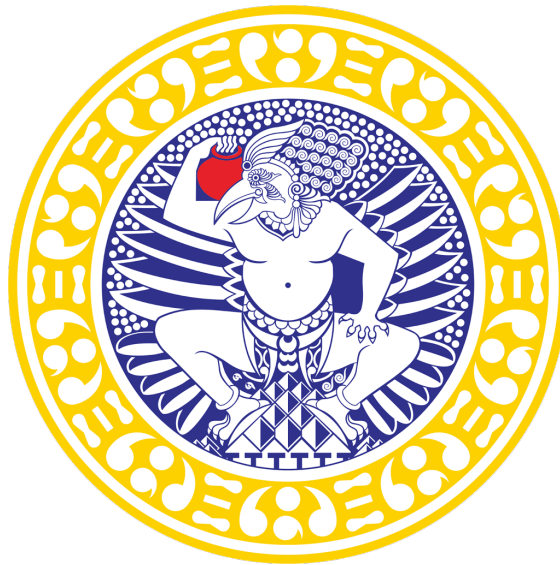


**LAPORAN PELAKSANAAN MAGANG
DI PT PAL INDONESIA (PERSERO) SURABAYA**

**ANALISIS FASILITAS PERTOLONGAN PERTAMA PADA KECELAKAAN
KERJA (P3K) DI DIVISI KAPAL PERANG PT PAL INDONESIA
(PERSERO) SURABAYA**



**Oleh :
CYNTHIA NAFISTA
NIM. 101811133082**

**DEPARTEMEN KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2022**

**LAPORAN PELAKSANAAN MAGANG
DI PT PAL INDONESIA (PERSERO) SURABAYA**

Disusun Oleh:

**CYNTHIA NAFISTA
NIM. 101811133082**

Telah disahkan dan diterima dengan baik oleh:

Pembimbing Departemen.

Tanggal 22 April 2022



Dani Nasirul Haqi., S.KM., M.KKK
NIP. 198711112015041005

Pembimbing di PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya,

Tanggal 22 April 2022



Luhul Mahfudz, S.KM
NIP. 105164475

Mengetahui

Ketua Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja,

Tanggal 22 April 2022



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

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat melaksanakan magang di PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya dan menyelesaikan laporan magang dengan judul “Analisis Fasilitas Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya” Laporan magang ini merupakan salah satu syarat yang harus ditempuh dalam rangka menyelesaikan mata kuliah magang pada semester 8 dalam peminatan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Airlangga.

Selesainya laporan pelaksanaan magang ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak yang telah memberikan masukan kepada penulis. Untuk itu penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Dani Nasirul Haqi., S.KM., M.KKK, selaku dosen pembimbing magang.
2. Dr. Abdul Rohim Tualeka, Drs., M.Kes, selaku Ketua Departemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja
3. PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya yang telah bersedia menjadi tempat pelaksanaan magang, terutama Departemen Support di Divisi Kapal Perang yang banyak membantu.
4. Luhul Mahfudz, S.KM dan M Rizal Akbar S.ST selaku pembimbing magang
5. Kedua orang tua penulis yang telah memberikan dukungan dan doa sehingga kegiatan magang dapat terselesaikan
6. Fitria Nurus Sakinah dan Wahyu Febrian selaku rekan pembimbing magang di PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya
7. Adinda Novia Ardhani dan Riza Hamdiah selaku rekan magang di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya

Penulis menyadari bahwasanya penulisan laporan magang ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, apabila terdapat kesalahan maupun kekeliruan dari penulisan laporan magang ini penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya dan sangat mengharapkan masukan berupa kritik dan saran yang dapat membangun penulis agar kedepannya penulis dapat menulis lebih baik lagi.

Surabaya, 2 Maret 2022

DAFTAR ISI

| | |
|--|-------------|
| HALAMAN SAMPUL..... | i |
| LEMBAR PENGESAHAN | ii |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI..... | iv |
| DAFTAR TABEL..... | vi |
| DAFTAR GAMBAR | vii |
| DAFTAR LAMPIRAN | viii |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Tujuan..... | 2 |
| 1.2.1 Tujuan Umum..... | 2 |
| 1.2.2 Tujuan Khusus | 3 |
| 1.3 Manfaat..... | 3 |
| 1.3.1 Bagi Mahasiswa | 3 |
| 1.3.1 Bagi PT PAL Indonesia (Persero) | 3 |
| 1.3.1 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat | 3 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA | 4 |
| 2.1 Kesehatan dan Keselamatan Kerja..... | 4 |
| 2.2 Kecelakaan Kerja | 5 |
| 2.2.1 Pengertian Kecelakaan Kerja..... | 5 |
| 2.2.2 Jenis Kecelakaan Kerja | 6 |
| 2.3 Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) | 7 |
| 2.3.1 Pengertian Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) | 7 |
| 2.3.2 Tujuan P3K..... | 7 |
| 2.3.3 Petugas P3K..... | 7 |
| 2.3.4 Fasilitas P3K di Tempat Kerja | 8 |
| 2.3.5 Ruang P3K..... | 8 |
| 2.3.6 Kotak P3K..... | 9 |
| 2.3.7 Alat Evakuasi dan Alat Transportasi | 10 |
| BAB III METODE KEGIATAN | 12 |
| 3.1 Lokasi Magang | 12 |
| 3.2 Waktu Magang | 12 |
| 3.3 Metode Pelaksanaan Magang..... | 12 |
| 3.4 Kegiatan Magang | 13 |

| | |
|--|-----------|
| 3.5 Teknik Pengumpulan Data | 14 |
| 3.6 <i>Output</i> Kegiatan | 14 |
| BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN | 15 |
| 4.1 Gambaran Umum PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya..... | 15 |
| 4.1.1 Sejarah PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya..... | 15 |
| 4.1.2 Visi, Misi, dan Nilai PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya..... | 16 |
| 4.1.3 Struktur Organisasi PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya | 18 |
| 4.1.4 Gambaran Umum Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) | 20 |
| 4.1.5 Gambaran Umum Biro K3LH Kapal Perang | 22 |
| 4.2 Implementasi Fasilitas P3K Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)..... | 23 |
| 4.2.1 Petugas P3K..... | 23 |
| 4.2.2 Ruang P3K..... | 23 |
| 4.2.3 Kotak P3K dan Isi..... | 23 |
| 4.2.4 Alat Evakuasi dan Alat Transportasi | 27 |
| 4.3 Analisa Fasilitas P3K Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) | 27 |
| 4.3.1 Analisa Petugas P3K | 27 |
| 4.3.2 Analisa Ruang P3K | 28 |
| 4.3.3 Analisa Kotak P3K dan Isi | 29 |
| 4.3.4 Analisa Alat Evakuasi dan Alat Transportasi..... | 29 |
| BAB V PENUTUP | 31 |
| 5.1 Kesimpulan..... | 31 |
| 5.2 Saran..... | 31 |
| DAFTAR PUSTAKA | 33 |
| LAMPIRAN | 35 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 1. Rasio Jumlah Petugas P3K di Tempat Kerja | 8 |
| Tabel 2. Isi Kotak P3K..... | 10 |
| Tabel 3. Timeline Kegiatan Magang | 13 |
| Tabel 4. Distribusi Kotak P3K di Divisi Kapal Perang | 24 |
| Tabel 5. Jumlah Pekerja di Divisi Kapal Perang | 25 |
| Tabel 6. Isi Kotak P3K Tipe A | 26 |
| Tabel 7. Perbandingan Fasilitas P3K di Divisi Kapal Perang dengan Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008 | 27 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 1. Budaya dan Nilai dalam PT PAL Indonesia (Persero) Sebagai Salah Satu Perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) | 17 |
| Gambar 2. Struktur Organisasi PT PAL Indonesia (Persero) | 18 |
| Gambar 3. Struktur Organisasi Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)..... | 22 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | |
|--|----|
| Lampiran 1. Program Kerja Biro K3LH Divisi Kapal Perang Tahun 2022 | 35 |
| Lampiran 2. Kondisi Ruang Safety Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)..... | 36 |
| Lampiran 3. Kondisi Kotak P3K di Ruang Ana-Eva..... | 37 |
| Lampiran 4. Kondisi Kotak P3K dalam Ruang Kemenproan KCR 5&6 | 38 |
| Lampiran 5. Kondisi Kotak P3K di Bengkel Assembly | 39 |
| Lampiran 6. Kondisi Kotak P3K di Ruang Biro Repro HC | 40 |
| Lampiran 7. Dokumentasi Kegiatan Magang | 41 |
| Lampiran 8. Surat Permohonan Magang | 42 |
| Lampiran 9. Surat Balasan..... | 43 |
| Lampiran 10. Absensi Kegiatan Magang..... | 44 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang dalam proporsi ekonominya dapat dikategorikan sebagai negara industri. Hal ini dikarenakan sektor industri merupakan kontributor terbesar dalam perekonomian nasional, yakni mencapai lebih dari 20 persen (Kemenperin, 2017). Seiring dengan berjalannya waktu, perindustrian di Indonesia semakin berkembang pesat. Kementerian Perindustrian Indonesia menyebutkan bahwa industri manufaktur memberikan kontribusi terbesar atas kenaikan pertumbuhan ekonomi Indonesia yang mencapai 7,07% pada triwulan II tahun 2021. Sektor manufaktur juga memberikan kontribusi terbesar terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) nasional pada triwulan II tahun 2021, yakni sebesar 17,34 persen. Adanya capaian tersebut juga berpengaruh terhadap jumlah tenaga kerja dalam industri manufaktur. Berdasarkan data dari Kementerian Perindustrian Indonesia tahun 2022, jumlah tenaga kerja dalam industri manufaktur pada tahun 2021 bertambah sekitar 1,2 juta orang dan menjadikan jumlah total pekerjaannya menjadi 18,64 juta orang. Pertambahan pekerja tersebut tentu mendorong perusahaan yang bergerak dalam bidang manufaktur untuk semakin memperhatikan kesehatan dan keselamatan pekerjaannya agar capaian tersebut dapat lebih besar dan lebih baik lagi dari tahun - tahun sebelumnya.

PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam industri manufaktur galangan kapal kelas dunia. Dalam proses produksi kapal, tentunya pekerja akan berhadapan dengan beberapa risiko, salah satunya adalah risiko terkait kesehatan dan keselamatan kerja. Risiko yang ada tersebut harus dikendalikan oleh perusahaan, karena berdasarkan peraturan perundangan No 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan menyebutkan bahwa setiap pekerja mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja, baik itu kesehatan fisik, mental dan sosial. Perlindungan tersebut dilakukan selain agar terhindar dari kecelakaan maupun penyakit akibat kerja, juga untuk mewujudkan produktivitas kerja yang optimal yang diselenggarakan melalui upaya kesehatan dan keselamatan kerja. Menurut Permenaker No.03/MEN/98, kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan/atau harta benda. Berdasarkan data dari *International Labour Organization* (ILO), 1 (satu) pekerja di dunia meninggal setiap 15 (lima belas) detik akibat kecelakaan kerja dan 160 (seratus enam puluh) pekerja mengalami sakit akibat bahaya yang ada di lingkungan kerja (ILO, 2013). Adapun data dari BPJS

Ketenagakerjaan RI, menyatakan bahwa per Januari hingga September 2021 diketahui terdapat 82.000 kasus kecelakaan kerja di Indonesia (Kemenperin, 2017).

