teluk bayur secara mutlak harus dikembangkan mulai saat ini dengan serius dan terus menerus agar pelabuhan teluk bayur sejalan dengan dengan perkembangan dunia perekonomian maritim.

Pada tanggal 22 Februari 2012, PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) meluncurkan identitas baru Pelindo II dalam bertransformasi menjadi IPC (Indonesia Port Corporation), Perusahaan penyediaan layanan pelabuhan di Indonesia yang lebih efisien dan modern dalam berbagai aspek, operasinya guna mencapai tujuan menjadi operator pelabuhan berkelas dunia. Nilai-nilai yang terkandung didalam warna jingga di logo baru ini adalah semangat pelabuhan, kekauatan, optimisme, serta kebanggaan setiap karyawan, untuk bersama-sama berdiri di garis terdepan dalam mencapai tujuan organisasi. Sisi biru pada logo menggambarkan kesiapan memasuki era baru yang dinamis dan fleksibilitas

setiap komponen dalam perusahaan mengahadapi berbagai tantangan guna mencapau tujuan perusahaan, sebagai a word- class port operator.

Logo baru IPC mewakili semangat transformasi kami, serta harapan akan awal yang baru demi menyongsong masa depan yang lebih cerah. Untuk mencapai goal kami, kami percaya perubahan dan kemajuan yang konstan, penuh dengan kejenakaan dan energi, agresif tapi tetap ramah, memberikan semangat ynag unik untuk Indonesia. Logo IPC juga merupakan simbol kebanggan bagi semua pihak di dalam organisasi saat kami membawa IPC kedepan.

Gambar 2. 2 Peta Belabuhan

KETERANGAN

1. Curah Cair
2. Peti Kemas
3. Warehouse
4. PTP Multipurpose
5. Kantor IPC Teluk Bayur
6. PT Semen Padang
7. Curah Kering
8. Lahan yang di sewa PT APICAL sebagai tangki dan
9. pabrik olahan CPO Pemukiman Penduduk

2.2 Visi dan Misi

2.1.1 Visi

Untuk menjadi mitra pilihan untuk diandalkan, kelas terbaik dipelabuhan dan jasa logistik dengan menciptakan suatu perusahaan yang menarik bagi orang-orang **dan memberikan konstribusi terhadap pertumbuhan nasional.**

2.2.2. Misi

a) Menjamin kualitas jasa kepelabuhan dengan jaringan logistik prima untuk memenuhi harapan stakeholder utama (pelangganan, pemegang saham, pekerja, mitra dan regulator).

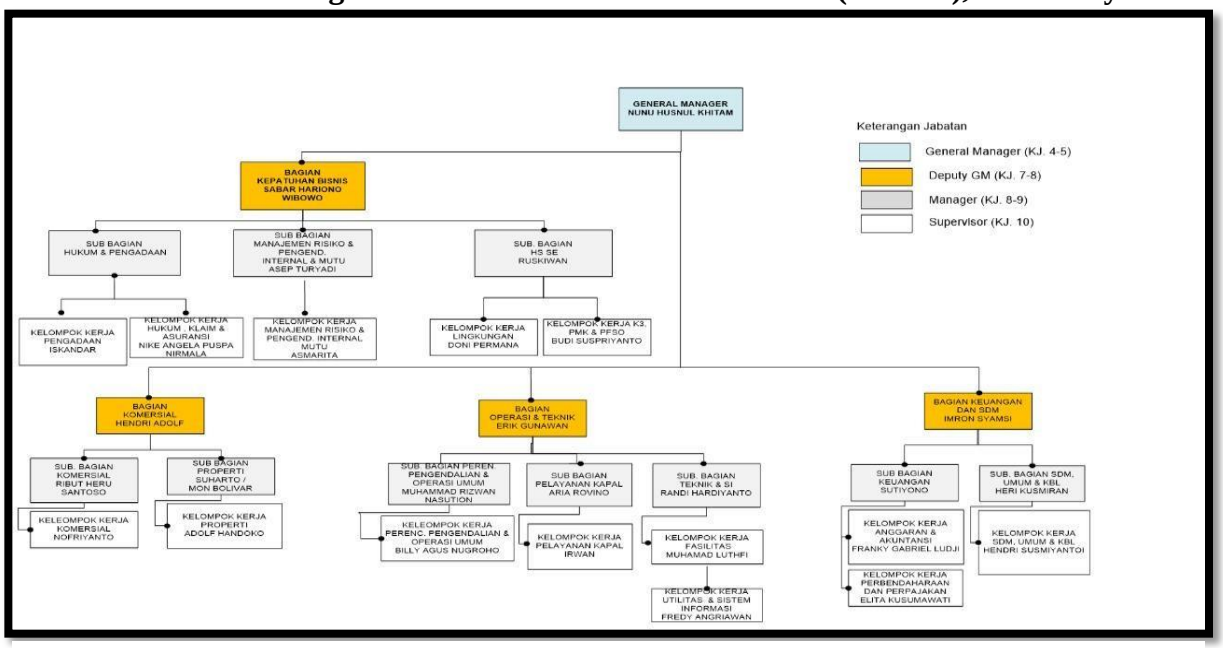
b) Menjamin kelancaran dan keamanan arus kapal dan barang untuk mewujudkan efisiensi biaya logistik dalam rangka memacu pertumbuhan ekonomi nasional

c) Menjamin kecukupan produktivitas untuk memenuhi dinamika kebutihan pelanggan

2.3 Lokasi Perkembangan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur

Lokasi Jl. Semarang No.3 Teluk Bayur, Sumatera Barat

2.4 Struktur Organisasi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi Perusahaan

Struktur organisasi PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayurterdiri dari:

2.5 Produk

Menjelma sebagai pelabuhan terbesar dan tersibuk di pantai barat Indonesia, Pelabuhan Teluk Bayur berperan penting dalam rantai arus logistik nasional.

Saat ini, Pelabuhan Teluk Bayur menyediakan pelayanan barang, kapal, peti kemas, dan ruparupa usaha. Semua pelayanan ini tersebar di setiap dermaga yang dimiliki Pelabuhan Teluk Bayur. Guna menunjang pembangunan dan percepatan pertumbuhan perekonomian wilayah, Pelabuhan Teluk Bayur senantiasa meningkatkan pelayanan dan fasilitas. produksi Pelabuhan Indoneisa II (Persero) Cabang Teluk Bayur menyediakan jasa di bidang Perhubungan dan bidang Jasa.

