

**LAPORAN PELAKSANAAN MAGANG
DI IPC CAR TERMINAL JAKARTA UTARA**

**PENERAPAN SAFETY DRIVING SEBAGAI UPAYA PENCEGAHAN
KECELAKAAN AKIBAT KERJA DI IPC CAR TERMINAL**



Oleh :

FITRI YATULAINI

NIM.101711133069

**DEPARTEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2021**

**LAPORAN PELAKSANAAN MAGANG
DI IPC CAR TERMINAL**

Disusun Oleh:

**FITRI YATULAINI
NIM.101711133069**

Telah disahkan dan di terima dengan baik oleh:

Pembimbing Departemen

Tanggal 23 April 2021



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

Pembimbing di IPC Car Terminal

Tanggal 23 April 2021



**Getsha Nagista, S.T
NIPP. 289047644**

Mengetahui

Kepala Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Tanggal 27 April 2021



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

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Kami panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa karena berkat Rahmat dan Krunia-Nya Kami dapat menyusun Laporan Magang dengan judul **“Penerapan Program *Safety Driving* Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Akibat Kerja Di IPC Car Terminal”**. Laporan ini disusun untuk memenuhi syarat pelaksanaan magang. Penyusunan laporan ini tidak lepas dari berbagai pihak yang membantu hingga terselesaikannya laporan ini.

Pada kesempatan ini disampaikan terima kasih kepada Dr. Noeroel Widajati, S. KM. M.Sc sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan petunjuk, koreksi, serta saran hingga terwujudnya laporan magang ini. Terimakasih Kami sampaikan pula kepada yang terhormat:

1. IPC Car Terminal terutama Pak Sofyan Gumelar, Pembimbing lapangan yaitu Bu Getsha Nagista, Staff Manajemen Mutu dan HSE yaitu Pak Arga dan Pak Joko serta para petugas DAMKAR
2. Dr. Santi Martini, dr., M.Kes selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga
3. Dr. Abdul Rohim Tualeka, drs., M.Kes selaku ketua Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat
4. Bapak Dani Nasirul Haqi, S.KM., M.KKK selaku koordinator Magang Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga.
5. Seluruh staff yang membantu dalam penyusunan laporan magang di IPC Car Terminal

Saya sadar bahwa laporan ini masih banyak kekurangan dan jauh dari sempurna. Untuk itu, saya meminta bantuan saran, masukannya serta kritik dari pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan penyusunan laporan ini.

DAFTAR ISI

| | |
|--|------|
| COVER LAPORAN..... | i |
| LEMBAR PENGESAHAN | ii |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI..... | iv |
| DAFTAR TABEL..... | vii |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | ix |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 10 |
| 1.1 Latar Belakang..... | 10 |
| 1.2 Tujuan..... | 11 |
| 1.2.1 Tujuan Umum..... | 11 |
| 1.2.2 Tujuan Khusus..... | 11 |
| 1.3 Manfaat..... | 12 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA..... | 13 |
| 2.1 Keselamatan dan Kesehatan Kerja | 13 |
| 2.2 Kecelakaan Akibat Kerja..... | 14 |
| 2.2.1 Pengertian Kecelakaan Akibat Kerja..... | 14 |
| 2.2.2 Penyebab Kecelakaan akibat kerja | 14 |
| 2.2.3 Teori Kecelakaan Kerja..... | 15 |
| 2.3 <i>Safety Driving</i> | 18 |
| 2.3.1 Pengertian <i>safety driving</i> | 18 |
| 2.3.2 Faktor yang mempengaruhi <i>Safety Driving</i> | 19 |
| 2.3.3 Manfaat <i>safety driving</i> | 19 |
| 2.3.4 Indikator <i>safety driving</i> | 20 |

| | |
|---|----|
| 2.3.5 Syarat Utama Pengemudi | 20 |
| BAB III METODE KEGIATAN MAGANG | 22 |
| 3.1 Lokasi magang..... | 22 |
| 3.2 Waktu magang..... | 22 |
| 3.3 Metode pelaksanaan magang..... | 22 |
| 3.4 Kegiatan magang | 23 |
| 3.5 Teknik pengumpulan data..... | 24 |
| 3.6 Output Kegiatan Magang..... | 24 |
| BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN | 25 |
| 4.1 Gambaran IPC Car Terminal..... | 25 |
| 4.1.1 Profil IPC Car Terminal..... | 25 |
| 4.1.2 Logo IPC Car Terminal | 27 |
| 4.1.3 Visi, Misi dan Nilai Budaya IPC Car Terminal..... | 28 |
| 4.1.4 Struktur Perusahaan..... | 31 |
| 4.1.5 Divisi Manajemen Mutu, HSE dan PSFO | 33 |
| 4.1.6 Fasilitas DI IPC Car Terminal | 35 |
| 4.2 Potensi Bahaya Kecelakaan Akibat Kerja pada Driver di IPC Car Terminal..... | 37 |
| 4.3 <i>Safety Driving IPC Car Terminal</i> | 38 |
| 4.3.1 <i>Sasaran Safety Driving</i> di IPC Car Terminal..... | 38 |
| 4.3.2 Penerapan <i>Safety Driving</i> di IPC Car Terminal | 39 |
| 4. Pemantauan <i>safety driving</i> di IPC Car Terminal..... | 47 |
| 4.4 Kecelakaan Akibat Kerja pada Driver di IPC Car Terminal | 48 |
| 4.4.1 Angka Kecelakaan pada Driver di IPC Car Terminal | 48 |
| 4.4.2 Evaluasi Kecelakaan pada Driver di IPC Car Terminal | 50 |
| BAB V PENUTUP..... | 52 |

| | |
|----------------------|----|
| 5.1 Kesimpulan..... | 52 |
| 5.2 Saran | 53 |
| DAFTAR PUSTAKA | 54 |
| LAMPIRAN..... | 55 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 2.1 Faktor personal dan faktor pekerjaan (<i>Basic Cause</i>) | 17 |
| Tabel 2. 2 Indikator Safety Driving | 20 |
| Tabel 3.1 Kegiatan magang divisi Mutu dan HSE IPC Car Terminal | 23 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| Gambar 2.1 Teori domino Heirich..... | 15 |
| Gambar 2.2 Teori ILCI Loss Causion (Frank E Bird)..... | 16 |
| Gambar 4.1 logo IPC Car Terminal..... | 27 |
| Gambar 4.2 Structure IPC Car Terminal..... | 32 |
| Gambar 4.3 Seragam dan kelengkapan driver..... | 40 |
| Gambar 4.4 foot mark..... | 43 |
| Gambar 4.5 Zebra cross..... | 43 |
| Gambar 4. 6 Walking zone..... | 44 |
| Gambar 4.7 Dedicated walking zone..... | 44 |
| Gambar 4.8 STOP sign..... | 45 |
| Gambar 4.9 Safety zone..... | 45 |
| Gambar 4.10 Rambu Batas Kecepatan..... | 46 |
| Gambar 4. 11.Data Kecelakaan di IPC Car Terminal Sumber. Data Primer IPC Car Terminal..... | 49 |
| Gambar 4.12 Pre dan Post Test Training..... | 50 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|----|
| Lampiran 1. Kegiatan Harian Magang K3 di IPC Car Terminal | 55 |
| Lampiran 2. Surat Persetujuan Magang | 58 |
| Lampiran 3. Dokumentasi Kegiatan Magang di IPC Car Terminal..... | 59 |
| Lampiran 4. Jadwal harian patroli..... | 63 |
| Lampiran 5. Contoh Formulir Patroli..... | 64 |
| Lampiran 6. Kalender Safety | 65 |
| Lampiran 7. Strukture organisasi P2K3 | 66 |
| Lampiran 8. Penugasan Poster Safety Driving | 67 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aktivitas manusia umumnya tidak terlepas dengan adanya potensi bahaya, salah satunya saat berada ditempat kerja. Setiap tempat kerja memiliki potensi bahaya tersendiri dan bila tidak segera ditangani maka dapat menyebabkan suatu dampak risiko seperti kecelakaan akibat kerja dan penyakit akibat kerja. Menurut (ILO, 2018), tercatat terjadinya kecelakaan akibat kerja (KAK) sebanyak lebih dari 380.000 (13,7%). Sedangkan Di Indonesia sendiri, menurut data BPJS Ketenagakerjaan selama tahun 2018 angka kecelakaan kerja mencapai 173.105 kasus (BPJS, 2019). Angka kecelakaan akibat kerja ini tergolong tinggi dan hal tersebut menunjukkan adanya masalah K3 yang perlu diperhatikan.

Pengemudi atau driver merupakan pekerjaan yang memiliki risiko tinggi terhadap terjadinya suatu kecelakaan. Seorang pengemudi wajib memiliki konsentrasi yang tinggi dan memiliki pemahaman yang baik terkait mengemudi agar terhindar dari kecelakaan (Lohar and Langthasa, 2017) namun, Secara umum, kejadian kecelakaan dapat dipicu oleh dua hal yaitu *unsafe action* dan *unsafe condition*. Menurut Korlantas POLRI, pada tahun 2018 tercatat jumlah kecelakaan mengemudi sebanyak 109.215 dan hal tersebut mengalami kenaikan sebesar 4,69% dari tahun 2017 (BPS, 2018). Oleh karena itu, sesuai dengan Undang-undang No. 1 Tahun 1970 untuk menjaga keselamatan pekerja seperti para driver, penting adanya pengupayaan *Safety driving* sebagai salah satu program K3 yang bertujuan untuk tindakan preventif terhadap terjadinya

kecelakaan yang dapat mengakibatkan libur kerja karena terluka, cedera, dan kecacatan maupun kematian.

IPC Car Terminal merupakan perusahaan pelayanan jasa ekspor impor kendaraan yang kegiatan operasionalnya tidak terlepas dari tenaga kerja *driver*. Penerapan mengenai *safety driving* sudah ditetapkan oleh perusahaan, namun berdasarkan observasi dan wawancara yang dilakukan masih terdapat tindakan *unsafe action* dari pengemudi seperti melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan, istirahat didekat kendaraan *car carrier*, tidak menggunakan APD sesuai ketentuan dan lain sebagainya. Selain itu, *unsafe condition* yang berasal dari mesin juga masih kerap ditemukan terutama pada area terminal domestik seperti permasalahan rem, kondisi mesin dan lain sebagainya yang dapat menimbulkan kecelakaan. Adanya *unsafe action* dan *unsafe condition* tersebut merupakan penyebab yang dapat memicu terjadinya kecelakaan dan mengancam keselamatan *driver*, oleh sebab itu, berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan hal ini menarik dan perlu ditangani sesegera mungkin sehingga akan digunakan sebagai dasar penulisan laporan magang ini.

