

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Revisi : 01
		Halaman : Page 1 of 17

TANGGAL TERBIT : 21 Maret 2019

CATATAN REVISI

No	Rev.No&Page No.	Tanggal	Alasan Revisi
1	Rev.No01 & Page No.	13 Maret 2019	- CARA PARKIR KENDARAAN (TRUCK & ALL KENDARAAN) KESELAMATAN TRANSPORTASI

Dibuat Oleh	Diperiksa Oleh	Disetujui Oleh
		
Ibnu Hasan	Iwan Ardiyanto	Pratikto

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 2 of 17

A. PENDAHULUAN

Mengemudi adalah mengendarai sebuah kendaraan di jalan raya. Mengemudi merupakan salah satu risiko terbesar yang dihadapi oleh semua karyawan BP Logistics Group. Untuk mengontrol risiko ini, prosedur manajemen perjalanan berikut diterapkan di semua lokasi BP Logistics Group.

Untuk mengatur dengan hati-hati semua fase proses transportasi dalam menghilangkan bahaya dan tindakan yang tidak diperlukan, mengurangi sisa risiko melalui seleksi yang benar dan persiapan orang, peralatan dan rute, dalam rangka menghilangkan kecelakaan dan kematian pada semua karyawan BP Logistics Group, keluarga, kontraktor dan pihak ketiga dan meminimalkan kerusakan pada peralatan.

- **Pegawai** : Karyawan tetap atau paruh-waktu, pegawai sementara atau kontraktor
- **Kendaraan** : Setiap kendaraan yang dimiliki, sewa, atau disewakan atau dikontrak oleh BP Logistics Group, dan terutama setiap kendaraan dengan dana / pembayaran transportasi reguler yang diterima.

B. RUANG LINGKUP

Instruksi kerja ini digunakan selama bekerja diseluruh operasional BP Logistics Group tanpa terkecuali in-plant Customers. Area kerja yang dimaksud adalah:

1. Pool Trucking/kendaraan;
2. Warehousing/gudang;
3. Kantor/Representative;
4. In-plant Customers
5. Yang dianggap sebagai lahan/area parkir di BP Logistics Group

C. ALUR PROSES

Mobil

- Semua mobil haruslah memiliki tali pinggang pengaman/*safety belt* pada kursi dan pengemudi dan penumpang depan wajib menggunakan, sebelum mulai mengemudi.
- Perlengkapan *safety* harus tersedia didalam kendaraan, seperti segitiga pengaman, Jack hidrolik, ban serep, kotak peralatan kunci-kunci, dll sesuai dengan checklist kendaraan (Truck/Heavy Truck).
- Patuhi peraturan didalam lingkungan BP LOGISTICS GROUP.
- Jangan mengemudi lebih dari 20 km/jam didalam area BP LOGISTICS GROUP.

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 3 of 17

Sepeda Motor

- ☐ Wajib menggunakan pelindung kepala standar (Helmet) untuk keselamatan.
- ☐ Gunakan perlengkapan safety seperti jaket, sarung tangan, masker, jas hujan.
- ☐ Patuhi peraturan didalam lingkungan BP LOGISTICS GROUP.
- ☐ Jangan mengemudi lebih dari 20 km/jam didalam area BP LOGISTICS GROUP.

Pedoman Manajemen Perjalanan

a. Peninjauan Manajemen dari Perjalanan

Para manajer dari semua level harus mempertanyakan kebutuhan dari semua perjalanan, selalu mencari cara untuk menghilangkan perjalanan atau menemukan cara alternatif dalam mencapai tujuan perjalanan. Kereta, kapal ferry, atau perjalanan udara harus dipikirkan kapanpun penilaian bahaya menunjukkan risiko tersebut lebih rendah daripada mengemudi. Jika mengemudi tidak dapat dihindari, alternatif seperti mengkombinasikan perjalanan dan menggunakan transportasi kontraktor yang disetujui.

b. Penugasan Peralatan dan Personil serta Waktu yang ditentukan untuk Pengemudi:

Peralatan yang benar dan personil yang berkualifikasi harus ditugaskan. Penyeleksian tidak hanya kepada fungsi terhadap spesifikasi teknis untuk layanan tertentu, tetapi juga harus juga diperhitungkan berbagai pertimbangan untuk perjalanan (dataran, cuaca, dll). Apakah peralatan special dipergunakan atau tidak termasuk peralatan keselamatan dalam keadaan darurat (yang juga mempertimbangkan jenis bahan yang dibawa atas suatu muatan), Penyelia harus memverifikasi bahwa pengemudi yang ditugaskan memiliki ijin untuk tipe kendaraan tersebut.

