

**PROSEDUR K3 PENGISIAN BBM KAPAL PADA DERMAGA
TERMINAL NILAM**

LAPORAN MAGANG

**DIAJUKAN UNTUK MEMENUHI SEBAGAI PERSYARATAN
DALAM MEMPEROLEH GELAR SARJANA ADMINISTRASI BISNIS**



DIAJUKAN OLEH:

ARONA SAIFUDIN ZUHRI

NIM 21111018

**SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN
KEPELABUHANAN STIAMAK SURABAYA**

2024

LEMBAR PERSETUJUAN

LAPORAN MAGANG

**PROSEDUR K3 PENGISIAN BBM KAPAL PADA DERMAGA
TERMINAL NILAM
DIAJUKAN OLEH:**

**ARONA SAIFUDIN ZUHRI
NIM 21111018**

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

KETUA PROGRAM STUDI



JULI PRATYORINI.S.Sos,MM

NIDN : 0708067104

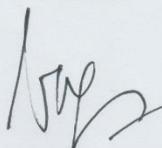
DOSEN PEMBIMBING



SOEDARMANTO. SE, MM.

NIDN : 0322036902

**MENGETAHUI,
STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
KETUA**



Dr.GUGUS WIJONARKO,MM

NIDN : 0708116501

LEMBAR PENGESAHAN

LAPORAN MAGANG

**PROSEDUR K3 PENGISIAN BBM KAPAL PADA DERMAGA
TERMINAL NILAM**

DISUSUN OLEH:
ARONA SAIFUDIN ZUHRI
NIM 21111018

TELAH DIPRESENTASIKAN DIDEPAN DEWAN PENGUJI MAGANG
PADA TANGGAL

DEWAN PENGUJI

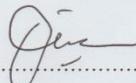
1.JULI PRASTYORINI,S.Sos.MM

NIDN : 0708067104

2.DIAN ARISANTI,S.Kom,MM

NIDN : 0709058202


(.....)


(.....)

MENGETAHUI,
STIAMAK BARUNAWATI SURABAYA
KETUA


Dr.GUGUS WIJONARKO,MM

NIDN : 0708116501

Dr.GUGUS WIJONARKO,MM

NIDN : 0708116501

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas berkat dan rahmatnya, sehingga laporan magang dengan judul ” PROSEDUR K3 PENGISIAN BBM KAPAL PADA DERMAGA TERMINAL NILAM” dapat terselesaikan dengan baik sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Bisnis Kepelabuhanan (STIAMAK) Barunawati Surabaya. Tujuan pelaksanaan kegiatan magang adalah untuk memperoleh pengalaman secara langsung serta membandingkan teori yang di dapat dengan praktek nyata di lingkungan lapangan kerja.Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Gugus Wijonarko ,M.M., selaku Ketua di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan Surabaya.
2. Juli Prastyorini,S.Sos.MM., selaku Ketua Program Studi di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan Surabaya.
3. Soedarmanto, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing Magang di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhanan Surabaya.
4. Bapak Muh junaedhy Selaku Branch Manager (BM) Terminal Jamrud nilam dan mirah
5. Kedua Orang Tua yang senantiasa mendoakan dan memberi semangat guna menyelesaikan Laporan Magang ini.

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam proses penulisan laporan ini. Sebagai perbaikan, penulis terbuka pada saran dan masukan dari pembaca.

Surabaya, 2024

Arona Saifudin zuhri

NIM 21111018

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan dan Manfaat Magang	2
Tujuan Magang	3
BAB II GAMBARAN UMUM OBJEK MAGANG.....	5
2.1 Sejarah Singkat Perusahaan	5
Sejarah Singkat PT. Pelindo Multi Terminal.....	5
2.2 Struktur Organisasi Perusahaan	7
2.1 Aktivitas Perusahaan.....	14
BAB III LANDASAN TEORI.....	17
3.1 Definisi Pelabuhan dan Kepelabuhanan.....	17
3.2 Bahan Bakar Minyak (BBM).....	18
3.2.1 Bahan Bakar Minyak Bersubsidi dan Non-Subsidi.....	19
3.2.2 Jenis Bahan Bakar Minyak	20

3.3 Pengertian dan prosedur K3 di lingkungan perusahaan.....	24
BAB IV PEMBAHASAN.....	39
4.1 Kegiatan Praktis.....	39
4.1.1 Tempat Dan Waktu Magang	39
4.1.2 Pengumpulan Data.....	41
4.2 Metode Magang.....	42
4.2.1 Analisis Data.....	45
4.3 Identifikasi masalah Dalam Prosedur distribusi BBM di dermaga	48
4.3.1 Sebab dan Akibat Masalah	48
4.3.2 Solusi Pemecahan Masalah	48
BAB V PENUTUP.....	49
5.1 Kesimpulan.....	49
5.2 Saran	49
Daftar Pustaka.....	50
LAMPIRAN.....	51

DAFTAR TABEL

Tabel 4.0 Laporan Data Kegiatan Praktis	32
Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan Magang	36

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Logo Perusahaan PT Pelindo Multi Terminal.....	6
Gambar 2.2 Fasilitas di area Branch Jamrud Nilam Mirah.....	6
Gambar 2.3 Alat penunjang kegiatan B/M.....	7
Gambar 2.4 Alamat kantor	7
Gambar 2.5 Struktur organisasi PT.Pelindo Multi Terminal.....	8
Gambar 2.6 Flowcart alur kegiatan BBM di dermaga	47

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Formulir Pendaftaran Magang
Lampiran 2	Surat permohonan Ijin magang
Lampiran 3	Surat Persetujuan Praktik magang
Lampiran 4	Daftar Nilai Praktik Magang
Lampiran 5	Lembar Bimbingan Praktik Magang
Lampiran 6	Pengecekan surat permohonan pengisian BBM
Lampiran 7	Pengecekan situasi kondisi area dermaga
Lampiran 8	Proses pengisian bunker
Lampiran 9	Memastikan pengisian BBM di dampingi dengan mobil pemadam kebakaran
Lampiran 10	Upload Hasil dokumentasi ke pimpinan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

PT Pelabuhan Indonesia (Persero) adalah sebuah badan usaha milik negara Indonesia yang bergerak di bidang logistik, terutama pengelolaan dan pengembangan pelabuhan. Saat ini, perusahaan ini mengoperasikan 94 Pelabuhan yang terletak di 34 Provinsi Indonesia. Dari Sabang hingga Merauke, Pelindo menjadi satu diantara BUMN strategis dimana seluruh pelabuhan yang dikelola memiliki posisi yang signifikan dalam perhubungan jaringan perdagangan internasional berbasis transportasi laut. Perusahaan yang dibentuk oleh Pemerintah sejak tahun 1960 ini telah berubah status usaha dari PN sejak pendiriannya berlanjut menjadi Perum pada tahun 1983 dan akhirnya menjadi Perseroan Terbatas pada tahun 1992.

Perubahan status usaha itu tak lepas dari gegap gempitanya Pelindo untuk menjalankan fungsinya sebagai pelaksana teknis kegiatan logistik dibidang kepelabuhanan, yaitu membangun Pelabuhan terbesar di Indonesia, Tanjung Priok. Pencapaian sukses pernah diraih perusahaan ini sebagai The Best Port Practices in Asia-Pacific Region pada Tahun 1980an. Namun, tidak lepas juga akibat tidak adanya perkembangan signifikan dalam kegiatannya membuat Pelindo tertinggal dan terkucil. Meski cukup ironis untuk diketahui, Pelindo tidak malu untuk menghadapi perubahan dan bergerak bersama dengan perubahan dengan berubah.

Kawasan pelabuhan diperluas, fasilitas pelabuhan diperbarui dan tata kelola manajemen perusahaan dirombak total untuk menciptakan gerak usaha yang lebih adaptabel, resilien dan progresif dalam perkembangannya sebagai pengelola pintu perdagangan Indonesia.

Setelah menjalani serangkaian penataan, revitalisasi dan transformasi, Pelindo hadir menjadi pengelola dan pengembang kegiatan logistik, tidak hanya sekadar pelabuhan tetapi juga berbagai usaha yang terkait dengan logistik sebagai energi perdagangan Indonesia. Pada tanggal 1 Oktober 2021, Pelindo I, Pelindo II, Pelindo III, dan Pelindo IV resmi melebur menjadi satu, sebagai bagian dari upaya pemerintah untuk menyatukan pengelolaan pelabuhan di Indonesia. Sehingga nama Pelindo I, II, III, IV resmi berubah menjadi Pelindo sedangkan di Surabaya sendiri tepatnya terminal nilam banyak dermaga yang di holding ke PT Pelindo Multi Terminal.

PT Pelindo Multi Terminal adalah anak usaha dari Pelabuhan Indonesia yang bergerak di bidang pengelolaan terminal non-peti kemas. Untuk mendukung kegiatan bisnisnya, hingga akhir tahun 2022, perusahaan ini memiliki 32 kantor cabang yang tersebar di seantero Indonesia. Oleh sebab itu, penulis tertarik untuk mengetahui perkembangan setelah merger/holding dalam penerapan K3 di dermaga. Untuk itu penulis memilih judul “PENERAPAN K3 PT PELINDO MULTI TERMINAL KETIKA PENGISIAN BBM DI TERMINAL NILAM” sebagai laporan internship (magang)

1.2 Tujuan dan Manfaat Magang

Tujuan Magang

- a) **Pengalaman Lapangan:** Mahasiswa dapat belajar langsung tentang penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di lingkungan pelabuhan, memahami prosedur, dan regulasi yang berlaku.
- b) **Keterampilan K3:** Meningkatkan keterampilan dan wawasan mahasiswa terkait dengan K3, termasuk identifikasi risiko, penggunaan alat pelindung diri (APD), dan penanganan darurat.
- c) **Peningkatan Kesadaran:** Menumbuhkan kesadaran akan pentingnya K3 di tempat kerja, serta memahami dampaknya terhadap produktivitas dan keselamatan.
- d) **Kesiapan Kerja:** Mempersiapkan mahasiswa untuk memasuki dunia kerja dengan bekal pengalaman praktis dan pemahaman yang lebih mendalam tentang aspek-aspek K3.

Manfaat Magang

- a) **Penerapan Teori ke Praktik:** Mahasiswa dapat mengaplikasikan pengetahuan akademis mengenai K3 dalam lingkungan kerja nyata, memperkuat pemahaman mereka tentang prosedur dan regulasi K3.
- b) **Pengalaman Kerja Nyata:** Mahasiswa mendapatkan pengalaman langsung dalam memantau dan mengelola keselamatan dan kesehatan kerja di pelabuhan, termasuk identifikasi risiko dan implementasi tindakan pencegahan.

