

**LAPORAN PELAKSANAAN MAGANG
DI PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL TBK (IPC CAR
TERMINAL) JAKARTA UTARA**

■
**GAMBARAN KAWASAN TANPA ROKOK SEBAGAI UPAYA
MENCEGAH KEBAKARAN DI PT INDONESIA KENDARAAN
TERMINAL TBK**



Oleh :

GITA RIZKI AMALIYA

NIM. 101711133219

**DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN
KERJAFAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS
AIRLANGGASURABAYA
2021**

**LAPORAN PELAKSANAAN MAGANG
DI PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL TBK**

Disusun Oleh:

**GITA RIZKI AMALIYA
NIM. 101711133219**

Telah disahkan dan diterima dengan baik oleh:

Pembimbing Departemen

27 April 2021



Dr. Noeroel Widajati, S.KM. M.Sc.
NIP. 197208122005012001

Pembimbing di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

27 April 2021



Getsha Nagista ST
NIPP. 289047644

Mengetahui
Kepala Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja

27 April 2021



Dr. Abdul Rohim Tualeka, M.Kes
NIP. 196611241998031002

DAFTAR ISI

| | |
|--|-----|
| HALAMAN JUDUL | i |
| LEMBAR PENGESAHAN | ii |
| DAFTAR ISI | iii |
| DAFTAR TABEL | v |
| DAFTAR GAMBAR | vi |
| KATA PENGANTAR | vii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang..... | 1 |
| 1.2 Tujuan..... | 2 |
| 1.2.1 Tujuan Umum..... | 2 |
| 1.2.2 Tujuan Khusus..... | 2 |
| 1.3 Manfaat..... | 3 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 4 |
| 2,1 Potensi Bahaya | 4 |
| 2.1.1 Pengertian Bahaya..... | 4 |
| 2.2 Kebakaran..... | 5 |
| 2.3 Konsep Kebakaran..... | 5 |
| 2.4 Faktor Penyebab Kebakaran..... | 7 |
| 2.5 Klasifikasi Kebakaran..... | 8 |
| 2.6 Sistem Proteksi Kebakaran..... | 9 |
| 2.7 Konsep Kawasan Tanpa Rokok di Tempat Kerja | 10 |
| BAB III METODE KEGIATAN | 13 |
| 3.1 Lokasi Magang | 13 |
| 3.2 Waktu Magang | 13 |
| 3.3 Metode Pelaksanaan Magang | 13 |
| 3.4 Kegiatan Magang..... | 14 |
| 3.5 Teknik Pengumpulan Data | 15 |
| 3.6 Output Kegiatan..... | 16 |
| BAB IV PEMBAHASAN | 17 |
| 4.1 Gambaran Umum PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 17 |
| 4.1.1 Profil PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | 17 |
| 4.1.2 Visi, Misi dan Nilai Budaya PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 19 |
| 4.1.3 Logo PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 22 |
| 4.1.4 Struktur Organisasi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | 23 |
| 4.1.5 Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE | 25 |
| 4.1.6 Fasilitas di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | 28 |
| 4.2 Potensi Bahaya di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 28 |
| 4.3 Upaya Pencegahan Kebakaran di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 33 |
| 4.4 Penerapan Kawasan Tanpa Rokok (KTR) di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 38 |
| 4.5 Evaluasi KTR dan Smoking Area di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 39 |

| | |
|--|-----------|
| BAB V KESIMPULAN DAN SARAN..... | 43 |
| 5.1 Kesimpulan..... | 43 |
| 5.2 Saran | 43 |
| DAFTAR PUSTAKA | 45 |
| LAMPIRAN..... | 47 |

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kegiatan Magang Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE
PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.....14

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 2.1 Segitiga Api..... | 5 |
| Gambar 2.2 <i>Fire Tetrahedron</i> | 6 |
| Gambar 4.1 Logo PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 22 |
| Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk..... | 24 |
| Gambar 4.3 APAR, Hydrant dan Lemari Tanggap Darurat..... | 35 |
| Gambar 4.4 Papan Lokasi APAR, <i>Emergency Phone</i> dan <i>Fire Alarm</i> | 37 |
| Gambar 4.5 Papan Prosedur Evakuasi | 37 |
| Gambar 4.6 Papan <i>Evacuation Plan</i> , Jalur Evakuasi dan Lokasi Titik Kumpul ... | 37 |
| Gambar 4.7 Kotak P3K dan Ruang P3K..... | 38 |
| Gambar 4.8 <i>Smoking Area</i> dan tempat istirahat..... | 40 |

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik serta hidayah-Nya sehingga dapat melaksanakan kegiatan magang serta dapat menyelesaikan laporan magang yang berjudul “GAMBARAN KAWASAN TANPA ROKOK SEBAGAI UPAYA MENCEGAH KEBAKARAN DI PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL TBK”. Laporan magang ini merupakan salah satu syarat wajib yang harus ditempuh dalam rangka menyelesaikan mata kuliah magang peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga dapat terselesaikan dengan baik.

Pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada seluruh pihak yang turut memberikan kontribusi, petunjuk, koreksi, dan saran hingga terwujudnya laporan magang ini, oleh sebab itu penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih kepada :

1. PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk terutama Ibu Getsha Nagista selaku pembimbing lapangan, Bapak Arga Widhyantiko dan Bapak Joko Laras Anjasmoro.
2. Dr. Santi Martini, dr., M.Kes. selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga.
3. Muji Sulistyowati, S.KM., M.Kes. selaku Koordinator Program Studi S1 Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga.
4. Dr. Noeroel Widajati, S.KM. M.Sc selaku Dosen Pembimbing Pelaksanaan Magang
5. Dr. Abdul Rohim Tualeka, M.Kes. selaku Ketua Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga.
6. Bapak Dani Nasirul Haqi, S.KM., M.KKK selaku koordinator Magang Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga.

Penulis akui masih belum sempurna dalam penulisan laporan ini, apabila nantinya terdapat kekeliruan dalam penulisan laporan magang ini penulis sangat mengharapkan masukan berupa kritik dan saran yang membangun untuk lebih baik lagi.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan yang dimana transportasi laut merupakan sarana transportasi penting yang dapat menghubungkan antar pulau, negara maupun benua. Selain itu potensi ekonomi pada jasa transportasi laut sangat besar dan berperan penting dalam perdagangan domestik maupun internasional yaitu kegiatan ekspor impor. (Rahmayanti *et al.*, 2016).

Salah satu ekspor impor yang sedang berkembang pesat yaitu ekspor impor kendaraan seperti mobil. Kegiatan ekspor impor kendaraan dapat dilakukan dengan melalui jalur laut menggunakan jasa pelabuhan. Salah satunya yaitu dapat melalui PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk merupakan anak perusahaan dari PT Pelindo II yang bergerak dalam bidang jasa pada kegiatan ekspor impor kendaraan serta kargo. Dalam melaksanakan kegiatannya PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk tentu tidak lepas dari adanya potensi bahaya.

Setiap tempat kerja selalu mengandung berbagai potensi bahaya yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja dan mempengaruhi kesehatan tenaga kerja atau dapat menyebabkan timbulnya penyakit akibat kerja. Undang – Undang No.1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja pada pasal 1 menyatakan bahwa tempat kerja adalah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap, dimana tenaga kerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu

usaha dan dimana terdapat sumber-sumber bahaya. Salah satu bahaya yang dapat timbul ditempat kerja adalah bahaya kebakaran.

Kebakaran merupakan salah satu keadaan darurat yang paling umum terjadi (OSHA, 1984). Bahaya kebakaran adalah bahaya yang diakibatkan oleh adanya ancaman potensial terkena pancaran api sejak dari awal terjadi kebakaran hingga penjalaran api, asap, dan gas yang ditimbulkan (Permen PU No.26/2008). Kebakaran dapat mengakibatkan kerugian, baik kerugian fisik maupun materi. Salah satu penyebab kebakaran yang sering terjadi diakibatkan rokok yang menyulut bahan yang mudah terbakar.

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah menerapkan Kawasan Tanpa Rokok (KTR) di area PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. Selain untuk menghindari kebakaran, penerapan KTR juga untuk mencegah terjadinya *defect* pada kargo. Namun dalam pelaksanaannya masih banyak orang yang melanggar atau masih merokok sembarangan di wilayah PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

1.2 Tujuan

1.2.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui dan mempelajari penerapan KTR untuk mencegah kebakaran di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

1.2.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui gambaran umum dan proses produksi di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

2. Untuk mempelajari potensi bahaya di lingkungan kerja PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.
3. Untuk mengevaluasi penerapan KTR dan *smoking area* di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

1.3 Manfaat

a. Bagi Mahasiswa

Mahasiswa dapat memperoleh ilmu dan ketrampilan serta pengalaman dalam penyesuaian sikap di instansi atau unit kerja serta mampu mengaplikasikan ilmu atau teori yang diperoleh dalam bangku perkuliahan terkait dengan kawasan tanpa rokok sesuai dengan kondisi sebenarnya yang ada di lapangan atau lingkungan kerja.

b. Bagi pihak fakultas

Fakultas dapat menjalin kerjasama yang baik dengan perusahaan dan menambah kepustakaan yang bermanfaat tentang

c. Bagi Perusahaan

Sebagai bahan atau materi yang dapat dijadikan evaluasi ataupun masukan bagi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Potensi Bahaya

Setiap tempat kerja selalu mengandung berbagai potensi bahaya yang dapat mempengaruhi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja atau dapat menyebabkan timbulnya penyakit akibat kerja. Undang –Undang No.1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja pada pasal 1 menyatakan bahwa tempat kerja adalah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap, dimana tenaga kerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan dimana terdapat sumber-sumber bahaya (Izral, 2016). Menurut ILO (2013) potensi bahaya adalah sesuatu yang berpotensi untuk terjadinya insiden yang berakibat kerugian.