Untuk perjalanan jarak jauh (lebih dari 6 jam) wajib menggunakan 2 orang pengemudi yang akan bergantian setiap perjalanan 4 jam non-stop/terus menerus. Ini dilakukan untuk menghindari terjadinya kelelahan (*fatigue*) terhadap pengemudi sehingga dapat menghindari potensi kecelakaan.

Tempat istirahat (*Rest Point*) yang dipilih juga diadakan untuk menghindari potensi bahaya mengendarai malam hari (jika memungkinkan), jika tidak maka gunakan sistem 2 orang pengemudi diatas.

c. Pemeriksaan Kendaraan:

Pemeriksaan terhadap kendaraan harus dilakukan menyeluruh oleh setiap pengemudi setiap keberangkatan dan setelah kembali ke pool, juga pemeriksaan terhadap kendaraan

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 4 of 17

kontraktor/vendor sebelum melakukan proses pemuatan barang dengan menggunakan form-form yang disediakan seperti : *FM- DO-03-02 (Daily Vehicle Checklist)*.

Dalam melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan juga terdapat penilaian apakah kendaraan tersebut layak untuk digunakan. Penilaian tersebut terdiri atas kriteria dimana jika layak maka gunakan/coret kotak "*Safe to Operate*" tetapi jika tidak maka coret kotak "*Unsafe to Operate and Need to be Repaired*".

Khusus untuk ban terdapat ketentuan-ketentuan sebagai berikut :

- **Ban Kemudi (*Steer Axle*)** : kondisi masih baik dan sesuai, tidak ada cacat pada ban, kedalaman kembangan minimal 3 mm, atau untuk jenis ban tertentu terdapat tanda segitiga (Δ) pada sisinya yang berarti sampai pada batas tersebut ban harus diganti, serta tidak boleh jenis vulkanisir.
- **Ban Penggerak (*Drive Axle*)** : kondisi masih baik dan sesuai, tidak ada cacat pada ban, kedalaman kembangan minimal 2 mm, atau untuk jenis ban tertentu terdapat tanda segitiga (Δ) pada sisinya yang berarti sampai pada batas tersebut ban harus diganti, serta boleh vulkanisir.
- **Ban Trailer (*Trailer Axle*)** : kondisi masih baik dan sesuai, tidak ada cacat pada ban, kedalaman kembangan minimal 2 mm, atau untuk jenis ban tertentu terdapat tanda segitiga (Δ) pada sisinya yang berarti sampai pada batas tersebut ban harus diganti, serta boleh vulkanisir.
- **Ban Cadangan (*Spare Tyre*)** : kondisi masih baik dan sesuai, tidak ada cacat pada ban, kedalaman kembangan minimal 3 mm, atau untuk jenis ban tertentu terdapat tanda segitiga (Δ) pada sisinya yang berarti sampai pada batas tersebut ban harus diganti, serta tidak boleh jenis vulkanisir.
- Khusus untuk ban yang boleh di vulkanisir, hanya boleh dilakukan dua (2) vulkanisir terhadap ban tersebut. Setelah dua (2) kali, maka ban tersebut tidak boleh digunakan lagi.
- Penggantian ban dilakukan selain dari keadaan yang diatas adalah setiap jangka waktu 18 – 24 bulan normal.
-

d. Pengetahuan Tentang Ban

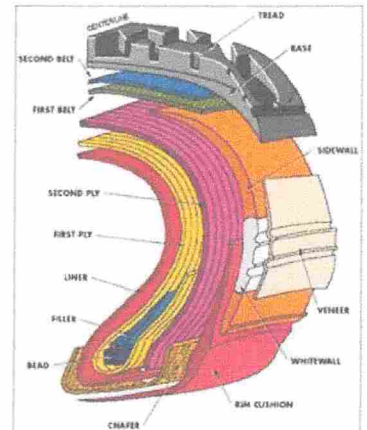
Tidak semua ban cocok dikonsumsi untuk setiap kendaraan. Untuk itu, disarankan memperhatikan hal-hal penting yang tertera di dinding ban itu. Karenanya, sangat dianjurkan mengetahui bahasa ban yang dapat diketahui dari sejumlah angka dan huruf yang melekat pada dinding ban.