- c) **Keterampilan Praktis:** Meningkatkan keterampilan praktis mahasiswa dalam menggunakan alat pelindung diri (APD) dan peralatan keselamatan, serta keterampilan dalam situasi darurat.
- d) **Kesadaran Keselamatan:** Menumbuhkan kesadaran akan pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja di tempat kerja, yang dapat mencegah kecelakaan dan cedera.
- e) **Pengembangan Profesional:** Memperoleh pengetahuan tentang budaya kerja di industri pelabuhan dan meningkatkan keterampilan komunikasi serta kerjasama tim.
- f) **Kesiapan Karir:** Mempersiapkan mahasiswa untuk memasuki dunia kerja dengan pengalaman praktis yang relevan, memperkuat CV, dan meningkatkan peluang pekerjaan di masa depan.
- g) **Jaringan Profesional:** Memungkinkan mahasiswa untuk membangun jaringan profesional dengan praktisi dan ahli K3 di industri pelabuhan, yang dapat membantu dalam pengembangan

BAB II

GAMBARAN UMUM OBJEK MAGANG

2.1 Sejarah Singkat Perusahaan

Sejarah Singkat PT. Pelindo Multi Terminal

Berdasarkan Web PT Pelindo Multi Multi Terminal([PT Pelindo Multi Terminal](#))Pelindo Multi Terminal (SPMT) merupakan Sub-Holding PT Pelindo (Persero) yang fokus pada pengelolaan operasional terminal non-petikemas/multipurpose. SPMT dalam kegiatan operasionalnya mengelola 37 Branch yang tersebar di wilayah Sumatera yaitu di Belawan dan Dumai, pulau Jawa seperti Jamrud Nilam Mirah, Tanjung Intan, Tanjung Wangi, di Kalimantan yaitu Bagendang, Bumiharjo, Trisakti dan Balikpapan serta di Pulau Sulawesi berada di Makassar.SPMT saat ini juga mengelola 3 Anak Perusahaan, yaitu PT Pelabuhan Tanjung Priok (PTP), PT Indonesia Kendaraan Terminal, Tbk. (IPCC) yang merupakan terminal kendaraan terbesar di ASEAN, dan PT Terminal Curah Utama (TCU).Visi Pelindo Multi Terminal adalah "Menjadi Pemimpin dalam Konektivitas Barang di Indonesia", dan Misinya adalah "Sebagai Operator Terminal Multipurpose dengan Menciptakan Ekosistem yang Memberikan Nilai Tambah bagi Stakeholders dan Negara."



Gambar 2.1 Logo Perusahaan PT Pelindo Multi Terminal

sumber <https://pelindomultiterminal.co.id/>

Lokasi kantor pusat PT Pelindo Multi Terminal ini beralamat Jl.LingkarPelabuhan No.1 Belawan Medan

Terminal Jamrud merupakan terminal kargo umum dan curah kering yang berada di area Pelabuhan Tanjung Perak, pelabuhan utama yang berada di Surabaya, Jawa Timur. Terminal Jamrud terdiri dari tiga dermaga yaitu Jamrud Utara dan Barat untuk general cargo dan curah kering internasional dan Jamrud Selatan untuk pelayanan general cargo domestik. Operasional SPMT di area ini juga mencakup kegiatan di Terminal Mirah dan Terminal Nilam yang merupakan terminal multipurpose yang di sertai dengan fasilitas dan alat sebagai berikut :

Fasilitas

Panjang Dermaga (m)	2.892 m
Lapangan Penumpukan (m2)	48.077 m2
Gudang (m2)	9.960 m2
Storage Tank (ton)	9.200 ton

Gambar 2.2 Fasilitas di area Branch Jamrud Nilam Mirah

Sumber <https://pelindomultiterminal.co.id/>

Alat

Harbour Mobile Crane	5
Hopper	11
Grab	12
Excavator	2
Harbour Portal Crane	4
Weight Bridge	9
Forklift	6
Wheel Loader	1

Gambar 2.3 Alat penunjang kegiatan bongkar dan muat Branch Jamrud Nilam dan Mirah

Sumber <https://pelindomultiterminal.co.id/>

Alamat

Alamat : Gate Terminal Jamrud & Mirah Lt. 2, Jl. Tanjung Perak Timur No. 620, Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur 60165

Email : jamrud@pelindomultiterminal.co.id

No. Telp : 081262871651

Gambar 2.4 Alamat kantor PT Pelindo Multi Terminal Branch Jamrud Nilam dan Mirah

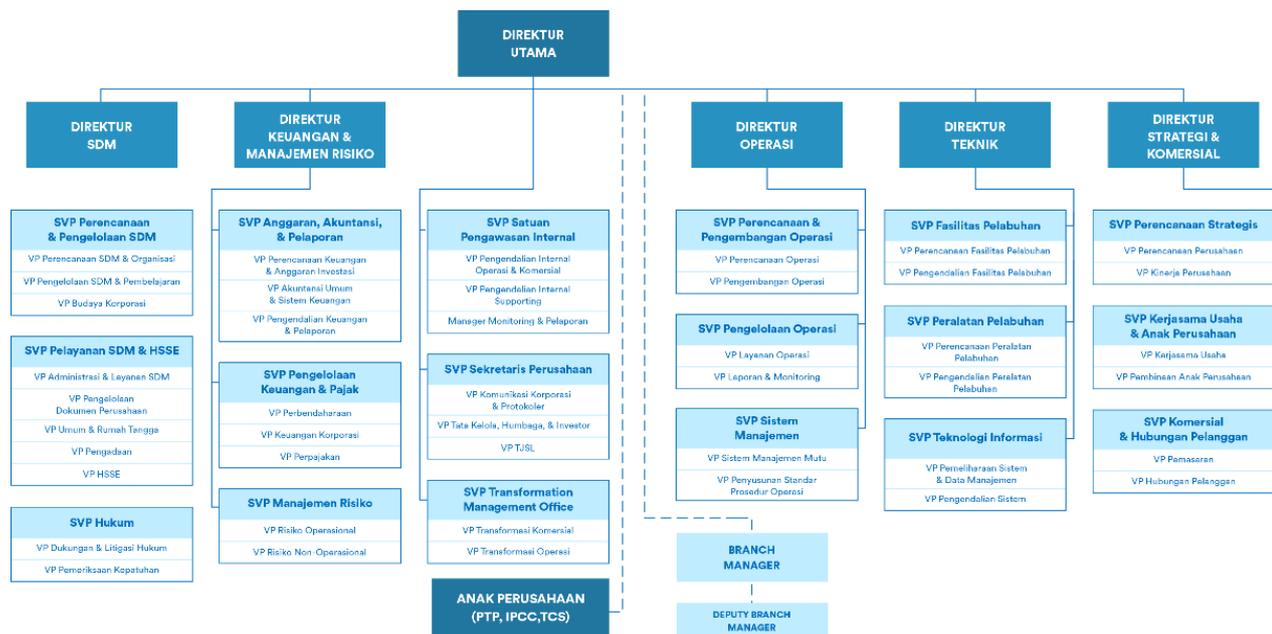
Sumber <https://pelindomultiterminal.co.id/>

2.2 Struktur Organisasi Perusahaan

Organisasi merupakan sarana dalam menunjang tercapainya suatu tujuan. Dalam pengertian dinamis, Organisasi merupakan tempat dan alat bagi sekelompok badan usaha baik swasta maupun pemerintahan yang lebih menekankan pada subyek atau pelaku yaitu interaksi antara orang-orang yang berada dalam organisasi tersebut. Dengan adanya struktur organisasi akan memberikan suatu penjelasan

terhadap pendelegasian tugas dan wewenang pada anggota organisasi, dengan demikian akan membantu kelancaran aktivitas organisasi tersebut.

Penulis memberikan gambaran tentang struktur organisasi kantor pusat PT Pelindo Multi Terminal serta penjelasan mengenai tanggung jawab dari masing-masing struktur, sebagai berikut :



Gambar 2.5 Struktur organisasi PT.Pelindo Multi Terminal

Sumber <https://pelindomultiterminal.co.id/pages/struktur>

1. Direktur Utama

Sebagai pimpinan utama perusahaan dan tertinggi, yang bertugas mengkoordinir dan menyetujui segala kegiatan serta memberikan motivasi terhadap

bawahannya dan menentukan kebijakan dalam rangka pengembangan demi kemajuan perusahaan yang dipimpin. Dalam menjalankan tanggung jawab, Direktur Utama mempunyai tugas pokok, antara lain:

- a. Melaksanakan tugas pekerjaan sesuai yang ditetapkan oleh pemegang saham dan anggaran dasar perusahaan;
- b. Melakukan pembinaan dan pengendalian terhadap pelaksanaan kerja pada;
 - 1) SVP Satuan pengawasan internal
 - 2) SVP Sekretaris Perusahaan
 - 3) SVP Transformation Managemen Office
 - 4) Branch Manager
 - 5) Deputy Branch Manager

2. Direktur SDM

Direktur Sumber Daya Manusia (SDM) atau HR Director memiliki peran penting dalam mengelola dan mengembangkan sumber daya manusia di sebuah perusahaan. Tugas-tugasnya meliputi:

Merencanakan, mengembangkan, dan mengimplementasikan strategi pengelolaan dan pengembangan SDM, termasuk perekrutan, pelatihan, dan pengembangan karyawan. Mengawasi proses seleksi dan perekrutan pegawai baru, serta memastikan karyawan yang direkrut sesuai dengan kebutuhan perusahaan.

Mengelola penilaian kinerja karyawan dan memberikan penghargaan yang adil berdasarkan kontribusi mereka. Bertindak sebagai penghubung antara manajer perusahaan dan karyawan untuk memastikan komunikasi yang efektif dan pencapaian tujuan perusahaan. Peran ini sangat krusial untuk memastikan

perusahaan memiliki tenaga kerja yang kompeten dan termotivasi. Direktur SDM membawahi beberapa SVP diantaranya:

- a. SVP Perencanaan dan pengelolaan SDM
- b. SVP Pelayanan SDM dan HSSE
- c. SVP Hukum

3. Direktur Keuangan

Direktur Keuangan bertanggung jawab untuk mengelola dan mengawasi semua aspek keuangan di suatu perusahaan atau organisasi. Beberapa tugas utama dari seorang Direktur Keuangan meliputi:

- Perencanaan Keuangan: Merencanakan dan mengelola anggaran, proyeksi keuangan, dan strategi investasi.
- Pelaporan Keuangan: Menyusun laporan keuangan yang akurat dan tepat waktu untuk pemangku kepentingan internal dan eksternal.
- Analisis Keuangan: Melakukan analisis keuangan untuk menilai kinerja keuangan perusahaan dan memberikan rekomendasi strategis.
- Pengelolaan Risiko: Mengidentifikasi dan mengelola risiko keuangan untuk meminimalkan dampak negatif pada perusahaan
- Hubungan dengan Investor: Berkomunikasi dengan investor dan pemegang saham serta memastikan transparansi dalam semua aspek keuangan.
- Peran ini sangat penting untuk memastikan kesehatan keuangan perusahaan dan mendukung keputusan strategis yang berkelanjutan

Direktur keuangan membawahi beberapa SVP diantaranya :

- a. SVP Akuntansi dan Anggaran

- b. SVP pengelolaan keuangan dan Pajak
- c. SVP Manajemen risiko

4. Direktur Operasi

Direktur Operasi memiliki tanggung jawab utama dalam mengelola dan mengawasi operasi sehari-hari di suatu perusahaan atau organisasi. Beberapa tugas kunci dari seorang Direktur Operasi meliputi:

- Pengembangan dan Implementasi Strategi: Merancang dan menerapkan strategi operasional untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas perusahaan. Pengelolaan Proses: Mengawasi proses produksi atau layanan untuk memastikan kualitas dan ketepatan waktu.
- Manajemen Sumber Daya: Mengelola sumber daya manusia, teknologi, dan material untuk mendukung operasional perusahaan. Pengendalian Biaya: Memantau dan mengendalikan biaya operasional untuk meningkatkan profitabilitas.
- Peningkatan Kinerja: Mengidentifikasi area untuk peningkatan dan menerapkan inisiatif untuk meningkatkan kinerja keseluruhan.

