

**PENERAPAN KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI BAGIAN DAILY  
CHECK DEPO LOKOMOTIF YOGYAKARTA PT. KERETA API INDONESIA  
(PERSERO)**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta  
Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana



Oleh:

**ANDRI WAHYU SETYAWAN**  
**10504244039**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN TEKNIK OTOMOTIF  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA  
2017**

## LEMBAR PERSETUJUAN

Tugas Akhir Skripsi dengan Judul

### PENERAPAN PROGRAM KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI BAGIAN DAILY CHECK DEPO LOKOMOTIF YOGYAKARTA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Disusun oleh :

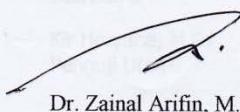
ANDRI WAHYU SETYAWAN  
NIM. 10504244039

telah memenuhi syarat dan disetujui oleh Dosen Pembimbing untuk dilaksanakan  
Ujian Akhir Tugas Skripsi bagi yang bersangkutan.

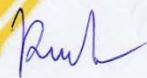
Yogyakarta, Februari 2017

Mengetahui,  
Ketua Program Studi  
Pendidikan Teknik Otomotif

Disetujui,  
Dosen Pembimbing,

  
Dr. Zainal Arifin, M.T.

NIP. 19690312 200112 1 001

  
Prof. Dr. Herminarto Sofyan, M.Pd

NIP. 19540809 197803 1 005

**HALAMAN PENGESAHAN**

Tugas Akhir Skripsi

**PENERAPAN KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI BAGIAN DAILY**

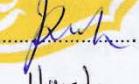
**CHECK DEPO LOKOMOTIF YOGYAKARTA**

**PT. KERETA API INDONESIA(PERSERO)**

Disusun oleh :  
Andri Wahyu Setyawan  
NIM : 10504244039

Telah dipertahankan di depan Tim Penguji Tugas Akhir Skripsi Program Studi  
Pendidikan Teknik Otomotif Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta  
padatanggalDesember 2016

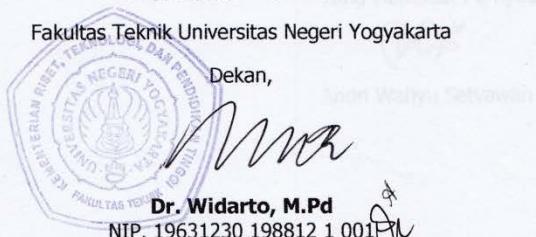
**TIM PENGUJI**

<b>Nama</b>	<b>Tanda Tangan</b>	<b>Tanggal</b>
Prof. Dr. Herminarto Sofyan, M.Pd. Ketua Penguji/ Pembimbing		13/12/17
Martubi, M.Pd.,M.T. Sekretaris		12/12/17
Kir Haryana, M.Pd Penguji Utama		7/12

Yogyakarta, April 2017

Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta

Dekan,



**Dr. Widarto, M.Pd**

NIP. 19631230 198812 1 001

## **PERNYATAAN**

Saya yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Andri Wahyu Setyawan  
NIM : 10504244039  
Program Studi : Pendidikan Teknik Otomotif  
Fakultas : Teknik  
Judul TAS : Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Menyatakan bahwa skripsi ini benar-benar karya saya sendiri. Sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang ditulis atau diterbitkan orang lain kecuali sebagai acuan atau kutipan dengan mengikuti tata penulisan karya ilmiah yang lazim. Saya juga tidak keberatan jika karya ini diunggah di media sosial elektronik.

Yogyakarta, Februari 2017

Yang Membuat Pernyataan



Andri Wahyu Setyawan

## **MOTTO**

"Hai orang-orang yang beriman, jadikanlah sabar dan sholat sebagai penolong, sesungguhnya Allah beserta orang-orang yang sabar".

(Q.S. Al-Baqarah: 153)

"Aku tidak peduli atas keadaan senang atau susahku, karena aku tidak tahu dimanakah diantara keduanya yang terbaik bagiku".

(Umar bin Khatab)

"Syukuri semua yang ditakdirkan untukmu, karena semua itu yang terbaik menurut versi-Nya"

(Penulis 2016)

## **PERSEMBAHAN**

Karya ini kupersembahkan untuk:

Ibu dan Bapakku, atas doa yang tak pernah henti dipanjatkan untukku.

Almamaterku Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta yang telah memberikan kesempatan untuk menimba ilmu dan menjadikan diri ini lebih berkualitas.

## ABSTRAK

### **PENERAPAN KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI BAGIAN DAILY CHECK DEPO LOKOMOTIF YOGYAKARTA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

Oleh

Andri Wahyu Setyawan

NIM. 10504244039

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui: (1) Gambaran umum perusahaan, (2) Penerapan kesehatan dan keselamatan kerja (K3) di bagian *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta, (3) Kendala yang dihadapi, (4) Upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam penerapan K3 di *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia.

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi. Adapun informan dalam penelitian ini terdiri dari informan kunci yaitu KUPT Depo Lokomotif Yogyakarta yang merupakan pemimpin tertinggi di Depo Lokomotif Yogyakarta dan informan pendukung terdiri dari kepala ruas luar (KR QC), KR Perencanaan, admin *Daily Check*, dan 2 (dua) orang pelaksana *Daily Check*. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis interaktif.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa: (1) Penerapan program K3 di bagian *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT.Kereta Api Indonesia meliputi: (a) K3 betujuan untuk menjamin dan melindungi kesehatan dan keselamatan tenaga kerja dari kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja, penggunaan APD oleh pegawai DC saat bekerja sudah cukup bagus. (b) Pembinaan K3 dengan komunikasi lisan maupun melalui media elektronik, pemasangan spanduk maupun poster tentang budaya K3, motivasi dan peringatan; (c) pengawasan K3 mencakup pengawasan kesehatan kerja, pengawasan keselamatan kerja dan pengawasan terhadap lingkungan kerja; (d) penyediaan fasilitas dan sarana K3 antara lain penyediaan APD, kotak P3K, sarana MCK, mushola, ruang ganti, *locker room*, klinik kesehatan, kantin, koperasi, *rest area* dan *smoking area*; (2) Kendala yang di hadapi dalam penerapan K3 antara lain kurangnya kepedulian, kesadaran dan pengetahuan pegawai tentang K3, kondisi fasilitas kurang maksimal karena keterbatasan anggaran; (3) Upaya dalam mengatasi kendala tersebut antara lain memberikan peringatan bila ada yang melanggar, menempelkan spanduk atau poster sebagai pengingat serta pengadaan SST sebagai upaya mengurangi potensi kecelakaan kerja.

Kata kunci: *Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)*

## KATA PENGANTAR

*Alhamdulillahirobbil'alamin* puji syukur peneliti panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala nikmat yang diberikan serta pertolonganNya sehingga skripsi dengan judul "Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero)" dapat terselesaikan. Skripsi ini disusun guna memenuhi persyaratan dalam meraih gelar Sarjana Pendidikan Teknik Otomotif, Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tidak lepas dari peran serta berbagai pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu, di kesempatan ini peneliti menyampaikan terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. Herminarto Sofyan, M.Pd selaku dosen pembimbing skripsi. Terimakasih atas kesabarannya, motivasi dan arahan dari bapak sehingga skripsi ini dapat selesai.
2. Prof. Drs. Sutrisna Wibawa, M.Pd., selaku Rektor Universitas Negeri Yogyakarta yang telah memberikan kesempatan untuk menyelesaikan pendidikan di UNY.
3. Dr. Widarto, M.Pd. Dekan fakultas teknik yang telah memberikan izin penelitian untuk keperluan skripsi ini.
4. Dr. Zainal Arifin, M.T. selaku Ketua Jurusan Pendidikan Teknik Otomotif yang telah memberikan kesempatan untuk menyelesaikan skripsi ini.
5. Seluruh pegawai SDM dan Dokumen DAOP 6 Yogyakarta yang telah membantu proses ijin penelitian.
6. Bapak Dian Eka Pratama selaku KUPT Depo Lokomotif Yogyakarta yang berkenan membantu dalam pengambilan data skripsi.
7. Seluruh dosen dan karyawan jurusan Pendidikan Teknik Otomotif yang memberikan ilmunya.

8. Seluruh pegawai Depo Lokomotif Yogyakarta yang memberikan arahan dan bantuan dalam pelaksanaan penelitian ini.
9. Crew ATC ASC FT UNY terimakasih untuk pengalaman berharga.
10. Tim Baseball DIY dan UNY yang selalu memberikan semangat dan motivasinya.
11. Ibu Siti Purwani Ibunda tercinta, kasihmu tak pernah dapat terbalas dan terukur dengan apapun. Terimakasih untuk semua yang telah engkau berikan.
12. Bapak Utung Sulastio, terimakasih selalu mengingatkan dan memberikan doa terbaik.
13. Pak puh Sugiman dan Simbok Minatun, terimakasih sudah mengasuh dan mendidik sedari kecil sampai sekarang. Terimakasih telah mengajarku tentang ketegaran dan keikhlasan.
14. Seluruh keluarga besarku yang tidak saya sebutkan satu-satu, terimakasih untuk segalanya.
15. Crew El-Fataa yang selalu memotivasi dan selalu mengingatkan untuk senantiasa istiqomah di jalan Allah SWT.
16. Teman-teman dan sahabat yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu, semoga Allah membala semua kebaikan kalian. Teruntuk yang belum muslim selalu kudo'akan agar Allah memberikanmu hidayah. Aamiin.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna. Peneliti berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

Yogyakarta, Februari 2017

Peneliti,



Andri Wahyu Setyawan

NIM. 10504244039

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL .....	i
LEMBAR PERSETUJUAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
PERNYATAAN .....	iv
MOTTO .....	v
PERSEMBAHAN.....	vi
ABSTRAK .....	vii
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR GAMBAR .....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
 <b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	 <b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah .....	6
C. Batasan Masalah .....	9
D.Rumusan Masalah .....	10
E. Tujuan Penelitian .....	10
F. Manfaat Penelitian .....	11
 <b>BAB II KAJIAN PUSTAKA .....</b>	 <b>10</b>
A. Deskripsi Teori .....	12
1. Kesehatan dan Keselamatan Kerja .....	12
a. Pengertian Kesehatan Kerja .....	12
b. Pengertian Keselamatan Kerja .....	13
c. Maksud dan Tujuan Pelaksanaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja .....	15
d. Ruang Lingkup Kesehatan dan Keselamatan Kerja .....	17

e. Prosedur Bekerja yang Aman dan Tertib .....	17
f. Syarat- syarat Keselamatan Kerja .....	18
g. Kecelakaan Kerja dan Penyakit Akibat Kerja .....	19
h. Pencegahan Kecelakaan Kerja .....	21
2. <i>Daily Check</i> Depo Lokomotif .....	24
a. Pengertian Lokomotif .....	24
b. Pengertian Depo .....	25
c. Pengertian <i>Daily Check</i> di Depo Lokomotif .....	26
B. Hasil Penelitian yang Relevan .....	27
C. Kerangka Pikir .....	28
D. Pertanyaan Penelitian .....	29
<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>30</b>
A. Desain Penelitian .....	30
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	30
C. Definisi Operasional .....	30
D. Informan Penelitian .....	31
E. Teknik Pengumpulan Data .....	32
F. Teknik Analisis Data .....	33
G. Teknik Keabsahan Data .....	34
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....</b>	<b>36</b>
A. Hasil Penelitian .....	36
1. Gambaran Umum Perusahaan .....	36
a. Sejarah dan Perkembangan PT Kereta Api Indonesia.....	36
b. Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero) .....	46
1) Arti dari logo PT. KAI (Persero) .....	46
2) Warna.....	47
c. Visi dan Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) .....	47
1) Visi Perusahaan .....	47

2) Misi Perusahaan.....	48
d. Budaya Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).....	48
1) Integritas .....	48
2) Profesional .....	49
3) Keselamatan.....	49
4) Inovasi.....	49
5) Pelayanan Prima .....	49
e. Lokasi Depo Lokomotif Yogyakarta .....	50
f. Personalia Depo Lokomotif Yogyakarta.....	50
1) Pegawai.....	50
2) Jam Kerja dan Hari Kerja.....	51
3) Sistem Penggajian .....	52
4) Jaminan dan Kesejahteraan Karyawan.....	53
g. Struktur Organisasi.....	53
1) KUPT Depo Lokomotif Yogyakarta .....	54
2) Kepala Ruas (KR) Administrasi .....	55
3) Kepala Ruas (KR) Perencanaan .....	55
4) Kepala Ruas (KR) Los.....	55
5) Kepala Ruas (KR) <i>Quality Control</i> .....	56
6) Kepala Ruas (KR) Pemeliharaan NR, Fasilitas, <i>Tools</i> dan Bangunan .....	57
2. Deskripsi Data.....	57
a. Penerapan Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian <i>Daily Check</i> Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero) .....	57
1) Tujuan dan Pentingnya Kesehatan dan Keselamatan Kerja .....	59
2) Kondisi Fisik Lingkungan Kerja .....	62
3) Pembinaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja.....	65
4) Pengawasan Kesehatan dan Keselamatan Kerja.....	67

5) Fasilitas dan Sarana Keselamatan dan Kesehatan Kerja	69
b. Kendala yang di hadapi dalam Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian <i>Daily Check</i> Depo Lokomotif Yogyakarta .....	73
c. Upaya untuk mengatasi Kendala dalam Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian <i>Daily Check</i> Depo Lokomotif Yogyakarta .....	75
B. Pembahasan.....	77
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b> .....	84
A. Simpulan .....	84
B. Saran .....	85
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	87
<b>LAMPIRAN</b> .....	88

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Alur kerangka pikir .....	28
2. Logo PT. KAI (Persero) .....	46
3. Lima nilai utama PT.KAI (Persero) .....	48
4. Jadwal dinasan DC baru.....	52
5. Jadwal dinasan DC lama .....	52
6. Struktur Organisasi Depo Lok Yk.....	54
7. Struktur organisasi KR Luar, KOR dan Administrasi.....	56
8. Slogan ulang tahun PT.KAI.....	58
9. Pegawai menggunakan APD saat bekerja .....	61
10. Situasi Los DC saat malam hari.....	63
11. Pencucian lantai oleh petugas dan ram lorong rangka bawah.....	63
12. Kondisi lorong di malam hari dan jarak jagrak dengan lokomotif.....	64
13. Kartu Multifungsi .....	69
14. Kartu BPJS Kesehatan.....	70
15. Kartu BPJS Ketenagakerjaan .....	71
16. Kotak P3K.....	71
17. Klinik Kesehatan PT. KAI Yogyakarta.....	72
18. Instruksi Manager Sarana .....	76
19. Poster K3.....	77

## **DAFTAR LAMPIRAN**

1. Pedoman Observasi .....	89
2. Pedoman Wawancara .....	90
3. Surat Permohonan Izin Penelitian .....	93
4. Surat Izin Melaksanakan Penelitian .....	94
5. Hasil Observasi .....	95
6. SK Direksi Tata Laksana Sarana Daop, Divre dan Sub Divre .....	100
7. Jawaban Wawancara .....	111
8. Instruksi Kerja DC .....	123
9. SK Direksi tentang Pelatihan AK3 Umum 2012 .....	128
10. SK Direksi tentang Pelatihan AK3 Umum 2013 .....	133
11. SK Direksi tentang Pedoman Penerapan Sistem Managemen K3 .....	138
12. Bukti selesai revisi .....	150

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Dunia industri saat ini berkembang sangat pesat. Tidak bisa dipungkiri bahwasanya di Indonesia pun sedang melakukan inovasi untuk menciptakan maupun mengembangkan industri yang ada agar dapat bersaing secara global. Dalam persaingan antar industri di dalam maupun luar negri tentu harus melakukan inovasi-inovasi dari hal-hal yang detail sekalipun hal yang biasanya di anggap sepele. Namun dari hal sepele itulah yang bisa membuat industri tersebut menjadi pemenang di antara industri yang ada. Improvisasi yang dilakukan setiap pekerja di dalam perusahaan selalu di berikan respon positif oleh perusahaan tersebut. Improvisasi dilakukan dengan tujuan untuk mempermudah kinerja agar lebih efektif dan efisien sehingga perusahaan menjadi lebih produktif.

Namun seiring berkembangnya inovasi maupun improvisasi di dalam suatu perusahaan, selain dalam bidang teknologi harus di seimbangkan pula dengan keamanan, keselamatan maupun kesehatan para pekerja yang lebih baik. Bagaimanapun juga kesehatan dan keselamatan kerja merupakan hal yang sangat penting untuk di perhatikan. Biasanya banyak pekerja yang tidak begitu memperhatikan prosedur-prosedur yang aman dalam bekerja. Asal kerja enak dan beres saja, masalah sesuai prosedur atau tidak menjadi urusan nomor dua.

Penerapan kesehatan keselamatan dan keamanan kerja (K3) di perusahaan perkeretaapian tidak dapat terselenggara dengan baik apabila pegawai tidak dibekali dengan pengetahuan tentang K3 secara maksimal. Ketentuan Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang tenaga kerja yakni:

Tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang dan atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat.

UU Nomor 1 Tahun 1970 pasal 2 tentang keselamatan kerja yakni sebagai berikut:

Yang di atur dalam Undang-undang ini ialah keselamatan kerja dalam segala tempat kerja, baik di darat, di dalam tanah, di permukaan air, di dalam air maupun di udara, yang berada di dalam wilayah kekuasaan hukum Republik Indonesia.

Pekerja merupakan sumber daya manusia yang dimiliki oleh perusahaan dan merupakan ujung tombak dalam berjalannya kinerja suatu perusahaan. Jika kesehatan dan keselamatan kerja tidak diperhatikan maka hal tersebut akan menghambat produktivitas perusahaan. Maka pekerja harus dilindungi dan diperlakukan dengan sebaik-baiknya dengan di berikan hak-hak yang sesuai. Perusahaan harus dengan tegas mendukung, menjalankan dan mengawasi pekerjaan sesuai dengan standart operasional prosedur yang ada agar tercipta kondisi kerja yang aman, nyaman dan produktif.

Dunia industri dalam bidang transportasi merupakan industri yang saat ini sedang di sorot oleh pemerintah. Bagaimana tidak, di Indonesia saat ini sangat sering dijumpai kemacetan dimana-mana. Tidak hanya di ibukota, di kota-kota kecil pun sering juga dijumpai kemacetan panjang. Salah satu faktor penyebabnya adalah banyak masyarakat yang lebih senang menggunakan kendaraan pribadi untuk bepergian dibandingkan menggunakan angkutan umum. Karena kendaraan pribadi dirasa lebih aman dan nyaman daripada angkutan umum. Bahkan sering kita temui saat ini masyarakat bepergian sendirianpun menggunakan mobil pribadi. Hal seperti inilah yang membuat jalan menjadi padat. Beberapa kasus kecelakaan angkutan umum baik darat, laut maupun udara yang akhir-akhir ini terjadi juga membuat masyarakat ragu dengan fasilitas angkutan umum. Maka dari itu pemerintah mau tidak mau selalu berusaha untuk membuat masyarakat senang dan nyaman agar mau memanfaatkan angkutan umum sebagai salah satu cara mengurangi kemacetan.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu badan usaha milik negara yang beroperasi dalam bidang transportasi darat. Kereta api merupakan moda transportasi angkutan penumpang maupun barang yang menjadi salah satu badan usaha yang menjadi tombak peningkatan perekonomian bangsa Indonesia. Kereta api Indonesia yang dulu sering kita lihat begitu semrawut kini sudah dapat kita lihat kemajuannya dalam usaha perbaikan manajemen perusahaan. Dulu kita sering menjumpai banyak

penumpang bersesakan di dalam kereta, penumpang tanpa tiket maupun penumpang yang nekat menumpang di atas kereta yang beresiko untuk keamanan maupun keselamatan penumpang itu sendiri. Hal seperti itu membuat kerugian bagi perusahaan maupun kerugian bagi negara. Semua itu terjadi karena perusahaan tidak disiplin dalam melaksanakan prosedur kerja yang sesuai standart. Namun saat ini sudah tidak dijumpai hal negatif seperti itu karena PT. Kereta Api Indonesia telah melakukan pemberahan agar menjadi penyedia jasa angkutan umum yang di gemari oleh masyarakat. PT. KAI sudah melakukan perbaikan terutama aspek pelayanan bagi penumpang. Sehingga saat ini kereta api merupakan salah satu moda transportasi darat kepercayaan masyarakat.

Agar terus menjadi moda transportasi kepercayaan masyarakat maka PT.KAI harus selalu menjaga kualitas pelayanan bahkan meningkatkan agar menjadi lebih baik. Salah satu caranya adalah dengan melakukan perawatan secara periodik sarana maupun prasarana agar tidak terjadi gangguan saat perjalanan. Perawatan sarana dilingkungan kereta meliputi perawatan Lokomotif maupun perawatan gerbong. Dalam perawatan Lokomotif maupun gerbong dilakukan di dalam Depo atau di Balai Yasa. Untuk perawatan harian maupun bulanan atau *periodic* Lokomotif dilakukan di Depo Lokomotif. Sedangkan untuk perawatan dua tahunan, empat tahunan, rehabilitasi atau modifikasi dilakukan di Balai Yasa.

*Daily check (DC)* di Depo Lokomotif merupakan sebuah bengkel tempat dilakukan pengecekan Lokomotif sebelum atau sesudah dinas. Tempat ini beroperasi 24 jam *non stop* dan pegawai bekerja dibagi dalam 3 *shift*. Maka perlu sekali pegawai menerapkan prosedur keselamatan dan kesehatan kerja dan berhati-hati dalam bekerja. Karena jika terjadi kecelakaan kerja maka akan menghambat beroperasinya kereta dan selain merugikan bagi pegawai itu sendiri akan mengurangi produktifitas perusahaan juga.

Berdasarkan hasil observasi yang peneliti lakukan, ditemukan berbagai permasalahan di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta belum sepenuhnya melakukan prosedur keselamatan kerja. Masih ditemui beberapa pelanggaran antara lain pekerja tidak menggunakan alat pelindung diri saat bekerja. Sebagian besar pekerja tidak menggunakan pelindung mata saat bekerja. Jumlah alat pelindung pendengaran tidak sesuai dengan jumlah pegawai yaitu hanya 4 buah *ear muff*, sedangkan jumlah pegawai dalam satu shift ada 7 orang. Tidak menggunakan sarung tangan. Dalam pengecekan rangka bawah tidak menggunakan kacamata padahal berada di bawah Lokomotif yang banyak debu dan kotoran. Ruang mesin diesel tanpa penerangan sehingga salah satu tangan pegawai harus memegang senter. Pegawai tidak segera membersihkan lantai yang bercecet oli. Ruang pemeriksaan rangka bawah tidak ada penerangan sehingga saat melakukan pemeriksaan malam hari harus membawa senter.

Selain dari pengamatan, penulis juga melakukan beberapa wawancara kepada beberapa pegawai Depo Lokomotif Yogyakarta. Dari wawancara tersebut di dapat informasi tentang kecelakaan kerja antara lain pernah ada kejadian pegawai terpeleset karena licinnya lantai. Tangan pegawai terjepit blok rem karena kurangnya koordinasi, kewaspadaan dan kepedulian terhadap rekan kerja yang lain. Kepala terbentur bagian traksi motor karena tidak menggunakan helm sampai kepalanya perlu dijahit.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Penerapan Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Di Bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

## **B. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah di kemukakan, maka dapat di identifikasi permasalahan-permasalahan sebagai berikut:

### 1. Penyediaan APD

Dalam melakukan pekerjaan, pegawai diwajibkan menggunakan APD dengan lengkap sebagai upaya untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan kerja. Perusahaan harus menyediakan APD yang sesuai dengan resiko pekerjaannya.

Pihak perusahaan di Depo Lokomotif sudah menyediakan APD namun jumlah APD tersebut belum sesuai dengan jumlah pekerja yang ada.

Dalam satu kelompok shift *daily check* terdiri dari 7 orang sedangkan salah satu APD yaitu pelindung pendengaran berupa *ear muff* hanya ada 4 buah. Hal ini menyebabkan saat bekerja tidak semua pegawai menggunakan *ear muff* dan ini dapat menimbulkan gangguan pendengaran meskipun dalam jangka panjang. Maka perusahaan perlu melakukan pengadaan APD sesuai dengan kebutuhan.

## 2. Pembinaan atau Pelatihan K3

Dalam upaya penerapan K3 yang baik tentu seluruh pihak perusahaan harus memiliki pengetahuan tentang K3. Pengetahuan mengenai K3 bisa didapatkan melalui pembinaan maupun pelatihan. Dengan adanya rotasi pegawai bahkan mutasi pejabat daerah maupun kenaikan tingkat maka perlu adanya pembinaan maupun pelatihan secara intensif agar pengetahuan K3 dapat diterapkan dengan baik. Minimal untuk mengingatkan kembali bagi yang sudah pernah mengikuti pelatihan atau pembinaan.

Pelatihan dari kantor pusat di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan SK Direksi, terakhir dilaksanakan tahun 2013 dan diikuti oleh pejabat daerah yang saat ini sudah dimutasi keluar daerah. Maka dari itu perlu adanya pelatihan yang intensif guna memberikan pengetahuan baru untuk para pegawai baru maupun pegawai yang mutasi.

### 3. Kondisi Penerangan Area Kerja

Penerangan di area kerja yang cukup merupakan salah satu syarat dari keselamatan kerja agar saat bekerja dimalam hari pekerja dapat melihat benda kerja dengan baik dan tidak merusak indera penglihatan. Hal tersebut dikuatkan dengan Undang-undang No 1 Tahun 1970 yang salah satunya menyatakan bahwa salah satu syarat dari keselamatan kerja adalah memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai.

Bagian pemeriksaan rangka bawah dibagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta tidak terdapat penerangan sama sekali. Sehingga pegawai harus membawa lampu senter saat melakukan pengecekan. Hal ini bisa menimbulkan kecelakaan kerja karena penerangan yang tidak cukup membuat pekerja kurang cermat dalam bekerja. Maka dari itu perusahaan perlu membenahi kondisi penerangan di area kerja khususnya dibagian kolong rangka bawah.

### 4. Pengetahuan Resiko Kerja

Dibagian *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta, Lokomotif diperiksa setelah melakukan perjalanan dinas. Dalam hal ini lokomotif tentu dalam kondisi kotor terutama dibagian rangka bawah penuh dengan debu dan kotoran. Maka perlu adanya APD yang berfungsi untuk melindungi penglihatan dan pernafasan agar terlindung dari debu.

Dari 24 orang pelaksana DC hanya 3 orang yang menggunakan pelindung mata saat bekerja. Hal ini menunjukkan bahwa pegawai maupun

pengurus perusahaan belum memperhatikan resiko-resiko yang ditimbulkan akibat bekerja. Maka perusahaan perlu member pengetahuan tentang K3 serta menyediakan APD secara lengkap guna melindungi tenaga kerjanya dari kecelakaan kerja.

#### 5. Instruksi Kerja

Dalam bekerja tentu harus ada pedoman maupun instruksi kerja, instruksi kerja berisi tentang hal-hal yang harus dilakukan dalam menjalankan pekerjaan. Didalam instruksi kerja mengandung beberapa aspek salah satunya K3. K3 digunakan untuk melindungi pekerja maupun benda kerja agar selamat dalam bekerja.

Instruksi kerja *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta sudah tercantum aspek K3 yaitu perintah menggunakan helm, *wearpack* dan *safety shoes*. Dari perintah itu belum tercantum perintah penggunaan pelindung penglihatan, pendengaran pernafasan dan pelindung tangan. Maka perlu dilengkapi agar sesuai syarat-syarat keselamatan kerja sesuai yang tercantum di undang-undang no 1 tahun 1970 tentang keselamatan kerja.

### C. Batasan Masalah

Agar pengkajian permasalahan dapat lebih terfokus, maka perlu adanya pembatasan masalah. Pembatasan masalah dilakukan untuk menghindari peneliti keluar dari pembahasan topik utama. Dalam penelitian ini dibatasi pada

penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia.

#### **D. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah, identifikasi masalah dan batasan masalah tersebut, maka rumusan masalahnya adalah seperti apa gambaran umum tentang perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (persero), bagaimana penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta dan kendala apa saja yang di hadapi serta upaya apa saja yang di lakukan untuk mengatasi kendala dalam penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia?

#### **E. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui:

1. Gambaran umum perusahaan.
2. Penerapan K3 di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta.
3. Kendala yang dihadapi dalam penerapan K3 di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta.
4. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam proses penerapan K3 di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta.

## **F. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan dengan harapan mampu memberi manfaat dan kontribusi baik secara teoritis maupun praktis, yakni sebagai berikut :

### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan informasi yang terkait dengan penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia.

### 2. Manfaat Praktis

#### a. Bagi Perusahaan

- 1) Dapat memberi kontribusi yang berarti dalam meningkatkan kesehatan dan keselamatan kerja khususnya di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta.
- 2) Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dan wawasan guna menentukan program untuk meningkatkan kesehatan dan keselamatan kerja bagi pegawai maupun benda kerja dan lingkungan kerja.

#### b. Bagi Universitas

Sebagai bahan masukan dan sumber informasi dan laporan pelaksanaan pelatihan guna menentukan kebijakan dan program yang akan dijalankan dalam mempersiapkan tenaga siap kerja dengan gelar Ahli Madya maupun Sarjana.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **A. Deskripsi Teori**

##### **1. Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Kesehatan dan Keselamatan Kerja merupakan hal yang wajib diperhatikan oleh semua pihak di dalam suatu perusahaan. Pelaksanaan program ini adalah sebagai upaya dalam melindungi karyawan dari resiko bahaya pekerjaan serta dampak yang ditimbulkannya. Kesehatan dan Keselamatan Kerja merupakan salah satu faktor yang menunjang dalam meningkatkan produktivitas perusahaan maupun kesejahteraan karyawannya.

###### **a. Pengertian Kesehatan Kerja**

Tenaga kerja merupakan sumber daya yang memiliki peran yang sangat penting dalam berjalannya suatu perusahaan. Kesehatan tenaga kerja sangat penting untuk di perhatikan karena berpengaruh dengan produktivitas perusahaan.

Menurut Tasliman (1993: 1) mengemukakan bahwa kesehatan adalah suatu kondisi dimana diri (manusia) dalam keadaan sehat, barang dalam keadaan baik tidak cacat, alat-alat kerja dalam keadaan baik tidak ada kekurangan/ kerusakan, lingkungan atau kondisi disekitar dalam keadaan sehat, tidak kurang suatu apapun. Selanjutnya menurut Vida Hasna Farida (2010: 2) mengemukakan bahwa "kesehatan kerja"

(*occupational health*) atau sering disebut dengan istilah "kesehatan industri" (*industrial hygiene*), yaitu berkaitan dengan usaha pencegahan penyakit dalam pekerjaan (*occupational diseases*), suatu upaya untuk menjaga kesehatan pekerja dan mencegah pencemaran di sekitar tempat kerjanya.

Menurut Wirawan (2015: 543) mengemukakan bahwa kesehatan kerja adalah penerapan ilmu kesehatan/ kedokteran di bidang ketenagakerjaan yang bertujuan untuk mencegah penyakit yang timbul akibat kerja dan mempertahankan dan meningkatkan kesehatan para pekerja/ buruh untuk meningkatkan kinerja mereka.

Dari penjelasan di atas dapat diambil kesimpulan bahwa pengertian kesehatan kerja adalah keadaan sejahtera pekerja baik fisik maupun mental dan tetap bisa bekerja dengan baik tanpa merasa terganggu oleh lingkungan kerja.