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 5 of 17

Struktur Ban:

☐ Tread

Adalah bagian telapak ban yang berfungsi untuk melindungi ban dari benturan dan/atau tusukan obyek dari luar yang dapat merusak ban. Tread merupakan bagian ban yang menggunakan bahan karet paling banyak. Ketebalannya sekitar 6 mm. Bahan karet untuk tread merupakan kombinasi antara karet alam dan sintesis. *Natural Rubber* memberikan daya lengket ke aspal, sedang *Synthesis Rubber* berguna



menambah daya tahan ban karena gesekan. Tread dibuat banyak pola (kembangan) yang disebut Pattern.

☐ Breaker dan Belt

Adalah bagian lapisan benang (pada ban biasa terdiri dari 4 lapis) yang diletakkan diantara Tread dan Casing. Berfungsi untuk melindungi serta meredam benturan yang terjadi pada Tread agar tidak langsung diserap oleh Casing.

☐ Casing

Casing adalah lapisan benang pembentuk ban dan merupakan rangka dari ban yang menampung udara bertekanan tinggi agar dapat menyangga ban.

☐ Sidewall

Adalah sisi samping kiri dan kanan ban. Berfungsi sebagai penopang / dinding ban.

☐ Bead

Adalah bundelan kawat yang disatukan oleh karet yang keras dan berfungsi seperti angkur yang melekat pada Pelek (velg).

☐ Rimline

Adalah garis yang menandakan posisi bibir pelek. Dapat juga dipakai sebagai pedoman lurusnya ban mendekap pelek.

Simbol/Kode Ban

Selain terdapat Merk dan Type Ban, disekujur permukaan ban tertera banyak symbol / kode. Berikut pengertian mengenai beberapa simbol yang paling sering ada pada permukaan ban.



Instruksi Kerja

Nomor : IK/QHSE/001.01

Revisi : 01

KESELAMATAN TRANSPORTASI

Halaman : Page 6 of 17

□ Ukuran Ban:

Setiap ban memiliki ukuran sendiri-sendiri. Untuk ukuran diameter ban (sering disebut ring) dapat dilihat dari kode R13 (untuk diameter 13 inci), R14 (14 inci), R16 (16 inci) dan seterusnya. Sedang telapak ban dapat dilihat dari angka-angka 225/50 yang berarti lebar telapak ban adalah 225 mm.

Biasanya juga akan ditandai dengan kode dengan angka-angka seperti 3.00-18 atau 70/90-17, dll. Pengertiannya adalah, misal 70/90-17 maka angka pertama 70, menunjukkan lebar ban dalam satuan milimeter, dan 90 persentase rasionya (persentase lebar ban dari tingginya). Sedang angka ketiga, 17, artinya diameter pelek dalam satuan inci. Jadi, ban 70/90-17 punya makna; lebar tapak ban 70 mm, dengan tinggi $90\% \times 70 \text{ mm} = 63 \text{ mm}$. Dan diameter ban 17 inci.

Contoh lain, 3,00-18 inci. Orang awam biasa menyebutnya 'tiga ratus delapan belas'. Angka 3.00 menunjukkan lebar ban 3 inci, sedang 18 berarti diameter pelek, juga dalam satuan inci. Lalu berapa tinggi ban ukuran 3.00-18?

Sebenarnya, cara membacanya sama. Angka pertama itu lebar, kedua rasionya dan ketiga diameter. Tapi kalau angka ke dua tidak ada, dianggap rasionya 100%. Lalu pertanyaannya: samakah ban ukuran 70/90-17 dengan 2.50-17? dan cara menghitungnya: 1 inci = 2,54 cm atau 25,4 mm, berarti lebar tapak dan tinggi ban, $2,5 \times 25,4 \text{ mm} = 63,4 \text{ mm}$. Artinya, ban 70/90-17 lebih lebar dan lebih tipis dikit (0,4 mm) dari ban 2.50-17.