1.2 Tujuan

1.2.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui dan mempelajari program *Safety Driving* sebagai upaya pencegahan kecelakaan akibat kerja di IPC Car Terminal

1.2.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui gambaran perusahaan IPC Car Terminal

2. Untuk mengetahui cara identifikasi potensi bahaya kecelakaan pada *driver* di IPC Car Terminal
3. Untuk mengetahui penerapan program *safety driving* sebagai upaya pencegahan Kecelakaan akibat kerja di IPC Car Terminal
4. Untuk mempelajari data kecelakaan akibat *unsafe action* dan *unsafe condition* pada *driver* IPC Car Terminal

1.3 Manfaat

a. Bagi mahasiswa

Mahasiswa dapat memperoleh ilmu dan pengalaman mampu mengaplikasikan ilmu dan teori yang didapat dibangku perkuliahan mengenai manajemen risiko sesuai dengan kondisi yang sebenarnya terjadi dilapangan kerja atau instansi

b. Bagi pihak fakultas

Fakultas dapat menjalin kerjasama yang baik dengan perusahaan dan mampu menambah kepustakaan yang bermanfaat tentang manajemen risiko yang ada di IPC Car Terminal

c. Bagi pihak perusahaan

Perusahaan dapat menjadikan sebagai bahan atau materi evaluasi dan masukan bagi IPC Car Terminal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Keselamatan dan kesehatan kerja atau dikenal dengan K3 merupakan suatu konsep dasar yang tidak bisa dipisahkan dan bertujuan sebagai bentuk upaya perlindungan terhadap tenaga kerja yang berada di tempat kerja. K3 terdiri atas 2 suku kata yaitu keselamatan kerja yang merupakan bentuk upaya perlindungan yang terfokus agar tenaga kerja agar tetap aman, selamat dan terhindar dari kecelakaan akibat kerja, sedangkan kesehatan kerja merupakan bentuk upaya yang terfokus agar tenaga kerja terbebas dari penyakit akibat kerja serta memperoleh derajat kesehatan yang setinggi-tingginya (Sujoso, 2016)

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan hak asasi manusia sehingga adanya K3 merupakan hal yang wajib dilakukan bagi setiap perusahaan demi menjamin keselamatan dan kesehatan pekerjanya, hal tersebut sesuai dengan UU No 13 Tahun 2003 yaitu telah ditegaskan bahwasannya setiap tenaga kerja mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja agar tenaga kerja tetap aman dan sehat dilingkungan tempat kerja. K3 dapat tergolong sebagai upaya preventif maupun promotif. Upaya preventif K3 dapat dilakukan dengan diagnosis awal dan pengobatan dini sedangkan untuk upaya promotif K3 yaitu dilakukan dengan health promotion dan specific protection. Selain itu, dibeberapa konteks K3 juga disebutkan dapat bersifat kuratif yaitu dalam hal pengobatan serta rehabilitatif seperti pencegahan kecacatan (Sujoso, 2016).

2.2 Kecelakaan Akibat Kerja

2.2.1 Pengertian Kecelakaan Akibat Kerja

Secara umum kecelakaan adalah suatu hal yang tidak dikehendaki dan menimbulkan kerugian. Kecelakaan akibat kerja (KAK) merupakan segala kecelakaan yang terjadi di tempat kerja. Setiap kecelakaan selalu dikaitkan dengan kerugian hal ini dikarenakan dampak yang ditimbulkan sangat serius dan besar yaitu seperti individu yang cedera, kerusakan properti, bahkan hingga kematian (Sujoso, 2016). Hal tersebut sejalan dengan pengertian menurut Heinrich dalam (Noor *et al.*, 2018) yang menyatakan bahwa kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak direncanakan dan tidak terkendali akibat aksi atau reaksi dari sebuah benda, substansi, manusia, atau radiasi yang menimbulkan cedera.

2.2.2 Penyebab Kecelakaan akibat kerja

Secara umum penyebab dari kecelakaan akibat kerja (KAK) dapat digolongkan menjadi 2, yaitu:

1. *Unsafe action*

Unsafe action atau tindakan tidak aman merupakan suatu tindakan manusia yang tidak mematuhi mengenai pentingnya keselamatan sehingga dapat berisiko terhadap keselamatan pekerja.

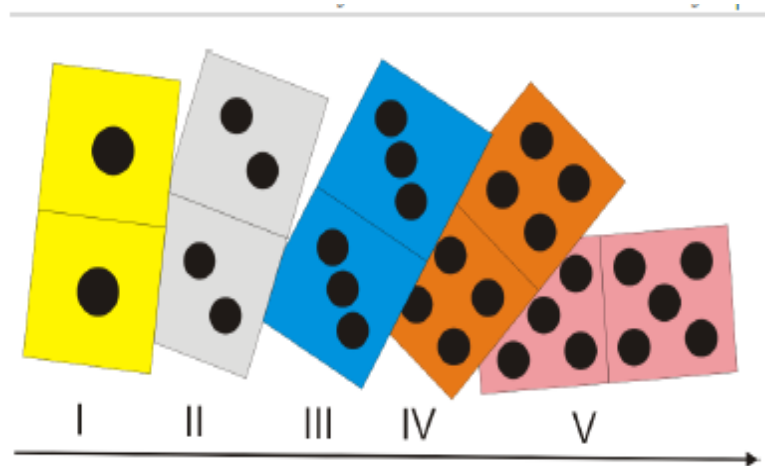
2. *Unsafe condition*

Unsafe condition atau kondisi tidak aman merupakan keadaan dari lingkungan kerja yang tidak aman sehingga dapat berisiko terhadap keselamatan pekerja.

2.2.3 Teori Kecelakaan Kerja

A. Teori Domino

Teori Domino merupakan teori kecelakaan akibat kerja yang dikemukakan oleh Heirich. Dalam teori ini terdapat 5 penyebab dari kecelakaan kerja yaitu:



Gambar 2.1 teori domino Heirich

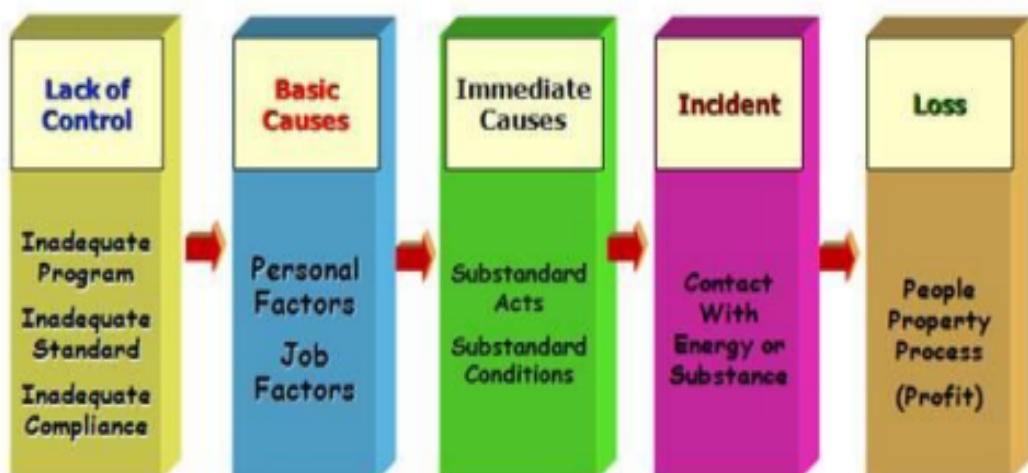
Sumber. (Sujoso, 2016)

1. Hereditas, yaitu mencakup latar belakang individu seperti karakteristik, pengetahuan dan lain sebagainya
2. Perilaku tidak aman, yaitu suatu perilaku yang dapat menimbulkan kecelakaan dapat berupa akibat kelalaian, stres, dan lain sebagainya
3. Kondisi tidak aman, yaitu suatu keadaan yang memungkinkan terjadi kecelakaan seperti suara mesin yang sangat bising, pencahayaan kurang, dan lain sebagainya
4. Kecelakaan kerja yaitu suatu kecelakaan yang tidak diinginkan seperti terpeleset, tertimpa benda dan lain sebagainya
5. Kerugian, meruakan dampak yang ditimbulkan seperti cedera, kehilangan harta, benda bahkan nyawa.

Dalam teori domino, kelima point ini diasumsikan sebagai sebuah domino yang berdiri sejajar. Sebagai pendiri dari teori domino, Heindrich mengemukakan bahwa terjadinya suatu kecelakaan dapat dicegah bila salah satu faktor yang bermasalah diperbaiki maka berdasarkan hal tersebut dapat dijabarkan bahwasannya jika ingin melakukan pencegahan maka tetap mengawasi kelima point tersebut dari tahap awal sehingga dari kelima point tersebut tetap terkendali dan tidak terjadi kecelakaan (Sujoso, 2016).

B. Teori ILCI Loss Caution

Seiring berkembangnya zaman, muncul beberapa pendapat yang menyatakan bahwa interaksi multifaktor yang merupakan refleksi dari manajemen juga merupakan penyebab terjadinya kecelakaan kerja, maka dari itu Frank E Bird memodifikasikan teori domino menjadi teori ILCI Loss Caution, yaitu seperti berikut:



Gambar 2.2 Teori ILCI Loss Caution (Frank E Bird)

1. Lack of control:

Lemahnya manajemen pengendalian suatu perusahaan dapat menjadikan salah satu langkah awal terjadinya kecelakaan kerja.

terdapat 3 hal yang dapat diketahui mengenai lemahnya manajemen pengendalian yaitu program yang tidak memadai, standar program yang tidak memadai dan ketidakpatuhannya terhadap standar.

2. Basic Causes

Dari lemahnya manajemen pengendalian akan mempengaruhi penyebab dasar (*basic cause*) seperti dari faktor manusia dan faktor pekerjaan . Basic causes dapat menjelaskan mengapa seseorang bekerja diluar prosedur (Substandard practices) atau mengapa muncul kondisi yang tidak aman (Substandard condition).

Tabel 2.1 faktor personal dan faktor pekerjaan (*Basic Cause*)

| Faktor manusia/personal | Faktor pekerjaan |
|---|--|
| Kemampuan fisik/fisiologi yang kurang memadai | Pengawasan atau kepemimpinan yang kurang memadai |
| Kemampuan mental/psikologis yang kurang memadai | Inadequate engineering |
| Tekanan fisik/fisiologis | Inadequate purchasing |
| Tekanan mental atau psikologis | Perawatan yang kurang memadai |
| Kurang pengetahuan | Peralatan kurang tepat |
| Kurang keterampilan | Prosedur kerja kurang tepat |
| Motivasi yang tidak tepat | penyalahgunaan |

3. Immediate cause

Immediate cause adalah penyebab langsung dari kejadian kecelakaan yang dapat dijabarkan menjadi 2 yaitu *unsafe action* dan *unsafe condition*. *Unsafe action* merupakan suatu tindakan pekerja yang menyimpang dan memicu timbulnya kecelakaan, sedangkan *unsafe condition* ialah suatu kondisi yang dapat memicu timbulnya kecelakaan

4. Incident

Incident merupakan kejadian yang dapat memicu timbulnya kerugian. *Incident* terjadi karena adanya kontak dengan sumber energi yang mengakibatkan perpindahan energi dan melampaui daya tahan tubuh sehingga dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan. Tipe perpindahan energi tersebut dapat berupa menabrak atau tertabrak, jatuh atau kejatuhan, terpeleset, terjatuh, pembebanan berlebihan, kontak dengan listrik, panas, dingin, keracunan, dan kebisingan

5. *Loss*

Loss merupakan hasil yang ditimbulkan dari sebuah kecelakaan. *Loss* ini dapat berupa kerugian langsung terhadap manusia, property, proses kerja, serta lingkungan. selain itu, loss ini juga dapat berupa tidak langsung seperti gangguan kinerja perusahaan, menurunnya profit, rusaknya citra perusahaan

2.3 *Safety Driving*

2.3.1 *Pengertian safety driving*

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), mengemudi berasal dari kata kemudi yang merupakan kata kerja yang memiliki arti mengatur arah kemudi perjalanan pada kendaraan baik perahu, mobil, pesawat terbang dan sebagainya. Pengemudi merupakan orang yang mengemudikan dan berperan penting dalam kemudi tersebut.

Safety driving merupakan perilaku dari seorang pengemudi dalam mengemudikan secara aman dan mematuhi aturan asas keselamatan. Tujuan *safety driving* yaitu agar para pengemudi dapat lebih meningkatkan kesadaran mengenai keselamatan saat berkendara. Sejalan dengan pengertian dari yang

menyatakan bahwa *safety driving* merupakan usaha dalam meminimalisir tingkat bahaya dalam berkendara dan menciptakan keselamatan bagi diri sendiri, pengemudi lain dan lingkungan sekitar.