### **b. Pengertian Keselamatan Kerja**

Keselamatan kerja menjadi perhatian khusus oleh perusahaan agar karyawannya terhindar dari resiko kecelakaan kerja. Menurut Suma'mur (1981: 1), keselamatan kerja adalah keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja bahan dan proses pengolahannya, landasan tempat kerja dan lingkungannya serta cara-cara melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja menyangkut segenap proses produksi dan distribusi, baik barang, maupun jasa. Keselamatan

kerja adalah tugas semua orang yang bekerja. Keselamatan kerja adalah dari, oleh, dan untuk setiap tenaga kerja serta orang lainnya, dan juga masyarakat pada umumnya. Selanjutnya Sutrisno (2007: 7) mengemukaakan bahwa "Keselamatan kerja adalah sebagian ilmu pengetahuan yang penerapannya sebagai unsur-unsur penunjang seorang kayawan agar selamat saat sedang bekerja dan setelah mengerjakan pekerjaannya".

Menurut Wirawan (2015: 543) mengemukakan bahwa "Keselamatan kerja adalah kondisi dimana para pekerja selamat, tidak mengalami kecelakaan dalam melaksanakan tugas dan pekerjaannya. Pendapat lain dikemukakan oleh Vida Hasna Farida (2010: 3) mengemukakan bahwa "Pada Kamus Besar Bahasa Indonesia Keselamatan kerja adalah perihal (keadaan) selamat, kesejahteraan, kebahagiaan, dan sebagainya". Sedangkan menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2009: 161), mengemukakan bahwa: "Keselamatan kerja menunjukkan pada kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian di tempat kerja".

Dari beberapa definisi tentang keselamatan kerja dapat diambil kesimpulan bahwa pengertian keselamatan kerja adalah suatu keadaan aman baik para karyawan, alat kerja, benda kerja maupun lingkungannya dari kerusakan maupun kerugian yang menimbulkan penderitaan.

**c. Maksud dan Tujuan Pelaksanaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Maksud dan tujuan pelaksanaan kesehatan dan keselamatan kerja yakni untuk semua orang yang berhubungan dengan pekerjaan tersebut. Menurut Tasliman (1993: 2) merumuskan tujuan kesehatan dan keselamatan kerja, antara lain:

- 1) Melindungi tenaga kerja dalam melaksanakan pekerjaan untuk memperoleh keselamatan dan kesehatan serta kesejahteraan hidup.
- 2) Menjamin tenaga kerja dalam meningkatkan produktivitas nasional dengan hak memperoleh keselamatan kesehatan dan kesejahteraan yang sesuai.
- 3) Menjamin keselamatan dan kesehatan bagi setiap orang yang berada ditempat kerja dan dilingkungan tempat kerja tersebut.
- 4) Menjamin sumber-sumber produksi dan peralatan-peralatan kerja digunakan, dipelihara, dirawat secara aman dan efisien.
- 5) Mencegah dan mengurangi/ memperkecil terjadinya kecelakaan yang terjadi ditempat kerja dan lingkungannya.
- 6) Mencegah dan mengurangi/ memperkecil kemungkinan terjadinya kebakaran, sebagai salah satu bentuk kecelakaan di industri dan tempat-tempat kerja yang berhubungan dengan api, zat-zat kimia, listrik dan material yang potensial mudah terbakar.
- 7) Mencegah dan mengurangi kerugian yang diderita oleh semua pihak karena terjadinya kecelakaan dan kebakaran.
- 8) Memberi perlindungan hukum dan moral bagi tenaga kerja dan manajemen perusahaan/ industri.
- 9) Memberi pertolongan pertama pada kecelakaan (PPPK) sebagai langkah pertolongan awal dalam penanggulangan kecelakaan yang terjadi.

Menurut Vida Hasna Farida (2010: 12) tujuan Kesehatan dan Keselamatan Kerja, yaitu:

Sebagai alat untuk mencapai derajat kesehatan kerja yang setinggi-tingginya, baik buruh, petani, nelayan, pegawai negeri, maupun maupun pekerja-pekerja bebas dan sebagai upaya pencegahan dan pemberantasan penyakit serta kecelakaan-kecelakaan akibat kerja, pemeliharaan serta peningkatan kesehatan dan gizi tenaga kerja, perawatan dan mempertinggi

efisiensi dan daya produktivitas tenaga manusia, pemberantasan kelelahan kerja, dan meningkatkan kegairahan serta kenikmatan kerja.

Anwar Prabu Mangkunegara (2009: 161) mengemukakan tentang tujuan Kesehatan dan Keselamatan Kerja, yaitu:

- 1) Agar setiap pegawai mendapat jaminan Kesehatan dan Keselamatan Kerja baik fisik, sosial dan psikologis.
- 2) Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik-baiknya seefektif mungkin.
- 3) Agar semua hasil produksi di pelihara keamanannya.
- 4) Agar adanya jaminan atas pemeliharaan dengan meningkatkan kesehatan gizi pegawai.
- 5) Agar meningkatkan kegairahan, keserasian kerja, dan partisipasi kerja.
- 6) Agar terhindar dari gangguan kesehatan yang disebabkan oleh lingkungan dan kondisi kerja.
- 7) Agar setiap pegawai merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.

Selanjutnya Suma'mur (1989: 27) mengemukakan bahwa tujuan keselamatan kerja pada tingkat perusahaan adalah:

- 1) Mencegah terjadinya kecelakaan.
- 2) Pencegahan terjadinya penyakit akibat kerja.
- 3) Pencegahan atau penekanan menjadi sekecil-kecilnya cacat akibat kerja.
- 4) Pengamanan material, pesawat-pesawat, instalasi-instalasi, dan lain-lain.
- 5) Peningkatan produktivitas atas dasar tingkat keamanan kerja yang tinggi.
- 6) Penghindaran pemborosan tenaga kerja, modal, alat-alat, dan sumber produksi lainnya sewaktu bekerja.
- 7) Pemeliharaan tempat kerja yang bersih, sehat, nyaman, dan aman.
- 8) Peningkatan dan pengamanan produksi dalam rangka industrialisasi dan pembangunan.

Dari beberapa pendapat diatas, dapat disimpulkan bahwa maksud dan tujuan dari pelaksanaan kesehatan dan keselamatan kerja adalah

agar tercipta suasana kerja yang kondusif sehingga produktivitas meningkat, pekerjaan menjadi lebih efektif dan efisien dan meningkatkan kesejahteraan baik pekerja maupun perusahaan.

#### **d. Ruang Lingkup Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Agar program kesehatan dan keselamatan kerja berjalan dengan baik maka perlu diperhatikan ruang lingkup dari kesehatan dan keselamatan kerja tersebut. Ruang lingkup kesehatan dan keselamatan kerja di perusahaan meliputi syarat dan ketentuan dari program tersebut. Basir Barthos (1990: 138) mengemukakan bahwa:

- 1) Ketentuan Kesehatan dan Keselamatan Kerja berlaku disetiap tempat kerja yang mencakup 3 (tiga) unsur pokok (tenaga kerja, bahaya kerja, dan usaha baik bersifat ekonomis maupun sosial)
- 2) Ketentuan K3 berkaitan dengan perlindungan:
  - (1) Tenaga kerja
  - (2) Alat, bahan dan mesin
  - (3) Lingkungan
  - (4) Proses produksi
  - (5) Sifat Pekerjaan
- 3) Persyaratan K3 ditetapkan sejak perencanaan, pembuatan, pemakaian barang ataupun produk teknis dan seterusnya.
- 4) K3 merupakan tanggung jawab semua pihak yang terkait dengan proses penyelenggaraan suatu usaha.

Berdasarkan penjelasan diatas dapat diketahui bahwa ruang lingkup kesehatan dan keselamatan kerja meliputi semua aspek yang ada didalam perusahaan maupun disekitar perusahaan.

#### **e. Prosedur Bekerja yang Aman dan Tertib**

Mengenai tata tertib maka akan sangat berkaitan dengan peraturan-peraturan yang berlaku di lingkungan perusahaan yang harus

diketahui dan dilaksanakan oleh para pekerjanya. Dengan adanya tata tertib tersebut diharapkan agar para pegawai mentaatinya sehingga timbul sikap disiplin dan tanggung jawab dalam bekerja. Vida Hasna Varida (2010: 64) mengemukakan bahwa prosedur bekerja yang aman dan tertib dapat dilakukan dengan cara:

- 1) Menetapkan standar K3;
- 2) Menetapkan tata tertib yang harus dipatuhi;
- 3) Menetapkan peraturan-peraturan.

Kesimpulan yang dapat diambil dari penjelasan diatas yakni untuk menciptakan suasana bekerja yang aman dan tertib harus menyeimbangkan sikap disiplin dan tanggung jawab yang ada pada diri pegawai. Selain itu, ada beberapa tindakan khusus yang dapat dilakukan oleh pihak perusahaan untuk mencegah kecelakaan kerja yaitu dengan mengetahui penyebabnya.

#### **f. Syarat-syarat Keselamatan Kerja**

Usaha dalam memaksimalkan penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di perusahaan memerlukan kepedulian dari semua pihak yang terkait. Maka perlu diketahui syarat-syarat Keselamatan Kerja yang telah ditetapkan oleh pemerintah didalam Undang-undang No 1 Tahun 1970, yaitu:

- 1) Mencegah dan mengurangi kecelakaan.
- 2) Mencegah dan mengurangi dan memadamkan kebakaran.
- 3) Mencegah dan mengurangi bahaya peledakan.
- 4) Memberi kesempatan atau jalan menyelamatkan diri pada waktu kebakaran atau kejadian-kejadian lain yang berbahaya.
- 5) Memberi pertolongan pada kecelakaan.

- 6) Memberi alat-alat pelindung diri pada para pekerja.
- 7) Mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebarluasnya suhu, kelembaban, debu kotoran, asap, uap,gas, hembusan, angin, cuaca, sinar radiasi, suara dan getaran.
- 8) Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja baik fisik maupun psikis, keracunan, infeksi dan penularan.
- 9) Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai.
- 10) Menyelenggarakan suhu dan kelembaban udara yang baik.
- 11) Menyelenggarakan penyegaran udara yang cukup.
- 12) Memelihara kebersihan, kesehatan, ketertiban.
- 13) Memperoleh keserasian antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerja.
- 14) Mengamankan dan memperlancar pengangkutan orang, binatang, tanaman dan barang.
- 15) Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan.
- 16) Mengamankan dan memperlancar pekerjaan bongkar muat, perlakuan dan penyimpanan barang.
- 17) Mencegah terkena aliran listrik yang berbahaya.
- 18) Menyesuaikan dan menyempurnakan pengamanan pada pekerjaan yang bahaya kecelakaannya menjadi bertambah lagi.

Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa syarat kesehatan dan keselamatan kerja secara umum harus mampu melindungi baik pekerja maupun benda kerja serta memberikan keamanan maupun kenyamanan dalam terlaksananya proses pekerjaan.

#### **g. Kecelakaan Kerja dan Penyakit Akibat Kerja**

Dalam suatu proses produksi disebuah perusahaan yang menggunakan suatu alat maupun teknologi memiliki kecenderungan menimbulkan kecelakaan kerja bagi penggunanya. Maka penerapan program kesehatan dan keselamatan kerja perlu di perhatikan sebagai upaya mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Penerapan program K3 bukan sepenuhnya menjadi tugas perusahaan, namun program ini merupakan tugas semua pihak yang berhubungan dengan perusahaan.

Semua pihak yang terkait harus melaksanakan program K3 secara optimal agar kecelakaan kerja di perusahaan dapat dihindari.

Menurut Undang-undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja, "Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dalam hubungan kerja, termasuk kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan dari rumah menuju tempat kerja atau sebaliknya, dan penyakit yang disebabkan oleh lingkungan kerja".

Tasliman (1991: 8) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja dibedakan menjadi dua, yaitu: "... faktor pertama adalah kecelakaan yang disebabkan kesalahan manusia (*human error*) seperti kelalaian, hilangnya konsentrasi waktu kerja, dan sikap mental kerja. Faktor kedua penyebab kecelakaan adalah faktor lingkungan kerja seperti alat dan mesin perkakas yang berbahaya, sistem kerja yang tidak aman, bahan dan material yang berbahaya, dan bahaya dari panas dan api".

Menurut Suma'mur (2009: 83) menyatakan bahwa penyebab penyakit akibat kerja disebabkan oleh faktor berikut, antara lain: "...1) Faktor fisis seperti suara, radiasi sinar rongten atau sinar radio aktif, suhu yang terlalu tinggi, tekanan udara tinggi, dan penerangan lampu yang buruk. 2) Faktor kimiawi seperti debu, uap, gas, larutan kimia dan awan atau kabut. 3) Faktor biologis seperti bibit penyakit antraks atau brusella (*brucella*). 4) Faktor fisiologis/ ergonomis antara lain kesalahan

konstruksi mesin, sikap badan tidak benar dalam melakukan pekerjaan.

5) Faktor mental-psikologis yang terlihat misalnya pada hubungan kerja atau hubungan industrial yang tidak baik”.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja merupakan kecelakaan yang timbul karena kelalaian manusia saat bekerja maupun faktor lingkungan yang berhubungan dengan pekerjaannya. sedangkan penyakit akibat kerja merupakan penyakit yang timbul akibat dari beberapa faktor dalam pekerjaan antara lain faktor fisis, faktor kimiawi, faktor biologis dan faktor fisiologis/ergonomis.

#### **h. Pencegahan Kecelakaan Kerja**

Jelas bahwa kecelakaan kerja menelan biaya yang luar biasa tinggi. Dari segi biaya saja dapat dipahami, bahwa kecelakaan kerja harus di cegah. Dalam upaya ini Vida Hasna Farida (2010: 19) mengemukakan langkah-langkah pencegahan kecelakaan kerja, antara lain:

- 1) Gunakan pelindung, misalnya kacamata pengaman, sarung tangan, sepatu, helm, pakaian, dan peralatan yang sesuai.
- 2) Gunakan teknik penyimpanan peralatan atau mesin yang benar.
- 3) Jangan gunakan peralatan yang salah.
- 4) Pastikan tersedianya penerangan.
- 5) Melaporkan kerusakan peralatan atau mesin.
- 6) Memahami cara mengoperasikan atau menggunakan peralatan atau mesin-mesin.
- 7) Memahami tanda-tanda peringatan bahaya ditempat kerja dan di tempat umum.

- 8) Segera bersihkan lantai apabila terkena percikan minyak atau apa saja yang tertumpah atau bocor untuk mencegah jangan sampai ada yang tergelincir.

Selanjutnya Suma'mur (2009: 412) mengemukakan bahwa "Pencegahan ditujukan kepada lingkungan, mesin, peralatan kerja, perlengkapan kerja, dan terutama faktor manusia". Dari pendapat di atas dapat diuraikan lagi di masing-masing bagian, antara lain:

- 1) Syarat-syarat lingkungan kerja meliputi higiene umum, sanitasi, ventilasi udara, pencahayaan dan penerangan di tempat kerja, dan pengaturan suhu udara ruang kerja. Penyelenggaraan ketatarumahtanggaan perusahaan meliputi pengaturan penyimpanan barang, penempatan dan pemasangan mesin, penggunaan tempat dan ruangan, dan lainnya. Gedung harus memiliki alat pemadam kebakaran, pintu dan jalan keluar darurat, instalasi ventilasi, dan lantai yang terpelihara.
- 2) Mesin dan peralatan kerja harus didasarkan perencanaan yang baik dengan memperhatikan ketentuan yang berlaku, serta cukup dilengkapi alat pelindung. Selain tentang perencanaan, juga perawatan mesin dan perkakas kerja harus diperhatikan. Dalam hal ini dikenal apa yang disebut upaya perawatan preventif dalam keselamatan sehingga mesin atau peralatan kerja tidak menyebabkan terjadinya kecelakaan.

3) Pencegahan kecelakaan terhadap faktor manusia harus memperhatikan tentang betapa pentingnya peraturan kerja, mempertimbangkan batas kemampuan dan keterampilan pekerja, meniadakan hal-hal yang mengurangi konsentrasi kerja, menegakkan disiplin kerja,menghindari perbuatan yang mendatangkan kecelakaan, serta menghilangkan adanya ketidakcocokan fisik dan mental.

Selain dengan cara pencegahan di atas banyak hal dapat membantu upaya pencegahan kecelakaan kerja di perusahaan. Pemeriksaan kesehatan sebelum dan pada waktu-waktu kerja. Pelatihan kerja yang dengannya keterampilan kerja guna mengurangi frekuensi dan parahnya kecelakaan kerja. Hal yang lebih bagus lagi jika keselamatan telah dijadikan bagian terintegrasi dari keterampilan kerja. Pengawasan yang kontinyu akan mempertahankan kualitas pelaksanaan keselamatan dan upaya pencegahan kecelakaan. Demikian pula insentif berupa penghargaan akan meningkatkan keberhasilan program pencegahan kecelakaan kerja. Sebaliknya teguran atau peringatan pun sangat perlu dan berperan, bahkan sampai kepada pemberhentian pekerja yang mengabaikan aturan-aturan pencegahan kecelakaan. Bilamana terdapat kasus kecenderungan untuk celaka, bantuan psikiater dan psikolog akan sangat berfaedah untuk menyelesaikan persoalan.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja bisa diminimalisir dengan cara pencegahan. Untuk mencapai *zero accident* maka dibutuhkan komitmen dari semua pihak untuk melaksanakan peraturan yang sudah ditetapkan.

## 2. *Daily check Depo Lokomotif*

### a. Pengertian Lokomotif

Dalam bisnis perkeretaapian tentu menggunakan sarana untuk keberlangsungan proses bisnisnya. Salah satu sarana yang menjadi ujung tombak berjalannya perusahaan di PT. Kereta Api Indonesia yaitu lokomotif. Berdasarkan Undang-undang No.23 Tahun 2007 pasal 96 ayat 1 tentang perkeretaapian menerangkan bahwa "Yang dimaksud dengan lokomotif adalah sarana perkeretaapian yang memiliki penggerak sendiri yang bergerak dan digunakan untuk menarik dan/atau mendorong kereta, gerbong, dan/atau peralatan khusus, antara lain lokomotif listrik dan lokomotif diesel".

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa lokomotif merupakan sarana perkeretaapian yang digunakan untuk menarik atau mendorong kereta, maupun gerbong. Sehingga bila lokomotif tidak berfungsi dengan optimal maka akan menghambat pula proses berlangsungnya angkutan kereta api.

## **b. Pengertian Depo**

Dalam menjaga produktifitas operasi perkeretaapian, maka perlu didukung oleh sarana yang handal dan layak. Sarana yang selalu siap operasi akan sangat membantu dalam kelancaran proses produksi. Untuk menjaga kehandalan sarana, maka perlu dilakukan adanya perawatan terhadap sarana tersebut. Hal ini sesuai dengan undang-undang No.23 Tahun 2007 pasal 114 tentang perawatan sarana perkeretaapian yang telah ditetapkan oleh pemerintah, yaitu:

- (1) Penyelenggara sarana perkeretaapian wajib merawat sarana perkeretaapian agar tetap laik operasi.
- (2) Perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. Perawatan berkala; dan
  - b. Perbaikan untuk mengembalikan fungsinya.
- (3) Perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memenuhi standar dan tata cara perawatan yang ditetapkan oleh Menteri.
- (4) Perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib dilakukan oleh tenaga yang memenuhi syarat dan kualifikasi yang ditetapkan oleh Menteri.
- (5) Pelaksanaan perawatan sarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan di balai yasa dan/atau di depo.

Berdasarkan yang tercantum dalam undang-undang diatas maka sudah jelas bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia wajib melakukan perawatan sarana agar tetap laik operasi. Untuk pelaksanaan perawatan dilakukan di balai yasa atau depo. Pengertian depo sendiri telah dijelaskan dalam lampiran penjelasan atas Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun

2007 Tentang Perkeretaapian yang menjelaskan bahwa "Yang dimaksud dengan depo adalah tempat perawatan sarana perkeretaapian untuk harian, bulanan, 6 (enam) bulanan, dan 1 (satu) tahunan.

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa depo merupakan tempat perawatan sarana untuk harian (*Daily check*), maupun bulanan (*monthly check*).

**c. Pengertian *Daily Check* di Depo Lokomotif**

Kewajiban dalam perawatan sarana perkeretaapian telah ditetapkan pemerintah di dalam Undang-undang. Dalam hal ini PT. KAI lah yang ditunjuk sebagai penyelenggara perkeretaapian. Maka dari itu PT. KAI telah memiliki tempat untuk melaksanakan proses perawatan sarana yaitu balai yasa dan depo yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia yang memiliki jalur kereta api.

Depo lokomotif merupakan tempat perawatan lokomotif untuk harian, bulanan, 6 bulanan maupun 1 tahunan. Untuk mempermudah perawatan maka di dalam depo dibagi menjadi 2 bagian yaitu DC (*Daily check*) dan MC (*monthly check*). Bagian DC bekerja selama 24 jam dan dibagi menjadi 3 shift. Tugas dari bagian DC ini adalah memeriksa lokomotif untuk harian sebelum atau sesudah lokomotif digunakan untuk dinas dan memastikan bahwa lokomotif layak digunakan untuk beroperasi. Bila lokomotif mengalami kerusakan yang berat dan harus

dikerjakan dalam waktu lama maka pekerjaan tersebut akan diserahkan ke bagian MC untuk dilaksanakan perbaikan.

Dari penjelasan diatas maka dapat disimpulkan bahwa bagian DC (*Daily check*) depo lokomotif merupakan bagian dari depo yang bertugas melakukan *check* harian lokomotif sebelum atau sesudah dinas agar tetap layak operasi.

## B. Hasil Penelitian yang Relevan

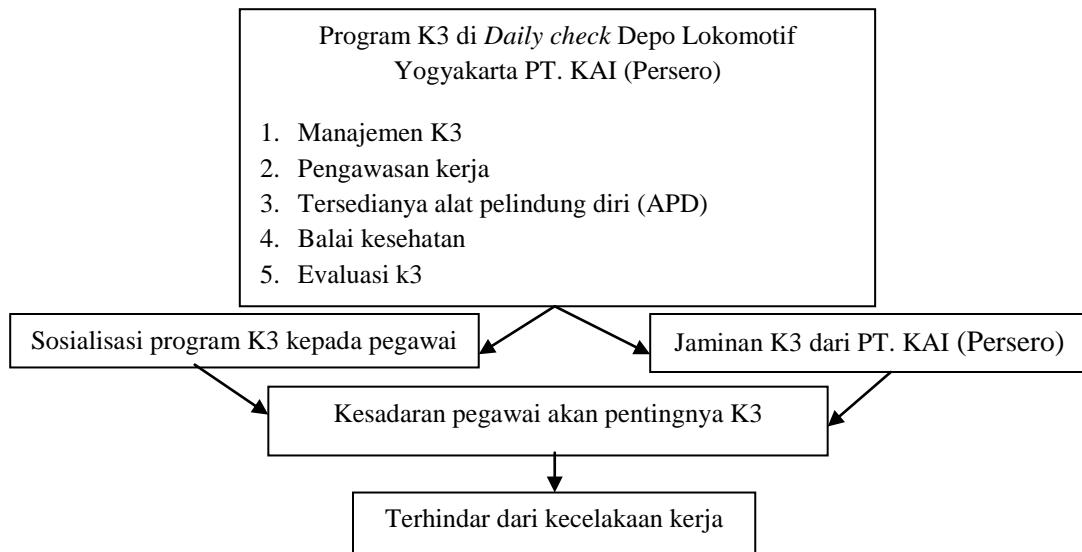
Hasil penelitian yang relevan dengan penelitian ini adalah penelitian yang dilakukan oleh Hidayah (2013) yang berjudul "Pelaksanaan program Kesehatan dan Keselamatan Kerja dalam meningkatkan produktivitas kerja karyawan PT. Tirta Investama Wonosobo". Kesimpulan dari penelitian ini adalah terdapat kenaikan produktivitas sebesar 15,41% jika dibandingkan dengan sebelum dilaksanakan WISE di perusahaan. Sedangkan pelaksanaan K3 di PT, Tirta Investama Wonosobo yakni:

- a) Pembinaan K3 dilaksanakan dengan menggunakan metode komunikasi proaktif, pelatihan dan motivasi.
- b) Pengawasan dilaksanakan dengan metode *behavior safety audit* dan pelaporan kecelakaan kerja.
- c) Penyediaan fasilitas dan sarana K3 meliputi: MCK, kamar ganti karyawan dan *locker room*, kotak P3K, kantin, koperasi, *rest area*, poliklinik dan APD.

### C. Kerangka Pikir

*Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta merupakan tempat untuk melaksanakan perawatan atau pengecekan lokomotif baik setelah dinas maupun sebelum dinas. Di bagian pelaksanaan pekerjaan *Daily check*, proses kerja berjalan 24 jam dan terbagi dalam tiga shift. Untuk kelancaran dinasan lokomotif dan berlangsungnya proses kerja di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dipengaruhi oleh beberapa faktor. Salah satunya adalah Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3). Kesehatan dan keselamatan kerja wajib diperhatikan oleh perusahaan agar proses pekerjaan berjalan dengan baik serta tidak menimbulkan kerugian bagi pekerja maupun perusahaan.

Dalam usaha tersebut sudah selayaknya pihak perusahaan ikut serta dalam mengoptimalkan peran K3 tersebut. Hal ini dapat digambarkan dalam kerangka pikir sebagai berikut:



Gambar 1. Alur kerangka pikir

#### **D. Pertanyaan Penelitian**

1. Seperti apakah gambaran umum tentang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) terutama di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta?
2. Bagaimana penerapan K3 di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta?
3. Kendala apa sajakah yang dihadapi dalam penerapan K3 di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta?
4. Upaya apa sajakah yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam proses penerapan K3 di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta?

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Desain Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif ini merupakan metode penelitian yang hanya menggambarkan keadaan berdasarkan fakta-fakta yang ditemukan di Depo Lokomotif Yogakarta khususnya di bagian *Daily check*, dengan tidak menguji hipotesa maupun membuat prediksi. Penelitian ini menghasilkan kesimpulan yang lengkap dan akurat yang dalam penyajiannya dalam bentuk kata-kata maupun angka. Peneliti bermaksud menyajikan data secara sistematis, faktual dan akurat sesuai dengan kenyataan yang ada di dalam penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

#### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan di Depo Lokomotif Yogyakarta yang beralamat di Jalan Suryonegaran No.37 Yogyakarta. Waktu penelitian dilaksanakan pada bulan 29 Agustus sampai 30 Oktober 2016.

#### **C. Definisi Operasional**

Untuk memberikan satu persepsi dan arah yang jelas terhadap masalah yang dihadapi maka perlu adanya penjelasan beberapa istilah yang menjadi

pokok dalam penelitian ini.

### 1. Penerapan

Penerapan adalah tindakan pelaksanaan atau pemanfaatan keterampilan pengetahuan baru terhadap sesuatu bidang untuk suatu kegunaan ataupun tujuan khusus.

### 2. Kesehatan Kerja

Kesehatan kerja adalah keadaan sejahtera pekerja baik fisik maupun mental sehingga dapat bekerja dengan baik tanpa merasa terganggu oleh lingkungan kerja.

### 3. Keselamatan Kerja

Keselamatan kerja adalah suatu keadaan aman baik para karyawan, alat kerja, benda kerja maupun lingkungannya dari kerusakan maupun kerugian yang menimbulkan penderitaan.

## **D. Informan Penelitian**

Dalam penelitian ini, untuk mendapatkan informasi mengenai latar belakang serta keadaan yang sebenarnya terhadap obyek yang akan diteliti maka peneliti mengumpulkan informasi dari pihak-pihak yang langsung bersangkutan agar data yang di peroleh lebih akurat. Informan dipilih secara sengaja oleh peneliti berdasarkan kriteria dan pertimbangan tertentu. Informan kunci dalam penelitian ini yaitu Kepala UPT Lok Depo Lokomotif Yogyakarta. Sedangkan informan pendukung terdiri dari Kepala Ruas Luar, Kepala Ruas Perencanaan, Admin *Daily check*, dan 2 pelaksana *Daily check*.

## **E. Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini menggunakan beberapa teknik yang akan digunakan untuk memperoleh data yang lengkap. Teknik-teknik yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

### 1. Observasi

Teknik ini merupakan teknik yang digunakan untuk memperoleh data yang sesuai kenyataannya dengan cara mengamati dan mencatat secara langsung terhadap obyek yang akan diteliti. Observasi yang dilakukan adalah non partisipatif. Teknik ini digunakan untuk mengamati perilaku karyawan serta fasilitas maupun sarana yang menunjang K3. Dalam melakukan kegiatan observasi, peneliti menggunakan lembar pedoman observasi sebagai acuan. Adapun pedoman observasi yang digunakan terlampir.

### 2. Wawancara

Teknik ini digunakan untuk menggali informasi yang berkaitan dengan suatu masalah dengan cara melakukan tanya jawab secara langsung kepada pihak yang berkaitan dengan obyek yang akan diteliti dengan menggunakan pedoman wawancara (terlampir). Hal ini bertujuan untuk mengumpulkan data mengenai penerapan kesehatan dan keselamatan kerja serta persepsi karyawan tentang K3.

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan dengan mengambil gambar dengan kamera ponsel untuk mendapatkan data seperti sejarah berdirinya perusahaan dan perkembangannya, struktur organisasi, kondisi lingkungan serta data mengenai karyawan di Depo Lokomotif Yogyakarta. Selain itu, hasil dokumentasi juga digunakan sebagai pendukung sahnya data yang diambil.

## F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah analisis interaktif. Data yang diperoleh dari penelitian disajikan apa adanya kemudian dianalisis secara deskriptif untuk memperoleh gambaran mengenai fakta yang ada di lapangan.

Tahapan dalam analisis ini adalah dengan model interaktif, yaitu:

### 1. Reduksi data

Reduksi data adalah proses pemilihan, pemasukan perhatian kepada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi dari data kasar yang muncul pada catatan tertulis di lapangan. Reduksi data terus berlanjut sampai laporan terakhir yang dikehendaki dalam penelitian ini lengkap.

### 2. Penyajian data

Penyajian data merupakan penyusunan sekumpulan informasi yang dapat memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

### 3. Penarikan kesimpulan

Penarikan kesimpulan dalam penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan seluruh data, kemudian setelah data disajikan peneliti dapat memberikan makna, tafsiran, argument, membandingkan data serta korelasi antara satu komponen dengan komponen lainnya lalu dari semua itu diambil kesimpulan sebagai jawaban atas permasalahan yang ada.

## G. Teknik Keabsahan Data

Data yang telah dianalisis dalam penelitian ini perlu diperiksa keabsahannya. Teknik keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik triangulasi data dan metode. Menurut Ivey J. Moleong (2005: 330) "triangulasi adalah teknik keabsahan data dengan memanfaatkan sesuatu dari luar data tersebut untuk keperluan pengecekan atau pembanding terhadap data itu".

Dalam penelitian ini digunakan teknik triangulasi sumber, yakni dengan membandingkan data dari sumber yang satu dengan yang lain. Dalam penelitian ini sumber diambil dari membandingkan antara pimpinan tertinggi di Depo Lokomotif Yogyakarta, Kepala Ruas Luar, serta Pelaksana *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta. Selain itu untuk pendukung peneliti juga membandingkan data dari sumber lain seperti Kepala Ruas Perencanaan dan Pelaksana Administrasi *Daily check*. Sedangkan triangulasi metode dilakukan dengan membandingkan data yang diperoleh dari pengamatan atau observasi

kemudian dilanjutkan dengan wawancara serta didukung dengan pengambilan gambar atau dokumentasi. Teknik triangulasi ini digunakan oleh peneliti agar didapatkan data yang benar-benar valid.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Gambaran Umum Perusahaan**

- a. Sejarah dan Perkembangan PT Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Layanan kereta api Indonesia (Persero) meliputi angkutan penumpang dan barang.