Meskipun telah melakukan upaya Kesehatan dan Keselamatan Kerja untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan, terkadang kecelakaan memang tidak dapat dihindari. Oleh karena itu, dibutuhkan sebuah bentuk penanganan atau pertolongan pertama jika terjadi kecelakaan pada pekerja sebagai upaya kuratif pertama sebelum dilakukan upaya rehabilitatif selanjutnya untuk menghindari risiko cedera bertambah parah. Sesuai dengan Undang - Undang No. 1 tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja dan PP No. 88 tahun 2019 tentang Kesehatan Kerja, setiap perusahaan sudah seharusnya memiliki suatu tim kerja yang ditunjuk sebagai petugas Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).

Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja atau yang selanjutnya disebut dengan P3K merupakan upaya pertolongan dan perawatan sementara terhadap korban kecelakaan sebelum mendapatkan pertolongan dari profesional (Yunisa, 2017). P3K bukanlah upaya pengobatan atau penanganan yang sempurna, tetapi hanyalah berupa pertolongan sementara yang dilakukan oleh petugas atau orang yang pertama kali melihat korban. Berdasarkan data HIRADC (*Hazard Identification Risk Assessment & Determining Control*) Divisi Kapal Perang Tahun 2022, ditemukan terdapat beberapa risiko kasus kecelakaan pekerja seperti tergores, terbentur, terjatuh, dan sebagainya. Adapun temuan angka rata-rata *probability* pada beberapa risiko tergores pada pekerja mencapai 2,4 dengan nilai *severity* 2,0. Hal ini sangat mendukung untuk dibutuhkannya fasilitas P3K agar produktivitas pekerja tidak terganggu dan kecelakaan ringan dapat segera diatasi. Pada dasarnya, Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) telah menyediakan fasilitas P3K seperti kotak dan PIC P3K di setiap bengkel. Akan tetapi, berdasarkan observasi penulis selama kegiatan magang, masih terdapat beberapa temuan berupa ketidaksesuaian pekerja dalam menggunakan fasilitas P3K yang telah disediakan seperti penggunaan fasilitas P3K, pertanggung jawaban penggunaan fasilitas P3K, hingga pencatatan dan pelaporan penggunaan fasilitas P3K.

Dari penjelasan dan uraian diatas, penulis sebagai mahasiswa tertarik untuk mempelajari dan memahami lebih dalam mengenai Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero).

1.2 Tujuan

1.2.1 Tujuan Umum

Menganalisis Fasilitas Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero).

1.2.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran umum PT PAL Indonesia (Persero).
2. Mengetahui Fasilitas Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero).
3. Menganalisis penerapan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) berdasarkan Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia No. 8 Tahun 2008.

1.3 Manfaat

1.3.1 Bagi Mahasiswa

Dapat menambah wawasan dan keterampilan mahasiswa mengenai sistem Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) dan sebagai wadah pengaplikasian ilmu yang telah didapatkan selama perkuliahan

1.3.1 Bagi PT PAL Indonesia (Persero)

Dapat menjadi bahan masukan atau saran dalam penerapan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K), utamanya di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero).

1.3.1 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat

Dapat dijadikan referensi dalam kajian bidang Kesehatan dan Keselamatan Kerja khususnya mengenai penerapan Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Kesehatan kerja sendiri mengarah pada promosi kesehatan dan pemeliharaan derajat kesehatan yang tinggi, pencegahan terjadinya gangguan kesehatan pada pekerja, penempatan dan pemeliharaan pada lingkungan yang pekerja dapat beradaptasi dengan baik (disesuaikan dengan kemampuan fisiologis dan psikologis pekerja), perlindungan terhadap pekerja dari segala risiko yang dapat merugikan kesehatan baik secara fisik, mental, dan sosial. Selain itu, pelaksanaan kesehatan kerja dapat mengurangi cedera, penyakit akibat kerja, hingga kecelakaan kerja yang sangat berkaitan dengan penurunan produktivitas perusahaan (Soedirman, 2014). Sedangkan untuk keselamatan kerja merupakan sebuah upaya untuk menjamin keadaan, keutuhan, dan kesempurnaan tenaga kerja, hasil produksi, dan alat kerja di tempat kerja yang dilakukan dalam semua unsur pekerjaan, termasuk pekerja, pengawas kerja, perusahaan, pemerintah dan masyarakat (Kurniawan, 2015). Sedangkan menurut Bangun Wilson (2012), keselamatan kerja merupakan perlindungan yang harus didapatkan oleh pekerja atas keamanan kerja dalam lingkungan pekerjaan. Secara umum, keselamatan kerja merupakan bagian dari pemeliharaan sumber daya manusia yang ada dalam suatu perusahaan, yaitu tenaga kerja. Oleh sebab itu, keselamatan kerja harus diperhatikan dan dipertimbangkan keberadaannya agar produktivitas perusahaan dapat meningkat.

Kesehatan dan Keselamatan kerja secara umum memiliki pengertian sebagai sebuah upaya yang ditujukan untuk mendapatkan tingkat kesehatan yang setinggi-tingginya dengan cara mencegah dan memberantas penyakit yang diidap oleh pekerja, mencegah kelelahan kerja, dan menciptakan lingkungan kerja yang sehat pada tenaga kerja. Sedangkan pengertian dari keselamatan kerja adalah upaya yang ditujukan untuk melindungi pekerja, menjaga keselamatan orang lain, melindungi peralatan, tempat kerja dan bahan produksi, menjaga kelestarian lingkungan hidup dan melancarkan proses produksi (Ismara et al., 2014). Adapun pengertian lain menurut Mangkunegara (2015), kesehatan dan keselamatan kerja merupakan suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menjadi masyarakat yang adil dan makmur.

2.2 Kecelakaan Kerja

2.2.1 Pengertian Kecelakaan Kerja

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor 3 Tahun 1998, kecelakaan adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda. Sedangkan pengertian dari tempat kerja sendiri adalah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap, dimana tenaga kerja melakukan pekerjaan atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan dimana terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya.

Kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang terjadi dalam lingkungan kerja yang dapat terjadi karena kondisi lingkungan kerja yang tidak aman ataupun karena *human error* (Dian et al., 2015). Sedangkan menurut (OHSAS 18001, 1999) dalam Shariff (2007), kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba-tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kematian, luka-luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu. Pada dasarnya, kecelakaan tidak akan terjadi secara kebetulan. Seluruh kejadian kecelakaan pastinya memiliki penyebab tertentu, baik itu secara lingkungan maupun faktor dari manusia. Oleh karena itu, penyebab kecelakaan harus ditelusuri dan ditemukan agar untuk selanjutnya dengan adanya tindakan korektif yang ditujukan kepada penyebab tersebut serta dengan upaya preventif lebih lanjut segala bentuk kecelakaan dapat dicegah dan kecelakaan serupa tidak terulang kembali (Suma'mur, 2009).

Menurut Tarwaka (2008) Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang jelas tidak dikehendaki dan sering kali tidak terduga semula yang dapat menimbulkan kerugian baik waktu, harta benda atau properti maupun korban jiwa yang terjadi di dalam suatu proses kerja industri atau yang berkaitan dengannya. Dengan demikian kecelakaan kerja mengandung unsur-unsur sebagai berikut :

1. Tidak diduga semula, oleh karena di belakang peristiwa kecelakaan tidak terdapat unsur kesengajaan dan perencanaan
2. Tidak diinginkan atau diharapkan, karena setiap peristiwa kecelakaan akan selalu disertai kerugian baik fisik maupun mental
3. Selalu menimbulkan kerugian dan kerusakan, yang sekurang-kurangnya akan dapat menyebabkan gangguan proses kerja.

Selain itu, menurut Tarwaka (2008), pada pelaksanaannya kecelekaan di tempat kerja dapat dibedakan menjadi 2 (dua) kategori, antara lain adalah :

1. Kecelakaan industri, yaitu suatu kecelakaan yang terjadi di tempat kerja, karena adanya potensi bahaya yang tidak terkendali
2. Kecelakaan di dalam perjalanan, yaitu kecelakaan yang terjadi di luar tempat kerja dalam kaitannya dengan adanya hubungan kerja.

2.2.2 Jenis Kecelakaan Kerja

Menurut Bird dan Germain (1990), terdapat 3 (tiga) jenis kecelakaan kerja, antara lain adalah :

- a. *Accident*, yaitu kejadian yang tidak diinginkan yang menimbulkan kerugian baik bagi manusia maupun terhadap harta benda.
- b. *Incident*, yaitu kejadian yang tidak diinginkan yang belum menimbulkan kerugian.
- c. *Near Miss*, yaitu kejadian hampir celaka dengan kata lain kejadian ini hampir menimbulkan kejadian incident ataupun accident.

Menurut Sedarmayanti (2011), berdasarkan lokasi dan waktu, kecelakaan kerja dibagi menjadi 4 (empat) jenis, antara lain adalah :

- a. Kecelakaan kerja akibat langsung kerja
- b. Kecelakaan pada saat atau waktu kerja
- c. Kecelakaan di perjalanan (dari rumah ke tempat kerja dan sebaliknya, melalui jalan yang wajar)
- d. Penyakit akibat kerja.

Berdasarkan tingkatan akibat yang ditimbulkan, kecelakaan kerja dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu (Suma'mur, 1981) :

- a. Kecelakaan kerja ringan, yaitu kecelakaan kerja yang perlu pengobatan P3K atau pengobatan pada hari itu dan bisa melakukan pekerjaannya kembali atau istirahat < 2 hari. Contoh: terpeleset, tergores, terkena pecahan beling, terjatuh dan terkilir.
- b. Kecelakaan kerja Sedang, yaitu kecelakaan kerja yang memerlukan pengobatan dan perlu istirahat selama > 2 hari. Contoh: terjepit, luka sampai robek, luka bakar.
- c. Kecelakaan kerja berat, yaitu kecelakaan kerja yang mengalami amputasi dan kegagalan fungsi tubuh. Contoh: patah tulang.

2.3 Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K)

2.3.1 Pengertian Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K)

Pertolongan Pertama pada Kecelakaan di tempat kerja atau yang selanjutnya disebut dengan P3K merupakan upaya memberikan pertolongan pertama secara cepat dan tepat kepada pekerja/buruh dan/atau orang lain yang berada di tempat kerja, yang mengalami sakit atau cedera di tempat kerja (Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008).

2.3.2 Tujuan P3K

Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) memiliki beberapa tujuan. Adapun tujuan dari P3K menurut Murwani (2008) antara lain adalah :

- a. Menyelamatkan jiwa atau mencegah kematian
- b. Mencegah cacat yang lebih berat
- c. Mencegah infeksi
- d. Mempertahankan daya korban sampai datangnya pertolongan lebih lanjut
- e. Mengurangi rasa sakit serta rasa takut

2.3.3 Petugas P3K

Petugas P3K di tempat kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) dalam Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008 harus memiliki lisensi dan buku kegiatan P3K dari Kepala Instansi yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan setempat. Untuk mendapatkan lisensi, pekerja harus memenuhi syarat- syarat sebagai berikut :

1. Bekerja pada perusahaan yang bersangkutan
2. Sehat jasmani dan rohani
3. Bersedia ditunjuk menjadi petugas P3K
4. Memiliki pengetahuan dan keterampilan dasar di bidang P3K di tempat kerja yang dibuktikan dengan sertifikat pelatihan.