2.3.2 Faktor yang mempengaruhi *Safety Driving*

Terdapat dua faktor yang mempengaruhi *safety driving* dalam (Nuddin, 2019) yaitu:

1. Faktor Internal

Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari individu pengemudi tersebut seperti halnya usia, pendidikan, lama kerja, pengetahuan, keikutsertaan pelatihan dan lain sebagainya.

2. Faktor Eksternal

Faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari luar atau lingkungan individu pengemudi tersebut seperti kondisi jalan, keadaan cuaca, kondisi kendaraan dan lain sebagainya.

2.3.3 Manfaat *safety driving*

Pelatihan mengenai *safety driving* kepada karyawan terutama yang kegiatan sehari-hari tidak terlepas dari berkendara tidaklah sia-sia. Berikut adalah manfaat dari *safety driving* yaitu:

1. Menurunnya kerusakan mobil (unit) perusahaan akibat tabrakan
2. Menurunnya jumlah waktu absensi yang diakibatkan oleh cidera / kecelakaan dan waktu yang diperlukan untuk investigasi
3. Mendapatkan kebiasaan mengemudi yang aman

2.3.4 Indikator *safety driving*

Tabel 2. 2. Indikator Safety Driving

| Indikator | Keterangan |
|---|--|
| Fokus pada jalan saat menyetir | Tidak mengemudi sembari melakukan hal lain yang dapat mengganggu konsentrasi. |
| Menjaga Jarak Aman antar Kendaraan | Memberi jarak aman dengan kendaraan di depan untuk meminimalisir risiko kecelakaan atau tabrakan. Jarak disesuaikan dengan laju kecepatan kendaraan. 30 km/jam = 15 meter 40 km/jam = 26 meter 50 km/jam = 35 meter 60 km/jam = 45 meter |
| Menjaga Batas Kecepatan | Mengemudi pada kecepatan yang stabil dan perhatikan agar tidak melewati batas kecepatan 50 km/jam |
| Penggunaan Lampu Sein dan Pengurangan Kecepatan saat berbelok | Penggunaan lampu sein saat sebelum berbelok untuk memberi sinyal pada kendaraan dibelakang dan mengurangi kecepatan saat akan berbelok / berpindah jalur. |
| Cara Pengereman | Tidak melakukan pengereman secara mendadak untuk mengurangi risiko tabrakan belakang |
| Menaati rambu dan aturan lalu lintas | mematuhi rambu lalu lintas, lampu lalu lintas, lampu penyebrangan pedestrian, dan garis marka saat berkendara. |
| Lokasi parkir dan pemberhentian | Pastikan kendaraan parkir atau melakukan pemberhentian pada tempat yang seharusnya (legal) |

Sumber: (Tanayo and Basuki, 2018)

2.3.5 Syarat Utama Pengemudi

Menurut Bintarto Agung yaitu presiden Direktur Indonesia Defensif Driving Center, terdapat 4 syarat utama mengemudi yaitu:

1. *Alertness* (kewaspadaan)

Seorang pengemudi harus memiliki sikap kewaspadaan yang tinggi terutama saat mengemudi di jalan. Kewaspadaan ini merupakan sikap preventif yang bertujuan agar kita dapat meminimalisir dan mengendalikan suatu kondisi bahaya.

2. *Awareness* (Kesadaran)

Kesadaran pada seorang pengemudi merupakan salah satu aspek dalam *safety driving*. Tingginya tingkat kesadaran pada seorang pengemudi dapat membentengi akan suatu bahaya hal ini dikarenakan seorang pengemudi mengetahui keterbatasan dan kemampuan dari kondisi kendaraan tersebut.

3. *Attitude* (tingkah laku)

Attitude pada seorang pengemudi lebih kearah *protective*. Dengan hal ini diharapkan pengemudi dapat mengantisipasi potensi bahaya dari para pengemudi lain.

4. *Anticipation* (mengantisipasi)

Antisipasi merupakan aspek yang tidak mungkin dilupakan dalam *safety driving*, hal ini bertujuan agar para pengemudi lebih mengamati sekitar untuk mengetahui ada tidaknya suatu bahaya.

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-Jumat 08.00 WIB – 17.00 WIB.

3.3 Metode pelaksanaan magang

Pelaksanaan kegiatan magang di IPC Car Terminal atau PT. Indonesia Kendaraan Terminal Tbk dilakukan dengan cara sebagai berikut:

a. Observasi

Observasi merupakan kegiatan magang yang dilakukan guna mengetahui lingkungan kerja di IPC Car Terminal 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 IPC Car Terminal, sistem K3 serta program K3 di IPC Car Terminal.

c. Wawancara

Wawancara merupakan suatu kegiatan menggali informasi melalui proses tanya jawab mengenai gambaran lingkup dari K3 di IPC Car

Terminal 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 Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE IPC Car Terminal

| No | Kegiatan | Februari | | | | Maret | | | |
|-----|--|----------|----|-----|----|-------|----|-----|----|
| | | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| 1. | Pengenalan dengan Sub divisi manajemen mutu dan HSE, serta pengenalan lingkungan kerja di IPC Car Terminal | ■ | | | | | | | |
| 2. | Pengenalan program kerja oleh Sub divisi manajemen mutu dan HSE | ■ | | | | | | | |
| 3. | Mempelajari SMK3, dan Audit K3, ISO 45001 di IPC Car Terminal | | ■ | | | | | | |
| 4. | Webinar pencegahan covid-19 | | ■ | | | | ■ | | |
| 5. | Site visit IPC Car Terminal | | | ■ | | | ■ | ■ | |
| 6. | Survei improvement upaya pencegahan covid-19 dan pembagian peralatan pencegahan covid-19 | | | ■ | | | | | |
| 7. | Mempelajari kasus mengenai KAK dan PAK di IPC Car Terminal | | | ■ | | | | | |
| 8. | Diskusi permasalahan K3 yang ada di IPC Car Terminal | | | ■ | | | | | |
| 9. | Pembuatan proposal laporan magang | | | | ■ | ■ | | | |
| 10. | Pengenalan tentang APAR | | | | ■ | | | | |
| 11. | Webinar <i>safety driving</i> 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 <i>safety driving</i> 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 divisi HSE & Mutu serta beberapa pekerja di IPC Car Terminal.

b. Data sekunder

Data sekunder diperoleh dari data serta laporan mengenai *safety driving* yang telah diterapkan di IPC Car Terminal.

3.6 Output Kegiatan Magang

Output kegiatan magang yaitu mahasiswa dapat mempelajari dan mengimplementasikan segala ilmu di lingkup K3 terutama pada program *safety driving* di IPC Car Terminal sebagai perusahaan tempat magang .

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran IPC Car Terminal

4.1.1 Profil IPC Car Terminal

IPC Car terminal merupakan satu-satunya perusahaan yang bergerak di bidang pelayanan jasa dalam kegiatan ekspor-impor kendaraan di Indonesia. Pada tahun 2007, IPC Car Terminal merupakan salah satu unit kerja pada PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II yang bernama Tanjung Priok Car Terminal (TPT) yang bergerak secara khusus pada kegiatan ekspor-impor kendaraan serta kargo secara roll on dan rol off. Seiring dengan ekspansi usaha yang direncanakan, TPT diubah menjadi anak perusahaan dari PT Pelabuhan Indonesia II dengan nama IPC Car Terminal yang secara resmi pada 5 November 2012. Peresmian IPC Car Terminal telah disahkan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-58515.AH.01.01 Tahun 2012. IPC Car terminal berlokasi di Jalan Sindang Laut No. 100, Cilincing, Jakarta Utara. IPC Car terminal memiliki 2 dermaga yaitu terminal Internasional dan terminal Domestik. Pada kegiatan bongkar muat kendaraan, alat berat dan sparepart yang dilakukan dari dan ke kapal di terminal Internasional dan terminal Domestik, IPC Car terminal menyediakan 4 produk pelayanan jasa yaitu:

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 Logo IPC Car Terminal

Logo IPC Car Terminal sudah terdaftar di Direktorat Jendral Kekayaan Intelektual sebagai Merk jasa penyediaan lahan dan penumoukan untuk ekspor-impur sejak tahun 2017. Berikut adalah logo IPC Car Terminal:



Gambar 4.1 logo IPC Car Terminal

Logo IPC Car terminal terdiri dari 3 bagian utama yaitu:

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

Berdasarkan 3 bagian utama tersebut, terdapat makna mendalam pada logo IPC Car terminal yaitu:

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.

4.1.3 Visi, Misi dan Nilai Budaya IPC Car Terminal

A. Visi IPC Car Terminal

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

B. Misi IPC Car Terminal

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

C. Budaya IPC Car Terminal

Berdasarkan arahan Menteri BUMN pada Juli 2020, diharapkan kepada seluruh perusahaan BUMN untuk menerapkan nilai budaya sesuai Maka IPC Car Terminal sebagai anak perusahaan dari PT Pelabuhan

Indonesia II (Persero) mereaktifkasikan nilai budaya tersebut didalam perusahaan. Berikut adalah penjelasan mengenai AKHLAK, yaitu:

AMANAH

“Kami memegang teguh kepercayaan yang diberikan”

1. Memenuhi janji dan komitmen;
2. Bertanggungjawab atas tugas, keputusan dan tindakan yang dilakukan;
3. Berpegang teguh pada nilai royal dan etika.

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

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.

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.

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.

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.

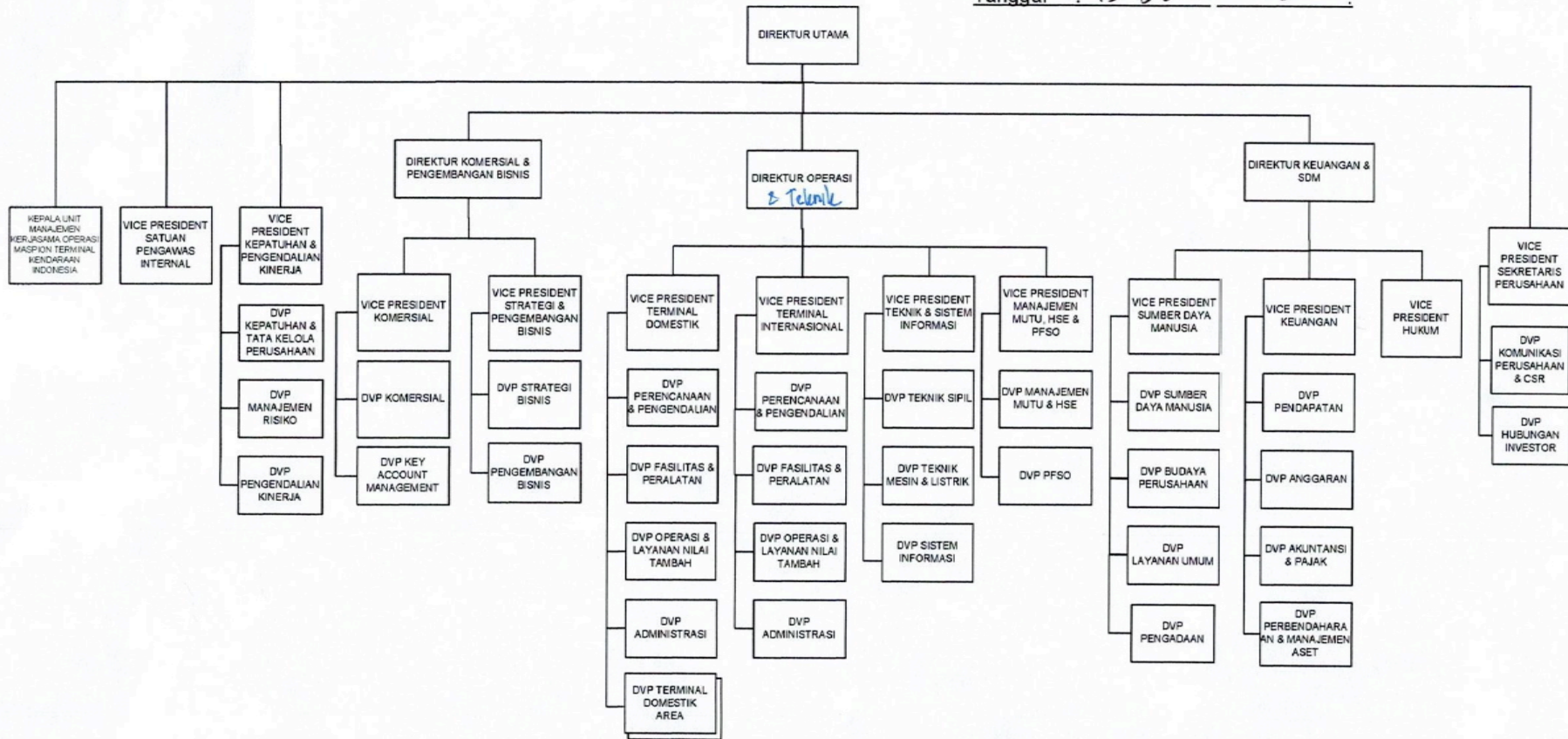
4.1.4 Struktur Perusahaan

Struktur organisasi IPC Car Terminal 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.

