

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Serangkaian standar yang komprehensif dan (khusus), aturan pemerintah tentang praktik bisnis di tempat kerja, dan implementasinya melalui kutipan, denda, dan sanksi lainnya adalah bagian dari strategi keselamatan dan kesehatan kerja. (Edwin B. Flippo,1995)

Metode utama untuk menghindari kecelakaan, termasuk yang mengakibatkan kecelakaan kerja cacat dan fatal, adalah keselamatan kerja. Pentingnya keselamatan kerja sehubungan dengan perlindungan tenaga kerja tidak dapat dilebih-lebihkan. (Suma'mur, 1992).

Pengertian Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) menurut Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia. No.Kep. 463/MEN/1993, Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah inisiatif protektif yang bertujuan untuk menjaga keselamatan dan kesehatan karyawan dan orang lain di tempat kerja/perusahaan, serta memungkinkan penggunaan semua sumber produksi secara aman dan efektif. Kecelakaan adalah kejadian yang tidak terduga yang terjadi sebagai akibat dari faktor yang tidak diinginkan atau tidak diinginkan. Tak disangka, kecelakaan kerja menimbulkan kerugian mulai dari yang paling kecil hingga yang paling besar, baik uang maupun emosional. Kecelakaan yang terjadi di tempat kerja dikenal dengan istilah kecelakaan kerja. Di sini, karena hubungan kerja, kecelakaan terjadi di tempat kerja atau saat melakukan pekerjaan. (Suma'mur,1996).

Dalam risetnya, Heinrich (1931) menemukan sebuah gagasan yang ia namakan teori domino. Dengan memperkenalkan teori manajemen yang menyertakan 5 variabel dalam rangkaian kecelakaan pada tahun 1967, Birds memperbarui teori Heinrich. Faktor-faktor tersebut adalah manajemen, sumber penyebab mendasar, gejala, kontak, dan kerugian. Secara teoritis, menurut Birds, upaya menghindari kecelakaan kerja bisa efektif jika manajemen keselamatan dan kesehatan kerja ditingkatkan. Kecelakaan dan

manajemen yang buruk secara langsung disebabkan oleh perilaku dan kondisi yang tidak aman..

1.2 Tujuan

1. Melakukan pengamatan dan mengidentifikasi inspeksi K3
2. Mengetahui tindak lanjut pada sistem K3
3. Melakukan evaluasi terhadap sistem K3

1.3 Manfaat

Penulisan laporan magang memiliki manfaat sebagai berikut :

1. Bagi Mahasiswa
 - a. Menambah pengetahuan, wawasan, serta pengalaman mahasiswa dalam penyesuaian dengan dunia kerja
 - b. Memperdalam dan meningkatkan ketrampilan serta kreatifitas diri dalam lingkungan kerja
 - c. Melatih mahasiswa dalam meningkatkan pola pikir dalam proses penyelesaian kepada setiap tugas yang diberikan pada saat pelaksanaan
2. Bagi PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional 3 Subregional Jawa
 - a. Membantu menyelesaikan tugas dan pekerjaan pada bidang tempat pelaksanaan magang
 - b. Terjalin kerjasama yang saling menguntungkan
 - c. Meningkatkan kualitas para lulusan dan Meningkatkan nama baik pada instansi tersebut dan juga masyarakat umum.

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dari pelaksanaan magang ini dilakukan pada :

1. PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional III Subregional Jawa
Pelabuhan Tanjung Perak
2. Divisi HSSE PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional III Subregional
Jawa Pelabuhan Tanjung Perak

1.5 Profil Perusahaan



(Gambar 1.1 Logo PT. Pelabuhan Indonesia (Persero))

Badan usaha milik negara, Pelabuhan Indonesia (Pelindo), mengelola dan mengembangkan pelabuhan dan bergerak di bidang logistik. Empat (4) BUMN pelabuhan, PT Pelindo I (Persero), PT Pelindo II (Persero), PT Pelindo III (Persero), dan PT Pelindo IV (Persero), diintegrasikan menjadi Pelindo, yang secara resmi dilebur pada 1 Oktober 2021. Dengan mengintegrasikan Pelindo, akan tercipta satu BUMN Pelabuhan dengan operasional yang seragam dan proses bisnis yang lebih efektif.

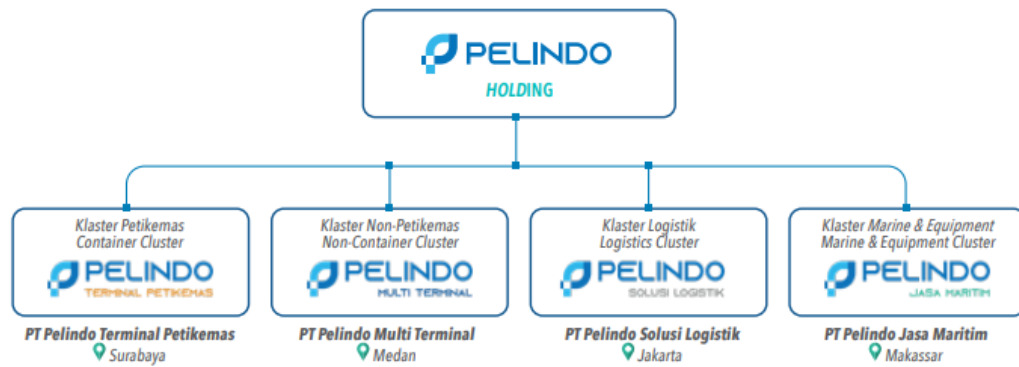
Visi :

