

## **LAPORAN MAGANG**

### **“EVALUASI PENERAPAN PROTOKOL K3 PADA PEKERJA BONGKAR MUAT IKAN DI PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA SIBOLGA TAHUN 2025”**

**Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja**

**Oleh :  
Rifki Aulia  
NIM. 22030026**



**PROGRAM STUDI  
ILMU KESEHATAN MASYARAKAT PROGRAM SARJANA  
FAKULTAS KESEHATAN UNIVERSITAS AUFA ROYHAN  
DI KOTA PADANGSIDIMPUAN  
2025**

**LAPORAN MAGANG**  
**"EVALUASI PENERAPAN PROTOKOL K3 PADA PEKERJA BONGKAR MUAT**  
**IKAN DI PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA**  
**SIBOLGA TAHUN 2025"**

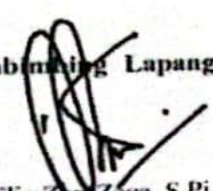
**Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja**

**Disusun Oleh**  
**Rifki Aulia**  
**NIM. 22020026**

**Padangsidempuan, 20 November 2025**

**Menyetujui,**

**Pembimbing Lapangan**

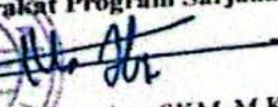
  
**Elie Zeri Zega, S.Pi**  
**NIP. 197609142002121003**

**Pembimbing Akademik**


  
**Ahmad Safii Hasibuan, SKM, MKM**  
**NUPTK. 6739772673130302**

**Mengetahui,**

**Ketua Program Studi Ilmu Kesehatan**  
**Masyarakat Program Sarjana**

  
**Nurul Hidayah Nasution, SKM, M.K.M**  
**NUPTK. 4244769670231063**

**Dekan Fakultas Kesehatan**  
**Universitas Aulfa Royhan**

  
**Arinil Hidayah, SKM, M.Kes**  
**NUPTK. 8350765666230243**

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas segala rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Magang di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga dengan baik dan tepat waktu. Laporan ini disusun sebagai salah satu bentuk pertanggung jawaban akademik serta pemenuhan syarat kegiatan magang pada Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kesehatan, Universitas Aupa Royhan Kota Padangsidimpuan.

Penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak yang telah memberikan dukungan, arahan, serta kesempatan sehingga kegiatan magang ini dapat berjalan dengan lancar. Ucapan terima kasih secara khusus penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Kepala Pelabuhan Perikanan Nusantara Kalabu Sibolga, yang telah memberikan izin dan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan kegiatan magang di lingkungan PPN Sibolga.
2. Ibu Kepala Subbagian Umum PPN Sibolga, yang telah memberikan arahan, bantuan administrasi, serta dukungan selama proses pelaksanaan magang.
3. Bapak/Ibu Pembimbing Lapangan di PPN Sibolga, yang telah membimbing secara langsung di lapangan, memberikan pengetahuan, wawasan, serta pengalaman praktis terkait pengelolaan pelabuhan, pelayanan kesyahbandaran, dan penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan pelabuhan.
4. Bapak/Ibu Pembimbing Akademik, yang telah memberikan bimbingan ilmiah, arahan teknis, serta motivasi dalam penyusunan laporan magang ini.
5. Ibu Dekan Fakultas Kesehatan Universitas Aupa Royhan Kota Padangsidimpuan, atas dukungan dan kebijakan yang memungkinkan terselenggaranya kegiatan magang bagi mahasiswa.
6. Ibu Ketua Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat, yang telah memberi arahan dan memfasilitasi kebutuhan mahasiswa selama mengikuti kegiatan magang.
7. Bapak dan Ibu Dosen Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Aupa Royhan, yang selama ini telah memberikan ilmu pengetahuan, bimbingan, serta motivasi

sehingga penulis memiliki bekal untuk terjun langsung ke dunia kerja melalui kegiatan magang ini.

Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan demi perbaikan laporan dan pengembangan pengetahuan di masa mendatang.

Akhir kata, penulis berharap semoga laporan magang ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak dan menjadi referensi bagi mahasiswa lain yang akan melaksanakan kegiatan serupa.

Padangsidempuan, November 2025

Penulis

## DAFTAR ISI

|   |             |
|---|-------------|
| <b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>          | <b>i</b>    |
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>                | <b>ii</b>   |
| <b>DAFTAR ISI .....</b>                   | <b>iv</b>   |
| <b>DAFTAR TABEL.....</b>                  | <b>vi</b>   |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>                 | <b>vii</b>  |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>              | <b>viii</b> |
| <b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>            | <b>1</b>    |
| 1.1 Latar Belakang.....                   | 1           |
| 1.2 Rumusan Masalah.....                  | 3           |
| 1.3 Tujuan Magang.....                    | 4           |
| 1.3.1 Tujuan Umum .....                   | 4           |
| 1.3.2 Tujuan Khusus .....                 | 4           |
| 1.4 Manfaat Magang.....                   | 4           |
| 1.4.1 Bagi Mahasiswa .....                | 4           |
| 1.4.2 Bagi Instansi (PPN Sibolga) .....   | 5           |
| 1.4.3 Bagi Program Studi .....            | 5           |
| 1.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan.....     | 5           |
| 1.5.1. Tempat Pelaksanaan .....           | 5           |
| 1.5.2. Waktu Pelaksanaan.....             | 5           |
| <b>BAB II GAMBARAN UMUM INSTANSI.....</b> | <b>6</b>    |
| 2.1 Profil Instansi.....                  | 6           |
| 2.1.1 Sejarah Instansi .....              | 6           |
| 2.1.2 Lokasi .....                        | 6           |
| 2.1.3. VISI DAN MISI.....                 | 8           |
| Visi .....                                | 8           |
| Misi .....                                | 9           |
| 2.1.4 TUJUAN.....                         | 9           |
| 2.2 Struktur Organisasi .....             | 9           |
| 2.3 Program dan Kegiatan Utama.....       | 11          |
| <b>BAB III KEGIATAN MAGANG .....</b>      | <b>14</b>   |
| 3.1 Deskripsi Kegiatan.....               | 14          |
| 3.2 Tugas dan Tanggung Jawab .....        | 15          |

|  |           |
|--|-----------|
| 3.3 Metode Pelaksanaan.....                            | 16        |
| 3.4 Hasil Kegiatan .....                               | 18        |
| <b>BAB IV PEMBAHASAN .....</b>                         | <b>22</b> |
| 4.1 Analisis Hasil Magang .....                        | 22        |
| 4.2.1 Perbedaan Teori dan Praktik K3 di Lapangan ..... | 24        |
| 4.3 Faktor Pendukung dan Penghambat.....               | 24        |
| 4.4 Dampak Kegiatan .....                              | 26        |
| <b>BAB V PENUTUP.....</b>                              | <b>27</b> |
| 5.1 Kesimpulan.....                                    | 27        |
| 5.2 Saran .....  | 27        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>                            | <b>29</b> |

## **DAFTAR TABEL**

|  |    |
|--|----|
| Tabel 4. 1 Perbedaan Teori dan Praktik ..... | 24 |
|--|----|

## **DAFTAR GAMBAR**

|  |    |
|--|----|
| Gambar 2. 1 Layout Peta PPN Sibolga .....                      | 7  |
| Gambar 2. 2 Dermaga PPN Sibolga.....                           | 8  |
| Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PPN Sibolga.....               | 10 |
| Gambar 3. 1 Pembongkaran muat kapal ikan.....                  | 14 |
| Gambar 3. 2 Pengecekan APD Pada Kapal .....                    | 16 |
| Gambar 3. 3 Observasi Penggunaan APD pada Pekerja .....        | 17 |
| Gambar 3. 4 Hanya satu Pekerja yang memakai safety Shoes ..... | 19 |
| Gambar 3. 5 Kondisi Lingkungan .....                           | 20 |
| Gambar 4. 1 Pembongkaran ES .....                              | 23 |
| Gambar 4. 2 Beberapa Kapal Masih mensediakan APD.....          | 25 |