**STRUKTUR ORGANISASI
PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk**



LAMPIRAN : SURAT KEPUTUSAN DIREKSI
PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk
Nomor : HK. 56/3/16/1KT-19
Tanggal : 19 Desember 2019



Gambar 4.2 Structure IPC Car Terminal

4.1.5 Divisi Manajemen Mutu, HSE dan PFSO

Divisi Manajemen Mutu, HSE dan PFSO dibagi menjadi 2 sub divisi yaitu sub divisi Manajemen Mutu dan HSE yang bertugas menangani Keselamatan dan kesehatan kerja dan *environment* di IPC Car Terminal dan yang kedua yaitu sub divisi PFSO yang bertugas menangani terkait keamanan di IPC Car Terminal. Sub Divisi Manajemen Mutu dan HSE dipimpin oleh seorang deputy dan terdapat 3 jabatan utama dibawahnya yaitu staff operasional HSE, Staff Manajemen Mutu serta Komandan Regu dan Kebakaran. Selain itu, terdapat 3 kelompok kerja lagi yang dibawah oleh Danru (Komandan Regu) yaitu Unit Damkar 1, Unit Damkar 2 dan Unit Damkar 3.

Sub divisi manajemen mutu dan HSE berdiri sejak tahun 2017. Untuk menciptakan kondisi lingkungan kerja yang aman dan produktif serta efektif dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja dan kerusakan aset perusahaan dibentuk adanya struktur organisasi P2K3. Organisasi P2K3 terdiri dari 1 ketua, 1 wakil ketua, 1 sekretaris dan 11 anggota yang merupakan VP dan DVP pada struktur perusahaan. 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 pelaksanaan *safety talk* disetiap apel, pelaksanaan inspeksi K3 pada setiap bulan, pelaksanaan rapat P2K3 yang dilakukan minimal 1x dalam sebulan, mengevaluasi kebijakan yang dilakukan minimal 1x dalam setahun, pelaksanaan pelatihan Drill 80%, melakukan pengukuran lingkungan kerja 1x dalam setahun, melakukan pengukuran KAK setiap bulan dan PAK (TBC) minimal 1x dalam setahun, melakukan kampanye bulan K3 dalam setahun serta pelaksanaan Sterilisasi minimal 1x dalam seminggu. Berikut adalah rincian kegiatan yang dilakukan 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 dibeberapa 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

Terminal internasional merupakan salah satu area pusat tempat kegiatan dalam pelayanan receiving maupun delevering kendaraan dari luar negeri. Pada terminal Internasional terdapat kanal, 2 dermaga, 5 lapangan dan gedung parkir 5 lantai yang dideskripsikan sebagai berikut:

1. Kanal dengan panjang – dan kedalaman -14 m LWS
2. Dermaga 1 memiliki panjang 88 m’ dengan kedalama -6 m LWS
3. Dermaga 2 memiliki panjang 220 m’ dengan kedalaman -11 m LWS

4. Lapangan A dengan kapasitas kendaraan 1.036 unit
5. Lapangan B dengan kapasitas kendaraan 240 unit
6. Lapangan C (Buffer) dengan kapasitas 250 unit
7. Lapangan H dengan kapasitas 1120 unit
8. Lapangan O dengan kapasitas 166 unit
9. Lapangan E dengan kapasitas 3489 unit
10. Gedung parkir (lt 5) dengan kapasitas 2766 unit

B. Terminal domestik

Terminal domestik merupakan salah satu area pusat tempat kegiatan dalam pelayanan receiving maupun delevering kendaraan dari dalam negeri. Pada terminal domestik terdapat kanal, 2 dermaga, 1 lapangan dan beaching point yang dideskripsikan sebagai berikut:

1. Kanal dengan panjang -, dan kedalaman -12 m LWS
2. Dermaga 5 memiliki panjang 304 m' dengan kedalaman -12 m LWS
3. Dermaga 4 memiliki panjang 148 m' dengan kedalaman -8 m LWS
4. Lapangan G1 dengan kapasitas 1.350 unit
5. Beaching point dengan panjang –, dan kedalaman -8 m LWS

C. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang di IPC Car Terminal sebagai sarana untuk mempermudah suatu kegiatan pekerjaan terdiri dari *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 Kecelakaan Akibat Kerja pada Driver di IPC Car

Terminal

Setiap pekerjaan memiliki potensi bahaya yang berbeda. *Driver* merupakan suatu pekerjaan yang memiliki potensi bahaya yang tinggi akan terjadinya suatu kecelakaan. IPC Car Terminal terdiri dari 2 terminal yaitu Terminal Internasional dan Terminal Domestik. Kedua terminal tersebut merupakan area pekerjaan operasional yang melibatkan tenaga kerja *driver*. Potensi bahaya kecelakaan pada *driver* di area kerja terminal Internasional dan terminal domestik yaitu:

A. Terminal Internasional

Potensi bahaya di terminal internasional meliputi bahaya kinetik yaitu *overspeed* dan tidak mematuhi SOP kerja yang tergolong dalam tindakan *unsafe action*. Selain itu, adanya permasalahan eksternal seperti masalah keluarga dapat menjadi salah satu potensi bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan karena dapat mengganggu konsentrasi dalam melakukan pekerjaan.

B. Terminal Domestik

Pada area Terminal Domestik, potensi bahaya kecelakaan kerja pada *driver* lebih kompleks yaitu *unsafe action* seperti *overspeed*, tidak mematuhi SOP kerja, dan adanya permasalahan eksternal. selain itu, terdapat pula *unsafe condition* yaitu suatu potensi bahaya yang berasal dari kondisi kendaraan pada mesin. Pada terminal domestik,

pengiriman atau penerimaan kendaraan tidak hanya pada kondisi baru melainkan juga bekas atau lama sehingga kondisi mesin kendaraan masih kerap ditemukan adanya permasalahan pada rem yang dapat menyebabkan kecelakaan.

4.3 *Safety Driving IPC Car Terminal*

4.3.1 *Sasaran Safety Driving di IPC Car Terminal*

Safety driving merupakan salah satu upaya pencegahan kecelakaan kerja di IPC Car terminal yang ditunjukkan kepada para tenaga kerja *driver* di Terminal Internasional maupun Terminal Domestik. Terdapat 3 jenis driver yaitu:

1. *Driver Car Carrier*

Driver car carrier dapat ditemukan pada kegiatan *receiving* dan *delivering* kendaraan. *Driver car carrier* merupakan *driver* yang ditunjuk oleh suatu perusahaan yang bekerja sama dengan IPC Car Terminal untuk mengirimkan maupun menerima kendaraan. Dalam pelaksanaan kegiatan *receiving* maupun *delivery*.

2. *Driver kargo/unit (PBM)*

Driver PBM merupakan *driver* yang bertugas pada kegiatan *cargodoring*. *Cargodoring* merupakan kegiatan pemindahan kendaraan dari area penumpukkan hingga area dermaga atau sebaliknya. Para *driver PBM* di IPC Car terminal terbagi dalam beberapa tim dan memiliki 1 koordinator didalamnya. *Driver PBM* bekerja dengan sistem shift yang terdiri atas 2 shift kerja yaitu shift pagi (08.00 WIB-20.00 WIB) dan shift malam (20.00 WIB – 08.00 WIB). Durasi waktu kerja terhitung 12 jam dan terdapat waktu istirahat 1 jam didalamnya.

3. Driver TKBM

Driver TKBM merupakan *driver* yang bertugas pada kegiatan *stevedoring*. *Stevedoring* merupakan kegiatan pemindahan kendaraan dari area dermaga hingga masuk ke kapal ataupun sebaliknya. *Driver* TKBM ini bertugas untuk mengendarai kendaraan dan menyusun kendaraan didalam kapal. *Driver* TKBM juga bekerja dengan sistem shift kerja yang terdiri atas 3 yaitu shift I (08.00 WIB -16.00 WIB), Shift 2 (16.00 WIB -24.00 WIB) dan shift 3 (00.00WIB -08.00 WIB). Pada tiap shift kerja waktu 1 jam untuk beristirahat.

4.3.2 Penerapan *Safety Driving* di IPC Car Terminal

Penerapan *safety driving* di IPC Car Terminal didasari oleh kebijakan UU No 1 tahun 1970 dan Tata Tertib Kegiatan Operasional Di Lingkungan Kerja PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk dengan nomer dokumen P-IKT 02 yang meliputi Tips Keselamatan dan Keamanan dalam Bekerja di area terminal baik Internasional dan Domestik. Kebijakan *safety driving* di IPC Car Terminal telah memuat 7 indikator *safety driving* yaitu fokus pada jalan saat menyetir, menjaga jarak aman antar kendaraan dan menjaga batas kecepatan, menggunakan lampu sein dan mengurangi kecepatan saat berbelok, cara pengereman, menaati rambu dan aturan lalu lintas, serta tata cara parkir. Berikut adalah penerapan *safety driving* di IPC Car Terminal yaitu:

A. SOP *Driver* di IPC Car Terminal

Terdapat 4 tahapan dari SOP (*Standar operating procedure*) yang harus di taati oleh pada *driver* PBM hal ini untuk meminimalisir terjadinya *unsafe action* dan *unsafe condition* yaitu:

1. Seragam dan kelengkapan

Dalam melaksanakan pekerjaan, para *driver* PBM baik di terminal internasional maupun terminal domestik wajib mengenakan seragam dan kelengkapan sesuai standart yang telah ditetapkan oleh IPC Car Terminal yaitu mengenakan topi, kancing baju dan sabu dikenakan tertutup/ terlindungi, tidak menggunakan jam tangan ataupun aksesoris lainnya, menggunakan sarung tangan serta menggunakan sepatu kets lunak.



Gambar 4. 3 Seragam dan kelengkapan driver

2. Tata cara memasuki kendaraan

Sebelum memasuki kendaraan, terdapat beberapa hal yang perlu dilakukan oleh para *driver* PBM yaitu:

- a. Melakukan pengecekan kendaraan (*appearance check*) secara keseluruhan
- b. Membuka pintu secara perlahan
- c. Memasang *seat cover* sebagai alas bangku kendaraan
- d. Masuk ke dalam mobil dan menutup pintu secara perlahan

3. Persiapan mengemudi

Sebelum mengemudi, terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan oleh *driver* yaitu:

- a. Mengatur kursi dan sandaran
 - b. Memeriksa persneling dalam kondisi netral
 - c. Mengambil kunci dan memasukkan kunci secara perlahan
 - d. Menyalakan mesin secara hati-hati
 - e. Memeriksa spion (kiri, kanan dan tengah)
 - f. Memindahkan persneling ke gigi 1 atau D
 - g. Menurunkan rem tangan
- ### 4. Keluar dari STALL parkir
- a. Memajukan kendaraan hingga *safety zone* dengan memastikan kondisi kanan kiri benar-benar aman.
 - b. Keluar dari stall perlahan dan melakukan klakson sebanyak 2 kali.

