

LAPORAN MAGANG
“IDENTIFIKASI RISIKO KECELAKAAN KERJA PADA PEKERJA BONGKAR
MUAT IKAN DI PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA
SIBOLGA TAHUN 2025”

Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Oleh :
Naser Hamed Tambunan
NIM. 22030040



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

LAPORAN MAGANG
"IDENTIFIKASI RISIKO KECELAKAAN KERJA PADA PEKERJA BONGKAR MUAT
IKAN DI PELABUHAN PERIKANAN NUSANTARA SIBOLGA
TAHUN 2025"

Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Disusun Oleh
Naser Hamed Tambunan
NIM. 22020040

Padangsidempuan, 20 November 2025

Menyetujui,

Pembimbing Lapangan




Elie Zeti Zega, S.Pi
NIP. 197609142002121003

Pembimbing Akademik



Ahmad Safii Hasibuan, SKM, MKM
NUPTK. 6739712673130302

Mengetahui,

Ketua Program Studi Ilmu Kesehatan
Masyarakat Program Sarjana




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

Dekan Fakultas Kesehatan
Universitas Aupa Royhan




Arinil Nidayah, 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

HALAMAN PERSETUJUAN	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
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	4
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
BAB II	6
GAMBARAN UMUM INSTANSI	6
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.....	10
2.3 Program dan Kegiatan Utama	12
BAB III	15
KEGIATAN MAGANG	15
3.1 Deskripsi Kegiatan	15
3.2 Tugas dan Tanggung Jawab	16
3.3 Metode Pelaksanaan	17
3.4 Hasil Kegiatan	19
BAB IV	22
PEMBAHASAN	22
4.1 Analisis Hasil Magang.....	22
4.1.1. Kondisi Lingkungan Kerja	22
4.1.2. Kondisi Peralatan dan Fasilitas.....	22
4.1.3. Metode Kerja dan Pola Aktivitas	23
4.1.4. Perilaku Kerja dan Budaya Keselamatan	24
4.1.5. Pengawasan dan Sistem Manajemen Keselamatan.....	25
4.1.6. Frekuensi dan Pola Kecelakaan	25
4.2 Keterkaitan Teori dan Praktik	26
Keterkaitan teori yang ditemukan di lapangan:.....	26
4.3 Faktor Pendukung dan Penghambat	28
4.4 Dampak Kegiatan Magang	29
BAB V	22
PENUTUP	22
5.1 Kesimpulan	22
5.2 Saran	22
DAFTAR PUSTAKA	22

DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1 Faktor Pendukung dan Penghambat	28
--	----

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 ES.....	15
Gambar 3. 2 Wawancara dengan pekerja.....	16
Gambar 3. 3 Pembongkaran Ikan	18
Gambar 3. 4 Bongkaran ES yang berserakan.....	21
Gambar 4. 1 Penarikan jaring ikan	23
Gambar 4. 2 Pemilahan Ikan	24
Gambar 4. 3 Unsafe Action	26
Gambar 4. 4 Pekerja Tidak Menggunakan APD	27

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan Magang.....	23
Lampiran 2 Log Book.....	24

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan aspek penting yang harus diterapkan pada seluruh sektor pekerjaan. Dalam bidang perikanan, risiko kecelakaan kerja cenderung lebih tinggi dibandingkan sektor lainnya. Hal ini disebabkan oleh kondisi lingkungan kerja yang dinamis dan sering berubah secara cepat. Aktivitas bongkar muat yang dilakukan di area dermaga menambah kompleksitas bahaya yang ada. Pekerja harus berinteraksi dengan beban berat, alat kerja manual, dan permukaan yang licin. Tanpa penerapan K3 yang tepat, potensi cedera dapat meningkat secara signifikan. Oleh karena itu, K3 menjadi prioritas utama dalam pekerjaan bongkar muat ikan. (Suma'mur, 2019)

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga merupakan salah satu pusat kegiatan perikanan terbesar di Pantai Barat Sumatera Utara. Aktivitas pendaratan dan bongkar muat ikan berlangsung hampir setiap hari, bahkan dalam intensitas yang cukup padat. Kondisi operasional yang padat tersebut membuat risiko kecelakaan kerja semakin besar. Dermaga yang selalu basah akibat proses bongkar muat meningkatkan risiko terpeleset. Selain itu, mobilitas kapal dan alat transportasi internal pelabuhan juga menjadi sumber bahaya baru. Situasi seperti ini menuntut adanya pengawasan dan sistem keselamatan yang baik. Oleh karena itu, analisis risiko sangat dibutuhkan di lingkungan PPN Sibolga. (Kusuma & Widodo, 2020)

Pekerjaan bongkar muat ikan pada dasarnya merupakan aktivitas manual handling yang menuntut kekuatan fisik pekerja. Pekerja sering mengangkat dan memindahkan beban berat secara berulang dalam durasi yang lama. Gerakan berulang dan postur tubuh yang tidak ergonomis dapat menyebabkan gangguan muskuloskeletal. Selain itu, tekanan kerja yang tinggi dapat menurunkan konsentrasi pekerja. Penurunan konsentrasi ini akan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Penggunaan teknik kerja yang tidak tepat juga berpotensi menimbulkan cedera fisik. Oleh karena itu, aspek ergonomi perlu diperhatikan dalam kegiatan bongkar muat. (Tarwaka, 2021)

Lingkungan kerja di pelabuhan perikanan memiliki karakteristik yang berbeda dibandingkan lingkungan industri lainnya. Kondisi lantai dermaga yang basah dan licin menjadi ancaman utama bagi pekerja. Pekerja juga berhadapan dengan peralatan kerja tajam seperti pisau, tali, dan pengait yang dapat menyebabkan cedera. Selain itu, paparan air laut dan suhu dingin dapat menyebabkan pekerja kehilangan keseimbangan. Kombinasi bahaya fisik dan lingkungan ini menjadikan pekerjaan bongkar muat sebagai pekerjaan berisiko tinggi. Ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD semakin memperbesar risiko kecelakaan. Oleh sebab itu, identifikasi bahaya perlu dilakukan secara menyeluruh. (Ramli, 2018)