Sejarah perkeretaapian di Indonesia diawali dengan pencangkuluan pertama pembangunan jalan kereta api di Semarang, Jum'at tanggal 17 Juni 1864 oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda LAJ Baron Sloet Van den Beele. Pembangunan diprakarsai oleh "*Namlooze Venootschap Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij*" (NV NISM) yang dipimpin oleh JP de Bordes dari Semarang menuju desa Tanggung (26 kilometer) dengan lebar sepur 1435 milimeter. Ruas jalan ini dibuka untuk angkutan umum hari Sabtu, 10 Agustus 1867. (<http://heritage.kereta-api.co.id/?p=2652>, 21 Oktober 2016).

Perkeretaapian di Indonesia adalah Negara kedua di Asia setelah India yang mempunyai jaringan kereta api tertua. Selanjutnya baru Negara Cina dan Jepang yang menyusul kemudian. Setelah Tanam Paksa (1830-1850), hasil pertanian di Jawa tidak lagi sekadar untuk

memenuhi kebutuhan sendiri tapi juga untuk pasar internasional. Karena itu diperlukan sarana transportasi untuk mengangkut hasil pertanian dari pedalaman ke kota-kota pelabuhan. Yang ada waktu itu hanya Jalan Raya Pos yang dirasa sudah tidak memadai lagi, sehingga muncul gagasan untuk membangun jalan kereta api. Namun, tidak semua orang setuju dengan rencana itu. Ada sebagian pihak yang berpendapat volume produk masih terlalu sedikit, sehingga tidak efisien apabila diangkut dengan kereta api, sementara jumlah penumpang, kalaupun ada, diperkirakan akan sangat sedikit. Di masa itu orang Jawa dianggap sebagai bangsa yang tidak suka bepergian jauh, sedangkan orang Eropa yang diharapkan paling-paling hanyalah para pegawai negeri.

Selain itu muncul pula perdebatan tentang peran yang sebaiknya dimainkan pemerintah dalam pengembangan perkeretaapian di Hindia Belanda. Pihak yang menentang keterlibatan langsung pemerintah berpendapat bahwa dana untuk membangun jalan rel sebaiknya dipakai untuk hal-hal yang lebih penting dan mendesak. Sebaiknya mereka yang menentang keterlibatan swasta merasa bahwa jalan kereta api mempunyai nilai strategis, sehingga resikonya terlalu besar apabila diserahkan pada swasta. Perdebatan bahkan muncul tentang tenaga penggerak. Menteri Urusan Jajahan JC Baud, mengusulkan

pembangunan jalan rel dengan kerbau atau kuda sebagai penarik kereta.

Baru pada tahun 1862 disetujui rencana pembangunan jalan kereta api pertama di Jawa, yaitu jalur Semarang-Vorstelanden (daerah Kerajaan Yogyakarta dan Surakarta yang ketika itu merupakan daerah pertanian paling produktif, namun juga paling sulit dijangkau, dan jalur antara Batavia (Jakarta)-*Buitenzorg* (Bogor), tempat kedudukan pemerintah Hindia Belanda dan daerah penghasil teh dan kopi. Kedua jalur ini dibangun dari sebuah perusahaan swasta, yaitu *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS).

Setelah diadakan berbagai persiapan termasuk bentuk konsesi yang akan diberikan, maka pada hari Jum'at tanggal 7 Juni 1864 di Kota Semarang diselenggarakan upacara sebagai tanda pekerjaan pemasangan jalan rel dimulai. Sebagai puncak upacara ditandai pencangkuluan tanah pertama yang dilakukan oleh *JAJ Baron Sloet van den Beele* (Subarkah, 1987: 3). Berbagai masalah mewarnai pembangunan jalan rel ini, baik yang berupa hambatan kondisi alam yang sulit maupun masalah keuangan silih berganti muncul.

Meski demikian pada tanggal 10 Agustus 1867 jalan kereta api pertama di Indonesia bisa diresmikan, yaitu dari Samarang sampai Tangoeng (sekarang Tanggung, Kabupaten Grobogan) sejauh sekitar 25 kilometer. Tapi bukan berarti kesulitan telah bisa diatasi. Bahkan

tidak lama kemudian pekerjaan terpaksa dihentikan, karena Algemene Maatschappj voor Handel en Nijverheld Amsterdam, pemegang saham utama NIS, mengalami kesulitan keuangan dan nyaris bangkrut. Pembangunan baru bisa dilanjutkan lagi setelah pemerintah turun tangan memberikan pinjaman lunak.

Stasiun pertama NIS di Semarang berada di Tambaksari (Kemijen) bernama Stasiun Semarang di dekat Pelabuhan Semarang. Stasiun ini adalah stasiun ujung atau dalam bahasa Belanda disebut Kopstation. Tahun 1914 stasiun Tambaksari dibongkar untuk memungkinkan pembangunan jalan rel ke stasiun NIS yang baru di Tawang. Sebagian bangunan stasiun Tambaksari masih dipakai untuk gudang, sehingga dikemudian hari dikenal sebagai stasiun Semarang Gudang.

Pada 10 Februari 1870 selesailah jalur sampai ke Solo, setahun kemudian pembangunan jalan rel telah sampai ke Yogyakarta. Akhirnya pada 21 Mei 1873 jalur Semarang-Surakarta-Yogyakarta termasuk cabang Kedungjati-Willem I (Ambarawa) di resmikan pemakaiannya. Pada tahun itu selesai pula jalur Batavia-Buitenzorg.

Melihat besarnya kesulitan yang dihadapi NIS, tidak ada investor yang tertarik untuk membangun jalan kereta api. Terpaksa pemerintah terjun langsung. Pemerintah mendirikan perusahaan Staat Spoorwagen (SS). Jalur rel pertama yang dibangun oleh SS adalah antara Surabaya-

Pasuruan sepanjang 115 kilometer yang diresmikan pada 16 Mei 1878.

Setelah NIS maupun SS kemudian terbukti mampu meraih keuntungan lalu bermunculan belasan perusahaan-perusahaan kereta api swasta besar maupun kecil. Umumnya mereka membangun jalan rel ringan atau Tramwagen yang biaya pembangunannya lebih murah. Tramwagen biasanya dibangun di sisi jalan raya dan karena konstruksinya yang ringan, kecepatan kereta api tidak bisa lebih dari 3 kilometer per jam. Di antara perusahaan-perusahaan tersebut yang memiliki jaringan terpanjang adalah Semarang Jona Stoomtram Maatschappij (SJS) sepanjang 417 kilometer dan Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS) sepanjang 373 kilometer. Yang terpendek adalah Poerwodadi-Goendih Stoomtram Maatschappij (PGSM) yang hanya mempunyai jaringan sepanjang 17 kilometer.

Keberhasilan perusahaan swasta NV NISM dalam membangun jalan KA antara Semarang-Tanggung yang kemudian pada tanggal 10 Februari 1870 dapat menghubungkan kota Semarang-Surakarta (110 kilometer), akhirnya mendorong minat investor untuk membangun jalan KA di daerah lainnya. Tidak mengherankan, kalau pertumbuhan panjang jalan rel antara 1864-1900 tumbuh dengan pesat. Kalau tahun 1867 baru 25 kilometer, tahun 1870 menjadi 110 kilometer, tahun 1880 mencapai 405 kilometer, tahun 1890 menjadi 142 kilometer dan pada tahun 1900 menjadi 3338 kilometer.

Selain di Jawa, pembangunan rel KA juga dilakukan di Aceh (1874), Sumatera Utara (1886), Sumatera Barat (1891) dan (1914). Bahkan tahun 1922 di Sulawesi juga telah dibangun jalan KA sepanjang 47 kilometer antara Makasar-Takalar, yang pengoperasiannya dilakukan tanggal 1 Juli 1923. Sisanya Ujung Pandang-Maros belum sempat diselesaikan. Sedangkan di Kalimantan, meskipun belum sempat dibangun, studi jalan KA rute Pontianak-Sambas (220 kilometer) sudah diselesaikan. Demikian juga di pulau Bali dan Lombok, juga pernah dilakukan studi pembangunan jalan KA.

Rel kereta api pertama kali diletakkan di bumi Sumatera Utara oleh Perusahaan Kereta Api Swasta Belanda yang bernama Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) di tahun 1883 yang menghubungkan kota Medan dan Labuan (Laboean) yang merupakan cikal bakal jalur kereta api Medan-Belawan. Sejak dulu Pelabuhan utama Sumatera Utara digunakan untuk membawa hasil bumi seperti tembakau ke luar negeri. Dulu Labuan merupakan sentral keramaian, bahkan sebelum kota Medan berdiri, pelabuhan Labuan di sungai Deli inilah yang menjadi pusat perdagangan, transportasi dan bongkar muat barang perkebunan khususnya tembakau di Sumatera bagian timur, akan tetapi karena Labuan seringkali kebanjiran dan tidak mampu mengakomodasi kapal-kapal uap besar, maka transportasi usaha perkebunan mulai dikonsentrasi ke Pelabuhan Belawan.

Jalur kereta api Medan-Belawan yang berjarak sekitar 21 kilometer . Pada saat itu jalur Medan-Belawan memiliki beberapa stasiun yaitu Stasiun Medan-Gloegoer-Poeloebraijan-Mabar-Titi Papan-Kampong Besar-Laboean-Belawan-Pasar Belawan-dan Pelabuhan Belawan (Oceanhaven I-II dan III). Akan tetapi seiring perkembangan waktu, bertambahnya transportasi jalan raya dan berkurangnya tingkat okupasi penumpang, maka pada saat ini jalur Medan-Belawan tidak lagi digunakan untuk mengangkut penumpang, melainkan hanya digunakan untuk jalur KA barang saja, yakni KA Barang pengangkut CPO (*Crude Palm Oil*), getah karet (Lateks), BBM dan Pupuk.

Dulu, karena ramainya jalur Medan-Belawan ini dilayani oleh *double track (triple track)* dari Medan-Pulubrayan dan *double track* dari Pulubrayan-Belawan). Sekarang sisa satu *track*, tinggal bekas-bekasnya yang berserakan di beberapa lokasi. Stasiun KA yang saat ini masih digunakan pun tidak lagi sebanyak pada zaman DSM masih Berjaya. Sampai dengan tahun 1939, panjang jalan KA di Indonesia mencapai 6.811 kilometer. Akan tetapi pada tahun 1950 panjangnya berkurang menjadi 5910 kilometer, kurang lebih 901 kilometer raib yang di perkirakan di bongkar semasa pemerintahan Jepang dan di angkut ke Burma untuk pembangunan jalan KA disana.

Jenis jalan rel KA di Indonesia di bedakan dengan lebar sepur 1067 milimeter, 750 milimeter (di Aceh) dan 600 milimeter di beberapa

lintas cabang dan tram kota. Jalan rel yang di bongkar semasa pemerintahan Jepang (1942-1943) sepanjang 473 kilometer, sedangkan jalan KA yang dibangun semasa pendudukan Jepang adalah 83 kilometer antara Bayah-Cikara dan 220 kilometer antara Muaro-Pekanbaru. Ironisnya, dengan teknologi yang seadanya, jalan KA Muaro-Pekanbaru di programkan selesai pembangunannya selama 15 bulan yang mempekerjakan 27.500 orang, 25.000 diantaranya adalah Romusha. Jalan yang melintasi rawa-rawa, perbukitan, serta sungai yang deras arusnya ini banyak menelan korban yang makamnya bertebaran sepanjang Muaro-Pekanbaru.

Setelah kemerdekaan Indonesia di proklamirkan pada 17 Agustus 1945, karyawan KA yang tergabung dalam "Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang. Peristiwa bersejarah yang terjadi pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) namanya diubah sejak tanggal

15 September 1971 menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), dan sejak tanggal 1 Juni 1999 menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Meskipun jalur Semarang-Tanggung baru diresmikan pada 10 Agustus 1867, pada tahun 1863 NIS telah memesan dua buah lokomotif dari pabrik Borsig di Berlin Jerman. Kedua lokomotif itu dirancang untuk nantinya melayani jalur antara Kedungjati dan Willem I (Ambarawa) yang di beberapa tempat mempunyai kemiringan sampai 2,8%. Ketika itu, lokomotif buatan Borsig banyak dipakai perusahaan-perusahaan kereta api di Belanda. Setahun kemudian dua lokomotif dikirim ke Semarang, tetapi baru pada 2 Juni 1865 mulai dioperasikan, masing-masing dengan nomor seri NIS 1 dan NIS 2 di manfaatkan untuk mempercepat pemasangan rel, sekaligus untuk melatih petugas yang akan mengoperasikan dan memelihara lokomotif-lokomotif tersebut.

Sementara itu kedatangan lokomotif uap tersebut disambut masyarakat dengan rasa kagum sekaligus takut. Seperti dikatakan Lim Thian Joe dalam buku 'Riwayat Semarang' (1993), "Publiek Priboemi dan Tionghoa pertjaja, itoe kepala spooe dijalanken dengan kekoeatan ... setan". Pada akhir tahun 1866, empat buah lokomotif buatan Beyer Peacock Manchester Inggris itu tiba di Semarang dan diberi nomor seri

NIS 3-6. Selain nomor seri keempat lokomotif itu mendapatkan nama, masing-masing 'JP de Bordes' (nama seorang pejabat NIS), 'Merapi', 'Merbaboe' dan 'Lawoe'. Nama-nama tersebut dalam satu sisi ditulis dalam aksara latin, pada sisi lain dalam aksara Jawa. Namun penggunaan keempat lokomotif secara resmi baru pada 10 Agustus 1867, bersamaan dengan pembukaan jalur Semarang-Tanggung.

Pada tahun 1869, pemerintah Hindia Belanda meminta JA Kool dan NH Henket untuk membuat studi tentang lebar sepur yang sesuai untuk Jawa. Mereka melaporkan bahwa dari segi teknis maupun ekonomis maka lebar sepur 1067 milimeter lebih sesuai untuk topografi Jawa yang bebukit-bukit. Karena itu pemerintah Hindia Belanda kemudian menetapkan bahwa harus di gunakan lebar sepur 1067 milimeter untuk semua jaringan baru.

Jalan rel pertama yang di bangun dengan ukuran 1067 adalah jalur Batavia-Buitenzorg (Jakarta-Bogor) yang di resmikan tanggal 31 Januari 1873. Jalur ini semula milik NIS, tetapi kemudian di beli oleh SS. NIS sendiri ketika membangun jalan rel Semarang-Surabaya, melalui Gundih, Cepu dan Bojonegoro, sudah menggunakan lebar sepur 1067 milimeter. Saat itu jalur kereta api di Indonesia mempunyai lebar sepur 1067 milimeter kecuali di Aceh yang menggunakan lebar sepur 750 milimeter. Namun jalan rel yang pertama di Indonesia antara Semarang-Yogya melalui Solo yang tadinya memiliki lebar sepur 1435

milimeter (4 kaki, 8 inch), sama dengan lebar sepur satandard di Eropa Barat dan Amerika Serikat.

Sampai invasi Jepang ke Indonesia tahun 1942-1945, rel-rel NIS/SS banyak di bongkar, terutama gauge 1435 millimeter di pindah dan dibangun rel dari Sumatera Barat ke Riau. Saat jalur rel sudah selesai dibangun, Jepang kalah dalam Perang Dunia II sehingga rel itu belum pernah terpakai.

b. Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Setiap badan usaha atau perusahaan memiliki logo atau lambang yang menunjukkan identitas dari perusahaan tersebut. Berikut ini merupakan lambang dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Gambar 2 merupakan logo dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero).



Gambar 2. Logo PT. KAI (Persero)  
(Sumber: <https://kai.id>)

Logo PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tentunya memiliki arti tersendiri. Adapun arti dari logo tersebut adalah sebagai berikut:

1) Arti dari logo PT. KAI (Persero)

a) Garis melengkung : Melambangkan gerakan yang dinamis PT.

KAI dalam mencapai Visi dan Misinya.

b) Anak Panah: Melambangkan nilai integritas yang harus dimiliki

insan PT. KAI dalam mewujudkan pelayanan prima.

2) Warna:

a) Orange: Melambangkan proses pelayanan prima (kepuasan pelanggan) yang ditujukan kepada pelanggan internal dan eksternal.

b) Biru: Melambangkan semangat Inovasi yang harus dilakukan dalam memberikan nilai tambah ke *stakeholders*. Inovasi dilakukan dengan semangat sinergi di semua bidang dan dimulai dari hal yang paling kecil sehingga dapat melesat.

c. Visi dan Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

Setiap perusahaan tentu memiliki visi maupun misi sebagai landasan tujuan dari dirikannya perusahaan tersebut. Berikut ini disajikan Visi dan Misi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di ambil dari website resmi PT. Kereta Api Indonesia (<https://kai.id>, 15 Oktober 2016).

1) Visi Perusahaan

Menjadi penyedia jasa perkeretaapian terbaik yang fokus pada pelayanan dan memenuhi harapan *stakeholders*.

2) Misi Perusahaan

Menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi *stakeholders* dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan Waktu, Pelayanan dan Kenyamanan

d. Budaya Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan perusahaan transportasi yang memiliki budaya perusahaan dalam mengembangkan usaha pada pelayanan transportasi bagi masyarakat yang disebut sebagai lima nilai utama:



Gambar 3. Lima nilai utama PT.KAI (Persero)  
(Sumber: <https://kai.id>)

Budaya perusahaan yang disebut lima nilai utama tersebut memiliki makna sebagai berikut:

1) Integritas

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) bertindak konsisten sesuai dengan nilai-nilai kebijakan organisasi dan kode etik perusahaan. Memiliki pemahaman dan keinginan

untuk menyesuaikan diri dengan kebijakan dan etika tersebut dan bertindak secara konsisten walaupun sulit untuk melakukannya.

2) Profesional

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki kemampuan dan penguasaan dalam bidang pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan, mampu menguasai untuk menggunakan, mengembangkan, membagikan pengetahuan yang terkait dengan pekerjaan kepada orang lain.

3) Keselamatan

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian.

4) Inovasi

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) selalu menumbuh kembangkan gagasan baru, melakukan tindakan perbaikan yang berkelanjutan dan menciptakan lingkungan kondusif untuk berkreasi sehingga memberikan nilai tambah bagi stakeholder.

5) Pelayanan Prima

Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) akan

memberikan pelayanan yang terbaik yang sesuai dengan standar mutu yang memuaskan dan sesuai harapan atau melebihi harapan pelanggan dengan memenuhi 6 A unsur pokok: *Ability* (Kemampuan), *Attitude* (Sikap), *Appearance* (Penampilan), *Attention* (Perhatian), *Action* (Tindakan), dan *Accountability* (Tanggung jawab).

e. Lokasi Depo Lokomotif Yogyakarta

Alamat : Jalan Suryonegaran No. 37 Yogyakarta

Telp: (0274) 514970

Email : [Dipolok.yk@kereta-api.co.id](mailto:Dipolok.yk@kereta-api.co.id)

Website : [www.kereta-api.co.id](http://www.kereta-api.co.id)

Contact Center : (021) 121

f. Personalia Depo Lokomotif Yogyakarta

1) Pegawai

Pegawai di Depo Lokomotif Yogyakarta di bedakan menjadi:

- a) Pegawai tetap, yaitu pegawai yang bekerja dan sudah diangkat menjadi pegawai tetap sesuai surat keputusan direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Jumlah pegawai tetap di Depo Lokomotif Yogyakarta berjumlah 75 orang.
- b) Pegawai Kontrak Waktu Tertentu (PKWT), yaitu pegawai yang bekerja dan dikontrak dalam batas waktu yang sudah ditentukan berdasarkan surat keputusan direksi PT. Kereta Api

Indonesia (Persero). Jumlah PKWT yang ada di Depo Lokomotif Yogyakarta adalah 4 orang dan bekerja sebagai pelaksana administrasi di *Daily check*.

- c) Pegawai tidak tetap (*Outsourcing*) adalah pegawai dari luar perusahaan yang di pekerjakan untuk melaksanakan tugas tertentu yang spesifik. Di Depo Lokomotif Yogyakarta memiliki satu orang pegawai *outsourcing* yang bertugas sebagai staf administrasi dibawah pimpinan KR Adm.

## 2) Jam Kerja dan Hari Kerja

Jam kerja yang berlaku di *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta menggunakan sistem *shift*. Dalam satu *shift* pegawai bekerja selama 8 jam dan dalam satu hari dibagi menjadi 3 *shift*, setiap *shift* dijalani selama 5 hari. Adapun pembagian jam kerjanya adalah sebagai berikut:

*Shift I* : Pukul 07:00-15:00 WIB

*Shift II* : Pukul 15:00-23:00 WIB

*Shift III* : Pukul 23:00-07:00 WIB

Pegawai mendapatkan hak untuk libur 2 hari di setiap pergantian *shift*, kecuali setelah *shift I* hanya 1 hari. Jadwal dinasan baru tersebut seperti pada gambar 4.

TABEL DINASAN DAILY CHECK DI DIPLO LOKOMOTIF YOGYAKARTA																																			
BULAN OKTOBER 2016																																			
TANGGAL			OKTOBER 2016																																
GROUP A (EKO)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
GROUP B (SRINUR)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
GROUP C (TANTO)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
GROUP D (HERU)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				
SHIFT 1 (07.00 - 15.00)	GRUP A	GRUP B	GRUP C	GRUP D																															
SHIF 2 (15.00 - 23.00)	PARYANTARA	RAHAYUS	APRINUR YADI	HANDOKO																															
SHIF 3 (23.00 - 07.00)	SASONGKO	PUNOKY	WIDODO	BISNU TOTO																															
	DREANEETHA	ENRU W	SUKARNO	ADITYA NUR																															
	AGUNG DWI	DWI SATMOKO	TUSISONO	AHMAD S																															
	AGUNG S	AGUS HERMAYONO	AUDUS SETYAWAN	AMINUDIN																															
	ARIEN RIDWAN W	EX ANOGA A	DIRKI ARIFIN	RIENDRA LISTYA K																															

Gambar 4. Jadwal dinasan DC baru.

(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Jadwal dinasan baru seperti di atas belum lama di terapkan. Dari yang sebelumnya adalah *shift 1* dua hari, libur, *shift 2* dua hari, lanjut *shift 3* dua hari dan hari berikutnya *rest*. Jadwal dinasan lama tersebut seperti pada gambar 5 berikut.

DINASAN PEMERIKSAAN DILAKUKAN DI PT. DIPLO LOKOMOTIF YOGYAKARTA																																			
Periode 01.09-30 JULI 2016																																			
NO	NAMA	IDPP	JULI 2016																																
			RR	EM	2	SB	RD	IN	SL	RR	EM	2	SB	RD	IN	SL	RR	EM	2	SB	RD	IN	SL	RR	EM	2	SB	RD	IN	SL	RR	EM	2		
1	HERI PURNAMA	51447	E	E	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
2	SUPERIADI ASOBONO	51095	E	E	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
3	SEHUYAHIE ASOBONO	51097	E	E	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
4	TANY OESWATI	51029	E	E	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
5	PARYANTARA	51028	E	E	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
6	EDDI PRABAWI	62402	A	A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
7	DREANEETHA WP	62123	A	A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
8	ARIUS DIEST P	62283	D	D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
9	RAHMIYU SUPARANTO	59284	M	M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
10	PUNIEKY ASATAMA	62208	D	D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
11	SUMAHIZONDO	62254	A	A	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
12	ARIUS REYANTO	62299	E	E	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
13	AREK SURYASADE	61370	A	A	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
14	WIDODO	62063	M	M	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
15	SUKI RHAO	62210	D	D	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
16	KEAI DWI MURTA	59439	E	E	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		

Gambar 5. Jadwal dinasan DC lama.

(Sumber: Dokumentasi pribadi)

### 3) Sistem Penggajian

Sistem penggajian di PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

dilakukan per tanggal 25. Gaji yang diberikan oleh perusahaan ini

di transfer oleh bagian keuangan kantor pusat ke rekening pegawai masing-masing. Selain gaji tersebut, pegawai Depo Lokomotif Yogyakarta juga mendapatkan emolumen atau tambahan pendapatan yang tidak tetap disamping gaji tetap. Emolumen di transfer ke kartu multifungsi masing-masing pegawai antara tanggal 15-20. Besarannya juga tidak tetap, tergantung besarnya jam orang yang dicapai tiap bulannya.

#### 4) Jaminan dan Kesejahteraan Karyawan

Pegawai di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta selain memperoleh gaji pokok juga memperoleh hak-hak sebagai berikut:

- a) Tunjangan: Tunjangan Istri/ Suami, tunjangan Anak, tunjangan beras, transport, kinerja pegawai, perumahan, resiko, jamsostek, jaminan pemeliharaan kesehatan, jaminan pensiun, BPJS ketenagakerjaan, BPJS kesehatan dan tunjangan profesi.
- b) Cuti: Tahunan, besar, sakit, penting dan ibadah keagamaan.

#### g. Struktur Organisasi

Depo Lokomotif Yogyakarta dipimpin oleh seorang KDT/ KUPT setingkat Junior Manager. Posisi KUPT berada dibawah seorang Manager Sarana. KUPT sendiri dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh lima orang KR (Kepala Ruas) yaitu: KR Administrasi, KR

Perencanaan, KR Los, KR *Quality Control* dan KR Fasilitas. Masing-masing KR membawahi pengawas dan pengawas membawahi pelaksana. Gambar 6 adalah foto dari struktur organisasi di Depo Lokomotif Yogyakarta yang terpasang di dinding ruang KDT.



Gambar 6. Struktur Organisasi Depo Lok Yk.  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Berikut ini merupakan tugas dan tanggung jawab masing-masing jabatan:

1) KUPT Depo Lokomotif Yogyakarta

KUPT memiliki tugas pokok dan tanggung jawab sebagai berikut:

- Melaksanakan pendayagunaan dan pengendalian kualitas/pemeriksaan harian lokomotif dan KRD.
- Penyiapan lokomotif dan KRD.
- Perawatan dan perbaikan lokomotif dan KRD.

- d) Pemeliharaan dan perbaikan NR, fasilitas mekanik dan elektrik, alat-alat kerja (*tools*), bangunan Depo.
  - e) Pelaksanaan administrasi Depo Lokomotif.
- 2) Kepala Ruas (KR) Administrasi

KR Administrasi atau biasanya di sebut KR Adm mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan administrasi kepegawaian, perencanaan diklat, keuangan dan umum Depo Lokomotif. KR Administrasi di bantu oleh seorang staf dalam melaksanakan tugasnya.

- 3) Kepala Ruas (KR) Perencanaan

KR Perencanaan atau di sebut KOR memiliki tugas pokok dan tanggung jawab menyusun rencana dan program perawatan lokomotif dan NR serta pengelolaan persediaan suku cadang, BBM dan pelumas serta data teknik. Dalam menjalankan tugasnya, KR Perencanaan di bantu beberapa staf. Untuk tugas pengelolaan suku cadang, KR Perencanaan mempunyai seorang pengawas gudang dan juga pelaksana gudang.

- 4) Kepala Ruas (KR) Los

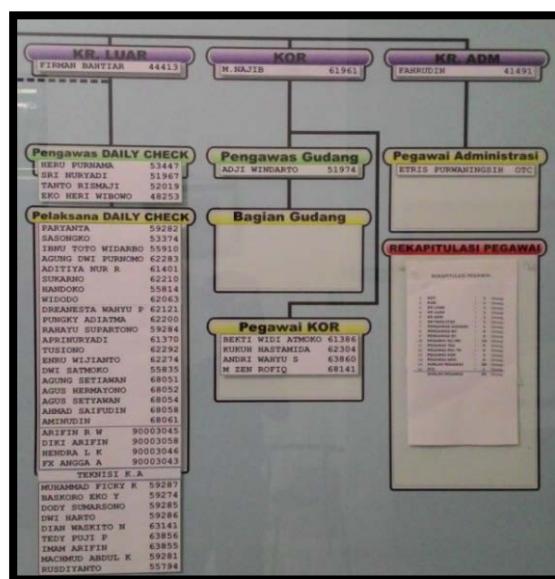
Kepala Ruas Los memiliki tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan perawatan, perbaikan lokomotif secara berkala (Bulanan/ P1, Triwulanan/ P3, Semester/ P6 dan Tahunan/ P12), pengujian terhadap kualitas perawatan dan perbaikan lokomotif.

Dalam menjalankan tugasnya, KR Los memiliki empat pengawas yaitu pengawas Angin, Diesel, Elektrik dan Mekanik. Masing-masing pengawas juga membawahi beberapa pelaksana.

### 5) Kepala Ruas (KR) *Quality Control*

Kepala Ruas *Quality Control* atau sering disebut KR Luar memiliki tugas pokok dan tanggung jawab atas pendayagunaan dan pengendalian kualitas/ pemeriksaan harian (*Daily check*) lokomotif serta penyiapan lokomotif dan *trouble shooter*.

KR Luar memiliki 4 tim yang masing-masing tim bergantian *shift* dalam menjalankan tugasnya. Masing-masing tim memiliki pengawas yang membawahi lima orang pelaksana serta satu orang administrator . Gambar 7 adalah foto struktur organisasi di bawah KR Luar, KR Perencanaan (KOR) dan KR Adm.



Gambar 7. Struktur organisasi KR Luar, KOR dan Administrasi.  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

- 6) Kepala Ruas (KR) Pemeliharaan NR, Fasilitas, *Tools* dan Bangunan
- Kepala Ruas Pemeliharaan NR, Fasilitas, *Tools* dan Bangunan memiliki tugas pokok dan tanggung jawab antara lain:
- Melaksanakan pemeliharaan, perbaikan, penyiaian dan pengoperasian NR (Kereta/ Gerbong penolong), beserta fasilitas perlengkapannya sewaktu-waktu dibutuhkan untuk penanggulangan rintangan jalan (rinja).
  - Pemeliharaan, perbaikan fasilitas mekanik, elektrik dan alat-alat kerja (*tools*) untuk mendukung kegiatan perawatan/ perbaikan di Depo serta pemeliharaan dan perbaikan bangunan Depo Lokomotif.

## 2. Deskripsi Data

### a. Penerapan Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia

Tempat kerja yang berada di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berpotensi mengakibatkan kecelakaan kerja bagi para pekerja dan orang lain yang terlibat di dalamnya. Setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan untuk kesejahteraan hidup dan meningkatkan produksi serta produktivitas nasional. Hal ini sesuai dengan Undang-undang keselamatan kerja No. 1 tahun 1970.

Selain itu setiap orang yang berada di tempat kerja perlu terjamin pula keselamatannya, serta setiap sumber produksi perlu dipakai dan dipergunakan secara aman dan efisien. Dengan demikian kesehatan dan keselamatan kerja merupakan faktor penting dalam kegiatan industri dan kegiatan manusia yang berada di lingkungannya sehari-hari.

Berdasarkan Undang-undang tersebut maka sudah menjadi kewajiban bagi perusahaan untuk menjamin kesehatan maupun keselamatan kerja guna menekan angka kecelakaan kerja dan meningkatkan produktivitas perusahaan. Maka dari itu dalam ulang tahun PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang ke 71 pada tanggal 28 September 2016 menggunakan slogan "*Everyday is safety day, safety has no holiday*". Hal ini menunjukkan bahwa perusahaan sedang gencar dalam perbaikan program kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan perusahaan. Gambar 8 merupakan contoh *banner* yang ada di Depo Lokomotif Yogyakarta.