Pedoman tentang pelatihan dan pemberian lisensi diatur lebih lanjut dengan Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan. Petugas P3K dalam melaksanakan tugasnya dapat meninggalkan pekerjaan utamanya untuk memberikan pertolongan bagi pekerja/buruh dan/atau orang lain yang mengalami sakit atau cedera di tempat kerja. Petugas P3K di tempat kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1), ditentukan berdasarkan jumlah pekerja/buruh dan potensi bahaya di tempat kerja, dengan rasio sebagai berikut :

| Klasifikasi Tempat Kerja | Jumlah Pekerja/Buruh | Jumlah Petugas P3K |
|---|----------------------|--|
| Tempat kerja dengan potensi bahaya rendah | 25 - 150 | 1 orang |
| | >150 | 1 orang untuk setiap 150 orang atau kurang |
| Tempat kerja dengan potensi bahaya tinggi | ≤ 100 | 1 orang |
| | >100 | 1 orang untuk setiap 100 orang atau kurang |

Tabel 1. Rasio Jumlah Petugas P3K di Tempat Kerja

Dalam melaksanakan tugasnya, petugas P3K diwajibkan untuk :

1. Melaksanakan tindakan P3K di tempat kerja
2. Merawat fasilitas P3K di tempat kerja
3. Mencatat setiap kegiatan P3K dalam buku kegiatan
4. Melaporkan kegiatan P3K kepada pengurus

Pengurus wajib memasang pemberitahuan tentang nama dan lokasi petugas P3K di tempat kerja pada tempat yang mudah terlihat. Petugas P3K di tempat kerja dapat menggunakan tanda khusus yang mudah dikenal oleh pekerja/buruh yang membutuhkan pertolongan.

2.3.4 Fasilitas P3K di Tempat Kerja

Tempat kerja merupakan tiap ruangan atau lapangan tertutup atau terbuka bergerak atau tetap di mana tenaga kerja bekerja atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan di mana terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya. Tempat kerja memiliki banyak risiko yang dapat mengancam keselamatan para pekerja. Oleh karena itu, dibutuhkan fasilitas P3K di tempat kerja agar jika terjadi kejadian kecelakaan kerja pekerja dapat segera ditangani dengan baik. Adapun Fasilitas P3K yang harus disediakan oleh pekerja di tempat kerja menurut Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008 antara lain adalah :

1. Ruang P3K
2. Kotak P3K dan isi
3. Alat evakuasi dan alat transportasi
4. Fasilitas tambahan berupa alat pelindung diri dan/atau peralatan khusus di tempat kerja yang memiliki potensi bahaya yang bersifat khusus.

2.3.5 Ruang P3K

Persyaratan ruang P3K sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008, meliputi :

- a. Lokasi Ruang P3K :
 1. Dekat dengan toilet/kamar mandi
 2. Dekat jalan keluar
 3. Mudah dijangkau dari area kerja
 4. Dekat dengan tempat parkir kendaraan.
- b. Mempunyai luas minimal cukup untuk menampung satu tempat tidur pasien dan masih terdapat ruang gerak bagi seorang petugas P3K serta penempatan fasilitas P3K lainnya
- c. Bersih dan terang, ventilasi baik, memiliki pintu dan jalan yang cukup lebar untuk memindahkan korban
- d. Diberi tanda dengan papan nama yang jelas dan mudah dilihat
- e. Sekurang-kurangnya dilengkapi dengan :
 1. Wastafel dengan air mengalir
 2. Kertas tissue/lap
 3. Usungan/tandu
 4. Bidai/spalk
 5. Kotak P3K dan isi
 6. Tempat tidur dengan bantal dan selimut
 7. Tempat untuk menyimpan alat-alat, seperti : tandu dan/atau kursi roda
 8. Sabun dan sikat
 9. Pakaian bersih untuk penolong
 10. Tempat sampah
 11. Kursi tunggu bila diperlukan.

2.3.6 Kotak P3K

Kotak P3K sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) huruf b dalam Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008 harus memenuhi persyaratan :

- a. Terbuat dari bahan yang kuat dan mudah dibawa, berwarna dasar putih dengan lambang P3K berwarna hijau
- b. Isi kotak P3K tidak boleh diisi bahan atau alat selain yang dibutuhkan untuk pelaksanaan P3K di tempat kerja
- c. Penempatan kotak P3K :
 1. Pada tempat yang mudah dilihat dan dijangkau, diberi tanda arah yang jelas, cukup cahaya serta mudah diangkat apabila akan digunakan

2. Disesuaikan dengan jumlah pekerja/buruh, jenis dan jumlah kotak P3K sebagaimana tercantum dalam Lampiran III Peraturan Menteri ini
3. Dalam hal tempat kerja dengan unit kerja berjarak 500 meter atau lebih masing-masing unit kerja harus menyediakan kotak P3K sesuai jumlah pekerja/buruh
4. Dalam hal tempat kerja pada lantai yang berbeda di gedung bertingkat, maka masing-masing unit kerja harus menyediakan kotak P3K sesuai jumlah pekerja/buruh.

| No. | Isi | KOTAK A (untuk 25 pekerja/buruh atau kurang) | KOTAK B (untuk 50 pekerja/buruh atau kurang) | KOTAK C (untuk 100 pekerja/buruh atau kurang) |
|-----|----------------------------------|---|---|--|
| 1. | Kasa steril terbungkus | 20 | 40 | 40 |
| 2. | Perban (lebar 5 cm) | 2 | 4 | 6 |
| 3. | Perban (lebar 10 cm) | 2 | 4 | 6 |
| 4. | Plester (lebar 1,25 cm) | 2 | 4 | 6 |
| 5. | Plester Cepat | 10 | 15 | 20 |
| 6. | Kapas (25 gram) | 1 | 2 | 3 |
| 7. | Kain segitiga/mittela | 2 | 4 | 6 |
| 8. | Gunting | 1 | 1 | 1 |
| 9. | Peniti | 12 | 12 | 12 |
| 10. | Sarung tangan sekali pakai | 2 | 3 | 4 |
| 11. | (pasangan) | 2 | 4 | 6 |
| 12. | Masker | 1 | 1 | 1 |
| 13. | Pinset | 1 | 1 | 1 |
| 14. | Lampu senter | 1 | 1 | 1 |
| 15. | Gelas untuk cuci mata | 1 | 2 | 3 |
| 16. | Kantong plastik bersih | 1 | 1 | 1 |
| 17. | Aquades (100 ml lar. Saline) | 1 | 1 | 1 |
| 18. | Povidon Iodin (60 ml) | 1 | 1 | 1 |
| 19. | Alkohol 70% | 1 | 1 | 1 |
| 20. | Buku panduan P3K di tempat kerja | 1 | 1 | 1 |
| 21. | Buku catatan Daftar isi kotak | 1 | 1 | 1 |

Tabel 2. Isi Kotak P3K

2.3.7 Alat Evakuasi dan Alat Transportasi

Alat evakuasi dan alat transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) huruf c dalam Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008 meliputi:

- a. Tandu atau alat lain untuk memindahkan korban ke tempat yang aman atau rujukan

- b. Mobil ambulance atau kendaraan yang dapat digunakan untuk pengangkutan korban.

BAB III

METODE KEGIATAN

3.1 Lokasi Magang

Kegiatan magang dilaksanakan di :

| | |
|-----------------|---|
| Nama instansi | : PT PAL Indonesia (Persero) |
| Alamat instansi | : Jl. Ujung Surabaya, Jawa Timur, Indonesia |
| Kode pos | : 60155, PO BOX 1134 |
| Email | : palsub@pal.co.id |
| Website | : https://www.pal.co.id |

3.2 Waktu Magang

Kegiatan magang dilaksanakan pada tanggal 2 Februari 2022 – 29 Maret 2022. Lama waktu magang tiap harinya adalah 8 jam dengan jam kerja yaitu setiap hari Senin - Jum'at pada pukul 07.30 WIB – 16.30 WIB.

3.3 Metode Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan kegiatan magang di PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya dilakukan dengan metode sebagai berikut :

a. Observasi

Pelaksanaan magang dilakukan dengan cara melakukan pengamatan terhadap lingkungan kerja dan proses produksi kapal serta pengamatan terhadap program K3 yang terdapat di PT PAL Indonesia (Persero), utamanya pada divisi Kapal Perang.

b. Partisipasi

Partisipasi yakni turut membantu dan berperan aktif dalam setiap kegiatan yang dilaksanakan oleh PT PAL Indonesia (Persero), utamanya pada divisi Kapal Perang.

c. Pemberian Materi Secara Daring

Dikarenakan kasus COVID-19 yang memuncak kembali, pelaksanaan magang kemudian diubah menjadi sistem daring. Pada metode ini, pembimbing lapangan memberikan materi berupa penjelasan dan arahan mengenai program - program K3LH yang terdapat di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)

d. Studi Pustaka

Dilakukan untuk mempelajari dan menjadi dasar teori yang berkaitan dengan topik laporan magang yang dipilih.

e. Diskusi

Melakukan diskusi dengan pekerja dan mahasiswa lainnya mengenai hal - hal seputar lingkup pekerjaan K3LH di PT PAL Indonesia (Persero), utamanya pada Divisi Kapal Perang.

f. Metode Penulisan Laporan Magang

Laporan magang ditulis dengan menggunakan metode kualitatif untuk menjelaskan hasil analisis fasilitas P3K di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero).

3.4 Kegiatan Magang

Tabel 3. Timeline Kegiatan Magang

| No. | Kegiatan/Materi | Februari | | | | Maret | | | |
|-----|---|----------|----|-----|----|-------|----|-----|----|
| | | I | II | III | IV | I | II | III | IV |
| 1 | Proses orientasi atau mengenal PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 2 | Mengetahui dan mempelajari struktur organisasi K3LH yang ada di PT PAL Indonesia (Persero), terutama dalam Divisi Kapal Perang. | | | | | | | | |
| 3 | Mempelajari alur proses kerja pada setiap unit di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 4 | Mempelajari penerapan SMK3 yang ada di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 5 | Mengetahui program K3LH yang ada di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 6 | Mengetahui dan mempelajari audit internal di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|----|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 7 | Mempelajari analisis risiko bahaya dengan HIRADC (<i>Hazard Identification, Risk Assessment and Determining Control</i>) yang ada Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 8 | Mengetahui dan mempelajari proses pembuatan <i>Work Permit</i> di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 9 | Mempelajari dan mengetahui upaya pencegahan dan sistem tanggap darurat kebakaran atau <i>Emergency Response</i> yang ada di di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 10 | Mempelajari penerapan penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) di di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |
| 11 | Proses Pembuatan laporan magang di di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). | | | | | | | | |

3.5 Teknik Pengumpulan Data

a. Pengumpulan Data Primer

Data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara yang dilakukan secara *online* dengan pembimbing magang mengenai Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)

b. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui dokumen - dokumen yang diberikan oleh perusahaan dan telah mendapat izin dari pihak terkait. Dokumen tersebut antara lain seperti gambaran umum perusahaan mengenai Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)

3.6 Output Kegiatan

Output atau keluaran yang didapatkan dari kegiatan magang ini diantaranya adalah peserta magang dapat mempelajari dan dan mengimplementasikan segala bentuk kegiatan mengenai Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) di PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya, khususnya terkait Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja (P3K) di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero).

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya

4.1.1 Sejarah PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya

PT PAL Indonesia (Persero) merupakan perusahaan manufaktur yang bergerak di dalam bidang pembuatan kapal. Pendirian PT PAL Indonesia (Persero) bermula dari sebuah galangan kapal di zaman pendudukan Belanda yang bernama MARINE ESTABLISHMENT (ME) dan diresmikan oleh Pemerintah Belanda pada tahun 1939. Pada masa pendudukan Jepang, perusahaan ini beralih nama menjadi Kaigun SE 2124. Setelah kemerdekaan, Pemerintah Indonesia menasionalisasi perusahaan ini dan mengubah namanya menjadi Penataran Angkatan Laut (PAL). Kemudian pada tanggal 15 April 1980, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 4 tahun 1980, status perusahaan berubah dari Perusahaan Umum menjadi Perseroan Terbatas.

