

**Evaluasi Standar Operasional Prosedur Aspek Sistem Manajemen
Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Pada Depo Kereta Api
Maros, Kabupaten Maros, Provinsi Sulawesi Selatan**

**Evaluation of Standard Operating Procedures Aspects of
Occupational Health and Safety Management System (SMK3) at the
Maros Railway Depot, Maros Regency, South Sulawesi Province**

Ni Gusti Made Sindiulandari^{1,*}, Ir. Muhardono, BE², Abadi Sastrodijoto, MH³

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Politeknik Transportasi Darat Indonesia

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan

Jalan Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarta Pusat 10110, Indonesia

*¹sindiulandari725@gmail.com**

Diterima: Agustus 2022, direvisi: Agustus 2022, disetujui: Agustus 2022

ABSTRAK

Every activity process in a company cannot be separated from everything, the risk of occupational accidents to workers. So, in a company, an Occupational Safety and Health (K3) program is needed to reduce and prevent work accidents. This study aims to determine the safety aspects that have been implemented and to develop Standard Operational Procedures for the K3 aspects at the Depo Kereta Api Maros. Data collection methods in this study were observation of maintenance activities, survey of safety facilities, and data on the availability of personal protective equipment. Based on the results of the study, it can be seen that the implementation of K3 at the Depo Kereta Api Maros is quite good and in accordance with applicable regulations, but there are several safety facilities that are not yet available. Based on the results of the study, suggestions that can be given are that the Depo Kereta Api Maros should improve the quality of safety facilities and need to apply Standard Operational Procedures for occupational safety and health (K3) aspects so that the safety of all employees is guaranteed.

Keyword: Occupational safety and health (K3), Standard Operational Procedures, Depo Kereta Api Maros.

ABSTRAK

Setiap proses kegiatan dalam suatu perusahaan tidak lepas dari segala hal, risiko kecelakaan kerja hingga pekerja. Maka dalam suatu perusahaan diperlukan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) untuk mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui aspek keselamatan yang telah diterapkan dan menyusun Standar Operasional Prosedur aspek K3 di Depo Kereta Api Maros. Metode

pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi kegiatan pemeliharaan, survei fasilitas keselamatan, dan data ketersediaan alat pelindung diri. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa pelaksanaan K3 di Depo Kereta Api Maros sudah cukup baik dan sesuai dengan peraturan yang berlaku, namun ada beberapa fasilitas keselamatan yang belum tersedia. Berdasarkan hasil penelitian, saran yang dapat diberikan adalah Depo Kereta Api Maros harus meningkatkan kualitas fasilitas keselamatan dan perlu menerapkan Standar Operasional Prosedur untuk aspek keselamatan dan kesehatan kerja (K3) sehingga keselamatan semua karyawan dijamin.

Kata kunci: Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Standar Operasional Prosedur, Depo Kereta Api Maros.

I. Pendahuluan

Kereta api merupakan kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel (UU 23 Tahun 2007). Semakin meningkatnya masyarakat yang menggunakan transportasi perkeretaapian maka harus diimbangi oleh fasilitas – fasilitas yang memadai. Kualitas pelayanan yang lebih baik menjadikan masyarakat lebih percaya dan memilih menggunakan jasa transportasi kereta api sebagai kebutuhan berpindah tempat. Keselamatan perkeretaapian adalah suatu keadaan selamat dalam penyelenggaraan perkeretaapian.

Balai yasa merupakan tempat perawatan sarana perkeretaapian untuk 2 (dua) tahunan atau semi perawatan akhir (SPA), perawatan 4 (empat) tahunan atau perawatan akhir (PA), dan rehabilitasi atau modifikasi. Sedangkan Depo merupakan tempat perawatan sarana perkeretaapian untuk harian, bulanan, 6 (enam) bulanan, dan 1 (satu) tahunan (UU 23 Tahun 2007). Pemeriksaan merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mengetahui kondisi dan fungsi prasarana atau sarana perkeretaapian. Perawatan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mempertahankan keandalan prasarana atau sarana perkeretaapian agar tetap laik operasi (PP 56 Tahun 2009). Pemeriksaan di depo

yaitu penyelenggaraan sarana perkeretaapian wajib melakukan pemeriksaan sarana perkeretaapian untuk mengetahui kondisi dan fungsi sarana perkeretaapian. Pemeriksaan sarana perkeretaapian dilaksanakan sesuai jadwal yang ditetapkan terdiri atas pemeriksaan harian, bulanan, 6 (enam) bulanan, dan tahunan (PP 56 Tahun 2009).

Depo Kereta Api Maros merupakan unit kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan di bawah naungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian sebagai tempat pemeliharaan dan perbaikan agar lokomotif siap beroperasi lintas Makassar – Parepare. Adapun Depo Kereta Api sendiri terletak di Kelurahan Pallantikang, Kecamatan Maros Baru, Kabupaten Maros, Sulawesi Selatan. Sedangkan Depo milik PT. KAI berjumlah 8 Depo, milik PT. MRT berjumlah 1 Depo, Depo KRL berjumlah 5 Depo, dan Depo LRT berjumlah 2 Depo.

Untuk mendukung keselamatan dalam melakukan perawatan tersebut maka dalam sebuah Depo Kereta Api harus terdapat sistem keselamatan untuk para pegawai. Adapun fasilitas keselamatan tersebut berupa Prosedur Operasional Baku aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), penanganan jika terjadi kecelakaan kerja, dan panduan jika sewaktu-waktu terjadi bencana alam di wilayah Depo Kereta Api.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dalam penerapan sistem ketenagakerjaan dan sumber daya manusia. Oleh sebab itu, K3 bukan hanya sekedar kewajiban yang harus diperhatikan oleh para pegawai, akan tetapi kewajiban yang harus dipenuhi oleh sebuah Depo Kereta Api.