Peran ini sangat penting untuk memastikan bahwa semua aspek operasional berjalan lancar dan mendukung pencapaian tujuan strategis perusahaan.

Direktur Operasi membawahi beberapa SVP diantaranya :

- a. SVP perencanaan dan pengembangan operasi
- b. SVP pengelolaan operasi
- c. SVP sistem manajemen

5. Direktur Teknik

Direktur Teknik memiliki peran kunci dalam mengelola aspek teknis dan teknologi di suatu perusahaan. Beberapa tugas utama dari seorang Direktur Teknik meliputi:

- Pengembangan Strategi Teknologi: Merancang dan mengimplementasikan strategi teknologi yang selaras dengan tujuan bisnis perusahaan. menciptakan produk dan layanan baru yang inovatif. Pengelolaan Proyek: Mengawasi proyek-proyek teknis dan memastikan mereka diselesaikan tepat waktu, sesuai anggaran, dan memenuhi standar kualitas. Manajemen Tim Teknologi: Memimpin tim insinyur dan teknisi serta mengelola sumber daya teknis.
- Keamanan Informasi: Menjaga keamanan data dan informasi perusahaan, serta memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku.
- Kolaborasi Antar Departemen: Bekerja sama dengan departemen lain untuk mengintegrasikan teknologi ke dalam operasi bisnis.

Peran ini sangat penting untuk memastikan bahwa perusahaan tetap kompetitif dalam hal teknologi dan inovasi. Direktur Teknik membawahi beberapa SVP diantaranya :

- a) SVP fasilitas Pelabuhan
- b) SVP peralatan Pelabuhan
- c) SVP teknologi informasi

6. Direktur Strategi Komersial

Direktur Strategi dan Komersial mempunyai tanggung jawab utama dalam merancang dan mengimplementasikan strategi bisnis yang memastikan pertumbuhan dan keberlanjutan perusahaan. Berikut adalah beberapa tanggung jawab utama dari seorang Direktur Strategi dan Komersial:

- Pengembangan Strategi Bisnis: Merancang strategi jangka panjang yang bertujuan untuk mencapai tujuan bisnis perusahaan, termasuk pertumbuhan pendapatan, ekspansi pasar, dan inovasi produk.
- Pengelolaan Hubungan Pelanggan: Mengembangkan hubungan yang kuat dengan pelanggan utama dan mitra bisnis untuk memastikan keberlanjutan dan kepuasan pelanggan.
- Analisis dan Penilaian Pasar: Melakukan analisis pasar dan kompetitor untuk mengidentifikasi peluang bisnis dan tren pasar yang relevan.
- Pemasaran dan Penjualan: Mengawasi tim pemasaran dan penjualan untuk memastikan strategi yang diterapkan selaras dengan tujuan komersial perusahaan.
- Kolaborasi Antar Departemen: Bekerja sama dengan tim eksekutif lainnya untuk menyelaraskan strategi komersial dengan strategi keseluruhan perusahaan.
- Optimalisasi Operasional: Mengidentifikasi dan menerapkan inisiatif untuk meningkatkan efisiensi operasional dan profitabilitas perusahaan. Peran ini sangat penting untuk memastikan perusahaan tetap kompetitif dan dapat

berkembang di pasar yang dinamis. Direktur strategi dan komersial

membawahi beberapa SVP diantaranya :

- a.SVP perencanaan strategis
- b.SVP Kerjasama usaha dan anak perusahaan
- c.SVP komersial dan hubungan pelanggan

2.1 Aktivitas Perusahaan

PT. Pelindo Multi Terminal di bagi menjadi 6 (enam) layanan bisnis yang terdiri dari :

1.Terminal curah cair

Liquid Bulk Terminal adalah terminal yang terdedikasi untuk melayani bongkar muat komoditas curah cair, yaitu komoditas/barang yang berupa cairan. Terminal ini dilengkapi berbagai peralatan serta fasilitas yang menunjang kegiatan bongkar muat, khususnya dalam bentuk curah cair, seperti CPO dan turunannya, bahan bakar minyak, chemical products dan lain sebagainya.

Terminal Curah Cair yang berada dalam area kerja PT Pelindo Multi Terminal salah satunya dapat ditemui di Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan, serta cabang pelabuhan yang dikelola anak perusahaan PT Pelabuhan Tanjung Priok.

2.Terminal Curah Kering

Dry Bulk Terminal adalah terminal yang terdedikasi untuk melayani bongkar muat komoditas curah kering, yaitu komoditas/barang yang berupa butiran padat atau biji-bijian. Terminal ini dilengkapi berbagai peralatan serta fasilitas yang menunjang kegiatan bongkar muat, khususnya dalam bentuk curah kering, seperti

bungkil, batubara, kedelai, pupuk, bijih besi, dan lain sebagainya. Terminal Curah Kering yang berada dalam area kerja PT Pelindo Multi Terminal salah satunya dapat ditemui di Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Tanjung Intan, serta cabang pelabuhan yang dikelola anak perusahaan PT Pelabuhan Tanjung Priok.

3. Terminal Kendaraan

Car Terminal atau Terminal Kendaraan adalah terminal yang terdedikasi untuk melayani bongkar muat kendaraan. Terminal ini dilengkapi berbagai peralatan serta fasilitas yang menunjang kegiatan bongkar muat kendaraan.

Terminal kendaraan yang berada dalam area kerja PT Pelindo Multi Terminal dapat ditemui di Pelabuhan Belawan serta anak perusahaan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

4. Terminal Khusus

Pelindo Multi Terminal menyediakan layanan operasional untuk Terminal Khusus yang meliputi kerjasama operasional, maupun kerjasama terminal operator dengan layanan berupa penyediaan jasa bongkar muat, maupun peralatan dan operator peralatan.

5. Terminal Multipurpose

Multipurpose Terminal adalah terminal yang terdedikasi untuk melayani bongkar muat komoditas kargo umum, yaitu komoditas/barang yang berupa break

bulk, project cargo, dan lain sebagainya. Terminal ini dilengkapi berbagai peralatan serta fasilitas yang menunjang kegiatan bongkar muat khusus kargo umum.

Multipurpose Terminal yang berada dalam area kerja PT Pelindo Multi Terminal dapat ditemui di Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Dumai, Pelabuhan Tanjung Intan, serta cabang pelabuhan yang dikelola anak perusahaan PT Pelabuhan Tanjung Priok.

6.TUKS

Pelindo Multi Terminal menyediakan layanan operasional untuk Terminal Untuk Kepentingan Sendiri, yang meliputi kerjasama operasional, maupun kerjasama terminal operator dengan layanan berupa penyediaan jasa bongkar muat, maupun peralatan dan operator peralatan.

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Definisi Pelabuhan dan Kepelabuhanan

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyatakan bahwa “Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu dan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan tempat bongkar muat barang. Berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dan memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat pemindahan intra dan antarmoda transportasi”. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyatakan “Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan barang, keselamatan dan keamanan pelayaran dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah”. Pada dasarnya, fungsi pelabuhan dapat dibedakan menjadi yaitu : Pelabuhan berfungsi sebagai tempat pemerintahan dan tempat perusahaan.

1. Fungsi pemerintah

meliputi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran. Sedangkan fungsi pemerintahan lainnya adalah kepabeanan, keimigrasian, kekarantina dan kegiatan pemerintahan lainnya yang bersifat tidak tetap.

2.Fungsi perusahaan

meliputi penyediaan atau pelayanan jasa kapal dan jasa kepelabuhanan. Pelayanan jasa kapal meliputi jasa dermaga, pengisian bahan bakar dan air bersih, pelayanan naik atau turun penumpang dan kendaraan, jasa dermaga untuk bongkar atau muat barang, jasa gudang dan tempat penimbunan, jasa dermaga untuk bongkar atau muat barang, jasa gudang dan tempat penimbunan, jasa terminal peti kemas, barang curah dan kapal ro-ro. Sedangkan jasa terkait dengan kepelabuhanan adalah fasilitas penampungan, penimbunan limbah, depo peti kemas, pergudangan, instalasi listrik dan air bersih, perawatan dan perbaikan kapal, pengemasan dan perlabelan, penyediaan perkantoran dan sebagainya. (PP. Keperluan No.61 Tahun 2009)

3.2 Bahan Bakar Minyak (BBM)

Definisi Bahan Bakar Minyak (BBM)

Bahan bakar minyak yang disingkat BBM merupakan jenis bahan bakar (fuel) yang dihasilkan dari pengilangan (*refining*) minyak mentah (*crude oil*). Minyak mentah dari perut bumi diolah dalam pengilangan (*refinery*) terlebih dulu untuk menghasilkan produk-produk minyak (*oil products*), yang termasuk di dalamnya adalah Bahan Bakar Minyak. Selain menghasilkan BBM, pengilangan minyak mentah menghasilkan berbagai produk lain terdiri dari gas hingga ke produk-produk seperti naphta, *light sulfur wax residue* (LSWR) dan aspal. Pemakaian BBM akan terus meningkat sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional Indonesia dan akan berkurang dari waktu ke waktu sesuai dengan

cadangan/persediaan nasional Indonesia kecuali ditemukan kembali sumber cadangan baru ataupun penggunaan energi yang terbarukan

3.2.1 Bahan Bakar Minyak Bersubsidi dan Non-Subsidi

Subsidi BBM sebagaimana dapat dipahami dari naskah RAPBN (Rancangan Anggaran Pendapatan Belanja Negara) dan Nota Keuangan setiap tahun, adalah “pembayaran yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia kepada Pertamina, dalam situasi dimana pendapatan yang diperoleh, Pertamina bertanggung jawab terhadap tugasnya untuk menyediakan BBM di Tanah Air dengan harga yang lebih rendah dibandingkan biaya yang dikeluarkannya untuk pengelolaan minyak tersebut”.

Harga BBM Bersubsidi di Indonesia adalah harga sama yang diatur oleh pemerintah dan berlaku sama di seluruh wilayah Indonesia. Pada dasarnya, pemerintah bersama Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) menetapkan harga BBM setelah memperhatikan biaya-biaya pokok penyediaan BBM yang diberikan Pertamina atau Badan Usaha lainnya serta tingkat kemampuan masyarakat (*willingness to pay*). BBM Non-Subsidi adalah BBM yang mana harganya tidak diatur oleh Pemerintah, sehingga Badan Usaha dipersilahkan untuk bersaing secara sehat dan efisien, tentu di dalam koridor Undang- Undang Minyak dan Gas Bumi No. 22 Tahun 2001. Pada undang- undang tersebut berisi “Peraturan Pemerintah sebagaimana dimaksud dalam ketentuan ini antara lain memuat substansi pokok.