Peran PT PAL Indonesia (Persero) semakin kuat setelah dikeluarkannya UU No 16 Tahun 2012 tentang industri pertahanan di mana BUMN strategis diberi peran yang lebih luas. Berdasarkan UU tersebut PT PAL Indonesia (Persero) secara profesional mengemban amanah sekaligus kewajiban untuk berperan aktif dalam mendukung pemenuhan kebutuhan Alutsista matra laut dan berperan sebagai pemandu utama (lead integrator) matra laut. Sesuai tujuan awal pendiriannya sebagai pusat keunggulan industri maritime nasional, PT PAL Indonesia (Persero) telah membuktikan reputasinya sebagai kekuatan utama di dalam pengembangan industri maritim nasional. Di dalam upaya memperkuat pondasi bagi pengembangan industri maritim. PT PAL Indonesia (Persero) senantiasa bekerja keras untuk menyampaikan dan menyebarluaskan pengetahuan, teknologi, serta keterampilan kepada masyarakat luas terkait industri maritime nasional tersebut.

Usaha PT PAL Indonesia (Persero) ini merupakan langkah besar Indonesia untuk memasuki industri global bidang pertahanan. Dengan posisinya sebagai pemandu utama Alutsista matra laut, maka pada masa mendatang PT PAL Indonesia (Persero) akan terus meningkatkan kemampuannya untuk dapat berperan dalam Driving Synergy to Global Maritime Access. Peran penting dari PT PAL

Indonesia (Persero) ini akan membawa industri maritim Indonesia pada pasar maritim global.

12 Desember 2021, PT PAL Indonesia (Persero) secara resmi memaparkan konsep Industri Maritim 4.0. CEO PT PAL Indonesia (Persero), Bapak Kaharuddin Djenod menyampaikan bahwa “transformasi industri maritim 4.0 akan didukung Software Project Management dan Enterprise Resource Planning yang didesain khusus untuk PAL tidak hanya untuk mengelola proyek di internal PAL tetapi juga untuk menjalankan peran sebagai multiyard leader”. Transformasi Industri Maritim 4.0 menjadikan PT PAL Indonesia (Persero) lebih siap dalam melaksanakan seluruh proyek yang diamanatkan. Perubahan ini merupakan lompatan kuantum sebagai Leading Sector dalam mendukung Kemandirian Alutsista matra laut nasional. Sehingga kedepan PT PAL Indonesia (Persero) mampu memperkuat posisi Indonesia dalam Driving Synergy to Global Maritime Access. Dengan merubah semua secara digital, PAL akan terlahir kembali dengan wajah baru yang lebih modern sebagai lead integrator of Indonesian Multiyard 4.0. Berdiri di tonggak terdepan, menggetarkan industri perkapalan dunia.

4.1.2 Visi, Misi, dan Nilai PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya

PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya mempunyai reputasi sebagai kekuatan utama untuk pengembangan industri maritim nasional. Berikut ini merupakan visi dan misi PT PAL Indonesia:

a. Visi

Perusahaan konstruksi di bidang industri maritim dan energi berkelas dunia

b. Misi

1. Kami adalah pembangun, pemelihara dan penyedia jasa rekayasa untuk kapal atas dan bawah permukaan serta *engineering procurement* dan *construction* di bidang energi.
2. Kami adalah penyedia layanan terpadu yang ramah lingkungan untuk kepuasan pelanggan.
3. Kami berkomitmen membangun kemandirian industri pertahanan dan keamanan matra laut, maritim dan energi kebanggaan nasional.

Selain Visi dan Misi, PT PAL Indonesia (Persero) juga memiliki budaya dan nilai perusahaan sebagai salah satu perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yaitu AKHLAK. Adapun nilai AKHLAK sendiri terdiri dari :

1. Amanah
Adalah memegang teguh kepercayaan yang diberikan
2. Kompeten
Adalah terus belajar dan mengembangkan kapabilitas
3. Harmonis
Adalah saling peduli dan menghargai perbedaan
4. Loyal
Adalah berdedikasi dan mengutamakan kepentingan Bangsa dan Negara
5. Adaptif
Adalah terus berinovasi dan antusias dalam mengerjakan ataupun menghadapi perubahan
6. Kolaboratif
Adalah membangun kerjasama yang sinergis

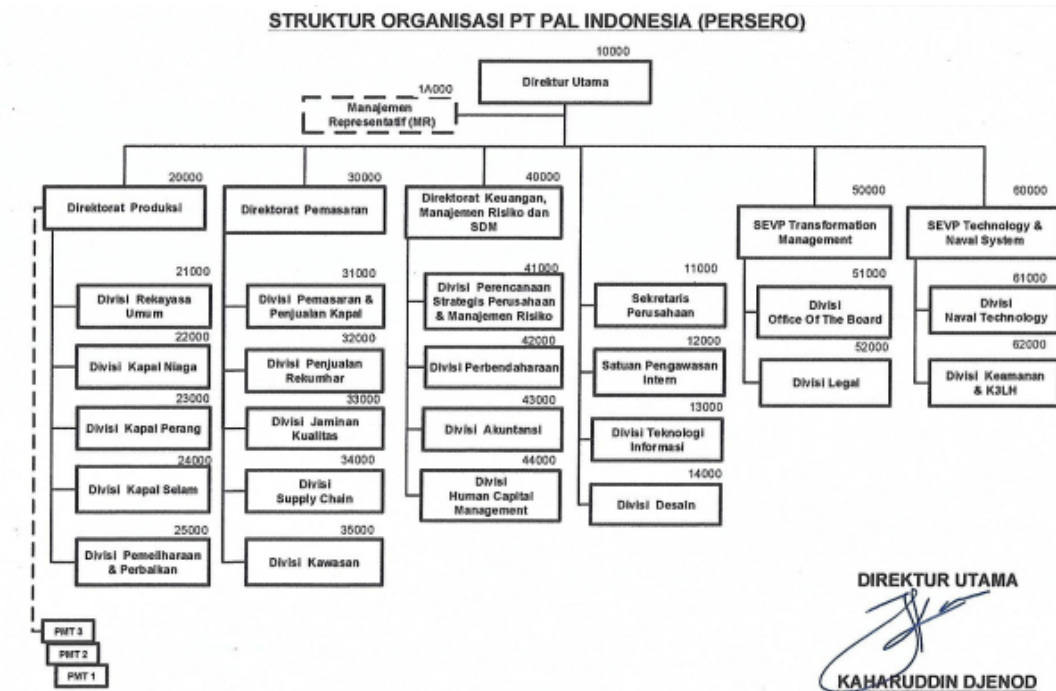


Gambar 1. Budaya dan Nilai dalam PT PAL Indonesia (Persero) Sebagai Salah Satu Perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara)

Sebelum menjadi Badan Usaha Milik Negara (BUMN), PT PAL Indonesia (Persero) memiliki 4 (empat) tata nilai perusahaan PT PAL Indonesia (Persero) yaitu SHIP. Adapun penjelasan dari SHIP antara lain adalah :

1. *Synergy*
2. *Heart Centered*
3. *Innovative*
4. *Performance*

4.1.3 Struktur Organisasi PT PAL Indonesia (Persero) Surabaya



Gambar 2. Struktur Organisasi PT PAL Indonesia (Persero)

Berikut ini penjelasan umum terkait tanggung jawab dari setiap Divisi di PT PAL Indonesia (Persero) :

1. Divisi Perencanaan Strategis Perusahaan (PSP)

Merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan sumber daya untuk pelaksanaan pekerjaan Perencanaan Perusahaan ke depan (RJPP/jangka panjang dan RKAP/jangka pendek), dan penetapan kebijakan dan prosedur manajemen risiko serta penggunaan perangkat assesmen risiko di perusahaan dalam menjalankan bisnisnya.

2. Divisi Pemasaran dan Penjualan Kapal

Merencanakan, mengkoordinir dan melaksanakan pengawasan sumber daya untuk pemasaran dan penjualan produk – produk perusahaan berupa bangunan kapal baru.

3. Divisi Penjualan Rekayasa Umum dan Harkan (Pemeliharaan dan Perbaikan)

Menyusun rencana penjualan produk rekayasa umum serta jasa pemeliharaan dan perbaikan (analisa pasar, business intelligent, segmentasi pasar dan produk, penetrasi pasar, marketing communication, dan lainnya) menuju pada akuisisi kontrak.

4. Divisi Desain

Merencanakan strategi dan sistem beserta pelaksanaannya di bidang perencanaan dan pengendalian desain, *basic* desain, desain struktur dan perlengkapan lambung, desain perlengkapan permesinan, desain perlengkapan listrik, elektronika dan senjata, penelitian dan pengembangan dengan segala aspek.

5. Divisi *Supply Chain*

Merencanakan, mengkoordinasikan, dan mengendalikan sumber daya untuk pelaksanaan pekerjaan pengadaan barang dan jasa serta penyimpanan material/peralatan dalam rangka menunjang kegiatan produksi dan operasional perusahaan.

6. Divisi Produksi

Membuat master schedule sampai detail schedule untuk produksi dan melaksanakan proses produksi sesuai dengan urutan proses dan gambar dari Divisi Desain dan material dari Divisi Supply Chain. Divisi Produksi terdiri dari Divisi Kapal Perang, Divisi Kapal Niaga, dan Divisi Kapal Selam.

7. Divisi Jaminan Kualitas

Merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan sumber daya untuk melakukan perencanaan, implementasi, pengendalian, dan pengembangan program kerja dibidang penjaminan dan pengendalian kualitas.

8. Divisi *Human Capital Management dan Command Media*

Merencanakan, mengkoordinasikan, dan melaksanakan pengawasan sumber daya untuk pelaksanaan pekerjaan *Human Capital Services*, Diklat dan pengembangan SDM, *Command Media*.

9. Divisi Kawasan

Merencanakan, mengelola, dan memelihara sarana dan prasarana di lingkungan PT PAL Indonesia (Persero).

10. Divisi Keamanan dan K3LH

Melakukan *continuous improvement* kebijakan perusahaan dalam bidang Keselamatan Dan Kesehatan Kerja, Lingkungan Hidup (K3LH) serta sistem keamanan dan ketertiban di lingkungan PT PAL Indonesia (Persero).

4.1.4 Gambaran Umum Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)

Divisi Kapal Perang (DKP) adalah unit kerja struktural tingkat Divisi dalam organisasi Direktorat Produksi dan dipimpin oleh seorang Kepala Divisi Kapal Perang, berkedudukan langsung di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Produksi. Kepala Divisi Kapal Perang membawahi dan membina beberapa departemen, antara lain :

1. Departemen Perencanaan & Pengendalian

Tugas pokok dari Departemen Perencanaan & Pengendalian adalah menjabarkan, menyusun strategi pelaksanaan kebijakan Divisi Kapal Perang beserta program kerjanya dalam bidang perencanaan dan pengendalian proses produksi untuk mencapai kualitas, biaya dan jadwal yang telah ditetapkan serta merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan sumber daya dalam bidang perencanaan dan pengendalian proses produksi.

2. Departemen *Machinery Outfitting & Hull Outfitting* (MO & HO)

Tugas Pokok dari Departemen *Machinery Outfitting & Hull Outfitting* (MO & HO) adalah menjabarkan, menyusun strategi pelaksanaan kebijakan Divisi Kapal Perang beserta program kerjanya dalam bidang persiapan, pelaksanaan pengkoordinasian dan pengendalian pekerjaan yang berkaitan dengan kegiatan fabrikasi dan instalasi *machinery outfitting* dan *hull outfitting* sampai dengan pelaksanaan *testing* dan *commissioning* serta merencanakan, mengkoordinasikan, dan melaksanakan pengawasan sumber daya dalam bidang fabrikasi dan instalasi *machinery outfitting* dan *hull outfitting* sampai dengan pelaksanaan *testing* dan *commissioning*.