Gambar 8. Slogan ulang tahun PT.KAI  
(Sumber:Dokumentasi pribadi)

## **1) Tujuan dan Pentingnya Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Kesehatan dan keselamatan kerja merupakan hal yang pokok untuk diterapkan dalam perusahaan. Tujuan dari kesehatan dan keselamatan kerja yang dikutip dari SK Direksi nomor: KEP.U/KS.102/VIII/1/KA-2016 di Bab I pasal 1 ayat 8 yaitu tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disingkat K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Dari kutipan pengertian tersebut, peneliti menyimpulkan bahwa K3 bertujuan untuk menjamin dan melindungi kesehatan dan keselamatan tenaga kerja dari kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja.

Kesehatan dan keselamatan kerja merupakan hak bagi setiap orang yang ada dalam suatu tempat kerja. Maka dari itu semua pihak yang terkait harus menyadari pentingnya penerapan kesehatan dan keselamatan kerja. Peneliti mewawancara Bapak DEP sebagai KDT Depo Lokomotif Yogyakarta, beliau menerangkan:

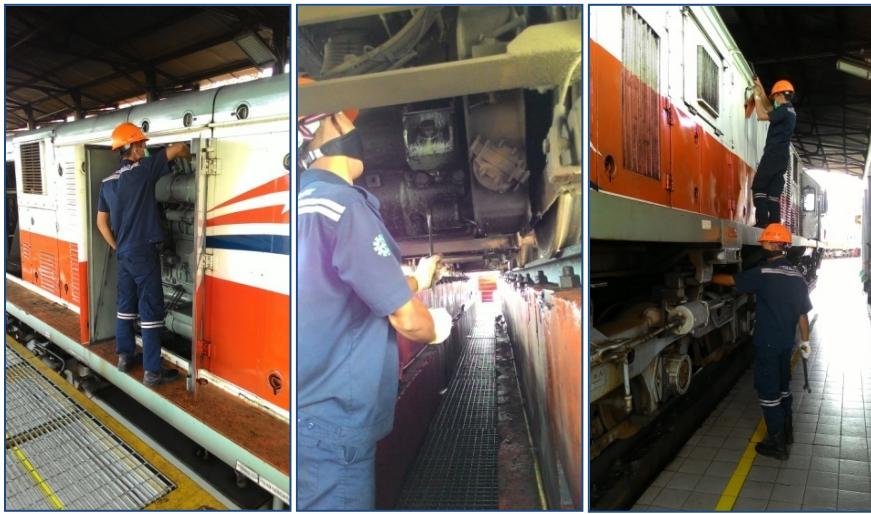
"Kesehatan dan keselamatan kerja menurut saya penting, karena tiap orang butuh selamat dan sehat. Apalagi bekerja di lingkungan Depo yang notabene bersentuhan dengan alat berat. Resiko cacat baik itu ringan dan berat seperti mata kena obeng, debu, kebutaan juga bisa, tuli, pernafasan, minyak kena kulit bisa jadi kanker atau tumor. Intinya semua tetap butuh kepedulian dan *awareness*. Jadi

harus tetap sadar biarpun tidak di ingatkan. Semua butuh kepedulian dan kesadaran”.

Hal tersebut di kuatkan oleh Bapak FB sebagai KR Luar juga menjelaskan sebagai berikut:

“Kesehatan adalah segala-galanya, tanpa kesehatan segalanya tidak bisa terlaksana.... keselamatan jelas, pengamatan proses penerapan K3, penggunaan sarung tangan, sistem mengurangi kebisingan, SOP daerah berdebu harus bermasker, pengelasan juga sesuai SOP, menggunakan topeng artinya menurut saya penerapan dari teman-teman 80% sudah baik atau program terlaksana”.

Berdasarkan wawancara kepada dua pimpinan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa pimpinan di Depo Lokomotif Yogyakarta menyadari bahwa penerapan K3 sangatlah penting karena hal tersebut sebagai upaya mengurangi dan mencegah resiko yang terjadi akibat bekerja. Gambar 9 adalah beberapa contoh penerapan K3 di *Daily check* yaitu pemakaian APD oleh pegawai saat bekerja yang sudah cukup bagus, namun masih belum lengkap seperti pelindung mata dan pendengaran. Akan tetapi jika mengacu dari lembar instruksi kerja (terlampir), memang pemakaian APD meliputi *safety helmet, wearpack, dan safety shoes*, untuk APD tersebut semua pegawai sudah memakainya saat bekerja.



Gambar 9. Pegawai menggunakan APD saat bekerja.

(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Selanjutnya peneliti juga menanyakan pentingnya penerapan K3 dalam bekerja kepada beberapa pelaksana. Salah satunya Bapak ANR sebagai pelaksana DC bagian rangka bawah menjelaskan bahwa ..."penerapan K3 saat bekerja itu penting, karena untuk melindungi diri dari hal-hal yang tidak di inginkan".

Peneliti juga menanyakan hal yang sama kepada saudara ITW sebagai pelaksana DC bagian atas menjelaskan ... "menurut saya penting, tetapi saya belum menjalankan dengan baik dan semua APD sudah terpakai kecuali *ear plug*".

Dalam hal ini peneliti menyimpulkan bahwa beliau mengetahui bahwa menerapkan K3 memang penting, dalam penerapannya sudah bagus dan sesuai dengan intruksi kerja, namun yang tertulis di instruksi kerja (terlampir) belum lengkap

karena belum ada instruksi untuk menggunakan pelindung penglihatan, pendengaran dan pernafasan.

## 2) Kondisi Fisik Lingkungan Kerja

Kondisi fisik lingkungan kerja yang sehat, aman dan nyaman dapat memberikan motivasi bagi pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya. Dalam upaya mewujudkan lingkungan yang sehat, aman dan nyaman harus di dukung oleh semua pihak. Salah satu upaya dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam mewujudkan program tersebut yaitu dengan memperbaiki fasilitas di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta yang rawan dalam menimbulkan kecelakaan kerja maupun yang mengancam kesehatan lingkungan.

Program K3 di DC saat di tanyakan ke Bapak FB sebagai KR Luar menjelaskan :

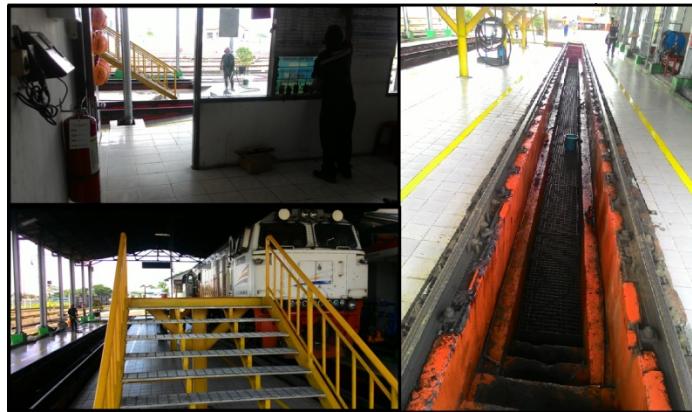
..." Penggunaan APD, memperpendek jarak pengambilan alat kerja lebih pendek, situasi terang benderang saat malam, faktor lainnya lantai tidak licin, memungkinkan sekali teman-teman istilahnya kelalaian kerja semakin kecil, kunci ketinggalan, alat yang dikerjakan juga terlihat dengan jelas".

Berikut ini di sajikan gambar kondisi terang benderang di tempat kerja *Daily Check* saat malam hari serta kebersihan lantai dari kotoran agar tidak licin. Sebagaimana tampak pada gambar 10 berikut ini.



Gambar 10. Situasi Los DC saat malam hari.  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Selain itu Bapak FB juga menjelaskan mengenai program yang sudah terlaksana ..."kalau di Depo sendiri sudah banyak yang dilakukan seperti di kolong sudah diberi ram dimana ram itu berfungsi mengurangi licin, juga pencucian lantai juga lebih banyak, lantai dipel minimal sehari sekali". Sebagaimana tampak di gambar 11 yaitu pencucian lantai oleh petugas *cleaning service* serta gambar ram besi yang ada di rangka bawah.

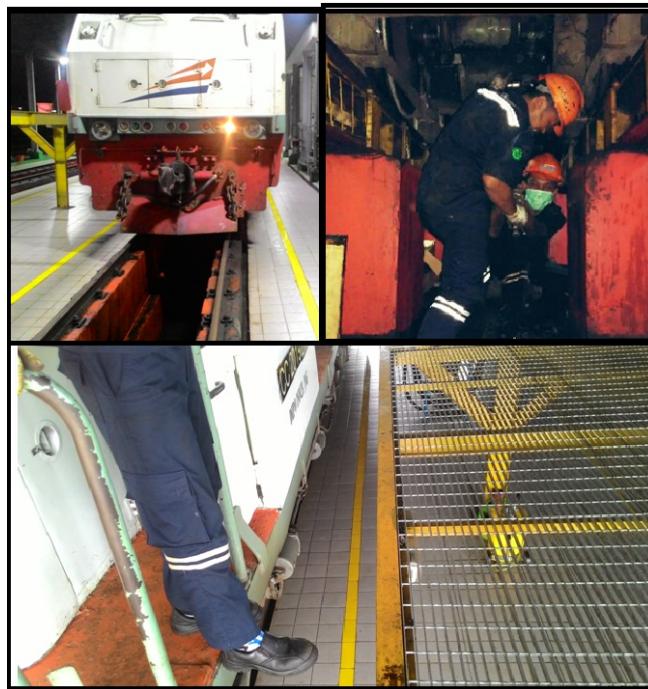


Gambar 11. Pencucian lantai oleh petugas dan ram lorong rangka bawah.  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Namun seiring terlaksana program-program tersebut masih ada yang mengeluhkan tentang kondisi lingkungan di DC, salah satunya dari pelaksana DC yaitu Bapak ITW yang menerangkan:

..."Penerangan atas sudah oke, penerangan rangka bawah masih kurang. Pernah di beri lampu dalam lokomotif juga tetapi gagal mungkin karena terlalu panas. Jarak jagrak dengan lok juga terlalu lebar dan saya pernah terjeblos. Tidak hanya saya, teman-teman juga pernah".

Dari keluhan di atas dapat di lihat pada gambar 12 yaitu kondisi lorong yang gelap serta jarak jagrak dan lokomotif yang terlalu lebar.



Gambar 12. Kondisi lorong di malam hari dan jarak jagrak dengan lokomotif.

(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Dari keluhan tersebut, peneliti mencoba mengkonfirmasikan kepada salah satu pejabat di Depo Lokomotif Yogyakarta yaitu

Bapak DEP yang mengatakan..."kedepan di beri sayap seperti di MC untuk mengurangi jarak agar lebih aman". Sayap jagrak yang bisa di lipat juga berfungsi agar KRD (Kereta Diesel) bisa melewati rel DC, karena KRD ukurannya lebih lebar daripada lokomotif.

### **3) Pembinaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Dalam upaya mendukung penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja, tidak hanya memberikan fasilitas saja namun harus memberikan pembinaan kepada SDM yang dimiliki oleh perusahaan agar memiliki pengetahuan K3 dan berperilaku yang aman. Berdasarkan wawancara peneliti kepada Bapak Eka (disamarkan) menjelaskan ..."untuk pelatihan belum ada, cuma ada pelatihan pemadam kebakaran saja dari pihak luar".

Peneliti juga memberikan pertanyaan kepada salah satu pelaksana yang mulai bekerja di PT. KAI pada tahun 2011 yaitu Bapak ANR, beliau menjelaskan .."Belum ada pembinaan resmi, hanya peringatan dari assman dan atasan lain. Diberi tahu suruh pakai helm. Kalau pembinaan belum pernah tapi kalau diperintahkan pernah. Saat diklat DTO di BPTT ada pelajarannya 1 mapel. Tapi kalo yang resmi dari SHE itu belum pernah ada".

Selanjutnya Bapak FB menjelaskan ..."pembinaan khusus K3 belum ada, sebenarnya ada tim SHE (*Safety, Health and Environment*) dari kantor pusat, namun didaerah belum ada dan mereka

kebanyakan fokus mengevaluasi di bagian operasional, untuk bagian sarana masih kurang". Kebetulan peneliti sempat bertemu sebentar dengan tim SHE dari kantor pusat yang waktu itu sedang memeriksa rel retak di dekat Depo dan menitipkan barang di Depo. Peneliti menanyakan apakah ada tim SHE yang khusus mengurusi bagian sarana dan apakah ada program pembinaan K3. Kemudian dijelaskan sedikit karena buru-buru kembali kantor pusat oleh Bapak SBS mengatakan "sebenarnya ada bagian yang mengurusi sarana namun sampai saat ini masih sebatas mengevaluasi, untuk pembinaan dari daerah bisa mengirim surat ke kantor pusat yang meminta untuk diadakan pembinaan K3".

Selain itu peneliti juga diperlihatkan SK Direksi dengan nomor: KEP.M/DL.109/X/1/KA-2012 dan KEP.M/DL.105/VIII/1/KA-2013 tentang penyelenggaraan pelatihan ahli keselamatan dan kesehatan kerja umum (AK3 UMUM) tahun 2012 dan 2013. Dalam pelaksanaan pelatihan tersebut yang mengikuti pelatihan angkatan 2012 adalah manager sarana sedangkan di tahun 2013 adalah Kepala Ruas Perencanaan. Setelah pelatihan tersebut belum ada pelatihan lebih lanjut.

Meskipun belum ada pembinaan lanjut dari pusat untuk para pelaksana, namun para pejabat daerah mengantisipasinya dengan cara berkomunikasi kepada para pelaksana baik secara langsung

maupun melalui media elektronik untuk memberikan pengetahuan tentang K3 dan selalu mengingatkan untuk selalu mengenakan APD serta berhati-hati saat bekerja. Selain itu juga diberikan spanduk atau stiker yang mengingatkan untuk tetap membudayakan kesehatan maupun keselamatan di area kerja, juga motivasi-motivasi maupun peringatan.

#### **4) Pengawasan Kesehatan dan Keselamatan Kerja**

Sebagai upaya agar penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja selalu berjalan dengan baik, maka perlu adanya pengawasan. Selain itu pengawasan juga dilakukan untuk melihat sejauh mana hasil dari program Kesehatan dan Keselamatan Kerja di *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta. Dalam hal ini semua pihak yang ada di perusahaan terutama para pejabat di Depo Lokomotif Yogyakarta wajib ikut serta dalam pengawasan pelaksanaannya.

Dari hasil pengamatan dan wawancara kepada beberapa pegawai maka dapat dijabarkan macam-macam pengawasan, antara lain:

- a) Pengawasan yang berhubungan dengan Kesehatan Kerja:
  - (1) Pemeriksaan kesehatan pegawai yang rutin diadakan setiap tahun.
  - (2) Pengawasan terhadap penyakit akibat kerja.

(3) Penyakit terhadap personil khusus (misal: pegawai yang menderita penyakit mata menular atau blekan diwajibkan memakai kacamata).

- b) Pengawasan yang berhubungan dengan Keselamatan Kerja:
- (1) *Safety Inspection* yaitu mengidentifikasi potensi bahaya sehingga segera diperbaiki sebelum terjadi kecelakaan.
  - (2) *Incident Investigasi* yaitu melakukan perbaikan-perbaikan setelah terjadi kecelakaan agar tidak terulang kembali.
  - (3) *Behaviour Safety Audit* yaitu mengidentifikasi perilaku-perilaku yang memiliki kecenderungan menimbulkan kecelakaan.
  - (4) Melakukan ujicoba peralatan sebelum diterapkan dalam pekerjaan sehari-hari.
  - (5) Memberikan teguran lisan maupun tertulis baik secara langsung maupun melalui media komunikasi bagi yang melanggar peraturan.
- c) Pengawasan terhadap Lingkungan Kerja
- Pengawasan terhadap lingkungan mencakup pengawasan terhadap gangguan fisik seperti kebisingan, penerangan, gangguan yang disebabkan oleh debu atau cairan-cairan kimia.

## 5) Fasilitas dan Sarana Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Dalam upaya mendukung penerapan program Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta, PT. KAI (Persero) berkomitmen untuk memberikan fasilitas maupun sarana yang mendukung program tersebut. Ketika ditanyakan mengenai fasilitas maupun sarana yang diberikan kepada seluruh pegawai, Bapak KH menjelaskan antara lain:

- a) Jaminan Pemeliharaan Kesehatan (JKP)

JKP merupakan salah satu asuransi kesehatan khusus untuk pegawai Kereta Api yang bekerjasama dengan beberapa rumah sakit di daerah masing-masing. Untuk mengurus asuransi ini pegawai harus menunjukkan Kartu Bukti Diri (KBD) atau Kartu Multi Fungsi (KMF). Sebagaimana di tunjukkan pada gambar 13 merupakan contoh kartu multifungsi milik salah satu pegawai.



Gambar 13. Kartu Multifungsi  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

b) BPJS Kesehatan

BPJS merupakan singkatan dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Kesehatan yaitu Badan Usaha Milik Negara (sebelumnya PT. ASKES) yang ditugaskan khusus oleh pemerintah untuk menyelenggarakan jaminan pemeliharaan kesehatan bagi seluruh rakyat Indonesia. Gambar 14 menunjukkan contoh kartu BPJS Kesehatan milik salah satu pegawai.



Gambar 14. Kartu BPJS Kesehatan  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

c) BPJS Ketenagakerjaan

Sama halnya dengan BPJS Kesehatan, BPJS Ketenagakerjaan (sebelumnya PT. JAMSOSTEK) merupakan program publik yang memberikan perlindungan bagi tenaga kerja untuk mengatasi sosial ekonomi tertentu bagi penyelenggaranya menggunakan mekanisme asuransi sosial. Gambar 15 menunjukkan contoh kartu BPJS Ketenagakerjaan milik salah satu pegawai.



Gambar 15. Kartu BPJS Ketenagakerjaan  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

d) Tunjangan Resiko Khusus

Tunjangan resiko khusus ini diberikan kepada pegawai yang bekerja langsung menangani sarana di lintas dan dibayarkan bersamaan dengan gaji tiap bulan.

e) Kotak P3K

Kotak P3K diberikan untuk mempermudah penanganan medis yang masuk dalam kategori luka ringan (*first aid*). Kotak P3K ini disediakan disetiap bagian. Gambar 16 adalah foto peletakan kotak P3K yang ada di Depo Lokomotif Yogyakarta.



Gambar 16. Kotak P3K  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

f) Sarana MCK dan Mushola

Sarana MCK berada didalam gedung *Daily Check* sedangkan

mushola berada sedikit berjauhan dengan area Los DC agar saat beribadah tidak terlalu terganggu suara bising Lokomotif.

g) Ruang Ganti Pegawai dan Locker Room

Ruang ganti pegawai dilengkapi dengan *locker room* atau lemari kecil yang disediakan untuk masing-masing pegawai memiliki kunci sendiri.

h) Klinik Kesehatan

Merupakan sebuah tempat pengobatan bagi para pegawai maupun umum yang dimiliki oleh PT. KAI (Persero). Klinik ini memiliki beberapa dokter fungsional dan bekerjasama dengan beberapa rumah sakit di Yogyakarta. Sebagaimana ditunjukkan dalam Gambar 17 yaitu gedung Klinik Kesehatan PT. KAI Yogyakarta.



Gambar 17. Klinik Kesehatan PT. KAI Yogyakarta  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

i) Kantin dan Koperasi

Pegawai dapat membeli makanan maupun minuman ringan maupun perlengkapan sehari-hari tanpa harus keluar dari

lingkungan perusahaan.

j) *Rest Area dan Smoking Area*

*Rest area* dan *smoking area* disediakan oleh perusahaan untuk istirahat para pegawai dan juga bagi yang memiliki kebiasaan merokok sudah diberi tempat tersendiri.

**b. Kendala yang dihadapi dalam Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian Daily check Depo Lokomotif Yogyakarta.**

Kesehatan dan keselamatan kerja merupakan program yang perlu diberi perhatian khusus. Program ini sebagai upaya untuk melindungi pegawai maupun aset perusahaan lainnya dari hal-hal yang bisa merugikan berbagai pihak. Namun program ini tidak dapat terlaksana dengan baik bila tidak di dukung oleh semua pihak yang bersangkutan. Kebiasaan pegawai di perusahaan menjadi salah satu kendala dalam penerapan program tersebut. Seperti yang di jelaskan Bapak DEP sebagai berikut... "Yang jelas kepedulian pegawai akan bahaya jika tidak menggunakan APD sangat kurang. *Safety awareness* atau pengetahuan tentang bahaya yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja". Beliau juga memberikan contoh misalnya di Los DC yang lantainya licin harus bagaimana, tidak boleh lari dan lantai harus kering dan tidak ada ceceran oli, minyak maupun air.

Selanjutnya ketika peneliti menanyakan ke salah satu pegawai bagian diesel tentang pentingnya memakai APD dengan lengkap saat

bekerja kepada Bapak ITW, beliau menjawab ..."menurut saya sangat penting tetapi belum semua saya lakukan dengan baik". Kemudian peneliti lanjut bertanya kepada Bapak ITW mengapa dia tidak memakai *ear plug* mengingat suara mesin diesel lokomotif sangat keras. Lalu Bapak ITW menjelaskan ..."jika memakai *ear plug* saya tidak bisa mendengarkan bila ada suara asing di mesin diesel".

Selain itu peneliti juga menanyakan hal yang sama kepada salah satu pegawai di rangka bawah mengapa dia tidak memakai APD lengkap salah satunya kacamata, mengingat di rangka bawah banyak debu maupun kotoran kecil-kecil dan Bapak ANR menjawab :

... "Tidak pakai kacamata, karena kacamata sudah tidak layak pakai. Buram, jadi membatasi pandangan saat bekerja, kalo di buka jadi jelas. Tidak pakai *ear plug*, karena menghambat saat cek baut, menghambat untuk mengetahui bila baut kendor atau patah, itu mengganggu. Masak ya harus lepas pasang".

Selain tentang kebiasaan pegawai, ketersediaan APD juga menjadi kendala, seperti yang dinyatakan oleh salah satu pelaksana yaitu bapak ANR yang menjelaskan:

..."Penyediaan fasilitas belum lengkap, perlu segera diadakan, kacamata, kaos tangan juga tidak pas dengan pekerjaan, karena saya sering mengisi minyak harusnya pakai yang karet. SST pengisian minyak pelumas rangka bawah belum praktis sesuai harapan. Lampu penerangan lorong lama tidak ditanggapi, biasanya pakai senter sendiri kalau tidak minta tolong teman".

Selanjutnya peneliti menelusuri tentang ketersediaan fasilitas terutama APD yang masih kurang dengan menanyakan kepada Kepala Ruas Perencanaan, Bapak ANR menjawab ..."Kacamata dan ear plug

memang belum diadakan lagi, rencana 2017 semua sudah lengkap".

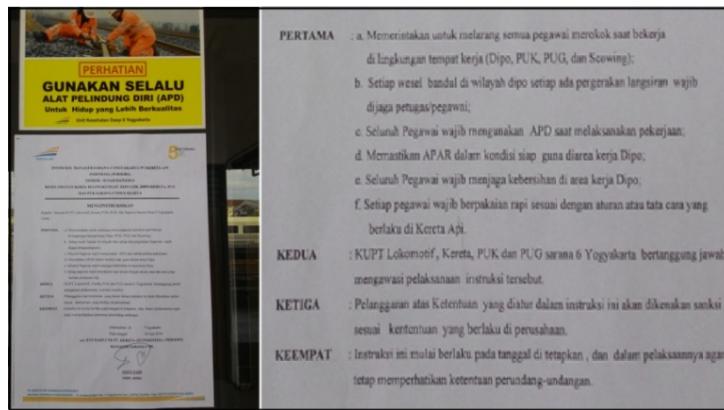
Dari hasil wawancara di atas, peneliti menyimpulkan bahwa masih ada anggapan dari pegawai bahwa pemakaian APD mengganggu mereka dalam melakukan pekerjaan. Selain itu mereka kurang mempedulikan resiko yang terjadi jika tidak menggunakan APD saat bekerja. Pihak perusahaan juga belum begitu memperhatikan kelengkapan maupun kondisi APD yang di gunakan oleh pegawainya. Namun sudah di targetkan tahun 2017 sudah lengkap semua.

**c. Upaya untuk mengatasi Kendala dalam Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta**

Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily Check* Depo Lokomotif Yogyakarta dari lima poin baru dua yang berjalan dengan baik. Pimpinan di Depo Lokomotif Yogyakarta juga menyadari akan adanya kendala dalam penerapannya. Namun pihak perusahaan memiliki upaya-upaya dalam mengatasi kendala tersebut meskipun tidak dalam sekali waktu.

Adapun upaya untuk mengatasi kurang pedulinya pegawai dalam mengenakan APD yaitu dengan koordinasi antar pihak pimpinan untuk selalu memberi peringatan atau teguran secara lisan bila menemui pegawai yang melanggar aturan. Tak hanya pimpinan, antar pegawai pun tanpa memandang pangkat dan jabatan juga berhak untuk saling mengingatkan terutama menggunakan APD yang pokok yaitu

helm dan sepatu *safety*. Untuk APD yang bersifat *consumable* seperti masker dan sarung tangan bila kehabisan stok dan pengadaan belum datang maka dari pihak kepala ruas membelikan sendiri untuk cadangan. Selain itu dari pihak manager juga sudah menerbitkan surat instruksi khusus tentang kewajiban mengenakan APD saat bekerja seperti yang di tunjukkan di gambar 18.



Gambar 18. Instruksi Manager Sarana  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Adapun upaya lainnya yang dilakukan yaitu dengan menempelkan spanduk, poster maupun rambu-rambu tentang kewajiban mengenakan APD dan budaya *safety*. Hal ini berfungsi untuk selalu mengingatkan pegawai agar selalu menjaga kesehatan dan keselamatan dalam bekerja. Hal ini dapat di lihat dari gambar 19 yang menunjukkan beberapa penempelan spanduk maupun poster K3 di Depo Lokomotif Yogyakarta.



Gambar 19. Poster K3  
(Sumber: Dokumentasi pribadi)

Selanjutnya untuk mengurangi adanya cecera pelumas di DC

mengingat belum ada alat pengisian pelumas mesin diesel maka ada instruksi dari KDT bahwa untuk pengisian pelumas diesel harus menggunakan alat yang ada di Los MC. Sedangkan pengisian pelumas di axle cup rangka bawah sudah di belikan SST agar pengisian lebih bersih dari cecera minyak.

Untuk meminimalisir resiko terjadinya kecelakaan karena kebersihan di Los DC maka perusahaan menyiasati dengan menginstruksikan *cleaning service* minimal sehari sekali membersihkan lantai Los begitu juga di rangka bawah untuk dibersihkan sisa-sisa pelumas yang tercecer.

## B. Pembahasan

Dari hasil penelitian diketahui bahwa program kesehatan dan keselamatan kerja merupakan program unggulan yang sedang gencar dilakukan oleh perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) termasuk di *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta. Hal ini sesuai dengan slogan yang diusung oleh PT. KAI

dalam ulang tahunnya yang ke 71 yaitu "*Everyday is safety day, safety has no holiday*".

Program keselamatan merupakan salah satu komitmen insan perkeretaapian di Indonesia yang sudah dicantumkan pula dalam budaya perusahaan nomor tiga yang berbunyi "Kami insan PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) memiliki sifat tanpa kompromi dan konsisten dalam menjalankan atau menciptakan sistem atau proses kerja yang mempunyai potensi resiko yang rendah terhadap terjadinya kecelakaan dan menjaga aset perusahaan dari kemungkinan terjadinya kerugian".

Penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di perusahaan ini memiliki tujuan salah satunya mencapai kesejahteraan bersama baik perusahaan maupun pegawai dengan minimalnya kecelakaan kerja. Perusahaan juga menyadari akan pentingnya program ini karena area kerja di Depo memiliki banyak resiko, bagi mereka kesehatan dan keselamatan kerja adalah segala-galanya, maka program ini perlu di terapkan dengan baik.

Perusahaan juga menyadari akan kewajibannya dalam penyelenggaraan kesehatan dan keselamatan kerja. Perusahaan pun mengetahui bahwa setiap tenaga kerjanya memiliki hak untuk sehat dan selamat dalam bekerja. Hal ini sesuai dengan UU No 13 Tahun 2003 yaitu "Setiap pekerja/ buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas: a. keselamatan dan kesehatan kerja; b. moral dan kesusilaan; dan c. perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama". Hal ini terlihat dari upaya perusahaan

yang sedang berusaha untuk memperbaiki kondisi lingkungan di DC Depo Lokomotif Yogyakarta antara lain penyediaan APD, perbaikan penerangan dan pemberian ruang khusus bagi perokok. Program belum sepenuhnya terpenuhi karena harus disesuaikan dengan anggaran perusahaan.

Terselenggaranya program kesehatan dan keselamatan kerja tentu bukan hanya tanggung jawab dari perusahaan saja, namun pegawai juga harus sadar dan bertanggung jawab serta yang penting adalah memiliki pengetahuan tentang kesehatan dan keselamatan kerja. Beberapa cara dilakukan oleh perusahaan antara lain:

#### 1. Tujuan dan Pentingnya Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Berdasarkan SK Direksi nomor: KEP.U/KS.102/VIII/1/KA-2016 di Bab I pasal 1 ayat 8 yaitu tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disingkat K3 peneliti menyimpulkan bahwa K3 di PT. KAI bertujuan untuk menjamin dan melindungi kesehatan dan keselamatan tenaga kerja dari kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja.

Mengenai pentingnya penerapan K3 di Depo Lokomotif Yogyakarta berdasarkan wawancara kepada para pimpinan, peneliti menyimpulkan bahwa pimpinan di Depo Lokomotif Yogyakarta menyadari bahwa penerapan K3 sangatlah penting karena hal tersebut sebagai upaya mengurangi dan mencegah resiko yang terjadi akibat bekerja. Selanjutnya berdasarkan hasil wawancara dengan pelaksana di DC dalam hal ini peneliti menyimpulkan bahwa pelaksana DC mengetahui bahwa menerapkan K3

memang penting, dalam penerapannya sudah bagus dan sesuai dengan intruksi kerja, namun yang tertulis di instruksi kerja belum lengkap karena belum ada instruksi untuk menggunakan pelindung penglihatan, pendengaran dan pernafasan. Maka perlu adanya revisi di lembar instruksi kerja untuk melengkapi instruksi pemakaian APD secara lengkap, melihat lembar instruksi kerja juga belum di perbaharui semenjak 2013.

## 2. Pembinaan Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Sebagai upaya untuk memaksimalkan penerapan kesehatan dan keselamatan kerja yaitu dengan memberikan pembinaan agar pegawai memiliki pengetahuan dan kesadaran dalam berperilaku aman. Pembinaan yang dilakukan adalah dengan cara komunikasi kepada para pelaksana untuk memberikan pengetahuan tentang K3 dan selalu mengingatkan untuk selalu mengenakan APD serta berhati-hati saat bekerja. Selain itu juga diberikan spanduk atau poster yang mengingatkan untuk tetap membudayakan kesehatan maupun keselamatan di area kerja, juga motivasi-motivasi maupun peringatan. Teguran dan peringatan juga ditujukan kepada pegawai yang melanggar aturan sebagai efek jera demi kebaikan bersama.