Identifikasi risiko merupakan langkah pertama dalam manajemen risiko keselamatan kerja. Proses identifikasi memungkinkan instansi mengetahui potensi bahaya sebelum risiko tersebut berkembang menjadi kecelakaan. Melalui identifikasi yang sistematis, instansi dapat menentukan tindakan pencegahan yang tepat. Proses ini juga membantu menentukan prioritas pengendalian risiko berdasarkan tingkat bahayanya. Dengan demikian, identifikasi risiko memiliki nilai strategis dalam mengurangi angka kecelakaan. Pekerja juga dapat memahami potensi bahaya yang mereka hadapi. Oleh karena itu, langkah identifikasi harus dilakukan dengan metode yang tepat. (Manuaba, 2019)

Aktivitas bongkar muat ikan di PPN Sibolga melibatkan banyak pihak dan proses kerja yang beragam. Setiap kegiatan dalam proses bongkar muat memiliki potensi bahaya yang berbeda. Pekerja sering bekerja dalam situasi tergesa-gesa sehingga risiko meningkat. Kurangnya pelatihan K3 membuat beberapa pekerja belum memahami cara kerja aman. Selain itu, pengawasan keselamatan juga belum optimal dilakukan di lapangan. Semua aspek ini membuat identifikasi risiko menjadi sangat penting. Dengan adanya identifikasi risiko, perbaikan sistem kerja dapat dilakukan secara efektif. (Hidayat, 2020)

Kegiatan magang memungkinkan mahasiswa untuk terlibat langsung dalam proses identifikasi risiko di lingkungan kerja nyata. Melalui pengamatan lapangan, mahasiswa dapat memahami kondisi kerja secara lebih konkret. Pengalaman ini membantu mahasiswa menerapkan teori K3 yang dipelajari di bangku kuliah. Mahasiswa juga dapat berinteraksi dengan pekerja untuk mengetahui kendala

keselamatan yang mereka hadapi. Dengan demikian, kegiatan magang memberikan pengalaman praktis yang sangat berharga. Selain itu, magang juga mengembangkan kemampuan analisis mahasiswa dalam mengidentifikasi bahaya. Oleh karena itu, magang berperan penting dalam pembentukan kompetensi profesional.

PPN Sibolga sebagai tempat magang memiliki lingkungan kerja yang sangat relevan bagi mahasiswa peminatan K3. Kompleksitas aktivitas bongkar muat memberikan banyak objek yang dapat dianalisis dari aspek keselamatan. Melalui analisis tersebut, mahasiswa dapat menemukan berbagai sumber bahaya yang sebelumnya tidak terlihat. Analisis yang dilakukan juga dapat membantu instansi dalam meningkatkan sistem keselamatan kerja. Dengan adanya kegiatan magang, instansi dapat memperoleh perspektif baru mengenai risiko yang muncul. Hal ini juga dapat membantu meningkatkan budaya K3 di lingkungan pelabuhan. Oleh karena itu, kegiatan magang sangat bermanfaat bagi kedua pihak. (Wahyudi, 2021)

Berdasarkan berbagai kondisi yang telah diuraikan, identifikasi risiko kecelakaan kerja pada pekerja bongkar muat ikan di PPN Sibolga menjadi sangat penting dilakukan. Aktivitas bongkar muat yang berlangsung intensif membuat potensi bahaya semakin besar. Kajian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai risiko yang dihadapi pekerja. Hasil identifikasi dapat digunakan untuk menyusun rekomendasi pengendalian risiko yang lebih efektif. Selain itu, hasil kajian dapat menjadi dasar bagi peningkatan prosedur keselamatan. Pada akhirnya, kajian ini dapat mendukung terciptanya lingkungan kerja yang lebih aman di pelabuhan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah dalam kegiatan magang ini adalah:

1. Risiko kecelakaan kerja apa saja yang berpotensi terjadi pada pekerja bongkar muat ikan di PPN Sibolga?
2. Faktor-faktor apa yang menyebabkan munculnya risiko tersebut?
3. Bagaimana upaya pengendalian risiko yang telah dilakukan, dan apa yang masih perlu ditingkatkan?

1.3 Tujuan Magang

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk meningkatkan kemampuan mahasiswa dalam menerapkan konsep keselamatan dan kesehatan kerja melalui kegiatan identifikasi risiko kecelakaan kerja pada pekerja bongkar muat ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mempelajari alur kerja, struktur organisasi, dan pelaksanaan kegiatan bongkar muat di PPN Sibolga.
2. Mengidentifikasi jenis-jenis risiko kecelakaan kerja yang dialami oleh pekerja bongkar muat ikan.
3. Menganalisis faktor penyebab munculnya risiko kecelakaan kerja di area bongkar muat.
4. Memberikan alternatif rekomendasi pengendalian risiko sesuai prinsip K3.

1.4 Manfaat Magang

1.4.1 Bagi Mahasiswa

1. Menambah wawasan dan pengalaman mengenai penerapan K3 di lingkungan kerja nyata.
2. Memahami risiko kecelakaan kerja pada sektor perikanan, khususnya aktivitas bongkar muat.
3. Mengasah kemampuan analisis risiko dan pemecahan masalah terkait keselamatan kerja.

1.4.2 Bagi Instansi

1. Memberikan masukan terkait potensi risiko dan rekomendasi pengendalian di area bongkar muat.
2. Mendukung peningkatan budaya K3 pada pekerja dan lingkungan kerja pelabuhan.