Gambar 2. 4 Layanan Jasa

BAB III
TINJAUAN PUSTAKA

3.1 Manajemen Risiko

Manajemen risiko adalah aktivitas terkoordinasi yang dilakukan untuk mengarahkan dan mengelola organisasi dalam rangka menangani risiko lalu diarahkan menuju pengelolaan potensi ancaman maupun kesempatan secara efektif .

Dapat disimpulkan bahwa manajemen risiko adalah sebuah aktivitas atau proses pengelolaan risiko pada sebuah perusahaan yang bertujuan untuk menentukan tindakan terbaik dalam meminimalisir suatu kerugian atau dampak yang akan terjadi

3.2 Kebijakan K3

Manajemen PT. Pelabuhan Indoneisa II (Persero) Cabang Teluk Bayur menjadi penyedia jasa pelabuhan yang bersahabat, mengerti akan kebutuhan penggunaan jasa serta mampu memenuhi bahkan melebihi aekspektasi pelanggannya, berkomitmen dan bertekad akan konsisten melaksanakan kegiatan penyaluran jasa dengan menggunakan keselamatan dan kesehatan kerja yang berwawasan lingkungan serta melindungi bagi siapapun yang berada di tempat kerja yang dilakasanakan secara berkelanjutan dengan tujuan :

1. Memberikan berbagai macam pelayanan dengan kualitas terbaik
2. Menerapkan pelayanan dengan cepat
3. Menyediakan kemudahan akses sesuai dengan yang dibutuhkan oleh pelayanan jasa pelabuhan

Sasaran :

Mengimplementasikan kebijakan “zero accident”, serta mampu memenuhi SLA/SLG yang disepakatu dengan pengguna jasa.

Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut PT. Pelabuhan Indoneisa II (Persero) Cabang Teluk Bayur berkomitmen :

1. Mematuhi peraturan perundangan K3 sebagai persyaratan minimum K3.
2. Menerapkan standart operasioal terbaik di dunia.
3. Menyediakan sarana dan prasarana yang berkaitan dengan K3.

Memellihara dan menerapkan Sistem Manajemen K3 (SMK3) secara konsisten.

5 Memiliki produktivitas yang tinggi

6. Melakukan identifikasi dan mengendalikan seluruh sumber bahaya dari aspek lingkungan perusahaan., menerapkan "International best practice".
7. Bekerja secara efektif dan efisien
8. Meningkatkan kompetensi karyawan memenuhi kualifikasi persyaratan tugasnya.
9. Mengkonsultasikan permasalahan K3 dengan seluruh pekerjaan dan pihak terkait.
10. Melakukan evaluasi dan tinjauan terhadap pelaksanaan K3 dengan peraturan perundangan K3.

Keberhasilan perusahaan sangat tergantung pada keberhasilan kinerja K3 oleh karena itu setiap resiko harus dapat di minimalkan, sehingga perlu keterlibatan seluruh Stake Holder perusahaan untuk melaksanakan kebijakan/ komitmen ini. Komitmen ini ditinjau pada lama 1 (satu) tahun sekali untuk menjamin agar tetap konsisten dan sesuai dengan tuntutan perusahaan dan perkembangan teknologi.

3.3 Program K3 di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang TelukBayur

1. Adanya pelatihan Tanggap Darurat (1 tahun sekali).
2. Simulasi penggunaan peralatan proteksi kebakaran (1x 6 bulan).

3. Audit K3(1x 1 tahun)
4. Gizi Kerja (Makan siang)
5. LOTO (Lock Out Tag Out)
6. Media Komunikasi K3 Elektronik
7. Rambu K3
8. Safety Talk
9. Pemeriksaan berkala pada proteksi kebakaran (setiap bulan).
10. Simulasi BCM (Business Continuity Management)

3.4 HIRADC

HIRADC (Hazzard Identification Risk Assesment Determining Control) yang perlu dipahami adalah Hazard (bahaya), Identification (identifikasi), Risk (resiko), Assesment (Penilaian), Determining (Mengendalikan), Control (kendalikan). dapat disimpulkan bahawa HIRADC itu adalah suatu metode yang menilai suatu risiko dalam melakukan pekerjaan pada perusahaan harus mengidentifikasi bahaya, menilai risiko serta menentukan pengendalian bahaya.

3.5 Jenis Bahaya

Menurut Agustina (2018), jenis-jenis bahaya (hazard) di tempat kerja berasal dari beberapa faktor, antara lain :

a. Faktor penyebab dari bahan-bahan beracun seperti bahan kimia misalnya, gas beracun, uap dari limbah pembuangan dari udara pabrik, asap, dan lain- lain.
b. Faktor penyebab dari lingkungan kerja secara fisik seperti, pencahayaan yang kurang terang, faktor kebisingan yang dapat mempengaruhi kinerja pada pekerja, lantai licin pada area tempat kerja, gelombang ultraviolet, dan lain-lain.
c. Faktor penyebab dari lingkungan biologis seperti, beberapa kuman yang dapat masuk kedalam organ tubuh pekerja misalnya bakteri ataupun virus lainnya.
d. Faktor penyebab dari kinerja peralatan di suatu tempat kerja misalnya, peralatan yang sudah tidak berfungsi atau tidak layak pakai dapat

menimbulkan terjadinya kecelakaan kerja karena tidak dilakukan perbaikan atau inspeksi rutin, ataupun peralatan yang tidak sesuai dengan ukuran tubuh sehinga pekerja kurang nyaman saat bekerja dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan kerja yang tidak diinginkan.

e. Faktor penyebab dari kondisi jiwa seseorang atau mental pada pekerja yang sering down atau tidak biasa ketika berinteraksi dengan mesin, alat berat, ataupun tekanan dari atasan sehingga menyebabkan ketegangan jiwa karena mental yang turun atau lemah.

3.6 Sumber Bahaya

Menurut Agustina (2018), sumber-sumber bahaya dapat berasal dari :

1. *Manusia*

Dari penyidikan, ternyata faktor manusia dalam timbulnya kecelakaan sangatlah penting. Selalu ditemui, dari hasil penelitian bahwa 80-85% kecelakaan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan manusia.

2. *Peralatan*

Dalam industri berbagai peralatan yang digunakan dapat menyebabkan bahaya apabila tidak digunakan dengan semestinya, tidak ada latihan tentang penggunaan alat tersebut, tidak dilengkapi dengan perlindungan dan pengamanan, serta tidak ada perawatan atau pemeriksaan. Perawatan dan pemeriksaan diadakan menurut kondisi agar bagian-bagian mesin atau alat-alat yang berbahaya dapat dideteksi sedini mungkin.