3. Departemen Konstruksi Kapal

Tugas pokok dari Departemen Konstruksi Kapal adalah menjabarkan, menyusun strategi pelaksanaan kebijakan Divisi Kapal Perang beserta program kerjanya dalam bidang pembangunan konstruksi lambung kapal, mulai dari proses *Blasting Painting Raw Material*, Fabrikasi, *Assembly*, *Erection*, hingga *Final Painting* Kapal Baja dan Aluminium (kapal perang, kapal cepat dan lain-lain) atau proyek-proyek non kapal yang dikerjakan oleh Divisi Kapal Perang serta merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan serta pengendalian sumber daya dalam bidang pembangunan konstruksi lambung kapal, mulai dari proses *Blasting*

Painting Raw Material, Fabrikasi, *Assembly*, *Erection*, hingga *Final Painting* Kapal Baja dan Aluminium (kapal perang, kapal cepat dan lain-lain) atau proyek-proyek non kapal yang dikerjakan oleh Divisi Kapal Perang

4. Departemen *Electric Outfitting & Interior*

Tugas pokok dari Departemen *Electric Outfitting & Interior* adalah menjabarkan, menyusun strategi pelaksanaan kebijakan Divisi Kapal Perang beserta program kerjanya dalam bidang perencanaan, persiapan, pelaksanaan pengkoordinasian dan pengendalian pekerjaan yang berkaitan dengan kegiatan fabrikasi dan instalasi *electric/electric outfitting, control system* dan interior kapal serta navigasi & komunikasi sampai dengan pelaksanaan *testing* dan *commissioning* serta merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan sumber daya dalam bidang fabrikasi dan instalasi *electric/electric outfitting, control system* dan interior kapal serta navigasi & komunikasi sampai dengan pelaksanaan *testing* dan *commissioning*.

5. Departemen Dukungan Produksi

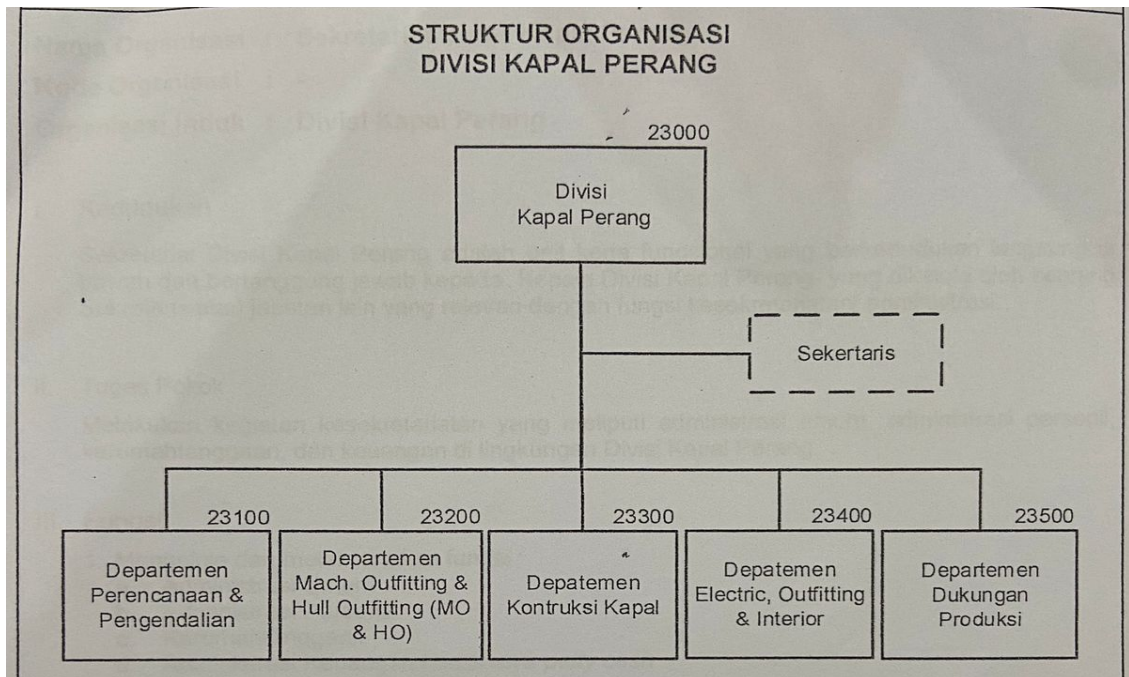
Tugas pokok dari Departemen Dukungan Produksi adalah menjabarkan, menyusun strategi pelaksanaan kebijakan Divisi Kapal Perang beserta program kerjanya dalam bidang pemberian dukungan, baik terhadap kegiatan produksi maupun operasional, dalam lingkup Divisi Kapal Perang serta merencanakan, mengkoordinasikan dan melaksanakan pengawasan sumber daya dalam bidang pemberian dukungan terhadap kegiatan produksi maupun operasional.

Selain itu, adapun Motto Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) adalah HEBAT yang merupakan singkatan dari:

1. H : Hadir sebagai solusi
2. E : Efektif dan efisien dalam bekerja
3. B : Berani dan tangguh
4. A : Aktif dan kreatif berkarya
5. T : Taat kepada Tuhan Yang Maha Esa

Motto tersebut menjadi pegangan atau pedoman setiap pekerja Divisi Kapal Perang (DKP) dalam bekerja supaya dapat menghasilkan produk yang unggul. Setiap

selesai kegiatan apel atau yang lainnya, motto HEBAT selalu diserukan di Divisi Kapal Perang untuk menumbuhkan semangat para pekerja.



Gambar 3. Struktur Organisasi Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)

4.1.5 Gambaran Umum Biro K3LH Kapal Perang

Dalam Divisi Kapal Perang (DKP) terdapat tim K3LH. Adapun tugas pokok dari Biro K3LH Kapal Perang antara lain merencanakan, mengkoordinasikan, dan melaksanakan pengawasan sumber daya dan pekerjaan di bidang penyusunan pelaksanaan program kerja yang berkaitan dengan pengelolaan K3LH di Divisi Kapal Perang. Tim K3LH di Divisi Kapal Perang menjalankan beberapa fungsi sebagai berikut :

1. Memastikan penerapan sisdur/standar K3LH yang berlaku di Perusahaan berjalan secara efektif di Divisi Kapal Perang
2. Melaksanakan penyuluhan/sosialisasi sisdur/standar K3LH kepada seluruh personil organik dan non organik di Divisi Kapal Perang
3. Merencanakan, mengendalikan, dan mendistribusi APD untuk pelaksanaan produksi di Divisi Kapal Perang
4. Melaksanakan pemantauan terhadap penyakit akibat kondisi dan lingkungan kerja di Divisi Kapal Perang
5. Melakukan pengawasan ergonomi dan penataan tempat kerja (5R) di Divisi Kapal Perang

6. Memetakan dan melaporkan sumber daya dan semua kegiatan yang memiliki dampak negatif/rawan terhadap kondisi Keselamatan dan Kesehatan Kerja di lokasi produksi kepada unit kerja terkait (di Divisi Kapal Perang)
7. Melakukan investigasi terhadap adanya kecelakaan kerja dan membuat tindakan perbaikan dan pencegahan di Divisi Kapal Perang
8. Pengaturan dan penerbitan rambu-rambu K3LH di Divisi Kapal Perang
9. Melaksanakan program pencegahan penyalahgunaan narkoba di lingkungan bironya.

4.2 Implementasi Fasilitas P3K Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)

4.2.1 Petugas P3K

Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) memiliki total 249 pekerja di dalam bengkel, biro, dan departemen. Berdasarkan observasi penulis, pada Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) belum terdapat petugas P3K yang telah memiliki lisensi dan buku kegiatan P3K dari Kepala Instansi yang bertanggung jawab di bidang ketenagakerjaan setempat sesuai dengan Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008.

4.2.2 Ruang P3K

Berdasarkan observasi penulis, pada Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) belum ada ruangan khusus untuk menangani P3K, hanya ada sebuah ruang *safety* yang dapat melakukan pelayanan P3K dalam waktu singkat. Jika diperlukan tindakan yang menghabiskan waktu banyak, maka korban akan dilarikan ke klinik perusahaan. PT PAL Indonesia (Persero) memiliki fasilitas pelayanan kesehatan berupa 1 (satu) klinik perusahaan dengan 1 (satu) dokter dan 1 (satu) perawat. Berdasarkan wawancara dengan inspektur K3LH, fasilitas tersebut diasumsikan sudah dapat mengatasi pertolongan pertama pada kecelakaan dari Divisi Kapal Perang.

4.2.3 Kotak P3K dan Isi

Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) memiliki 28 kotak P3K yang terletak di setiap bengkel, departemen, dan biro. Inspeksi kotak P3K dilakukan setiap 3 (tiga) bulan sekali dalam satu tahun yaitu pada bulan Maret, Juni, September, dan Desember yang dilakukan oleh Inspektur K3LH di Divisi Kapal

Perang. Pemeriksaan tersebut bertujuan untuk mengetahui kelengkapan serta kelayakan kotak dan isi P3K. Adapun distribusi dari kotak P3K antara lain adalah sebagai berikut :

| No. | Nama Bengkel/ Departemen/ Biro | Jumlah (kotak) |
|-----|--------------------------------|----------------|
| 1. | Ruang Departemen Dukungan | 1 |
| 2. | Biro Harkan | 1 |
| 3. | Bengkel Fabrikasi | 1 |
| 4. | Bengkel Palletizing | 1 |
| 5. | Gudang Material | 1 |
| 6. | Bengkel Cat | 1 |
| 7. | Ruang K3LH | 1 |
| 8. | Bengkel Las 1 | 1 |
| 9. | Biro Operasional | 1 |
| 10. | Bengkel Erection | 1 |
| 11. | Bengkel Assembly | 1 |
| 12. | Ruang Ana-Eva | 1 |
| 13. | Ruang Departemen PPC | 1 |
| 14. | Ruang Divisi | 1 |
| 15. | Ruang Biro Repro HC | 1 |
| 16. | Bengkel Pipa A | 1 |
| 17. | Bengkel Pipa B | 1 |
| 18. | Bengkel Las 2 | 1 |
| 19. | Bengkel Interior | 1 |
| 20. | Bengkel Aluminium | 1 |
| 21. | Biro Repro EO | 1 |
| 22. | Bengkel Listrik | 1 |
| 23. | Bengkel Ekasistol | 1 |
| 24. | Biro Repro MO | 1 |
| 25. | Bengkel Shipfitter | 1 |
| 26. | Bengkel Mesin | 1 |
| 27. | Utilitas | 1 |
| 28. | Kemenproan KCR 5&6 | 1 |

Tabel 4. Distribusi Kotak P3K di Divisi Kapal Perang

Berdasarkan observasi lapangan, terdapat beberapa kotak P3K yang kurang layak untuk digunakan. Ketidaksesuaian tersebut antara lain diartikan sebagai berikut :

- Dalam Ruang Ana-Eva, ukuran kotak P3K terlalu kecil sehingga isi dari kotak P3K tidak dapat menampung seluruh isi kotak sesuai dengan ketentuan Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008.
- Dalam Ruang Kemenproan KCR 5&6 dan Bengkel Assembly, kotak P3K tidak diletakkan di tempat yang mudah terlihat dan terjangkau oleh pekerja.

- c. Dalam Ruang Biro Repro HC, kaca depan transparan kotak P3K sudah terlepas dari kayu penopang sehingga kotak tidak steril dan berkemungkinan untuk terpapar debu dari luar.