1.4.3 Bagi Program Studi

1. Menjadi sarana penguatan hubungan kerja sama antara perguruan tinggi dan instansi mitra.
2. Memberikan gambaran nyata mengenai kebutuhan kompetensi K3 di dunia kerja sebagai masukan pengembangan kurikulum.

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 Tapian 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 darigelombang 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 Tapan 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.

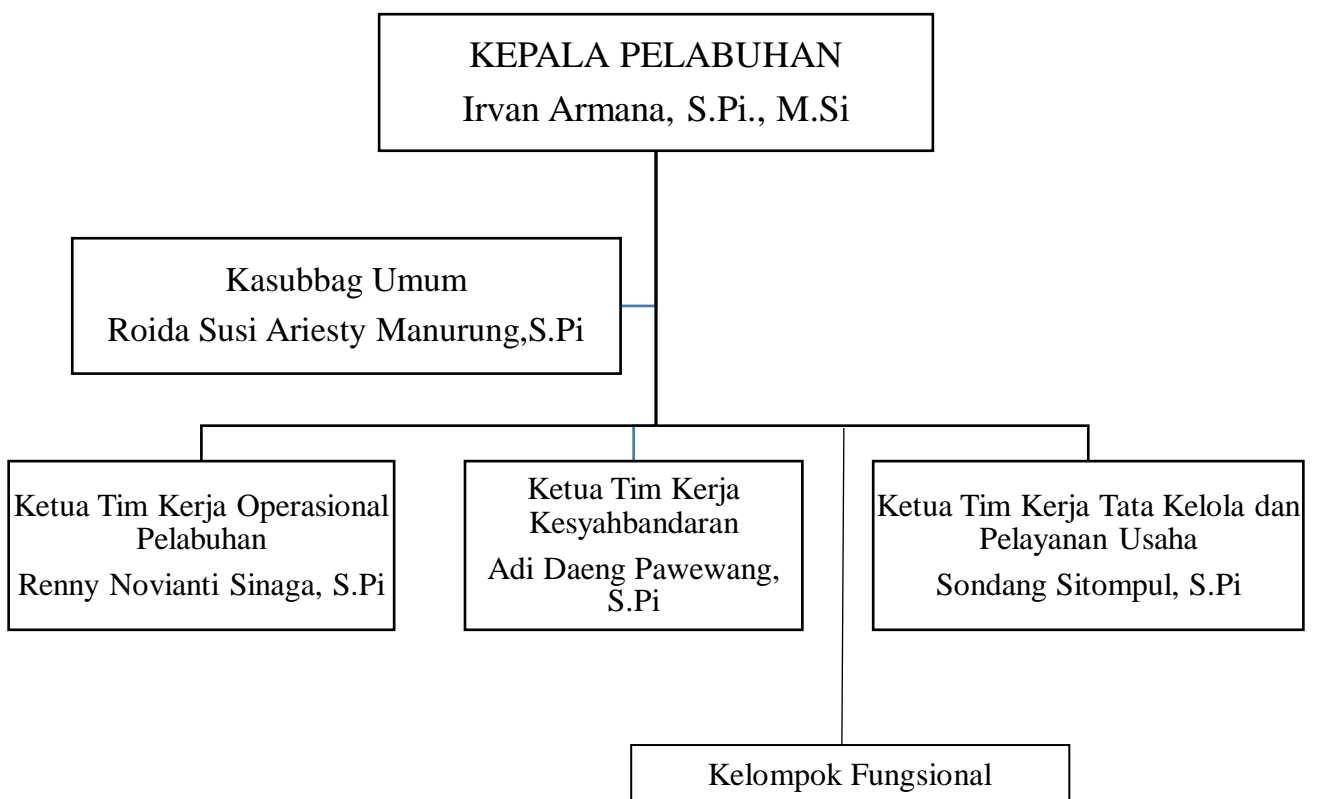
2.1.4 TUJUAN

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 dilaksanakan pada unit operasional Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga yang berfokus pada proses bongkar muat ikan. Kegiatan dimulai dengan sesi pengenalan lingkungan pelabuhan oleh pembimbing lapangan, yang mencakup pemaparan alur proses pendaratan ikan, pengelolaan fasilitas, hingga mekanisme kerja antardivisi yang berperan dalam aktivitas bongkar muat. Penulis kemudian melakukan orientasi lapangan untuk memahami tata letak dermaga, jalur pergerakan pekerja, kondisi sarana prasarana, serta titik-titik lokasi yang memiliki potensi bahaya tinggi.



Gambar 3. 1 Pembongkaran ES

Setelah orientasi, penulis mengikuti alur kegiatan bongkar muat mulai dari saat kapal merapat, proses pembukaan palka, pengangkutan ikan menggunakan keranjang manual, pemindahan ke TPI, hingga proses penimbangan dan penyortiran. Seluruh

rangkaian proses diamati secara menyeluruh untuk melihat pola kerja, interaksi antarpekerja, serta kondisi real-time yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja.

Kegiatan magang tidak hanya berfokus pada pengamatan teknis, tetapi juga mencakup interaksi dengan pekerja untuk menggali informasi mengenai pengalaman kecelakaan kerja, perilaku keselamatan, dan kendala keselamatan yang mereka hadapi. Setiap aktivitas yang dilakukan selama magang dicatat secara sistematis dalam logbook harian. Dokumentasi dalam bentuk foto dan catatan lapangan turut dikumpulkan untuk mendukung proses analisis risiko pada bab selanjutnya. Dengan demikian, kegiatan magang memberikan gambaran komprehensif mengenai kondisi keselamatan kerja pada pekerja bongkar muat di PPN Sibolga.