2.1.1 Pengertian Bahaya

Bahaya adalah keadaan yang mempunyai potensi untuk menyebabkan cedera pada manusia atau kerusakan harta benda maupun lingkungan alam. Risiko adalah kemungkinan potensi terjadinya sesuatu yang menimbulkan kerugian. Sementara, kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak diharapkan yang dapat mengganggu proses produksi/operasi, merusak harta benda/aset, mencederai manusia, atau merusak lingkungan. Hubungan ketiganya ialah semakin tinggi paparan terhadap bahaya yang tidak dapat dikendalikan, maka semakin tinggi risiko yang dihadapi. Papan meningkat dengan adanya perilaku tak aman dan keadaan tak aman (Gunawan and Martowiyoto, 2015).

2.2 Kebakaran

Kebakaran adalah api yang tidak terkendali, tidak dikehendaki atau di luar kemampuan dan keinginan manusia yang dapat menimbulkan kerugian materi, jiwa, maupun lingkungan (Ramli, 2010). Sedangkan menurut Anizar (2012) kebakaran adalah peristiwa yang sangat cepat dan tidak dikehendaki.

2.3 Konsep Kebakaran

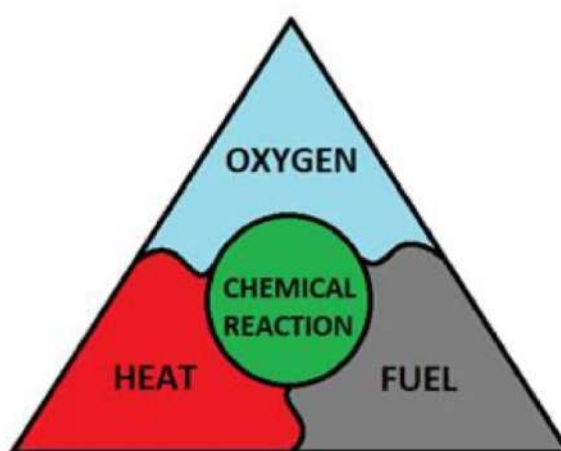
Dalam Peraturan Menteri No.11 tahun 1997 Tentang Pengawasan Khusus K3 Penanggulangan Kebakaran, dijelaskan bahwa untuk dapat nyala api diperlukan adanya tiga unsur pokok, yaitu adanya unsur bahan bakar (fuel), oksigen (O_2) dan panas. Apabila salah satu unsur dari segitiga tersebut tidak ada maka api tidak akan terjadi.



Gambar 2.1 Segitiga Api

Bahan bakar (fuel), yaitu unsur bahan bakar baik padat, cair atau gas yang dapat terbakar dan bercampur dengan oksigen dari udara. Kemudian sumber panas (heat), yang menjadi pemicu kebakaran dengan energi yang cukup untuk menyalakan campuran antara bahan bakar dan oksigen dari udara. Sedangkan oksigen, yang terkandung dalam udara.

Tanpa adanya udara atau oksigen, maka proses kebakaran tidak dapat terjadi. Kebakaran dapat terjadi jika ketiga unsure api tersebut saling bereaksi satu dengan yang lainnya. Tanpa adanya salah satu unsur tersebut, api tidak dapat terjadi, bahkan masih ada unsur keempat yang disebut reaksi berantai, karena tanpa adanya reaksi pembakaran maka api tidak akan dapat hidup terus menerus. Keempat unsur inising disebut juga fire tetrahedron.



Gambar 2.2 Fire Tetrahedron

Peristiwa terbakar adalah suatu reaksi yang hebat dari zat yang mudah terbakar dengan zat asam. Reaksi kimia yang terjadi bersifat mengeluarkan panas. Pada beberapa zat, reaksi tersebut mungkin terjadi pada suhu biasa. Namun umumnya reaksi tersebut berlangsung sangat lambat dan panas yang ditimbulkannya hilang ke sekeliling. Mula-mula jumlah panas yang ditimbulkan adalah kecil dan hanya sedikit menaikkan suhu. Jika terdapat pemanasan, reaksi kimia berjalan cepat dan panas lebih banyak lagi dihasilkan. Suhu naik diatas titik bakar berakibat terjadinya kebakaran. Agar terjadi nyala api, zat harus memeberikan uap atau gas yang dapat terbakar. Jika hal ini tidak terjadi maka pembakaran berlangsung tanpa nyala api (Suma'mur, 1995).

2.4 Faktor Penyebab Kebakaran

Menurut Anizar (2012) penyebab kebakaran diakibatkan oleh 2 faktor, yaitu human error/unsafe action dan unsafe condition. Unsafe action terjadi karena kelalaian dari manusia dan kurang profesional dalam bekerja. Sedangkan unsafe condition lebih mengarah kepada objek dan lingkungan dari pekerjaan manusia yang memang tidak aman ataupun peralatan yang tidak memenuhi standar. Sebagian kebakaran disebabkan oleh faktor manusia yang kurang peduli terhadap keselamatan dan bahaya kebakaran seperti merokok di sembarang tempat, penggunaan instalasi listrik dengan tidak benar, dan lain-lain (Ramli, 2010).

Sedangkan menurut (Kurniawati, 2013) faktor penyebab kebakaran bersumber pada 3 faktor yang dapat menimbulkan adanya nyala api diantaranya sebagai berikut.

1. Faktor manusia

Penyebab kebakaran dari faktor manusia dapat berupa pekerja *human error*, kurangnya disiplin dan sebagainya. Sebagai contoh dari manusia yang kurang disiplin adalah membuang puntung rokok dengan sembarangan. puntung rokok yang belum mati sempurna berpotensi menyebabkan terjadinya kebakaran.

Pengelola minimnya pengawasan, rendahnya perhatian terhadap keselamatan kerja dan sebagainya.

2. Faktor teknis

Penyebab kebakaran dari faktor teknis dapat berupa:

- a. Fisik atau mekanis, yaitu peningkatan suhu (panas) atau adanya api terbuka
- b. Kimia, yaitu penanganan, pengangkutan, dan penyimpanan tidak sesuai petunjuk yang ada.
- c. Listrik (hubungan arus pendek/korsleting), Penyebab kebakaran ini karena perlengkapan listrik yang digunakan tidak sesuai dengan prosedur yang benar dan standar yang telah ditetapkan oleh LMK (Lembaga Masalah Kelistrikan) PLN, karena rendahnya kualitas peralatan listrik dan kabel yang digunakan, serta karena instalansi yang asal-asalan dan tidak sesuai peraturan.

3. Faktor alam dan bencana alam

Penyebab kebakaran dari faktor alam dan bencana alam dapat berupa petir, gunung meletus, gempa bumi dan sebagainya. Petir juga dapat menyebabkan kebakaran. Petir ini merupakan faktor alam yang tidak bias dihindari.

2.5 Klasifikasi Kebakaran

Pembagian atau penggolongan kebakaran menurut bahan bakarnya akan membantu dalam pemilihan media pemadaman yang akan kita gunakan. Sehingga pemadaman dapat dilakukan dengan cepat. (Peraturan Menteri No.11 tahun 1997 Tentang Pengawasan Khusus K3 Penanggulangan Kebakaran). Menurut Peraturan Menteri no.04/MEN/1980 kebakaran klasifikasikan menjadi 4, yaitu katagori A,B,C,D.

1. Kategori A adalah suatu kejadian kebakaran yang disebabkan oleh benda-benda padat kecuali logam, sifat dari kebakaran ini adalah bahan bakarnya tidak mengalir dan sanggup menyimpan panas yang banyak dalam bentuk bara. seperti contohnya kayu, kertas dan plastik.
2. Kategori B adalah kebakaran benda bahan bakar cair atau gas, kebakaran terjadi karena diatas cairan pada umumnya terdapat gas dan gas tersebutlah yang terbakar. Sifat dari kebakaran ini mudah mengalir dan menyalakan api ke tempat lainnya. contohnya kerosene, bensin, LPG dan minyak.
3. Kategori C adalah sebuah kebakaran yang disebabkan oleh suatu instalasi listrik yang rusak atau kongslet, contohnya braker listrik, peralatan alat elektronik.
4. Kategori D adalah kebakaran pada benda-benda logam, seperti magnesium, alumunium, natrium.

2.6 Sistem Proteksi Kebakaran

Menurut (Ramli, 2010) Secara umum sistem proteksi yang diperlukan adalah sebagai berikut.

1. Sistem alarm dan detektor, alarm sebaiknya tidak di tempatkan di ruangan pasien tetapi di ruang jaga perawat sehingga tidak menimbulkan gangguan dan kepanikan. Jenis alarm sebaiknya menggunakan sistem lampu atau alarm dengan intensitas suara rendah.