Terdapat perbedaan SOP Kerja pada Pada *driver* PBM di terminal internasional dan terminal domestik yaitu berdasarkan unit kendaraan, terminal internasional menerima kendaraan dengan kondisi baru yang berasal dari perusahaan mitra kerja sehingga pemeriksaan kendaraan hanya dalam kondisi fisik atau *body* saja namun untuk terminal domestik kendaraan yang diterima dapat berupa kondisi baru maupun bekas sehingga sebelum mengemudi para *driver* PBM perlu memerhatikan kondisi mesin dari unit kendaraan tersebut.

5. Tata cara parkir dan keluar dari kendaraan

- a. Berhenti di persimpangan lalu masuk kedalam stall parkir perlahan
- b. Masuk kedalam stall parkir lalu berhenti lurus dengan garis stall

- c. Menghentikan kendaraan dengan posisi roda depan bagian *driver* tepat pada garis *pokayoke*
- d. Menetralkan perseneling dan menaikkan rem tangan
- e. Menghentikan mesin kendaraan dengan mencabut kunci secara perlahan
- f. Meletakkan kunci secara perlahan pada *console box*
- g. Melepas *seat belt* dan menurunkan sandaran hingga maksimal
- h. Membuka *seat cover*
- i. Membuka dan menutup pintu mobil perlahan.

B. Batas Kecepatan kendaraan

IPC Car Terminal telah menetapkan kebijakan batas kecepatan kendaraan yang harus dipatuhi oleh *driver*. Berikut adalah batas kecepatan dalam mengemudikan kargo yaitu:

- a. Main road : 40 km/jam terutama dalam kegiatan bongkar muat
- b. Dilapangan dan didalam gedung parkir : 20km/jam
- c. Di area penumpukan : 10 km/jam

C. Rambu Safety

Rambu *safety* merupakan perlengkapan di jalan yang memiliki arti baik larangan, perintah maupun petunjuk yang wajib di taati. Rambu *safety* yang diterapkan oleh IPC Car Terminal pada terminal internasional dan terminal domestik dominan berbentuk marka jalan. Berikut adalah rambu *safety* yang ada di terminal internasional dan terminal domestik yaitu:

1. Foot mark

Foot mark merupakan rambu *safety* yang ditunjukkan kepada seseorang ataupun pekerja yang ingin menyebrang jalan dan biasanya terletak di tempat khusus penyebrangan jalan. Jika melihat rambu *foot mark* maka yang harus dilakukan penyebrang yaitu;

- a. Berhenti sejanak
- b. Melihat kanan kiri untuk memastikan kondisi aman
- c. Wajib menyebrang di tempat yang telah ditentukan



Gambar 4.4 *foot mark*

2. Zebra cross

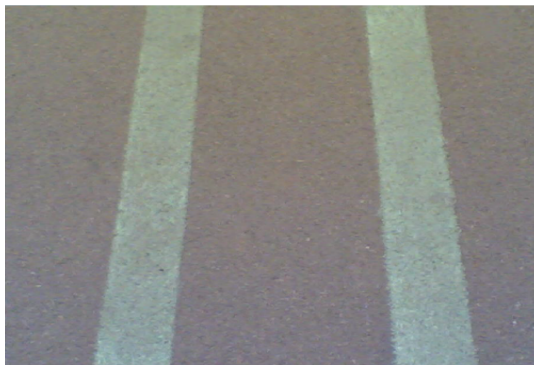
Zebra cross merupakan tempat menyebrang yang telah ditentukan sehingga jika seseorang/pekerja ingin bekerja harus ditempat yang telah diberi marka ini



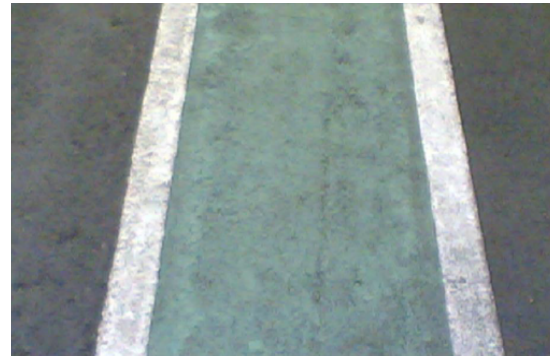
Gambar 4.5 Zebra cross

3. Walking zone dan Dedicated walking zone

Walking zone dan Dedicated walking zone merupakan marka yang ditunjukkan kepada pejalan kaki sehingga hal yang harus dilakukan jika bertemu marka tersebut yaitu setiap pekerja harus berjalan di dalam marka tersebut. terdapat perbedaan makna pada marka tersebut yaitu bila walking zone bagi kendaraan bermotor masih diperbolehkan untuk jalan dan memotong marka sedangkan untuk dedicated walking zone tidak di perbolehkan.



Gambar 4. 6 Walking zone



Gambar 4.7 Dedicated walking zone

4. STOP sign

STOP Sign merupakan rambu yang ditunjukkan kepada para pengemudi (*driver*). Jika melihat rambu ini maka hal yang harus dilakukan yaitu:

- a. Berhenti sejenak
- b. Dahulukan kendaraan dari arah lain
- c. Melihat kekanan dan kekiri untuk memastikan kondisi aman
- d. Membunyikan klakson 2x
- e. Melanjutkan perjalanan secara perlahan



Gambar 4.8 STOP sign

5. *Safety zone*

Safety zone merupakan rambu yang berada di area parkir sehingga rambu ini ditunjukkan kepada para *driver*. Jika *driver* hendak keluar dari stall parkir terdapat beberapa yang harus diperhatikan yaitu:

- a. Jalankan kendaraan secara perlahan hingga moncong kendaraan berada di *safety zone*
- b. Melihat kanan kiri untuk memastikan kondisi aman
- c. Membunyikan klakson 2x
- d. Keluar dari stall parkir secara perlahan



Gambar 4.9 Safety zone

6. Rambu batas kecepatan

Rambu batas kecepatan merupakan sebuah marka yang menunjukkan batas kecepatan (*km/jam*) *driver* saat mengemudikan kendaraan di jalan yang telah ditentukan.



Gambar 4.2 Rambu Batas Kecepatan

7. Pembatas jalan

Pembatas jalan merupakan salah satu bentuk dari rambu lalu lintas yang harus dipatuhi oleh *driver* yang secara visual dapat terlihat secara jelas batasan area atau jalan yang harus dilalui.

Secara keseluruhan, rambu safety di IPC Car Terminal bersifat marka dan terdapat beberapa yang telah pudar. Pada P2K3 berdasarkan tugas umum belum terdapat adanya mengenai pengawasan dan perawatan terhadap rambu safety, oleh karena itu pengawasan dan perawatan untuk melakukan pengecekan secara berkala perlu dilakukan demi menjaga keselamatan dan keindahan di lingkungan IPC Car Terminal.

D. Pengecekan kesehatan

Para *driver* di IPC Car terminal selalu dilakukan pengecekan kesehatan seperti tekanan darah yang dilakukan sebelum memulai pekerjaan. Pengecekan ini bertujuan untuk melihat bahwa para *driver* dalam kondisi fit dan tidak mabuk. Pada masa pandemi COVID-19, demi mencegah penularan juga dilakukan pengecekan suhu dan mencuci

tangan sebelum bekerja serta membawa handsanitizer dalam proses bekerja.

E. Pengatur sinyal

Pengatur sinyal dilakukan secara manual. Pengatur sinyal merupakan seseorang yang bertugas mengatur lalu lintas di area terminal agar kegiatan berjalan secara lancar dan menghindari adanya macet, tabrakan/kecelakaan ataupun kejadian lain yang tidak diinginkan.

4.3.3 Pemantauan *safety driving* di IPC Car Terminal

Upaya pemantauan mengenai *safety driving* di IPC Car terminal baik di terminal internasional dan terminal domestik dilakukan dengan beberapa hal yaitu pengawasan dan observasi. Pada upaya pemantauan dengan pengawasan dilakukan oleh koordinator *driver* sedangkan observasi kelengkapan dilakukan oleh petugas DAMKAR yang merupakan bagian dari tangan koordinator HSE. Pemantauan yang dilakukan oleh koordinator dan petugas DAMKAR berupa *unsafe action* pada *driver* seperti *overspeed*, merokok, dan kelengkapan APD yang digunakan serta hal-hal yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja lainnya.

Hasil pemantauan yang sering dijumpai yaitu berkaitan dengan *unsafe action*. *Unsafe action* merupakan tindakan tidak aman seperti kelalaian pada manusia (tenaga kerja). Pemantauan dilakukan setiap hari oleh koordinator dan petugas DAMKAR. Sanksi bagi *driver* yang melakukan *unsafe action* seperti *overspeed*, tidak memakai APD dengan baik dan melanggar SOP maka didapatkan teguran, dan untuk *driver* yang terlihat merokok di area kerja akan mendapat sanksi teguran fisik seperti push up. *Unsafe action* yang selalu ditemui dapat berasal dari kurangnya pengetahuan. Pada IPC Car Terminal sendiri,

safety talk maupun safety briefing masih jarang dilakukan selain itu media cetak sebagai dasar promosi masih jarang ditemui sehingga kejadian unsafe action masih sering ditemukan karena dimungkinkan dari ketidaktahuan terhadap perilaku apa saja yang tidak boleh dilakukan.

Menurut UU No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, terdapat beberapa hal yang tidak boleh dilakukan saat mengemudi yaitu:

1. Merokok
2. Mendengarkan musik
3. Bermain handphone
4. Makan dan minum
5. Konsumsi alkohol ataupun obat-obatan terlarang
6. Tidak boleh berkendara jika kondisi mengantuk dan sakit
7. Melebihi batas kecepatan.

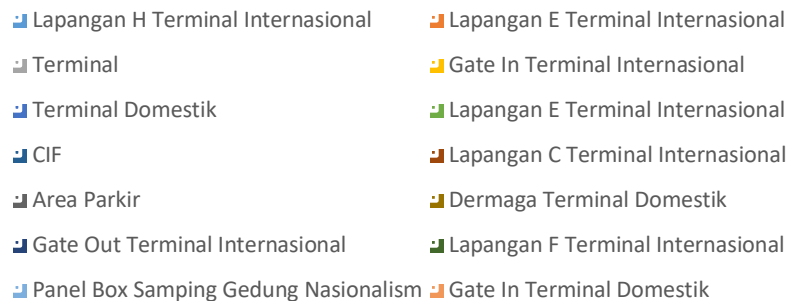
4.4 Kecelakaan Akibat Kerja pada Driver di IPC Car Terminal

4.4.1 Angka Kecelakaan pada Driver di IPC Car Terminal

Berdasarkan teori ILCI, *unsafe action* dan *unsafe condition* merupakan *immediate cause* yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Menurut *Heinrich* juga dikatakan bahwa kecelakaan atau insiden disebabkan oleh 88% perilaku tidak aman (*unsafe acts*), 10% kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*), 2% *act of God*. Oleh sebab itu, penting untuk memperhatikan kedua faktor tersebut untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan.