Gambar 3. 2 Wawancara dengan pekerja

3.2 Tugas dan Tanggung Jawab

Selama melaksanakan magang, penulis memiliki beberapa tugas dan tanggung jawab yang ditetapkan oleh pihak instansi serta program studi. Tugas utama penulis adalah melakukan identifikasi risiko kecelakaan kerja pada aktivitas bongkar muat

ikan, yang dilakukan melalui pengamatan langsung, wawancara, serta analisis kondisi kerja. Untuk mencapai tujuan tersebut, penulis wajib mempelajari alur kerja bongkar muat secara menyeluruh, mulai dari proses pendaratan ikan hingga tahap distribusi ke TPI.

Penulis bertanggung jawab melakukan pengumpulan data primer melalui observasi dan wawancara dengan pekerja, pengawas lapangan, serta petugas pelabuhan. Penulis juga bertugas mempelajari dokumen internal yang berkaitan dengan prosedur kerja, pedoman keselamatan, serta catatan kecelakaan kerja jika tersedia. Seluruh data lapangan harus dicatat dalam log book dan dilengkapi dengan dokumentasi visual sebagai bukti kegiatan.

Selain itu, penulis wajib mengikuti seluruh aturan yang berlaku di area pelabuhan, termasuk penggunaan APD, pembatasan akses ke area tertentu, serta etika berkomunikasi dengan pekerja dan petugas. Penulis juga memiliki tanggung jawab akademik yaitu menganalisis data, mengidentifikasi jenis bahaya dan faktor penyebabnya, serta menyusun laporan akhir secara objektif dan sistematis. Pada tahap akhir, penulis menyampaikan hasil kegiatan kepada pembimbing akademik sebagai bentuk pertanggungjawaban terhadap keseluruhan proses magang.

3.3 Metode Pelaksanaan

Pelaksanaan kegiatan magang menggunakan beberapa metode yang dirancang untuk memperoleh data yang akurat dan representatif terhadap kondisi kerja di lapangan. Metode yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Observasi Langsung (Direct Observation)

Observasi dilakukan secara kontinu pada area dermaga dan unit bongkar muat. Penulis mengamati proses kerja, kondisi lingkungan, perilaku pekerja, penggunaan APD, kondisi alat kerja, dan pola pergerakan pekerja. Observasi dilakukan pada jam dan kondisi yang berbeda untuk melihat konsistensi temuan. Fokus utama observasi adalah potensi bahaya fisik, ergonomi, mekanik, dan lingkungan.

2. Wawancara Mendalam (In-depth Interview)

Wawancara dilakukan dengan pekerja, mandor, dan petugas pelabuhan untuk menggali informasi mengenai kecelakaan kerja yang pernah terjadi, persepsi pekerja

mengenai keselamatan, hambatan penggunaan APD, serta kepatuhan terhadap prosedur keselamatan. Wawancara dilakukan secara informal dan semi-terstruktur agar data yang diperoleh lebih natural dan sesuai dengan pengalaman pekerja.

3. Dokumentasi (Documentation Method)

Dokumentasi berupa foto, catatan lapangan, dan rekaman observasi digunakan untuk memperkuat data temuan. Dokumentasi visual membantu analisis lebih mendalam terkait kondisi lingkungan kerja, jarak aman kerja, dan situasi berbahaya yang tidak dapat dijelaskan hanya dengan narasi.



Gambar 3. 3 Pembongkaran Ikan

4. Studi Dokumen Internal (Document Review)

Dokumen seperti SOP bongkar muat, pedoman keselamatan, struktur organisasi, serta data produksi pelabuhan yang tercantum pada profil PPN dibaca dan dipelajari sebagai bahan pembandingan antara teori dan praktik lapangan.

5. Analisis Identifikasi Risiko (Hazard Identification & Preliminary Risk Assessment)

Data yang terkumpul dianalisis menggunakan pendekatan identifikasi bahaya (HAZID) untuk menentukan:

1. jenis bahaya,
2. sumber bahaya,
3. kemungkinan terjadinya kecelakaan,
4. potensi dampak pada pekerja,
5. kontrol pengendalian yang sudah ada,
6. kebutuhan pengendalian tambahan.

Metode ini memberikan gambaran sistematis mengenai tingkat risiko pada aktivitas bongkar muat.

3.4 Hasil Kegiatan

Hasil kegiatan magang menunjukkan bahwa aktivitas bongkar muat ikan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga memiliki berbagai potensi risiko kecelakaan kerja yang dihasilkan dari faktor lingkungan, peralatan, metode kerja, dan perilaku pekerja. Berdasarkan hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi lapangan, penulis mengidentifikasi enam unsur risiko utama, yaitu jenis bahaya, sumber bahaya, kemungkinan terjadinya kecelakaan, potensi dampak, pengendalian yang sudah ada, serta kebutuhan pengendalian tambahan.

1. Jenis Bahaya

Jenis bahaya yang ditemukan meliputi bahaya fisik, mekanis, ergonomi, lingkungan, dan perilaku. Bahaya fisik muncul dari permukaan dermaga yang licin dan beban berat. Bahaya mekanis berasal dari keranjang, tali, dan alat tajam yang digunakan pekerja. Bahaya ergonomi muncul dari aktivitas angkat manual yang dilakukan berulang. Bahaya lingkungan dipengaruhi ombak, angin, dan kondisi kapal yang bergerak. Bahaya perilaku timbul dari kebiasaan pekerja yang kurang patuh terhadap keselamatan dan tidak menggunakan APD secara konsisten. Semua jenis bahaya tersebut muncul hampir di setiap tahapan bongkar muat.

2. Sumber Bahaya

Sumber bahaya berasal dari lingkungan kerja yang basah akibat air laut dan lendir ikan. Alat kerja seperti keranjang dan tali menjadi sumber bahaya ketika tidak dalam kondisi layak. Metode kerja manual turut menjadi sumber bahaya karena mengandalkan kekuatan fisik pekerja. Cuaca buruk dan pergerakan kapal juga menjadi pemicu risiko tambahan. Perilaku pekerja yang tergesa-gesa dan kurang berhati-hati memperbesar risiko kecelakaan. Kurangnya pengawasan keselamatan membuat sumber bahaya lebih mudah berkembang menjadi insiden.