3. *Bahan atau material*

Karakteristik bahan yang ditimbulkan dari suatu bahan tergantung dari sifat bahan, antara lain :

- Mudah terbakar
- Mudah meledak
- Menimbulkan energy
- Menimbulkan kerusakaan pada kulit dan jaringan tubuh
- Menyebabkan kanker
- Menyebabkan kelainan pada janin
- Bersifat racun

- Radioaktif

4. *Proses*

Bahaya yang timbul dari faktor proses tergantung dari teknologi yang dipakai. Proses yang dilakukan menggunakan peralatan yang sederhana dan peralatan yang komplek/rumit mempunyai potensi bahaya yang berbeda. Dari proses produksi terkadang timbul debu, asap, panas, bising, dan bahaya mekanis seperti tangan terjepit, terpotong, memar, tertimpa bahan. Hal tersebut dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan penyakit kerja.

5. *Cara kerja*

Cara kerja mempunyai efek bahaya baik terhadap pekerja atau orang yang berada di sekitar. Cara kerja yang dimaksud antara lain:

a. Cara mengangkat dan mengangkut, apabila terjadi kesalahan akan mengakibatkan cedera.
b. Cara kerja yang salah dapat mengakibatkan partikel (debu, serbuk logam) terhambur, timbulnya percikan api serta tumpahnya bahan kimia.
c. Pemakaian alat pelindung diri yang tidak sesuai.

6. *Lingkungan Kerja*

Faktor-faktor bahaya lingkungan kerja, antara lain :

a. Faktor fisik, meliputi penerangan, suhu udara, kelembapan, cepat lambat udara, suara, vibrasi mekanis, radiasi, tekanan udara, dan lain-lain.
b. Faktor kimia, meliputi gas, uap, debu, kabut, asap, awan, cairan, dan benda benda padat.
c. Faktor biologi, baik golongan hewan maupun tumbuhan.
d. Faktor fisiologis, seperti konstruksi mesin, sikap, dan cara kerja.
e. Faktor mental-psikologis, yaitu susunan kerja, hubungan di antara pekerja atau dengan pengusaha, pemeliharaan kerja dan sebagainya.

3.7 Klasifikasi Kecelakaan Kerja

Adapun klasifikasi kecelakaan kerja menurut ILO (International Labour Organization) pada konferensi tahun 1952. ILO mengklasifikasikan kecelakaan akibat kerja adalah :

a. Klasifikasi menurut jenis kecelakaan : terjatuh dari ketinggian, terjatuh pada ketinggian yang sama, tertimpa benda jatuh, terpukul benda tidak bergerak, terjepit di antara dua benda, tersengat arus listrik
b. Klasifikasi menurut benda : Mesin, alat pengangkut dan sarana angkutan, perlengkapan lainnya (perkakas kerja, instalasi listrik, dan lain-lain), material bahan dan radiasi, hewan, lain-lain yang termasuk klasifikasi di atas.
c. Klasifikasi menurut sifat luka : fraktur / retak, terkilir, gegar otak dan luka di dalamnya, amputasi dan enuklerasi, luka-luka ringan, memar dan remuk, terbakar, akibat arus listrik, lain-lain yang termasuk klasifikasi tersebut.
d. Klasifikasi menurut letak luka : Kepala, leher, badan, tangan, tungkai.

3.8 Peti Kemas

Bongkar muat peti kemas di pelabuhan PT Pelindo II (Persero) cabang teluk bayur yang terletak di Dermaga 5 dan 6. Kegiatan bongkar muat peti kemas mempunyai banyak potensi-potensi bahaya yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja, seperti halnya pada saat bongkar container dari kapal ke truk dengan menggunakan crane, beberapa buruh TKBM yang tidak mengenakan helm pelindung kepala sehingga dapat terjadi kecelakaan kerja yang disebabkan oleh human error yaitu karena operator yang mengantuk. Kerusakan pada alat bongkar muat juga sering terjadi misalnya crane rusak atau slingnya terkelupas, dalam hal ini juga dapat menyebabkan kecelakaan kerja jika tidak dilakukan pengecekan pada alat sebelum digunakan.

Gambar 3. 1 Alur Pelayanan Barang

Sumber : Divisi Rendal Ops PT. Pelindo II

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Teluk Bayur menyediakan pelayanan bongkar muat peti kemas mulai dari kapal hingga penyerahan ke pemilik barang. Sebuah kapal peti kemas yang bersandar di dermaga melakukan aktivitas bongkar muat peti kemas di dermaga maka kapal tersebut dikenakan biaya jasa dermaga. Peti kemas lalu dikirim ke lapangan penumpukan atau gudang maka dikenakan biaya jasa penumpukan.

Jumlah pekerja yang terlibat dalam proses bongkar muat peti kemas terdiri dari:

- 1 orang operator GLC (gantry luffing crane)
- 1 orang asisten operator
- 1 orang tally man
- 1 orang operator headtruck
- 1 orang operator RTGC (rubber tyred gantry crane)
- 1 orang operator reach stacker

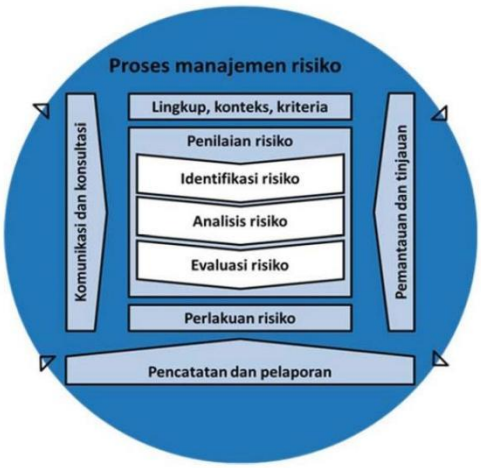
3.9 Bahaya dan Risiko Bekerja di Dermaga Peti Kemas

Potensi bahaya dan risiko pekerjaan yang terdapat di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Teluk Bayur Kota Padang adalah saat melakukan bongkar muat peti kemas. Potensi bahaya tersebut dapat menyebabkan kecelakaan pada pekerja seperti:

1. Jatuhnya container dari crane menimpa operator truck dan pekerja yang berada disekitarnya
2. Kurangnya rambu-rambu di area operasional
3. Pekerja tidak memakai APD saat bekerja
4. Jika operator terjatuh dari ketinggian dapat menyebabkan terluka,patah tulang,cacat bahkan meninggal dunia
5. Pekerja tertabrak truck pengangkut peti kemas.

3.10 Proses Manajemen Risiko

Proses manajemen risiko melibatkan penerapan yang sistematis dari kebijakan, prosedur, dan praktik untuk kegiatan komunikasi dan konsultasi, membangun konteks dan menilai, member perlakuan, memantau, meninjau ulang, mencatat dan melaporkan risiko.