Kondisi kebutuhan dalam negeri, mekanisme pelaksanaan dan ketentuan harga serta kebijakan pemberian insentif berkaitan dengan pelaksanaan kewajiban penyerahan minyak bumi dan/atau gas bumi bagian badan usaha atau bentuk usaha tetap dari hasil produksinya.” Pemerintah melalui BPH Migas (Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi) mempersilahkan Badan Usaha yang telah memiliki Izin Usaha dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) untuk bersaing secara terbuka di pasar domestik Indonesia.

3.2.2 Jenis Bahan Bakar Minyak

Dibawah ini terlampir beberapa jenis BBM yang umumnya digunakan di Negara Republik Indonesia, antara lain :

1. Avgas (*Aviation Gasoline*)

Bahan Bakar Minyak ini merupakan BBM jenis khusus yang dihasilkan dari fraksi minyak bumi. Avgas didesain untuk bahan bakar pesawat udara dengan tipe mesin sistem pembakaran dalam (*internal combustion*), mesin piston dengan sistem pengapian. Performa BBM ini ditentukan dengan nilai octane number antara nilai dibawah 100 dan juga diatas nilai 100 . Nilai octane jenis Avgas yang beredar di Indonesia memiliki nilai 100/130. Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas 49°C (120°F).

2. Avtur (*Aviation Turbine*)

Bahan Bakar Minyak ini merupakan BBM jenis khusus yang dihasilkan dari fraksi minyak bumi. Avtur didesain untuk bahan bakar pesawat udara dengan tipe mesin turbin (*external combustion*). performa atau nilai mutu jenis bahan bakar avtur

ditentukan oleh karakteristik kemurnian bahan bakar, model pembakaran turbin dan daya tahan struktur pada suhu yang rendah. Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas 38°C (100°F).

3. Bensin

Jenis Bahan Bakar Minyak Bensin merupakan nama umum untuk beberapa jenis BBM yang diperuntukkan untuk mesin dengan pembakaran dengan pengapian. Di Indonesia terdapat beberapa bahan bakar jenis bensin yang memiliki nilai mutu pembakaran berbeda. Nilai mutu jenis BBM bensin ini dihitung berdasarkan nilai *Real Octane Number* (RON). Titik nyala api pada bensin terdapat di suhu terendah dimana uap bensin yang telah bercampur dengan udara dapat terbakar jika terkena percikan api, titik nyala bensin berkisar antara -15°C (5°F) sampai dengan -43°C (-45°F).

Berdasarkan RON tersebut maka BBM bensin dibedakan menjadi 3 jenis, yaitu:

- Premium (RON 88) : Premium adalah bahan bakar minyak jenis distilat berwarna kekuningan yang jernih. Warna kuning tersebut akibat adanya zat pewarna tambahan. Penggunaan premium pada umumnya adalah untuk bahan bakar kendaraan bermotor bermesin bensin, seperti : mobil, sepeda motor dan lain-lain. Bahan bakar ini sering juga disebut motor gasoline atau petrol.
- Pertamina (RON 92): Ditujukan untuk kendaraan yang mempersyaratkan penggunaan bahan bakar beroktan tinggi dan tanpa timbal (unleaded). Pertamina juga direkomendasikan untuk kendaraan yang diproduksi diatas

tahun 1990 terutama yang telah menggunakan teknologi setara dengan *electronic fuel injection* dan *catalytic converters*.

➤ Pertamax Plus (RON 95) : Jenis BBM ini telah memenuhi standar performance International *World Wide Fuel Charter* (WWFC). Ditujukan untuk kendaraan yang berteknologi mutakhir yang mempersyaratkan penggunaan bahan bakar beroktan tinggi dan ramah lingkungan. Pertamax Plus sangat direkomendasikan untuk kendaraan yang memiliki kompresi rasio $> 10,5$ dan juga yang menggunakan teknologi *Electronic Fuel Injection* (EFI), *Variable Valve Timing Intelligent* (VVTI), *Turbochargers* dan *catalytic converters*.

4. Minyak Tanah (*Kerosene*)

Minyak tanah atau *kerosene* merupakan bagian dari minyak mentah yang memiliki titik didih antara $150\text{ }^{\circ}\text{C}$ dan $300\text{ }^{\circ}\text{C}$ dan tidak berwarna. Digunakan selama bertahun-tahun sebagai alat bantu penerangan, memasak, water heating, dll. Umumnya merupakan pemakaian domestik (rumahan) dan usaha kecil. Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas $38\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($100\text{ }^{\circ}\text{F}$) sampai dengan $72\text{ }^{\circ}\text{C}$ ($162\text{ }^{\circ}\text{F}$).

5. Minyak Solar / *High Speed Diesel* (HSD)

High Speed Diesel (HSD) merupakan BBM jenis solar yang memiliki angka performa cetane number 45. Jenis BBM ini umumnya digunakan untuk mesin transportasi mesin diesel yang umum dipakai dengan sistem injeksi pompa mekanik

(*injection pump*) dan *electronic injection*. Jenis BBM ini diperuntukkan untuk jenis kendaraan bermotor transportasi dan mesin industri. Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas 52°C (126°F).

6. Minyak Diesel / *Marine Diesel Fuel* (MDF)

Minyak Diesel adalah hasil penyulingan minyak yang berwarna hitam yang berbentuk cair pada temperatur rendah. Biasanya memiliki kandungan sulfur yang rendah dan dapat diterima oleh *Medium Speed Diesel Engine* di sektor industri. Oleh karena itu, diesel oil disebut juga *Industrial Diesel Oil* (IDO) atau *Marine Diesel Fuel* (MDF). Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas 130°C (266°F).

7. Minyak Bakar / *Marine Fuel Oil* (MFO)

Minyak Bakar bukan merupakan produk hasil destilasi tetapi hasil dari jenis residu yang berwarna hitam. Minyak jenis ini memiliki tingkat kekentalan yang tinggi dibandingkan minyak diesel. Pemakaian BBM jenis ini umumnya untuk pembakaran langsung pada industri besar dan digunakan sebagai bahan bakar untuk steam power station dan beberapa penggunaan yang dari segi ekonomi lebih murah dengan penggunaan minyak bakar. Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas 60°C (140°F).

8. Biodiesel

Jenis bahan bakar ini merupakan alternatif bagi bahan bakar diesel yang berdasar pada petroleum dan terbuat dari sumber terbarui seperti minyak nabati

atau hewan. Secara kimia, jenis bahan bakar tersebut merupakan bahan bakar yang terdiri dari campuran *mono-alkyl ester* dari rantai panjang asam lemak. Jenis Produk yang dipasarkan saat ini merupakan produk biodiesel dengan campuran 95% *diesel petroleum* dan mengandung 5% *Crude Palm Oil* (CPO) yang telah dibentuk menjadi *Fatty Acid Methyl Ester* (FAME). Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas 130°C (266°F).

9. Pertamina DEX

Merupakan bahan bakar mesin diesel modern yang telah memenuhi dan mencapai standar emisi gas buang EURO 2, memiliki angka performa tinggi dengan cetane number 53 keatas, memiliki kualitas tinggi dengan kandungan sulfur di bawah 300 parts per million (PPM), jenis BBM ini direkomendasikan untuk mesin diesel teknologi injeksi terbaru (*Diesel Common Rail System*), sehingga pemakaian bahan bakarnya lebih irit dan ekonomis serta menghasilkan tenaga yang lebih besar. Serta, memiliki titik nyala api pada suhu diatas 55°C (131°F)

3.3 Pengertian dan prosedur K3 di lingkungan perusahaan

Penerapan K3 berpengaruh besar terhadap kelancaran bongkar muat maupun aktivitas lain di dermaga Keselamatan dan kesehatan kerja bertujuan memberi perlindungan yang ditujukan agar tenaga kerja seperti TKBM, operasional, maupun pengguna jasa di area dermaga agar selamat dan sehat, serta agar setiap alat alat bongkar dapat digunakan secara aman dan efisien (Kepmenaker Nomor 463/MEN/1993). Pengertian lain menurut OHSAS

18001:2007, keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah kondisi dan faktor yang mempengaruhi keselamatan dan kesehatan kerja serta orang lain yang berada di tempat kerja.

Berdasarkan Undang-undang Ketenagakerjaan No.13 Tahun 2003 pasal 87, bahwa setiap perusahaan wajib menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan. Menurut Mathis dan Jackson (2006), keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah kegiatan yang menjamin terciptanya kondisi kerja yang aman, terhindar dari gangguan fisik dan mental melalui pembinaan dan pelatihan, pengarahan dan kontrol terhadap pelaksanaan tugas dari karyawan dan pemberian bantuan sesuai dengan aturan yang berlaku, baik dari lembaga pemerintah maupun perusahaan dimana mereka bekerja.

Di area PT.PELINDO MULTI TERMINAL branch Jamrud, nilam dan mirah tim HSSE akan mengadakan pencegahan kecelakaan kerja atas dasar perikemanusiaan yang sesungguhnya. Tim HSSE melakukan demikian untuk mengurangi sebanyak-banyaknya rasa sakit dari pekerjaan yang diderita luka serta keluarga. Berdasarkan Undang-Undang. Ada juga alasan mengadakan program keselamatan dan kesehatan kerja berdasarkan Undang-Undang federal, Undang-Undang Negara Bagian dan Undang-Undang kota tentang keselamatan dan kesehatan kerja dan sebagian mereka melanggarnya akan dijatuhi hukuman denda.

Berdasarkan Ekonomi. Alasan ekonomi untuk sadar keselamatan kerja karena biaya kecelakaan dampaknya sangat besar bagi perusahaan.

Tujuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Berdasarkan Undang-undang No.1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, bahwa tujuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang berkaitan dengan mesin, peralatan, landasan tempat kerja dan lingkungan tempat kerja adalah mencegah terjadinya kecelakaan dan sakit akibat kerja, memberikan perlindungan pada sumber-sumber produksi sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas.

Menurut Suma'mur (1992), tujuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah sebagai berikut:

- Melindungi tenaga kerja atas hak dan keselamatannya dalam melakukan pekerjaannya untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan kinerja.
- Menjamin keselamatan orang lain yang berada di tempat kerja.
- Sumber produksi dipelihara dan dipergunakan secara aman dan efisien.

Sedangkan menurut Mangkunegara (2004), tujuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah:

- Agar setiap pegawai mendapat jaminan keselamatan dan kesehatan kerja baik secara fisik, sosial, dan psikologis.
- Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik-baiknya selektif mungkin.
- Agar semua hasil produksi di pelihara keamanannya.
- Agar adanya jaminan atas pemeliharaan dan peningkatan kesehatan gizi pegawai.
- Agar meningkatnya kegairahan, keserasian kerja, dan partisipasi kerja.

- Agar terhindar dari gangguan kesehatan yang disebabkan oleh lingkungan atas kondisi kerja.
- Agar setiap pegawai merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.