3. Kemungkinan Terjadinya Kecelakaan

Kemungkinan kecelakaan tergolong tinggi karena kondisi dermaga yang licin. Pekerja sering berjalan sambil membawa beban berat, sehingga risiko terpeleset meningkat. Pergerakan kapal saat bongkar muat membuat pekerja rentan kehilangan keseimbangan. Kelayakan alat yang tidak selalu diperiksa juga menambah potensi kegagalan alat. Kelelahan pekerja membuat konsentrasi menurun dan meningkatkan peluang insiden. Kecelakaan ringan seperti luka dan memar dilaporkan sering terjadi, menunjukkan tingginya kemungkinan kecelakaan.

4. Potensi Dampak pada Pekerja

Dampak yang mungkin dialami pekerja antara lain luka lecet, memar, dan nyeri otot. Cedera punggung dapat terjadi akibat angkat beban berat berulang. Luka sayat berpotensi muncul dari penggunaan alat tajam. Terjatuh ke laut atau tertimpa beban besar dapat menyebabkan cedera berat. Pekerja juga berisiko terseret atau terjepit antara kapal dan dermaga. Jika tidak dikendalikan, dampak kecelakaan dapat mengurangi kapasitas kerja dan mengancam keselamatan pekerja.



Gambar 3. 4 Bongkaran ES yang berserakan

5. Kontrol Pengendalian yang Sudah Ada

Sebagian pekerja telah menggunakan APD seperti sarung tangan. Mandor memberikan arahan lisan sebelum kegiatan dimulai. Jalur kerja telah disediakan, meskipun belum selalu digunakan dengan benar. Pihak pelabuhan memasang beberapa rambu keselamatan di area tertentu. Pengawasan dilakukan, namun masih terbatas. Kontrol yang ada belum sepenuhnya mampu mengurangi risiko secara efektif.

6. Kebutuhan Pengendalian Tambahan

APD tambahan seperti sepatu anti-slip dan rompi pelampung perlu disediakan. Pemeriksaan rutin kelayakan keranjang, tali, dan alat kerja harus dilakukan. SOP tertulis mengenai prosedur bongkar muat perlu dibuat dan diterapkan. Pelatihan keselamatan harus diberikan secara berkala kepada seluruh pekerja. Pengawasan keselamatan perlu ditingkatkan dengan petugas khusus. Pembersihan jalur kerja harus dilakukan lebih sering untuk mengurangi risiko terpeleset.

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Analisis Hasil Magang

Pelaksanaan magang di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga memberikan gambaran komprehensif mengenai kondisi keselamatan kerja pada aktivitas bongkar muat ikan. Aktivitas ini berlangsung pada lingkungan yang dinamis dan penuh tekanan waktu sehingga menimbulkan berbagai potensi bahaya. Hasil observasi menunjukkan bahwa karakteristik pekerjaan, kondisi sarana prasarana, serta perilaku pekerja berkontribusi langsung terhadap tingginya risiko kecelakaan. Analisis ini dilakukan berdasarkan temuan lapangan melalui observasi langsung, wawancara pekerja, dan dokumentasi visual.

4.1.1. Kondisi Lingkungan Kerja

Lingkungan dermaga merupakan faktor risiko utama. Permukaan kerja tidak stabil dan sering basah, meningkatkan peluang terjadinya insiden.

Temuan utama terkait lingkungan:

1. Permukaan dermaga licin akibat air laut, es, dan lendir ikan.
2. Dermaga tidak memiliki garis pengaman atau pembatas yang jelas.
3. Terdapat perbedaan elevasi antara kapal dan dermaga saat ombak besar.
4. Jalur kerja tidak dipisahkan jelas antara pekerja dan beban angkut.
5. Pencahayaan pada beberapa titik kurang optimal, terutama pada kegiatan pagi buta.

Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa faktor lingkungan memberikan kontribusi besar terhadap risiko terpeleset, terjatuh, atau terjepit antara kapal dan dermaga.

4.1.2. Kondisi Peralatan dan Fasilitas

Peralatan yang digunakan didominasi alat manual dengan tingkat kelayakan yang beragam. Sebagian masih layak, namun beberapa menunjukkan gejala keausan.

Hasil analisis peralatan:

1. Keranjang angkut menunjukkan keausan pada sisi dan pegangan.
2. Tali tambang tidak selalu diperiksa kelayakannya sebelum digunakan.
3. Pisau dan alat tajam digunakan tanpa sarung pelindung yang memadai.
4. Tidak terdapat fasilitas alat bantu angkat (lifting aid) untuk beban berat.
5. Dermaga tidak memiliki titik penyimpanan APD atau kotak P3K yang mudah dijangkau.

Kurangnya inspeksi menjadi penyebab utama risiko mekanis seperti beban jatuh atau tali putus.



Gambar 4. 1 Penarikan jaring ikan

4.1.3. Metode Kerja dan Pola Aktivitas

Mayoritas proses bongkar muat dilakukan secara manual sehingga membebani kondisi fisik pekerja.

Temuan terkait metode kerja:

1. Aktivitas angkat manual dilakukan berulang dengan beban berat.
2. Pekerja sering membungkuk dan memutar tubuh saat membawa keranjang.

3. Pekerja berjalan cepat karena tekanan waktu bongkar muat.
4. Tidak ada rotasi tugas untuk mengurangi kelelahan otot.
5. Perjalanan beban dari kapal ke TPI dilakukan tanpa alat bantu roda.