2. Sistem air pemadam, seperti penampungan air dan jaringan pipa pemadam. Jenis atau bentuknya disesuaikan dengan konstruksi bangunan dan jumlah lantai. Untuk bangunan bertingkat diperlukan hydrant di setiap lantai.
3. Sistem pemadam kebakaran, rumah sakit harus dilengkapi dengan APAR di setiap lantai dan ruangan yang mengandung risiko kebakaran tinggi. Disamping itu, untuk bangunan bertingkat diperlukan sistem sprinkler.
4. Sistem penyelamat dan evakuasi, sangat penting untuk bangunan rumah sakit karena kondisi pasien yang sedang dirawat. Perlu sarana ruangan evakuasi pasien dengan cepat. Dan ruang evakuasi harus kedap asap dan dilengkapi dengan pintu tahan api (fire door)
5. Sistem manajemen kebakaran, di lingkungan rumah sakit perlu dibangun dan dikembangkan sistem tanggap darurat yang meliputi organisasi tanggap darurat, sumber daya dan prosedur penanganannya. Untuk itu, perlu dilakukan pelatihan bagi penghuni terhadap sarana pemadam kebakaran yang tersedia.

2.7 Konsep Kawasan Tanpa Rokok di Tempat Kerja

Kawasan Tanpa Rokok (KTR) adalah ruangan atau area yang dinyatakan dilarang untuk melakukan kegiatan produksi, penjualan, iklan, promosi, dan atau penggunaan rokok. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan Pasal 115 ayat (1) huruf f, tempat kerja merupakan salah satu Kawasan Tanpa Rokok (KTR).

Penetapan KTR merupakan salah satu bentuk pengamanan zat adiktif agar tidak mengganggu dan membahayakan kesehatan perseorangan, keluarga,

masyarakat, dan lingkungan Khusus bagi tempat kerja, tempat umum, dan tempat lainnya dapat menyediakan tempat khusus untuk merokok.

Berdasarkan Pasal 50 ayat (4) PP 109/2012 menyatakan bahwa Pimpinan atau penanggung jawab tempat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menerapkan Kawasan Tanpa Rokok. Pada Pasal 51 PP 109/2012, Kawasan Tanpa Rokok sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 huruf f (tempat kerja) dan huruf g (tempat umum dan tempat lain yang ditetapkan) menyediakan tempat khusus untuk merokok.

Tempat khusus untuk merokok sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus merupakan ruang terbuka yang berhubungan langsung dengan udara luar. Senada dengan peraturan tersebut, di dalam peraturan lain yaitu menurut Peraturan Bersama Menteri Kesehatan dan Menteri Dalam Negeri Nomor 188/MENKES/PB/I/2011 dan Nomor 7 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kawasan Tanpa Rokok Pasal 3 ayat (1) huruf f, tempat kerja termasuk ke dalam KTR dan pimpinan/penanggung jawab tempat kerja wajib menetapkan dan menerapkan KTR.

Menurut Peraturan Bersama Menteri Kesehatan dan Menteri Dalam Negeri Nomor 188/MENKES/PB/I/2011 dan Nomor 7 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kawasan Tanpa Rokok Pasal 5 menjelaskan bahwa tempat khusus untuk merokok harus memenuhi persyaratan:

1. Merupakan ruang terbuka atau ruang yang berhubungan langsung dengan udara luar sehingga udara dapat bersirkulasi dengan baik

2. Terpisah dari gedung/tempat/ruang utama dan ruang lain yang digunakan untuk beraktivitas
3. Jauh dari pintu masuk dan pintu keluar
4. Dan jauh dari tempat orang berlalu-lalang

Karena tempat kerja termasuk KTR, setiap orang yang melakukan pelanggaran atas KTR diancam dengan denda paling banyak Rp50 juta. Pengaturan lebih lanjut mengenai KTR termasuk sanksi atas pelanggaran KTR di provinsi maupun kabupaten/kota diatur dengan peraturan daerah masing-masing, sanksi untuk perorangan berupa sanksi tindak pidana ringan, sementara untuk badan hukum atau badan usaha dikenakan sanksi administratif dan/atau denda.

BAB III

METODE KEGIATAN MAGANG

3.1 Lokasi Magang

Tempat : PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

Alamat : Jl. Sindang Laut No. 100, Cilincing –Jakarta Utara

3.2 Waktu Magang

Kegiatan magang dilaksanakan pada tanggal 1 Februari 2021– 31 Maret 2021 dengan jam kerja setiap hari Senin–Jum’at pukul 08.00 – 17.00 WIB.

3.3 Metode Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan kegiatan magang di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk dilakukan dengan cara berikut :

a. Observasi

Observasi merupakan kegiatan magang yang dilakukan guna mengetahui lingkungan kerja di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk secara langsung

b. Ceramah

Kegiatan ceramah merupakan kegiatan berupa pengarahan dan penjelasan dari pembimbing lapangan serta beberapa jajaran dari Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE mengenai gambaran PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk, sistem K3 serta program K3 di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

c. Wawancara

Wawancara merupakan suatu kegiatan menggali informasi melalui proses tanya jawab mengenai gambaran lingkup dari K3 di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk dan topik laporan magang kepada pembimbing lapangan serta beberapa jajaran dari Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE.

d. Studi Pustaka

Studi pustaka merupakan kegiatan langkah awal mempelajari untuk memperoleh teori yang berkaitan dengan topik laporan magang.

3.4 Kegiatan Magang

Tabel 3.1 Kegiatan Magang Divisi Mutu dan HSE IPC Car Terminal

| No | Kegiatan | Februari | | | | Maret | | | |
|----|---|----------|----|-----|----|-------|----|-----|----|
| | | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| 1. | Pengenalan dengan divisi mutu dan HSE, serta pengenalan lingkungan kerja di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | ■ | | | | | | | |
| 2. | Pengenalan program kerja oleh Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE | ■ | | | | | | | |
| 3. | Mempelajari SMK3, dan Audit K3, ISO 45001 di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | | ■ | | | | | | |
| 4. | Webinar pencegahan covid-19 | | ■ | | | | ■ | | |
| 5. | Site visit PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | | | ■ | | | ■ | ■ | |
| 6. | Survei improvement upaya pencegahan covid-19 dan pembagian peralatan pencegahan covid-19 | | | ■ | | | | | |
| 7. | Mempelajari kasus mengenai KAK dan PAK di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | | | ■ | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 8. | Diskusi permasalahan K3 yang ada di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk | | | | | | | | |
| 9. | Pembuatan proposal laporan magang | | | | | | | | |
| 10. | Pengenalan tentang APAR | | | | | | | | |
| 11. | Webinar safety driving dan surat izin operasional (SIO) | | | | | | | | |
| 12. | identifikasi dan analisis hazard pada pengupgrdean ISO45001 | | | | | | | | |
| 13. | Sosialisasi vaksinasi covid-19 | | | | | | | | |
| 14. | Diskusi penugasan grand desain kebersihan (tempat sampah) | | | | | | | | |
| 15. | Diskusi penugasan penilaian 5R dan penilaian 5R | | | | | | | | |
| 16. | Diskusi penugasan mengenai safety driving dan rambu-rambu | | | | | | | | |
| 17. | Diskusi penugasan perilaku merokok pekerja dan KTR | | | | | | | | |
| 18. | Penulisan laporan | | | | | | | | |

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu:

a. Data primer

Data primer diperoleh dari hasil wawancara, observasi dan diskusi yang dilakukan dengan Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE serta beberapa pekerja di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari data serta laporan mengenai pencegahan kebakaran yang telah diterapkan di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

3.6 Output Kegiatan

Output yang didapatkan melalui kegiatan magang ini adalah mahasiswa dapat mempelajari pencegahan kebakaran di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran IPC Car Terminal

4.1.1 Profil IPC Car Terminal

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk adalah perusahaan yang menyediakan layanan jasa terminal kendaraan yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, tepatnya berlokasi di Jalan Sindang Laut No. 100, Cilincing, Jakarta Utara. Sejarah berdirinya PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk yaitu pada Juni 2007, Car Terminal Tanjung Priok pertama kali diresmikan oleh Bapak Muhammad Yusuf Kalla sebagai Wakil Presiden Republik Indonesia. *Car Terminal* Tanjung Priok ini merupakan salah satu unit kerja pada PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II yang diberi nama Tanjung Priok *Car Terminal* (TPT) yaitu pelabuhan yang khusus melayani kegiatan ekspor-impor kendaraan serta kargo yang dimuat melalui kapal Ro-Ro (Roll On Roll Off). Seiring dengan perkembangan perusahaan, pada tanggal 5 November 2012, TPT secara resmi berubah nama menjadi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk atau *IPC Car Terminal*. Peresmian PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-58515.AH.01.01 Tahun 2012.

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk merupakan terminal yang secara khusus diusahakan secara komersial untuk memberikan jasa pelayanan

terminal kendaraan. Adapun pelayanan atau jasa yang disediakan yaitu sebagai berikut.

1. *Stevedoring*

Stevedoring merupakan pelayanan jasa operasi pembongkaran atau pemuatan kargo dari kapal ke dermaga ataupun sebaliknya.

2. *Cargodoring*

Cargodoring merupakan pelayanan jasa operasi atas pemindahan kargo dari area penumpukan dan gedung parkir menuju dermaga atau sebaliknya

3. *Receiving*

Receiving merupakan pelayanan operasi penerimaan dan pemeriksaan kargo yang berasal dari pabrik ke IPC Car terminal yang dilakukan di area *Central Inspection Facility*. Pemeriksaan yang dilakukan yaitu pemeriksaan fisik dengan serah terima kargo pada pelayanan ini dimulai sejak memasuki pintu gate sampai dengan selesai pemeriksaan.