Aspek, Faktor dan Prinsip Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Aspek-aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang harus diperhatikan oleh perusahaan antara lain adalah sebagai berikut (Anoraga, 2005):

a. Lingkungan kerja

Lingkungan kerja merupakan tempat dimana seseorang atau karyawan dalam beraktifitas bekerja. Lingkungan kerja dalam hal ini menyangkut kondisi kerja, seperti ventilasi, suhu, penerangan dan situasinya.

b. Alat kerja dan bahan

Alat kerja dan bahan merupakan suatu hal yang pokok dibutuhkan oleh perusahaan untuk memproduksi barang. Dalam memproduksi barang, alat-alat kerja sangatlah vital yang digunakan oleh para pekerja dalam melakukan kegiatan proses produksi dan di samping itu adalah bahan-bahan utama yang akan dijadikan barang.

c. Cara melakukan pekerjaan

Setiap bagian-bagian produksi memiliki cara-cara melakukan pekerjaan yang berbeda-beda yang dimiliki oleh karyawan. Cara-cara yang biasanya dilakukan oleh karyawan dalam melakukan semua aktivitas pekerjaan,

misalnya menggunakan peralatan yang sudah tersedia dan pelindung diri secara tepat dan mematuhi peraturan penggunaan peralatan tersebut dan memahami cara mengoperasikan mesin.

Faktor-faktor yang mempengaruhi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah sebagai berikut (Budiono dkk, 2003):

Beban kerja. Beban kerja berupa beban fisik, mental dan sosial, sehingga upaya penempatan pekerja yang sesuai dengan kemampuannya perlu diperhatikan.

Kapasitas kerja. Kapasitas kerja yang banyak tergantung pada pendidikan, keterampilan, kesegaran jasmani, ukuran tubuh, keadaan gizi dan sebagainya.

Lingkungan kerja. Lingkungan kerja yang berupa faktor fisik, kimia, biologik, ergonomik, maupun psikososial.

Prinsip-prinsip yang harus dijalankan perusahaan dalam menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah sebagai berikut (Sutrisno dan Ruswandi, 2007):

- Adanya APD (Alat Pelindung Diri) di tempat kerja.
- Adanya buku petunjuk penggunaan alat dan atau isyarat bahaya.
- Adanya peraturan pembagian tugas dan tanggung jawab.
- Adanya tempat kerja yang aman sesuai standar SSLK (syarat-syarat lingkungan kerja) antara lain tempat kerja steril dari debu, kotoran, asap rokok, uap gas, radiasi, getaran mesin dan peralatan, kebisingan, tempat kerja aman dari arus listrik, lampu penerangan cukup memadai, ventilasi dan sirkulasi udara seimbang,
- adanya aturan kerja atau aturan keprilakuan.

- Adanya penunjang kesehatan jasmani dan rohani ditempat kerja.
- Adanya sarana dan prasarana yang lengkap ditempat kerja.
- Adanya kesadaran dalam menjaga keselamatan dan kesehatan kerja

Pengertian Prosedur Keselamatan Kerja di Pelabuhan

Pelabuhan, sebagai pintu gerbang utama perdagangan internasional, memiliki peran krusial dalam menunjang perekonomian suatu negara. Maka, prosedur keselamatan kerja di pelabuhan menjadi hal yang tak terpisahkan. Prosedur ini mencakup berbagai aspek, mulai dari keselamatan bongkar muat, alur lalu lintas pelabuhan, hingga penggunaan peralatan kerja. Penerapan prosedur ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman, terhindar dari kecelakaan kerja, dan menjamin kelancaran operasional pelabuhan. Prosedur keselamatan kerja di pelabuhan adalah serangkaian langkah sistematis yang dirancang untuk meminimalkan risiko kecelakaan dan cedera bagi pekerja dan pihak terkait lainnya di lingkungan pelabuhan.

Prosedur ini mencakup berbagai aspek, mulai dari penanganan muatan, pengoperasian alat berat, hingga tata cara berlalu lintas di area pelabuhan. Prosedur keselamatan bekerja di pelabuhan melibatkan berbagai aspek, salah satunya adalah kesiapsiagaan terhadap bahaya kebakaran. Dalam hal ini, keberadaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR) menjadi krusial. Penempatan APAR yang strategis dan pemahaman yang tepat mengenai pengoperasian dan tata letak APAR sesuai aturan K3 merupakan kunci untuk meminimalisir risiko kebakaran. Pengetahuan dan pelatihan yang memadai tentang penggunaan APAR

akan meningkatkan efektivitas penanganan kebakaran, sehingga keselamatan pekerja di pelabuhan dapat terjaga.

Tujuan Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja di Pelabuhan

Penerapan prosedur keselamatan kerja di pelabuhan memiliki tujuan utama untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat bagi semua pihak yang terlibat dalam kegiatan pelabuhan. Tujuan ini terwujud melalui beberapa aspek, yaitu: Mencegah Kecelakaan Kerja: Prosedur keselamatan kerja yang terstruktur dan dipatuhi dengan ketat dapat meminimalkan risiko kecelakaan yang dapat terjadi di lingkungan pelabuhan, seperti terjatuh dari ketinggian, tertimpa benda jatuh, atau tertabrak alat berat.

Mencegah Penyakit Akibat Kerja: Prosedur keselamatan kerja juga mencakup aspek kesehatan pekerja, seperti penggunaan alat pelindung diri (APD) yang tepat, pengaturan waktu kerja yang sehat, dan pencegahan paparan bahan berbahaya. Meningkatkan Efisiensi Kerja: Lingkungan kerja yang aman dan sehat dapat meningkatkan fokus dan konsentrasi pekerja, sehingga meningkatkan efisiensi dan produktivitas kerja. Meminimalkan Kerugian Materi: Kecelakaan kerja di pelabuhan dapat mengakibatkan kerugian materi yang signifikan, seperti kerusakan alat berat, kerusakan infrastruktur, dan biaya perawatan medis.

Prosedur keselamatan kerja yang efektif dapat meminimalkan risiko kerugian materi ini. Mempertahankan Reputasi Pelabuhan: Pelabuhan yang memiliki standar keselamatan kerja yang tinggi akan memiliki reputasi yang baik di mata para stakeholder, seperti perusahaan pelayaran, importir, dan eksportir.

Contoh Kasus Kecelakaan Kerja di Pelabuhan yang Dapat Dihindari dengan Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja Contoh kasus kecelakaan kerja yang sering terjadi di pelabuhan dan dapat dihindari dengan penerapan prosedur keselamatan kerja adalah:

- a) Terjatuh dari Ketinggian:Kecelakaan ini sering terjadi saat pekerja melakukan kegiatan di atas kapal atau di dermaga. Penerapan prosedur keselamatan kerja yang ketat, seperti penggunaan tali pengaman dan tangga yang aman, dapat mencegah kecelakaan ini.
- b) Tertimpa Benda Jatuh:Benda jatuh dari ketinggian dapat menyebabkan cedera serius. Penerapan prosedur keselamatan kerja, seperti penggunaan jaring pengaman dan pengecekan kondisi tali pengikat muatan, dapat mencegah benda jatuh.
- c) Tertabrak Alat Berat:Kecelakaan ini sering terjadi di area bongkar muat. Penerapan prosedur keselamatan kerja, seperti penggunaan rambu-rambu peringatan, penggunaan alat komunikasi yang efektif, dan pengaturan jalur lalu lintas alat berat, dapat mencegah kecelakaan ini.

Peraturan dan Standar yang Mengatur Prosedur Keselamatan Kerja di Pelabuhan

Prosedur keselamatan kerja di pelabuhan diatur oleh berbagai peraturan dan standar nasional dan internasional, beberapa di antaranya adalah:

- a) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 11 Tahun 2016 tentang Keselamatan dan Keamanan Pelabuhan: Peraturan ini

mengatur berbagai aspek keselamatan dan keamanan di lingkungan pelabuhan, termasuk prosedur keselamatan kerja.

- b) International Maritime Organisation (IMO): Organisasi maritim internasional ini mengeluarkan berbagai konvensi dan pedoman terkait keselamatan dan keamanan pelayaran, termasuk prosedur keselamatan kerja di pelabuhan.
- c) International Labour Organisation (ILO): Organisasi buruh internasional ini mengeluarkan berbagai konvensi dan rekomendasi terkait keselamatan dan kesehatan kerja, termasuk di lingkungan pelabuhan.

Pelabuhan merupakan pusat aktivitas maritim yang melibatkan berbagai macam kegiatan, mulai dari bongkar muat barang, lalu lintas kapal, hingga aktivitas operasional di area dermaga. Oleh karena itu, keselamatan kerja di pelabuhan menjadi hal yang sangat penting untuk diutamakan. Prosedur keselamatan kerja di pelabuhan mencakup berbagai aspek yang saling terkait dan bertujuan untuk meminimalisir risiko kecelakaan kerja dan menjaga kelancaran operasional.

Keselamatan Kerja di Area Dermaga

Area dermaga merupakan tempat yang padat aktivitas dan memiliki potensi bahaya yang tinggi. Berikut adalah prosedur keselamatan yang harus diterapkan:

- a) **Penataan Area:** Area dermaga harus ditata dengan rapi dan teratur untuk memudahkan akses dan menghindari potensi bahaya. Hal ini meliputi penataan alat berat, kontainer, dan jalur pedestrian.

- b) **Pencahayaan dan Ventilasi:**Area dermaga harus dilengkapi dengan pencahayaan dan ventilasi yang memadai untuk memastikan visibilitas yang baik dan sirkulasi udara yang sehat.
- c) **Penggunaan Alat Pelindung Diri:**Pekerja di area dermaga harus menggunakan alat pelindung diri yang sesuai, seperti helm, sepatu safety, dan rompi reflektif.
- d) **Prosedur Darurat:**Prosedur darurat harus disiapkan dan dipraktikkan secara rutin untuk menghadapi berbagai situasi darurat, seperti kebakaran atau kecelakaan.
- e) **Pertolongan Pertama:**Petugas medis dan kotak pertolongan pertama harus tersedia di area dermaga untuk menangani kecelakaan ringan.

Prosedur Keselamatan Kerja di Area Dermaga

Prosedur keselamatan kerja di area dermaga meliputi berbagai aspek, mulai dari penggunaan rambu-rambu, penggunaan alat bantu, hingga prosedur evakuasi. Penerapan prosedur ini secara konsisten akan membantu menciptakan lingkungan kerja yang aman dan mengurangi potensi bahaya.

- a) **Penggunaan Rambu-Rambu:** Rambu-rambu keselamatan kerja di area dermaga berfungsi sebagai tanda peringatan dan petunjuk bagi pekerja. Rambu-rambu ini harus dipasang dengan jelas dan mudah terlihat, serta sesuai dengan standar yang berlaku. Contohnya, rambu larangan merokok,

rambu dilarang masuk, rambu peringatan bahaya jatuh, dan rambu peringatan bahaya tertimpa barang.

- b) **Penggunaan Alat Bantu:** Alat bantu keselamatan kerja seperti tali pengaman, helm, sepatu keselamatan, dan rompi reflektif wajib digunakan oleh pekerja di area dermaga. Alat bantu ini berfungsi untuk melindungi pekerja dari potensi bahaya seperti jatuh dari ketinggian, tertimpa barang, atau tertabrak kendaraan.
- c) **Prosedur Evakuasi:** Prosedur evakuasi di area dermaga harus disusun dengan detail dan dipahami oleh semua pekerja. Prosedur ini meliputi langkah-langkah yang harus dilakukan saat terjadi keadaan darurat, seperti kebakaran, gempa bumi, atau kecelakaan. Hal ini penting untuk memastikan keselamatan pekerja dan meminimalkan kerugian.