Output keberhasilan dari *safety driving* dapat diketahui dari pengukuran angka kecelakaan pada *driver*. Untuk mengetahui jumlah kecelakaan kerja pada *driver*, terdapat papan pengumuman khusus di IPC Car Terminal yaitu kalender safety yang bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya suatu kecelakaan baik di

Terminal Internasional maupun Terminal domestik di setiap harinya. Berikut adalah kejadian kecelakaan di IPC Car Terminal tahun 2020 yaitu:



*Gambar 4. 11 Data Kecelakaan di IPC Car Terminal
Sumber. Data Primer IPC Car Terminal*

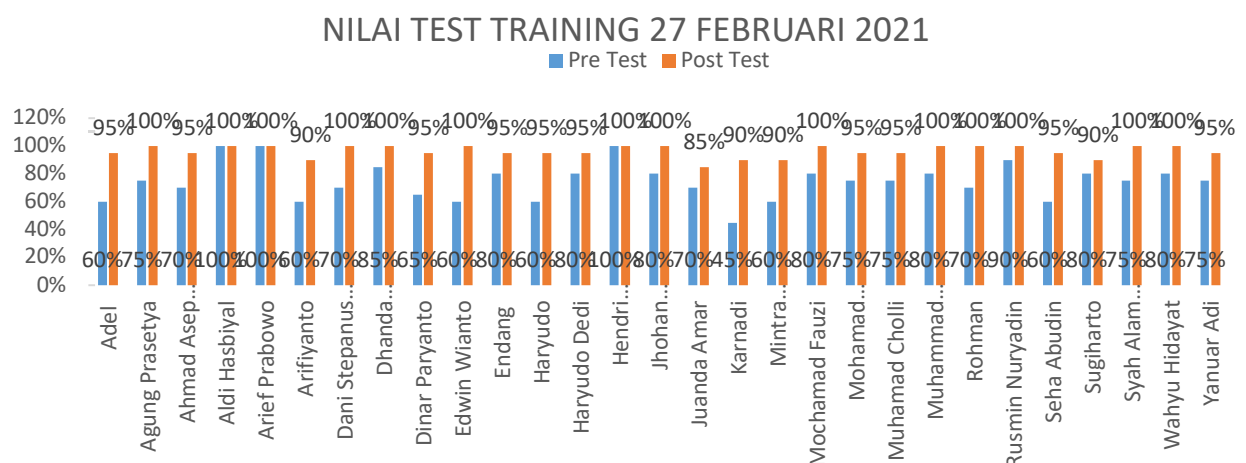
Pada tahun 2020, data kecelakaan kerja terbanyak terjadi di area Gate in dan Gate out Terminal Internasional yaitu sebesar 20% dan 10%. Hal ini menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan terjadi pada *driver Car Carrier*. Penyebab kejadian kecelakaan tersebut diduga faktor kelelahan akibat lamanya perjalanan dari perusahaan hingga ke IPC Car Terminal. Hal ini sama seperti penelitian sebelumnya yang menunjukkan lamanya waktu kerja oleh pengemudi Bus AKAP (antar provinsi) berpengaruh terhadap kelelahan para *driver* (Zuraida, 2015).

Kejadian kecelakaan terbanyak juga terjadi di terminal domestik sebanyak 15% hal ini berdampak pada kerusakan fasilitas. Penyebab kejadian kecelakaan tersebut diduga akibat kelalaian *driver* yang kurang memperhatikan SOP Kerja

yang tergolong dalam tindakan *unsafe action*. SOP kerja merupakan standar yang harus dipatuhi oleh para tenaga kerja saat melakukan pekerjaan sehingga pekerja dapat berjalan dengan aman. Pada penelitian sebelumnya menyebutkan bahwa sikap seorang *driver* yang kurang mematuhi peraturan memiliki hubungan yang signifikan terhadap safety driving yang menyebabkan kondisi yang tidak aman (Prasetya, 2016).

4.4.2 Evaluasi Kecelakaan pada Driver di IPC Car Terminal

Kecelakaan kerja pada *driver* di IPC Car Terminal tahun 2020 disebabkan karena adanya *unsafe action*. Pengetahuan merupakan salah satu faktor pemicu tindakan *unsafe action* sehingga perlu media promosi yang memuat mengenai keamanan dalam mengemudi. Pelatihan merupakan salah satu media promosi lisan. di IPC Car Terminal sudah dilakukan dengan hasil sebagai berikut yaitu:



Gambar 4.3 Pre dan Post Test Training

Data Primer IPC Car Terminal

Berdasarkan hasil pre dan post test pelatihan 27 Februari 2021 didapatkan hasil pre test dari 29 orang terdapat 7 orang yang memiliki pengetahuan kurang dari 70% sehingga tepat dikatakan bahwa terjadinya kecelakaan di tahun 2020 dapat dipicu dari *unsafe action* yaitu karena kurangnya pengetahuan akan keselamatan mengemudi, namun secara keseluruhan adanya pelatihan ini berjalan dengan tujuan yang tepat sehingga hasil pada post test mengalami peningkatan pada seluruh peserta (*driver*).

Media promosi merupakan salah satu metode yang berisikan informasi sehingga dapat menjadi alat untuk meningkatkan pengetahuan. Pelatihan merupakan satu media promosi lisan yang dilakukan minimal 1x pertahun, walaupun pelatihan mengenai *safety driving* telah dilakukan namun media promosi pada IPC Car Terminal masih tergolong sangat kurang, hal ini dikarenakan tidak adanya media promosi lain yang dapat diketahui setiap saat seperti media promosi cetak (poster) yang berisikan informasi mengenai *safety driving*, kurangnya media promosi lisan seperti *safety talk* atau *safety briefing* yang harus dilakukann setiap hari sebelum memulai pekerjaan dan lain sebagainya.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. IPC Car Terminal merupakan salah satu perusahaan dibidang pelayanan jasa yang terdiri dari stevedoring, cargodoring, receiving dan delivery pada kegiatan ekspor-impor kendaraan pada terminal internasional maupun terminal domestik.
2. Potensi bahaya kecelakaan pada terminal internasioanal yaitu meliputi tindakan *unsafe action* (*overspeed* dan tidak mematuhi SOP kerja) dan permasalahan eksternal sedangkan pada terminal domestik lebih kompleks yaitu tindakan *unsafe action* (*overspeed* dan tidak mematuhi SOPk erja) serta adanya unshae condition pada kondisi mesin kendaraan.
3. Penerapan *safety driving* di IPC Car Terminal meliputi SOP Kerja, ketentuan batas kecepatan, pengechekan kesehatan sebelum bekerja dan terdapat pengatur sinyal lalu lintas yang telah sesuai dengan kebijakan P-IKT 02 yang memenuhi 7 indikator *safety driving* namun pada rambu safety tidak terdapat perawatan yang masuk kedalam penugasan PSK3 sehingga rambu safety banyak yang pudar.
4. Secara garis besar para *driver* telah mengetahui dan mematuhi *safety driving* di IPC Car Terminal, namun terjadinya kecelakaan pada driver masih kerap terjadi karena faktor internal seperti kelelahan dan kelalaian yang memicu perilaku yang tidak aman saat mengemudi (*unsafe action*) hal tersebut dipicu pengetahuan yang kurang akibat minimnya media promosi baik lisan maupun cetak (tulisan).

5.2 Saran

1. Melakukan *safety briefing* setiap hari sebelum memulai pekerjaan.
2. Membuat media/poster mengenai *safety driving* yang diletakkan di tempat istirahat maupun tempat-tempat yang mudah dilihat oleh *driver*.
3. Menyediakan tempat istirahat yang nyaman dan menyediakan kebutuhan cairan yang cukup bagi para *driver* agar terhindar dari dehidrasi akibat kegiatan dan cuaca yang panas.
4. Diharapkan bagi para *driver* selalu memenuhi kebutuhan cairan serta memanfaatkan waktu istirahat dengan tidur 15-20 menit agar kondisi tubuh tetap terjaga.
5. Melakukan pengukuran kelelahan kerja pada *driver*.
6. Melakukan perawatan bagi rambu *safety* yang bersifat marka secara berkala 6 bulan sekali agar tidak pudar

DAFTAR PUSTAKA

BPJS (2019) *Angka Kecelakaan Kerja*. Available at: <https://www.bpjsketenagakerjaan.go.id/berita/23322/Angka-Kecelakaan-Kerja-Cenderung-Meningkat,-BPJS-Ketenagakerjaan-Bayar-Santunan-Rp1,2-Triliun>.

BPS (2018) 'Statistik Transportasi Darat'.

International Labor Organization (2018) *Meningkatkan Keselamatan dan Kesehatan Pekerja Muda, Kantor Perburuahan Internasional , CH- 1211 Geneva 22, Switzerland*.

Lohar, M. and Langthasa, P. (2017) 'An investigative study in Dima Hasao District , Assam : Study of association of alcoholic drink and ALD using three biomarkers of', 3(3), pp. 12–14. doi: 10.9790/264X-03031214.

Noor, R. *et al.* (2018) 'Karakteristik Kecelakaan Kerja Pada Pelaksanaan Proyek Konstruksi Di Surabaya'.

Nuddin, A. and Majid, M. (2019) 'ANALISIS KONDISI INTERNAL-EKSTERNAL PENGEMUDI MOBIL TANGKI DALAM PENINGKATAN SAFETY DRIVING PT ELNUSA PETROFIN DI KOTA PAREPARE Analysis of Internal-External Condition of Drivers of Tank Cars in Improving Safety Driving of PT Elnusa Petrofin in the City of Parepare', 1(1).

Prasetya, A. B., Kurniawan, B. and Wahyuni, I. D. A. (2016) 'Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang - Surabaya di Terminal Terboyo Semarang', 4(2), pp. 292–302.

Sujoso, A. D. P. (2016) *Dasar-Dasar Kesehatan dan Keselamatan Kerja: Edisi 1*. Available at: https://books.google.co.id/books?id=D-VNDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Drs.+Irzal+MK.+Dasar-Dasar+Kesehatan+dan+Keselamatan+Kerja&hl=jv&sa=X&ved=0ahUKEwjKu_m38t7nAhU2zTgGHZhQC2EQ6AEIJTAA#v=onepage&q=Drs. Irzal MK. Dasar-Dasar Kesehatan dan Keselamatan Ke.




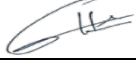










Tanayo, B. N. and Basuki, Y. (2018) 'PENILAIAN SAFETY DRIVING PADA BUS RAPID TRANSIT (BRT) KORIDOR 6 DI KOTA SEMARANG', 7062. doi: 10.14710/jpk.6.1.56-65.











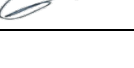

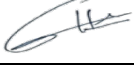




Zuraida, R. (2015) 'FATIGUE RISK OF LONG-DISTANCE DRIVER AS THE IMPACT OF THE DURATION OF WORK', (9), pp. 319–328.




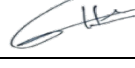






Lampiran 1. Kegiatan Harian Magang K3 di IPC Car Terminal

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, jajarannya 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 <i>form</i> dan wawancara mengenai perilaku merokok |  |

| | | | |
|----|---------------|--|---|
| | | di area terminal domestic 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 | <ul style="list-style-type: none"> - Site visit (diskusi dan penyerahan beberapa dokumen untuk keperluan laporan magang) - Konsultasi mengenai laporan magang dengan pembimbing magang |  |

Lampiran 2. Surat Persetujuan Magang

PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL Tbk
 J. Sinding Laut No. 100, Cilanding
 Jakarta Utara, Indonesia 14190
 Customer Care : +62 811 933 9930
 +62 21 4393 2251
 +62 21 4393 2250
 www.indonesiacarterminal.co.id

IPC
CAR TERMINAL


Nomor : DL.50/28/1/IKT-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,

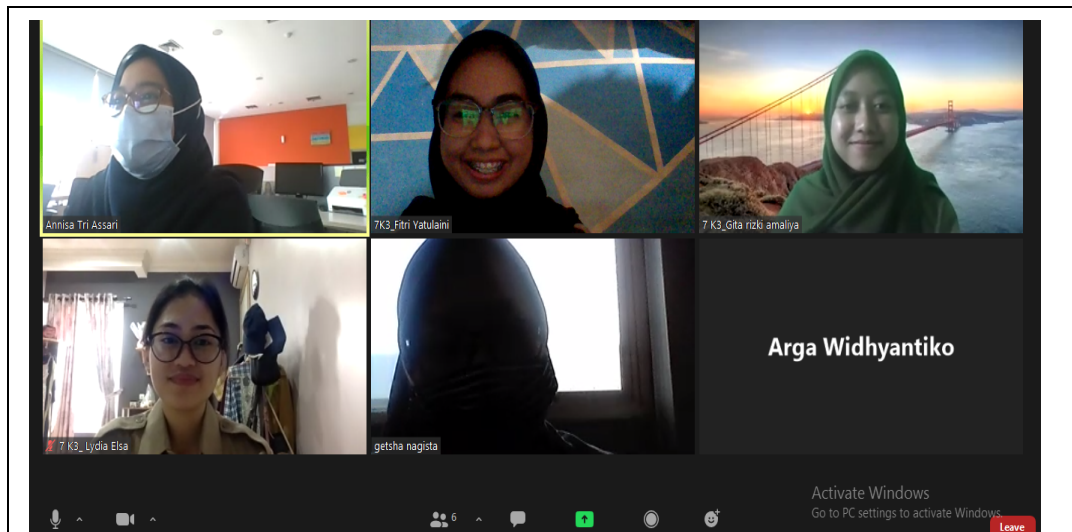


DESSY EMASTARI P.