4. *Delivery*

Delivery merupakan pelayanan operasi pengiriman dan pemeriksaan kargo yang dikirimkan ke negara/pulau lain. pemeriksaan fisik kargo dilakukan di area *Central Inspection Facility* (CIF) dan serah terima kargo pada pelayanan ini dimulai sejak pemeriksaan hingga keluar gate atau dikirim ke negara/pulau lain.

Selain keempat pelayanan tersebut, di IPC Car Terminal juga melayani value added Service yang terdiri dari VPC (*Vehicle processing centre*), EPC

(*Equipment Processing centre*), Perbaikan ringan, Pengecatan, Perbaikan mesin, Pemasangan aksesoris, Pencucian, Manajemen suku cadang, *Marking* dan Labeling, Inspeksi pre pengiriman, *Road Freigh* dan *Port Stock*.

4.1.2 Visi, Misi, dan Budaya IPC Car Terminal

Dalam mempercepat transformasi bisnis dan budaya perusahaan yang sesuai, PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk memegang visi, misi dan nilai budaya sebagai berikut.

1. Visi

Menjadi Pengelola Terminal Kendaraan Kelas Dunia yang Unggul dalam Operasional dan Pelayanan.

2. Misi

Sebagai pengelola terminal kendaraan yang memaksimalkan nilai tambah bagi pemangku kepentingan secara berkesinambungan dalam rangka meningkatkan perekonomian nasional.

3. Budaya Perusahaan

Sejak Juli 2020, berdasarkan arahan Menteri BUMN kepada seluruh Perusahaan BUMN untuk menerapkan nilai-nilai yang merupakan turunan core value dari Kementrian BUMN yang disebut dengan “AKHLAK”. PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk yang merupakan anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), juga menerapkan nilai-nilai “AKHLAK” di dalam Perusahaan. Nilai-nilai “AKHLAK” adalah sebagai berikut.

a. Amanah

“Kami memegang teguh kepercayaan yang diberikan”

1. Memenuhi janji dan komitmen
2. Bertanggung jawab atas tugas, keputusan, dan tindakan yang dilakukan
3. Berpegang teguh pada nilai moral dan etika.

b. Kompeten

“Kami terus belajar dan mengembangkan kapabilitas”

1. Meningkatkan kompetensi diri untuk menjawab tantangan dan selalu berubah.
2. Membantu orang lain belajar.
3. Menyelesaikan tugas dengan kualitas terbaik.

c. Harmonis

“Kami saling peduli dan menghargai perbedaan”

1. Menghargai setiap orang apapun latar belakangnya
2. Suka menolong orang lain
3. Membangun lingkungan kerja yang kondusif.

d. Loyal

“Kami berdedikasi dan mengutamakan kepentingan bangsa dan negara”

1. Menjaga nama baik sesama karyawan, pimpinan, BUMN, dan Negara

2. Rela berkorban untuk mencapai tujuan yang lebih besar
3. Patuh kepada pimpinan sepanjang tidak bertentangan dengan hukum dan etika.

e. Adaptif

“Kami terus berinovasi dan terus menggerakkan ataupun menghadapi perubahan”

1. Cepat menyesuaikan diri untuk menjadi lebih baik
2. Terus menerus melakukan perbaikan mengikuti perkembangan teknologi
3. Bertindak proaktif.

f. Kolaboratif

“Kami mendorong Kerjasama yang sinergis”

1. Memberikan kesempatan kepada berbagai pihak untuk berkontribusi.
2. Terbuka dalam bekerjasama untuk menghasilkan nilai tambah
3. Menggerakkan pemanfaatan berbagai sumberdaya untuk tujuan bersama.

4.1.3 Logo PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk



Gambar 4.1 Logo PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

Adapun logo perusahaan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk memiliki 3 bagian utama dengan makna sebagai berikut.

1. Logogram yang menyerupai anak panah yang melesat diatas air atau horizon
2. Logotype IPC yang merepresentasikan bahwa IPC Car Terminal merupakan anak dari PT Pelabuhan Indonesia Tbk
3. Logotype Car Terminal yang menjelaskan nama perusahaan

Selain itu, dilihat dari segi jenis logo IPC Car terminal memiliki makna:

1. Anak panah yang melesat diatas air atau horizon menggambarkan dari konsep perusahaan yang dinamis
2. Cahaya matahari pagi menggambarkan perubahan, kekuatan, optimise dan simbol kebanggaan dari karyawan terhadap perusahaan dan bergerak bersama meraih tujuan perusahaan

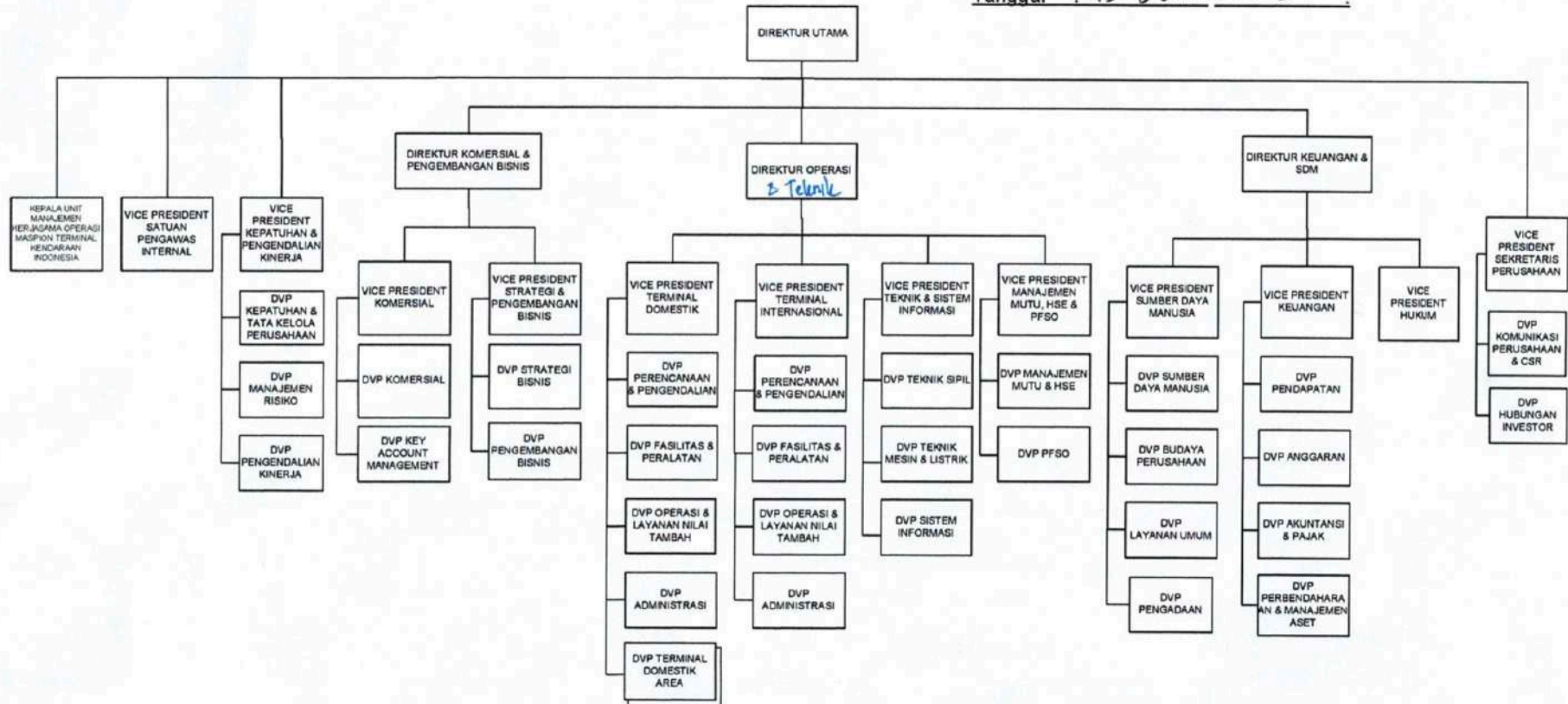
3. Sisi biru logo menggambarkan akan kesiapan memasuki era baru yang lebih dinamis dan fleksibilitas atas tiap komponen perseroan dan menghadapi tantangan
4. Warna hitam pada kata IPC dan Terminal menggambarkan kehangatan dan keramahan dari pemangku kepentingan
5. Warna jingga pada kata Car dan anak panah menggambarkan semangat perubahan, kekuatan, optimisme, serta kebanggaan tiap karyawan digaris terdepan dalam mewujudkan tujuan organisasi.