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 7 of 17

❑ Batas TWI

Thread Wear Indication (TWI) alias indikator batas pemakaian. Pada ban ditandai segitiga (Δ). Kode ini menunjukkan batas paling minim alur ban. Batas ketebalan alur ban yang ditunjukkan segitiga berupa tonjolan yang ada di dasar ban. Jika ketebalan pola ban sama dengan tonjolan tersebut, berarti ban harus diganti.

❑ Usia Produksi

Di tunjukkan empat angka yang terdapat di sisi ban. Misalnya, 2103 Angka tersebut menyiratkan periode produksi ban. Dua angka pertama menunjukan minggu, dua angka terakhir berarti tahun pembuatan. Jadi kalau dibaca, kode di atas berarti, ban diproduksi pada minggu ke-21 tahun 2003. Kode angka ini penting, mengingat semakin lama ban tersimpan, semakin rentan terhadap kerusakan akibat kekerasan kompon ban. Dan masa efektif ban tersebut adalah 2 tahun, jika digunakan lewat dari masa tersebut maka ban jangan digunakan dan diganti secepatnya.

Contohnya berikut adalah 5101 berarti ban tersebut diproduksi pada minggu ke 51



tahun 2001.

❑ Simbol Kecepatan

Pada beberapa ban terdapat simbol kecepatan yang berarti simbol (huruf alfabet) yang menunjukan batas maksimum kecepatan sebuah ban yang dipacu dengan membawa beban yang sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan dalam standar, selama 1 (satu) jam terus menerus.

SIMBOL KECEPATAN KECEPATAN (KM/JAM)

Simbol	Maks. Kecepatan (Km/Jam)	Simbol	Maks. Kecepatan (Km/Jam)
A1	5	K	110
A2	10	L	120
A3	15	M	130
A4	20	N	140
A5	25	P	150
A6	30	Q	160
A7	35	R	170
A8	40	S	180
B	50	T	190
C	60	U	200
D	65	H	210
E	70	V	240
F	80	W	270
G	90	Y	300
J	100	Z	> 340

□ **Petunjuk Beban Maksimum**

Biasanya pada ban juga terdapat petunjuk yang menerangkan beban maksimum yang dapat ditahan oleh ban tersebut. Seperti MAX. LOAD 375 LBS AT 32 P.S.I. COLD yang artinya ban tersebut mampu menahan berat maksimal sampai 375 Lbs atau sekitar 170 Kg (1 Lbs = + 450 gr) pada tekanan angin 32 psi dengan kondisi ban dingin (tidak dipakai).

□ **Simbol-simbol lain**

Selain simbol-simbol yang diatas, masih ada juga beberapa simbol, seperti :

- Tulisan Tubeless atau Tube Type. Untuk ban dengan tulisan Tube Type, sangat dianjurkan penggunaan ban dalam. Meskipun sekarang banyak yang menawarkan ban tipe ini bisa dirubah menjadi tipe Tubeless. Hal ini dikarenakan susunan bahan pembuat ban Tubeless dan ban Tube Type berbeda.
- Garis berwarna pada Kembangan Ban. Warna garis ini bisa berbeda pada tiap pabrikan, bisa Merah, Biru, Hijau, Kuning, Putih. Menandakan ban tersebut masih baru atau belum dipakai.

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 9 of 17

Masalah pada Ban:

Sebelum mengemudikan kendaraan, pengemudi wajib memeriksa ban kendaraan agar lebih aman dan nyaman dipergunakan.

- ☐ Periksa ban tampak luar. Apakah ada kerusakan, terbelah, kena paku, batu atau aus.
- ☐ Periksa tekanan angin secara berkala. Periksa ban tekanan anginnya kempis atau masih stabil. Ban dengan tekanan angin kurang dari standar akan menyebabkan permukaan ban mudah terkelupas dan aus tak rata. Sedangkan ban dengan tekanan angin melebihi tekanan standar berbahaya, dapat meledak/pecah ban dan aus tak rata.
- ☐ Periksa beban yang ditanggung ban. Beban terlalu berlebih dapat menyebabkan terjadinya tekukan berlebihan pada ban, panas berlebih, dan meledak/pecah ban.