## **DAFTAR LAMPIRAN**

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan..... | 30 |
| Lampiran 2. Log Book .....           | 31 |

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan seperangkat prinsip, upaya, dan prosedur yang dirancang untuk melindungi pekerja dari kecelakaan dan penyakit akibat kerja. K3 berfungsi mengidentifikasi potensi bahaya, menilai risiko, serta mengendalikan kondisi lingkungan kerja agar tetap aman. Dalam konteks industri, K3 tidak hanya melindungi tenaga kerja tetapi juga menjaga keberlangsungan proses produksi. Pada sektor perikanan tangkap, penerapan K3 menjadi sangat vital karena aktivitas kerjanya memiliki risiko tinggi. Lingkungan kerja yang dinamis, basah, dan penuh aktivitas fisik meningkatkan peluang terjadinya cedera. Oleh sebab itu, penerapan K3 menjadi komponen penting dalam menjamin keselamatan pekerja perikanan (ILO, 2021).

Pekerja bongkar muat ikan adalah kelompok pekerja yang bertugas memindahkan hasil tangkap dari kapal ke Tempat Pelelangan Ikan atau fasilitas penyimpanan awal. Mereka bekerja pada kondisi lingkungan yang licin, basah, dan padat aktivitas. Proses kerja bongkar muat membutuhkan kekuatan fisik, ketangkasan, dan kehati-hatian dalam menangani beban berat. Risiko kerja meningkat karena interaksi langsung dengan alat kerja, tali, kotak ikan, dan geladak kapal. Kondisi tersebut membuat pekerja bongkar muat sangat rentan terhadap cedera muskuloskeletal, terpeleset, hingga tertimpa muatan. Dengan demikian, mereka merupakan kelompok pekerja yang membutuhkan perlindungan K3 secara khusus (Kemenaker, 2020).

Penerapan K3 bagi pekerja bongkar muat harus mencakup penggunaan alat pelindung diri (APD) seperti sepatu anti-slip, sarung tangan, dan helm. Selain itu, pekerja perlu dilengkapi pengetahuan tentang prosedur kerja aman untuk mengurangi risiko kecelakaan. Lingkungan kerja yang aman juga harus didukung dengan fasilitas memadai seperti lantai yang tidak terlalu licin, pencahayaan yang cukup, dan jalur kerja yang teratur. Namun, kepatuhan pekerja terhadap K3 sering dipengaruhi oleh faktor

kebiasaan, budaya keselamatan, serta pengawasan dari pihak pelabuhan. Kurangnya pemahaman atau rendahnya komitmen terhadap K3 dapat menyebabkan kelalaian dalam penggunaan APD. Kondisi ini menunjukkan perlunya evaluasi menyeluruh mengenai implementasi K3 pada pekerja bongkar muat (Ramli, 2019).

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga merupakan salah satu pelabuhan perikanan terbesar di Pantai Barat Sumatera Utara. Pelabuhan ini menjadi pusat aktivitas pendaratan ikan dan distribusi hasil tangkapan ke berbagai daerah. Setiap hari, pelabuhan ini dipadati aktivitas bongkar muat yang melibatkan banyak tenaga kerja. Volume pendaratan ikan yang terus meningkat menyebabkan intensitas kerja di area dermaga dan TPI juga semakin tinggi. Kondisi tersebut berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan kerja apabila tidak diimbangi dengan penerapan K3 yang baik. Oleh karena itu, lingkungan pelabuhan menjadi lokasi yang sangat relevan untuk dilakukan evaluasi keselamatan kerja (PPN Sibolga, 2024).

Fasilitas pelabuhan seperti dermaga, kolam pelabuhan, Tempat Pelelangan Ikan Higienis, serta area penanganan ikan merupakan tempat utama aktivitas pekerja bongkar muat. Kondisi fasilitas yang selalu basah karena air laut dan es menyebabkan area kerja menjadi licin. Lingkungan ini membuat pekerja harus memiliki kewaspadaan tinggi untuk menghindari kecelakaan. Namun, tingkat risiko tetap tinggi meskipun pekerja sudah berpengalaman. Risiko ini semakin besar apabila pekerja tidak patuh menggunakan APD. Oleh karena itu, pelabuhan membutuhkan evaluasi yang sistematis tentang bagaimana penerapan K3 dijalankan di lapangan (PPN Sibolga, 2024).

Evaluasi penerapan K3 diperlukan untuk mengetahui sejauh mana pekerja mengikuti protokol keselamatan yang telah ditetapkan. Evaluasi ini membantu menilai tingkat kepatuhan penggunaan APD, pemahaman pekerja terhadap prosedur kerja aman, dan kesiapan fasilitas pendukung keselamatan. Dengan melakukan evaluasi, akan terlihat apakah penerapan K3 sudah sesuai standar atau masih terdapat kesenjangan. Informasi ini penting karena dapat digunakan instansi untuk melakukan perbaikan kebijakan atau fasilitas keselamatan. Selain itu, evaluasi dapat mengidentifikasi faktor pendukung serta hambatan yang dialami pekerja. Dengan data tersebut, peningkatan keselamatan kerja dapat dilakukan secara komprehensif (Kemenaker, 2020).

Kegiatan magang memberikan kesempatan langsung bagi mahasiswa untuk mengamati lingkungan kerja dan proses penerapan K3 di pelabuhan. Mahasiswa dapat mempelajari kondisi lapangan secara nyata dan membandingkannya dengan teori yang telah dipelajari di perkuliahan. Pengalaman ini membantu mahasiswa memahami pentingnya budaya keselamatan di sektor perikanan. Selain itu, keterlibatan mahasiswa dalam evaluasi juga dapat menghasilkan rekomendasi perbaikan yang bermanfaat bagi instansi. Observasi langsung memudahkan identifikasi masalah yang tidak terlihat dalam dokumen administratif. Dengan demikian, magang menjadi sarana penting dalam mengintegrasikan teori dan praktik keselamatan kerja (ILO, 2021).

Berdasarkan kondisi risiko yang tinggi, peran strategis pelabuhan, dan pentingnya perlindungan pekerja, maka evaluasi penerapan protokol K3 pada pekerja bongkar muat ikan di PPN Sibolga sangat diperlukan. Evaluasi ini diharapkan memberikan gambaran nyata mengenai penerapan K3 di lapangan. Hasil evaluasi dapat menjadi dasar bagi pelabuhan dalam memperbaiki sistem keselamatan kerja. Selain itu, hasilnya juga dapat mendukung upaya pencegahan kecelakaan dan peningkatan kesejahteraan pekerja. Evaluasi ini relevan karena sektor perikanan merupakan sektor dengan tingkat kecelakaan yang cukup tinggi.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka rumusan masalah dalam laporan magang ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan protokol Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada pekerja bongkar muat ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga tahun 2025?
2. Bagaimana tingkat kepatuhan pekerja bongkar muat dalam penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dan penerapan prosedur kerja aman?
3. Faktor apa saja yang mendukung dan menghambat pelaksanaan protokol K3 di lingkungan kerja bongkar muat?
4. Bagaimana kesesuaian penerapan protokol K3 di lapangan dengan standar keselamatan kerja yang seharusnya berlaku pada aktivitas bongkar muat?

### **1.3 Tujuan Magang**

#### **1.3.1 Tujuan Umum**

Untuk mengevaluasi penerapan protokol Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada pekerja bongkar muat ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga tahun 2025.