4.1.4 Struktur Organisasi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

Struktur organisasi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah ditetapkan berdasarkan surat keputusan direksi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk Nomor. HK.56/3/16/IKT-19 pada tanggal 19 Desember 2019 tentang pengaturan pola hubungan, koordinasi teknis dan tanggung jawab pejabat 1 (satu) tingkat dibawah direksi di lingkungan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk adalah sebagai berikut

**STRUKTUR ORGANISASI
PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk**

LAMPIRAN : SURAT KEPUTUSAN DIREKSI
PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk
Nomor : HK.56/3/16/IKT-19
Tanggal : 19 Desember 2019



DIREKSI PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk
DIREKTUR UTAMA

Gambar 4.2 Struktur Organisasi PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

[Handwritten Signature]
ADE HARTONO

4.1.5 Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE

Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE merupakan sub divisi yang menangani Keselamatan dan kesehatan kerja di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. Pada strukturnya Sub Divisi Mutu dan HSE digabung dengan Sub Divisi PFSO (*Port Facility Security Officer*) atau disebut Divisi MHP (Manajemen Mutu, HSE dan PFSO). Di dalam struktur Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE terdapat 1 orang DVP Manajemen Mutu dan HSE, 1 orang *Staff* Operasional HSE, 1 orang *Staff* Manajemen Mutu dan HSE serta 1 orang Komandan Regu Pemadam Kebakaran. Sedangkan dalam Danru (Komandan Regu) terdapat tiga kelompok kerja, yakni Kepala Unit Damkar 1, Kepala Unit Damkar 2, dan Kepala Unit Damkar 3. Pada tiap kelompok unit Damkar terdapat 1 orang Kepala Unit, 1 orang administrator dan 3 orang pelaksana pemadam kebakaran.

Sub Divisi mutu dan HSE berdiri sejak tahun 2017, dibentuk oleh PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk untuk meningkatkan kualitas pelayanan yang diiringi oleh penerapan aspek keselamatan dan kesehatan kerja bagi pekerja terutama dalam menjalankan kegiatan operasional sehingga dapat mencegah terjadinya suatu kecelakaan akibat kerja (KAK) dan penyakit akibat kerja (PAK). Adapun pembentukan Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3) di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk terdiri atas ketua oleh Direktur Operasi dan Teknik, wakil ketua oleh VP Manajemen Mutu, HSE dan PFSO, sekretaris (Ahli K3 Umum) oleh DVP Manajemen

Mutu dan HSE dan 11 anggota. Pengesahan P2K3 berlaku selama 3 (tiga) tahun sejak ditetapkan Instansi terkait.

Untuk mengimplementasikan Sistem Manajemen K3, PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk menetapkan beberapa pedoman/ kebijakan sesuai dengan standarisasi ISO 45001:2018 antara lain :

1. Pedoman Intregasi Manajemen Mutu, K3 dan Lingkungan
2. Kebijakan Mutu, K3 dan Lingkungan
3. Kebijakan Pencegahan & Penanggulangan HIV/AIDS
4. Kebijakan Larangan Pemakaian Obat-Obat Terlarang dan Alkohol

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka ditetapkan pula Sasaran Mutu, K3 dan Lingkungan dengan beberapa Program K3 yang harus dicapai yaitu melakukan *safety talk* setiap apel, inspeksi K3 setiap bulan, rapat P2K3 minimal 1x dalam sebulan, evaluasi peraturan perundangan 1x dalam sebulan, pelaksanaan pelatihan *drill* 80%, melakukan pengukuran lingkungan kerja 1x dalam setahun, pengukuran kecelakaan kerja setiap bulan, pengukuran penyakit akibat kerja (TBC) 1x dalam setahun, melaksanakan kampanye Bulan K3 1x dalam setahun, dan melakukan sterilisasi lingkungan kerja dalam masa pandemi COVID-19 dengan menggunakan disinfektan minimal 1x dalam seminggu.

Dalam upaya Keselamatan dan kesehatan kerja (K3), terdapat beberapa kegiatan yang dilakukan oleh Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE di IPC Car Terminal yaitu:

- A. Bidang keselamatan
 - 1. Simulasi keadaan darurat seperti simulasi kebakaran dengan penggunaan APAR dan penyelamatan penyelamatan orang yang jatuh kelaut
 - 2. Safety talk, Pelatihan dan workshop K3 guna meningkatkan awareness pada pekerja
 - 3. Identifikasi dan pengelolaan risiko kecelakaan kerja baik pada lingkungan perkantoran dan lapangan
 - 4. Penyediaan sarana keselamatan kerja seperti APD, Rambu K3, Sistem proteksi (APAR, Hydrant, mobil damkar, pompa air, fire alarm system) serta fasilitas tanggap darurat seperti tim tanggap darurat dan kotak P3K.
- B. Bidang Kesehatan
 - 1. Pemantauan lingkungan seperti pemantauan air limbah, limbah B3, pemantauan lingkungan operasional dan pemantauan lingkungan kerja
 - 2. Pemasangan jaring pada area sekeliling lapangan untuk meminimalisir kadar debu dilapangan
 - 3. Medical check up yang dilakukan secara berkala dalam 1 tahun sekali
 - 4. Sosialisasi kesehatan terutama mengenai penyakit akibat kerja
 - 5. Melakukan aktivitas olahraga pada jumat pagi
 - 6. Menyediakan tempat cuci tangan dan hand sanitizer di beberapa titik terutama area public/umum

7. Membagikan peralatan dalam upaya pencegahan covid-19 seperti masker, hand sanitizer, susu dan vitamin

4.1.6 Fasilitas Di IPC Car Terminal

A. Terminal Internasional dan Domestik

Terminal merupakan salah satu area pusat tempat kegiatan dalam pelayanan *receiving* maupun *delivery* kendaraan dari luar negeri dan dalam negeri. Pada terminal Internasional terdapat kanal, 2 dermaga, 5 lapangan dan gedung parkir 5 lantai dan pada terminal domestik terdapat kanal, 2 dermaga, 1 lapangan dan beaching point.

B. Fasilitas Penunjang

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk untuk mempermudah suatu kegiatan pekerjaan terdapat beberapa fasilitas penunjang yang disediakan yaitu *central infection facilities (CIF)*, *warehouse*, *Gate in* dan *Gate out*, *Control Room*, *Car Terminal Operating system*, *Golf Car* (3 unit), *head truck* (4 unit), *Yard Sweeper* (3 unit), *Road Sweeper* (1 unit), *Roll Trailers* (4 unit), *Tugs Master* (2 unit), *Dolly* (2 unit), *chassis* (4 unit), *Taxi Car* (8 unit), Mobil Pemadam (1 unit) dan *Forklift* (1 unit).

4.2 Potensi Bahaya di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk atau IPC Car terminal adalah perusahaan yang menyediakan layanan jasa terminal kendaraan yang tentunya dalam menjalankan pekerjaannya tentu memiliki potensi bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan maupun gangguan kesehatan bagi pekerjaannya. Oleh sebab itu perlu adanya identifikasi potensi bahaya sedini mungkin untuk mencegah

terjadinya kecelakaan akibat kerja. Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE telah mengidentifikasi potensi bahaya yang ada di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. Potensi bahaya berdasarkan area pekerjaan di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk adalah sebagai berikut.

A. Area Perkantoran

- a. Bahaya fisik
 1. Radiasi sinar komputer serta pencahayaan yang kurang dapat mengganggu kesehatan mata.
 2. Penggunaan listrik pada area perkantoran dapat mengakibatkan konsleting listrik penyebab kebakaran.
- b. Bahaya biologi
 1. Pekerja yang berada dalam satu ruangan dan tidak mematuhi protokol dapat terjadi penyebaran COVID-19
 2. Tumpukan barang dibawah meja dapat menimbulkan banyak nyamuk.
 3. Pada bagian kantin jika tidak terjaga kebersihannya dapat menimbulkan keracunan akibat bakteri.
- c. Bahaya Kimia

Penggunaan hand sanitizer pada pekerja dapat menimbulkan alergi pada pekerja yang memiliki kulit sensitif
- d. Bahaya psikologis

Tekanan, lingkungan pekerjaan dan beban kerja yang terlalu berat dapat memicu gangguan kesehatan seperti stress kerja.

e. Bahaya ergonomi

Posisi duduk yang tidak sesuai sehingga dapat memicu terjadinya gangguan kesehatan seperti kelelahan dan muskuloskeletal.

B. Area Terminal Internasional

a. Bahaya fisik

1. Cuaca panas matahari yang dapat menyebabkan dehidrasi dan kelelahan.
2. Overspeed dalam mengendarai kendaraan dapat menyebabkan tabrakan atau kecelakaan kerja.
3. Konsleting listrik dapat menyebabkan kebakaran
4. Pemakaian alat bantu tidak sesuai SOP dapat menyebabkan kecelakaan kerja.

b. Bahaya Psikologi

Beban kerja yang berat dan tidak merata dapat menimbulkan kelelahan dan stress.

c. Bahaya ergonomi

Pekerjaan berulang dan monoton seperti memindahkan unit dengan posisi yang statis sehingga dapat menyebabkan kelelahan.

C. Area Terminal Domestik

a. Bahaya fisik

1. Pekerjaan langsung dilapangan dengan iklim panas dari matahari dapat menyebabkan kelelahan dan dehidrasi.

2. Aktifitas bongkar muat yang menimbulkan getaran dapat menyebabkan gangguan kesehatan
 3. Pada saat bongkar muat, pencahayaan terbatas sehingga dapat menyebabkan tabrakan. Selain itu pencahayaan minim dapat mengakibatkan tercebur karena tidak dapat melihat batas dermaga dan laut dengan jelas.
 4. Penggunaan listrik dapat menimbulkan konsleting listrik yang menyebabkan kebakaran atau tersetrum.
- b. Bahaya Kimia
1. Gas emisi kendaraan, tetesan oli, tumpahan bahan kimia dan debu dapat menyebabkan gangguan kesehatan.
 2. Bahan kimia yang mudah terbakar dan putung rokok dapat menyebabkan bahaya kebakaran.
- c. Bahaya Psikologi
- Pekerjaan berulang dan monoton seperti memindahkan unit dapat menyebabkan hilang konsentrasi dan stress.
- d. Bahaya ergonomi
- Pekerjaan berulang dan monoton seperti memindahkan unit dengan posisi yang statis sehingga dapat menyebabkan kelelahan.