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 10 of 17

Berikut contoh kerusakan pada ban yang harus dikenali :

Contoh pada kendaraan pribadi :

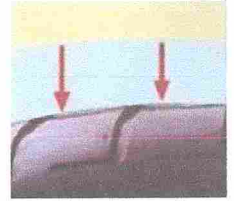
Aus tak rata (Aus satu sisi)

Keselaran roda (Spooling) tidak sesuai. Rotasi berkala tidak tepat waktu atau tidak dilakukan.



Aus tak rata (Aus gergaji)

Rotasi berkala tidak tepat waktu atau tidak dilakukan. Suspensi tidak sempurna. Pengereman dan akselerasi mendadak. Tekanan angin tidak cocok dan/atau berlebih.



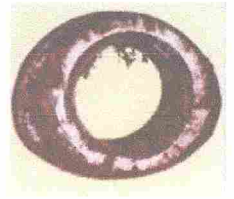
Aus tak rata (Aus setempat)

Pengereman dan akselerasi mendadak. Sistem rem cacat. Suspensi dan/atau bagian yang berputar cacat. Pemasangan ban tidak sempurna dan "run out" besar. Rotasi berkala tidak tepat waktu atau tidak dilakukan.



Berjalan tanpa angin

Kempis mendadak akibat robekan, penambalan yang gagal, pelek (velg) cacat, atau pemasangan tidak tepat. Dijalankan terus meskipun ban kempis. Tekanan angin terlalu rendah



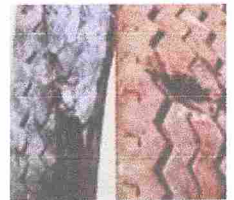
Pemisahan telapak

Tekanan angin kurang dan/atau beban berlebih. Kecepatan kendaraan terlalu tinggi



Telapak terpotong

Tergores benda tajam seperti batu, paku, besi, kaca



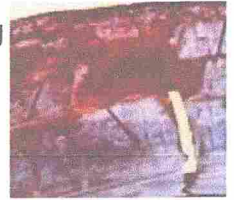
Pemisahan telapak akibat terpotong

Daya rekat karet terhadap benang turun, akibat terpotong. Tekanan angin rendah dan/atau beban berlebih.



Meledak akibat terpotong

Menumbuk benda tajam dan terpotong. Tekanan angin terlalu tinggi dan beban berlebih. Pengemudian kasar.



Terpotong pelek (Velg)

Pelek cacat, ukuran pelek tidak cocok, salah bongkar dan pasang.



Tergesek pelek (Velg)

Pelek cacat, ukuran pelek tidak cocok, tekanan angin rendah dan/atau beban berlebih. Pengereman, akselerasi dan pembelokan mendadak. Rotasi berkala



tidak tepat

Retak karena ozon

Penyimpanan yang tidak layak, terkena sinar matahari atau mesin listrik. Terlalu lama disimpan. Beban berlebihan atau tekanan angin kurang.



Dinding terpotong

Tergores benda tajam. Pengemudian yang kasar.



Dinding menggelembung

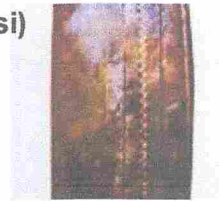
Benang putus akibat benturan. Pengemudian yang kasar.



Contoh pada kendaraan truck :

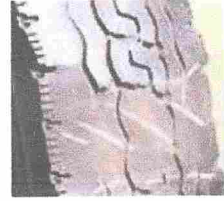
Aus tak rata (Aus satu sisi)

Keselarasan roda (Spooling) tidak sesuai. Rotasi berkala tidak tepat waktu atau tidak dilakukan.



Aus tak rata (Diagonal)

Pengereman dan akselerasi mendadak. Sistem rem cacat. Suspensi dan atau bagian yang berputar cacat. Pemasangan ban tidak sempurna dan "run out" besar.