#### **1.3.2 Tujuan Khusus**

1. Mengidentifikasi penerapan K3 yang dilakukan pekerja bongkar muat ikan dalam aktivitas kerja sehari-hari.
2. Menilai tingkat kepatuhan pekerja bongkar muat terhadap penggunaan APD dan prosedur kerja aman.
3. Menganalisis faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan protokol K3 di lingkungan pelabuhan.
4. Menilai kesesuaian penerapan K3 dengan standar keselamatan kerja di sektor perikanan.
5. Memberikan rekomendasi perbaikan terkait peningkatan penerapan K3 di area bongkar muat PPN Sibolga

### **1.4 Manfaat Magang**

#### **1.4.1 Bagi Mahasiswa**

1. Menambah wawasan dan pengalaman praktis mengenai penerapan K3 pada sektor perikanan.
2. Meningkatkan kemampuan analisis risiko dan pengamatan kondisi keselamatan kerja di lapangan.
3. Mengembangkan kompetensi profesional dalam bidang K3 sesuai peminatan.
4. Menjadi sarana penerapan langsung teori K3 yang telah dipelajari di perkuliahan.

#### **1.4.2 Bagi Instansi (PPN Sibolga)**

1. Mendapatkan informasi mengenai tingkat penerapan K3 pada pekerja bongkar muat.
2. Menjadi bahan evaluasi untuk meningkatkan pengawasan keselamatan kerja di area pelabuhan.
3. Membantu instansi mengidentifikasi kendala dalam pelaksanaan K3.
4. Mendukung perbaikan kebijakan dan fasilitas keselamatan kerja di pelabuhan.

#### **1.4.3 Bagi Program Studi**

1. Menjadi bukti ketercapaian kompetensi mahasiswa dalam menerapkan ilmu K3 secara nyata.
2. Meningkatkan kerja sama antara kampus dan instansi pelabuhan dalam kegiatan magang.
3. Mendukung pengembangan kurikulum berbasis pengalaman lapangan.

### **1.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan**

#### **1.5.1. Tempat Pelaksanaan**

Pelaksanaan magang dilakukan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga Kelurahan Pondok Batu, Kecamatan Sarudik, Kabupaten Tapanuli Tengah, Provinsi Sumatera Utara

#### **1.5.2. Waktu Pelaksanaan**

Waktu Pelaksanaan magang dimulai dari 27 Oktober 2025 sampai selesai pada tanggal 22 November 2025.

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM INSTANSI**

#### **2.1 Profil Instansi**

##### **2.1.1 Sejarah Instansi**

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga mulai dibangun oleh Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap dan diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia pada 21 Juli 1993. Kemudian, melalui Surat Keputusan Menteri Pertanian Nomor 684/KPTS/OT 210/10/1993 tanggal 18 Oktober 1993, pelabuhan ini resmi ditetapkan sebagai Pelabuhan Perikanan Nusantara. Kehadiran PPN Sibolga diharapkan menjadi pusat pertumbuhan sektor perikanan yang mampu menunjang pembangunan ekonomi masyarakat pesisir, khususnya di wilayah Pantai Barat Sumatera Utara seperti Kota Sibolga, Kabupaten Tapanuli Tengah, dan daerah sekitarnya.

Secara geografis, PPN Sibolga berlokasi di Kecamatan Sarudik, Kabupaten Tapanuli Tengah,. Kondisi perairan yang tenang karena terlindungi gugusan pulau seperti Mursala dan Situngkus menjadikan area ini strategis sebagai pelabuhan perikanan. Sejak berdiri, PPN Sibolga terus berkembang melalui peningkatan fasilitas pokok, fungsional, dan penunjang untuk mendukung aktivitas perikanan tangkap, pemasaran, serta layanan kepelabuhanan lainnya, sehingga mampu memberikan kontribusi signifikan bagi sektor perikanan dan kesejahteraan masyarakat.

##### **2.1.2 Lokasi**

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga terletak di Teluk Tapan Nauli, secara administratif berada di wilayah Kelurahan Pondok Batu, Kecamatan Sarudik, Kota Sibolga, Provinsi Sumatera Utara. Secara geografis, pelabuhan ini berada pada dengan koordinat 01°02'15" LS dan 100°23'34" BT, yang berhadapan langsung dengan Samudera Hindia. Letak geografis ini menjadikan PPN Sibolga sebagai pelabuhan

yang sangat strategis karena memiliki perairan yang tenang, terlindung dari gelombang besar, dan mudah diakses dari berbagai daerah pesisir di Pantai Barat Sumatera.



**Gambar 2. 1 Layout Peta PPN Sibolga**

Secara topografis, wilayah sekitar pelabuhan berupa kawasan pesisir dengan kemiringan tanah yang landai dan memiliki kedalaman perairan yang cukup untuk kapal perikanan skala kecil hingga menengah. Kondisi geografis tersebut menjadikan Teluk Tapian Nauli ideal untuk aktivitas bongkar muat ikan, perawatan kapal, serta tempat berlabuh kapal penangkap ikan. Lingkungan perairan yang relatif stabil sepanjang tahun mendukung keberlangsungan aktivitas pendaratan ikan tanpa gangguan besar akibat cuaca ekstrem. Selain itu, pelabuhan ini memiliki jalur pelayaran yang langsung terhubung dengan daerah tangkapan ikan di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia bagian barat.



**Gambar 2. 2 Dermaga PPN Sibolga**

### **2.1.3. VISI DAN MISI**

#### **Visi**

**“Terwujudnya Pelayanan yang Profesional dan Modern.”**

Visi ini mencerminkan komitmen pelabuhan untuk memberikan pelayanan terbaik kepada seluruh pengguna jasa kepelabuhanan, khususnya di sektor perikanan. Istilah *profesional* mengandung makna bahwa setiap proses kerja dijalankan dengan standar kompetensi, etika, dan keandalan yang tinggi. Pelabuhan berupaya memastikan bahwa seluruh layanan, mulai dari pelayanan kapal, pengelolaan TPI, hingga administrasi perizinan, dilakukan secara cepat, tepat, dan akuntabel. Sementara itu, kata *modern* menunjukkan adaptasi pelabuhan terhadap perkembangan teknologi, digitalisasi pelayanan, dan pengelolaan fasilitas yang efisien. Hal ini terlihat dari penggunaan sistem pelayanan online seperti SPB online, STBL online, e-logbook, dan penerapan ISO 9001:2015 serta ISO 14001:2015. Dengan visi ini, PPN Sibolga ingin

menjadi pelabuhan yang memenuhi standar nasional sekaligus mampu bersaing dalam pelayanan perikanan di tingkat regional.

#### Misi

1. Profesional dalam menjalankan tugas.
2. Ramah dalam melayani pemohon.
3. Informatif dalam memberikan penjelasan.
4. Akuntabel dalam menjalankan tugas.