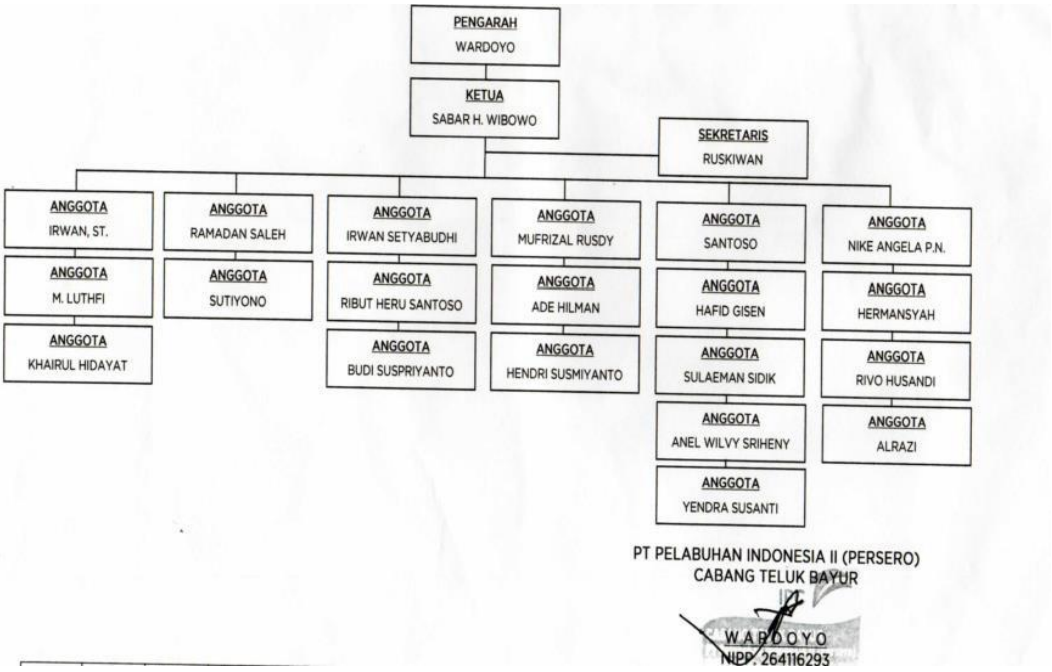


Gambar 3. 2 Proses Manajemen Risiko

Proses manajemen risiko harus menjadi bagian integral dari manajemen dan pengambilan keputusan dan diintegrasikan ke dalam struktur, operasi dan proses organisasi.

BAB IV
PEMBAHASAN

4.1. Struktur Organisasi Unit Kerja



Gambar 4. 1 Struktur Oragnisasi K3

4.2. Penjelasan Singkat Tugas Unit Kerja

PT. Pelabuhan Indoneisa II (Persero) Cabang Teluk Bayur menyatakan bahwa Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari bisnis perusahaan dan pelaksanaanya merupakan tanggung jawab semua pihak di perusahaan untuk mencegah dan mengurangi kerugian materi, cidera fisik, dampak psikologis, penyakit akbat kerja, kerusakan peralatan, kerusakan lingkungan, hilangnya jam kerja dan terputusnya pelayanan jasa dan pelayanan perhubungan.

4.3. Tugas Khusus

Melakukan assessment risiko Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) :

- Identifikasi Risiko dengan Metode HIRADC
- Tingkat Risiko
- Pengendalian Risiko

4.4. Kegiatan Magang

Kerja Praktek (KP) dilaksanakan di Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) PT Pelabuhan Indonesia (II), Persero dengan perincian yang akan dilakukan sebagai berikut :

4.4.1 Safety Induction

1. Definisi Kegiatan

   Safety Induction adalah kegiatan yang dilakukan untuk memberikan aturan dan serta pengenalan lingkungan kerja kepada pekerja baru.

2. Waktu Pelaksanaan

   Setiap ada pekerja baru masuk wajib dilakukan Induction pada hari pertama masuk Senin, 9 Agustus 202

Gambar 4. 2 Safety Induction

3. Manfaat Induction

   Agar pekerja mengetahui wilayah pekerjaan dan bahaya-bahaya di tempat kerja.

4. Resiko dan Bahaya

   Resiko kalau pekerja baru tidak diberi induction yaitu pekerja tidak tahu lokasi tempat kerja dan bahaya pada saat bekerja.

4.4.2 Monitoring Safety Sign di Pelabuhan

1. Definisi Kegiatan

Monitoring safety sign di pelabuhan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya safety sign dan penempatan safety sign yang benar

2. Waktu Pelaksanaan

   Kegiatan ini dilakukan pada hari Kamis, 12 Agustus 2021 dengan pembimbing lapangan

Gambar 4. 3 Monitoring Safety Sign di Pelabuhan

3. Hasil

   Dari awal memasuki area dermaga banyak ditemui rambu-rambu keselamatan kerja. Namun masih ada beberapa pekerja yang tidak mematuhi aturan yang tertulis di rambu-rambu keselamatan seperti dialarang duduk di are boogie/gjc tanpa memakai APD.

4.4.3 Pengawasan terhadap Bahaya Pekerjaan Bongkar Muat

1. Definisi Kegiatan

   Pengawasan terhadap bahaya pekerjaan bongkar muat adalah kegiatan yang dilakukan untuk mengetahui bahaya dan risiko yang ada pada pekerja bongkar muat.

2. Waktu Pelaksanaan

   Kegiatan ini dilakukan pada hari Rabu, 22 Agustus 2021. Pengawasan terhadap bahaya pekerjaan bongkar muat di sajikan dalam Gambar 4.3

Gambar 4. 4 Pengawasan terhadap Bahaya Pekerjaan Bongkar Muat

3. Hasil

   Melakukan pengawasan langsung dengan orang pembimbing lapangan terhadap pekerjaan bongkar muat. Pada saat itu para pekerja sedang melakukan pekerjaan bongkar muat peti kemas tidak memakai APD dan terdapat tindakan tidak safety dari pekerja tersebut.

4.4.4 Monitoring Penerapan Higiene dan Sanitasi

1. Defenisi Kegiatan

   Monitoring penerapan Higiene dan Sanitasi adalah kegiatan yang dilakukan untuk melindungi, memelihara, dan meningkatkan kesehatan manusia agar tidak terjadinya gangguan kesehatan. Seperti tindakan higiene salah satunya mencuci tangan sebelum makan, sedangkan sanitasi menutup makanan dengan tudung saji agar terhindar dari lalat atau bakteri.