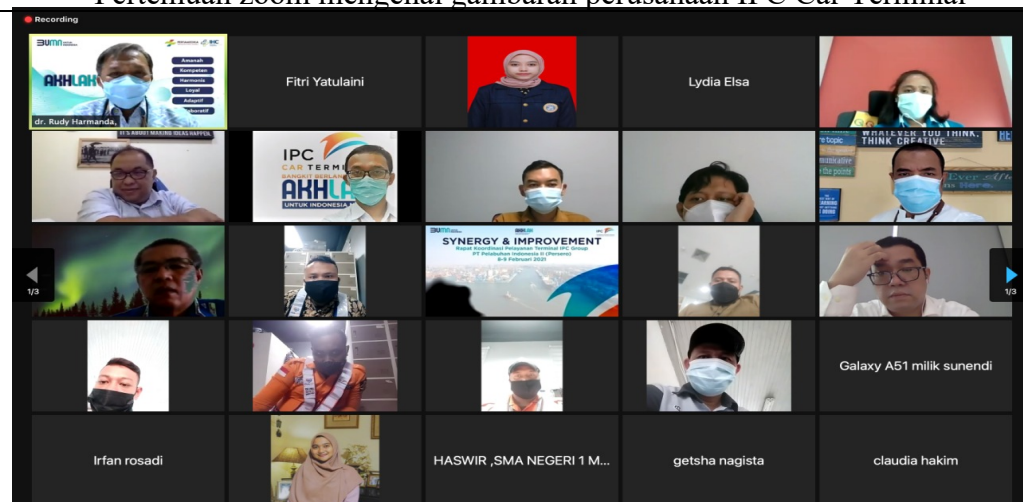
Lampiran 3. Dokumentasi Kegiatan Magang di IPC Car Terminal



Pertemuan zoom pertama dengan SDM dan Jajaran Divisi Mutu dan HSE



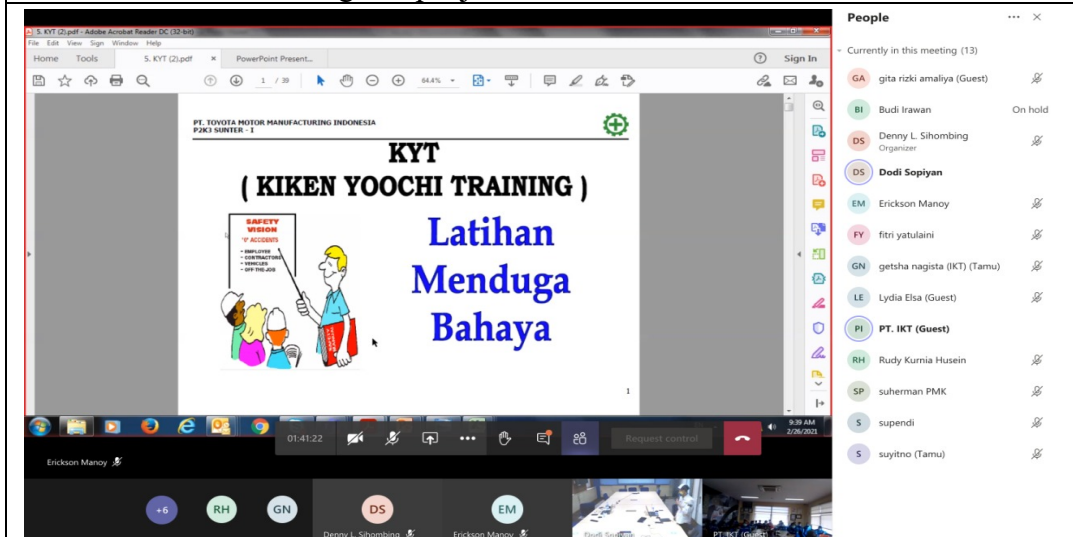
Pertemuan zoom mengenai gambaran perusahaan IPC Car Terminal



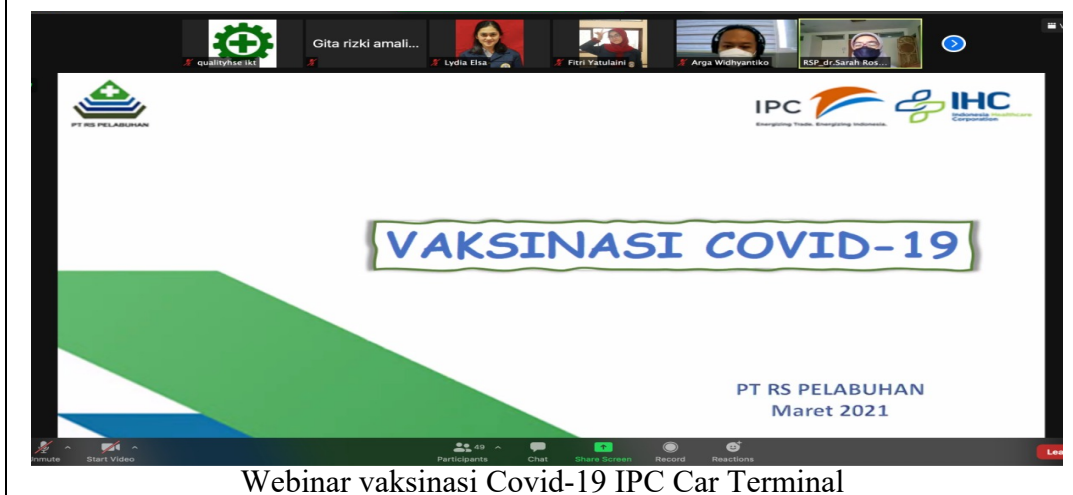
Acara Webinar Pencegahan Covid-19 di IPC Car Terminal



Pertemuan zoom mengenai penjelasan KAK dan PAK di IPC Car Terminal



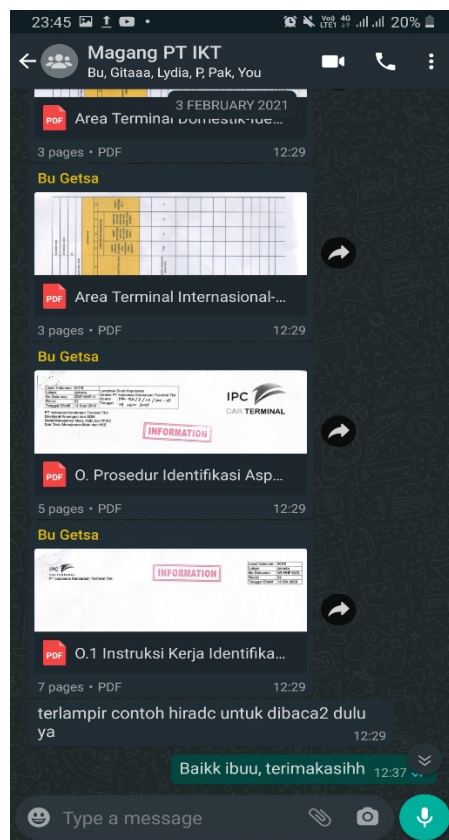
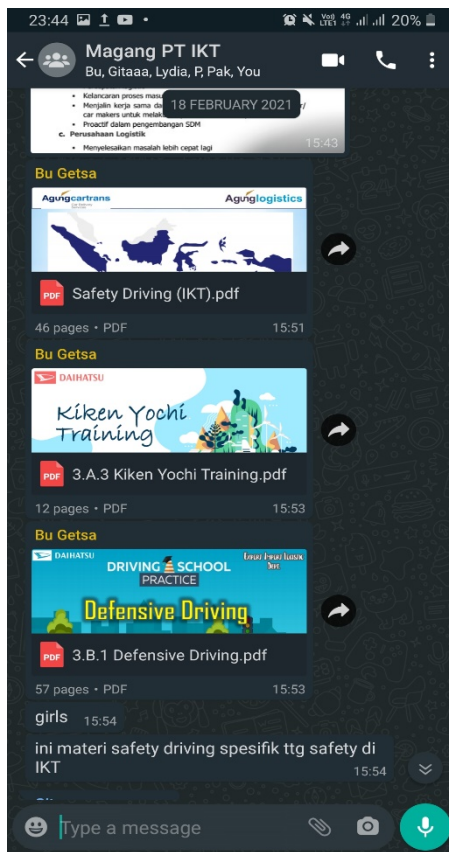
Webinar Safety Driving di IPC Car Terminal



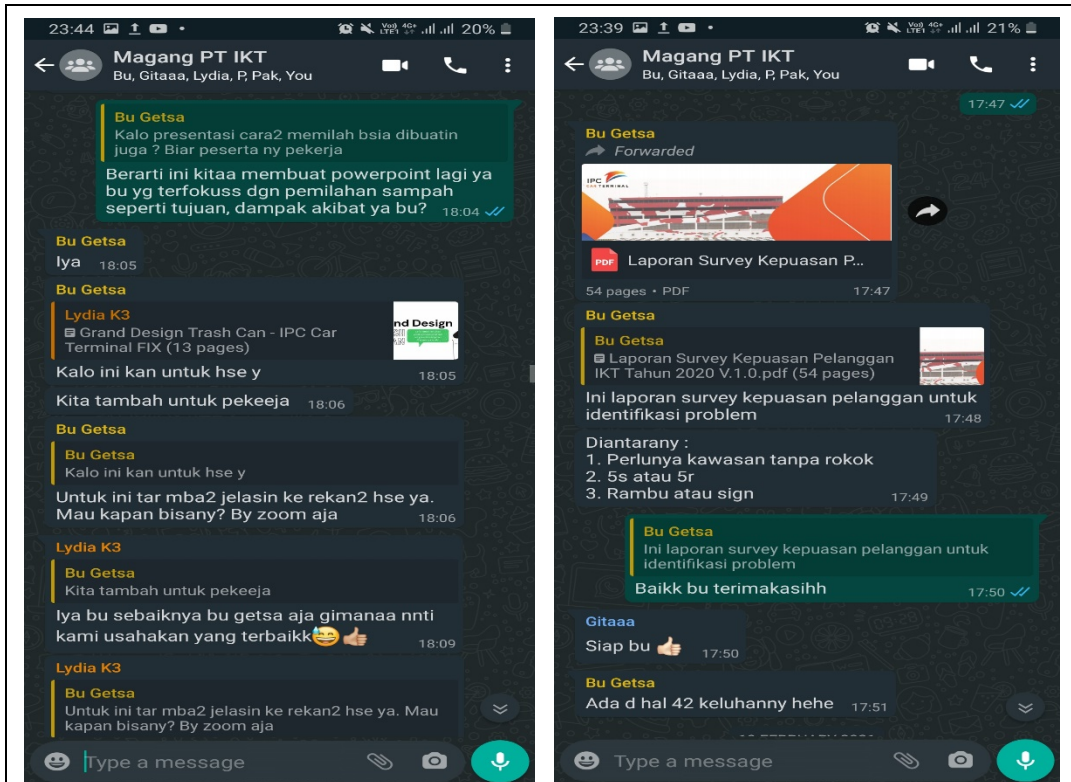
Webinar vaksinasi Covid-19 IPC Car Terminal