#### **2.1.4 TUJUAN**

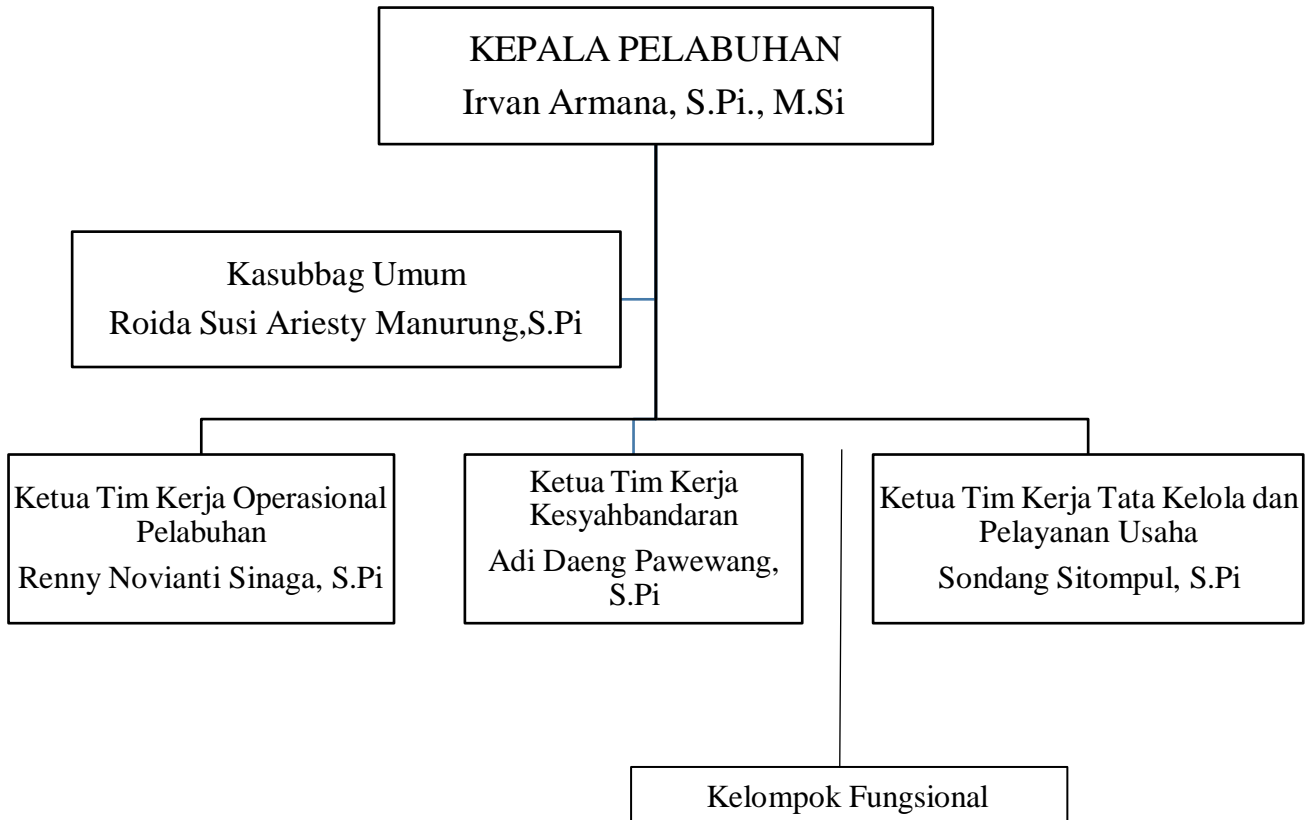
Berikut merupakan tujuan dari Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga :

1. Meningkatkan pelayanan kepelabuhanan secara profesional dan modern untuk mendukung kelancaran aktivitas perikanan tangkap serta kebutuhan pengguna jasa.
2. Mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas pelabuhan seperti dermaga, TPI higienis, kolam pelabuhan, dan fasilitas fungsional lainnya untuk menunjang kegiatan operasional perikanan secara efektif dan efisien.
3. Mendorong pertumbuhan sektor perikanan di wilayah Pantai Barat Sumatera Utara, khususnya Sibolga dan Tapanuli Tengah, sebagai upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir.
4. Menyediakan layanan yang ramah, informatif, akuntabel, dan bertanggung jawab bagi nelayan, stakeholder, serta masyarakat sesuai misi PPN Sibolga.
5. Menjamin mutu, keamanan, serta kelayakan kapal dan hasil perikanan melalui berbagai layanan seperti pemeriksaan kelaikan kapal, logbook perikanan, serta pengendalian mutu.

#### **2.2 Struktur Organisasi**

Struktur organisasi Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga dirancang untuk mendukung pelaksanaan fungsi pelayanan pelabuhan perikanan secara efisien dan terkoordinasi. Secara umum, struktur organisasi PPN Sibolga terdiri dari unsur

pimpinan, bagian tata usaha, dan beberapa seksi teknis yang memiliki fungsi dan tanggung jawab masing-masing. Struktur ini juga menyesuaikan dengan pedoman organisasi pelabuhan perikanan tipe Nusantara di bawah Kementerian Kelautan dan Perikanan.



**Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PPN Sibolga**

Struktur organisasi PPN Sibolga terdiri dari:

**1. Kepala Pelabuhan**

Memimpin dan mengawasi seluruh kegiatan pelabuhan serta bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal Perikanan Tangkap. Kepala pelabuhan berfungsi dalam perencanaan strategis, pengendalian kegiatan, serta pembinaan pegawai dan hubungan kelembagaan dengan instansi lain.

**2. Kasubbag Umum**

Bertugas mengelola administrasi umum, keuangan, kepegawaian, serta

penyusunan laporan kegiatan pelabuhan. Bagian ini juga menangani pengadaan barang dan jasa, serta memastikan tertib administrasi dalam pelaksanaan tugas harian.

### 3. Seksi Kesyahbandaran

Mengelola kegiatan operasional seperti pelayanan kedatangan dan keberangkatan kapal, pendaratan ikan, serta pengaturan penggunaan fasilitas pelabuhan. Seksi ini juga bertugas memastikan aktivitas pelabuhan berjalan lancar dan aman.

### 4. Seksi Operasional Pelabuhan

Bertugas dalam pengumpulan data statistik perikanan tangkap, pengawasan mutu hasil tangkapan, serta penyediaan informasi terkait produksi dan distribusi hasil perikanan. Seksi ini juga berperan dalam pembinaan pelaku usaha perikanan agar memenuhi standar keamanan pangan dan kelestarian sumber daya.

### 5. Seksi Tata Kelola dan Pelayanan Usaha

Mengurus perawatan dan pengelolaan infrastruktur pelabuhan seperti dermaga, TPI, cold storage, dan gudang logistik. Seksi ini juga bertanggung jawab terhadap kelayakan fasilitas kerja dan penerapan sistem keselamatan kerja di lapangan.

### 6. Kelompok Jabatan Fungsional

Merupakan tenaga teknis profesional seperti petugas statistik, teknisi perikanan, analis mutu, dan petugas keselamatan kerja yang menjalankan fungsi teknis sesuai keahlian masing-masing.

Struktur organisasi ini menunjukkan pembagian fungsi yang jelas antara bidang administratif, operasional, dan teknis sehingga mendukung pencapaian visi PPN Sibolga untuk menjadi pelabuhan perikanan yang maju, produktif, dan berdaya saing tinggi (PPN Sibolga, 2024).

## 2.3 Program dan Kegiatan Utama

Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga melaksanakan berbagai program dan kegiatan utama yang bertujuan mendukung pengelolaan sumber daya perikanan tangkap secara berkelanjutan. Program-program ini dirancang untuk mengoptimalkan pelayanan pelabuhan, meningkatkan kesejahteraan nelayan, serta menjamin keamanan

dan keselamatan kerja di sektor perikanan. Adapun program dan kegiatan utama PPN Sibolga meliputi:

#### 1. Pelayanan Pendaratan Ikan

Program ini mencakup kegiatan penerimaan, penimbangan, pencatatan, dan pengawasan hasil tangkapan yang didaratkan oleh kapal perikanan. Tujuannya adalah memastikan seluruh hasil tangkapan tercatat dalam sistem statistik nasional dan sesuai dengan peraturan perikanan tangkap. Petugas pelabuhan melakukan pemeriksaan terhadap kondisi ikan untuk menjamin mutu dan kelayakan konsumsi.