2. Waktu Pelaksanaan

   Kegiatan ini dilakukan pada hari Rabu, 25 Agustus 2021 penyajian makanan di perusahaan

Gambar 4. 5 Monitoring Penerapan Higiene dan Sanitasi

3. Hasil

   Setiap hari tenaga kerja diwajibkan mencuci tangan dan mengecek suhu tubuh sebelum memasuki area kerja. Pekerja selalu di beri nasi kotak agar para pekerja tidak makan makanan sembarangan atau tidak jauh dari area kerja, sehingga terpenuhinya gizi para tenaga kerja.

4.4.5 Melakukan Pemeliharaan dan Pengecekan APD

1. Definisi Kegiatan

   Melakukan pemeliharaan dan pengecekan APD adalah kegiatan yang dilakukan untuk pengecekan kelayakan peralatan APD yang sudah ada dan pemeliharaan yang harus dilakukan.

2. Waktu Pelaksanaan

   Kegiatan yang dilakuakan pada hari Selasa, 26 Agustus 2021. Pengecekan APD disajikan dalam Gambar 4.6

Gambar 4. 6 Melakukan Pemeliharaan dan Pengecekan APD

3. Hasil

   Melihat pengecekan kelayakan peralatan APD yang sudah ada dan pemeliharaan agar disaat pekerja mau memakai APD yang seperti Helm dan rompi. Para pekerja merasa nyaman saat dipakai dan ketika helm itu sudah ada rusak pasti para pekerja tidak mau memakai helm karena ketidak nyaman nya saat di pakai dan dan disaat para pekerja tidak memakai helm, pemicu akan timbulnya kecelakaan terjadi, maka dari itu harus melakukan pengecekan kelayakan pemakaian APD.

4.4.6 Mengidentifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko

1. Definisi Kegiatan

   Mengidentifikasi bahaya dan penilaian risiko adalah kegiatan yang penilaian risiko yang ada di tempat kerja.

2. Waktu Pelaksnaan

   Yang dilakukan pada hari Rabu, 25 September 2021.

3. Hasil

   Disaat melakukan identifikasi bahaya dan risiko didapatkan bahaya yang ditimbulkan dari alat-alat berat dan proses bongkat muat.

4..5.7 Pengenalan kesehatan dan keselamatan kerja (K3) PT Pelabuhan Indonesia II, Persero

- Studi Literatur
- Obeservasi dan Pengumpulan Data
- Penyususan Laporan

4.5. Jadwal Magang

Kegiatan	Minggu ke -			
	1	2	3	4
Pengenalan dan identifikasi kondisi K3 di IPC Teluk Bayur				
Pengamatan terhadap manajemen risiko dan HIRADC K3 di IPC Teluk Bayur dan terjun kelapangan di pelabuhan IPC				
Pemahaman Kesehatan, dan Keselamatan Kerja (K3) dan HIRADC di IPC II Teluk Bayur				
Melakukan penyelesaian dari permasalahan yang dianalisis di K3				
Penyusunan laporan Kerja Praktek				
Bimbingan dan konsultasi dengan dosen pembimbing				
Penyerahan laporan kerja praktek				

Tabel 4. 1 Jadwal Magang

4.6. Risk Assessment

4.6.1 Identifikasi Risiko

No	Lokasi, kegiatan, Peralatan perkasas, Material	Deskripsi, Bahaya	Potensi Bahaya		Desekripsi Konsekuensi	Legistasi
						Y/T
1	Dermaga 5,6 (Terminal Peti Kemas)	Monitoring di dermaga	1	jatuhnya petikemas	cacat,meninggal	Permenaker 05/MEN/1995 tentang pesawat angkat dan angkut.
			2	Debu, dan kebisingan	Gangguan Pernafasan & pendengaran	Peraturan mentri tenaga kerja dan transmigrasi no 05 tahun 2018 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Lingkungan
			3	Tertabrak	Cedera,cacat, kematian	UU no22 tahun 2009 tentang LLAJ
			4	Asap gas CO2	terpapar debu,sesak napas dan pencemaran lingkungan	UU no 32 tahun 2009 tentang perlindungan dan pengellaan lingkungan hidup.
			5	Tertimpa Container	cedera, cacat, kematian	Permenaker 05/MEN/1995 tentang pesawat angkat dan angkut danUU 22tahun 2009 tetang LLAJ

2	Lapangan Peti Kemas	Monitoring	1	Berjalan di area peti kemas	Tertabrak	UU no22 tahun 2009 tentang LLAJ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
			2	jatuhnya petikemas	cacat,meninggal	Permenaker 05/MEN/1995 tentang pesawat angkat dan angkut.
			3	Debu, dan kebisingan	Gangguan Pernafasan dan pendengaran	Peraturan Mentri Tenaga Kerja dan No 05 Tahun 2018 Tentang Keselamatan dan Kesehatan Lingkungan Kerja
			4	Tertabrak	Cedera,cacat, kematian	UU no22 tahun 2009 tentang LLAJ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.
			5	Asap gas CO2	terpapar debu,sesak napas dan pencemaran lingkungan	UU no 32 tahun 2009 tentang perlindungan dan pengellaan lingkungan hidup.
			6	Tertimpa container	cedera, cacat, kematian	Permenaker 05/MEN/1995 tentang pesawat angkat dan angkut danUU 22tahun 2009 tetang LLAJ

Tabel 4. 2 Identifikasi Risiko

Tingkatan Risiko

Kemungkinan		Konsekuensi				
		1	2	3	4	5
5	Hampir	T	T	E	E	E
4	Sering	S	T	T	E	E
3	Dapat	R	S	T	E	E
2	Kadang-kadang	R	R	S	T	E
1	Jarang	R	R	S	T	T

Tingkat Risiko	Keterangan
R = Rendah	Tidak memerlukan pengendalian tambahan, tetap dimonitor secara rutin dengan SOP dan inspeksi rutin
S= Sedang	Risiko dapat diterima, monitoring dilakukan sampai middle management / Kepala Bagian
T = Tinggi	Risiko tidak dapat diterima, memerlukan pengendalian tambahan, diperlukan keterlibatan para unit kerja
E = Ekstrem	Bencana, Perlu keteribatan pimpinan puncak

Tabel 4. 3 Tingkat Risiko

4.6.2 Analisis Risiko

Dilakukan Analisis Risiko pertimbangan dari penyebab risiko yang bermacam-macam factor. Berikut ini adalah analisis risiko dari kesehatan dan keselamatan kerja (K3).