Tipe kotak P3K yang digunakan di area Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) adalah kotak tipe A. Tipe A merupakan kotak yang digunakan untuk 25 pekerja/buruh di setiap area kerja. Berikut jumlah pekerja di setiap bengkel, departemen, ataupun biro beserta letak kotak P3K :

| No. | Nama Bengkel/ Departemen/ Biro | Jumlah Pekerja | Nomor Kotak P3K | Nama Kotak P3K (Lokasi Kerja) |
|-----|-----------------------------------|-------------------|--------------------|--|
| 1. | Biro Repro HC | 3 orang | 15 | Ruang Biro Repro HC |
| 2. | Bengkel Fabrikasi | 11 orang | 3 | Bengkel Fabrikasi |
| 3. | Bengkel Assembly | 19 orang | 11 | Bengkel Assembly |
| 4. | Bengkel Erection | 16 orang | 10 | Bengkel Erection |
| 5. | Bengkel Aluminium | 9 orang | 20 | Bengkel Aluminium |
| 6. | Bengkel Las I | 30 orang | 8 | Bengkel Las I |
| 7. | Bengkel Cat | 5 orang | 6 | Bengkel Cat |
| 8. | Departemen Randal | 22 orang | 13, 4, 12 | Ruang Departemen PPC Bengkel Palletizing Ruang Ana-Eva |
| 9. | Departemen Dukungan | 3 orang | 1 | Ruang Departemen Dukungan |
| 10. | Biro Fasker & Aset | 6 orang | 27 & 5 | Utilitas Gudang Material |
| 11. | Biro Maintenance | 5 orang | 2 | Biro Harkan |
| 12. | Biro Operasional | 7 orang | 9 | Biro Operasional |
| 13. | Biro EO & Interior | 3 orang | 21 | Biro Repro EO |
| 14. | Bengkel Listrik | 11 orang | 22 | Bengkel Listrik |
| 15. | Bengkel Ekasistrol | 9 orang | 23 | Bengkel Ekasistrol |
| 16. | Bengkel Interior | 6 orang | 19 | Bengkel Interior |
| 17. | Biro Repro MO&HO | 3 orang | 24 | Biro Repro MO |
| 18. | Bengkel Steelwork | 11 orang | 25 | Bengkel Shipfitter |
| 19. | Bengkel Pipa | 26 orang | 16 & 17 | Bengkel Pipa A Bengkel Pipa B |
| 20. | Bengkel Mesin | 11 orang | 26 | Bengkel Mesin |
| 21. | Bengkel Las II | 24 orang | 18 | Bengkel Las II |
| 22. | Divisi Kapal Perang | 2 orang | 14 | Ruang Divisi |
| 23. | Kemenproan KCR 5&6 | 5 orang | 28 | Kemenproan KCR 5&6 |
| 24. | Kemenproan KCR 3&4 | 2 orang | - | Tidak Ada |

Tabel 5. Jumlah Pekerja di Divisi Kapal Perang

Kotak tipe A dipilih karena setiap bengkel, departemen, atau biro di Divisi Kapal Perang memiliki jumlah pekerja yang rata – rata tidak lebih dari 25 orang. Berikut isi dari Kotak P3K tipe A :

| No. | Nama Isi P3K | Jumlah | Satuan |
|-----|----------------------------------|--------|---------|
| 1. | Kasa steril terbungkus | 20 | bungkus |
| 2. | Perban (lebar 5 cm) | 2 | bungkus |
| 3. | Perban (lebar 10 cm) | 2 | bungkus |
| 4. | Plester (lebar 1,25 cm) | 2 | roll |
| 5. | Plester Cepat | 10 | bungkus |
| 6. | Kapas (25 gram) | 1 | bungkus |
| 7. | Kain segitiga/mittela | 2 | buah |
| 8. | Gunting | 1 | buah |
| 9. | Peniti | 12 | buah |
| 10. | Sarung tangan sekali pakai | 1 | pasang |
| 11. | Masker | 1 | buah |
| 12. | Pinset | 1 | buah |
| 13. | Lampu senter | 1 | buah |
| 14. | Gelas untuk cuci mata | 1 | buah |
| 15. | Kantong plastik bersih | 1 | buah |
| 16. | Aquades (100 ml lar. Saline) | 1 | botol |
| 17. | Povidon Iodin (60 ml) | 1 | botol |
| 18. | Alkohol 70% | 1 | botol |
| 19. | Buku panduan P3K di tempat kerja | 1 | buah |
| 20. | Buku catatan | 1 | buah |
| 21. | Daftar isi kotak | 1 | buah |

Tabel 6. Isi Kotak P3K Tipe A

Divisi Kapal Perang telah melakukan pelaporan kotak P3K secara berkala. Hasil inspeksi yang dilakukan oleh inspektur K3LH kemudian dibentuk sebuah grafik untuk mengetahui presentase distribusi per item isi kotak P3K. Selain distribusi per item isi kotak P3K, terdapat pula presentase kelengkapan distribusi P3K sebelum dilakukan inspeksi dan pengisian ulang (data terlampir).

Untuk mempermudah perekapan hasil inspeksi, inspektur K3LH telah membentuk sebuah formulir *online* berupa *google form* dilengkapi dengan *barcode* yang ditempelkan pada setiap kotak P3K di Divisi Kapal Perang. *Barcode* tersebut terhubung langsung dengan link *google form* yang dapat di akses melalui *smartphone* inspektur K3LH. Dengan adanya *barcode* tersebut, maka inspektur K3LH dapat lebih mudah dalam melakukan inspeksi dan melakukan rekap hasil inspeksi karena hasil dari *google form* tersebut dapat dengan mudah diunduh dalam bentuk *Microsoft Excel*.

4.2.4 Alat Evakuasi dan Alat Transportasi

Alat evakuasi adalah sarana penting dalam menolong korban serta bagi tim penolongnya mulai dari peralatan stabilisasi korban, mobilisasi, dan sebagainya (Indra, 2016). Berdasarkan observasi penulis, pada Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) belum ada alat evakuasi sederhana seperti tandu untuk memindahkan korban ke tempat yang aman atau rujukan. Sementara untuk alat transportasi, Divisi Kapal Perang belum memiliki alat transportasi khusus untuk mengangkut korban. Tetapi dalam kasus tertentu mobil *ambulance* dapat didapatkan dari klinik perusahaan.

4.3 Analisa Fasilitas P3K Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)

Fasilitas P3K di tempat kerja adalah semua peralatan, perlengkapan, dan bahan yang digunakan dalam pelaksanaan P3K di tempat kerja (Permenakertrans, 2008). Berikut hasil perbandingan Fasilitas P3K di Tempat Kerja berdasarkan Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008 :

| No. | Fasilitas P3K di Tempat Kerja | Kesesuaian | Keterangan |
|-----|-------------------------------------|--------------|---|
| 1. | Petugas P3K | Tidak Sesuai | Belum ada petugas P3K yang memiliki lisensi dan buku kegiatan P3K dari Kepala Instansi setempat |
| 2. | Ruang P3K | Tidak Sesuai | Hanya ada sebuah ruang <i>safety</i> yang dapat melakukan pelayanan P3K dalam waktu singkat |
| 3. | Kotak P3K dan Isi | Sesuai | Terdapat 28 kotak P3K tipe A di setiap bengkel, departemen dan biro di Divisi Kapal Perang |
| 4. | Alat Evakuasi dan Alat Transportasi | Tidak Sesuai | Belum ada alat evakuasi sederhana seperti tandu dan alat transportasi. |

Tabel 7. Perbandingan Fasilitas P3K di Divisi Kapal Perang dengan Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008

4.3.1 Analisa Petugas P3K

Dari hasil observasi penulis selama kegiatan magang, Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) belum memiliki petugas yang berlisensi sebagaimana

sesuai dengan Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008. Padahal, jumlah pekerja dalam Divisi Kapal Perang tergolong cukup banyak, yaitu sebanyak 249 pekerja. Jika mengacu pada Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008, Divisi Kapal Perang seharusnya memiliki setidaknya 3 petugas P3K yang berlisensi karena tempat kerja di Divisi Kapal Perang merupakan tempat kerja dengan potensi bahaya yang tinggi.

4.3.2 Analisa Ruang P3K

Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) memang tidak memiliki ruang P3K yang sesuai dengan ketentuan dari Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008. Akan tetapi, PT PAL Indonesia (Persero) memiliki sebuah klinik perusahaan atau KESIND yang diasumsikan sudah dapat mengatasi pertolongan pertama pada kecelakaan dari Divisi Kapal Perang. Meski demikian, seharusnya Divisi Kapal Perang memiliki 1 (satu) ruang P3K karena kondisi tempat kerja yang sangat luas dan banyaknya jumlah pekerja yang berada di dalam tempat kerja tersebut. Ruang P3K dibutuhkan ketika pekerja mengalami kecelakaan. Dengan adanya ruang P3K, pekerja yang mengalami kecelakaan dapat mendapatkan pertolongan pertamanya di ruang khusus tersebut. Selain itu, pekerja juga dapat beristirahat sejenak sebelum melanjutkan pekerjaannya kembali atau sebelum dirujuk ke klinik perusahaan (KESIND).

Dalam Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008, utamanya pada pasal 9 ayat 2 dijelaskan persyaratan dari ruang P3K itu sendiri seperti lokasi, kondisi ruangan, dan isi ruangan. Berdasarkan hasil observasi lapangan penulis, terdapat beberapa ruangan yang berpotensi untuk dijadikan ruang P3K. Akan tetapi, berdasarkan hasil wawancara dengan inspektur K3LH diketahui bahwa karena keterbatasan tertentu, ruangan yang berpotensi menjadi ruang P3K tersebut belum bisa digunakan sebagai ruang P3K. Selain itu, pengetahuan pekerja mengenai kesehatan dan keselamatan kerja yang masih minim juga menjadi salah satu faktor dari tidak tersedianya ruang P3K. Pekerja merasa sehat dan baik-baik saja dan cenderung kurang berhati-hati untuk mencegah terjadinya kecelakaan, sehingga mereka merasa tidak membutuhkan tempat untuk beristirahat ketika dirasa tubuhnya dalam kondisi yang kurang sehat. Memang beberapa kecelakaan kerap terjadi di Divisi Kapal Perang, akan tetapi pekerja merasa tidak membutuhkan waktu untuk beristirahat sejenak dan cenderung langsung bekerja begitu saja.

4.3.3 Analisa Kotak P3K dan Isi

Berdasarkan wawancara penulis, inspektur K3LH sudah pernah mengajukan kotak P3K baru kepada pihak manajemen karena kondisi kotak P3K yang terlalu kecil atau kotak yang sudah tidak layak untuk digunakan. Akan tetapi, karena keterbatasan dan alasan finansial perusahaan, pengajuan tersebut tidak dapat diterima oleh pihak manajemen sehingga kotak P3K tidak dapat dibenahi.

Selain itu, dalam hasil inspeksi P3K diketahui masih ditemukan beberapa kotak P3K yang tidak diletakkan di tempat yang mudah terlihat dan terjangkau oleh pekerja. Hal ini tentu dapat merugikan pekerja, terutama ketika pekerja membutuhkan pertolongan cepat dalam menggunakan isi dari kotak P3K tersebut. Memang saat ini belum ada teguran tegas dan sosialisasi kepada PIC masing – masing kotak P3K mengenai peletakan tersebut, sehingga PIC juga kurang tegas dalam memperlakukan kotak P3K sesuai dengan ketentuan dari Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008.

Isi kotak P3K di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) telah memenuhi ketentuan dari Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008. Inspektur K3LH juga telah melakukan pelaporan berkala mengenai hasil inspeksi kotak dan isi P3K secara modern dengan menggunakan *barcode* dan platform *google form* yang merupakan salah satu inovasi dari inspektur K3LH Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). Akan tetapi, masih ditemukan ketidaksesuaian dari pencatatan penggunaan isi kotak P3K, seperti isi kotak yang telah digunakan tidak dicatat di kertas yang telah disediakan oleh inspektur K3LH di samping kotak P3K. Hal ini tentu akan mempersulit inspektur K3LH dalam melakukan pelaporan kecelakaan ringan yang telah ditangani dengan isi kotak P3K.