#### 2. Pelayanan Tempat Pelelangan Ikan (TPI)

Tempat Pelelangan Ikan (TPI) Sibolga merupakan pusat aktivitas ekonomi utama di pelabuhan, di mana nelayan dan pedagang melakukan transaksi hasil tangkapan. PPN Sibolga bertanggung jawab mengatur sistem pelelangan agar berjalan transparan dan efisien, sekaligus mendukung pengendalian harga ikan yang adil. Kegiatan ini juga menjadi sarana distribusi hasil laut ke berbagai daerah.

#### 3. Pelayanan Logistik dan Perbekalan Kapal

Meliputi penyediaan kebutuhan kapal seperti bahan bakar minyak, es balok, air bersih, pelumas, dan peralatan tangkap. Layanan logistik ini memastikan kapal siap beroperasi dengan kondisi optimal, sehingga produktivitas tangkapan dapat ditingkatkan.

#### 4. Pengawasan Mutu dan Keamanan Hasil Perikanan

Kegiatan ini melibatkan pemeriksaan fisik dan laboratorium terhadap hasil tangkapan untuk menjamin mutu dan higienitas ikan sebelum dipasarkan. Pengawasan ini dilakukan sesuai standar keamanan pangan dan ketentuan Good Handling Practices (GHP).

#### 5. Pembinaan dan Pengawasan Usaha Perikanan

PPN Sibolga melakukan pembinaan terhadap pelaku usaha dan nelayan agar mematuhi ketentuan izin kapal, alat tangkap ramah lingkungan, dan sistem pelaporan hasil tangkapan. Pengawasan juga dilakukan untuk mencegah praktik penangkapan ikan ilegal (Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing).

#### 6. Pendataan dan Statistik Perikanan Tangkap

Pengumpulan data meliputi volume produksi, jenis ikan, jumlah kapal, serta daerah operasi penangkapan. Data ini menjadi dasar bagi pemerintah dalam pengambilan keputusan kebijakan perikanan tangkap secara nasional.

#### 7. Program Pembinaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Sebagai pelabuhan yang padat aktivitas fisik, PPN Sibolga menyelenggarakan penyuluhan dan pelatihan tentang penggunaan alat pelindung diri, teknik kerja aman, dan penanganan darurat di tempat kerja. Program ini ditujukan untuk menekan angka kecelakaan dan penyakit akibat kerja, terutama bagi Anak Buah Kapal (ABK) dan buruh bongkar muat.

#### 8. Pemeliharaan Fasilitas Pelabuhan

Meliputi perawatan infrastruktur seperti dermaga, jalan pelabuhan, gudang pendingin, dan sarana umum. Kegiatan ini dilakukan secara berkala untuk menjaga kelayakan fasilitas dan mendukung kelancaran kegiatan operasional pelabuhan.

#### 9. Kerja Sama dan Pengembangan Kemitraan

PPN Sibolga aktif menjalin kerja sama dengan pemerintah daerah, lembaga penelitian, perguruan tinggi, dan sektor swasta untuk meningkatkan efisiensi operasional dan kualitas layanan. Melalui kemitraan ini, pelabuhan berupaya memperluas jejaring distribusi hasil tangkapan dan pengembangan kapasitas sumber daya manusia.

Melalui pelaksanaan program-program tersebut, PPN Sibolga tidak hanya berfungsi sebagai pelabuhan pendaratan ikan, tetapi juga sebagai pusat pembinaan dan pengawasan kegiatan perikanan yang berorientasi pada mutu, keamanan, dan keselamatan kerja. Kegiatan magang di PPN Sibolga memungkinkan mahasiswa untuk memahami secara langsung penerapan manajemen pelabuhan, sistem K3, serta dinamika kerja di sektor perikanan tangkap yang sesungguhnya (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2024).

## **BAB III**

### **KEGIATAN MAGANG**

#### **3.1 Deskripsi Kegiatan**

Kegiatan magang di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga berlangsung selama empat minggu dengan fokus utama pada evaluasi penerapan protokol Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada pekerja bongkar muat ikan. Pada minggu pertama, mahasiswa mendapatkan orientasi mengenai struktur organisasi pelabuhan, alur operasional pendaratan ikan, serta peraturan keselamatan yang diterapkan di area kerja. Mahasiswa juga diperkenalkan dengan aktivitas bongkar muat yang berlangsung pada waktu pagi hari.



**Gambar 3. 1 Pembongkaran muat kapal ikan**

Setiap hari, mahasiswa melakukan pemantauan langsung di dua lokasi utama, yaitu dermaga sandar kapal dan Tempat Pelelangan Ikan Higienis (TPIH). Pengamatan dilakukan pada seluruh rangkaian kegiatan bongkar muat, seperti proses menaikkan box ikan dari palka kapal, pemindahan muatan ke darat, hingga penataan sementara di area pelelangan. Mahasiswa juga meninjau faktor lingkungan seperti kondisi lantai dermaga, pencahayaan, kebersihan, dan keberadaan rambu-rambu keselamatan. Selain

itu, kegiatan magang mencakup pemahaman terhadap interaksi antar pekerja dan sistem pembagian tugas yang dilakukan secara informal oleh mandor lapangan.

Dalam kegiatan administrasi, mahasiswa turut membantu pencatatan kedatangan kapal, jumlah pekerja yang terlibat, serta dokumentasi harian aktivitas bongkar muat. Mahasiswa mengikuti rapat staf kecil untuk memahami hambatan operasional yang terjadi di lapangan, seperti keterbatasan fasilitas, kondisi cuaca, dan tingginya volume pendaratan. Selain melakukan observasi, mahasiswa juga mencatat setiap bentuk ketidaksesuaian terhadap standar K3 dan mendiskusikannya bersama pembimbing instansi untuk memastikan interpretasi yang tepat. Kegiatan magang berjalan secara intensif sehingga memberikan kesempatan luas bagi mahasiswa untuk memahami penerapan K3 secara realistis.

### **3.2 Tugas dan Tanggung Jawab**

Selama magang, mahasiswa memiliki beberapa tugas teknis dan tanggung jawab utama yang terkait langsung dengan evaluasi K3. Tugas pertama adalah melakukan pemantauan menyeluruh terhadap aktivitas bongkar muat dengan mengamati perilaku kerja, penggunaan APD, dan situasi lingkungan kerja. Mahasiswa bertanggung jawab mencatat temuan lapangan secara sistematis melalui catatan harian, termasuk kejadian berisiko, tindakan kerja yang tidak aman, dan kondisi area yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.

Mahasiswa juga bertugas melakukan wawancara kepada pekerja bongkar muat, mandor lapangan, dan petugas pelabuhan untuk mengetahui pemahaman mereka terhadap K3, hambatan dalam penggunaan APD, serta persepsi mereka terhadap keselamatan kerja. Mahasiswa harus mampu menggali informasi secara mendalam sambil tetap menjaga etika dan tidak mengganggu jalannya pekerjaan. Selain itu, mahasiswa berkewajiban membantu pegawai pelabuhan dalam kegiatan operasional seperti pendataan kapal masuk, pemeriksaan kebersihan dermaga, serta penyusunan laporan harian.

Tanggung jawab lainnya adalah membuat dokumentasi berupa foto, video, dan catatan rinci sebagai bukti lapangan untuk mendukung evaluasi. Mahasiswa juga menyusun analisis mingguan yang kemudian didiskusikan dengan pembimbing lapangan untuk memastikan bahwa setiap temuan dicatat secara objektif dan akurat. Keseluruhan tanggung jawab ini dirancang untuk memastikan bahwa mahasiswa tidak hanya memahami teori, tetapi juga mampu mengaplikasikannya dalam situasi kerja nyata.