Menjadi Pemimpin Ekosistem Maritim terintegrasi dan berkelas dunia

Misi :

1. Menghasilkan nilai tambah jangka panjang untuk memperkuat hubungan pemangku kepentingan.
2. Menggunakan prinsip tata kelola perusahaan yang baik (GCG) dan digitalisasi untuk membuat layanan bisnis di pelabuhan lebih nyaman dan nyaman bagi pengguna.
3. Menghasilkan solusi bisnis yang cerdas dengan tetap menjaga integritas dan bekerja sama dengan pemangku kepentingan utama.
4. Membangun dan mengembangkan jaringan bisnis lokal dan global.

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero), sebuah perusahaan induk pelabuhan yang dibentuk melalui merger, memiliki klaster industri sebagai berikut:



(Gambar 1.2 Subholding PT. Pelabuhan Indonesia)

- a. Klaster Bidang Usaha Layanan Petikemas : Klaster sektor bisnis untuk layanan peti kemas Ini menyediakan layanan bongkar muat untuk barang yang dikirim dalam peti kemas sebelum mengirimkan barang ke pemilik. Anak perusahaan holding PT Pelabuhan Indonesia (Persero) yang menjadi holding bagi sejumlah anak usaha yang bergerak di bidang jasa terminal peti kemas adalah PT Pelindo Terminal Petikemas.
- b. Klaster Bidang Usaha Layanan Non-Petikemas : Layanan Klaster Bidang Usaha Non-Petikemas Merupakan layanan bongkar muat kargo non-kontainer dari kapal sebelum diserahkan kepada pemilik kargo. Perusahaan subholding PT Pelabuhan Indonesia (Persero) yang menjadi holding bagi sejumlah anak perusahaan yang mengoperasikan layanan terminal non peti kemas adalah PT Pelindo Multi Terminal..
- c. Klaster Bidang Usaha Layanan Logistik & Hinterland : Klaster bidang usaha jasa logistik dan hinterland menyediakan jasa pendukung jasa kepelabuhanan. Anak perusahaan induk PT Pelabuhan Indonesia (Persero), PT Pelindo Solusi Logistik mengoperasikan layanan logistik yang mendukung layanan pelabuhan dan berfungsi sebagai perusahaan induk untuk sekumpulan anak perusahaan.
- d. Klaster Bidang Usaha Layanan Marine Dan Equipment : Sektor industri jasa kelautan dan perlengkapannya menyediakan jasa pengoperasian kapal mulai dari pintu masuk pelabuhan hingga pintu keluar pelabuhan. Anak perusahaan induk PT Pelabuhan Indonesia (Persero), PT Pelindo Jasa

Maritim menjalankan bisnis jasa pengoperasian kapal, jasa peralatan, dan jasa penunjang pelabuhan lainnya.

Sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMIN), PT Pelabuhan Indonesia Regional III, juga dikenal sebagai Pelindo III, menyediakan layanan kepelabuhanan. Tugas perusahaan ini antara lain mengelola pelabuhan umum di sejumlah wilayah Indonesia. Dengan kantor pusat di Surabaya, PT Pelindo III (Persero) membawahi 43 pelabuhan di 7 Provinsi dan memiliki 9 anak perusahaan. Bisnis ini memulai aktivitasnya di Indonesia sebagai operator pelabuhan dan pengatur pengoperasian pelabuhan umum. Namun, PT Pelindo III (Persero) berubah peran menjadi operator pelabuhan umum (operator terminal) dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Umum.

Dengan menawarkan fasilitas layanan pelabuhan, PT Pelindo, III (Persero) bertanggung jawab untuk menjamin kelangsungan dan efisiensi operasi lalu lintas laut. Sesuai Keputusan Menteri (Kepmen) Perhubungan Nomor: KP-88 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Sebagai Badan Usaha Pelabuhan, bidang usaha yang dijalankan oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) meliputi penyediaan dan pelayanan jasa dermaga untuk tambat, pelayanan pengisian bahan bakar dan air bersih, fasilitas pemberangkatan dan pemberangkatan penumpang dan/atau kendaraan, pelayanan dermaga untuk jasa bongkar muat barang, pusat distribusi dan konsolidasi barang, jasa penundaan kapal. Demikian penulis laporan ini mengambil judul untuk laporan magang adalah “INSPEKSI KESEHATAN KESELAMATAN KERJA (K3) PADA PT. PELABUHAN INDONESIA (PERSERO) REGIONAL III SUBREGIONAL JAWA PELABUHAN TANJUNG PERAK”. Dibawah ini adalah struktur organisasi dari perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) Regional III Subregional Jawa Pelabuhan Tanjung Perak :



LAMPIRAN I PERATURAN DIREKSI
PT PELABUHAN INDONESIA (PERSERO)

NOMOR : HK.01/31/3/1/PSOG/UTMA/PLND-22

TANGGAL : 31 MARET 2022

A. Struktur Organisasi PT Pelabuhan Indonesia (Persero) Sub Regional Jawa