## 3. Pengawasan Kesehatan dan Keselamatan Kerja

Pengawasan dilakukan sebagai upaya untuk memantau berjalannya program K3 di perusahaan. Selain itu juga untuk melihat sejauh mana hasil penerapan K3. Dari hasil wawancara, pengawasan yang dilakukan oleh

perusahaan antara lain:

- a) Pengawasan yang berhubungan dengan Kesehatan Kerja:
  - 1) Pemeriksaan kesehatan pegawai yang rutin diadakan setiap tahun.
  - 2) Pengawasan terhadap penyakit akibat kerja.
  - 3) Penyakit terhadap personil khusus (misal: pegawai yang menderita penyakit mata menular atau belekan diwajibkan memakai kacamata).
- b) Pengawasan yang berhubungan dengan Keselamatan Kerja:
  - 1) *Safety Inspection* yaitu mengidentifikasi potensi bahaya sehingga segera diperbaiki sebelum terjadi kecelakaan.
  - 2) *Incident Investigasi* yaitu melakukan perbaikan-perbaikan setelah terjadi kecelakaan agar tidak terulang kembali.
  - 3) *Behaviour Safety Audit* yaitu mengidentifikasi perilaku-perilaku yang memiliki kecenderungan menimbulkan kecelakaan.
  - 4) Melakukan ujicoba peralatan sebelum diterapkan dalam pekerjaan sehari-hari.
  - 5) Memberikan teguran lisan maupun tertulis baik secara langsung maupun melalui media komunikasi bagi yang melanggar peraturan.
- c) Pengawasan terhadap Lingkungan Kerja
  - Pengawasan terhadap lingkungan mencakup pengawasan terhadap gangguan fisik seperti kebisingan, penerangan, gangguan yang disebabkan oleh debu atau cairan-cairan kimia.

Sebagai penunjang penerapan program kesehatan dan keselamatan kerja di Depo Lokomotif Yogyakarta, perusahaan telah menyediakan berbagai sarana dan fasilitas, antara lain :

1. Alat Pelindung Diri (APD)
2. Sarana dan fasilitas K3 meliputi penyediaan kotak P3K disetiap bagian, sarana MCK, mushola, ruang ganti pegawai, *locker room*, klinik kesehatan dengan beberapa dokter fungsional, kantin, koperasi, *rest area* dan *smoking area*.
3. Asuransi meliputi Jaminan Pemeliharaan Kesehatan (JPK), BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan.

Dari hasil wawancara menemukan pendapat dari salah seorang pimpinan perusahaan bahwa penerapan kesehatan dan keselamatan kerja sudah 80% di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogaykarta.

Kendala yang ditemui di perusahaan antara lain kesadaran karyawan maupun pengetahuan tentang kesehatan dan keselamatan kerja yang masih kurang. Selain itu beberapa karyawan juga sering mengabaikan resiko yang terjadi bila tidak mengenakan APD saat bekerja. Pegawai juga kurang mempedulikan bila ada kondisi-kondisi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja seperti adanya cecera minyak dilantai yang tidak segera dibersihkan. Hal ini bisa disebabkan karena belum adanya pelatihan kesehatan dan keselamatan kerja lagi semenjak tahun 2014, sehingga perhatian tentang

K3 sedikit memudar. Selain itu ketersediaan dan kondisi fasilitas yang kurang maksimal juga menjadi kendala, hal ini karena ketersediaan anggaran yang digunakan untuk keperluan lain.

Upaya yang dilakukan perusahaan dalam mengatasi kurang pedulinya pegawai dalam mengenakan APD yaitu dengan koordinasi antar pimpinan untuk memberikan peringatan atau teguran bila menemui pegawai yang melanggar aturan. Tak hanya pimpinan, antar pegawai tanpa memandang pangkat dan jabatan juga berhak untuk saling mengingatkan. Selain itu dari pihak manager juga sudah menerbitkan surat instruksi khusus tentang kewajiban mengenakan APD saat bekerja sebagai upaya untuk mengingatkan bahwa pemakaian APD sangat penting. Upaya lainnya yang dilakukan yaitu dengan menempelkan spanduk, poster maupun rambu-rambu tentang kewajiban mengenakan APD dan budaya *safety* sebagai pengingat. Penyediaan SST untuk mengurangi ceceran minyak, juga pemberdayaan *cleaning service* agar lantai selalu bersih.

Selama melakukan penelitian, peneliti menilai bahwa Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia sudah cukup baik. Meskipun masih banyak kekurangan namun perusahaan memang sedang dalam proses untuk menjadikan program Kesehatan dan Keselamatan Kerja lebih baik.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan mengenai penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta meliputi:
  - a. Pemakaian APD saat bekerja oleh pegawai *Daily Check* sudah cukup bagus bila acuannya instruksi kerja, namun di lembar instruksi kerja belum lengkap karena belum ada instruksi penggunaan pelindung pernafasan, pendengaran dan penglihatan. Akan tetapi alat pelindung tersebut sudah disediakan meskipun jumlahnya terbatas semestinya bisa dimanfaatkan.
  - b. Pembinaan K3 di *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero) antara lain dengan komunikasi secara lisan maupun melalui media elektronik baik antar pimpinan maupun pelaksana serta, pemasangan spanduk atau poster tentang budaya K3, motivasi maupun peringatan.
  - c. Pengawasan K3 di *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mencakup pengawasan kesehatan kerja,

pengawasan keselamatan kerja serta pengawasan terhadap lingkungan kerja.

- d. Penyediaan Fasilitas dan Sarana K3 antara lain penyediaan APD, kotak P3K, sarana MCK, mushola, ruang ganti, *locker room*, klinik kesehatan, kantin, koperasi, *rest area* dan *smoking area*.
2. Dalam penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja mengalami beberapa kendala, antara lain perilaku pegawai yang kurang peduli dengan K3, kesadaran serta pengetahuan pegawai tentang K3 masih perlu ditingkatkan. Selain itu ada anggapan bahwa memakai APD juga menghambat mereka dalam bekerja. Kondisi fasilitas yang belum maksimal dari perusahaan karena ketersediaan anggaran juga menjadi salah satu kendala.
3. Upaya yang dilakukan perusahaan dalam mengatasi kendala tersebut adalah dengan memberikan peringatan bila ada pegawai yang melanggar aturan, memberikan hak ke semua pegawai untuk saling mengingatkan, menempelkan surat instruksi khusus dari manager, menempelkan spanduk dan poster serta pengadaan SST untuk mengurangi potensi kecelakaan kerja.

## B. Saran

Mengenai penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di bagian *Daily check* Depo Lokomotif Yogyakarta, saran untuk pimpinan Depo Lokomotif Yogyakarta maupun PT. Kereta Api Indonesia (Persero) adalah sebagai berikut:

1. Perlu adanya perencanaan APD yang lebih baik agar tidak kehabisan stock, terutama untuk APD yang *consumable* seperti masker dan sarung tangan. Sehingga tidak ada lagi alasan bagi pegawai untuk tidak mengenakan APD saat bekerja.
2. Perbaikan pedoman atau instruksi kerja terkait APD perlu dikaji ulang dan direvisi agar instruksinya lebih lengkap lagi.
3. Perlu diadakan lagi pembinaan khusus tentang kesehatan dan keselamatan kerja secara intensif untuk membekali pengetahuan bagi pegawai. Pembinaan bisa meminta bantuan dari SHE kantor pusat.
4. Pengawasan secara intensif terhadap K3 juga sangat diperlukan guna mengatasi permasalahan pegawai yang sering melanggar peraturan agar lebih disiplin.
5. Diadakan evaluasi penerapan K3 guna mengetahui sejauh mana program ini berjalan. Selain itu juga untuk mengetahui kendala dan merencanakan program kedepan agar lebih optimal.
6. Untuk pegawai, gunakan APD dan patuhilah peraturan karena aturan dibuat untuk melindungi pegawai dari hal-hal yang tidak diinginkan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anwar P. Mangkunegara. (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Basir Barthos. (1990). *Manajemen Sumber Daya Manusia Suatu Pendekatan Makro*. Jakarta: Bumi Aksara
- Hasna. Farida Vida. (2010). *Menerapkan Keselamatan, Kesehatan, Keamanan Kerja dan Lingkungan Hidup*. Bandung: Arfino Raya.
- Hidayah. (2013). *Pelaksanaan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Dalam Meningkatkan Produktivitas Kerja Karyawan pada PT. Tirta Investama Wonosobo*. Skripsi. Pendidikan Administrasi Perkantoran: FE UNY.
- <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/26594/nprt/918/uu-no-23-tahun-2007-perkeretaapian>. Di unduh pada tanggal 7 Januari 2016.
- <http://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/13146/node/10/undangundang-nomor-13-tahun-2003>. Di unduh pada tanggal 10 Januari 2016.
- <http://www.hukumonline.com/pusatdata/downloadfile/lt4c3566df9fb9d/parent/715>.  
Di unduh pada tanggal 10 Januari 2016.
- <http://heritage.kereta-api.co.id/?p=2652>. di unduh pada 21 Oktober 2016
- Lexy J. Moleong. (2005). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Sutrisno, dkk. (2007). *Prosedur Keamanan, Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Sukabumi: Yudhistira.
- Suma'mur. (1981). *Keselamatan Kerja & Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: Gunung Agung.
- Suma'mur. (1989). *Kesehatan Kerja dan Higiene Perusahaan*. Jakarta: Gunung Agung.
- Suma'mur. (2009). *Keselamatan Kerja & Pencegahan Kecelakaan*. Jakarta: Gunung Agung.

Tasliman. (1991). "Evaluasi Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Bengkel Otomotif FPTK IKIP Yogyakarta". *Laporan Penelitian*. Yogyakarta: IKIP.

Tasliman Achmad. (1993). Keselamatan dan Kesehatan Kerja (OTO 201). Bahan Ajar. Hlm. 1-2.

Wirawan. (2015). *Manajemen Sumber Daya Manusia Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

*Lampiran: Pedoman observasi*

*Tabel 1. Pedoman Observasi*

No.	Indikator	Hasil	Dokumentasi
1.	Fasilitas dan Perlengkapan yang disediakan		
	a. APD		
	b. Ruang Kerja DC		
	c. Kantin		
	d. <i>Rest Area/ smoking room</i>		
	e. Kotak P3K		
	f. Klinik Kesehatan		
	g. Alat pemadam kebakaran		
2.	h. Lain- lain Karyawan		

Nb:

*Lampiran: Pedoman Wawancara*

**PEDOMAN WAWANCARA**

1. Untuk KDT Depo Lok Yk:

1. Apa saja tupoksi seorang KDT di Depo Lok YK?
2. Menurut bapak, sejauh mana pentingnya penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di *daily check* depo lok yk?
3. Apakah ada program untuk meningkatkan kesehatan dan keselamatan kerja di depo lok yk?
4. Bagaimana tentang penerapan kesehatan dan keselamata kerja di DC depo lok yk?
5. Apakah perusahaan menyediakan Alat Pelindung Diri untuk pegawai? Apa saja ?
6. Bagaimana mengenai pengelolaan APD tersebut?
7. Apakah sudah ada rambu- rambu maupun peringatan tentang kewajiban menggunakan APD?
8. Adakah standar khusus dalam penyediaan APD? Misal: fungsi, kenyamanan, keamanan.
9. Baagimana identifikasi jenis bahaya guna memilih APD yang dibutuhkan pegawai DC?
10. Adakah pelatihan mengenai Kesehatan dan keselamatan kerja?
11. Apakah ada tim khusus dari perusahaan maupun yang bapak bentuk terkait K3 di Depo Lok Yk? (terkait pembinaan, pengawasan maupun evaluasi)
12. Apa saja kendala dalam penerapan k3 di dc depo lok yk?
13. Adakah keluhan dari pegawai terkai k3 dan apa solusi bapak?

Terimakasih

Catatan:

## **PEDOMAN WAWANCARA**

2. Untuk KR Luar:

1. Apa tupoksi anda sebagai KR Luar?
2. Sejauh mana pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja bagi anda?
3. Menurut anda sejauh mana perusahaan peduli dengan kesehatan dan keselamatan kerjadi *daily check* depo lok yk?
4. Apa saja program- programnya?
5. Apakah anda selalu mengawasi anak buah anda dalam penerapan kesehatan dan keselamatan kerja?
6. Apa saja kendala dalam penerapan K3 di DC?
7. Upaya apa yang dilakukan?
8. Apa saran anda?

Terimakasih

Catatan:

## **PEDOMAN WAWANCARA**

3. Untuk pegawai/ pelaksana:

1. Sejauhmana kesadaran anda mengenai penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di dalam anda bekerja sehari- hari?
2. Saya lihat anda tidak menggunakan APD dengan lengkap saat bekerja, apa alasannya?
3. Apakah pernah diadakan pembinaan mengenai K3 ?
4. Apakah perusahaan sudah memberikan fasilitas guna menunjang terlaksananya penerapan K3 di DC? Sudah lengkap, nyaman ?
5. Menurut anda apakah di tempat anda bekerja ini sudah sesuai standar keamanan? Kalau belum apa saja yang perlu diperbaiki? Misal spur rangka bawah kurang terang dsb..
6. Apakah atasan anda sudah aktif dalam pengawasan K3 di dc?
7. Apa saja kendala dalam penerapan K3 di dc? Apa upaya yang anda lakukan?
8. Apa yang anda lakukan bila ada oli yang tercecer di lantai tempat anda bekerja?
9. Ada keluhan?kritik maupun saran?

Terimakasih..

Catatan..

## **PEDOMAN WAWANCARA**

4. Untuk pegawai/ pelaksana admin DC:

1. Menurut anda, sejauhmana kesadaran rekan anda mengenai penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di dalam bekerja sehari- hari?
2. Apakah pernah diadakan pembinaan mengenai K3 ?
3. Apakah perusahaan sudah memberikan fasilitas guna menunjang terlaksananya penerapan K3 di DC? Sudah lengkap, nyaman ?
4. Menurut anda apakah di tempat anda bekerja ini sudah sesuai standar keamanan? Kalau belum apa saja yang perlu diperbaiki? Missal spur rangka bawah kurang terang dsb..
5. Apakah atasan anda sudah aktif dalam pengawasan K3 di dc?
6. Ada keluhan?kritik maupun saran?
  - Fasilitas K3 di lengkapi.

Terimakasih..

Catatan..

*Lampiran: Surat Permohonan Izin Penelitian*



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI  
UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA  
FAKULTAS TEKNIK

Alamat: Karangmalang, Yogyakarta 55281  
Telp. (0274) 568168 psw: 276, 289, 292. (0274) 586734. Fax. (0274) 586734:  
Website : <http://ft.uny.ac.id>, email : ft@uny.ac.id, teknik@uny.ac.id



Certificate No. QSC 00592

No : 1228/H34/PL/2016

29 Agustus 2016

Lamp :

Hal : Ijin Penelitian

Yth.

1. Gubernur DIY c.q. Biro Administrasi Pembangunan Setda DIY
2. Gubernur Provinsi DIY c.q. Kepala Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bappeda) Provinsi DIY
3. Walikota Kota Yogyakarta c.q. Kepala Dinas Perijinan Kota Yogyakarta
4. Kepala DEPO LOKOMOTIF YOGYAKARTA

Dalam rangka pelaksanaan Tugas Akhir Skripsi kami mohon dengan hormat bantuan Saudara memberikan ijin untuk melaksanakan penelitian dengan judul Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja di Bagian Daily Check Depo Lokomotif Yogyakarta PT. Kereta Api Indonesia, bagi Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Negeri Yogyakarta tersebut di bawah ini:

No	Nama	No. Mhs.	Program Studi	Lokasi
1.	Andri Wahyu Setyawan	10504244039	Pend. Teknik Otomotif	DEPO LOKOMOTIF YOGYAKARTA

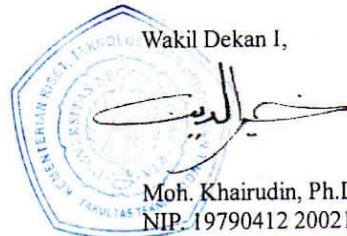
Dosen Pembimbing/Dosen Pengampu

Nama : Prof. Dr. Herminarto Sofyan, M.Pd

NIP : 19540809 197803 1 005

Adapun pelaksanaan penelitian dilakukan mulai Tanggal 29 Agustus 2016 s/d 30 Oktober 2016

Demikian permohonan ini, atas bantuan dan kerjasama yang baik selama ini, kami mengucapkan terima kasih.



Moh. Khairudin, Ph.D.

NIP. 19790412 200212 1 002

Tembusan :  
Ketua Jurusan

## Lampiran: Surat Izin Melaksanakan Penelitian



Nomor : DL.405/ VIII/6 /D.6-2016  
Lampiran : -  
Perihal : Ijin Penelitian

Yogyakarta, 29 Agustus 2016

Yth.  
Kepada  
**Wakil Dekan I**  
**Fakultas Teknik**  
**Universitas Negeri Yogyakarta**  
di

YOGYAKARTA

1. Berdasarkan surat saudara nomor : 1228/H34/PL/2016 tanggal 29 Agustus 2016 perihal permohonan ijin Penelitian, diberitahukan bahwa mahasiswa saudara tersebut dibawah ini :

No.	Nama Mahasiswa	NIM	Pelaksanaan
1	ANDRI WAHYU SETYAWAN	1050424439	29-08-2016 s.d. 30-10-2016

diberikan ijin untuk melaksanakan **Penelitian** di **Unit SARANA Daop 6 Yk (UPT Depo Lokomotif Yogyakarta)** sesuai jadual tersebut diatas.

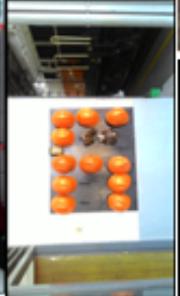
2. Mengenai syarat-syarat yang harus dipenuhi dalam melaksanakan **Penelitian**, sebagai berikut :
  - a. Membawa rekaman surat ini;
  - b. Tertib tidak mengganggu dinas PT. Kereta Api Indonesia (Persero);
  - c. Mematuhi peraturan yang berlaku;
  - d. Memakai kartu tanda pengenal.
3. Demikian untuk menjadikan periksa dan terima kasih.

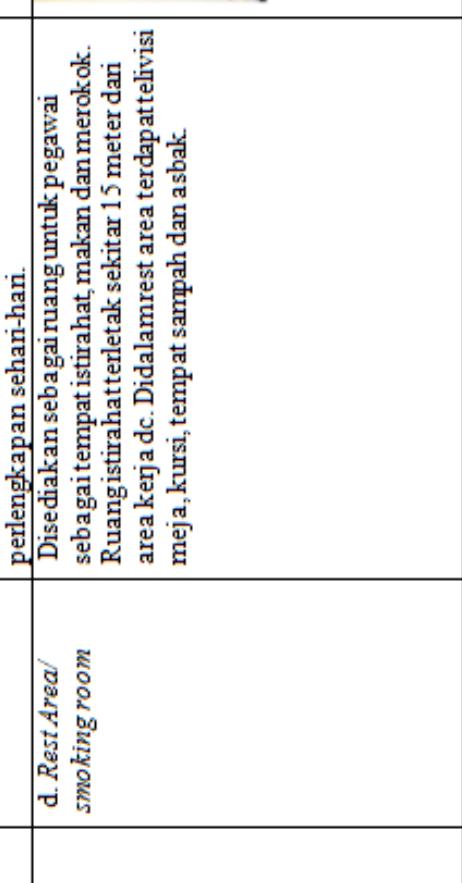


Tembusan kepada Yth :  
1. Manager SARANA Daop 6 Yk;  
2. JM UPT Depo Lokomotif Yk;  
3. JM SDM Daop 6 Yk;  
4. Arsip.

*Lampiran. Hasil observasi*

Tabel 1. Pedoman Obsesnasi

No.	Indikator	Hasil	Dokumentasi
1.	Fasilitas dan Perlengkapan yang disediakan	<p>a. APD</p> <p>APD terdiri dari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Helmet : Masing- masing karyawan memiliki 1, dan menjadi tanggung jawab untuk menjaga dan merawat sendiri.</li> <li>-Kacamata bening: hanya ada tiga orang yang punya.</li> <li>- Ear muff. Disediakan oleh perusahaan. Disimpan di rak helm. Jumlah 4 buah.</li> <li>-Masker: Disediakan perusahaan dan dikelola oleh pegawai gudang.]</li> <li>-Wear pack: Masing- masing pegawai DC mempunyai sendiri. Wear pack dilengkapi dengan list <i>glow in the dark</i> agar dapat memantulkan cahaya dalam gelap.</li> <li>-Kaos tangan: Disediakan oleh perusahaan dan dikelola oleh pegawai gudang.</li> <li>-Safety shoes: Masing- masing pegawai diberikan gratis oleh perusahaan.</li> </ul>	     
	b. Ruang Kerja DC	<p>-Terdapat dua lorong untuk pengecekan rangka bawah dan diantara lorong terdapat jagrak untuk alat bantu pengecekan ruang diesel, elektrik maupun kabin.</p> <p>-Penerangan atas menggunakan lampu led dengan daya 126 Watt dengan jumlah 9 buah,</p>	 

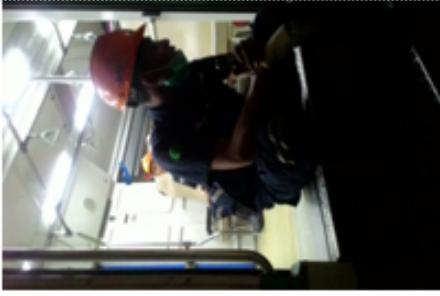
b. Ruang Kerja DC	<p>- Terdapat dua lorong untuk pengecekan rangka bawah dan diametara lorong terdapat jaga grak untuk alat bantu pengecekan ruang diesel, elektrik maupun kabin.</p> <p>- Penerangan atas menggunakan lampu puled dengan daya 12.6 Watt dengan jumlah 9 buah, namun beberapa ada yang mati dan redup.</p> <p>- Penerangan di lorong rangka bawah mati semua.</p> <p>- Ruang tools di dc tertata dengan cukup rapi. Meskipun belum ada tempat khusus.</p> 	
c. Kantin	<p>Kantin jadi satu dengan koperasi dan hanya buka senin-sabtu jam kerja pagi. Hanya menjual makanan ringan dan beberapa perlengkapan sehari-hari.</p>	<p>Disediakan sebagai ruang untuk pegawai sebagai tempat istirahat, makan dan merokok. Ruang istirahat terletak sekitar 15 meter dari area kerja dc. Didalam ruang istirahat terdapat televisi meja, kursi, tempat sampah dan asbak.</p> 

	e. Kotak P3K	Masing-masing bagian terdapat saku kotak P3K yang berisi obat-obatan umum seperti perban, hansapas, cairan antisepic, kain kassa dll. Namun beberapa sudah habis.				
	f. Klinik Kesehatan	Tersedia sekitar 500 meter dari kantor DC. Klinik kesehatan buka senin-sabtu dan hanya buka si shift pagi.				
	g. Alat pemadam kebakaran	Disetiap ruang per bagian terdapat Alat pemadam.				

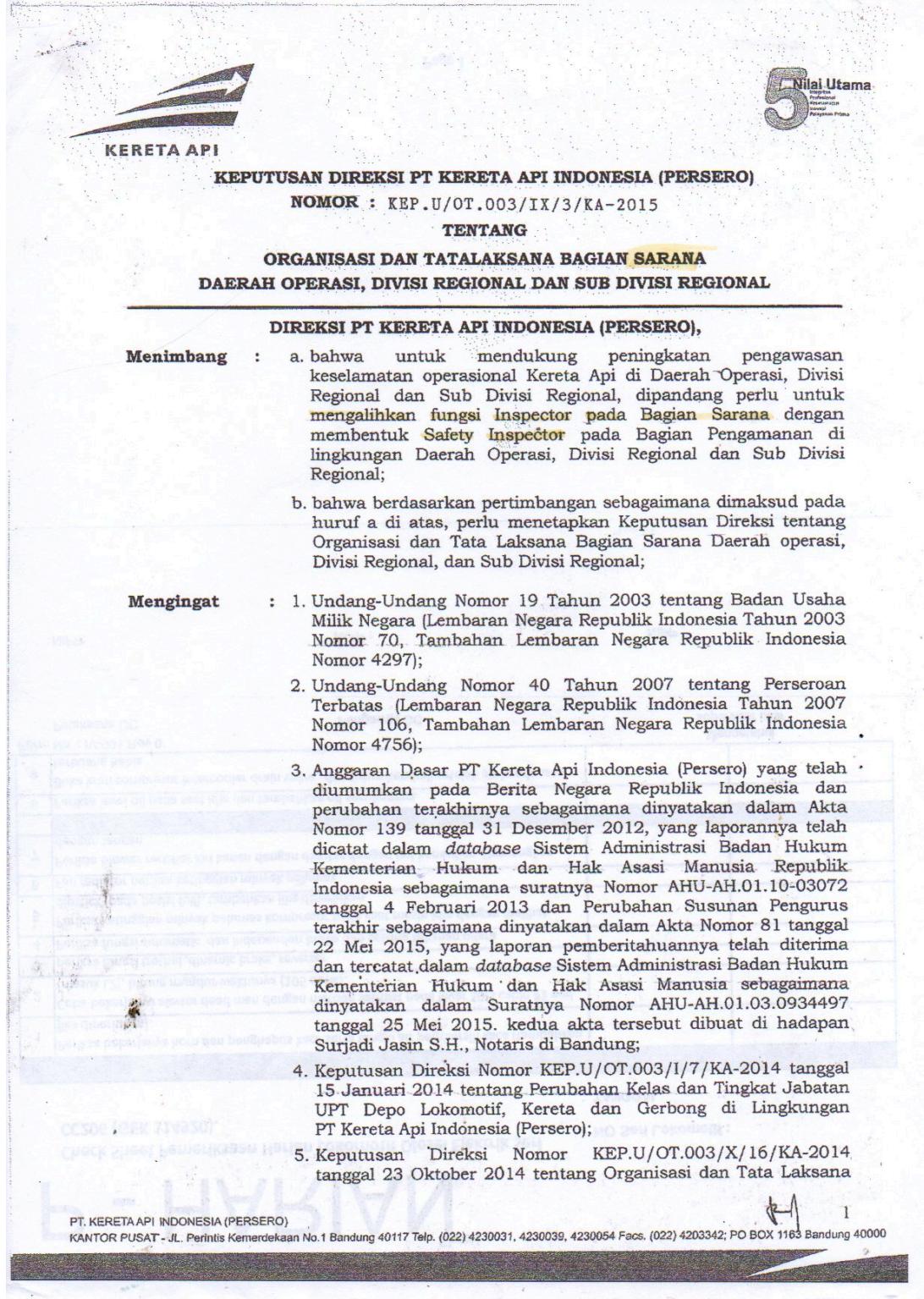


**h. Lain-lain**

-Jalur evakuasi sebagai jalur penyelamatan bila terjadi bencana.  
-Rambu-rambu K3 meliputi area wajib helm, jalur evakuasi, peringatan untuk selalu mengenakan APD, peringatan kebersihan, poster *safety culture*, area larangan merokok, poster "everyday is safety day, safety has no holiday", larangan masuk area depo tanpa APD.

			
			
2.	Karyawan	<p>Pegawai menggunakan APD saat bekerja, namun beberapa pegawai tidak mengenakan APD dengan lengkap antara lain: pegawai tidak menggunakan <i>ear plug/ earmuff</i> padahal suara diesel sangat keras. Tidak mengenakan masker. Hanya ada 3 orang yang menggunakan kacamata pelindung saat bekerja.</p>	

*Lampiran: SK Direksi Tata Laksana Sarana Daop, Divre dan Sub Divre*



	<p>Divisi Regional II Sumatera Barat di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero);</p> <p>6. Keputusan Direksi Nomor KEP.U/OT.003/VI/6/KA-2015 tanggal 17 Juni 2015 tentang Organisasi dan Tata Laksana Divisi Regional I Sumatera Utara;</p>
	<b>MEMUTUSKAN :</b>
<b>Menetapkan</b>	<b>: KEPUTUSAN DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) TENTANG ORGANISASI DAN TATA LAKSANA BAGIAN SARANA DAERAH OPERASI, DIVISI REGIONAL DAN SUB DIVISI REGIONAL.</b>
<b>PERTAMA</b>	<p>: Mengalihkan fungsi Inspector pada Bagian Sarana dengan membentuk Safety Inspector pada Bagian Pengamanan di lingkungan Daerah Operasi, Divisi Regional dan Sub Divisi Regional.</p>
<b>KEDUA</b>	<p>: Menetapkan Bagan Struktur Organisasi, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi, Tanggung Jawab dan Tata Laksana Bagian Sarana Daerah Operasi, Divisi Regional, Sub Divisi Regional di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebagaimana tercantum pada Lampiran Keputusan ini, dengan rincian sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Senior Manager Sarana Daerah Operasi 1 Jakarta</b> membawahi :             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Junior Manager Program Anggaran Perawatan Sarana;</li> <li>b. Junior Manager Perawatan Lokomotif dan KRD;</li> <li>c. Junior Manager Perawatan Kereta dan Gerbong;</li> <li>d. KUPT Depo Lokomotif Besar A Jatinegara, dibantu oleh :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kepala Ruas Administrasi;</li> <li>2) Kepala Ruas Perencanaan;</li> <li>3) Kepala Ruas Los;</li> <li>4) Kepala Ruas Quality Control;</li> <li>5) Kepala Ruas Pemeliharaan NR, Fasilitas, Tools &amp; Bangunan;</li> <li>6) Pengawas Urusan Sarana (PUS) Cikampek.</li> </ol> </li> <li>e. KUPT Depo Lokomotif Besar C Tanah Abang, dibantu oleh :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kepala Ruas Administrasi;</li> <li>2) Kepala Ruas Perencanaan;</li> <li>3) Kepala Ruas Los;</li> <li>4) Kepala Ruas Quality Control;</li> <li>5) Kepala Ruas Pemeliharaan NR, Fasilitas, Tools &amp; Bangunan;</li> <li>6) Pengawas Urusan Sarana (PUS) Sukabumi.</li> </ol> </li> <li>f. KUPT Depo Lokomotif Kelas 2 Rangkasbitung, dibantu oleh :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kepala Ruas Los;</li> <li>2) Kepala Ruas Quality Control.</li> </ol> </li> <li>g. KUPT Depo Kereta Besar A Jakarta, dibantu oleh :                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Kepala Ruas Administrasi;</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>

2

- 2) Kepala Ruas Luar;
- 3) Kepala Ruas Los;
- 4) Pengawas Urusan Gerbong (PUG) Karangtalun.

**6. Manager Sarana Daerah Operasi 6 Yogyakarta** membawahi :

a. Assistant Manager Program Anggaran Perawatan Sarana;

b. Assistant Manager Perawatan Lokomotif & KRD;

c. Assistant Manager Perawatan Kereta dan Gerbong;

d. KUPT Depo Lokomotif Besar A Yogyakarta, dibantu oleh :

- 1) Kepala Ruas Administrasi;
- 2) Kepala Ruas Perencanaan;
- 3) Kepala Ruas Los;
- 4) Kepala Rus Quality Control;
- 5) Kepala Ruas Pemeliharaan NR, Fasilitas, Tools & Bangunan;
- 6) Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) Yogyakarta;
- 7) Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) Lempuyangan.

e. KUPT Depo Lokomotif Besar B Solobalapan, dibantu oleh :

- 1) Kepala Ruas Administrasi;
- 2) Kepala Ruas Perencanaan;
- 3) Kepala Ruas Los;
- 4) Kepala Rus Quality Control;
- 5) Kepala Ruas Pemeliharaan Railway Crane & NR, Fasilitas, Tools dan Bangunan;
- 6) Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) Solobalapan;
- 7) Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) Solojobres.

f. KUPT Depo Kereta Besar A Yogyakarta, dibantu oleh :

- 1) Kepala Ruas Administrasi;
- 2) Kepala Ruas Perencanaan;
- 3) Kepala Ruas Luar;
- 4) Kepala Ruas Los;
- 5) Kepala Ruas Elektrik;
- 6) Pengawas Urusan Kereta (PUK) Lempuyangan;
- 7) Pengawas Urusan Gerbong (PUG) Rewulu.

g. KUPT Depo Kereta Besar A Solobalapan, dibantu oleh :

- 1) Kepala Ruas Administrasi;
- 2) Kepala Ruas Perencanaan;
- 3) Kepala Ruas Luar;
- 4) Kepala Ruas Los;
- 5) Kepala Ruas Elektrik;
- 6) Pengawas Urusan Kereta (PUK) Solobalapan;
- 7) Pengawas Urusan Kereta (PUK) Solojobres.