**Gambar 3. 2 Pengecekan APD Pada Kapal**

### **3.3 Metode Pelaksanaan**

Metode pelaksanaan magang dirancang untuk mendapatkan gambaran komprehensif mengenai penerapan K3 di lingkungan PPN Sibolga. Metode yang digunakan antara lain:

### **a. Observasi Lapangan Langsung**

Mahasiswa melakukan pengamatan langsung di lokasi bongkar muat untuk melihat bagaimana pekerja melakukan tugas-tugas fisik seperti mengangkat, memindahkan, dan menata hasil tangkapan. Melalui observasi ini, mahasiswa dapat mengidentifikasi potensi bahaya, cara kerja yang tidak aman, serta aspek lingkungan yang tidak sesuai dengan prinsip K3.



**Gambar 3. 3 Observasi Penggunaan APD pada Pekerja**

### **b. Wawancara Semi-Terstruktur**

Wawancara dilakukan dengan pekerja bongkar muat dan staf pelabuhan untuk memperoleh informasi mengenai pemahaman, kebiasaan kerja, serta faktor-faktor yang memengaruhi kepatuhan terhadap K3. Metode ini membantu menggali alasan di balik perilaku pekerja, termasuk faktor kenyamanan, rutinitas kerja, atau keterbatasan fasilitas.

### **c. Dokumentasi Lapangan**

Mahasiswa mengumpulkan data visual berupa foto dan catatan rinci untuk menunjukkan kondisi area kerja secara objektif. Dokumentasi digunakan sebagai bahan analisis dan mendukung rekomendasi yang disampaikan dalam laporan.

### **d. Analisis Deskriptif**

Seluruh data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif dengan membandingkan kondisi lapangan dan teori K3 yang berlaku. Analisis dilakukan untuk menemukan pola perilaku, potensi bahaya dominan, serta kendala utama dalam penerapan keselamatan kerja.

## **3.4 Hasil Kegiatan**

Hasil kegiatan magang menunjukkan bahwa penerapan protokol K3 di area bongkar muat PPN Sibolga sudah dilakukan, namun belum sepenuhnya terintegrasi dalam perilaku rutin pekerja. Banyak pekerja yang telah memahami pentingnya perlindungan diri, tetapi penerapannya masih dipengaruhi oleh tingkat kenyamanan, beban kerja, dan kebiasaan kerja tradisional. Lingkungan kerja di dermaga juga menunjukkan banyak kondisi yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan, seperti lantai yang licin, pencahayaan yang kurang optimal, dan penataan area yang belum sepenuhnya aman. Selain itu, interaksi antar pekerja masih bersifat spontan dan tidak dilandasi prosedur kerja aman yang terstruktur. Temuan ini menunjukkan bahwa diperlukan peningkatan pengawasan, penyediaan fasilitas, dan edukasi rutin agar penerapan K3 dapat berjalan lebih efektif.

Untuk memperjelas hasil kegiatan, berikut adalah temuan lapangan yang bersifat kualitatif:

### **1. Penggunaan APD di Lapangan**

- a. Beberapa pekerja menggunakan APD seperti sepatu kerja dan sarung tangan, tetapi tidak seluruhnya konsisten.

- b. Banyak pekerja mengeluhkan ketidaknyamanan APD saat bekerja dalam kondisi basah atau licin.
- c. Sebagian pekerja merasa APD memperlambat kecepatan kerja sehingga mereka memilih bekerja tanpa perlindungan.
- d. Pelabuhan belum menyediakan APD secara teratur sehingga pekerja membawa APD pribadi yang kondisinya beragam.
- e. Pekerja tidak mendapat pengawasan langsung terkait penggunaan APD sebelum mulai bekerja.



**Gambar 3. 4 Hanya satu Pekerja yang memakai safety Shoes**

## **2. Kondisi Lingkungan Kerja**

- a. Lantai dermaga sering basah akibat air laut, es, dan darah ikan sehingga mudah menyebabkan pekerja terpeleset.
- b. Pencahayaan di beberapa titik dermaga belum memadai, terutama saat bongkar muat berlangsung pada dini hari.
- c. Jalur pergerakan pekerja tidak ditandai secara jelas sehingga pekerja sering berjalan tanpa arah yang teratur.

- d. Tumpukan box ikan sering ditempatkan tidak beraturan dan menghalangi jalur kerja.
- e. Area kerja belum sepenuhnya bersih karena aktivitas bongkar muat berlangsung cepat dan padat.



**Gambar 3. 5 Kondisi Lingkungan**

### **3. Perilaku Kerja Pekerja Bongkar Muat**

- a. Pekerja bekerja dengan ritme cepat untuk mengejar waktu bongkar muat sehingga aspek keselamatan sering diabaikan.
- b. Teknik mengangkat beban belum memperhatikan prinsip ergonomi sehingga sering terlihat tindakan yang berisiko cedera.
- c. Komunikasi antar pekerja tidak menggunakan standar atau aba-aba keselamatan.
- d. Pengalaman kerja lebih dominan menjadi acuan dibanding prosedur K3 formal.
- e. Tidak ada briefing keselamatan sebelum bekerja, sehingga pekerja langsung memulai aktivitas tanpa arahan.

#### **4. Fasilitas K3 yang Tersedia**

- a. Rambu-rambu keselamatan masih terbatas dan tidak ditempatkan pada titik kritis.
- b. Tidak tersedia jalur aman khusus pekerja sehingga pergerakan bercampur dengan aktivitas angkut ikan.
- c. Papan informasi keselamatan belum diperbarui dan tampak kurang diperhatikan.
- d. Penyediaan APD oleh instansi belum dilakukan secara rutin dan terjadwal.
- e. Fasilitas penerangan tambahan tidak disediakan pada jam kerja dini hari.

#### **5. Temuan Risiko Utama di Area Bongkar Muat**

- a. Risiko tergelincir paling sering terlihat karena kondisi lantai yang licin.
- b. Risiko tertimpa muatan muncul akibat box ikan yang disusun tidak stabil.
- c. Risiko cedera punggung terjadi karena pekerja mengangkat beban dengan teknik yang salah.
- d. Risiko luka sayat ditemukan akibat pekerja mengangkat box dengan tangan kosong.
- e. Risiko kelelahan fisik terlihat karena ritme kerja yang padat tanpa jeda istirahat yang cukup.

## **BAB IV**

### **PEMBAHASAN**

#### **4.1 Analisis Hasil Magang**

Pelaksanaan magang di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga menunjukkan bahwa penerapan protokol K3 pada pekerja bongkar muat belum berjalan secara optimal. Berdasarkan pengamatan, pekerja masih mengutamakan kecepatan kerja dibanding keselamatan, sehingga banyak prosedur K3 yang tidak dilakukan secara konsisten. Selain itu, kondisi lingkungan kerja yang licin, pencahayaan yang kurang baik, serta tumpukan box yang tidak tertata rapi turut memperburuk tingkat risiko. Pengawasan yang tidak terstruktur dan ketiadaan briefing keselamatan menyebabkan pekerja memulai aktivitas tanpa arahan keselamatan yang jelas. Walaupun terdapat sebagian pekerja yang memiliki kesadaran tinggi terhadap K3, jumlah tersebut belum cukup untuk memengaruhi budaya kerja secara menyeluruh. Secara umum, hasil magang menunjukkan perlunya peningkatan fasilitas, pembinaan, dan pengawasan agar K3 dapat diterapkan lebih efektif.