No	Risiko Awal				
	Kemungkinan (KM)	Keparahan (KP)	Tingkat Risiko (R) KMxKP	P/T	Tingkat Risiko
1.	3	4	12	T	
	3	3	9	T	
	3	4	12	T	
	4	2	8	T	
	3	4	12	T	
2.	4	2	8	T	
	3	4	12	T	
	3	3	9	T	
	3	4	12	T	
	4	2	8	T	
	3	4	12	T	

Tabel 4. 4 Analisis Risiko

4.6.3 Evaluasi Risiko

Dari hasil Analis Risiko tersebut lalu dilakukan suatu evaluasi risiko untuk membuat keputusan dalam membutuhkan perlakuan / pengendalian dan mana yang prioritas :

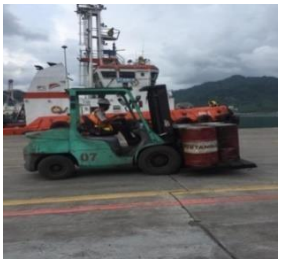
Pengendalian Yang Ada	Risiko Sisa					Pengendalian Tambahan
	Kemung kinan (KM)	Kepa rahan (KP)	Tingkat Risiko (R) KMxKP	P/T	Tingkat Risiko	
pengoperasian alat BM yang aman dan safety serta kelengkapan SIO/sertifikasi alat BM.	2	4	8	P		Patuhi rambu-rambu keselamatan
Sosialisasi penggunaan APD,rambu dan marka jalan	2	2	4	P		
Sosialisasi penggunaan APD dan pemasangan rambu-rambu	2	4	8	P		
penggunaan masker	3	2	6	P		

Pemasangan rambu, pengecekan alat secara berkala	2	4	8	P		
Berjalan di walking area	2	2	4	P		patuhi rambu lalu lintas
goperasian alat BM yang aman dan safety serta kelengkapan SIO/sertifikasi alat BM.	2	4	8	P		Patuhi rambu-rambu keselamatan
Sosialisasi penggunaan APD,rambu dan marka jalan	2	2	4	P		
Sosialisasi penggunaan APD dan pemasangan rambu	2	4	8	P		
Penggunaan Masker	3	2	6	P		
Pemasangan rambu, pengecekan alat secara berkala	2	4	8	P		

Tabel 4. 5 Evaluasi Risiko

4.6.4 Perlakuan Risiko

Didalam Perlakuan Risiko ini terdapat avoid, mitigasi dan output apa yang akan diberikan dari kesehatan dan keselamatan kerja (K3) :

NO	AVOID	MITIGASI	OUTPUT
1.	Perlakuan APD	Pengawas selalu mengingatkan untuk selalu menggunakan APD saat bekerja.	Operator menggunakan APD saat akan melakukan pekerjaan membawa drum bahan bakar. 
2.	Penataan Peti Kemas	Melakukan tindakan pemyusunan peti kemas dengan rapi dan efektif.	Mempermudah pekerja dalam melaksanakan pekerjaannya.
3.	Rambu-rambu keselamatan Kerja dilapangan	Memberi rambu-rambu k3 di tempat kerja agar pekerja dapat mengetahui tempat-tempat yang	udah terpasangnya rambu-rambu sudah sangat efektif, sehingga pekerja

		berisiko saat bekerja	dapat mengetahui lokasi-lokasi yang berisiko kecelakaan.

Tabel 4. 6 Perlakuan Risiko

BAB V

PENUTUP

Setelah penulis melakukan praktek kerja lapangan (PKL) di PT.Pelabuhan Indonesia II, (Persero) Cabang Teluk Bayur Kota Padang. Penulis dapat mengambil kesimpulan dan saran dari Analisis Manajemen Risiko Terkait Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada Peti Kemas dengan Metode HIRADC di PT. Pelindo Pelabuhan II (Persero)

5.1. Kesimpulan

PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), Teluk Bayur membuat kebijakan tentang kehatan dan keselamatan kerja (K3) dengan metode HERADC , tetapi belum maksimal penerapannya terutama pada pekerjaan di bagian bongkar muat peti kemas. Pekerja masih banyak yang belum memakai APD pada saat pekerjaan berlansung, dan tidak mematuhi aturan yang berlaku pada saat pekerjaan bongkar muat peti kemas berlansung yang dapat membahayakan nyawa pekerja.

5.2.Saran

Berdasarkan kesimpula yang telah penulis sampaikan, penulis memberikan saran kepada pengawas agar memperhatikan pekerja terhadap APD pasa saat bekerja agar diberikan sosialisasi bahwa APD penting untuk keselamatan kerja. Karena pekerjaan yang berisiko harus mendapatkan perhatian atau pengawasan khusus untuk menghindari terjadinya kecelakaan kerja

DAFTAR PUSTAKA

31010, I. (2018). *Risk management — Risk assessment techniques.*

Aulia Febriyanti, B. C. (2012). Manajemen Resiko Pada Pengelolaan Data Di Bagian Pengolahan Data PT. Petrokimi Gresik . *JURNAL TEKNIK POMITS Vol. 1, No. 1*, 1-6.

Bayur, K. C. (2021). Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko. *HIRADC*, LINI 1.

Parastra, H. G. (22 Juli 2019). Struktur Organisasi Perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II, Persero. 1.

Prasastra, H. G. (2020). Struktur Organisasi K3. 1.

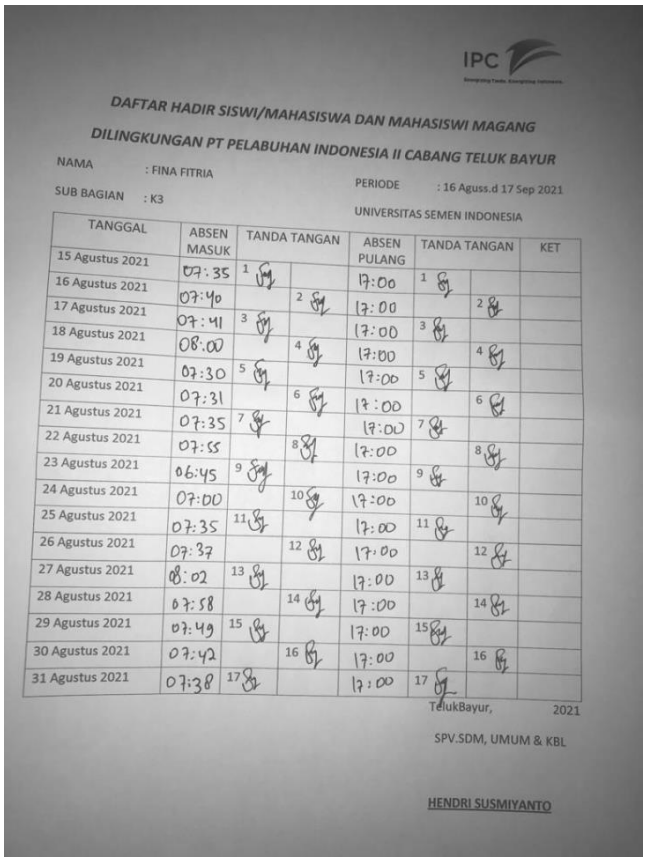
Profil Perusahaan PT Pelindo II, P. (2021). https://www.indonesiaport.co.id/cabang-perusahaan. *Web Profil Perusahaan*.