**7. Manager Sarana Daerah Operasi 7 Madiun** membawahi :

a. Assistant Manager Program Anggaran Perawatan Sarana;

b. Assistant Manager Perawatan Lokomotif & KRD;

c. Assistant Manager Perawatan Kereta dan Gerbong;

d. KUPT Depo Lokomotif Besar C Madiun, dibantu oleh :

- 1) Kepala Ruas Administrasi;

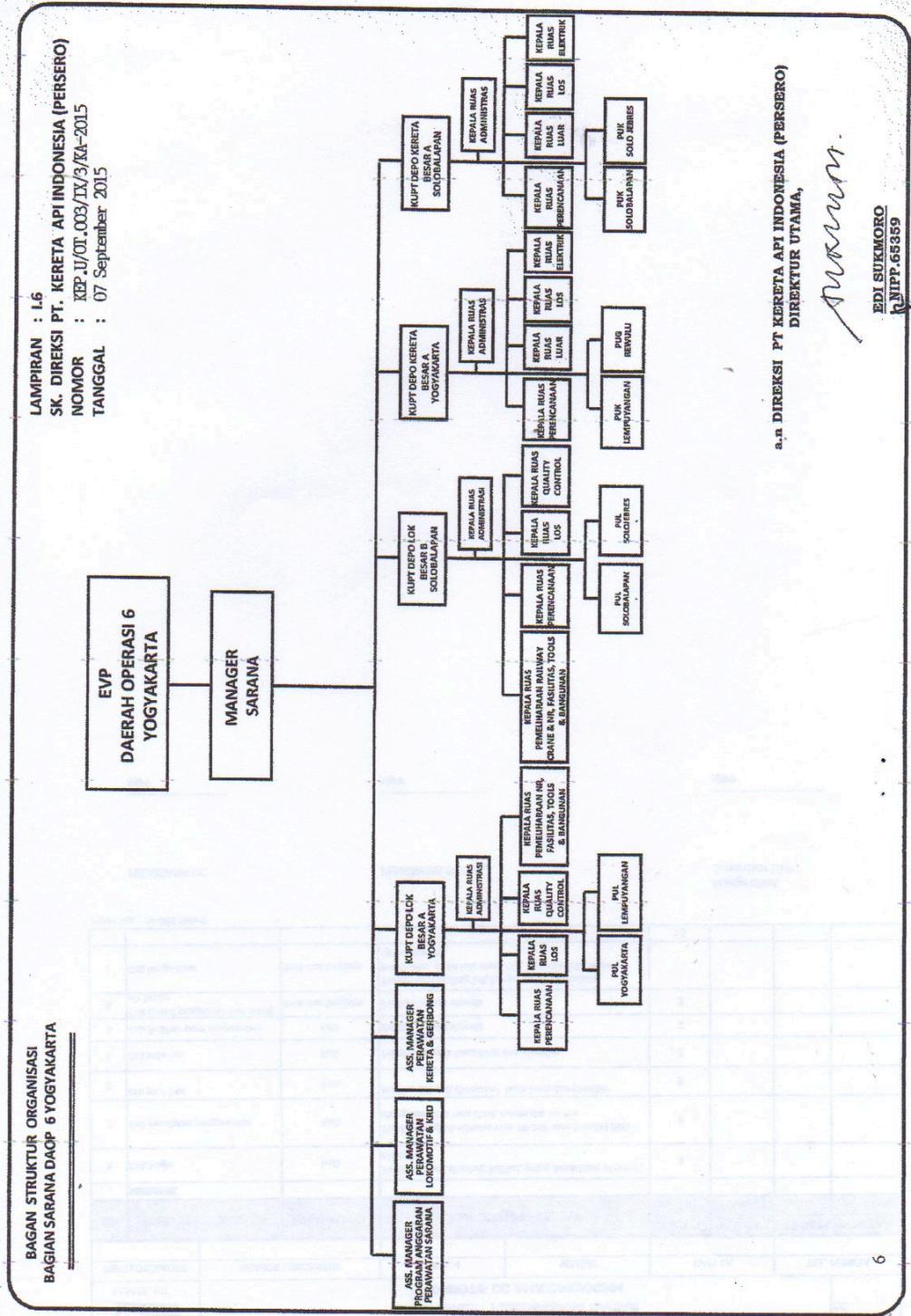
KT

6

## **BAGAN STRUKTUR ORGANISASI BAGIAN SARANA DAOP 6 YOGYAKARTA**

LAMPIRAN : I.6  
SK. DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

NOMOR : KEP.U/OT.003/IX/3/K  
TANGGAL : 07 September 2015



a.n DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DIREKTUR UTAMA,

EDI SUKUMO  
NIPP.65359

LAMPIRAN : II  
SK DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
NOMOR : KEP.U/OT.003/DX/3/KA-2015  
TANGGAL : 07 September 2015

KEDUDUKAN, TUGAS POKOK, FUNGSI, SUSUNAN  
ORGANISASI DAN TATALAKSANA BAGIAN SARANA  
DAERAH OPERASI, DIVISI REGIONAL DAN SUB DIVISI REGIONAL  
DI LINGKUNGAN PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

BAB I  
Bagian Pertama  
BAGIAN SARANA DAERAH OPERASI 1 JAKARTA

Pasal 1

- (1) Bagian Sarana Daerah Operasi 1 Jakarta adalah satuan organisasi di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang berada dibawah organisasi Daerah Operasi 1 Jakarta, dan berkedudukan di Jakarta.
- (2) Bagian Sarana Bagian Sarana Daerah Operasi 1 Jakarta dipimpin oleh seorang **Senior Manager Sarana**, yang bertanggung jawab kepada Executive Vice President (EVP) Bagian Sarana Daerah Operasi 1 Jakarta.
- (3) Bagan Struktur Organisasi Bagian Sarana Bagian Sarana Daerah Operasi 1 Jakarta sebagaimana tercantum pada Lampiran I.1 Keputusan ini.

Pasal 2

**Senior Manager Sarana Daerah Operasi 1 Jakarta** mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan penyusunan program sarana siap operasi, melaksanakan pemeliharaan rutin, pengendalian dan evaluasi kinerja sarana, menampung dan menganalisis keluhan pengguna jasa serta melaksanakan pembinaan teknis terhadap Unit Pelaksana Teknis (UPT) Depo Lokomotif, Depo Kereta dan Depo Gerbong.

Pasal 3

Untuk melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, **Senior Manager Sarana Daerah Operasi 1 Jakarta** mempunyai fungsi:

- a. Perumusan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan Kantor Pusat, di wilayah Daerah Operasi 1 Jakarta;
- b. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*Quality Improve*) perawatan, pemeriksaan dan penyiapan sarana secara berkelanjutan, pengelolaan resiko dan terjaminnya safety di Bagiannya;

Rem (PLRM), pendayagunaan dan pengendalian/pengawasan kualitas perawatan berkala, perbaikan, pemeriksaan harian gerbong dan penyiapan gerbong;

- c. **Kepala Ruas (KR) Los**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan perawatan berkala (Triwulan/P3 dan Tahunan/P12), perbaikan Gerbong/PB, pengujian terhadap kualitas perawatan dan perbaikan Gerbong serta pemeliharaan bangunan dan fasilitas kerja Depo Gerbong;
- d. **Pengawas Urusan Gerbong (PUG) Karangtalun**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pemeriksaan harian dan perbaikan Gerbong yang dioperasikan serta mengatur dinasan *Schowing* di wilayahnya.

#### Bagian Keenam

#### BAGIAN SARANA DAERAH OPERASI 6 YOGYAKARTA

##### Pasal 51

- (1) Bagian Sarana Daerah Operasi 6 Yogyakarta adalah satuan organisasi di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero), yang berada dibawah organisasi Daerah Operasi 6 Yogyakarta, dan berkedudukan di Yogyakarta.
- (2) Bagian Sarana Daerah Operasi 6 Yogyakarta dipimpin oleh seorang **Manager Sarana**, yang bertanggung jawab kepada Executive Vice President (EVP) Daop 6 Yogyakarta.
- (3) Bagan Struktur Organisasi Bagian Sarana Daerah Operasi 6 Yogyakarta sebagaimana tercantum pada Lampiran I.6 Keputusan ini.

##### Pasal 52

**Manager Sarana Daop 6 Yogyakarta** mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan penyusunan program sarana siap operasi, melaksanakan pemeliharaan rutin, pengendalian dan evaluasi kinerja sarana, menampung dan menganalisis keluhan pengguna jasa, serta melaksanakan pembinaan teknis terhadap Unit Pelaksana Teknis (UPT) Depo Lokomotif dan Depo Kereta.

##### Pasal 53

Untuk melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, Manager Sarana Daop 6 Yogyakarta mempunyai fungsi:

- a. Perumusan penjabaran strategi dan kebijakan yang berkaitan dengan tugas dan tanggung jawabnya yang telah ditetapkan Kantor Pusat, di wilayah Daerah Operasi 6 Yogyakarta PT Kereta Api Indonesia (Persero);
- b. Terselenggaranya proses peningkatan kualitas (*Quality Improve*) secara berkelanjutan, pengelolaan resiko dan terjaminnya safety di Bagianya;

DISERAH TERIMA KERJA  
TERIMA KERJA  
DILAKUKAN DI  
DILAKUKAN DI  
DILAKUKAN DI  
DILAKUKAN DI

- c. Penyusunan program anggaran penyiapan sarana Siap Operasi, perawatan rutin, pengendalian dan evaluasi kinerja perawatan sarana (Lokomotif & KRD, Kereta dan Gerbong);
- d. Penyusunan program penyiapan Lokomotif & KRD Siap Operasi, perawatan rutin dan pengendalian perawatan Lokomotif & KRD;
- e. Penyusunan program penyiapan Kereta dan Gerbong Siap Operasi, pemeliharaan rutin dan pengendalian perawatan Kereta dan Gerbong;
- f. Melaksanakan pemantauan, pengawasan, pemeriksaan dan pembinaan mutu pekerjaan teknis perawatan sarana, administrasi teknis perawatan sarana, keuangan dan pergudangan untuk seluruh Wilayah Bagian Sarana Daerah Operasi 6 Yogyakarta;
- g. Melaksanakan pembinaan teknis terhadap Unit Pelaksana Teknis (UPT) Depo Sarana yang berada di bawah Bagian Sarana di Wilayah Daerah Operasi 6 Yogyakarta;
- h. Pendayagunaan, perawatan dan perbaikan Lokomotif & KRD, Kereta dan Gerbong.

#### **Pasal 54**

Dalam melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, **Manager Sarana Daerah Operasi Yogyakarta** dibantu oleh :

1. 3 (tiga) Assistant Manager Sarana;
2. Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Depo Sarana, yang terdiri dari :
  - a) 2 (dua) Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Depo Lokomotif; dan
  - b) 2 (dua) Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Depo Kereta.

#### **Pasal 55**

Assistant Manager Sarana yang berada dibawah Manager Sarana Daerah Operasi 6 Yogyakarta, terdiri dari :

- a. **Assistant Manager Program Anggaran Perawatan Sarana** mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab menyusun program anggaran penyiapan sarana siap operasi, perawatan rutin, pengendalian dan evaluasi kinerja efektifitas / efisiensi anggaran perawatan sarana (Lokomotif & KRD dan Kereta & Gerbong) dan fasilitas;
- b. **Assistant Manager Perawatan Lokomotif & KRD** mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab menyusun program penyiapan lokomotif & KRD siap operasi, perawatan rutin, pengendalian dan evaluasi kinerja perawatan lokomotif & KRD, serta menganalisis keluhan pengguna jasa;
- c. **Assistant Manager Perawatan Kereta & Gerbong** mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab menyusun program penyiapan kereta & gerbong siap operasi, perawatan rutin, pengendalian dan evaluasi kinerja perawatan kereta dan gerbong, serta menganalisis keluhan pengguna jasa.

32

FOKUSDUA CC MUSONIKSOZON  
CHECK SHEET LOKOMOTIF DAN KERETA  
L.1. KERETA DAN LOCOMOTIF (L.1.1.1)

### **Pasal 56**

UPT Depo Sarana yang berada dibawah Manager Sarana Daerah Operasi 6 Yogyakarta, terdiri dari :

- a. UPT Depo Lokomotif Besar A Yogyakarta;
- b. UPT Depo Lokomotif Besar B Solobalapan;
- c. UPT Depo Kereta Besar A Yogyakarta; dan
- d. UPT Depo Kereta Besar A Solobalapan.

### **Pasal 57**

- (1) **KUPT Depo Lokomotif Besar A Yogyakarta**, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan Pendayagunaan dan pengendalian kualitas/ pemeriksaan harian lokomotif & KRD, penyiapan lokomotif & KRD, perawatan dan perbaikan lokomotif & KRD, pemeliharaan dan perbaikan NR, fasilitas mekanik dan elektrik, alat-alat kerja (*tools*), bangunan Depo serta pelaksanaan administrasi Depo Lokomotif.
- (2) Dalam melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, Kepala Depo Lokomotif Besar A Yogyakarta dibantu oleh :
  - a. **Kepala Ruas (KR) Administrasi**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan administrasi kepegawaian, perencanaan Diklat, keuangan dan umum Depo Lokomotif;
  - b. **Kepala Ruas (KR) Perencanaan**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab menyusun rencana dan program perawatan Lokomotif dan NR serta pengelolaan persediaan suku cadang, BBM dan pelumas serta data teknik;
  - c. **Kepala Ruas (KR) Los**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan perawatan, perbaikan lokomotif secara berkala (Bulanan/P1, Triwulan/P3, Enam bulanan/P6 dan Tahunan/P12), pengujian terhadap kualitas perawatan dan perbaikan lokomotif;
  - d. **Kepala Ruas (KR) Quality Control**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas pendayagunaan dan pengendalian kualitas / pemeriksaan harian Lokomotif serta penyiapan Lokomotif dan *Trouble Shooter*;
  - e. **Kepala Ruas (KR) Pemeliharaan NR, Fasilitas, Tools dan Bangunan**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pemeliharaan, perbaikan, penyiapan dan pengoperasian NR (kereta/gerbong penolong), beserta fasilitas perlengkapannya sewaktu-waktu dibutuhkan untuk penanggulangan rintangan jalan (rinja); pemeliharaan, perbaikan fasilitas mekanik, elektrik dan alat-alat kerja (*tools*) untuk mendukung kegiatan perawatan/perbaikan di Depo serta pemeliharaan dan perbaikan bangunan Depo Lokomotif;
    - 1. Dibawah KR. Pemeliharaan NR, Fasilitas, Tools dan Bangunan, dibentuk 1 (satu) Pengawas, yaitu Pengawas NR, Fasilitas, Tools dan Bangunan, yang bertanggung jawab :
      - a) Melakukan pengawasan atas perawatan, perbaikan NR (kereta/gerbong penolong) serta penyiapan dan pengoperasian NR beserta fasilitas

33

NUKUS PENGETAHUAN	BERIKUT PENGETAHUAN	PERAWATAN	PERBAIKAN	DEPO NR	NR	NR
STANDAR	STANDAR	PERAWATAN	PERBAIKAN	DEPO NR	NR	NR

- perlengkapannya sewaktu-waktu dibutuhkan untuk penanggulangan rintangan jalan (rinja);
- b) Melakukan pengawasan atas pengelolaan fasilitas dan alat-alat kerja (*tools*) Depo meliputi penjagaan, pemeliharaan, perbaikan dan penyiapan fasilitas mekanik dan elektrik serta alat-alat kerja (*tools*) untuk mendukung kegiatan perawatan/perbaikan di Depo;
  - c) Melakukan pemeliharaan dan perbaikan bangunan Depo Lokomotif;
  - d) Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap regu yang dipimpinnya.
2. Pengawas NR, Fasilitas, *Tools* dan Bangunan, dibantu oleh tenaga regu yang diatur dan ditetapkan oleh KR. Pemeliharaan NR, Fasilitas, *Tools* dan Bangunan.
- f. **Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) Yogyakarta**, mempunyai tugas pokok melaksanakan penyerahan lokomotif dinas dan menerima penyerahan lokomotif selesai dinas serta mengatur dinasan motoris dan *Schowing* lokomotif di wilayahnya;
  - g. **Pengawas Urusan Lokomotif (PUL) Lempuyangan**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan penyerahan lokomotif dinas dan menerima penyerahan lokomotif selesai dinas serta mengatur dinasan motoris dan *Schowing* lokomotif di wilayahnya.

#### **Pasal 58**

- (1) **KUPT Depo Lokomotif Besar B Solobalapan**, yang mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pendayagunaan dan pengendalian kualitas / pemeriksaan harian lokomotif, penyiapan lokomotif, perawatan dan perbaikan lokomotif, pemeliharaan dan perbaikan Railway Crane dan NR, fasilitas mekanik dan elektrik, alat-alat kerja (*tools*), bangunan Depo serta pelaksanaan administrasi Depo Lokomotif.
- (2) Dalam melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, Kepala Depo Lokomotif Besar B Solobalapan dibantu oleh :
  - a. **Kepala Ruas (KR) Administrasi**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan administrasi kepegawaian, perencanaan Diklat, keuangan dan umum Depo Lokomotif;
  - b. **Kepala Ruas (KR) Perencanaan**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab menyusun rencana dan program perawatan Lokomotif dan KRD, Railway Crane dan NR serta pengelolaan persediaan suku cadang, BBM dan pelumas serta data teknik;
  - c. **Kepala Ruas (KR) Los**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan perawatan, perbaikan lokomotif dan KRD secara berkala (Bulanan/P1, Triwulan/P3, Enam bulanan/P6 dan Tahunan/P12), pengujian terhadap kualitas perawatan dan perbaikan lokomotif dan KRD/KRDE;
  - d. **Kepala Ruas (KR) Quality Control**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab atas pendayagunaan dan pengendalian kualitas / pemeriksaan harian

34

R

- (2) Dalam melaksanakan tugas pokok dan tanggung jawabnya, Kepala Depo Gerbong Besar A Tarahan, dibantu oleh:
- Kepala Ruas (KR) Administrasi**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan kegiatan administrasi kepegawaian, perencanaan Diklat, keuangan dan umum Depo Gerbong;
  - Kepala Ruas (KR) Perencanaan**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab menyusun rencana dan program pemeliharaan Gerbong, pengelolaan persediaan suku cadang, BBM dan pelumas serta data teknik;
  - Kepala Ruas (KR) Luar**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan pengaturan dinasan Pelayan Kereta Api (PLKA) dan Pelayan Rem (PLRM), pendayagunaan dan pengendalian kualitas / pemeriksaan harian Gerbong dan penyiapan Gerbong;
  - Kepala Ruas (KR) Los**, mempunyai tugas pokok dan tanggung jawab melaksanakan perawatan berkala (Triwulan/P3 dan Tahunan/P12), perbaikan Gerbong, pengujian terhadap kualitas perawatan dan perbaikan Gerbong serta pemeliharaan bangunan dan fasilitas kerja Depo Gerbong.

## BAB II TATALAKSANA

### Pasal 136

Dalam melaksanakan tugasnya, Senior Manager/ Manager dibantu oleh para Manager/Junior Manager/ Assistant Manager dan Para Kepala UPT Depo, wajib menerapkan prinsip-prinsip koordinasi, konsolidasi, integrasi, sinkronisasi dan komunikasi dalam kesatuan organisasi masing-masing di lingkungannya dengan satuan organisasi lain di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero).

### Pasal 137

Para Kepala Satuan Organisasi di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah pemimpin di satuan organisasi masing-masing, untuk itu mereka mempunyai kewajiban dan tanggungjawab sebagai berikut :

- Berkewajiban untuk memimpin, membina, mengarahkan, mengawasi secara melekat (WASKAT) , memberikan keteladanan, bimbingan dan petunjuk untuk kelancaran pelaksanaan tugas terhadap bawahan masing-masing;
- Bertanggungjawab terhadap segala tindakan yang dilaksanakan oleh karena kepemimpinannya baik yang bersifat positif maupun negatif.

### Pasal 138

Setiap pemimpin Satuan Organisasi berkewajiban untuk selalu mengikuti dan mentaati petunjuk pelaksanaan teknis, prosedur kerja, reglemen (peraturan dinas) dan peraturan umum yang berlaku, bertanggungjawab kepada atasan masing-masing, serta selalu menyampaikan laporan berkala kepada atasannya secara tepat waktu.

84

R

**Pasal 139**

Para Kepala Satuan Organisasi wajib menganalisa dan mengolah setiap laporan yang disampaikan oleh bawahan sebagai bahan untuk memperlancar pelaksanaan tugas dan penanganan permasalahan di unit kerjanya, pemberian pengarahan atau petunjuk lebih lanjut kepada bawahan, serta penyusunan la poran kepada atasan.

**Pasal 140**

Dalam menyampaikan laporan kepada atasan, tembusan laporan wajib disampaikan kepada Kepala Satuan Organisasi lain yang secara fungsional mempunyai hubungan kerja.

**Pasal 141**

Dalam melaksanakan tugas pokoknya para Kepala Satuan Organisasi wajib berpedoman pada uraian jabatan (*Job Descriptions*) dan peraturan-peraturan terkait yang masih berlaku.

a.n DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DIREKTUR UTAMA,

*AKURAT*  
EDI SUKMORO  
NIPP.65359

85  
*R*

JABATAN		PERIODE		CATATAN	
1	KEPALA DEPARTEMEN	2000	2001	2002	2003
2	KAPAL PENUMPANG	2000	2001	2002	2003
3	KAPAL BANTUAN	2000	2001	2002	2003
4	KAPAL PESAWAT	2000	2001	2002	2003
5	KAPAL LAIN	2000	2001	2002	2003
6	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
7	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
8	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
9	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
10	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
11	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
12	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
13	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
14	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
15	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
16	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
17	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
18	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
19	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
20	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
21	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
22	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
23	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
24	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
25	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
26	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
27	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
28	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
29	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
30	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
31	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
32	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
33	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
34	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
35	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
36	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
37	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
38	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
39	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
40	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
41	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
42	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
43	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
44	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
45	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
46	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
47	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
48	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
49	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
50	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
51	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
52	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
53	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
54	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
55	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
56	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
57	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
58	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
59	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
60	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
61	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
62	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
63	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
64	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
65	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
66	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
67	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
68	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
69	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
70	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
71	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
72	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
73	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
74	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
75	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
76	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
77	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
78	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
79	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
80	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
81	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
82	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
83	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
84	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
85	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
86	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
87	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
88	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
89	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
90	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
91	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
92	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
93	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
94	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
95	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
96	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
97	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
98	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
99	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
100	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
101	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
102	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
103	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
104	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
105	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
106	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
107	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
108	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
109	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
110	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
111	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
112	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
113	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
114	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
115	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
116	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
117	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
118	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
119	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
120	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
121	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
122	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
123	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
124	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
125	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
126	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
127	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
128	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
129	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
130	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
131	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
132	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
133	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
134	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
135	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
136	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
137	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
138	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
139	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
140	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
141	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
142	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
143	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
144	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
145	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
146	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
147	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
148	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
149	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
150	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
151	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
152	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
153	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
154	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
155	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
156	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
157	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
158	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
159	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
160	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
161	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
162	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
163	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
164	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
165	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
166	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
167	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
168	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
169	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
170	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
171	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
172	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
173	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
174	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
175	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
176	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
177	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
178	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
179	KAPAL KERETA API	2000	2001	2002	2003
180	KAPAL KERETA API</				

*Lampiran: Jawaban Wawancara*

**JAWABAN WAWANCARA**

Tanggal :18-10-2016

Lokasi: Depo Lok Yk

1. KDT Depo Lok Yk (Bapak DEP):

1. Apa saja tupoksi seorang KDT di Depo Lok YK?
  - Sebagai pimpinan dalam melakukan perawatan bulanan dan perbaikan lok diesel elektrik CC201, CC203, CC204 dan CC206.
  - Pemeliharaan fasilitas Depo, NR dan bangunan Depo.
  - Memanajemen pengelolaan SDM, diklat atau usulan diklat, itu saja. Karena yang eksekusi langsung dari kantor DAOP.
2. Menurut bapak, sejauh mana pentingnya penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di *daily check* depo lok yk?
  - Menurut saya penting, karena tiap orang butuh selamat dan sehat. Apalagi bekerja di lingkungan Depo yang notabene bersentuhan dengan alat berat. Resiko cacat baik itu ringan dan berat seperti mata kena obeng, debu, kebutaan juga bisa, tuli, pernafasan, minyak kena kulit bisa jadi kanker atau tumor. Intinya semua tetap butuh kepedulian dan *awareness*. Jadi harus tetap sadar biarpun tidak di ingatkan. Semua butuh kepedulian dan kesadaran.
3. Apakah ada program untuk meningkatkan kesehatan dan keselamatan kerja di depo lok yk?
  - Programnya antara lain penyediaan APD sesuai standar, sertifikasi alat keselamatan kerja (programnya sudah ada tapi belum di eksekusi), sertifikasi fasilitas kerja, *crane, forklift, lifting jack*. Untuk diklat K3 belum ada.
4. Bagaimana tentang penerapan kesehatan dan keselamata kerja di DC depo lok yk?
  - Menurut saya sih masih kurang. Kesadaran teman-teman masih kurang, karena K3 harus dimulai dari *aware, awareness* nya masih kurang, yaitu kepedulian maupun pengetahuan seperti area seperti ini licin berpotensi bisa terpeleset, yang tau potensi-potensi yang bisa membahayakan

keselamatan kerja masih kurang. Nah yang seperti itu menurut saya masih kurang.

5. Apakah perusahaan menyediakan Alat Pelindung Diri untuk pegawai? Apa saja ?
  - Ya. Helm, masker, kaos tangan, kacamata las. Untuk kacamata pelindung untuk rangka bawah belum.
6. Bagaimana mengenai pengelolaan APD tersebut?
  - Untuk helm sudah disediakan tempat khusus untuk menaruh helm, kalo yang lain masih individual di taruh di loker. Kedepan mungkin akan ada loker khusus helm khusus di DC. APD ada tempat kedepan, sekarang masih tanggung jawab sendiri.
  - Masker, sarung tangan rutin dan sekali pakai. Itu pasti ada.
  - Sepatu safety juga disediakan dari perusahaan. Gratis.
7. Apakah sudah ada rambu- rambu maupun peringatan tentang kewajiban menggunakan APD?
  - Ada di pintu masuk utara dan timur juga ada.
  - Untuk pekerjaan yang spesifik tertentu belum ada seperti pada saat masuk kolong wajib menggunakan helm dan kacamata. Jadi perlu ditambahkan.
8. Adakah standar khusus dalam penyediaan APD? Misal: fungsi, kenyamanan, keamanan.
  - Kalo standar belum ada. Misalkan antara pelaksana, *supervisor* dan KDT warna helmnya lain. Tapi sejauh ini belum ada. Harusnya idealnya dibedakan, tetapi sudah di programkan kedepan untuk helm sudah pesan. Tetapi diupayakan helm, sarung tangan aman dan nyaman.
9. Baagimana identifikasi jenis bahaya guna memilih APD yang dibutuhkan pegawai DC?
  - Identifikasi jenis bahaya dalam memilih APD sesuai versi KDT ya. Yang jelas kan bahayanya di klasifikasikan dulu misalnya apa, tersengat listrik.
  - Terpeleset berarti memilih jenis sepatu yang anti minyak, air dan lumpur karena di Depo masih ada area berlumpur.
  - Kebisingan berarti menggunakan *ear plug*.
  - Pengelasan mengakibatkan kerusakan mata berarti memilih kacamata.

10. Adakah pelatihan mengenai Kesehatan dan keselamatan kerja?
- Pelatihan belum ada, cuma ada pelatihan pemadam kebakaran saja dari pihak luar.
11. Apakah ada tim khusus dari perusahaan maupun yang bapak bentuk terkait K3 di Depo Lok YK? (terkait pembinaan, pengawasan maupun evaluasi)
- Belum ada.
  - Ada unit lain SHE (*Safety, Healthy and Environment*) hanya sebatas mengaudit dan mengevaluasi.
12. Apa saja kendala dalam penerapan k3 di dc depo lok yk?
- Yang jelas kepedulian pegawai akan bahaya jika tidak menggunakan APD sangat kurang. *Safety awareness* atau pengetahuan tentang bahaya yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja seperti lantai di Los dc licin harus bagaimana, itu tidak boleh lari.
  - Di dc harus kering dan tidak ada ceceran oli, minyak dan air.
  - Upayanya untuk sementara ini mendayagunakan *cleaning service* paling tidak setiap hari membersihkan minyak oli di keramik yang rawan licin. Jadi oli, minyak harus dibersihkan, harus kering.
  - Teman-teman bila mengganti minyak dan menambah air tidak boleh di dc,tetapi di belakang. Sudah ada peraturannya.
  - Penyediaan alat khusus untuk pengisian minyak *axle cup* agar tidak mengotori lingkungan.
13. Adakah keluhan dari pegawai terkait k3 dan apa solusi bapak?
- Kacamata pelindung belum semua punya. Yang dapat baru sebagian.
  - Ruang DC jaraknya dengan lokomotif terlalu dekat, asapnya masuk ruangan susah hilang. Kedepan bisa merusak kesehatan terutama pernafasan.
  - *Ear plug* belum pakai karena kesadaran. Nanti intinya setiap pegawai harus di beri pengetahuan. Emang risih sih, Cuma kita nggak pernah tau kapan ada kejadian kecelakaan kerja.
  - Kalau di DC terlalu bising karena jarak terlalu dekat. Jadi harusnya kedap suara.
  - Solusinya ya menyediakan.
  - Memberikan pemahaman bahwa APD yang disediakan harus selalu dipakai setiap melakukan pekerjaan. Jadi tidak hanya menyediakan tetapi juga memberi pengetahuan atau *briefing* mengenai fungsi APD kenapa harus dipakai. Kalau tidak resikonya apa.

Catatan: \* ada keluhan antara jagrak DC dan Lokomotif terlalu renggang.

- Kedepan diberi sayap seperti di MC unutk mengurangi jarak agar lebih aman.