##### **Temuan Utama Hasil Magang**

- a. Banyak pekerja bekerja tanpa memperhatikan teknik kerja aman.
- b. APD sering tidak digunakan karena alasan ketidaknyamanan dan kebiasaan.
- c. Lingkungan kerja berisiko tinggi akibat kondisi lantai, pencahayaan, dan tata letak area.
- d. Minimnya pengawasan membuat pekerja bebas melakukan pekerjaan tanpa kontrol keselamatan.
- e. Tidak ada briefing keselamatan sebelum pekerjaan dimulai.
- f. Pekerja lebih mengandalkan pengalaman daripada prosedur formal K3.



**Gambar 4. 1 Pembongkaran ES**

#### **4.2 Keterkaitan Teori dan Praktik**

Secara teori, K3 menekankan pentingnya penggunaan APD, prosedur kerja aman, komunikasi risiko, dan pengendalian bahaya. Teori menjelaskan bahwa keselamatan kerja harus menjadi bagian dari setiap aktivitas kerja, termasuk pada pekerjaan fisik seperti bongkar muat ikan. Namun dalam praktik di lapangan, penerapan teori tersebut belum berjalan sesuai standar. Penggunaan APD tidak dilakukan secara menyeluruh, dan teknik kerja ergonomis jarang diterapkan. Selain itu, teori menekankan pentingnya hazard communication melalui briefing keselamatan, tetapi hal ini tidak ditemukan selama kegiatan magang. Ketidaksesuaian ini menunjukkan adanya kesenjangan signifikan antara teori yang diajarkan dan praktik lapangan akibat kurangnya pembinaan, fasilitas, dan budaya keselamatan.

#### 4.2.1 Perbedaan Teori dan Praktik K3 di Lapangan

**Tabel 4. 1 Perbedaan Teori dan Praktik**

| <b>NO</b> | <b>Teori</b>                             | <b>Praktik</b>   |
|-----------|--|--|
| 1         | menekankan penggunaan APD                | menunjukkan pekerja sering tidak memakainya.                   |
| 2         | menuntut teknik angkat beban ergonomis   | masih menggunakan cara manual tanpa mempertimbangkan ergonomi. |
| 3         | mengharuskan adanya briefing keselamatan | sama sekali tidak melakukannya.                                |
| 4         | memerlukan rambu keselamatan yang jelas  | hanya memiliki rambu yang sedikit dan kurang strategis.        |
| 5         | menganjurkan pengawasan rutin            | menunjukkan pengawasan tidak dilakukan secara teratur.         |
| 6         | menekankan budaya keselamatan            | lebih mengutamakan kebiasaan dan kecepatan kerja.              |

#### 4.3 Faktor Pendukung dan Penghambat

Penerapan K3 pada pekerja bongkar muat dipengaruhi oleh sejumlah faktor, baik yang mendukung maupun yang menghambat. Faktor pendukung umumnya berasal dari pengalaman pekerja, kerja sama antar tim, dan adanya beberapa pekerja yang memiliki kesadaran tinggi terhadap keselamatan. Namun faktor-faktor tersebut belum mampu menutupi berbagai penghambat yang lebih dominan. Faktor penghambat mencakup minimnya fasilitas keselamatan, kurangnya APD, ketiadaan jalur aman, serta kebiasaan kerja tradisional yang sulit diubah. Faktor penghambat lain berasal dari kondisi lingkungan kerja yang tidak stabil, seperti permukaan licin, cuaca berubah-ubah, dan padatnya aktivitas bongkar muat yang membuat penerapan K3 lebih sulit dilakukan.

### A. Faktor Pendukung

1. Pengalaman kerja yang cukup lama sehingga pekerja mengenali beberapa bahaya.
2. Terdapat pekerja yang memiliki kesadaran individu terhadap K3.
3. Kekompakan antar pekerja dalam membantu satu sama lain.
4. Beberapa staf pelabuhan memberikan arahan, meskipun tidak rutin.



**Gambar 4. 2 Beberapa Kapal Masih menyediakan APD**

### B. Faktor Penghambat

1. Ketersediaan APD sangat terbatas dan tidak disediakan secara teratur.
2. Kebiasaan kerja tradisional yang lebih mengutamakan kecepatan.
3. Kurangnya pengawasan resmi terhadap penerapan K3.
4. Pendidikan dan pemahaman pekerja yang bervariasi.
5. Lingkungan kerja yang licin, padat, dan tidak memiliki jalur aman jelas.

Penerapan protokol Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada pekerja bongkar muat ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga dapat dilakukan melalui penyusunan dan penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) K3 yang jelas dan mudah dipahami. SOP tersebut mencakup kewajiban penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) seperti sepatu safety anti-slip, sarung tangan, helm keselamatan, dan rompi reflektif, serta penerapan teknik kerja aman dan ergonomis. Selain itu, sebelum kegiatan bongkar muat dimulai perlu dilakukan briefing keselamatan singkat oleh mandor atau petugas pelabuhan untuk mengingatkan potensi bahaya kerja, pembagian tugas, dan pentingnya kepatuhan terhadap K3. Penerapan K3 juga harus didukung dengan pengaturan lingkungan kerja yang aman melalui penataan area bongkar muat, pemasangan rambu keselamatan, penyediaan pencahayaan yang memadai, serta pengawasan rutin selama aktivitas berlangsung.

Upaya penyelesaian terhadap permasalahan penerapan K3 dilakukan dengan meningkatkan ketersediaan APD yang layak dan nyaman digunakan agar pekerja lebih patuh. Selain itu, diperlukan pembinaan dan edukasi K3 secara berkala untuk mengubah kebiasaan kerja tidak aman yang sudah terbentuk. Risiko lingkungan kerja dapat diminimalkan melalui pembersihan rutin area dermaga, penataan muatan yang lebih tertib, dan penyediaan jalur aman bagi pekerja. Penguatan sistem pengawasan oleh petugas atau tim K3 juga menjadi langkah penting untuk memastikan aturan keselamatan dijalankan secara konsisten. Dengan penerapan langkah-langkah tersebut, diharapkan budaya keselamatan kerja dapat terbentuk sehingga risiko kecelakaan kerja pada pekerja bongkar muat ikan dapat ditekan secara berkelanjutan.

#### **4.4 Dampak Kegiatan**

Kegiatan magang memberikan dampak yang cukup signifikan bagi mahasiswa, instansi, dan pekerja bongkar muat. Bagi mahasiswa, kegiatan ini memberikan pengalaman nyata mengenai implementasi K3 di lapangan serta memperluas kemampuan analisis keselamatan kerja. Bagi instansi, hasil magang memberikan informasi objektif mengenai kekurangan penerapan K3 dan membantu menjadi acuan perbaikan fasilitas serta pembinaan pekerja. Bagi pekerja bongkar muat, keberadaan

mahasiswa memberikan pengingat tentang pentingnya bekerja dengan aman, meskipun perubahan perilaku masih perlu proses bertahap.

#### **A. Dampak Bagi Mahasiswa**

1. Meningkatkan kemampuan analisis risiko dan identifikasi bahaya.
2. Memberikan pemahaman nyata tentang kesenjangan teori dan praktik K3.
3. Memperkuat pemahaman mengenai budaya keselamatan dalam pekerjaan fisik.
4. Memberikan pengalaman langsung mengamati proses kerja sektor perikanan.

#### **B. Dampak Bagi Instansi**

1. Menjadi masukan untuk memperbaiki fasilitas keselamatan kerja.
2. Membantu mengidentifikasi area berisiko tinggi yang perlu diperbaiki.
3. Menjadi acuan dalam menyediakan APD dan rambu keselamatan yang lebih memadai.
4. Memberikan gambaran mengenai perilaku pekerja terkait keselamatan.