Metode kerja seperti ini meningkatkan risiko cedera muskuloskeletal, kelelahan, dan kecelakaan karena penurunan fokus.



Gambar 4. 2 Pemilahan Ikan

4.1.4. Perilaku Kerja dan Budaya Keselamatan

Budaya keselamatan di area bongkar muat masih rendah. Banyak pekerja mengabaikan prosedur keselamatan dasar.

Pola perilaku yang diamati:

1. Pekerja tidak konsisten menggunakan APD, terutama sepatu anti-slip.
2. Perilaku terburu-buru menyebabkan penurunan kewaspadaan.
3. Pekerja sering bekerja sangat dekat dengan tepi dermaga tanpa pengaman.
4. Kecelakaan ringan dianggap biasa dan jarang dilaporkan.

5. Tidak ada briefing keselamatan sebelum pekerjaan dimulai.

Perilaku ini memperbesar risiko insiden karena tindakan tidak aman (unsafe acts) merupakan salah satu penyebab kecelakaan tertinggi.

4.1.5. Pengawasan dan Sistem Manajemen Keselamatan

Aspek manajemen K3 masih perlu diperkuat. Tidak ada struktur keselamatan khusus yang mengawasi aktivitas bongkar muat secara langsung.

Fakta lapangan:

1. Tidak ada SOP tertulis khusus bongkar muat.
2. Tidak ada petugas K3 yang ditempatkan di area dermaga selama kegiatan.
3. Pengawasan hanya dilakukan oleh mandor tanpa fokus keselamatan.
4. Pemeriksaan alat tidak dilakukan secara berkala.
5. Tidak ada sistem pelaporan insiden maupun investigasi kecelakaan.

Ini menunjukkan bahwa pengendalian administratif belum dijalankan sesuai prinsip keselamatan kerja modern.

4.1.6. Pola Kecelakaan

Berdasarkan wawancara dan pengamatan, kecelakaan ringan sering terjadi dan para pekerja mengabaikannya dan menganggap itu normal dan terus kembali kerja. Ini membuktikan bahwa kesadaran pekerja bongkar muat masih rendah.

Pola kecelakaan yang ditemukan:

1. Terpeleset akibat permukaan licin.
2. Luka gores dari kontak dengan alat tajam atau beban ikan.
3. Cedera otot akibat angkat beban manual.
4. Memar akibat beban jatuh dari keranjang.
5. Risiko jatuh ke laut terutama saat ombak kuat.



Gambar 4. 3 Unsafe Action

4.2 Keterkaitan Teori dan Praktik

Pelaksanaan magang memberikan kesempatan untuk membandingkan secara langsung antara teori K3 yang dipelajari di perkuliahan dengan kondisi praktik di lapangan. Secara teoritis, konsep manajemen risiko mencakup identifikasi bahaya, penilaian risiko, penentuan pengendalian, dan evaluasi. Teori juga menekankan pentingnya penerapan hirarki pengendalian, mulai dari eliminasi, substitusi, rekayasa teknik, administratif, hingga penggunaan APD sebagai lini terakhir.

Keterkaitan teori yang ditemukan di lapangan:

1. Identifikasi bahaya dapat dilakukan secara langsung melalui observasi, sesuai metode HAZID (Hazard Identification).
2. Kategori bahaya yang ditemukan (fisik, mekanis, ergonomi, lingkungan, perilaku) sesuai dengan teori klasifikasi bahaya K3.
3. Analisis risiko dapat dilakukan dengan menghubungkan sumber bahaya,

kemungkinan insiden, dan dampak yang mungkin terjadi.

4. Peran mandor sebagai pemberi instruksi sudah mencerminkan pengendalian administratif dasar.

Kesenjangan teori dan praktik:

1. Tidak terdapat SOP resmi, padahal teori K3 menuntut prosedur kerja tertulis yang menjadi acuan semua pekerja.
2. Inspeksi alat kerja tidak dilakukan, bertentangan dengan teori preventive maintenance yang mencegah kegagalan alat.
3. APD tidak digunakan secara konsisten, padahal teori menyatakan bahwa APD wajib digunakan ketika risiko tidak dapat dieliminasi.
4. Tidak ada pelatihan keselamatan berkala, sementara teori menekankan pentingnya training untuk meningkatkan kesadaran risiko.
5. Tidak ada sistem pelaporan kecelakaan, bertentangan dengan teori incident reporting untuk mencegah insiden berulang.



Gambar 4. 4 Pekerja Tidak Menggunakan APD

Dari keterkaitan tersebut, dapat disimpulkan bahwa walaupun praktik lapangan mengandung unsur-unsur dasar manajemen risiko, penerapannya masih sangat minim dan tidak mengikuti standar teori yang seharusnya diterapkan.

4.3 Faktor Pendukung dan Penghambat

Pembahasan ini menjelaskan aspek-aspek yang memengaruhi kelancaran proses magang, baik dari sisi lapangan maupun aspek teknis pengumpulan data.

Tabel 4. 1 Faktor Pendukung dan Penghambat

NO	Faktor Pendukung	Faktor Penghambat
1	Akses langsung ke area bongkar muat, Penulis diberikan izin penuh untuk mengamati aktivitas bongkar muat secara langsung, sehingga data yang diperoleh bersifat objektif dan aktual.	Aktivitas bongkar muat berlangsung cepat, Proses kerja yang dinamis membuat penulis sulit menangkap semua situasi berisiko dalam dokumentasi.
2	Kerja sama pekerja dan mandor, Pekerja bersedia memberikan informasi mengenai pengalaman kerja dan kecelakaan yang pernah terjadi, sehingga mendukung validitas data.	Kecenderungan pekerja menganggap kecelakaan sebagai hal biasa, Hal ini menyebabkan kurangnya informasi formal terkait insiden yang pernah terjadi.
3	Aktivitas bongkar muat rutin setiap hari, Rutinitas tersebut memudahkan penulis melakukan observasi berulang sehingga dapat menganalisis pola bahaya secara konsisten.	Cuaca tidak menentu, Gelombang tinggi dan hujan membatasi penulis dalam mengamati area dermaga dalam waktu lama.
4	Lingkungan kerja yang variatif, Variasi kondisi cuaca, ombak, volume ikan, dan jumlah pekerja memberikan banyak sudut pandang analisis risiko.	Tidak adanya SOP tertulis, Penulis kesulitan membandingkan praktik kerja dengan standar prosedur karena kegiatan banyak didasarkan pada kebiasaan.
5	Ketersediaan dokumen profil pelabuhan, Dokumen tersebut membantu pemahaman penulis	Minimnya pengawasan keselamatan, Kondisi ini membuat perilaku kerja berisiko sulit