Situs Resmi Pemerintah Kabupaten Tuban. (n.d.). Retrieved Juni 12, 2021, from https://tubankab.go.id/page/lambang-daerah

Syihabuddin, A. (2012). Manajemen Risiko Proyek Pengembangan Data Center Instansi XYZ . 1-15.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Daftar Hadir Magang



IPC

DAFTAR HADIR SISWI/MAHASISWA DAN MAHASISWI MAGANG
DILINGKUNGAN PT PELABUHAN INDONESIA II CABANG TELUK BAYUR

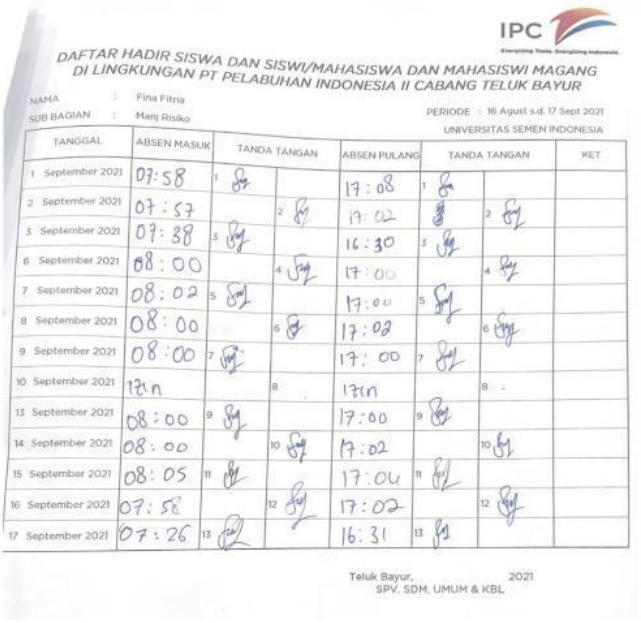
NAMA : FINA FITRIA
SUB BAGIAN : K3
PERIODE : 16 Aguss.d 17 Sep 2021
UNIVERSITAS SEMEN INDONESIA

TANGGAL	ABSEN MASUK	TANDA TANGAN		ABSEN PULANG	TANDA TANGAN		KET
15 Agustus 2021	07:35	1		17:00	1		
16 Agustus 2021	07:40		2	17:00		2	
17 Agustus 2021	07:41	3		17:00	3		
18 Agustus 2021	08:00		4	17:00		4	
19 Agustus 2021	07:30	5		17:00	5		
20 Agustus 2021	07:31		6	17:00		6	
21 Agustus 2021	07:35	7		17:00	7		
22 Agustus 2021	07:55		8	17:00		8	
23 Agustus 2021	06:45	9		17:00	9		
24 Agustus 2021	07:00		10	17:00		10	
25 Agustus 2021	07:35	11		17:00	11		
26 Agustus 2021	07:37		12	17:00		12	
27 Agustus 2021	08:02	13		17:00	13		
28 Agustus 2021	07:58		14	17:00		14	
29 Agustus 2021	07:49	15		17:00	15		
30 Agustus 2021	07:42		16	17:00		16	
31 Agustus 2021	07:38	17		17:00	17		

TelukBayur, 2021

SPV.SDM, UMUM & KBL

HENDRI SUSMIYANTO



IPC

DAFTAR HADIR SISWA DAN SISWI/MAHASISWA DAN MAHASISWI MAGANG
DI LINGKUNGAN PT PELABUHAN INDONESIA II CABANG TELUK BAYUR

NAMA : Fina Fitria
SUB BAGIAN : Manj Risiko
PERIODE : 16 Agust s.d. 17 Sept 2021
UNIVERSITAS SEMEN INDONESIA

TANGGAL	ABSEN MASUK	TANDA TANGAN		ABSEN PULANG	TANDA TANGAN		KET
1 September 2021	07:58	1		17:08	1		
2 September 2021	07:57		2	17:02		2	
3 September 2021	07:38	3		16:30	3		
6 September 2021	08:00		4	17:00		4	
7 September 2021	08:02	5		17:00	5		
8 September 2021	08:00		6	17:02		6	
9 September 2021	08:00	7		17:00	7		
10 September 2021	Izin		8	Izin		8	-
13 September 2021	08:00	9		17:00	9		
14 September 2021	08:00		10	17:02		10	
15 September 2021	08:05	11		17:04	11		
16 September 2021	07:58		12	17:02		12	
17 September 2021	07:26	13		16:31	13		

Teluk Bayur, 2021
SPV. SDM, UMUM & KBL

Lampiran 2. Surat Keterangan diterima magang

IPC
Energizing Trade. Energizing Indonesia.

Sifat : Penting

Lapmpiran : -

Perihal : Jawaban Permohonana Kerja Praktik

Dengan hormat,

Menanggapi Surat Permohonan Kerja Praktik yang kami terima, maka dengan demikian kami memustuskan untuk menerima mahasiswa ;

No	Nama	NIM	Program Studi
1	Fina Fitria Oktari	3021810009	Sistem Informasi

Dapat melaksanakan Kerja Praktik di PT. Pelabuhan Indonesia II, Persero selama 1 (saty) bulan, mulai tanggal 16 Agustus s/d 17 September 2021. Demikian untuk menjadikan periksa dan atas kerjasamanya kami sampaikan terimakasih.

Hormat Kami,

Yosua Na

HRD

Lampiran 3. Surat Keterangan selesai magang

IPC
Energizing Trade. Energizing Indonesia.