Contoh Peraturan Keselamatan Kerja di Area Dermaga

Setiap pekerja di area dermaga wajib menggunakan alat pelindung diri (APD) yang sesuai dengan jenis pekerjaan yang dilakukan. APD harus dalam kondisi baik dan layak pakai. Penggunaan APD harus dipantau secara berkala untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan kerja.

Peran dan Tanggung Jawab HSSE dan Pekerja

Penerapan prosedur keselamatan kerja di pelabuhan merupakan tanggung jawab bersama dari berbagai pihak yang terlibat. Masing-masing pihak memiliki peran dan tanggung jawab yang spesifik dalam menjaga keamanan dan

keselamatan di area pelabuhan. Koordinasi dan komunikasi yang efektif antar pihak sangat penting untuk memastikan efektivitas prosedur keselamatan kerja dan meminimalisir risiko kecelakaan.

Peran dan Tanggung Jawab HSSE (*Health safety security environment*)

HSSE memiliki peran yang sangat penting dalam menciptakan lingkungan kerja yang aman. Mereka bertanggung jawab untuk:

- a) Menetapkan dan menerapkan prosedur keselamatan kerja yang komprehensif, mencakup semua aspek operasi pelabuhan.
- b) Memberikan pelatihan keselamatan kerja yang memadai kepada seluruh pekerja pelabuhan, termasuk pekerja tetap, pekerja kontrak, dan pengunjung.
- c) Memastikan ketersediaan dan pemeliharaan peralatan keselamatan kerja yang sesuai dengan standar keselamatan.
- d) Melakukan inspeksi rutin terhadap area kerja dan peralatan untuk mengidentifikasi potensi bahaya dan mengambil tindakan korektif.
- e) Memantau dan mengevaluasi efektivitas prosedur keselamatan kerja secara berkala dan melakukan perbaikan yang diperlukan.
- f) Menyediakan sumber daya yang memadai untuk mendukung penerapan prosedur keselamatan kerja, termasuk anggaran, peralatan, dan staf.

Peran dan Tanggung Jawab Pekerja Pelabuhan

Pekerja pelabuhan memiliki tanggung jawab langsung dalam menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain di area kerja. Mereka wajib:

- a) Memahami dan mematuhi semua prosedur keselamatan kerja yang ditetapkan oleh operator pelabuhan.
- b) Menggunakan peralatan keselamatan kerja yang disediakan dengan benar dan bertanggung jawab.
- c) Melaporkan setiap kondisi berbahaya atau potensi bahaya kepada supervisor atau petugas keselamatan kerja.
- d) Berpartisipasi aktif dalam program pelatihan keselamatan kerja dan meningkatkan pengetahuan tentang keselamatan kerja.
- e) Menghindari tindakan yang dapat membahayakan diri sendiri atau orang lain.

Peran dan Tanggung Jawab HSSE (*Health safety security environment*)

Devisi HSSE memiliki peran penting dalam memastikan penerapan prosedur keselamatan kerja di lapangan. Mereka bertanggung jawab untuk: Melakukan pengawasan dan inspeksi rutin terhadap area kerja dan peralatan untuk memastikan kepatuhan terhadap prosedur keselamatan kerja.

- a) Memberikan pelatihan dan bimbingan kepada pekerja pelabuhan tentang prosedur keselamatan kerja.
- b) Menyelidiki setiap kejadian kecelakaan atau insiden yang terjadi di pelabuhan dan memberikan rekomendasi untuk pencegahan.
- c) Memantau dan mengevaluasi efektivitas program keselamatan kerja dan mengusulkan perbaikan.
- d) Berkoordinasi dengan operator pelabuhan, pekerja pelabuhan, dan pihak terkait lainnya dalam penerapan prosedur keselamatan kerja.

- e) Mekanisme Koordinasi dan Komunikasi Antar Pihak Terkait
- f) Koordinasi dan komunikasi yang efektif antar pihak terkait sangat penting untuk memastikan efektivitas prosedur keselamatan kerja. Mekanisme koordinasi dan komunikasi yang dapat diterapkan antara lain:
 - g) Pertemuan rutin antara operator pelabuhan, pekerja pelabuhan, dan pengawas keselamatan kerja untuk membahas isu-isu keselamatan kerja dan mengkoordinasikan upaya pencegahan kecelakaan.
 - h) Sistem pelaporan dan investigasi kejadian kecelakaan yang terstruktur untuk mengidentifikasi akar penyebab kecelakaan dan mengambil tindakan korektif.
 - i) Penggunaan alat komunikasi yang efektif, seperti papan pengumuman, email, dan SMS, untuk menyampaikan informasi penting tentang keselamatan kerja.
 - j) Pengembangan budaya keselamatan kerja yang kuat, yang mendorong semua pihak untuk proaktif dalam mengidentifikasi dan mengatasi potensi bahaya.

Tugas HSSE di area kerja

Tugas HSSE (Health, Safety, Security, and Environment) di area kerja sangat penting untuk memastikan lingkungan kerja yang aman, sehat, dan ramah lingkungan. Berikut adalah beberapa tugas utama HSSE di area kerja:

- a) Tinjauan Berkala: Melakukan tinjauan berkala terhadap prosedur keselamatan kerja secara rutin untuk mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki, diperbarui, atau ditambahkan. Tinjauan ini dapat dilakukan

dengan melibatkan semua pihak terkait, seperti manajemen, pekerja, dan pihak eksternal seperti regulator keselamatan.

- b) Analisis Risiko: Melakukan analisis risiko secara berkala untuk mengidentifikasi bahaya dan risiko yang ada di pelabuhan. Analisis ini akan membantu menentukan prioritas area yang perlu mendapat perhatian khusus dalam meningkatkan prosedur keselamatan.
- c) Pelatihan dan Edukasi: Memberikan pelatihan dan edukasi yang komprehensif kepada semua pekerja tentang prosedur keselamatan kerja. Pelatihan harus mencakup informasi terkini tentang peraturan keselamatan, prosedur operasional standar (SOP), dan penanganan situasi darurat.
- d) Umpan Balik: Membuka ruang bagi pekerja untuk memberikan umpan balik tentang prosedur keselamatan kerja. Umpan balik ini sangat berharga untuk mengidentifikasi area yang sulit diterapkan atau tidak efektif di lapangan.

BAB IV
PEMBAHASAN

4.1 Kegiatan Praktis

4.1.1 Tempat Dan Waktu Magang

Pada pelaksanaannya semua kegiatan magang dilakukan di PT. Pelindo Multi Terminal yang beralamatkan di : Gate Terminal Jamrud & Mirah Lt. 2, Jl. Tanjung Perak Timur No. 620, Pabean Cantikan, Surabaya, Jawa Timur 60165, dengan waktu pelaksanaan 14 Oktober sampai dengan 14 Desember 2024. Berikut rincian jadwal kegiatan magang tersebut:

Tabel 4.0 Laporan Data Kegiatan Praktis

Target Pencapaian Materi	Minggu ke-			
	I-II	III-IV	V-VI	VII-VIII
Pengenalan perusahaan dan beradaptasi dengan lingkungan kerja	√			
Mempelajari sistem kerja perusahaan	√	√		
Mempelajari tugas yang akan	√	√	√	√

dikerjakan selama Magang mengenai tugas yang diberikan dan hendak dikerjakan				
Melaksanakan tugas yang diberikan selama Magang	√	√	√	√
Pembuatan laporan Magang		√	√	√

Pada pelaksanaannya semua kegiatan magang dilakukan sesuai dengan jadwal kerja yang telah ditentukan dengan lama waktu kerja selama 8 jam/hari. Didalam kegiatannya penulis mengobservasi devisi HSSE (Health Safety Security Environment) yang terkait dengan pembahasan laporan magang yang ada dengan fokus kerja yang dilakukan penulis sendiri. Sebagai kelancaran di dalam pelaksanaan magang yang adapun penulis dibantu oleh dosen pembimbing dari pihak STIAMAK (Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kepelabuhan) dari segi institusi akademik yang ada dan juga para karyawan PT Pelindo Multi Terminal yang ada sebagai pembina selama magang dan pemberi informasi segala pekerjaan yang ada dan dilakukan.

Sebagai hasil dari kegiatanpun penulis mengaplikasikannya dalam bentuk penulisan karya ilmiah berupa laporan magang selama berkegiatan dan mendapatkan pengarahan dari setiap pekerjaan yang akan di teliti sesuai dengan judul yang sudah dibuat dan di approved oleh pihak STIAMAK sebagai unit akademisi penulis didalam melakukan studynya.

4.1.2 Pengumpulan Data

menurut pakar metodologi penelitian, Prof. Dr. Sugiyono, dalam buku karyanya yang terkenal, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D, edisi 2019. Pengumpulan data merupakan tahap krusial dalam penelitian. Teknik yang tepat akan menghasilkan data yang valid dan reliabel, yang pada akhirnya menentukan kualitas penelitian. Dalam karya tulis ini penulis memilih menggunakan metode penelitian kualitatif

Observasi adalah dasar semua ilmu pengetahuan. Para ilmuwan hanya dapat bekerja berdasarkan data, yaitu fakta mengenai dunia kenyataan yang diperoleh melalui observasi. Dalam karya tulis ini, penulis melakukan pengamatan langsung dalam hal kegiatan Pengisian BBM di dermaga ke kapal di wilayah kerja PT. Pelindo Multi Terminal yang khususnya di wilayah Terminal Nilam.

Wawancara, merupakan data yang diambil berdasarkan dari hasil wawancara kepada beberapa karyawan perusahaan PT. Pelindo Multi terminal dan perusahaan penyedia BBM untuk mendapatkan data yang dipergunakan oleh penulis sebagai bahan untuk mengetahui sistem kerja pengisian BBM di dermaga.

Studi Dokumen Studi dokumen lebih mengarah pada bukti konkret. Dengan instrumen ini, penulis diajak untuk menganalisis isi dari surat surat perijinan yang dapat mendukung untuk laporan magang penulis, seperti surat pemeriksaan kesiapan awal pengisian bahan bakar (dari kementerian perhubungan laut), Surat Permohonan izin bunker darat dari pihak penyedia BBM.

4.2 Metode Magang

Magang adalah kegiatan mahasiswa untuk mendapatkan pengalaman kerja praktis yang sesuai dengan bidang studi yang dipilih. Melalui kegiatan magang, ini mahasiswa diharapkan dapat mempelajari, mengamati, sekaligus memberikan pemecahan masalah atau saran terhadap setiap permasalahan yang muncul di perusahaan, sebagai salah satu bentuk aktualisasi ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh selama kuliah. Menurut Sumardiono (2014), magang adalah proses mempraktikkan pengetahuan dan keterampilan untuk menyelesaikan problem nyata di sekitar. Pihak perusahaan atau instansi berhak untuk mendayagunakan mahasiswa peserta magang seoptimal mungkin selama berkaitan dengan lingkup tugas magangnya. Dengan adanya program magang ini diharapkan mahasiswa peserta magang dapat mengetahui tentang pengalaman dan terjun langsung ke dunia kerja.