D. Area Teknik

- a. Bahaya fisik
1. Aktivitas getset dapat menimbulkan kebisingan yang dapat menyebabkan gangguan pendengaran. Selain dari getset,

kebisingan juga dapat bersumber dari kegiatan proyek pembangunan toilet.

2. Aktifitas teknik yang menggunakan listrik dapat menyebabkan konsleting listrik yang menyebabkan kebakaran dan tersetrum.
3. Pekerjaan pada malam hari menimbulkan kurangnya pencahayaan sehingga dapat menyebabkan kecelakaan kerja.
4. Getaran yang berasal dari mesin dapat menimbulkan gangguan kesehatan.
5. Cuaca yang panas dapat menimbulkan dehidrasi dan kelelahan.
6. Aktifitas pekerjaan pada ketinggian dapat menyebabkan terjatuh.

b. Bahaya kimia

1. Ceceran solar, B3, oli, dan debu dapat menimbulkan gangguan kesehatan.
2. Ceceran oli dapat menimbulkan lantai licin sehingga berpotensi terpeleket atau terjatuh.
3. Bahan kimia yang mudah terbakar dan tangki solar yang berkarat berpotensi mengalami kebocoran dan dapat menyebabkan kebakaran

E. Area Gedung MHP

a. Bahaya fisik

1. Pencahayaan dan radiasi dari sinar komputer/laptop dapat menyebabkan gangguan kesehatan.

2. Aktifitas maintenance IPAL saat pengecekan mesin pompa menimbulkan kebisingan yang dapat mengganggu pendengaran.
 3. Adanya kabel yang terkelupas dapat menyebabkan tersengat listrik.
 4. Pekerjaan yang dilakukan siang hari dapat menyebabkan dehidrasi dan kelelahan akibat paparan sinar matahari. Selain itu pekerjaan pada malam hari dan cuaca hujan dapat menyebabkan reumatik.
 5. Penggunaan mobil yang *overspeed* dapat menyebabkan kecelakaan.
- b. Bahaya Kimia
- Limbah yang tercecer dapat menyebabkan gangguan kesehatan.
- c. Bahaya Biologi
1. Aktivitas yang membutuhkan banyak orang seperti rapat dapat menyebabkan penyebaran COVID-19.
 2. pekerjaan jaga malam dapat menyebabkan gigitan nyamuk.
- d. Bahaya Ergonomi
- Aktivitas IPAL saat pengambilan sampel, pengisian bakteri dan pengangkutan limbah B3 dengan posisi petugas yang tidak sesuai dapat menyebabkan gangguan musculoskeletal.

4.3 Upaya Pencegahan Kebakaran di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

Pada Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE, terdapat tim pemadam kebakaran yang terdiri dari 3 tim. Tim pemadam kebakaran ini memiliki beberapa tugas yaitu patroli seperti pengecekan APAR dan hydrant, pengecekan APD jika ada pekerja yang tidak disiplin, monitoring lingkungan seperti sampah berserakan,

tumpahan oli, tali cross berserakan, tempat sampah rusak dan lain sebagainya. Pada saat pandemi COVID-19, tim pemadam kebakaran juga melakukan penyemprotan disinfektan dan razia masker. Laporan patroli akan dihimpun setiap minggu (weekly inspection). Selain itu, tim pemadam kebakaran juga melakukan drill secara rutin setiap tahun.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan suatu kewajiban dan kebutuhan Perusahaan untuk mencapai operasi yang berkelanjutan, PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk menjamin keselamatan dan kesehatan seluruh Pekerja melalui penyediaan lingkungan kerja yang aman, nyaman, produktif serta bebas dari kecelakaan, kebakaran, pencemaran lingkungan dan penyakit akibat kerja. Pengelolaan K3 PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk berada di VP Manajemen Mutu, HSE dan PFSO. Berikut kegiatan yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kebakaran.

a. Pengembangan Kompetensi dan Simulasi Keadaan Darurat

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk secara berkesinambungan melakukan pembelajaran dan pengembangan pekerja dalam rangka memenuhi kompetensi dan keahlian yang dibutuhkan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk dengan metode Pendidikan, Pelatihan, dan studi banding yang disesuaikan dengan kebutuhan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. Pada tahun 2019, PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah melakukan pelatihan sebanyak 7 kali, salah satunya yaitu Drill Alat Pemadam Api Ringan (APAR). Pelatihan ini dilaksanakan oleh pihak internal dengan Dinas Pemadam Kebakaran

pada tanggal 23 Agustus 2019. Dalam pelaksanaannya Manajemen PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk mengadakan simulasi kebakaran menggunakan APAR (alat pemadam api ringan) yang dilakukan di area parkir.

Sedangkan pada Tahun 2020, drill APAR dilakukan pada tanggal 11 September 2020 di area parkir dan drill keadaan darurat dilakukan pada tanggal 03 November 2020 di area gedung office lama.

b. Pelatihan dan workshop K3

Selain itu, guna meningkatkan *awareness* terkait K3 maka dilakukan *awareness* K3 perkantoran dan *awareness* P3K dan pemadam kebakaran pada tanggal 20 Februari 2019. Serta dilakukan seminar emergency response plan bersama paramedis dan praktisi bidang penanganan P3K dan tanggap darurat pada tanggal 07 Februari 2019. Serta pelatihan Hazard Identification Risk Assesment Determination Control untuk duga bahaya pada tanggal 13 Oktober 2020.

c. Pengelolaan Risiko Kecelakaan Kerja

Dalam pengelolaan risiko kecelakaan kerja, PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk membedakan menjadi 2 (dua) aspek, yaitu sebagai berikut:

1. Di dalam Kantor
 - a. Pelatihan dan pemberian informasi evakuasi dari gedung bertingkat secara berkala;
 - b. Pelatihan dasar penggunaan alat pemadam kebakaran;

- c. Perlengkapan fasilitas dengan peralatan dasar keselamatan yang relevan dan memadai, termasuk kotak obat Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), tangga darurat pada gedung parkir
 - d. Penyediaan mobil pemadam kebakaran
2. Di Lapangan saat Dinas
- a. *Briefing* pagi sebelum pelaksanaan pekerjaan bagi setiap pekerja untuk mengikuti *safety induction*;
 - b. Pembekalan seluruh pekerja dengan polis asuransi kecelakaan kerja yang mencakup *personal accident* dan program Jaminan Kecelakaan Kerja.

d. Sarana dan Keselamatan Kerja

Untuk mengendalikan potensi bahaya kebakaran yang dapat terjadi di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk, telah disediakan sarana berupa Sistem Proteksi Kebakaran (Manual dan Otomatis) yaitu APAR, hydrant, mobil damkar, pompa air dan fire alarm system. Tersedianya fasilitas tanggap darurat seperti Tim Tanggap darurat dan kotak P3K. Selain itu gedung juga dilengkapi dengan jalur evakuasi, papan *evacuation plan* dan papan prosedur darurat.



Gambar 4.3 APAR, Hydrant dan Lemari Tanggap Darurat



Gambar 4.4 Papan Lokasi APAR, Emergency Phone dan Fire alarm



Gambar 4.5 Papan Prosedur Evakuasi



Gambar 4.6 Papan *Evacuation Plan*, Jalur Evakuasi dan Lokasi Titik Kumpul



Gambar 4.7 Kotak P3K dan Ruang P3K

4.4 Penerapan Kawasan Tanpa Rokok (KTR) di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

Salah satu yang dapat menyebabkan kebakaran adalah rokok. Dalam mencegah kebakaran akibat rokok, PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah membuat peraturan dilarang merokok di kawasan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. Selain mencegah terjadinya kebakaran akibat rokok, peraturan dilarang merokok juga menghindari terjadinya *defect* pada cargo.

Berdasarkan Pasal 115 ayat 1 huruf f Undang-Undang No. 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan, tempat kerja merupakan salah satu Kawasan Tanpa Rokok

(KTR). Dalam pasal yang sama dijelaskan bahwa khusus bagi tempat kerja, tempat umum dan tempat lainnya dapat menyediakan tempat khusus untuk merokok.

PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah membuat peraturan dilarang merokok di area PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk dan peraturan tersebut sudah tertulis jelas di pintu masuk *gate*. Selain itu pihak PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah membuat beberapa *smoking Area* sehingga PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah menjalankan KTR di tempat kerja sesuai dengan undang-undang. Beberapa titik *smoking area* yang ada di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk yaitu seperti di perkantoran, terminal internasional, terminal domestik dan MHP. Pada penerapannya, terdapat sanksi yang diberikan oleh PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk bagi siapa saja yang merokok sembarangan yaitu dengan memberikan teguran.

4.5 Evaluasi KTR dan *Smoking Area* di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk

Penerapan KTR dan penyediaan *smoking area* sudah cukup baik dan sesuai perundang-undangan. Namun pada kenyataannya masih banyak orang yang merokok sembarangan. Hal ini dibuktikan dengan ditemukan banyak sampah rokok di daerah *gate in* dan *gate out*.