Rotasi berkala tidak tepat waktu atau tidak dilakukan

Aus tak rata (Aus gergaji)

Rotasi berkala tidak tepat waktu atau tidak dilakukan. Suspensi tidak sempurna. Pengereman dan akselerasi mendadak. Tekanan angin tidak cocok dan atau berlebihan



Telapak terpotong

Tergores benda tajam, seperti batu, paku, besi, kaca. Pengemudian kasar



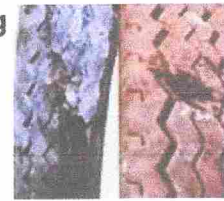
Rusuk koyak

Kendaraan berjalan pada trotoar dan bahu jalan. Membelok secara mendadak. Beban berlebihan



Meledak akibat terpotong

Menumbuk benda tajam dan terpotong. Tekanan angin terlalu tinggi dan beban berlebih. Pengemudian kasar



Pemisahan telapak akibat terpotong

Daya rekat karet terhadap benang turun, akibat terpotong. Tekanan angin rendah dan atau beban berlebih


Pemisahan akibat panas

Pemakaian ban yang tidak cocok peruntukannya. Kendaraan berjalan pada kecepatan tinggi terus menerus. Tekanan angin kurang dan beban yang berlebihan.


Dinding terpotong

Tergores benda tajam. Pengemudian yang kasar


Berjalan tanpa angin

Kempis mendadak akibat robekan, penambalan yang gagal, pelek cacat, atau pemasangan tidak tepat. Dijalankan terus meskipun ban kempis. Tekanan angin terlalu rendah


Benang Putus Melingkar (Cord Breaking Up-CBU)

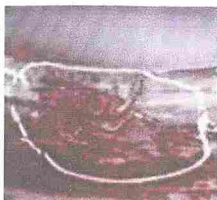
Kendaraan berjalan terus-menerus dalam keadaan kurang angin. Beban berlebihan.


Pemisahan pada bahu

Tumbukan yang kuat. Tekanan angin rendah dan beban berlebih. Pengemudian kasar pada kecepatan tinggi


Terpotong pelek (Velg)

Pelek cacat. Ukuran pelek tidak cocok. Salah bongkar dan pasang


Bead meledak

Salah ukuran pelek atau komponen pelek. Pelek cacat (berubah bentuk, berkara, retak). Tekanan angin terlalu tinggi dan beban berlebihan.


Ujung lembar benang terpisah

Tekanan angin kurang dan beban berlebihan. Panas tinggi akibat pengereman yang besar. Pemasangan yang tidak sempurna



	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 13 of 17

e. Batas kecepatan kendaraan & Jarak Aman:

Untuk batas kecepatan kendaraan yang diberlakukan adalah :

- Jalan Tol : 60 – 80 km/jam
- Jalan biasa : 30 – 50 km.jam
- atau sesuai dengan rambu-rambu yang ada di suatu area, misalnya daerah pergudangan, daerah yang ramai dengan anak sekolah dan lain-lain.
- Jarak aman untuk:

Kendaraan ringan : 2 – 3 detik

Kendaraan berat : 5 – 8 detik

atau dengan memakai rumus : $\frac{\text{Panjang Kendaraan}}{3} + 1$

- Lihat JSA-009 Driving Safety (Business Car)

f. Waktu Batas Maksimum Mengemudi

Pengemudi hanya dibolehkan:

- Maksimal 12 jam mengemudi sehari termasuk keseluruhan pekerjaan mulai dari mengemudi, istirahat, makan siang, sampai kembali ke pool.
- 30 menit istirahat untuk setiap 4 jam mengendarai kendaraan secara terus menerus.
- atau 15 menit untuk setiap 2 jam mengendarai kendaraan.

g. Mengemudi Malam Hari:

Mengemudi malam hari harus selalu diminimalisasikan melalui perencanaan yang benar dan koordinasi dengan Pelanggan. Semua perjalanan malam hari harus secara sistematis disetujui oleh manajemen sebelum dimulai. Dimanapun mengemudi malam hari terjadi, dilokasi tersebut harus sesuai dengan spesifikasi situs Standar Mengemudi Malam Hari yang berpatokan pada penilaian risiko lokal untuk mengemudi malam hari.