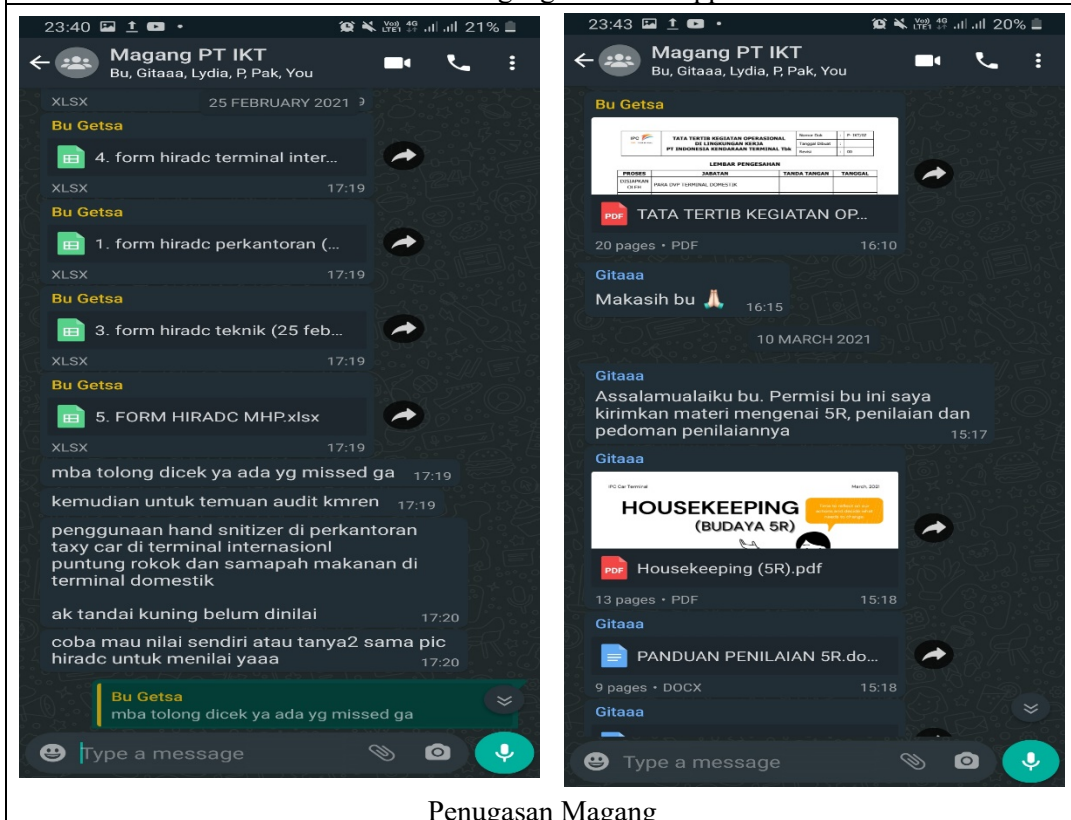
Pemberian masker dan handsanitizer sebagai upaca pencegahan COVID-19



Pembelajaran Materi K3 via Whatsapp



Diskusi Magang via Whatsapp




Penugasan Magang

Lampiran 4. Jadwal harian patroli

| JADWAL HARIAN INSPEKSI K3 DAN LINGKUNGAN SUB DIVISI MUTU & HSE TAHUN 2020 | | | | | |
|--|-----------------|--|--|--|--|
| NO | JAM PATROLI | TIM | TARGET | SASARAN | PROGRAM |
| SHIFT 1 / UNIT PIKET PAGI | | | | | |
| 1. | 06.00/d 07.30 | ISS KOPKAR SAMHANA DAMKAR | - KEBERSIHAN - PERAWATAN & PENYIRAMAN TAMAN - PENGANGKUTAN SAMPAH LAUT - LAPORAN SERAH TERIMA UNIT | Area Gedung & Lapangan | - Pembersihan Fasilitas - Penyiraman - Pembersihan Dermaga - Laporan Jurnal |
| 2. | 07.30 s/d 08.00 | DAMKAR | - PEMERIKSAAN KESEHATAN | Seluruh Pekerja, Mitra, dan Tamu tanpa terkecuali. | - Pemeriksaan Suhu Tubuh - Penggunaan Chamber - Pemnyemprotan - Disinfectan (Hari Minggu) |
| 3. | 08.00 s/d 10.00 | DAMKAR | - PATROLI K3 | Area Lapangan | - Penyuluhan APD - Penindakan Pelanggaran |
| 4. | 10.00 s/d 12.00 | ISS DAMKAR KOPKAR SAMHANA DAMKAR | - KEBERSIHAN - KESEHATAN & PATROLI K3L AREA - PERAWATAN & PENYIRAMAN TAMAN - PENGANGKUTAN SAMPAH LAUT - PATROLI K3L AREA | Area Gedung & Lapangan | - Laporan Harian & Tindakan Perbaikan |
| 5. | 14.00 s/d 16.00 | DAMKAR | - LAPORAN PATROLI K3L - LAPORAN KEBERSIHAN - LAPORAN TAMAN | Area Gedung & Lapangan | - Pemeriksaan Izin Kerja - Temuan Kerusakan dan Potensi Bahaya - TPS B3 - Check IPAL |
| 6 | 16.00 s/d 17.00 | DAMKAR ISS KOPKAR | - | HSE | - Laporan Harian & Tindakan Perbaikan |
| SHIFT 2 / PIKET MALAM | | | | | |
| 1. | 20.00 s/d 21.00 | ISS DAMKAR | - KEBERSIHAN - PEMERIKSAAN KESEHATAN | Seluruh Pekerja, Mitra, dan Tamu tanpa terkecuali. | - Pemeriksaan Suhu - Penggunaan Chamber |
| 2. | 21.00 s/d 23.00 | DAMKAR | - INSPEKSI APAR / HYDRANT - INSPEKSI KOTAK P3K | Area Gedung dan Lapangan | - Chek List Pemeriksaan - Chek Fisik |

Lampiran 5. Contoh Formulir Patroli



FORM PATROLI

No. Form: FM-1000-P/01
 No. Revisi: 00
 Tanggal: 15 Oktober 2020

| Hari/Tanggal | No | Petugas Patroli | Tempat di Lapangan | Lokasi | Catatan Penting (bisa diisi nama pelanggaran) |
|----------------------|----|--|---|--|---|
| SELAGA 01/12/2020 | 47 | M. LUR AMIN SAHRON ASRY S YUNUS ARIP STEVANO | <ul style="list-style-type: none"> - TEMUAN DI LAPANGAN E TIDAK PAKAI MASKER - TEMUAN LAPANGAN H MINIC - TEMUAN LAPANGAN E DAN DEWASA MINIC - TEMUAN LAPANGAN F MINIC - TEMUAN LAPANGAN EKSPRESIDU MINIC - TEMUAN LAPANGAN DOMESTIC MINIC | <ul style="list-style-type: none"> LAPANGAN E LAPANGAN H LAPANGAN A LAPANGAN P LAPANGAN EKSPRESIDU Lapangan DOMESTIC | <ul style="list-style-type: none"> SUDAH DIBERI SARING PUSH UP ALU. PERAKSIAN WISMANIA (SEMPER) ATAS NAMA : AWANG |

Lampiran 6. Kalender Safety



Lampiran 7. Struktire organisasi P2K3

Lampiran : Keputusan Kepala Dinas Tenaga Kerja
Transmigrasi dan Energi Provinsi DKI Jakarta
Nomor : 407 TAHUN 2021
Tanggal : 15 -02 -2021

SUSUNAN PANITIA PEMBINA KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA

Nama Perusahaan : PT INDONESIA KENDARAAN TERMINAL
Jenis Usaha : JASA KEPELABUHANAN
Alamat : SINDANG LAUT NO. 100, RT 006 RW 008, KOTA JAKARTA UTARA
Telepon/Fax/Email : 085624030669 / getshanagista@gmail.com

| No | JABATAN DALAM P2K3 | NAMA | JABATAN DALAM PERUSAHAAN |
|-----|---------------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. | KETUA | RIO T. N. LASSE | DIREKTUR OPERASI DAN TEKNIK |
| 2. | Sekretaris (Ahli K3 Umum) | GETSHA NAGISTA | DVP MANAJEMEN MUTU DAN HSE |
| 3. | Anggota | S. JOKO | VP TERMINAL INTERNASIONAL |
| 4. | Wakil Ketua | WASISTANTO | VP MANAJEMEN MUTU, HSE DAN PFSO |
| 5. | Anggota | KUSNO UTOMO | VP TERMINAL DOMESTIK |
| 6. | Anggota | KRESNAJAYA PRASETIA PANCAKARSA | VP TEKNIK DAN SISTEM INFORMASI |
| 7. | Anggota | ADLINSYAH | VP SUMBER DAYA MANUSIA |
| 8. | Anggota | DWI HERTANTO | VP HUKUM |
| 9. | Anggota | WIDODO | DVP OPERASI & LAYANAN NILAI TAMBAH |
| 10. | Anggota | RAHMAT MULYANA | DVP OPERASI & LAYANAN NILAI TAMBAH |
| 11. | Anggota | AAN SUSILASTIYONO | DVP TEKNIK SIPIL |
| 12. | Anggota | FERRY ANDANI | DVP TEKNIK MESIN DAN LISTRIK |
| 13. | Anggota | DODY SIDIK PERMANA | DVP SUMBER DAYA MANUSIA |
| 14. | Anggota | YANTO HENDRAWAN | DVP PFSO |



Kepala Dinas Tenaga Kerja Transmigrasi
dan Energi Provinsi DKI Jakarta



Drs. Andri Yansyah, M.H.
NIP: 197009271991011001



Lampiran 8. Penugasan Poster Safety Driving

SAFETY DRIVING

IPC CAR TERMINAL



01 SERAGAM DAN KELENGKAPAN APD

- TOPI
- KANCING BAJU TERTUTUP
- SABUK TERTUTUP
- SARUNG TANGAN
- SEPATU KETS

02 BATAS KECEPATAN

- MAIN ROAD = 40KM/JAM
- LAPANGAN DAN DALAM GEDUNG = 20 KM/JAM
- AREA PENUMPUKAN = 10 KM/JAM





03 PATUHI RAMBU SAFETY

PATUHI RAMBU-RAMBU SAFETY YANG BERLAKU SAAT MENGENUDI

BE AWARE AND STAY SAFE!

HAL-HAL YANG TIDAK BOLEH DILAKUKAN SAAT MENGENUDI

| | |
|--|--|
| <p>MEROKOK</p>  | <p>MENDENGARKAN MUSIK</p>  |
| <p>BERMAIN HANDPHONE</p>  | <p>MAKAN DAN MINUM</p>  |
| <p>KONSUMSI ALKOHOL DAN OBAT TERLARANG</p>  | <p>MELEBIHI BATAS KECEPATAN</p>  |
| <p>MENGANTUK</p>  | |

Source: UNDANG-UNDANG NOMER 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

4 SYARAT UTAMA PENGEMUDI

| | |
|---|---|
|  | <p>ALERTNESS (REWASPADAAN)</p> |
|  | <p>AWARENESS (KESADARAN)</p> |
|  | <p>ATTITUDE (TINGKAH LAKU)</p> |
|  | <p>ANTICIPATION (MENGANTISIPASI)</p> |