## JAWABAN WAWANCARA

Tanggal :18-10-2016

Lokasi: Depo Lok Yk

2. KR Luar/ *Quality Control* (Bapak FB):

1. Apa tupoksi anda sebagai KR Luar?
  - Tupoksi saya sebagai KR Luar adalah sebagai koordinator untuk pemeriksaan lok setelah dinas.
  - Menindaklanjuti program dari *supervisor* program untuk penyediaan lokomotif yang akan dilakukan perawatan bulanan bekerjasama dengan OC (operasional center).
  - Secara structural saya sebagai pemimpin tertinggi di DC dibawah KDT dan bertanggung jawab bila terjadi penyimpangan oleh bawahan.
2. Sejauh mana pentingnya kesehatan dan keselamatan kerja bagi anda?
  - Kesehatan adalah segala-galanya, tanpa kesehatan segalanya tidak bisa terlaksana. Dari program sistem shift itu mempengaruhi dari kesuksesan dari DC. Di shift model sekarang teman-teman merasa nyaman karena jeda istirahat lebih lama. Menurut saya dari 70 hari saya disini analisanya nyaman, anak-anak merasa nyaman 5 hari siang, 5 pagi, 5 malam atau 40 jam seminggu.
  - Keselamatan jelas, pengamatan proses penerapan K3, penggunaan sarung tangan, sistem mengurangi kebisingan, SOP daerah berdebu harus bermasker, pengelasan juga sesuai SOP, menggunakan topeng artinya dalam diri menurut saya penerapan dari teman-teman 80% sudah baik atau program terlaksana.
3. Menurut anda sejauh mana perusahaan peduli dengan kesehatan dan keselamatan kerjadi *daily check* depo lok yk?
  - Perusahaan sendiri sebenarnya sudah memberi sosialisasi tentang hal-hal bersifat keselamatan dari mulai APD maupun hal-hal yang berpotensi menjadikan pegawai mengalami kecelakaan kerja. Adapun beberapa sosialisasi untuk hal-hal kalau pegawai sebelum terjadi, contohnya

pegawai waktu ngolong punya potensi mengencangkan atau mengendorkan baut dilokasi yang tidak sesuai yang menjadikan kepala terbentur pegawai memang sudah tersosialisasi. Jadi sekarang sudah diberikan alat untuk meminimalisir terjadinya tangan terkilir, badan sakit itu sudah dikurangi dengan alat yang sudah di modif seperti penggunaan kotrek atau *rachet* untuk meminimalisir pegawai menegluarkan tenaga lebih banyak, alat yang menggunakan tekanan angin memperkecil kelelahan.

4. Apa saja program- programnya?
  - Penggunaan APD.
  - Memperpendek jarak pengambilan alat kerja lebih pendek, situasi terng benderang saat malam, faktor lainnya lantai tidak licin, memungkinkan sekali teman-teman istilahnya kelalaian kerja semakin kecil, kunci ketinggalan, alat yang dikerjakan juga terlihat dengan jelas.
  - Tempat alat yang tertata rapi memang belum ada, tetapi alatnya sudah tersedia uma dalam pengambilannya tidak secepat kalau tertata sesuai ukuran, kunci, hammer atau penyebutan nama gitu. Tapi paling tidak jangkaumannya lebih pendek daripada pengambilan dengan kunci yang dilok perawatan (Los).
  - Jas hujan tersedia.
  - HT sebagai alat komunikasi juga tersedia.
5. Apakah anda selalu mengawasi anak buah anda dalam penerapan kesehatan dan keselamatan kerja?
  - Pemantauannya karena sudah berjalan, mungkin walaupun tidak tersosialisasi tp secara harafiah mereka sudah tau titik rentan celakanya, saya cuma memantau sekitar 40%, karena kondisi lain saya punya kewenangan untuk memprogramkan lok yang akan perawatan maupun lok program perbaikan juga pemantauan lok-lok yang mengalami gangguan di lintas luar. Tapi 40% itu dalam arti masalah cara mereka bekerja, kalaupu dari segi teknis mungkin saya 60%, artinya secara teori kalau orang sudah di manajemen, pantauan di tekniknya lebih sedikit tapi untuk programnya sudah diatas 50-60% lah. Jadi 40 di teknik 60 di program.
6. Apa saja kendala dalam penerapan k3 di DC?
  - Dari teman-teman baru secara teori saat di BPTT atau badan penyelenggara secara formal diadakan oleh PT.KAI, satu belum pernah,

angkatan saya sudah pernah. Terus kepanjangan tangan dari kereta api yaitu SHE tidak rutin dan tidak terpantau. Artinya tidak terpantau dari SHE sekarang lebih focus memantau operasional bukan di keselamatan secara keseluruhan. SHE sekarang hanya memantau material quality bukan potensi human error yang bisa muncul karena karakter dari manusianya gitu.

- Kalau di depo sendiri sudah banyak yang dilakukan seperti di kolong sudah diberi ram dimana ram itu berfungsi mengurangi licin, juga pencucian lantai juga lebih banyak, lantai dipel minimal sehari sekali. Alat kerja selesai digunakan harus dibersihkan, artinya tidak ada potensi pegawai pada waktu memegang kunci bisa terlepas atau tangannya membentur di pekerjaan lain. Contohnya memegang kunci karena licin tangannya sehingga membentur bagian yang tidak semestinya kena benturan tangan, artinya menjadikan kecelakaan kerja, kepleset, makanya sekarang dari pihak manajemen kereta api untuk personil wajib menggunakan sarung tangan.
- Untuk penyediaannya kalau masalah APD ada. contohnya untuk pengaman telinga *ear plug* sudah ada hampir rata-rata pegawai sudah menggunakan. Adapun yang contohnya pada waktu menggerinda itu ada celemek yang terbuat dari kulit atau perlak itu yang membuat temen-temen menghindari dari serpihan itu sudah ada. Untuk masalah kacamata gerinda belum sepenuhnya tersedia karena belum saja. Harusnya semua pegawai dalam bekerja wajib menggunakan kacamata. Itu wajib cuma belum terealisasi.
- Terkendala dengan 1. Sentuhan dari para manajemen belum kearah itu.  
2. Pengalihan biaya untuk TW ke3 bisa dikatakan sudah tidak ada, memang program dari manajemen kereta api harus terang benderang. Untuk depo jogja belum terealisasi, kalau di bandung sudah terang benderang.

#### 7. Upaya apa yang dilakukan?

- Untuk bisa semua terealisasi minimal 2 minggu sekali, paling tidak 1 bulan harus ada *quality meeting* dimana dalam *quality meeting* adalah penyampaian keluhan pelaksana dengan manajemen untuk kesuksesan dilingkungan sarana khususnya di dc. *Quality meeting* yang ada di manajemen sarana itu hanya sepengertahuan pimpinan ke jabatan yang lebih diatasnyalagi. Tapi di pekerjaan langsung yang realnya dilingkungan masyarakat dan lokomotifnya itu belum tersentuh, artinya seorang manajemen sekelasnya spv saja tidak bisa mengexploitasikan untuk masalah *quality meeting*. Artinya quality control untuk pekerjaan 1 bulan

ini yang telah dilakukan evaluasinya seperti apa, sedangkan moderatornya KUPT masih bersifat 1 bulan yang dilakukan disarana dianggap sudah cukup, kalau menurut saya belum. Pola pikir manajemen kereta api masih sektoral, belum untuk universal. Jadi kalau menurut saya jangkauan pak KUPT sekarang masih menghandel bahwa ini anggapan saya seperti ini. Padahal saya belum karena itu belum mewakili teman-teman yang ada dilapangan. Mungkin dari 100% agendanya KUPT masih 60 %, padahal targetnya dari SOP sarana itu 85%. Berarti masih ada waktu yang tersisa sekitar 25% yang belum diantaranya lantai kurang terang benderang, efektifitas penataan kunci yang lebih mudah pada waktu pemakaian, penandaan jumlah kunci, kunci apa saja yang dipakai masih tumpang tindih dan saya belum bisa mengawasi karena saya pegawai baru.

8. Apa saran anda?

- kalau menurut saya lebih identik komunikasi sebagai sarana yang paling mudah, dimana masalah pelaksana dengan manajemen setingkat spv bisa mengetahui keluhan-keluhan yang diminta, contohnya masalah keselamatan kerja satu, kedua kesejahteraan, ketiga adalah hasil akhir dari pekerjaan temen-temen, artinya dari hasil semuanya akan adalah satu sehat lokomotif baik, intinya kembali ke IKKO.

Terimakasih

## JAWABAN WAWANCARA

Tanggal :18-10-2016

Lokasi: Depo Lok Yk

3. Pegawai/ pelaksana (Bapak ITW) bagian atas:

1. Sejauhmana kesadaran anda mengenai penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di dalam anda bekerja sehari- hari?
  - Menurut saya sangat penting tetapi saya belum menjalankan dengan baik dan semua APD sudah terpakai kecuali *ear plug*.
2. Saya lihat anda tidak menggunakan APD dengan lengkap saat bekerja, apa alasannya?

- Tidak memakai *ear plug* karena tidak bisa mendengarkan suara asing dari mesin diesel.
3. Apakah pernah diadakan pembinaan mengenai K3 ?
- Pernah ada, disuruh pakai helm, cuma pembinaan intern tapi lupa siapa yang ngasih pembinaan. Baru sekali selama bekerja disini tapi lupa waktunya kapan.
4. Apakah perusahaan sudah memberikan fasilitas guna menunjang terlaksananya penerapan K3 di DC? Sudah lengkap, nyaman ?
- Sudah lengkap, tapi ada yang ukuran wearpack kekecilan, sepatu yang tahun kemarin kegedean, masker kain yang hitam seperti untuk naik motor itu jahitannya mudah lepas dan tidak bisa dipakai lagi, kualitasnya jelek. Jadi lebih enak pakai yang sekali pakai itu.
5. Menurut anda apakah di tempat anda bekerja ini sudah sesuai standar keamanan? Kalau belum apa saja yang perlu diperbaiki? Misal spur rangka bawah kurang terang dsb.
- Penerangan atas sudah oke, penerangan rangka bawah masih kurang. Pernah di beri lampu dalam lokomotif juga tetapi gagal mungkin karena terlalu panas. Jarak jagrak dengan lok juga terlalu lebar dan saya pernah terjeblos. Tidak hanya saya, teman-teman juga pernah.
6. Apakah atasan anda sudah aktif dalam pengawasan K3 di dc?
- Sudah, pak KDT sering menegur/ mengingatkan kalau keluar ke los suruh pakai helm dan sebagainya. Pak KDT sering mengingatkan, pak mansar juga menegur.
7. Apa saja kendala dalam penerapan k3 di dc? apa upaya yang anda lakukan?
- Pengadaan APD seperti masker kadang kehabisan, kacamata juga belum ada.
8. Apa yang anda lakukan bila ada oli yang tercecer di lantai tempat anda bekerja?
- Jika ada oli yang tercecer langsung di lap pakai kain lap atau majun.

9. Ada keluhan? kritik maupun saran?
  - Untuk APD kacamata belum ada, stok masker sering habis. Kalau sudah ada perlu segera dibagikan.

Terimakasih..

## JAWABAN WAWANCARA

Tanggal :18-10-2016

Lokasi: Depo Lok Yk

5. Pegawai/ pelaksana (Bapak ANR) bagian rangka bawah:

1. Sejauhmana kesadaran anda mengenai penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di dalam anda bekerja sehari- hari?
  - Ya penting mas, untuk melindungi diri dari hal-hal yang tidak di inginkan.
2. Saya lihat anda tidak menggunakan APD dengan lengkap saat bekerja, apa alasannya?
  - Tidak pakai kacamata, karena kacamata sudah tidak layak pakai. Buram, jadi membatasi pandangan saat bekerja, kalo di buka jadi jelas.
  - Tidak pakai *ear plug*, karena menghambat saat cek baut, menghambat untuk mengetahui bila baut kendor atau patah, itu mengganggu. Masak ya harus lepas pasang.
3. Apakah pernah diadakan pembinaan mengenai K3 ?
  - Belum ada pembinaan resmi, hanya peringatan dari asman dan atasan lain. Di beri tahu suruh pakai helm. Kalau pembinaan belum pernah tapi kalau di peringatkan pernah. Saat diklat DTO di BPTT ada pelajarannya 1 mapel. Tapi kalo yang resmi dari SHE itu belum pernah ada.
4. Apakah perusahaan sudah memberikan fasilitas guna menunjang terlaksananya penerapan K3 di DC? Sudah lengkap, nyaman ?
  - Sudah tapi belum komplit, belum di kasih kacamata mas, *ear plug* juga belum di kasih, dulu pernah dikasih. Enaknya yang gede itu mas (*ear muff*) soalnya buat mendengarkan mesin diesel kan enak tapi ga nyaman pas pakai helm kan kadang membentur. Kalo rangka bawah enaknya yang kecil (*ear plug*) kalau saya. Kalau yang lainnya sudah bagus, sepatu bagus, helm juga bagus, wearpack juga. Sarung tangan juga mau habis.

Keluhannya kalau masker yang terakhir yang kain hitam itu tidak nyaman mas, gampang melorot. Mending yang sekali pakai tapi terlalu tipis dan talinya gampang putus.

5. Menurut anda apakah di tempat anda bekerja ini sudah sesuai standar keamanan? Kalau belum apa saja yang perlu diperbaiki? Missal spur rangka bawah kurang terang dsb.
  - Sedikit sudah mas, tangga rangka bawah licin karena belum ada ram besi. Sama kalau hujan tergenang air mas. Kalau hujan deres banget. Kurang penerangan, repot saat melakukan pengecekan, satu tangan pegang senter, satu ngecek minyak. Rel di spur kolong kendur, belum di tindak lanjuti dari pihak JJ, responnya lambat.
6. Apakah atasan anda sudah aktif dalam pengawasan K3 di dc?
  - Pasti selalu di ingatkan, bahkan cuma membalikkan arah rel saja di suruh pakai helm. Pak asman pun saat berkunjung ke depo kereta dan lihat anak depo lok berperilaku tidak safety langsung di bbm, bilang helmnya dimana. Paling sering mengingatkan pakai helm dan sepatu.
7. Apa saja kendala dalam penerapan k3 di dc? apa upaya yang anda lakukan?
  - Penyediaan fasilitas belum lengkap, perlu segera diadakan, kacamata, kaos tangan juga tidak pas dengan pekerjaan, karena saya sering mengisi minyak harusnya pakai yang karet. SST pengisian minyak pelumas rangka bawah belum praktis sesuai harapan. Lampu penerangan lorong lama tidak ditanggapi, biasanya pakai senter sendiri kalau tidak minta tolong teman.
8. Apa yang anda lakukan bila ada oli yang tercerer di lantai tempat anda bekerja?
  - Dibersihkan langsung pakai serbuk gergaji.
9. Ada keluhan?kritik maupun saran?
  - Penerangan fasilitas seperti alat kunci dilengkapi karena kurang terkoordinir penataannya, banyak yang hilang.

Terimakasih..

Catatan..

## **JAWABAN WAWANCARA**

Tanggal :18-10-2016

Lokasi: Depo Lok Yk

5. Pegawai/ pelaksana admin DC ( Bapak HLK):

1. Menurut anda, sejauhmana kesadaran rekan anda mengenai penerapan kesehatan dan keselamatan kerja di dalam bekerja sehari- hari?
  - Penerapan K3 masih kurang, dari APD seperti penggunaan kaca mata untuk rangka bawah, ear plug karena sangat bising suara mesin diesel atau suara klakson pada lokomotif.
2. Apakah pernah diadakan pembinaan mengenai K3 ?
  - Pembinaan K3 setau saya belum pernah.
3. Apakah perusahaan sudah memberikan fasilitas guna menunjang terlaksananya penerapan K3 di DC? Sudah lengkap, nyaman ?
  - Belum lengkap seperti ear plug dan kacamata masih terbatas.
4. Menurut anda apakah di tempat anda bekerja ini sudah sesuai standar keamanan? Kalau belum apa saja yang perlu diperbaiki? Missal spur rangka bawah kurang terang dsb..
  - Kurang terang.
5. Apakah atasan anda sudah aktif dalam pengawasan K3 di dc?
  - KR Luar sudah aktif dalam memperingatkan maupun membina.
6. Ada keluhan?kritik maupun saran?
  - Fasilitas K3 di lengkapi.

Terimakasih..

Catatan..

## **JAWABAN WAWANCARA**

Tanggal :25-10-2016

Lokasi: Depo Lok Yk

5. Pegawai/ Tim SHE ( Bapak SBS):

1. Apakah ada tim SHE yang khusus mengurusi bagian sarana dan apakah ada program pembinaan K3?
  - Sebenarnya ada bagian yang mengurus sarana namun sampai saat ini masih sebatas mengevaluasi, untuk pembinaan dari daerah bisa mengirim surat ke kantor pusat yang meminta untuk diadakan pembinaan K3

## **JAWABAN WAWANCARA**

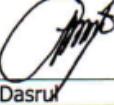
Tanggal :23-10-2016

Lokasi: Depo Lok Yk

6. KR Perencanaan/ KOR ( Bapak MN):

1. Bagaimana terkait pengelolaan APD yang bersifat consumable? Melihat beberapa pegawai tidak mengenakan masker karena kehabisan stok masker.
  - Untuk pengajuan pengadaan masker terlambat, jadi kehabisan stok. Namun sudah dibelikan beberapa kotak dengan menggunakan dana pribadi.
2. Bagaimana untuk kelengkapan APD seperti kacamata, *ear plug/ ear muff*?
  - Kaca mata dan ear plug memang belum di adakan pengajuan, rencana tahun 2017 semua sudah lengkap.

*Lampiran: Instruksi Kerja Daily Check*

 PT Kereta Api Indonesia (Persero)	<b>INSTRUKSI KERJA</b> <b>PEMERIKSAAN HARIAN</b> <b>(DC = DAILY CHECK)</b>			No. Dok. : IK-01.04 Revisi : 1 Tanggal berlaku : 1 Juni 2013 Halaman : 1 dari 5
<b>PERUBAHAN:</b>				
<b>ALASAN PERUBAHAN:</b>				
<b>DISPOSISI:</b>				
	<b>DIPERSIAPKAN OLEH:</b>	<b>DISETUJUI OLEH:</b>	<b>DISAHKAN OLEH</b>	
Unit	Supervisor Luar	Assman Dipo Lok Yk	Manager Sarana	
Tanda Tangan				
Nama	Taufik	Dasru	Dwi Priyo Prayitno	
Tanggal	1 Juni 2013	1 Juni 2013	1 Juni 2013	
<b>DISTRIBUSI:</b>				
1. Wakil Manajemen 2. Manajer Sarana 3. Asman UPT Dipo Lokomotif Asman UPT Dipo Lokomotif 4. Supervisor Luar				

**UTAMAKAN KESELAMATAN DAN KETELITIAN DALAM BEKERJA**

Dokumen Terkendali – tidak boleh digandakan, hanya untuk kalangan internal.  
 Keperluan penggandaan dan distribusi hanya dengan sejuring Wakil Manajemen.

 PT Kereta Api Indonesia (Persero)	<b>INSTRUKSI KERJA</b> <b>PEMERIKSAAN HARIAN</b> <b>(DC = DAILY CHECK)</b>		No. Dok. : IK-01.04	
	Revisi : 1	Tanggal berlaku : 1 Juni 2013	Halaman : 2 dari 5	
No	Alat	Deskripsi Pekerjaan	Ref Dok GAmar	Poin Penting/Standar Mutu
1	Guanakan safety helmet, wearpack dan safety shoes	Pakailah alat keselamatan kerja		Pakai dengan benar
2	Kain lap, steam cleaner	Bersihkan badan lokomotif luar & dalam		
3	Kunci PAS, Ring Sock ukuran 10,11,13,14,19,24,34, obeng	Periksa kebocoran pipa exhouse dan sistem MP, BB, air pendingin dan udara tekan		Cek kekencangan baut- baut pengikat
4	Secara Visual	Periksa inventaris lokomotif harus siap dipakai dan baik stop blok 2 buah, pemadam api 1buah, bendera hijau 1 buah, bendera merah 1 buah		Harus ada
5	Visual dan kunci pas/ring, tang	Periksa kerusakan yang dilaporkan jika ada kerusakan , perbaiki		Rusak berat serahkan ke MC
6	Visual	Coba perabaan automatic brake dan independent brake		Jarum penunjuk bertahan, tekanan angin rem full 2,5 kg/cm, tiada bocoran
7	Visual	Periksa meter tekanan minyak pelumas		Noth 8 min 4,6 kg,cm
8	Visual	Periksa meter tekanan minyak bakar		Idle min. 2,8 kg/cm
9	Visual	Periksa meter tekanan angin pelayan saluran pipa		5kg/cm

**UTAMAKAN KESELAMATAN DAN KETELITIAN DALAM BEKERJA**

Dokumen Terkendali – tidak boleh digandakan, hanya untuk kalangan internal.  
Keperluan penggandaan dan distribusi hanya dengan seizing Wakil Manajemen.

 PT Kereta Api Indonesia (Persero)	<b>INSTRUKSI KERJA</b> <b>PEMERIKSAAN HARIAN</b> <b>(DC = DAILY CHECK)</b>		No. Dok. : IK-01.04	
	Revisi : 1			
	Tanggal berlaku : 1 Juni 2013			
	Halaman : 3 dari 5			
No	Alat	Deskripsi Pekerjaan	Ref. Dok. Gambar	Poin Penting/Standar Mutu
10	Visual	coba periksa fungsi deadman pedal		Harus berfungsi baik
11	Visual	Coba, penghapus kaca, klokson, lampu sorot, lampu semboyan		Harus berfungsi baik
12	Visual	Periksa bekerjanya governor kompresor,		Cut in 8,8 kg/cm <sup>2</sup> cut out 9,8 kg/cm <sup>2</sup>
13	Visual	Ruang mesin motor diesel dalam keadaan hidup. Periksa minyak pelumas MD		Idel antara dua garis min dan max D448, tidak tercampur air atau BB
14	Visual	Periksa minyak governor MD		D448 idle antara 2 garis
15	Visual	Dengar adanya suara asing		Noth 1 s/d 8
16	Visual	Periksa indikator saringan udara MD		Jika merah cacat pada buku riwayat lok
17	Visual	Dalam keadaan motor diesel mati. Periksa air pendingin diantara dua garis, perhatikan warnanya.		Bila perlu tambah aflok
18	Visual, bayonet	Periksa minyak pelumas peti roda gigi maingenerator		antara 2 garis D448

**UTAMAKAN KESELAMATAN DAN KETELITIAN DALAM BEKERJA**

Dokumen Terkendali – tidak boleh digandakan, hanya untuk kalangan internal.  
Keperluan penggandaan dan distribusi hanya dengan seizing Wakil Manajemen.

 PT Kereta Api Indonesia (Persero)	<b>INSTRUKSI KERJA</b> <b>PEMERIKSAAN HARIAN</b> <b>(DC = DAILY CHECK)</b>		No. Dok. : IK-01.04	
	Revisi : 1	Tanggal berlaku : 1 Juni 2013	Halaman : 4 dari 5	
No	Alat	Deskripsi Pekerjaan	Ref.Dok. Gambar	Poin Penting/Standar Mutu
19	Visual	Periksa main generator, auxilery generator dan exiter		Jika ada kelainan perbaiki
20	Visual	Periksa V belt exhouster tekan dengan ibu jari		Max setebal V belt
21	Visual	Periksa minyak kompresor		D448 ( CC 201, 203, 204 ) diataro 2 garis jarum di daerah hijau
22	Visual	Periksa minyak pelumas peti roda fan radiator		D448 diataro 2 garis min dan max
23	Visual	Periksa tinggi cairan battery		35-50mm diatas element
24	Torong	Periksa minyak pelumas center bearing		Turalik 52 antara 1 - 2cm
25	Torong	Periksa minyak pelumas metal gantungan TM		Isi penuh perhatikan penutupnya dengan turalik 52
26	Visual	Periksa tebal rem blok dan stel langkah torak		7 sampai 10cm2 semua harus sama
27	Visual	Periksa adanya pencegah debu TM		Lengkapi bila tidak ada

**UTAMAKAN KESELAMATAN DAN KETELITIAN DALAM BEKERJA**

Dokumen Terkendali – tidak boleh digandakan, hanya untuk kalangan internal.  
Keperluan penggandaan dan distribusi hanya dengan setuju Wakil Manajemen.

 PT Kereta Api Indonesia (Persero)	<b>INSTRUKSI KERJA</b> <b>PEMERIKSAAN HARIAN</b> <b>(DC = DAILY CHECK)</b>		No. Dok. : IK-01.04	
			Revisi : 1	
			Tanggal berlaku : 1 Juni 2013	
			Halaman : 5 dari 5	
No	Alat	Deskripsi Pekerjaan	Ref. Dok. Gambar	Poin Penting/Standar Mutu
28	Visual	Drain air kondensasi dari tanki - tanki udara dan tanki penampung bocoran minyak dan air		
29	Visual	Periksa slang air breake dan kerjanya henrico coupling		Tulis bila ada penggantian
30	Meteran	Periksa tinggi penyangga hewan		9 - 10cm
31	Pukul	Periksa roda los bandage		Suara nyaring bagus

**UTAMAKAN KESELAMATAN DAN KETELITIAN DALAM BEKERJA**

Dokumen Terkendali – tidak boleh digandakan, hanya untuk kalangan internal.  
Keperluan pengadaan dan distribusi hanya dengan seizing Wakil Manajemen.

*Lampiran: SK Direksi tentang Pelatihan AK3 Umum 2012*



**KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

**NOMOR : KEP.M/DL.109/X/1/KA-2012**

**TENTANG**

**PENYELENGGARAAN PELATIHAN AHLI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA  
(K3) UMUM ANGKATAN I TAHUN 2012**

**DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

- MENIMBANG : a. Bahwa dalam rangka meningkatkan kompetensi bidang keselamatan dan kesehatan kerja bagi pegawai di seluruh unit, dipandang perlu menyelenggarakan Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Umum Angkatan I Tahun 2012;
- b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a perlu menetapkan Keputusan Direksi tentang Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Umum Angkatan I Tahun 2012.

- MENGINGAT : a. Anggaran Dasar PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) yang telah diumumkan dalam berita Negara RI Nomor 40 tanggal 14 Januari 2000 tambahan Berita Negara RI Nomor 240/2000 sebagaimana telah beberapa kali diubah dan terakhir sebagaimana Akta Nomor 230 tanggal 20 Agustus 2010 dan telah dicatat dalam database Sistem Administrasi Badan Hukum Nomor AHU-AH.01.10-16788 tanggal 5 Oktober 2010 Nomor AHU-AH.01.10-25099;
- b. Keputusan Direksi Nomor Kep.U/OT.003/VII/7/KA-2012 tanggal 24 Juli 2012 tentang Organisasi dan Tata Laksana di Lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

INMEMPERHATIKAN : Surat Direktur Keselamatan dan Keamanan No. 238/5/VIII/2012 tanggal 14 Agustus 2012 perihal Training Ahli K3 Umum.

MEMUTUSKAN

MENETAPKAN : KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TENTANG PENYELENGGARAAN PELATIHAN AHLI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) UMUM ANGKATAN I TAHUN 2012 ~

- PERTAMA** : Menyelenggarakan Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Umum Angkatan I Tahun 2012; ✓
- KEDUA** : Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Umum Angkatan I Tahun 2012 diselenggarakan di Balai Pelatihan Sinyal Telekomunikasi dan Listrik (BP-STL) dan diselenggarakan dalam jangka waktu 2 minggu mulai tanggal 31 Oktober 2012 sampai dengan 13 November 2012; ✓
- KETIGA** : Jumlah peserta Pelatihan sebanyak 30 (tiga puluh) orang, sebagaimana tercantum dalam lampiran I Surat Keputusan ini;
- KEEMPAT** : Selama mengikuti Pelatihan para peserta diasramakan dan diwajibkan tunduk pada tata tertib PT. Kereta Api Indonesia (Persero);
- KELIMA** : Kurikulum ditetapkan oleh EVP Pendidikan dan Pelatihan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bekerjasama dengan pihak terkait sebagaimana tersebut pada lampiran II Surat Keputusan ini;
- KEENAM** : Tenaga pengajar / Instruktur ditetapkan oleh EVP Pendidikan dan Pelatihan bekerjasama dengan pihak terkait;
- KETUJUH** : Pelatihan tersebut diakhiri dengan evaluasi kompetensi dan mendapat sertifikat kompetensi dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi;
- KEDELAPAN** : Setelah Pelatihan tersebut di atas selesai, maka EVP Pendidikan dan Pelatihan diwajibkan mengirim laporan tertulis kepada Direktur Personalia Umum & Teknologi Informasi dan Direktur Keselamatan & Keamanan PT. Kereta Api Indonesia (Persero);
- KESEMBILAN** : Seluruh biaya yang diperlukan untuk pelaksanaan keputusan ini merupakan beban sepenuhnya dari anggaran Direktorat Keselamatan dan Keamanan yang akan disampaikan dengan mekanisme NPD silang kepada Pusat Pendidikan dan Pelatihan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2012;

**KESEPUHUH :** Keputusan ini berlaku sejak Pelatihan tersebut diselenggarakan dan apabila dalam surat keputusan ini terdapat kekeliruan maka akan dilekukan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : B A N D U N G  
Pada Tanggal : 19 Oktober 2012

a.n. DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DIREKTUR PERSONALIA UMUM DAN TI,

  
**M. KUNCORO WIBOWO**  
NIPP. 61568

Salinan Surat Keputusan ini disampaikan kepada :

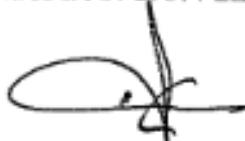
1. Yth. BOD PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Bandung;
2. Yth. Kepala Satuan Pengawasan Intern PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Bandung;
3. Yth. Para EVP dan VP PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Jawa dan Sumatera;
4. Yth. GM BPTT PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Yogyakarta;
5. Yth. Para Pengajar dan Widyaliswara PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO);

**LAMPIRAN II SK DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (Persero)**  
**NOMOR : KEP.M/DL.109/X/1/KA-2012**  
**TANGGAL:19 OKTOBER 2012**

**KURIKULUM PELATIHAN K3 UMUM**

NO	MATA LATIH
1.	Kebijakan K3
2.	UU No.1/1970
3.	Dasar – dasar K3
4.	P2K3
5.	Kelembagaan K3
6.	K3 Penanggulangan Kebakaran
7.	Pengawasan K3 Listrik
8.	K3 Pesawat Uap
9.	K3 Bejana Tekan
10.	K3 Mekanik
11.	K3 Konstruksi Bangunan
12.	K3 Pengawasan Kesehatan Kerja
13.	Pengawasan Kesehatan Kerja
14.	Pengawasan Lingkungan Kerja
15.	Sistem Manajemen K3 (SMK3)
16.	Audit SMK3
17.	Manajemen Resiko
18.	Analisa Kecelakaan
19.	Analisa Kecelakaan / Statistik dan Laporan Kecelakaan
20.	Statistik Laporan KecelakaanStudi Kasus
21.	Praktek Inspeksi / Kunjungan Lapangan / PKL ke workshop
22.	Seminar

EVP PENDIDIKAN DAN PELATIHAN,



**DJOKO HARDIANTO**  
NIPP. 35049

**LAMPIRAN I SK DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (Persero)**  
**NOMOR : KEP.M/DL.109/X/1/KA-2012**  
**TANGGAL: 19 OKTOBER 2012**

NO	NIPP	NAMA	UNIT KERJA	WILAYAH KERJA
1	47344	SUSILO ANGGONO	PRODUKSI	BALAI YASA YOGYAKARTA
2	50572	WIWIS UNDARIYANTO	PRODUKSI	BALAI YASA YOGYAKARTA
3	43356	CHANDRA WIBOWO	PRODUKSI	BALAI YASA TEGAL
4	45516	SINGGIH SYAHID POERNOMO	PRODUKSI	BALAI YASA SURABAYA GUBENG
5	41093	ASEP NURDIN	OVERHAUL&KRL	BALAI YASA MANGGARAI
6	50565	FAISAL FIRMANSYAH	UNIT PRODUKSI	BALAI YASA LAHAT
7	45531	ISTIKO TEGUH PRASETIYO	SARANA	DAOP I JAKARTA
8	40968	ARI BODRO NUGROHO	SARANA	DAOP II BANDUNG
9	40992	EDI TRIADI	SINTELIS	DAOP III CIREBON
10	40948	WIBOWO	SARANA	DAOP IV SEMARANG
11	48308	AJI SETYO NURWAHYONO	DIPO KERETA BESAR (A) PWT	DAOP V PURWOKERTO
12	41010	HENDRI NOOR MEIRANDI	SARANA	DAOP VI YOGYAKARTA
13	40973	S.T TRI KUSWANDI WIBOWO	SARANA	DAOP VII MADIUN
14	48641	MIMING KUNCORO	SARANA	DAOP VIII SURABAYA
15	45484	YULIANTO	JEMBATAN REL	DAOP IX JEMBER
16	42641	RAHMAD SYAHPUTRA	SARANA	DIVRE I SUMATERA UTARA
17	40147	TRI YUWONO	JEMBATAN REL	DIVRE II SUMATERA BARAT
18	44870	ACHMAD HUSMARDI	SARANA	DIVRE III SUMATERA SELATAN
19	38408	ERWANI	SARANA	SUBDIVRE III.1 KERTAPATI
20	40960	IDRUS FAUZI	SARANA	SUBDIVRE III.2 TANJUNG KARANG
21	43731	AGUS SURYAWAN	GP MANGGARAI	GUDANG PERSEDIAAN
22	46993	HAMDANI	BP.TK.SINTEL	PENDIDIKAN & LATIHAN
23	50589	MOCH ARIF HARI MARWANTO	BP.TK.TRAKSI	PENDIDIKAN & LATIHAN
24	48655	BONDAN MONTILIU	BY MEKANIK CNP	KANTOR PUSAT
25	41852	YUDI PRIHANTO	EHS	KANTOR PUSAT
26	61572	EVIE ANDRIANI SILALAHI	EHS	KANTOR PUSAT
27	61584	BENEDICTUS KRISTO W	EHS	KANTOR PUSAT
28	61603	SINDY ASRIYANI	EHS	KANTOR PUSAT
29	61630	ALBAS TOMI	EHS	KANTOR PUSAT
30	46977	HEDY SUSANTO	SDM & UMUM	KANTOR PUSAT

EVP PENDIDIKAN DAN PELATIHAN,



**DJOKO HARDIANTO**  
NIPP. 35049

*Lampiran: SK Direksi tentang Pelatihan AK3 Umum 2013*



**KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

**NOMOR : KEP.M/DL.105/VII/1/KA-2013**

**TENTANG**

**PENYELENGGARAAN PELATIHAN AHLI KESELAMATAN DAN KESEHATAN  
KERJA UMUM (AK3 UMUM) TAHUN 2013**

**DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO),**

- Menimbang : a. Bahwa dalam rangka meningkatkan kompetensi bidang keselamatan dan kesehatan kerja bagi pegawai di seluruh unit, dipandang perlu menyelenggarakan Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Umum (AK3 Umum) Tahun 2013;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a perlu menetapkan Keputusan Direksi tentang Penyelenggaraan Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Umum (AK3 Umum) Tahun 2013.
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4297);
2. Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaga Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
3. Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4756);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 31);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);
6. Anggaran Dasar PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia serta Perubahan Anggaran dasar terakhir sebagaimana ternyata dalam akta nomor 142 tanggal 30 April 2013, dibuat dihadapan Surjadi Jasin, S.H., Notaris di Bandung, yang laporannya telah dicatat dalam database Sistem Administrasi Badan Hukum Kementrian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-AH.01.10-18033 tanggal 10 Mei 2013 perihal Penerimaan Pemberitahuan Perubahan Data Perseroan Perusahaan Perseroan (Persero) PT. Kereta Api Indonesia disingkat PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO);

7. Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/OT.003/VII/7/KA-2012 tanggal 24 Juli 2012 tentang Organisasi dan Tata Laksana di Lingkungan Kantor Pusat PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Pembentukan 9 (Sembilan) Direktorat.