Adapun seluruh kegiatan magang yang sudah dilakukan, dipelajari dan diketahui oleh akademisi selama melakukan proses kegiatan magang yang ada dijabarkan penuh dalam bentuk tabel terkait segala aktivitasnya, antara lain sebagai berikut:

Tabel 4.1 Jadwal Kegiatan Magang

NO	TANGGAL	KEGIATAN
1	08 Oktober 2024	Pengajuan magang ke PT.Pelindo Multi Terminal yang di tujukan kepada SVP Perencanaan dan pengelolaan SDM.
2	14 Oktober 2024	Kegiatan magang dimulai, Pengenalan Lingkungan PT. Pelindo Multi Terminal dan Pengenalan Standar Kerja.
3	20 Oktober 2024 – 14 Desember 2024	<p>Kegiatan magang di bagian <i>Devisi HSSE (Health Safety Security Environment)</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pengenalan rangakaian jabatan dan fungsi kerja di devisi HSSE b. Koordinasi dengan devisi pengamanan terkait kegiatan pengisian BBM di dermaga agar dapat dokumentasi mengenai runtutan kegiatan c. Pengenalan serta cara pemakaian alat alat K3 seperti APAR di area kantor maupun container office di dermaga d. Safety patrol Bersama tim HSSE guna kontrol aset perusahaan seperti fender ,bolder,rambu rambu lalu

		<p>lintas area jalur antrian armada serta penyuluhan APD (Alat pelindung diri) seperti helm dan rompi safety</p> <p>e. Kontrol kotak P3K Bersama tim HSSE di area container office terminal nilam konvensional selatan lanjut merekap laporan dan mengupload /melaporkan ke pimpinan terkait.</p> <p>f. pengisian Bungker BBM di area dermaga konvensional lanjut giat dokumentasi mengenai kelengkapan surat surat perijinan dari Kementerian Perhubungan Laut dalam hal ini di terbitkan oleh kantor syahbandar beserta kelengkapan surat dari perusahaan yang berkegiatan bunker di lengkapi dengan tanda tangan dari HSSE terminal nilam</p> <p>g. Membuat laporan mengenai giat pengisian BBM di area dermaga nilam konvensional lanjut melaporkan ke pimpinan melalui</p>
--	--	---

		<p>Danton Port Security (Bpk Suprpto) selanjutnya di serahkan kepada pimpinan HSSE (Bpk Agustinus Tri)</p> <p>h. Dokumentasi area kegiatan bunker untuk memastikan bahwa ada pendampingan dari tim pemadam kebakaran</p>
--	--	--

4.2.1 Analisis Data

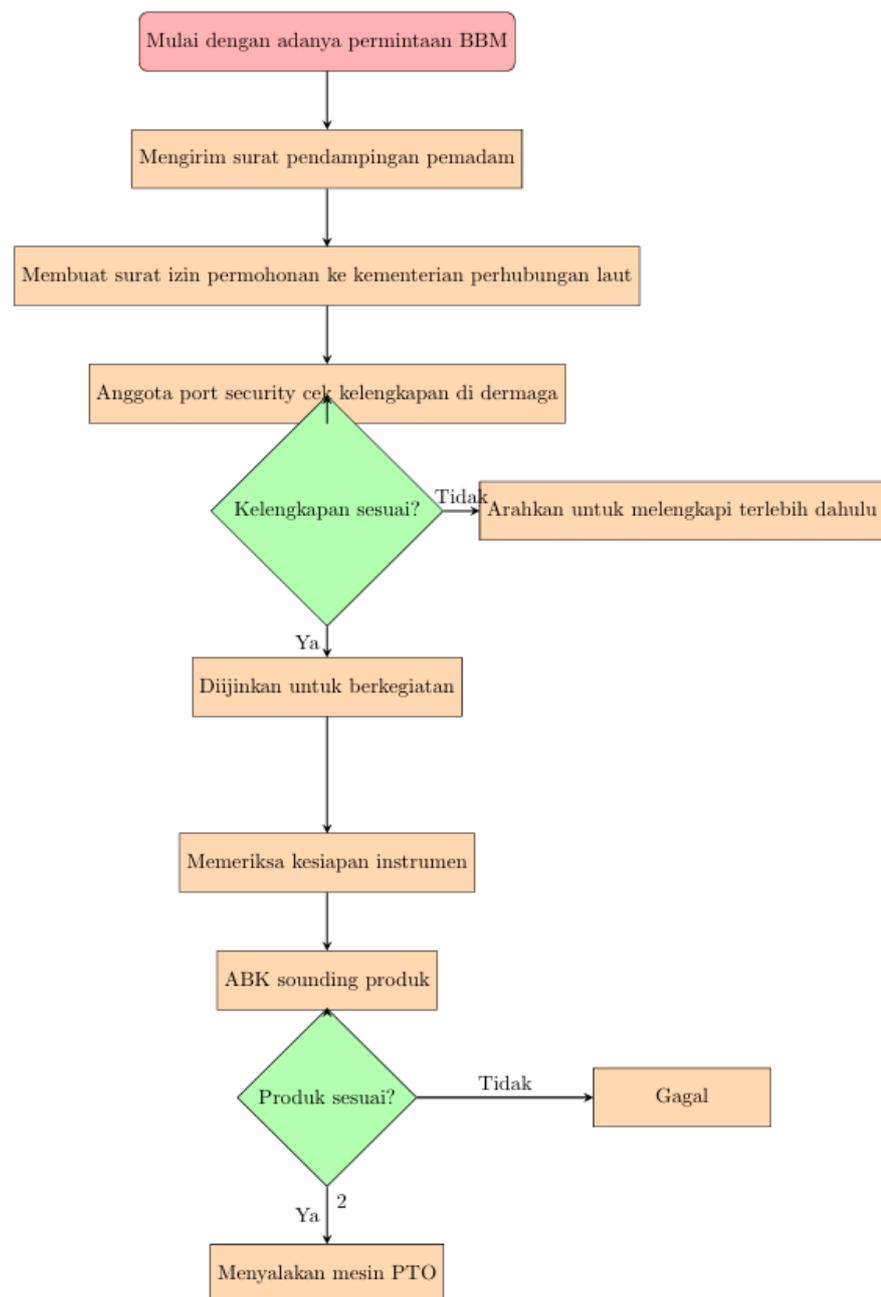
Adapun rumusan masalah yang diangkat adalah pelaksanaan K3 ketika pengisian BBM di dermaga terminal nilam dan beberapa pihak seperti anggota *Port Security* , Perusahaan penyedia BBM ,Anggota pemadam kebakaran tanjung perak dan perwakilan dari anak buah kapal terlibat dalam proses bunker dari darat/dermaga ke kapal di area pelabuhan.

Pelaksanaan kegiatan bunker BBM di dermaga

- a. Dimulai dengan adanya permintaan bunker BBM dari pihak perusahaan kapal ke perusahaan penyedia BBM yang di lanjutkan ke instansi perhubungan laut (syahbandar) untuk proses penerbitan surat persetujuan bunker.
- b. Pihak perusahaan penyedia BBM mengirimkan surat permohonan pendampingan bunker BBM ke kantor pemadam kebakaran tanjung perak .

- c. Apabila sudah mendapat surat persetujuan dari kementerian perhubungan laut dan persetujuan pendampingan bunker BBM dari tim HSSE mobil tangga di persilahkan masuk area dermaga dengan syarat di dampingi dengan mobil pemadam kebakaran
- d. Setelah sampai di dermaga dekat kapal anggota Port Security cek kelengkapan surat lanjut dokumentasi area giat bunker untuk memastikan area aman serta melaporkan perkembangan kegiatan bunker
- e. Pihak perusahaan penyedia BBM juga memeriksa kesiapan instrumen truk tangki, seperti : *hose*, *nozzle*, pompa *power Take Off* (PTO), *flowmeter*, dan *safety cone*.
- f. Perusahaan kapal yang di wakikan oleh ABK (anak buah kapal) melakukan sounding produk pada truk tangki dengan *sounding stick* dan *pasta sounding* untuk mengetahui/mengecek keaslian jenis BBM yang di beli.
- g. Perusahaan kapal yang di wakikan oleh ABK (anak buah kapal) Mengambil sampel BBM dengan gelas ukur (gelas kaca) dari tangki BBM untuk memeriksa berat jenis dan suhu produk tersebut.
- h. Pihak perusahaan penyedia BBM Mempersiapkan *flexible hose* dan *nozzle* untuk melakukan pengisian pada kapal
- i. Menyalakan mesin pompa *Power Take-Off* (PTO) untuk mentransfer BBM ke kapal.
- j. Setelah proses pengisian BBM selesai anggota port security melaporkan terhadap pimpinan HSSE terkait kelancaran giat bunker.

- k. Anggota port security melakukan kontrol area giat bunker untuk memastikan tidak adanya kerusakan di area dermaga yang di akibatkan kegiatan bunker lanjut armada di perbolehkan keluar dari area dermaga.



Gambar 2.6 Flowcart alur kegiatan BBM di dermaga

4.3 Identifikasi masalah Dalam Prosedur distribusi BBM di dermaga

1. Surat surat perijinan yang belum lengkap yang mengakibatkan tidak di ijinan giat bunker
2. Keterlambatan armada tangki pengangkut BBM yang mengakibatkan terlambatnya giat bunker

4.3.1 Sebab dan Akibat Masalah

Sebab Masalah

1. Kurangnya informasi/koordinasi dengan pihak perusahaan penyedia BBM terkait surat surat perijinan
2. kurangnya perhitungan kemacetan lalu lintas saat perjalanan.
3. Kegiatan bongkar/muat di dermaga yang ramai sehingga membuat antrian giat bunker.

Akibat Masalah

1. Kurang lengkapnya surat surat pendukung kegiatan bunker sehingga tidak di ijinan berkegiatan
2. Terlambatnya truk BBM di dermaga sehingga mengganggu arus kegiatan bongkar/muat.

4.3.2 Solusi Pemecahan Masalah

1. Melakukan prosedur pengajuan penerbitan surat surat dengan baik sehingga surat perijinan lengkap dan kegiatan bunker berjalan lancar
2. Perhitungan waktu kegiatan bunker dengan matang .

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisa gagasan pembuatan laporan magang ini dapat di ambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pentingnya wawasan terkait prosedur surat ijin kegiatan bunker bagi perusahaan penyedia BBM agar tidak terjadi salah paham saat di lapangan.
2. Waktu giat bunker yang tertunda bisa menghambat giat bongkar muat di area dermaga

5.2 Saran

Adapun beberapa saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Perlunya persiapan yang matang sebelum berkegiatan bunker di dermaga agar proses berjalan sesuai rencana.
2. Melakukan koordinasi dengan pihak terminal terkait waktu kegiatan bunker agar tidak mengganggu giat bongkar muat di dermaga.

DAFTAR PUSTAKA

<https://pelindo.co.id>

<https://pelindomultiterminal.co.id>

Leman, 2013. “Sensitivitas Harga *Diesel Oil Means Oil Of Platts Singapore, Crude Oil Dan Kurs BI* Terhadap Harga Solar Industri Di Indonesia”. Skripsi. Bandar Lampung: Universitas Lampung

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan.
<https://luk.staff.ugm.ac.id/atur/sda/PP612009Kepelabuhan>.