Adapun temuan lainnya yaitu kurangnya kotak P3K pada Bengkel Las I. Kotak tipe A merupakan kotak yang dapat menampung hanya 25 pekerja saja, sementara pada Bengkel Las I jumlah pekerja lebih dari 25 orang yaitu 30 orang. Akan tetapi, berdasarkan hasil observasi penulis diketahui kotak P3K yang disediakan di Bengkel Las I hanya 1 buah saja.

4.3.4 Analisa Alat Evakuasi dan Alat Transportasi

Dari hasil observasi penulis, Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) belum memiliki alat evakuasi sederhana berupa tandu dan alat transportasi berupa *Ambulance* sesuai dengan ketentuan dari Permenakertrans No. PER

15/MEN/VIII/2008. Akan tetapi, PT PAL Indonesia (Persero) memiliki sebuah klinik perusahaan atau KESIND yang didalamnya terdapat alat evakuasi sederhana berupa tandu dan juga alat transportasi berupa 1 (satu) buah mobil *Ambulance* sesuai dengan ketentuan dari Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008. Meski begitu, karena kondisi tempat kerja yang sangat luas, sudah seharusnya Divisi Kapal Perang memiliki setidaknya sebuah alat evakuasi sederhana untuk menjauhkan korban dari sumber bahaya dan meletakkannya di tempat yang jauh lebih aman.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Pada Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero), terdapat fasilitas P3K untuk menunjang pertolongan pertama pada kecelakaan kerja, akan tetapi fasilitas tersebut masih memiliki beberapa kekurangan karena belum sepenuhnya sesuai dengan ketentuan dari Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008.
2. Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) memiliki 28 kotak P3K tipe A yang sudah sesuai dengan ketentuan dari Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008.
3. Berdasarkan hasil observasi, Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) belum memiliki petugas P3K yang berlisensi, ruangan khusus P3K, dan alat evakuasi serta alat transportasi untuk korban.

5.2 Saran

1. Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) belum memiliki ruangan khusus, alat evakuasi, dan alat transportasi untuk menangani P3K. Maka, alangkah lebih baik jika disediakan ruangan khusus untuk menangani P3K beserta alat evakuasi dan alat transportasi yang sesuai dengan ketentuan Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008.
2. Kondisi beberapa Kotak P3K di bengkel, biro, dan departemen di Divisi Kapal Perang belum sepenuhnya sempurna. Hal ini ditunjukkan dengan kondisi kotak P3K yang terlalu kecil ataupun sudah tidak layak pakai. Maka dari itu, alangkah lebih baiknya jika pihak manajemen mulai memperhatikan dan melakukan advokasi mengenai ajuan kotak P3K.
3. Pada Bengkel Las I diketahui jumlah pekerja adalah 30 orang. Akan tetapi, kotak P3K yang disediakan masih belum sesuai dengan ketentuan kotak tipe A yang hanya untuk 25 orang pekerja saja. Seharusnya, pada bengkel Las I kotak yang disediakan berjumlah 2 kotak tipe A. Maka dari itu, perlu adanya penambahan kotak P3K pada bengkel Las 1 agar sesuai dengan ketentuan dari Permenakertrans No. PER 15/MEN/VIII/2008.
4. Kurangnya pengetahuan pekerja mengenai pentingnya Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero) dapat membahayakan para pekerjanya. Oleh karena itu, diperlukannya edukasi mengenai

dasar – dasar P3K yang dapat dituangkan dalam bentuk poster maupun *banner* yang dipasang di tempat yang mudah terlihat dan dibaca oleh para pekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Murwani. (2008). Ketrampilan Dasar Praktik Klinik Keperawatan. Yogyakarta: Fitramaya, 2008
- A. Yunisa. 2017. P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan). Jakarta: Victory Inti Cipta.
- Agung Wahyudi B. 2018. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) : Investigasi Kecelakaan Kerja. Asosiasi Tenaga Teknik Indonesia (ASTTI).
- Anwar, M., Sugiharto, (2018). Penyebab Kecelakaan Kerja PT. Pura Barutama Unit Offset. Jurusan Ilmu Kesehaatan Masyarakat. Fakultas Ilmu Keolahragaan, Universitas Negeri Semarang. ISSN: 1475-362846.
- Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Profil Organisasi, <https://bumn.go.id/about/profile> diakses 10 Maret 2022.
- Bird and Germain, F. J. (1990). *Practicial Loss Control Leadership*. USA: Institute Publishing.
- Buntarto (2015). Panduan Praktis Keselamatan & Kesehatan Kerja Untuk Industri, Yogyakarta: Pustaka Baru Press.
- Ismara, K. I., Slamet, Hargiyarto, P., Slolikhin, M., Yuniarti, N., Sugiyono, L, B., Khayati, E. Z., Jatmiko, R. D., Fatah, A., Wulandari, B., Hidayat, N., & Wahyuni, I. (2014). Buku Ajar Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (K3). In *Universitas Negeri Yogyakarta*.
- Kementrian Perindustrian Republik Indonesia. 2017. Indonesia Masuk Kategori Negara Industri, <https://www.kemenperin.go.id/artikel/18473/Indonesia-Masuk-Kategori-Negara-Industri> diakses 10 Maret 2022.
- Kementrian Perindustrian Republik Indonesia. 2022. Industri Manufaktur Indonesia Semakin Ekspansif. <https://kemenperin.go.id/artikel/23125/Industri-Manufaktur-Indonesia-Semakin-Ekspansif> diakses 1 April 2022.
- Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia. 1998. Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1998 tentang Tata Cara Pelaporan dan Pemeriksaan Kecelakaan.
- Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. 2008. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2008 tentang Pertolongan Pertama pada Kecelakaan Kerja di Tempat Kerja.
- PT PAL Indonesia (Persero). 2022. Profil Perusahaan, <https://www.pal.co.id/dewan-direksi-3/> diakses 10 Maret 2022.
- Restuputri, D. P., & Sari, R. P. D. (2015). Analisis kecelakaan kerja dengan menggunakan metode Hazard and Operability Study (HAZOP). *Jurnal Ilmiah Teknik Industri*, 14(1), 24-35.

Sunaryo, M., Ayu, F., & Afridah, W. (2017). Gambaran Pengetahuan Pekerja Terhadap Penerapan P3K di Tempat Kerja pada Gedung CBO PT. ABC, Kota Surabaya Tahun 2017.

Sungkawa, I., Muchlis, M., & Sadika, F. (2016). Perancangan Sarana Evakuasi Di Dalam Hutan (studi Kasus Gunung Hutan Jawa Barat). *eProceedings of Art & Design*, 3(3).

Tarwaka. 2008. Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja. Harapan Press, Surakarta.

Trismayanti, D., Ikhtiar, M., & Nurlinda, A. (2021). Hubungan Kemampuan Penanganan P3K oleh Karyawan Bagian Produksi dengan Kecelakaan Kerja di PT. Sermani Steel. *Window of Public Health Journal*, 961-969.

Wangi, V. K. N. (2020). Dampak Kesehatan Dan Keselamatan Kerja, Beban Kerja, Dan Lingkungan Kerja Fisik Terhadap Kinerja. *Jurnal Manajemen Bisnis*, 7(1), 40-50.

Wulandini, P., Saputra, R., Fitri, A., & Marlita, L. (2019). Pelatihan *First Aid* Gempa di SMA Islam Al-Ikhwan Sesait Kec. Kayangan KLU Lombok Utara 2019. *Dinamisia: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 3(2), 286-290.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Program Kerja Biro K3LH Divisi Kapal Perang Tahun 2022

| PROGRAM KERJA BIRO K3LH KAPAL PERANG TAHUN 2022 | | DEPARTEMEN K3LH | | | | | | | | | | | | DIVISI KAPAL PERANG | | PIC | |
|---|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|---|--|----------------------|--|
| No. | | Program Kerja | | | | | | | | | | | | Keterangan | | PIC | |
| 1 | | Review Identifikasi Aspek K3LH & Objective Target | | | | | | | | | | | | 1 kali setahun | | Tim | |
| 2 | | Pelatihan Tanggap Darurat | | | | | | | | | | | | 1 kali setahun sesuai Jadwal Biro K3LH Korporat | | Tim | |
| 3 | | Sosialisasi K3LH | | | | | | | | | | | | : Sosialisasi K3LH Korporat : Sosialisasi K3LH Dept | | Tim | |
| 4 | | Pelaksanaan Safety Induction kepada Siswa/Mahasiswa OIT, Guru OIT, & Subkontraktor | | | | | | | | | | | | Kondisional | | Wahyu F. Fitri N. S. | |
| 5 | | Pelaksanaan Colour Coding | | | | | | | | | | | | 6 Bulan Sekali (Smt 1 Hijau & Smt 2 Biru) | | M. Rizal A. | |
| 6 | | Inspeksi Sling | | | | | | | | | | | | 1 Bulan Sekali | | M. Rizal A. | |
| 7 | | Pembuatan Laporan Jam Kerja Selamat | | | | | | | | | | | | 1 kali Sebulan | | Fitria N. S. | |
| 8 | | Pemeriksaan & Distribusi APD Wajib, berupa kasemata berling, sepatu safety, dan katupak TL 2022 | | | | | | | | | | | | Kondisional | | Tim | |
| 9 | | Inspeksi Area Bengkel, Area Kerja, dan Ruangan di DKP | | | | | | | | | | | | Kondisional | | Tim | |
| 10 | | Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan | | | | | | | | | | | | Kondisional | | M. Rizal | |
| 11 | | Pendistribusian APD Harian (APD Consumable) | | | | | | | | | | | | Kondisional | | Wahyu F. | |
| 12 | | Pelaporan Jumlah Pemakaian APD | | | | | | | | | | | | 3 Bulan Sekali | | Fitria N. S. | |
| 13 | | Inspeksi Selang Gas Oksigen & Acetylen | | | | | | | | | | | | 3 kali Setahun | | Wahyu F. | |
| 14 | | Inspeksi Intalasi Gas Sentral Oksigen & Acetylen | | | | | | | | | | | | 1 Bulan Sekali | | M. Rizal A. | |
| 15 | | Pemeriksaan Penggunaan IPI Kotak P3K | | | | | | | | | | | | 3 Bulan Sekali | | Wahyu F. | |
| 16 | | Perencanaan Pengadaan APD Proyek | | | | | | | | | | | | Kondisional | | Fitria N. S. | |
| 17 | | Pelaksanaan Fumigasi Hama | | | | | | | | | | | | Kondisional | | Tim | |
| 18 | | Refreshment SOP K3LH | | | | | | | | | | | | Kondisional | | Tim | |

Surabaya, 30 Desember 2021

Mengetahui
Divisi Keamanan & K3LH
Kadep. K3LHMengetahui
Divisi Keamanan & K3LH
Dept. K3LH
Pit. Kabiro K3LH Kapal Perang

Sudi Utomo

Mahendana Ridi

Lampiran 2. Kondisi Ruang Safety Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero)