Gambar 4.8 *Smoking area* dan tempat istirahat

Gambar tersebut merupakan salah satu *smoking area* dan ruang istirahat yang berada di bagian terminal domestik. Menurut Peraturan Bersama Menteri Kesehatan dan Menteri Dalam Negeri Nomor 188/MENKES/PB/I/2011 dan Nomor 7 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kawasan Tanpa Rokok Pasal 5 menjelaskan bahwa tempat khusus untuk merokok harus memenuhi persyaratan:

- b. Merupakan ruang terbuka atau ruang yang berhubungan langsung dengan udara luar sehingga udara dapat bersirkulasi dengan baik
- c. Terpisah dari gedung/tempat/ruang utama dan ruang lain yang digunakan untuk beraktivitas
- d. Jauh dari pintu masuk dan pintu keluar
- e. Dan jauh dari tempat orang berlalu-lalang

Berdasarkan hasil observasi, *smoking area* di bagian terminal domestik sudah memenuhi persyaratan, namun ada beberapa fasilitas yang perlu ditambahkan seperti asbak dan rambu *smoking area* untuk menunjukkan bahwa tempat tersebut adalah tempat khusus merokok.

Selain melakukan observasi, dilakukan survei dan wawancara ke beberapa *driver* PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk dan pengunjung untuk mengetahui

penyebab perilaku merokok sembarangan. Hasil wawancara menunjukkan bahwa kebanyakan yang melakukan pelanggaran merokok sembarangan adalah pengunjung. Pengunjung merupakan supir dari luar PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk contohnya seperti supir car carrier. Karena para *driver* merupakan pegawai PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk sehingga lebih mengerti bahwa ada larangan merokok di area PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. Berdasarkan survei yang telah dilakukan, dari 7 orang yang disurvei 2 diantaranya tidak mengetahui peraturan dilarang merokok di area PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk. Hasil survei juga menunjukkan bahwa kebanyakan mereka merokok di area ruang tunggu. Selain itu, pengunjung menjelaskan bahwa alasan pengunjung merokok tidak di *smoking area* adalah *smoking area* yang letaknya jauh karena ketika supir *car carrier* mengurus bea cukai di samping gate, letaknya terlalu jauh dengan *smoking area* yang berada di lapangan tempat istirahat *driver* sehingga supir *car carrier* memilih merokok di ruang tunggu. Merokok di ruang tunggu bea cukai merupakan tindakan yang tidak tepat karena ruang tunggu bea cukai tersebut merupakan suatu lorong di dalam gedung sehingga banyak orang berlalu-lalang, sehingga jika ada yang merokok di ruang tunggu, asap rokok dapat mengganggu orang lain. Selain itu kemungkinan terjadi kebakaran juga besar, karena di bea cukai termasuk kantor yang cukup sempit dan memiliki banyak kertas-kertas atau berkas yang bisa mudah terbakar. Sehingga saran yang dapat diberikan yaitu perlu ditambahkan *smoking area* di sekitar kantor bea cukai, misal di bagian ruang terbukanya saja yang diperbolehkan untuk merokok.

Berdasarkan hasil survei dan wawancara, para *driver* dan pengunjung juga memberikan beberapa saran untuk memperbaiki fasilitas yang ada di *smoking area* seperti *smoking area* yang perlu diperluas, penyediaan asbak, dan perbaikan fisik akibat badai.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

PT Indonesia Kendaraan Terminal (IKT) Tbk atau IPC Car terminal adalah perusahaan yang menyediakan layanan jasa terminal kendaraan yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta. Dalam menyediakan pelayanan jasa, PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk tidak lepas dari adanya potensi bahaya. Salah satu potensi bahaya yang dapat terjadi adalah bahaya kebakaran. PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah berupaya melakukan pencegahan kebakaran seperti pengembangan kompetensi dan simulasi keadaan darurat, pelatihan workshop K3, pengelolaan risiko kecelakaan kerja dan menyediakan sarana prasana keselamatan kerja.

Salah satu yang dapat menyebabkan kebakaran yaitu rokok. Kawasan PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk merupakan kawasan tanpa rokok (KTR). Untuk mendukung perturan tersebut PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk telah menyediakan beberapa *smoking area*. Namun pada penerapannya ada yang belum mengetahui peraturan tersebut sehingga masih banyak yang merokok disembarang tempat.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil observasi dan survei yang telah dilakukan, adapun saran yang dapat diberikan yaitu sebagai berikut.

1. Pada saat safety induction pada pengunjung maupun safety briefing/safety talk pada pekerja dapat diberitahukan pada pengunjung

dan pekerja untuk tidak merokok sembarangan dan dapat diberitahukan letak *smoking area* di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk.

2. Memperbaiki *smoking area* seperti menambah fasilitas asbak dan rambu-rambu *smoking area*.
3. Menambah rambu dilarang merokok pada tempat-tempat yang memiliki potensi bahaya kebakaran tinggi.
4. Pada tempat bea cukai dapat menyediakan *smoking area* terdekat di tempat terbuka sehingga pengunjung tidak merokok di ruang tunggu.

DAFTAR PUSTAKA

- Anizar (2012) *Teknik Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Industri*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Gunawan and Martowiyoto, W. (2015) *Risk Based Behavioral Safety. Membangun Kebersamaan Untuk Mewujudkan Keunggulan Operasi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- ILO (2013) *Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Tempat Kerja. Sarana untuk Produktivitas*. Jakarta.
- Izral (2016) *Dasar-Dasar Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta: Kencana.
- Kurniawati, D. (2013) *Taktis Memahami Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Surakarta: PT Aksara Sinergi Media.
- OSHA (1984) *Accident Prevention, OSHA*. United State of America.
- Peraturan Bersama Menteri Kesehatan Dan Menteri Dalam Negeri Nomor 188/Menkes/Pb/I/2011 Dan Nomor 7 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pelaksanaan Kawasan Tanpa Rokok
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 26/PRT/M/2008 tentang Persyaratan Teknis Sistem Proteksi Kebakaran Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan. Jakarta: Republik Indonesia.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2012 Tentang Pengamanan Bahan Yang Mengandung Zat Adiktif Berupa Produk Tembakau Bagi Kesehatan
- Rahmayanti, H. *et al.* (2016) 'Analisis Kegiatan Pelayanan Delivery CBU (Completely Built Up) Di Terminal Domestik PT . Indonesia Kendaraan

Terminal Tanjung Priok', IX, pp. 1–6.

Ramli, S. (2010) *Petunjuk Praktis Manajemen Kebakaran*. Jakarta: Dian Rakyat.

Suma'mur (1995) *Keselamatan Kerja dan Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta:
Gunung Agung.

Undang-Undang No.1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Jakarta. Republik
Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 36 Tahun 2009 Tentang
Kesehatan. Jakarta: Republik Indonesia

Lampiran 1. Surat Persetujuan Magang

PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk
 J. Sredeg Luit No. 100, Cilandak
 Jakarta Utara, Indonesia 14196
 Customer Care: +62 801 335 9033
 +62 21 4303 2251
 +62 21 4303 2250
 www.indonesiakendaraanterminal.tbk.id

IPC
CAR TERMINAL

Nomor : DL.50/28/1/1/KT-21
 Klasifikasi : Normal
 Lampiran : 1
 Perihal : Persetujuan Permohonan Magang Mahasiswa Universitas Airlangga an. Fitri Yatulani dkk

Jakarta, 28 Januari 2021


K e p a d a
 Yth.
 Dekan Universitas Airlangga
 Fakultas Kesehatan Masyarakat
 di
 Tempat


1. Menunjuk Surat Dekan Universitas Airlangga Nomor : 3822/UN3.1.10/PPd/2020 tanggal 24 Agustus 2020 perihal Permohonan Izin Magang atas nama Fitri Yatulini, Lydia Elsa Sinta dan Gita Rizki Amaliya.
2. Sehubungan butir 1 (satu) di atas, bersama ini disampaikan bahwa kami dapat menerima permohonan dimaksud, adapun waktu pelaksanaan dimulai pada tanggal 1 Februari s/d 31 Maret 2021, dengan ketentuan sebagai berikut:
 - a. Kami menerima permohonan magang tersebut maksimal untuk 3 orang mahasiswa dengan pelaksanaan secara WFO dan WFH (jadwal akan disesuaikan) selama masa pandemi ini;
 - b. Peserta magang wajib menjaga nama baik PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk dan rahasia Perusahaan;
 - c. Selama melaksanakan magang agar menjaga ketertiban dan mematuhi ketentuan yang berlaku di PT Indonesia Kendaraan Terminal Tbk;
 - d. Data yang diperoleh hanya untuk kepentingan penyelesaian studi;
 - e. Selama menajalanakan program magang agar selalu melaksanakan protokol kesehatan dengan tertib.
3. Kami sampaikan juga bahwa program magang tersebut diatas akan dievaluasi dari waktu ke waktu mengikuti perkembangan terkait dengan adanya pandemi Covid-19 dan akan kami informasikan kemudian kepada pihak Universitas apabila ada perubahan terkait pelaksanaan magang tersebut.
4. Demikian disampaikan untuk dapat dijadikan pedoman pelaksanaan.

DIREKSI PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk
 DIREKTUR KEUANGAN & SDM,

Desy Emastari P.

DESSY EMASTARI P.