Memperhatikan : Surat General Manager Balai Pelatihan Teknik Traksi (BPTT) PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor DL.208/VII/15/BPTT-2013 tanggal 11 Juli 2013 tentang Permohonan Penerbitan SK Penyelenggaraan Diklat Ahli K3 Umum.

#### **MEMUTUSKAN**

- Menetapkan :** **KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) TENTANG PENYELENGGARAAN PELATIHAN AHLI KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA UMUM (AK3 UMUM) TAHUN 2013**
- PERTAMA** : Menetapkan penyelenggaraan Pelatihan Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja Umum (AK3 Umum) Tahun 2013 di Balai Pelatihan Teknik Traksi (BPTT) PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- KEDUA** : Menetapkan jangka waktu Pelatihan masing-masing angkatan sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA selama 2 (dua) minggu sejak 15 Juli 2013 sampai dengan 27 Juli 2013.
- KETIGA** : Menetapkan jumlah peserta Pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA sebanyak 30 (tiga puluh) orang sebagaimana tercantum dalam Lampiran I Keputusan ini.
- KEEMPAT** : Selama mengikuti Pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA, para peserta dilarang dengan mendapat uang saku sesuai ketentuan yang berlaku dan diwajibkan tunduk pada tata tertib PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- KELIMA** : Menetapkan Kurikulum dan tenaga pengajar / Instruktur Pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA, yang disahkan oleh EVP Pendidikan dan Pelatihan atau VP Perencanaan Akademik dan Kerjasama atas nama EVP Pendidikan dan Pelatihan PT. Kereta Api Indonesia (Persero), bekerja sama dengan pihak terkait sebagaimana tersebut pada Lampiran II Keputusan ini.
- KEENAM** : Pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA diakhiri dengan evaluasi kompetensi dan mendapat sertifikat kompetensi dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI.
- KETUJUH** : Setelah Pelatihan sebagaimana dimaksud dalam Diktum PERTAMA di atas selesai, maka General Manager Balai Pelatihan Teknik Traksi (BPTT) diwajibkan mengirim laporan tertulis kepada Direksi / EVP Pendidikan dan Pelatihan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- KEDELAPAN** : Seluruh biaya yang diperlukan untuk pelaksanaan Keputusan ini merupakan beban sepenuhnya dari anggaran Pusat Pendidikan dan Pelatihan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Tahun 2013.

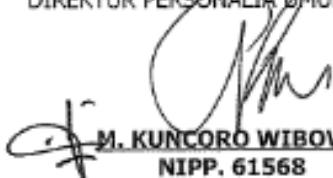
**KESEMBILAN :** Lampiran dari Keputusan ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan ini.

**KESEPULUH :** Hal-hal yang belum dan/atau tidak diatur dalam Keputusan ini, akan diatur dalam Keputusan Direksi tersendiri.

**KESEBELAS :** Keputusan ini berlaku sejak Pelatihan tersebut diselenggarakan dan apabila dalam Keputusan ini terdapat kekeliruan dan/atau kesalahan maka akan dilakukan perbaikan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : B A N D U N G  
Pada Tanggal : 10 Juli 2013

a.n. DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DIREKTUR PERSONALIA UMUM DAN TI,



M. KUNCORO WIBOWO  
NIPP. 61568

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada :

1. Yth. BOO PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Bandung;
2. Yth. Kepala Satuan Pengawasan Intern PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Bandung;
3. Yth. Para EVP dan VP PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Jawa dan Sumatera;
4. Yth. GM BPPT PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) di Yogyakarta;

LAMPIRAN I

KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

Nomor : KEP.M/DL.105/VII/1/KA-2013

Tanggal : 10 Juli 2013

**DAFTAR CALON PESERTA PELATIHAN AHLI KESELAMATAN DAN  
KESEHATAN KERJA UMUM (AK3 UMUM) TAHUN 2013**

NO	NAMA	NIPP	KEDUDUKAN
1	AGUS AMIN	45380	Unit Kesehatan Area V PWT
2	ANDI HARYAWAN ADITOMO	46974	Unit Kesehatan Area I JKT
3	M. BENNI	44922	Unit Kesehatan Area XII KPT
4	HERI HAYATUL BARKAH	46122	Unit Kesehatan Area II BDG
5	RAHMAT	46121	Unit Kesehatan Area XIII TNK
6	SUGENG WAHYUDI	45383	Unit Kesehatan Area VIII SB
7	ROBI SUGARA	45605	Unit Kesehatan Area Medan
8	PARMINTO	45382	Unit Kesehatan Area IV SM
9	JARWANTO	46401	Unit Kesehatan Area VI YK
10	SUWANDI	43417	Unit Kesehatan Area VII MN
11	ROSIKIN	45377	Unit Kesehatan Area III CN
12	ALI IMRON	45380	Unit Kesehatan Area IX JR
13	ABDUL ROCHMAN KARIM	40976	Balai Yasa YK
14	SOFYAN USMAWA	40967	Balai Yasa YK
15	AHMAD ZAMRONI	58255	Balai Yasa YK
16	BATU TRIADI	58192	Balai Yasa YK
17	SUSILO ANGGONO	47344	Balai Yasa YK
18	PRISTITI DWI PUSPITASARI	62000	Direktorat Keselamatan dan Keamanan
19	AHMAD RIFAN	40865	Daop V PWT
20	JUNAIDI	46550	Daop VI YK
21	LEXI ALEXANDER SAMULO	43607	Divre II PD
22	DIVIDAG NIKO ANTORO	42004	DO_Kantor Pusat
23	DIAN TANJUNG	57391	UPT Depo Mekanik II Prabumulih Divre III Pg
24	YANTO KUSWANTORO	39334	Daop II BD
25	INGGROHO DWI ARISTANTO	49656	Daop IV SM
26	MOHAMMAD KAHFI	40978	Daop VIII SB
27	GIAN TIARA PUTRA	62930	Direktorat Keselamatan dan Keamanan
28	ARIS RIZKY KURNIAWAN	62945	Direktorat Keselamatan dan Keamanan
29	WAHADI	58184	Sintel Daop VI YK
30	HARYANTO	58248	BPTT YK

EVP PENDIDIKAN DAN PELATIHAN,



DJOKO HARDIANTO ✓  
NIPP. 35049

**LAMPIRAN II**  
**KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)**  
**Nomor : KEP.M/DL.105/VII/1/KA-2013**  
**Tanggal : 10 Juli 2013**

**KURIKULUM & PENGAJAR PELATIHAN AHLI KESELAMATAN DAN  
KESEHATAN KERJA UMUM (AK3 UMUM) TAHUN 2013**

- Tujuan** : Peserta memiliki kompetensi untuk menerapkan Keselamatan dan Kesehatan Kerja K3 di unit kerjanya yang sesuai dengan aturan dan standar K3 yang berlaku  
**Peserta** : Seluruh Unit dan DAOP/DIVRE  
**JP** : 120 JP / 12 hari

No.	Materi (Pokok Pembahasan)	JP	Usulan Pengajar
1	Kebijakan K3	2	
2	UU No.1/1970	5	
3	Dasar – dasar K3	4	
4	Kelembagaan dan Keahlian K3	1	
5	K3 Bahan Kimia Berbahaya	5	
6	K3 Penanggulangan Kebakaran	5	
7	Pengawasan K3 Listrik	5	
8	K3 Pesawat Uap	5	
9	K3 Bejana Tekan	5	
10	K3 Mekanik	5	
11	K3 Konstruksi Bangunan	5	
12	K3 Pengawasan Kesehatan Kerja	5	
13	Pengawasan K3 Lingkungan Kerja	5	
14	Sistem Manajemen K3 (SMK3)	5	
15	Audit SMK3	5	
16	Manajemen Resiko	5	
17	Analisa dan Statistik Kecelakaan Kerja	3	
18	Praktek Inspeksi / Kunjungan Lapangan / PKL ke workshop	10	
19	Seminar	10	
20	Pembuatan Laporan PKL	10	
21	Ujian (pre test dan post test)	15	
<b>TOTAL JP</b>		<b>120</b>	

EVP PENDIDIKAN DAN PELATIHAN,  
  
DJOKO HARDIANTO   
 NIPP. 35049

*Lampiran: SK Direksi tentang Pedoman Penerapan Sistem Manajemen K3*



**KEPUTUSAN DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)**

**NOMOR: KEP.U/KS.102/VIII/1/KA-2016**

**TENTANG**

**PEDOMAN PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN  
KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA**

---

DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO),

**Menimbang :** a. bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja, telah diwajibkan bagi setiap perusahaan yang memiliki pekerja paling sedikit 100 orang atau memiliki potensi bahaya yang tinggi untuk menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3);

b. bahwa sampai dengan saat ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) belum memiliki pedoman Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan;

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Keputusan Direksi tentang Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja;

**Mengingat :** 1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1970 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2918);

2. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang ketenagakerjaan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 39, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4279);

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2003 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4297);

3. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7456);

4. Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3);
5. Anggaran Dasar PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah diumumkan pada Berita Negara Republik Indonesia dan perubahan terakhirnya sebagaimana dinyatakan dalam Akta Nomor 42 tanggal 23 Mei 2016, yang laporannya telah dicatat dalam database Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sebagaimana dinyatakan dalam suratnya Nomor AHU-AH.01.03-0053400 tanggal 01 Juni 2016 dan Perubahan Susunan Pengurus terakhir sebagaimana dinyatakan dalam Akta Nomor 52 tanggal 29 Januari 2016, yang laporan pemberitahuannya telah diterima dan tercatat dalam database Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sebagaimana dinyatakan dalam suratnya Nomor AHU-AH.01.03-0011295 tanggal 1 Februari 2016, kedua Akta tersebut dibuat di hadapan Surjadi Jasin S.H., Notaris di Bandung;
6. Keputusan Direksi Nomor KEP.U/OT.104/X/4/KA-2014 tentang Pedoman Tata Kelola Perusahaan (*Code Of Corporate Governance*);

**MEMUTUSKAN:**

**Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
TENTANG PEDOMAN PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN  
KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA.**

**BAB I**

**KETENTUAN UMUM**

Pasal 1

Dalam Keputusan Direksi ini, yang dimaksud dengan:

1. Perusahaan adalah PT Kereta Api Indonesia (Persero).
2. Manajemen Pusat adalah Direksi.
3. Manajemen Daerah adalah pejabat yang memimpin satuan organisasi Daerah Operasi, Divisi Regional dan Balai Yasa.
4. Pekerja adalah setiap orang yang bekerja di lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero).
5. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang ketenagakerjaan.

1 2 f

6. Ahli Keselamatan dan Kesehatan Kerja selanjutnya disebut Ahli K3 adalah tenaga teknis berkeahlian khusus dari luar Departemen Tenaga Kerja yang ditunjuk oleh Menteri dan berfungsi membantu pimpinan perusahaan atau pengurus untuk menyelenggarakan dan meningkatkan usaha keselamatan kerja, higiene perusahaan dan kesehatan kerja, membantu pengawasan ditaatinya ketentuan-ketentuan peraturan perundangan bidang keselamatan dan kesehatan kerja.
7. Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disingkat P2K3 ialah badan pembantu di tempat kerja yang merupakan wadah kerjasama antara pengusaha dan tenaga kerja atau pekerja/buruh untuk mengembangkan kerjasama saling pengertian dan partisipasi efektif dalam penerapan keselamatan dan kesehatan kerja.
8. Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disingkat K3 adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.
9. Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang selanjutnya disingkat SMK3 adalah bagian dari sistem manajemen perusahaan secara keseluruhan dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif.
10. Potensi bahaya adalah sumber/ situasi yang berpotensi menimbulkan cidera/ kerugian (manusia, properti, lingkungan atau kombinasi ketiganya).
11. Risiko adalah kemungkinan untuk terjadinya suatu cidera/ sakit/ kematian dari suatu kejadian (kecelakaan).
12. Instruksi kerja adalah deskripsi teknis dari satu aktivitas.
13. Kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda.
14. Penyakit Akibat Kerja selanjutnya disingkat PAK adalah setiap penyakit yang disebabkan oleh pekerjaan atau lingkungan kerja.
15. Inspeksi adalah evaluasi kesesuaian melalui pengamatan dan penetapan, jika perlu dengan pengukuran, pengujian atau pembandingan.
16. Investigasi adalah kegiatan penyelidikan dan penelitian terhadap penyebab kecelakaan maupun potensi bahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali.

R 3 f

17. Audit SMK3 adalah pemeriksaan secara sistematis dan independen terhadap pemenuhan kriteria yang telah ditetapkan untuk mengukur suatu hasil kegiatan yang telah direncanakan dan dilaksanakan dalam penerapan SMK3 di Perusahaan.
18. Lembaga Audit Independen adalah lembaga audit SMK3 yang ditunjuk oleh Menteri untuk melaksanakan audit eksternal SMK3.

#### Pasal 2

- (1) Dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif, maka setiap unit kerja di Perusahaan harus menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3).
- (2) Direktur Keselamatan dan Keamanan bertanggungjawab untuk menyusun kebijakan SMK3, mengevaluasi pelaksanaan SMK3 dan mengelola peningkatan keselamatan dan kesehatan kerja secara berkelanjutan.

#### Pasal 3

Penerapan SMK3 di Perusahaan bertujuan untuk:

- a. meningkatkan efektivitas perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja yang terencana, terukur, terstruktur, dan terintegrasi;
- b. mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja dengan melibatkan unsur manajemen, pekerja, dan/atau serikat pekerja; dan
- c. menciptakan tempat kerja yang aman, nyaman, dan efisien untuk mendorong produktivitas.

#### Pasal 4

- (1) SMK3 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 meliputi:
  - a. Penetapan kebijakan;
  - b. Perencanaan K3;
  - c. Pelaksanaan rencana K3;
  - d. Pemantauan dan evaluasi kinerja K3;
  - e. Peninjauan dan peningkatan kinerja SMK3
- (2) Penerapan SMK3 di Perusahaan dilaksanakan secara berkelanjutan dan melibatkan seluruh pekerja dan serikat pekerja.

**BAB II**  
**SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA**

**Bagian Kesatu**

**Penetapan Kebijakan**

**Pasal 5**

- (1) Penetapan kebijakan K3 di Perusahaan dilakukan oleh Direktur Utama.
- (2) Dalam menyusun kebijakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), paling sedikit harus:
  - a. melakukan tinjauan awal kondisi K3 yang meliputi:
    1. identifikasi potensi bahaya, penilaian dan pengendalian risiko;
    2. perbandingan penerapan K3 dengan perusahaan dan sektor lain yang lebih baik;
    3. peninjauan sebab akibat kejadian yang membahayakan;
    4. kompensasi dan gangguan serta hasil penilaian sebelumnya yang berkaitan dengan keselamatan; dan
    5. penilaian efisiensi dan efektivitas sumber daya yang disediakan.
  - b. memperhatikan peningkatan kinerja manajemen K3 secara terus-menerus; dan
  - c. memperhatikan masukan dari pekerja dan/atau serikat pekerja.
- (3) Kebijakan K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memuat:
  - a. visi;
  - b. tujuan Perusahaan;
  - c. komitmen dan tekad melaksanakan kebijakan; dan
  - d. kerangka dan program kerja yang mencakup kegiatan Perusahaan secara menyeluruh yang bersifat umum dan/atau operasional.

**Pasal 6**

Manajemen Pusat dan Manajemen Daerah harus menyebarluaskan kebijakan K3 yang telah ditetapkan kepada seluruh pekerja, orang lain selain pekerja yang berada di Perusahaan dan pihak lain yang terkait.

**Bagian Kedua**

**Perencanaan K3**

**Pasal 7**

- (1) Perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf b dilakukan untuk menghasilkan rencana K3.

154

- (2) Rencana K3 disusun dan ditetapkan oleh Manajemen Daerah dengan mengacu pada kebijakan K3 yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1).
- (3) Dalam menyusun rencana K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Manajemen Daerah harus mempertimbangkan:
  - a. hasil penelaahan awal;
  - b. identifikasi potensi bahaya, penilaian, dan pengendalian risiko;
  - c. peraturan perundang-undangan, peraturan perusahaan dan persyaratan lainnya; dan
  - d. sumber daya yang dimiliki.
- (4) Manajemen Daerah dalam menyusun rencana K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus melibatkan Ahli K3, P2K3, wakil pekerja dan pihak lain yang terkait di Perusahaan.
- (5) Rencana K3 paling sedikit memuat:
  - a. tujuan dan sasaran;
  - b. skala prioritas;
  - c. upaya pengendalian bahaya;
  - d. penetapan sumber daya;
  - e. jangka waktu pelaksanaan;
  - f. indikator pencapaian; dan
  - g. sistem pertanggungjawaban.

**Bagian Ketiga**  
**Pelaksanaan Rencana K3**

Pasal 8

- (1) Pelaksanaan rencana K3 dilaksanakan oleh Manajemen Daerah dengan :
  - a. menyediakan sumber daya manusia yang mempunyai kualifikasi; dan
  - b. menyediakan prasarana dan sarana yang memadai.
- (2) Penyediaan sumber daya manusia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a harus memiliki:
  - a. kompetensi kerja yang dibuktikan dengan sertifikat; dan
  - b. kewenangan di bidang K3 yang dibuktikan dengan surat izin kerja/operasi dan/atau surat penunjukan dari instansi yang berwenang.
- (3) Penyediaan prasarana dan sarana yang memadai sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
  - a. P2K3 yang dibentuk berdasarkan keputusan direksi;

- b. anggaran yang memadai;
- c. prosedur operasi/kerja, informasi, dan pelaporan serta pendokumentasian; dan
- d. instruksi kerja.

#### Pasal 9

- (1) Manajemen Daerah dalam melaksanakan rencana K3 harus melakukan kegiatan dalam pemenuhan persyaratan K3 paling sedikit meliputi:
  - a. tindakan pengendalian;
  - b. perancangan (*design*) dan rekayasa;
  - c. prosedur dan instruksi kerja;
  - d. penyerahan sebagian pelaksanaan pekerjaan;
  - e. pembelian/pengadaan barang dan jasa;
  - f. produk akhir;
  - g. upaya menghadapi keadaan darurat kecelakaan, kebakaran, peledakan, dan PL/PLH; dan
  - h. rencana dan pemulihuan keadaan darurat.
- (2) Kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a sampai dengan huruf f, dilaksanakan berdasarkan identifikasi bahaya, penilaian, dan pengendalian risiko.
- (3) Kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf g dan huruf h dilaksanakan berdasarkan potensi bahaya, investigasi, serta analisa kecelakaan dan keadaan darurat lainnya.

#### Pasal 10

- (1) Manajemen Daerah dalam melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 harus:
  - a. menunjuk sumber daya manusia yang mempunyai kompetensi kerja dan kewenangan di bidang K3;
  - b. melibatkan seluruh pekerja;
  - c. membuat petunjuk K3 yang harus dipatuhi oleh seluruh pekerja, orang lain selain pekerja yang berada di lingkungan perusahaan, dan pihak lain yang terkait;
  - d. membuat prosedur informasi;
  - e. membuat prosedur pelaporan; dan
  - f. mendokumentasikan seluruh kegiatan.

- (2) Pelaksanaan kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diintegrasikan dengan kegiatan manajemen Perusahaan.

**Pasal 11**

- (1) Prosedur informasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) huruf d harus memberikan jaminan bahwa informasi K3 dikomunikasikan kepada semua pihak dalam Perusahaan dan pihak terkait di luar Perusahaan.
- (2) Prosedur pelaporan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) huruf e terdiri atas pelaporan:
- terjadinya kecelakaan di tempat kerja;
  - ketidaksesuaian terhadap peraturan perundang-undangan dan/atau standar;
  - kinerja K3;
  - identifikasi sumber bahaya; dan
  - yang diwajibkan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pendokumentasian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 ayat (1) huruf f paling sedikit dilakukan terhadap:
- peraturan perundang-undangan di bidang K3 dan standar di bidang K3;
  - indikator kinerja K3;
  - izin kerja;
  - hasil identifikasi, penilaian, dan pengendalian risiko;
  - kegiatan pelatihan K3;
  - kegiatan inspeksi, kalibrasi dan pemeliharaan;
  - catatan pemantauan data;
  - hasil pengkajian kecelakaan di tempat kerja dan tindak lanjut;
  - identifikasi produk termasuk komposisinya;
  - informasi mengenai pemasok dan kontraktor; dan
  - audit dan peninjauan ulang SMK3.

**Bagian Keempat**  
**Pemantauan dan Evaluasi Kinerja K3**

**Pasal 12**

- (1) Manajemen Pusat dan Manajemen Daerah wajib melakukan pemantauan dan evaluasi kinerja K3.

187

- (2) Pemantauan dan evaluasi kinerja K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melalui pemeriksaan, pengujian, pengukuran, dan audit internal SMK3 dilakukan oleh sumber daya manusia yang kompeten.
- (3) Dalam hal Perusahaan tidak memiliki sumber daya untuk melakukan pemantauan dan evaluasi kinerja K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat menggunakan jasa pihak lain.
- (4) Hasil pemantauan dan evaluasi kinerja K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaporkan kepada Direktur Keselamatan dan Keamanan.
- (5) Hasil pemantauan dan evaluasi kinerja K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) digunakan untuk melakukan tindakan perbaikan.
- (6) Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi kinerja K3 sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan dan/atau standar K3 yang berlaku.

#### **Bagian Kelima**

##### **Peninjauan dan Peningkatan Kinerja SMK3**

###### **Pasal 13**

- (1) Untuk menjamin kesesuaian dan efektifitas penerapan SMK3, Manajemen Pusat dan Manajemen Daerah wajib melakukan peninjauan.
- (2) Peninjauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi.
- (3) Hasil peninjauan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) digunakan untuk melakukan perbaikan dan peningkatan kinerja.
- (4) Perbaikan dan peningkatan kinerja sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat dilaksanakan dalam hal:
  - a. terjadi perubahan peraturan perundang-undangan;
  - b. adanya tuntutan dari pihak yang terkait dan pasar;
  - c. adanya perubahan produk dan kegiatan perusahaan;
  - d. terjadi perubahan struktur organisasi perusahaan;
  - e. adanya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, termasuk epidemiologi;
  - f. adanya hasil kajian kecelakaan di tempat kerja;
  - g. adanya pelaporan; dan/atau
  - h. adanya masukan dari pekerja.

X 9 /

**BAB III**  
**PENILAIAN DAN PENGAWASAN PELAKSANAAN SMK3**

Pasal 14

- (1) Penilaian penerapan SMK3 dilakukan oleh Tim Audit Internal yang dibentuk oleh Manajemen Daerah.
- (2) Tim Audit Internal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dalam melakukan penilaian SMK3 dapat didampingi oleh Konsultan dibidang K3
- (3) Penunjukan Konsultan dibidang K3 sebagai pendamping Tim Audit Internal dilakukan oleh VP Occupational Health Safety and Environment.
- (4) Penilaian penerapan SMK3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh Lembaga Audit Independen atas permohonan Manajemen Daerah dengan persetujuan Direktur Keselamatan dan Keamanan.
- (5) Penunjukan Konsultan dibidang K3 dan Lembaga Audit Independen dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Perusahaan dibidang pengadaan barang/jasa.

Pasal 15

Penilaian penerapan SMK3 sebagaimana dimaksud dalam pasal 14 ayat (1) dilakukan melalui Audit SMK3 yang meliputi :

- a. pembangunan dan terjaminnya pelaksanaan komitmen;
- b. pembuatan dan pendokumentasian rencana K3;
- c. pengendalian perancangan dan peninjauan kontrak;
- d. pengendalian dokumen;
- e. pembelian dan pengendalian produk;
- f. keamanan bekerja berdasarkan SMK3;
- g. standar pemantauan;
- h. pelaporan dan perbaikan kekurangan;
- i. pengelolaan material dan perpindahannya;
- j. pengumpulan dan penggunaan data;
- k. pemeriksaan SMK3; dan
- l. pengembangan keterampilan dan kemampuan.

Pasal 16

- (1) Penilaian penerapan SMK3 berdasarkan 166 kriteria menurut sifatnya dibagi atas 3 (tiga) kategori, yaitu:

/ 10 /

- a. Kategori Kritis  
Temuan yang mengakibatkan *fatality/kematian*.
- b. Kategori Mayor
  - 1. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan;
  - 2. Tidak melaksanakan salah satu prinsip SMK3; dan
  - 3. Terdapat temuan minor untuk satu kriteria audit di beberapa lokasi.
- c. Kategori Minor  
Ketidakkonsistensi dalam pemenuhan persyaratan peraturan perundang-undangan, standar, pedoman dan acuan lainnya.

- (2) Tingkat penilaian penerapan SMK3 ditetapkan sebagai berikut:
  - a. untuk tingkat pencapaian penerapan 0-59% termasuk tingkat penilaian penerapan kurang.
  - b. untuk tingkat pencapaian penerapan 60-84% termasuk tingkat penilaian penerapan baik.
  - c. untuk tingkat pencapaian penerapan 85-100% termasuk tingkat penilaian penerapan memuaskan.
- (3) Kriteria penilaian penerapan SMK3 sebagaimana dimaksud pada ayat (1) secara rinci diuraikan dalam Matriks Kriteria Penerapan SMK3 sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan suatu bagian yang tidak terpisahkan dari Keputusan ini.

#### Pasal 17

Hasil audit sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 dilaporkan oleh Manajemen Daerah kepada Menteri melalui Dinas Tenaga Kerja setempat dengan tembusan disampaikan kepada Direktur Keselamatan dan Keamanan, menteri pembina sektor usaha, gubernur, dan bupati/walikota sebagai bahan pertimbangan dalam upaya peningkatan SMK3.

#### Pasal 18

Pengawasan pelaksanaan SMK3 di Perusahaan dilakukan oleh Direktur Keselamatan dan Keamanan.

117

**BAB IV**  
**KETENTUAN PERALIHAN**

Pasal 19

- (1) Pada saat Keputusan ini berlaku, dilaksanakan sosialisasi sampai dengan bulan Desember Tahun 2016 oleh Tim Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja.
- (2) Tim Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan dalam Keputusan Direksi tersendiri.

Pasal 20

Dalam waktu paling lama 1 (satu) tahun sejak Keputusan ini berlaku, dilakukan masa transisi untuk persiapan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Keputusan ini.

**BAB V**  
**KETENTUAN PENUTUP**

Pasal 21

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dan dalam pelaksanaannya agar tetap memperhatikan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Ditetapkan di : BANDUNG  
Pada Tanggal : 23 Agustus 2016

---

a.n. DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)  
DIREKTUR UTAMA,

  
**EDI SUKMORO**

NIPP.65359

Salinan Keputusan ini disampaikan kepada Yth.:

1. Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero);
2. Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero);
3. Para Corporate Deputy Director/Executive Vice President PT Kereta Api Indonesia (Persero);
4. Para Vice President/General Manager/Senior Manager PT Kereta Api Indonesia (Persero).

12

*Lampiran: Bukti selesai revisi*



UNIVERSITAS NEGERI YOGYAKARTA  
FAKULTAS TEKNIK

**BUKTI SELESAI REVISI PROYEK AKHIR D3/S1**

FRM/OTO/11-00  
27 Maret 2008

Nama Mahasiswa : ANDRI WAHYU SETYAWAN  
No. Mahasiswa : 10504244039  
Judul PA D3/S1 : "PENERAPAN KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA  
DI BAGIAN DAILY CHECK DEPO LOKOMOTIF YOGYAKARTA PT. KERETA  
API INDONESIA (PERSERO)"  
Dosen Pembimbing : Prof. Dr. Herminarto Sofyan, M.Pd

Dengan ini Saya menyatakan Mahasiswa tersebut telah selesai revisi.

No	Nama	Jabatan	Paraf	Tanggal
1	Prof.Dr. Herminarto Sofyan, M.Pd	Ketua Penguji		27/03/08
2	Martubi, M.Pd., M.T.	Sekretaris Penguji		27/03/08
3	Kir Haryana, M.Pd	Penguji Utama		27/03/08

Keterangan :

1. Arsip Jurusan
2. Kartu wajib dilampirkan dalam laporan Proyek Akhir D3/S1