Frekuensi mengemudi malam hari harus ditinjau sebagai bagian rutin dari peninjauan Kualitas Pelayanan Klien, dan usaha yang serius dibuat bersama Klien untuk menghindari mengemudi malam hari.

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 14 of 17

h. Parkir Mundur :

Di fasilitas BP Logistics Group atau customer, semua kendaraan harus parkir mundur. Parkir mundur melibatkan parkir terbalik, dengan bagian depan menghadap keluar. Ini membuat keberangkatan yang aman dalam keadaan darurat, dan telah dibuktikan dalam mengurangi kecelakaan.

i. Peralatan Keselamatan Kendaraan:

Semua kendaraan BP Logistics Group harus selalu dilengkapi dengan sabuk pengaman untuk pengemudi dan penumpang. Manajer BP Logistics Group pada semua level bertanggung jawab akan transportasi kontraktor BP Logistics Group yang memperhatikan persyaratan ini sebelum mereka memberikan penawaran atau bernegosiasi dengan BP Logistics Group akan jasa mereka.

Kendaraan (khususnya kendaraan besar) harus dilengkapi dengan Alat Pemadam Api Ringan (APAR) dan Kotak P3K untuk keadaan darurat. Khusus untuk muatan hazardous cair harus membawa spill kit. Setiap kendaraan BP Logistics Group dilengkapi dengan nomor yang wajib dihubungi dalam keadaan darurat, nomor bisa juga dibawa oleh pengemudi.

Penilaian Perjalanan (Road Assessment)

a. Penilaian Perjalanan

Setiap cabang BP Logistics Group diharuskan memiliki Penilaian Perjalanan (Road Assessment), dalam artian bahwa setiap kota-kota yang menjadi tujuan atas suatu cabang maka wajib bagi suatu cabang untuk memiliki keterangan mengenai arah yang dituju dalam suatu bentuk peta beserta keterangannya.

Peta ini berfungsi untuk memberikan keterangan mengenai segala keadaan di jalan termasuk, kondisi jalan, rumah sakit, polisi, pom bensin, tempat makan, tempat istirahat, tikungan tajam, jembatan, tanjakan dan turunan, serta keadaan-keadaan lain yang sekiranya dapat dijadikan acuan bagi pengemudi lain maupun tamu dan pengemudi baru yang sewaktu-waktu bisa melewati daerah tersebut.

Dalam prakteknya, setiap pengemudi wajib memberikan informasi terbaru mengenai keadaan jalan yang dilaluinya kepada Coordinator dan/atau Supervisor mereka.

Keadaan yang harus mereka (pengemudi) amati sehingga mereka dan pengemudi yang lain yang akan melewati daerah tersebut akan berhati-hati, adalah:

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 15 of 17

Alkohol dan Penyalahgunaan Obat

Mengendarai kendaraan BP Logistics Group sewaktu berada dibawah pengaruh alkohol atau obat-obatan dan narkotik, sangatlah dilarang dan dapat dikenakan sanksi kedisiplinan termasuk pemutusan hubungan kerja.

Kondisi Fisik dan Mental

Supervisor harus menilai kondisi fisik dan mental pengemudi selama pertemuan sebelum keberangkatan, terutama sekali setelah bekerja pada saat kembali ke fasilitas. Kondisi fisik dan mental harus dinilai dengan mempertimbangkan jam kerja, waktu tidur sebelum melakukan perjalanan, waktu dalam sehari, makanan yang masuk, dll.

Telephone Seluler

Resiko kecelakaan yang berhubungan dengan penggunaan telephone seluler adalah sama dengan resiko kecelakaan yang berhubungan dengan penyalahgunaan alkohol, bahwa 4 kali lebih tinggi daripada resiko berkendara normal. Karyawan BP Logistics Group tidak disarankan untuk memulai panggilan dari telephone seluler sewaktu mengemudi, tanpa tergantung dari jenis telephone itu.