	terhadap struktur organisasi, alur proses, dan fungsi fasilitas pelabuhan.	dikontrol, sehingga memengaruhi kualitas analisis.
--	--	--

4.4 Dampak Kegiatan Magang

Kegiatan magang memberikan dampak yang signifikan, baik bagi penulis maupun bagi instansi pelabuhan. Bagi penulis, kegiatan ini memberikan pengalaman nyata dalam menerapkan konsep K3 secara langsung di lingkungan kerja yang berisiko tinggi. Penulis memperoleh pemahaman mendalam mengenai bagaimana bahaya muncul, bagaimana risiko berkembang, serta bagaimana kondisi operasional yang sesungguhnya tidak selalu sesuai teori.

Dampak akademik yang dirasakan antara lain meningkatnya kemampuan penulis dalam melakukan observasi sistematis, mengidentifikasi bahaya, menganalisis risiko, melakukan wawancara efektif, serta menerapkan prinsip hirarki pengendalian. Pengalaman ini juga membantu penulis memahami perbedaan antara risiko teoretis dan risiko aktual yang dihadapi pekerja.

Bagi instansi, hasil magang dapat menjadi bahan evaluasi untuk meningkatkan pengendalian risiko, terutama pada area dermaga yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi. Temuan mengenai kelayakan alat kerja, pentingnya SOP, dan rendahnya penggunaan APD dapat menjadi dasar perbaikan sistem keselamatan kerja. Selain itu, laporan ini dapat membantu instansi dalam merencanakan pelatihan K3 dan meningkatkan budaya keselamatan di lingkungan kerja.

Berikut adalah contoh rekomendasi untuk SOP pada pekerja bongkar muat ikan di Pelabuhan :

A. Persiapan Kerja

1. Pekerja hadir tepat waktu dan dalam kondisi sehat.
2. Mengikuti briefing keselamatan kerja dari pengawas.
3. Menggunakan APD lengkap sebelum memasuki area kerja.
4. Memastikan area kerja tidak licin dan aman.
5. Memeriksa kondisi alat bantu bongkar muat.

B. Pelaksanaan Bongkar Muat

1. Ikan dipindahkan dari kapal ke darat menggunakan keranjang atau alat bantu angkut.
2. Mengangkat beban sesuai kemampuan fisik dan teknik angkat yang benar.
3. Dilarang berlari atau bercanda di area kerja.

4. Menyusun ikan secara rapi di palet atau tempat penyimpanan.
5. Menjaga kebersihan dan mutu ikan selama proses bongkar muat.
6. Menghindari kontak langsung dengan ikan tanpa sarung tangan.

C, Penyelesaian Pekerjaan

1. Membersihkan area kerja dari sisa ikan, es, dan air.
2. Mengembalikan peralatan ke tempat penyimpanan.
3. Melepas APD dengan benar dan menyimpannya.
4. Melaporkan kondisi tidak aman atau kecelakaan kerja kepada pengawas.

D. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

1. Potensi Bahaya

- Terpeleset akibat lantai basah
- Cedera otot dan tulang akibat beban berat
- Luka akibat benda tajam
- Paparan bau dan mikroorganisme
- Kelelahan kerja

2. Upaya Pencegahan

- Penggunaan APD secara wajib
- Penerapan teknik kerja ergonomis
- Pengaturan jam kerja dan istirahat
- Penyediaan kotak P3K
- Pelatihan K3 secara berkala

3. Prosedur Tanggap Darurat

1. Menghentikan pekerjaan bila terjadi kecelakaan.
2. Memberikan pertolongan pertama (P3K).
3. Melaporkan kejadian kepada petugas K3/pengawas.
4. Membawa korban ke fasilitas kesehatan terdekat.
5. Mencatat dan melaporkan kejadian kecelakaan kerja.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Kegiatan magang yang dilaksanakan di Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Sibolga memberikan gambaran menyeluruh mengenai kondisi keselamatan kerja pada aktivitas bongkar muat ikan yang memiliki risiko tinggi. Hasil observasi menunjukkan bahwa bahaya fisik, mekanis, ergonomi, lingkungan, serta perilaku tidak aman menjadi faktor dominan yang berkontribusi terhadap kecelakaan kerja. Kondisi dermaga yang licin, penggunaan peralatan yang tidak selalu layak, metode kerja manual yang berat, serta rendahnya budaya keselamatan pekerja memperkuat tingkat risiko di lapangan. Selain itu, belum tersedianya SOP tertulis, tidak adanya pemeriksaan rutin alat kerja, serta kurangnya pengawasan keselamatan menunjukkan bahwa sistem manajemen K3 belum berjalan optimal.

Secara keseluruhan, magang ini menegaskan bahwa implementasi K3 pada proses bongkar muat di PPN Sibolga masih perlu ditingkatkan secara signifikan. Diperlukan penguatan pengendalian teknis maupun administratif, termasuk penyediaan APD yang memadai, penegakan prosedur keselamatan, peningkatan pelatihan pekerja, dan pembentukan budaya pelaporan kecelakaan. Temuan ini diharapkan dapat menjadi dasar evaluasi untuk meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja di area pelabuhan, sekaligus menjadi pengalaman berharga bagi penulis dalam menerapkan prinsip K3 secara langsung di lingkungan kerja nyata.