#### **C. Dampak Bagi Pekerja Bongkar Muat**

1. Menjadi pengingat akan pentingnya penggunaan APD.
2. Pekerja mulai lebih perhatian terhadap kondisi lingkungan kerja.
3. Mendorong munculnya diskusi kecil mengenai keselamatan di antara pekerja.
4. Memunculkan kesadaran awal bahwa kecelakaan dapat dicegah dengan perilaku aman.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil pelaksanaan magang dan evaluasi penerapan protokol K3 pada pekerja bongkar muat ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan K3 belum berjalan secara optimal. Temuan selama kegiatan menunjukkan bahwa sebagian besar pekerja masih mengutamakan kecepatan kerja dibandingkan keselamatan, sehingga penggunaan APD, teknik kerja aman, dan kepatuhan terhadap prinsip K3 tidak diterapkan secara konsisten. Lingkungan kerja yang licin, pencahayaan yang kurang memadai, serta minimnya rambu dan jalur aman turut memperburuk tingkat risiko kecelakaan kerja. Selain itu, kurangnya pengawasan dan ketiadaan briefing keselamatan menyebabkan pekerja memulai aktivitas tanpa arahan risiko.

Pelaksanaan magang juga menunjukkan adanya kesenjangan yang signifikan antara teori K3 dan praktik lapangan. Meskipun teori menekankan pentingnya komunikasi risiko, pengendalian bahaya, dan penyediaan fasilitas keselamatan, implementasinya di lapangan masih terbatas. Namun, kegiatan magang ini memberikan gambaran yang komprehensif mengenai kondisi aktual, hambatan, dan kebutuhan peningkatan di pelabuhan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa penerapan K3 di PPN Sibolga memerlukan pembenahan dari aspek perilaku pekerja, fasilitas pendukung, dan sistem pengawasan agar keselamatan kerja dapat terwujud secara berkelanjutan.

#### **5.2 Saran**

Berdasarkan hasil evaluasi pelaksanaan magang dan kondisi penerapan K3 pada pekerja bongkar muat ikan di PPN Sibolga, disarankan agar pihak pelabuhan memperkuat sistem keselamatan kerja melalui peningkatan fasilitas dan pengawasan. Penyediaan APD yang memadai, penambahan rambu keselamatan, serta perbaikan pencahayaan menjadi langkah penting untuk meminimalkan risiko kecelakaan di area

dermaga. Selain itu, pelabuhan perlu menerapkan briefing keselamatan sebelum pekerjaan dimulai dan melakukan pengawasan rutin oleh petugas khusus agar pekerja lebih disiplin dalam menerapkan prosedur K3. Upaya ini diharapkan dapat membentuk budaya keselamatan yang lebih kuat sehingga pekerja terbiasa memulai pekerjaan dengan memperhatikan risiko yang ada.

Selanjutnya, pelatihan dan edukasi K3 perlu dilakukan secara berkala untuk meningkatkan pengetahuan serta kesadaran pekerja mengenai pentingnya bekerja dengan aman. Pihak pengelola juga diharapkan melakukan evaluasi rutin terhadap kondisi lingkungan kerja, terutama faktor-faktor yang berpotensi menimbulkan kecelakaan seperti permukaan lantai yang licin, penataan box ikan, dan alur kerja yang padat. Dengan meningkatkan koordinasi antara pihak pelabuhan, mandor, dan pekerja, penerapan K3 diharapkan dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan. Saran ini diharapkan menjadi dasar perbaikan sistem keselamatan kerja agar risiko kecelakaan dapat ditekan dan produktivitas kerja tetap terjaga.

## DAFTAR PUSTAKA

ILO. (2021). *Safety and health at work: Global report*. International Labour Organization.

Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia. (2020). *Peraturan ketenagakerjaan dan penerapan keselamatan kerja*. Jakarta: Kemenaker RI.

Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga. (2024). *Profil Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga*. Sibolga: PPN Sibolga.




Ramli, S. (2019). *Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja*. Jakarta: Dian Rakyat.




## Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan








### Lampiran 2. Log Book



| NO | HARI/<br>TANGGAL        | KEGIATAN YANG<br>DILAKUKAN   | DOKUMENTASI (FOTO)  |
|----|-------------------------|--|---|
| 1. | Senin, 27 Oktober 2025  | Serah terima mahasiswa magang universitas aufa royhan program studi ilmu kesehatan masyarakat kepada pihak pelabuhan perikanan sibolga.  |    |
| 2. | Selasa, 28 Oktober 2025 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Upacara Hari Sumpah Pemuda</li> <li>2. Perkenalan dengan Pegawai PPN Sibolga</li> <li>3. Menyusuri lingkungan PPN Sibolga</li> <li>4. Penempatan Mahasiswa Magang</li> </ol> | <br> |
| 3. | Rabu, 29 Oktober 2025   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Penjelasan Kegiatan PPN</li> </ol>  |    |




|    |                         |  |   |
|----|-------------------------|--|---|
| 4. | Kamis, 30 Oktober 2025  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Mencari Profil Instansi</li> <li>4. Obervasi Ke IPAL</li> <li>5. Ikut Pengecekan kapal dan APD</li> <li>6. Observasi Kelayakan Kapal</li> </ol> |    |
| 5. | Jumat, 31 Oktober 2025  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Gotong Royong</li> <li>3. Mengerjakan Log Book</li> </ol>  |   |
| 6. | Senin, 03 November 2025 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Upacara Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Konsultasi dengan Pembimbing Lapangan</li> <li>5. Mengerjakan Laporan BAB I</li> </ol>                 |  |

|    |                             |  |   |
|----|-----------------------------|--|---|
| 7. | Selasa, 04<br>November 2025 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Pengecekan Docking</li> </ol>         |    |
| 8. | Rabu, 05 November<br>2025   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> </ol>  |   |
| 9. | Kamis, 06<br>November 2025  | <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Melakukan Apel Pagi</li> <li>5. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>6. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>7. Mengerjakan Laporan BAB II</li> </ol> |  |

|     |                            |  |  |
|-----|----------------------------|--|--|
| 10. | Jumat, 07<br>November 2025 | 8. Melakukan Apel Pagi<br>9. Senam Pagi<br>10. Monitoring Bongkar Muat Ikan<br>11. Pemantauan Pemilahan Ikan<br>12. Mengerjakan Log Book |   |
| 11. | Senin, 10<br>November 2025 | 1. Melakukan Upacara Pagi<br>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan<br>3. Pemantauan Pemilahan Ikan<br>4. Mengerjakan Laporan BAB III           |  |

|     |                             |  |  |
|-----|-----------------------------|--|--|
| 12. | Selasa, 11<br>November 2025 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Pemantaun Pelelengan Ikan</li> </ol>  |   |
| 13. | Rabu, 12 November<br>2025   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Mengerjakan Laporan BAB IV</li> </ol> |   |
| 14. | Kamis, 13<br>November 2025  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Pengecekan APD Pada Kapal</li> </ol>  |  |

|     |                            |  |  |
|-----|----------------------------|--|--|
| 15. | Jumat, 14<br>November 2025 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Mengerjakan Log Book</li> </ol>         |   |
| 16. | Senin, 17<br>November 2025 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Upacara Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Mengerjakan Laporan BAB V</li> </ol> |  |

|     |                          |   |   |
|-----|--------------------------|---|---|
| 17. | Selasa, 18 November 2025 | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Memantau Pendataan Ikan</li> <li>5. Persiapan Keberangkatan Kapal</li> </ol> |    |
| 18. | Rabu, 19 November 2025   | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pemantauan Pemilahan Ikan</li> <li>4. Pemantaun Pendaratan Kapal</li> </ol>  |   |
| 19. | Kamis, 20 November 2025  | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan Apel Pagi</li> <li>2. Monitoring Bongkar Muat Ikan</li> <li>3. Pelepasan Mahasiswa Magang Universitas Aafa Royhan</li> </ol>  |  |