Jika menerima panggilan telephone pada telephone seluler sewaktu mengemudi, dan tidak menggunakan instalasi "**Hands-Free**", karyawan tersebut harus mengenali penelepon, dan menutup telephone secepatnya. Jika panggilan balik diperlukan, maka karyawan harus menepi pada pemberhentian aman yang pertama dan menelepon balik. Bahkan dengan instalasi "**Hands-Free**", panggilan dapat menjadi pengacau dan, konsekuensinya, sangatlah disarankan untuk melanjutkan percakapan dari tempat pemberhentian yang aman.

Keadaan Darurat

Keadaan darurat ketika melakukan perjalanan dapat terjadi sewaktu-waktu. Keadaan darurat tersebut terjadi dalam berbagai kondisi dan situasi seperti mogok, huru-hara, pencurian, perampokan, ban meledak/meletus/kempes, tumpahan, tabrakan, dan lain-lain.

Untuk itu setiap pengemudi BP Logistics Group harus selalu memiliki telepon selular dan menyimpan nomor-nomor darurat yang wajib dihubungi ketika keadaan darurat tersebut terjadi, seperti nomor polisi, pemadam kebakaran, ambulan, nomor koordinator kendaraan

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	Halaman : Page 16 of 17

b. Keadaan Jalan/Struktur Jalan

Keadaan jalan sangat mempengaruhi cara mengendarai kendaraan seseorang, untuk itu setiap pengemudi harus mengetahui bagaimana mengendarai kendaraan pada setiap kondisi jalan yang berbeda seperti :

- ☐ *Jalan yang curam menanjak*; pengemudi disarankan menjaga pada posisi transmisi yang rendah.
- ☐ *Jembatan sempit*; pengemudi disarankan mengamati keadaan lingkungan (depan dan belakang), berhenti jika jembatan hanya dapat menahan satu kendaraan saja, dan perlahan.
- ☐ *Permukaan jalan yang hancur/kasar*; kurangi kecepatan, pilih jalan alternatif jika ada,

c. Keadaan Lingkungan

- ☐ *Stasiun/Pasar/Area Sibuk*; Perlahan atau berhenti total (jika perlu) ketika melewati daerah tersebut, bunyikan klakson jika memang perlu tetapi mohon diperhatikan untuk area-area tertentu yang tidak diperkenankan menggunakan klakson.
- ☐ *Persimpangan ramai*; Berhati-hati ketika melewatinya persimpangan yang ramai, berhenti total jika perlu.
- ☐ *Banjir*; Pilih jalur alternatif, tunda keberangkatan, tunggu hingga aman untuk dilanjutkan.
- ☐ *Area dengan resiko keamanan yang tinggi*; Pilihlah waktu yang tepat untuk berangkat, berjalan dalam konvoi.

d. Tempat Pemberhentian

Tempat pemberhentian disini adalah tempat yang dapat dijadikan istirahat sejenak ataupun istirahat yang cukup untuk melanjutkan perjalanan esok hari, dimana sesuai dengan waktu yang ditentukan untuk beristirahat diatas. Tempat pemberhentian ini juga harus aman agar menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Pom bensin pun bisa dijadikan tempat pemberhentian sejenak, untuk itu perlu ditandai di peta mengenai semua informasi yang ada tentang jalan tersebut.

	Instruksi Kerja	Nomor : IK/QHSE/001.01
		Revisi : 01
	KESELAMATAN TRANSPORTASI	
		Halaman : Page 17 of 17

masing-masing cabang, nomor supervisor masing-masing cabang, serta nomor manajer masing-masing cabang pula.

Selain penyimpanan nomor-nomor tersebut pada telepon selular, nomor-nomor tersebut juga wajib tertera di kabin kendaraan tersebut.

Untuk lebih jelas mengenai tindakan yang dilakukan saat terjadi keadaan darurat tersebut silahkan melihat dan memahaminya pada *PM-HSE-05 (Kesiapsiagaan dan Tanggap Darurat)*.

Sanksi

Pelanggaran terhadap instruksi kerja ini secara otomatis akan diberikan peringatan keras dan jika dianggap terlalu keras maka akan diberikan Surat Peringatan (SP) bahkan sampai pada pemutusan hubungan kerja (PHK).

2. Referensi Dokumen

- PM-HSE-05 : Kesiapsiagaan dan Tanggap Darurat
- FM-DO-03 : Daily Vehicle Check List