Lampiran 3. Kondisi Kotak P3K di Ruang Ana-Eva



Lampiran 4. Kondisi Kotak P3K dalam Ruang Kemenproan KCR 5&6



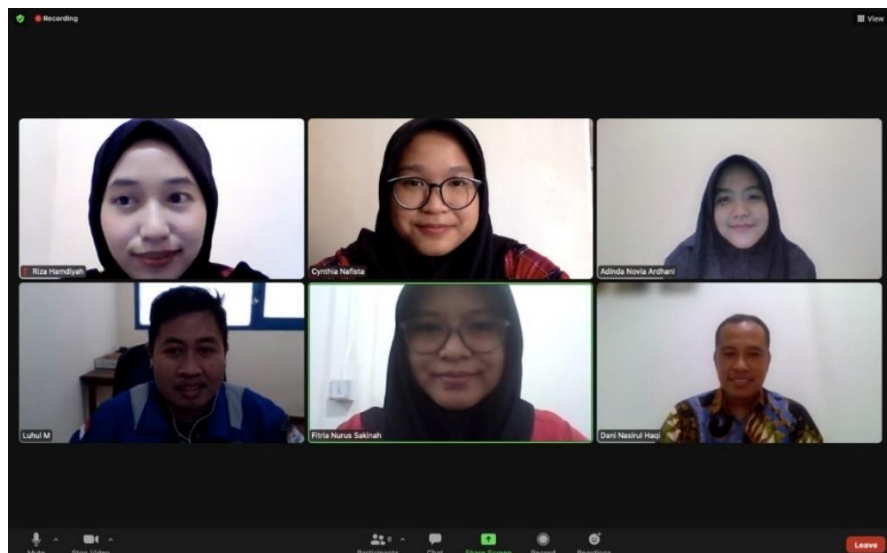
Lampiran 5. Kondisi Kotak P3K di Bengkel Assembly



Lampiran 6. Kondisi Kotak P3K di Ruang Biro Repro HC



Lampiran 7. Dokumentasi Kegiatan Magang



Lampiran 8. Surat Permohonan Magang



KEMENTERIAN PENDIDIKAN, KEBUDAYAAN,
RISET DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS AIRLANGGA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
Kampus C Mulyorejo Surabaya 60115 Telp. 031-5920948, 5920949 Fax. 031-5924618
Laman: <http://www.fkm.unair.ac.id> E-mail: info@fkm.unair.ac.id

Nomor : 7159/UN3.1.10/PK/2021
Perihal : **Permohonan izin magang**

30 November 2021

Yth. Direktur
PT. Penataran Angkatan Laut (PAL) Indonesia
Jalan Ujung Surabaya Kota Surabaya. 60155

Schubungan dengan pelaksanaan program magang bagi mahasiswa Program Studi Kesehatan Masyarakat Program Sarjana (SI) Tahun Akademik 2021/2022, dengan ini kami mohon Saudara mengizinkan mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Airlangga, atas nama :

| No. | Nama Mahasiswa | NIM. | Peminatan | Pembimbing | Pelaksanaan |
|-----|----------------------|--------------|-------------------------------|--------------------------------|----------------|
| 1. | Cynthia Nafista | 101811133082 | Keselamatan & Kesehatan Kerja | Dani Nasirul Haqi, S.KM., MKKK | Online/Offline |
| 2. | Adinda Novia Ardhami | 101811133094 | | | |
| 3. | Riza Hamdiyah | 101811133122 | | | |

Sebagai peserta magang di PT. Penataran Angkatan Laut (PAL) Indonesia, mulai 2 Februari-29 Maret 2022. Terlampir kami sampaikan pernyataan kesanggupan mematuhi protokol kesehatan dan hal lain yang dipersyaratkan dalam rangka menjaga kesehatan dalam kondisi pandemi COVID-19.

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.



Tembusan :

1. Dekan FKM UNAIR
2. Kadept. Keselamatan & Kesehatan Kerja FKM UNAIR
3. Koordinator Magang Fakultas Kesehatan Masyarakat UNAIR
4. Koordinator Magang Departemen
5. Yang bersangkutan

Lampiran 9. Surat Balasan



Nomor : PKL / 741 / 51200 / XII / 2021
Perihal : Praktek Kerja Lapangan

Surabaya, 31 Desember 2021

Kepada Yth :
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Airlangga
di Tempat

Dengan hormat,

Memperhatikan Surat Nomor 7159/UN3.1.10/PAK/2021 pada dasarnya PT PAL Indonesia (Persero) dapat menerima Mahasiswa/ Mahasiswa Universitas Airlangga melaksanakan Praktek Kerja. Berikut data mahasiswa/mahasiswi sebagai berikut:

| NO | NAMA | NIM | Unit Kerja | Pelaksanaan |
|----|----------------------|--------------|--------------|------------------|
| 1 | Cynthia Nafista | 101811133082 | Kapal Perang | 02 Februari 2022 |
| 2 | Adinda Novia Ardhani | 101811133094 | | s.d |
| 3 | Riza Hamdyah | 101811133122 | | 29 Maret 2022 |

- Persyaratan yang harus dipenuhi sebelum dan setelah melaksanakan **Praktek Kerja Lapangan** adalah sebagai berikut :
 - Membawa hasil **rapid test Antigen** apa bila masuk PT PAL Indonesia (Persero)
 - Mengumpulkan Pas Photo berwarna ukuran 3x4 sebanyak 2 (dua) lembar untuk ID CARD
 - Mengumpulkan Foto Copy Kartu Tanda Penduduk, Kartu Tanda Mahasiswa, dan Foto Copy Surat Asuransi Kecelakaan masing-masing sebanyak 2 (dua) lembar
 - Mahasiswa diharapkan hadir di Departemen HC Development PT PAL Indonesia (Persero) untuk mendapatkan Pembekalan pada tanggal yang akan diinfokan kembali.
 - Membuat Buku Laporan yang disyahkan oleh Pembimbing dan Manajemen Departemen HC Development PT PAL Indonesia (Persero), dikumpulkan paling lambat 1 bulan setelah **Praktik Kerja** selesai.
- Selama berada di Lingkungan PT. PAL Indonesia (Persero) Mahasiswa diharapkan :
 - Tunduk pada Peraturan Tata Tertib PT. PAL Indonesia (Persero)
 - Tunduk pada Peraturan Tata Tertib Daerah Basis ANGKATAN LAUT
 - Masuk Daerah Basis AL dan PT PAL Indonesia (Persero) wajib menggunakan Almamater bagi mahasiswa dan seragam sekolah bagi siswa SMK.
 - Memakai Pakaian Kerja (helm, ketelapak, Safety Shoes) bagi yang bekerja di Divisi produksi / lapangan
 - Mahasiswa yang bekerja di wilayah perkantoran menggunakan Almamater.
 - Masuk Daerah Basis AL dan PT PAL Indonesia (Persero) mahasiswa/siswa tidak boleh memanjangkan rambut, menggunakan tindik telinga/hidung serta bertato.
 - Masuk Daerah Basis AL dan PT PAL Indonesia (Persero) kendaraan baik roda dua dan empat wajib sesuai standart kelengkapan kendaraan.

Demikian disampaikan dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

DIVISI HUMAN CAPITAL MANAGEMENT
KADEP. HUMAN CAPITAL DEVELOPMENT


DEWA GEDE ADI S. Y.




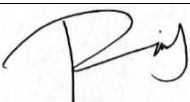
PT PAL INDONESIA (PERSERO)

Kantor Pusat : LUNG, SURABAYA 60155, PO BOX 1134 INDONESIA

Telp. : +62-81-4282237 (HUNTING) FAX : +62-81-3292530, 3292493, 3292516 E-mail : headoffice@pal.co.id Web Site : <http://www.pal.co.id>
Kantor Perwakilan : D. TANJUNGPINANG 1327, JABARITA 32162, PHONE : +62-21-3848833, FAX : +62-21-3845717 E-mail : japras@pal.co.id





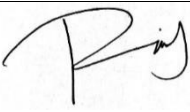
Lampiran 10. Absensi Kegiatan Magang**LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG**

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|-----------------------|---|---|
| Minggu pertama | | |
| Hari ke-1 | Pembekalan, Safety Induction, dan Pengenalan Divisi |  |
| Hari ke-2 | Pelayanan APD, Rekap APD, Mempelajari Tes Beban Crane |  |
| Hari ke-3 | Merekap Work Permit dan Mempersiapkan Dokumen Audit |  |
| Hari ke-4 | Merekap Work Permit dan Pelayanan APD |  |






LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|---------------------|---|---|
| Minggu kedua | | |
| Hari ke-5 | Memasang Safety Sign dan Police Line di Kapal KRI Kapak, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-6 | Mengunjungi Dock Irian, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-7 | Mempelajari Sistem Pemadam Kebakaran di Divisi Kaprang (Hydrant), Mempelajari Perhitungan Jam Orang dan Jam kerja Selamat berdasarkan Permenakertrans No. 1 Tahun 2007, Pelayanan APD dan Menuliskan Work Permit. |  |
| Hari ke-8 | Mempelajari Test Beban Crane, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-9 | Mempelajari <i>Life Cycle Perspective</i> PT PAL Indonesia (Persero) |  |



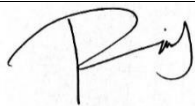

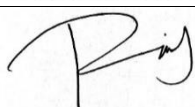
LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|----------------------|---|---|
| Minggu ketiga | | |
| Hari ke-10 | Mempelajari sistem APAR biro SAT-PK Divisi Kawasan |  |
| Hari ke-11 | Mengetahui dan mempelajari audit internal di Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). |  |
| Hari ke-12 | Mempelajari analisis risiko bahaya dengan HIRADC (<i>Hazard Identification, Risk Assessment and Determining Control</i>) yang ada Divisi Kapal Perang PT PAL Indonesia (Persero). |  |
| Hari ke-13 (Online) | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 1 |  |
| Hari ke-14 | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 2 |  |



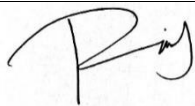

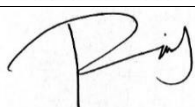
LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|-----------------------|--|---|
| Minggu keempat | | |
| Hari ke-15 | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 3 |  |
| Hari ke-16 | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 4 |  |
| Hari ke-17 | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 5 |  |
| Hari ke-18 | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 6 |  |
| Hari ke-19 | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 7 |  |






LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|----------------------|---|---|
| Minggu kelima | | |
| Hari ke-20 | Mempelajari Sistem Manajemen K3 (SMK3) ISO 45001:2018 poin 8-10 |  |
| Hari ke-21 | Mempelajari Audit Internal Divisi Kapal Perang |  |
| Hari ke-22 | Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-23 | Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-24 | Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |






LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|----------------------|--|---|
| Minggu keenam | | |
| Hari ke-25 | Merekap Pendidikan Pekerja di Divisi Kapal Perang, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-26 | Merekap Kompetensi Pekerja di Divisi Kapal Perang, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-27 | Merekap Pelatihan Pekerja di Divisi Kapal Perang, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-28 | Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-29 | Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |






LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|-----------------------|--|---|
| Minggu ketujuh | | |
| Hari ke-30 | Membuat dan memasang Safety Sign di Kapal Halasan, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-31 | Merekap Jumlah APD, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-32 | Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-33 | Penilaian 5R masing-masing bengkel dan kantor, Pelayanan APD serta Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-34 | Penilaian 5R masing-masing bengkel dan kantor, Pelayanan APD serta Merekap Work Permit |  |

LEMBAR CATATAN KEGIATAN DAN ABSENSI MAGANG

NAMA MAHASISWA : CYNTHIA NAFISTA
 NIM : 101811133082
 TEMPAT MAGANG : PT. PAL INDONESIA (PERSERO)

| Tanggal | Kegiatan | Paraf Pembimbing Instansi |
|-------------------------|--|---|
| Minggu kedelapan | | |
| Hari ke-35 | Penilaian 5R masing-masing bengkel dan kantor, Pelayanan APD serta Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-36 | Penilaian 5R masing-masing bengkel dan kantor, Pelayanan APD serta Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-37 | Inspeksi P3K, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-38 | Inspeksi P3K, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |
| Hari ke-39 | Inspeksi P3K, Pelayanan APD dan Merekap Work Permit |  |