Sifat : Penting

Lapmpiran : -

Perihal : Selesai Kerja Praktik

Dengan hormat,

Menunjukkan Surat Koordinator Kerja Praktik Universitas Internasional Semen Indonesia pada tanggal 16 Agustus 2021, perihal permohonan kerja praktik, bersama kami sampaikan bahwa mahasiswa ;

No	Nama	NIM	Program Studi
1	Fina Fitria Oktari	3021810009	Sistem Informasi

Telah melaksanakan Kerja Praktik di PT. Pelabuhan Indonesia II, Persero dan berakhir tanggal 17 September 2021. Demikian untuk menjadikan periksa dan atas kerjasamanya kami sampaikan terimakasih.

Hormat Kami,

Yosua Na

HRD

Lampiran 4. Lembar Evaluasi

UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
Komplek PT. Semen Indonesia (Persero) Tbk.
Jl. Veteran, Gresik Jawa Timur 61122
Telp: (031) 3985482, (031) 3981732 ext. 3662 Fax: (031) 3985481

LEMBAR EVALUASI MAGANG

Dosen Pembimbing

Nama : Fina Fitria Oktari
NIM : 3021810009
Judul Magang : Analisis Manajemen Risiko Terkait Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada Peti Kemas dengan Metode HIRADC di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

ASPEK	BOBOT (B) %	NILAI (N)	N X B
Penulisan Laporan (Kelengkapan, Kesesuaian, Konten, Referensi)	10 %	85	8,5
Aplikasi Keilmuan (Kesesuaian penyelesaian Masalah dengan teori)	25 %	81	20,25
Penguasaan Materi Magang (Pembelajaran yang didapatkan dimagang dan kerjasama)	50 %	85	42,5
Kerajinan dan Sikap	15 %	90	13,5
JUMLAH	100%	**JUMLAH**	84,75

Gresik, 21 Desember 2021
Dosen Pembimbing

Digitally Signed by Yogantara S. Dharmawan
Dept. Sistem Informasi | UISI

(Yogantara S. D. S.Kom., MbusProcessMgt)
NIP. 9219312

UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
Komplek PT. Semen Indonesia (Persero) Tbk.
Jl. Veteran, Gresik Jawa Timur 61122
Telp: (031) 3985482, (031) 3981732 ext. 3662 Fax: (031) 3985481

LEMBAR EVALUASI MAGANG

Pembimbing Lapangan

Nama : Fina Fitria Oktari
NIM : 3021810009
Judul Magang : Analisis Manajemen Risiko Terkait Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada Peti Kemas dengan Metode HIRADC di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

ASPEK	BOBOT (B) %	NILAI (N)	N X B
Penulisan Laporan (Kelengkapan, Kesesuaian, Konten, Referensi)	10 %	90	9
Aplikasi Keilmuan (Kesesuaian penyelesaian Masalah dengan teori)	25 %	89	22,25
Penguasaan Materi Magang (Pembelajaran yang didapatkan dimagang dan kerjasama)	50 %	90	45
Kerajinan dan Sikap	15 %	92	13,8
JUMLAH	100%	**JUMLAH**	90,05

Padang, 20 September 2021
Pembimbing Lapangan

(Budi Suspriyanto)

Lampiran 5. Lembar Responsi

UISI

UNIVERSITAS INTERNASIONAL SEMEN INDONESIA
Kompleks PT. Semen Indonesia (Persero) Tbk.
Jl. Veteran, Gresik Jawa Timur 61122
Telp: (031) 3985482, (031) 3981732 ext. 3662 Fax: (031) 3985481

LEMBAR ASSISTENSI MAGANG

Nama	:	Fina Fitria Oktari
NIM	:	3021810009
Program Studi	:	Sistem Informasi
Judul Magang	:	Analisis Manajemen Risiko Terkait Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)pada Peti Kemas dengan Metode HIRADC di PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)

MAGANG dilaksanakan terhitung mulai: 16 Agustus 2021 s/d– 17 September 2021

Laporan harussudah dikumpul :

No	Tanggal	Kegiatan	Paraf Dosen Pembimbing
1.	16 Agustus 2021 s/d 31 Agustus 2021	• Pengenalan umum PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) • identifikasi risiko	
2.	1 September 2021 s/d 7 Sepetember	• terjun ke lapangan (pelabuhan) • membantu karyawan	
3.	8 September 2021 s/d 17 September 2021	• pengerjaan risiko	

Gresik, 21 Desember 2021
Dosen Pembimbing Magang

Digitally Signed by Yogantara S. Dharmawan | Dept. Sistem Informasi | UISI

(Yogantara S. D. S.Kom., MbusProcessMgt)

Lampiran 6. Nilai magang

PRAKTEK KERJA INDUSTRI

Nama : Fina Fitria Oktari
Jurusan/Asal : Sistem Informasi/Universitas Semen Indonesia

NO	ASPEK YANG DINILAI	ANGKA	HURUF	KET
1	DISIPLIN	91	A	
2	INISIATIF / MOTIVASI	90	B	
3	PERILAKU	95	A	
4	KEPATUHAN	95	A	
	JUMLAH	371	A	
	RATA - RATA	92.75		

Keterangan :

91 - 100	=	Sangat Baik	(A)
86 - 90	=	Baik	(B)
76 - 85	=	Cukup	(C)
61 - 75	=	Kurang	(D)
0 - 60	=	Sangat Kurang	(E)

Teluk Bayur, 11 Oktober 2021
INSTRUKTUR
Supervisor K3, PMK & PFSO

BUDI SUSPRIYANTO
NIPP. 100352

Lampiran 7 Sertifikat Magang

IPC
Energizing Trade, Energizing Indonesia.
PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)
Cabang Pelabuhan Teluk Bayur

Sertifikat

PRAKTEK KERJA LAPANGAN

Nomor : DL.51/11/10/1/C.TBS-21

Pimpinan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Teluk Bayur dengan ini menerangkan bahwa :

FINA FITRIA OKTARI

Program Keahlian : SISTEM INFORMASI
Asal : UNIVERSITAS SEMEN INDONESIA

Telah melaksanakan Praktik Kerja / Magang di Kantor PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Teluk Bayur dari tanggal 16 Agustus s.d 17 September 2021 dengan hasil :

SANGAT BAIK

Demikianlah sertifikat ini diberikan untuk dapat digunakan seperlunya.

PADANG, 11 OKTOBER 2021
CABANG PELABUHAN TELUK BAYUR
DGM. KEUANGAN DAN SDM

IMRON SYAMSI
NIPP. 100757

Tembusan Yth. :
- General Manager Cab. Pelabuhan Teluk Bayur

Jalan Semarang No.3 Teluk Bayur, Padang 25217
Telepon : (0751) 61646, 61638, 61639, Fax : (0751) 61169, 62118
Web: www. Indonesiaport.co.id/telukbayur
E-mail : telukbayur@indonesiaport.co.id