Robbins, S. P., & Coulter, M. (2018). *Management*. New Jersey: Pearson Education.

Heizer, J., & Render, B. (2014). *Operations Management*. New Jersey: Pearson Education.

Mathis, R. L., & Jackson, J. H. (2006). *Human Resource Management*. Mason, OH: Thomson South-Western.

Porter, M. E. (1985). *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: Free Press.

Harrison, A., & van Hoek, R. (2011). *Logistics Management and Strategy*. Harlow: Pearson Education.

Anoraga, P. (2005). *Manajemen Bisnis*. Jakarta: Rineka Cipta.

Budiono, E., Sutrisno, E., & Ruswandi, D. (2007). *Aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. (1993). Keputusan Menteri Tenaga Kerja Nomor 463/MEN/1993 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Tempat Kerja.

Mangkunegara, A. P. (2004). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

Mathis, R. L., & Jackson, J. H. (2006). *Human Resource Management*. Mason, OH: Thomson South-Western.

OHSAS 18001:2007. *Occupational Health and Safety Management Systems - Requirements*.

Republik Indonesia. (2003). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Republik Indonesia. (1970). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.

Suma'mur, P. K. (1992). Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jakarta: CV Haji Masagung.

LAMPIRAN

Lampiran Formulir Pendaftaran Magang

 **SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI**
Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

FORMULIR PENDAFTARAN MAGANG

Kepada :
Yth. Kepala Program Studi STIAMAK Barunawati Surabaya
Di
Tempat

Kami mengajukan permohonan untuk melaksanakan Magang dengan keterangan sebagai berikut :

a. Nama : ARONA SAIFUDIN ZUHRI
b. NIM : 21111018
c. Tempat Magang : PT. Pelindo Multi Terminal
d. Alamat : Gate Terminal Jember dan Miran LT 2 Jl. Tanjung Perak
e. Tanggal Pelaksanaan: 14 Oktober 2024 - 14 Desember 2024

NO	JUDUL MAGANG
	Penerapan KB PT. Pelindo Multi Terminal ketika pengisian BBM ke kapal di dermaga Terminal Nilam

Demikian permohonan kami, atas perkenannya kami sampaikan terima kasih.

Mengetahui
KAPRODI


JULI PRASTYORINI, S.Sos, MM

Surabaya, Selasa 02 Januari 2025


ARONA SAIFUDIN ZUHRI
NO HP :

Dosen Pembimbing : SOEDARMANTO, SE, MM

Formulir dibuat rangkap 3 untuk :
1. Mahasiswa
2. Dosen Pembimbing
3. Arsip

Lampiran permohonan izin magang



NOTA DINAS

Nomor: DL.04/8/10/2/BJMR2/BJMR-24

Kepada Yth. : Senior Vice President Perencanaan dan Pengelolaan SDM
Dari : Branch Manager Jamrud Nilam Mirah
Perihal : Permohonan Ijin Magang An. Arona Saifudin Zuhri

1. Menunjuk surat dari Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi & Manajemen Kepelabuhan nomor : SKL/334/STIAMAK/X/2024 tanggal 01 Oktober 2024 Perihal Permohonan Ijin PKL/Magang sebagaimana terlampir;
2. Tersebut butir 1 (satu) di atas, mohon persetujuannya magang Praktek Kerja Lapangan (PKL) di Branch Jamrud Nilam Mirah terhitung mulai tanggal 14 Oktober - 14 Desember 2024 atas nama sebagai berikut :

Nama	Nim	Jurusan
Arona Saifudin Zuhri	211111018	Ilmu Administrasi Bisnis

3. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Surabaya, 08 Oktober 2024

BRANCH MANAGER JAMRUD NILAM MIRAH



MUH JUNAEDHY
NIP. 103232



Lampiran lembar bimbingan magang



SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

LEMBAR BIMBINGAN MAGANG
TAHUN 2024

Nama : ARONA SAIFUDIN ZUHRI
NIM : 21111018
Tempat Magang: PT. Pelindo Multi Terminal (Branch Jambud, Nilam & Mirah
Judul : Penerapan K3 PT. Pelindo Multi Terminal ketika pengisian BBM ke kapal di dermaga terminal Nilam
Pembimbing : Bpk Soedarmanto, SE, MM

No.	Hari/ Tanggal	Bimbingan	Paraf
1.	Kamis 07-11-2024	Pengajuan judul magang	4
2.	Selasa 10-12-2024	Pengumpulan laporan magang Bab I-II	11
3.	Sabtu 01-01-2025	Pengumpulan laporan magang Bab I-V	11

Mengetahui,
Kaprodil Ilmu Administrasi Bisnis

JULI PRASTYORINI, S.Sos., MM
NIDN : 0708067104

Surabaya, 07 Januari 2025
Mahasiswa

ARONA SAIFUDIN ZUHRI
NIM : 21111018

Lampiran Dokumentasi kegiatan bunker BBM serta pendampingan dari tim pemadam kebakaran



Lampiran surat dari perusahaan penyedia BBM beserta tanda tangan HSSE (di wakilkan danton port security)

 **PT. SEAN BUMI INDO**
Trading Supplier Oil Company
Alamat: Jalan Dukuh Kumbang Timur 419, Surabaya Jawa Timur 60226
Email: seanbumiindo@seanbumiindo.com Telp: 031-8917299

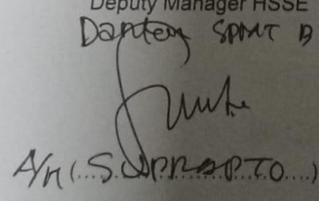
Surabaya, 25 November 2024
Perihal : Permohonan Pendampingan BBM

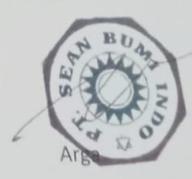
Kepada Yth,
Kepala Deputy Manager HSSE
PT. Pelindo Head Regional 3
Di Surabaya

Dengan hormat,
Bersama ini kami mohon agar diberikan ijin masuk pengisian bahan bakar ke kapal kami dan diberikan pendampingan damkar dengan data sebagai berikut:

Nama Kapal	: TB. ISA
Pelayaran	: PT. Mutiara Tirta Dewata
GT	: 261
Nahkoda	: Enos Rumengan Tira
Dermaga	: Dermaga Nilam Timur
Tanggal Pengisian	: 25 November 2024
Jumlah	: BBM solar industry B30 32 kl

Demikian surat permohonan ini, atas perhatian dan kerjasamanya kami sampaikan terima kasih.

Deputy Manager HSSE
Danton SPMT B

A/N (S. SUPRATNO...)

Manajer Operasional

A/B

Lampiran bukti pembayaran pendampingan DAMKAR saat berkegiatan bunker

lwin
by mandiri

Transfer Rupiah

Transfer Berhasil!

25 Nov 2024 · 19:18:37 WIB

Penerima

**PELINDO R3
PT**

Bank Negara Indonesia - 0042294092

Detail Transaksi

Nominal Transfer	Rp 233.100
Metode Transfer	BI Fast
No. Referensi BI Fast	20241125BMRIIDJA01 000226493384
Tujuan Transaksi	Lainnya
Biaya Transaksi	Rp 2.500
Total Transaksi	Rp 235.600

Rekening Sumber

BUDI SETIAWAN

Bank Mandiri -7831

Keterangan Transaksi

damkar tb isa

Lampiran surat pengawasan pengisian bahan bakar kapal

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
TANJUNG PERAK

Telp : -
Hotline : -
Fax : -
Email : -

SURAT PENGAWASAN PENGISIAN BAHAN BAKAR KAPAL
NOMOR : SL008.IDSUB.1124.000351

Memperhatikan pemberitahuan dari perusahaan PT. MUTIARA TIRTA DEWATA, nomor :
SL008.L.IDSUB.2411.000371, pada 25 Nov 2024 untuk melakukan pengisian bahan bakar kapal berdasarkan :

1. Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
2. KEPRES 46 Tahun 1986 tentang Ratifikasi MARPOL 1973 / 1978
3. PP. No 61 Thn 2009 tentang Kepelabuhanan
4. PP. No 20 Thn 2010 tentang Angkutan Diperaliran
5. PP. No 21 Thn 2012 tentang Perlindungan Maritime
6. PP. No 2 Thn, 2010 tentang angkutan diperaliran
7. Permenhub No. 15 Th 2023 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Ktr Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama;
8. Solas 1974 BAB VII / IMDG Code
9. Surat permohonan PT. MUTIARA TIRTA DEWATA

Dengan ini memberikan persetujuan kepada,

Nama Kapal	: ISA
Jenis Kapal	: KAPAL MOTOR TUNDA (TUG BOAT)
Isi Kotor	: 261
Bendera	: ID
Pemilik	: PT. WIDMARINE JAYA LINES
Nama Nakhoda	: ENOS RUMENGAN TIRA
Posisi Kapal / Lokasi Kegiatan	: Dermaga Nilam Timur
Perusahaan Bunker	: PT. SEAN BUMI INDO
Berlaku sampai dengan	: 26 Nov 2024

Untuk melakukan pengisian bahan bakar sebagai berikut :

Jenis BBM / Jumlah (KL)	1. H S D / 32 KL
	2. M F O / 0 KL
	3. M D O / 0 KL

Dengan ketentuan :

- a. SOP penanganan kebakaran dan pencemaran harus tersedia diatas kapal
- b. Alat pemadam kebakaran dan perlengkapan anggota pemadam kebakaran (Fireman's Outfit), serta alat-alat pencemaran penanggulangan harus stand by dan siap digunakan
- c. Bak / Tang penampungan harus tersedia disetiap sambungan / flens dan lobang penampungan / Drains hole harus ditutup rapat supaya tidak terjadi kebocoran
- d. Bendera isyarat (merah) harus dikabarkan pada siang hari, dan lampu navigasi warna merah harus dinyalakan pada malam hari
- e. Dilarang mengadakan kegiatan dengan apa terbuka, dan penggunaan alat / sarana yang berindikasi sebagai pemicu timbulnya api (Penggunaan Blitz Camera dan HandPhone)
- f. Lampu jalan / lampu penerangan keliling harus terpasang dan bekerja baik sesuai fungsinya
- g. Pada saat kegiatan pengisian BBM, kapal yang diisi tidak melakukan kegiatan Bongkar / Muat
- h. Surat Ijin Usaha Pengisian BBM di Pelabuhan TANJUNG PERAK, surat permintaan BBM dari pihak Kapal
- i. (Bunker Request Form), Faktur Jual Beli, Resi Pembayaran dan Dokumen - dokumen lainnya tentang legimitas pendistribusian BBM sesuai dengan peraturan yang berlaku, harus tersedia di atas kapal
- j. Kualitas dan kuantitas / jumlah BBM yang didistribusikan menjadi tanggungan jawab perusahaan
- k. Tidak menimbulkan pencemaran lingkungan
- l. Segala resiko akibat kejadian diatas menjadi tanggungan perusahaan



DIKELUARKAN : TANJUNG PERAK
PADA TANGGAL : 25 NOV 2024
A.N. KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS
PELABUHAN UTAMA TANJUNG PERAK
KEPALA BIDANG PENGAWASAN DAN PENINDAKAN

Lampiran pengiriman laporan kegiatan bunker ke pimpinan HSSE