5.2 Saran

A. Saran untuk Instansi (PPN Sibolga)

1. Menyusun dan menerapkan SOP bongkar muat secara tertulis, SOP harus mencakup prosedur kerja aman, pemeriksaan alat, penggunaan APD, serta mekanisme pelaporan kecelakaan.
2. Meningkatkan pengawasan keselamatan kerja di dermaga, Menugaskan petugas K3 atau pengawas khusus yang memastikan pekerja mematuhi

prosedur, terutama penggunaan APD.

3. Menyediakan APD lengkap dan layak, Seperti sepatu anti-slip, sarung tangan, rompi pelampung, dan helm yang wajib digunakan oleh setiap pekerja.
4. Melaksanakan pemeriksaan rutin peralatan bongkar muat, Keranjang, tali, pisau, dan peralatan lain harus diperiksa kelayakannya sebelum digunakan untuk mencegah kegagalan alat.
5. Memberikan pelatihan keselamatan secara berkala, Pelatihan dapat mencakup teknik angkat beban yang benar, cara bekerja aman di dermaga, dan penanggulangan kecelakaan.
6. Membangun budaya pelaporan kecelakaan dan hampir celaka (near miss), Pelaporan harus dilakukan secara sistematis untuk mencegah kejadian serupa di kemudian hari.
7. Meningkatkan pengendalian lingkungan kerja, Seperti pembersihan rutin jalur kerja dari lendir ikan, perbaikan pencahayaan, dan pemasangan rambu keselamatan tambahan.

B. Saran untuk Pekerja Bongkar Muat

1. Menggunakan APD secara konsisten selama bekerja, terutama sepatu anti-slip dan sarung tangan.
2. Melakukan teknik angkat yang benar dan menghindari postur membungkuk berlebihan.
3. Memeriksa kondisi alat kerja sebelum digunakan untuk mencegah kegagalan saat operasi.
4. Melaporkan kecelakaan dan hampir celaka kepada mandor atau petugas pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA




- Hidayat, A. (2020). *Manajemen keselamatan kerja pada sektor perikanan*. Jakarta: Mitra Karya.
- Kusuma, R., & Widodo, A. (2020). *Analisis risiko keselamatan kerja pada aktivitas bongkar muat*. Yogyakarta: Pustaka Mandiri.
- Manuaba, A. (2019). *Pengantar keselamatan dan kesehatan kerja*. Denpasar: Universitas Udayana Press.
- Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga. (2024). *Profil Pelabuhan Perikanan Nusantara Sibolga Tahun 2024*. Kementerian Kelautan dan Perikanan.
- Pedoman Magang. (2025). *Pedoman magang mahasiswa kesehatan*. Fakultas Kesehatan Masyarakat.
- Ramli, S. (2018). *Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja*. Jakarta: Dian Rakyat.
- Setiawan, D., & Fadillah, M. (2022). *Identifikasi bahaya dan penilaian risiko pada aktivitas perikanan*. Medan: Andalas Press.
- Suma'mur, P. K. (2019). *Higiene perusahaan dan kesehatan kerja (HIKK)*. Jakarta: Sagung Seto.
- Tarwaka. (2021). *Ergonomi untuk keselamatan, kesehatan kerja, dan produktivitas*. Surakarta: Harapan Press.
- Wahyudi, B. (2021). *Keselamatan kerja di lingkungan pelabuhan perikanan*. Bandung: Citra Media.




Lampiran 1 Dokumentasi Kegiatan Magang









Lampiran 2 Log Book




NO	HARI/ TANGGAL	KEGIATAN YANG 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"> 1. Upacara Hari Sumpah Pemuda 2. Perkenalan dengan Pegawai PPN Sibolga 3. Menyusuri lingkungan PPN Sibolga 4. Penempatan Mahasiswa Magang 	 
3.	Rabu, 29 Oktober 2025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan Apel Pagi 2. Monitoring Bongkar Muat Ikan 3. Penjelasan Kegiatan PPN 	


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

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

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

13.	Rabu, 12 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan Apel Pagi 2. Monitoring Bongkar Muat Ikan 3. Pemantauan Pemilahan Ikan 4. Mengerjakan Laporan BAB IV 	
14.	Kamis, 13 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan Apel Pagi 2. Monitoring Bongkar Muat Ikan 3. Pemantauan Pemilahan Ikan 4. Pengecekan APD Pada Kapal 	
15.	Jumat, 14 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan Apel Pagi 2. Monitoring Bongkar Muat Ikan 3. Pemantauan Pemilahan Ikan 4. Mengerjakan Log Book 	

16.	Senin, 17 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan Upacara Pagi 2. Monitoring Bongkar Muat Ikan 3. Pemantauan Pemilahan Ikan 4. Mengerjakan Laporan BAB V 	
17.	Selasa, 18 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan Apel Pagi 2. Monitoring Bongkar Muat Ikan 3. Pemantauan Pemilahan Ikan 4. Memantau Pendataan Ikan 5. Persiapan Keberangkatan Kapal 	
18.	Rabu, 19 November 2025	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan Apel Pagi 2. Monitoring Bongkar Muat Ikan 3. Pemantauan Pemilahan Ikan 4. Pemantaun Pendaratan Kapal 	

19.	Kamis, 20 November 2025	<ol style="list-style-type: none">1. Melakukan Apel Pagi2. Monitoring Bongkar Muat Ikan3. Pelepasan Mahasiswa Magang Universitas Aufa Royhan	
-----	----------------------------	--	---