Lampiran 2. Kegiatan Harian Magang K3 di IPC Car Terminal**ABSENSI KEGIATAN PKL/MAGANG**



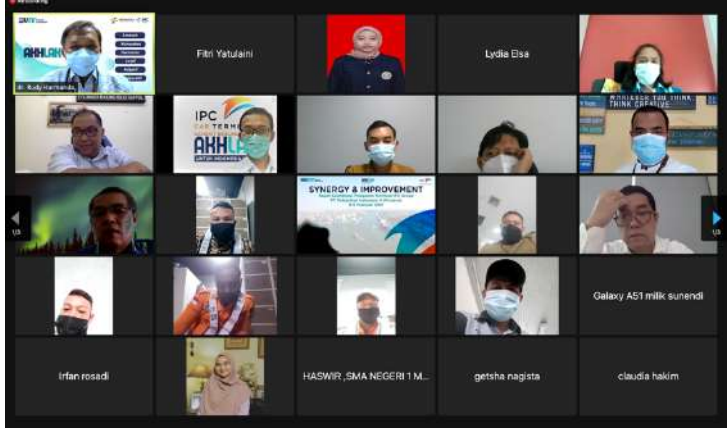
NAMA : Fitri Yatulaini
 NIS / NIM : 101711133069
 POSISI : Magang divisi HSE & Mutu
 WAKTU PELAKSANAAN : 1 Februari – 31 Maret 2021


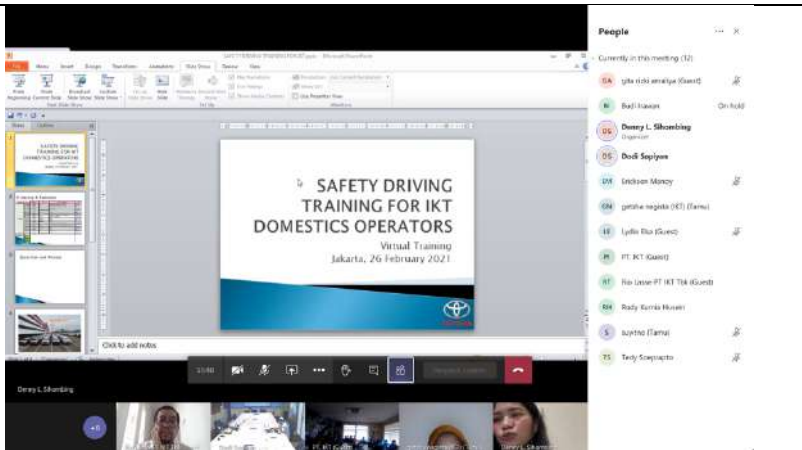
| No | Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing |
|----|------------------|--|------------------|
| 1 | 1 Februari 2021 | Perkenalan dengan pembimbing lapangan, jajaran HSE dan SDM | |
| 2 | 2 Februari 2021 | Perkenalan lingkungan dan Organisasi pada PT IKT | |
| 3 | 3 Februari 2021 | perkenalan lingkungan dan Organisasi pada PT IKT | |
| 4 | 4 Februari 2021 | Perkenalan organisasi divisi mutu dan HSE serta sistem K3 | |
| 5 | 5 Februari 2021 | Mempelajari program (aktivitas) K3 yang diterapkan di PT IKT | |
| 6 | 8 Februari 2021 | Mempelajari mengenai SMK3 di PT IKT | |
| 7 | 9 Februari 2021 | Webinar tentang covid-19 | |
| 8 | 10 Februari 2021 | Mempelajari mengenai data KAK dan PAK di PT IKT | |
| 9 | 11 Februari 2021 | Mempelajari mengenai data KAK dan PAK di PT IKT | |
| 10 | 15 Februari 2021 | Mempelajari audit K3 dan ISO45001 di PT IKT | |
| 11 | 16 Februari 2021 | <ul style="list-style-type: none"> - Site visit (perkenalan area MHP dan terminal internasional) - Survei <i>improvement</i> implementasi covid-19 - Diskusi tentang KAK, PAK, dan Audit K3 | |
| 12 | 17 Februari 2021 | Diskusi mengenai topik laporan magang | |
| 13 | 18 Februari 2021 | <ul style="list-style-type: none"> - Site visit (perkenalan area terminal domestik) - Pembagian peralatan pencegahan covid-19 | |


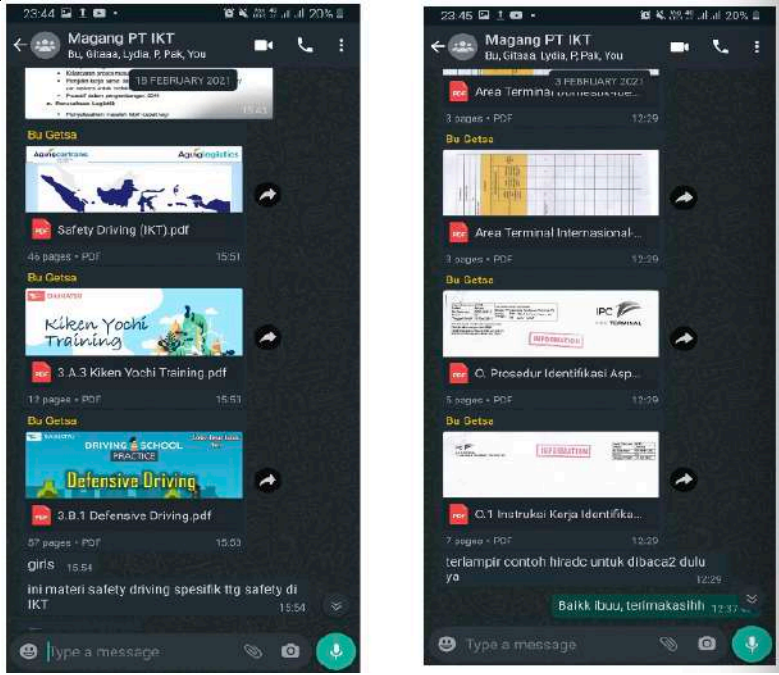
| | | | |
|----|------------------|--|--|
| 14 | 19 Februari 2021 | Diskusi grand desain mengenai tempat sampah di lingkungan kerja | |
| 15 | 22 Februari 2021 | Diskusi grand desain mengenai tempat sampah di lingkungan kerja | |
| 16 | 23 Februari 2021 | - Site visit (perkenalan area perkantoran dan teknik) - Pengukuran lingkungan kerja | |
| 17 | 24 Februari 2021 | Analisis form HIRADC (area domestik, internasional, perkantoran, teknik dan MHP) | |
| 18 | 25 Februari 2021 | Analisis form HIRADC (area domestik, internasional, perkantoran, teknik dan MHP) | |
| 19 | 26 Februari 2021 | Training mengenai safety driving | |
| 20 | 1 Maret 2021 | Analisis form HIRADC (area domestik, internasional, perkantoran, teknik dan MHP) | |
| 21 | 2 Maret 2021 | Analisis form HIRADC (area domestik, internasional, perkantoran, teknik dan MHP) | |
| 22 | 3 Maret 2021 | Diskusi mengenai penerapan 5R di lingkungan kerja, terutama perkantoran | |
| 23 | 4 Maret 2021 | Webinar vaksinasi covid-19 | |
| 24 | 5 Maret 2021 | Diskusi mengenai rambu atau sign di lingkungan kerja, terutama area terminal domestik dan internasional | |
| 25 | 8 Maret 2021 | Diskusi mengenai <i>safety driving</i> di area terminal domestik dan internasional | |
| 26 | 9 Maret 2021 | - Pemaparan hasil usulan grand design mengenai tempat sampah di lingkungan kerja - <i>Draft file</i> penilaian 5R | |
| 27 | 10 Maret 2021 | Revisi mengenai <i>draft file</i> penilaian 5R | |
| 28 | 12 Maret 2021 | Pemaparan pedoman singkat mengenai 5R | |
| 29 | 15 Maret 2021 | Revisi pedoman singkat mengenai 5R | |
| 30 | 16 Maret 2021 | - Penilaian 5R di area perkantoran | |

| | | | |
|----|---------------|--|--|
| | | - Penyebaran <i>form</i> dan wawancara mengenai perilaku merokok di area terminal domestik dan internasional | |
| 31 | 17 Maret 2021 | - Input hasil penilaian 5R - Input hasil penyebaran form dan wawancara mengenai perilaku merokok di area terminal domestik dan internasional | |
| 32 | 18 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 33 | 19 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 34 | 22 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 35 | 23 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 36 | 24 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 37 | 25 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 38 | 26 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 39 | 29 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 40 | 30 Maret 2021 | Pembuatan laporan magang | |
| 41 | 31 Maret 2021 | - Site visit (diskusi dan penyerahan beberapa dokumen untuk keperluan laporan magang) - Konsultasi mengenai laporan magang dengan pembimbing magang | |

Lampiran 3. Dokumentasi Kegiatan Magang di IPC Car Terminal

| No | Dokumentasi | Keterangan |
|----|--|---|
| 1 |  | <p>Perkenalan dengan pembimbing lapangan, HSE dan SDM</p> |
| 2 |  | <p>Perkenalan organisasi dan gambaran perusahaan</p> |
| 3 |  | <p>Webinar Pencegahan Covid-19 di IPC Car Terminal</p> |

| | | |
|----------|---|---|
| <p>4</p> |  | <p>Penjelasan KAK dan PAK di IPC Car Terminal</p> |
| <p>5</p> |  | <p>Training Safety Driving</p> |

| | | |
|---|---|----------------------------|
| 6 |  | Webinar Vaksinasi Covid-19 |
| 7 |  | Pembelajaran Materi K3 |

| | | |
|----------|--|-------------------------|
| <p>8</p> | | <p>Diskusi Magang</p> |
| <p>9</p> | | <p>Penugasan Magang</p> |