Standar Operasional Prosedur (SOP) aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) memiliki peranan yang sangat penting dalam sebuah perusahaan. SOP K3 harus menjamin hak dari setiap karyawan yang melaksanakan tugas dalam lingkup perkeretaapian. Kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan sangatlah besar sehingga semua pihak yang terlibat baik pekerja, pimpinan perusahaan dan penentu kebijakan harus memahami dan menerapkan program-program tentang K3 sehingga tercipta lingkungan kerja yang aman, nyaman dan sehat. Maka dengan memperhatikan tingkat keselamatan pada lingkungan kerja dapat menekan jumlah kecelakaan kerja dan perusahaan tidak akan mengalami suatu kerugian.

II. Metodologi Penelitian

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

penelitian ini dilakukan di Depo Kereta Api Maros, Kabupaten Maros, Provinsi Sulawesi Selatan. Waktu penelitian dilakukan pada saat Praktek Kerja Lapangan (PKL). Pengambilan data dilakukan pada tanggal 28 Februari 2022 sampai dengan tanggal 17 Mei 2022.

Penyusunan dan analisis data dilakukan mulai dari tanggal 16 Juni 2022 sampai dengan tanggal 24 Juli 2022.

B. Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan meminta dokumen tentang ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD) guna menunjang kebutuhan penjelasan data yang dianalisis dan mengetahui arti istilah. Data primer didapatkan dengan melakukan pengamatan di lapangan pada *Workshop* Depo Kereta Api Maros dan hasil inventarisasi alat keselamatan. Pengumpulan data diperlukan sebagai petunjuk dan pedoman pemecahan masalah, sehingga didapatkan kesimpulan dan saran.

C. Pengolahan Data

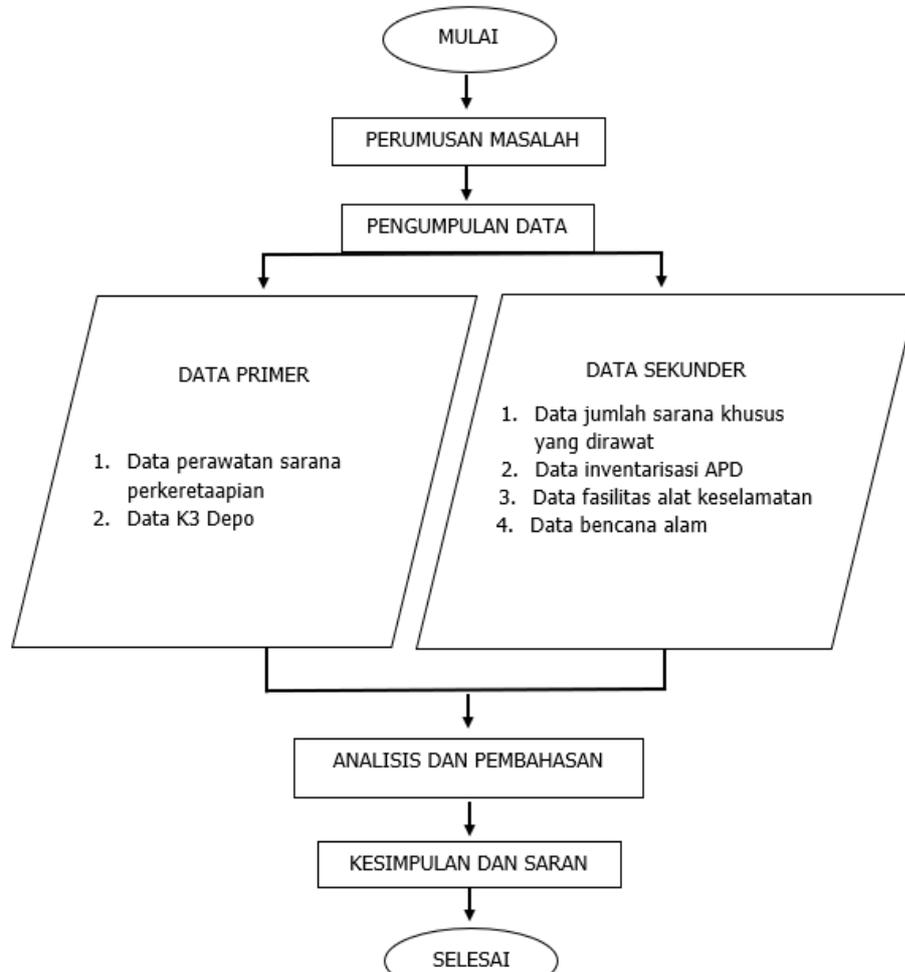
Setelah data-data yang diperlukan didapatkan akan dilakukan analisis dengan standar operasional prosedur K3.

D. Analisis Data

Analisis data dan hasil pengamatan di lapangan dimaksud untuk mengetahui permasalahan kondisi yang terjadi saat ini, berikut yang termasuk kedalam pengamatan yaitu:

1. Analisis untuk meningkatkan keselamatan pada Depo Kereta Api Maros.
2. Analisis untuk mengevaluasi Standar Operasional Prosedur K3.
3. Analisis dalam mengevaluasi prosedur penanganan jika terjadi kecelakaan kerja dan panduan jika

terjadi bencana alam di Depo Kereta
Api Maros.



Gambar II. 1 Bagan Alir Penelitian

III. Hasil dan Pembahasan

A. Analisis Perawatan Peralatan Khusus Di Depo Kereta Api Maros

Sarana Perkeretaapian adalah kendaraan-kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel. peralatan khusus adalah sarana perkeretaapian yang memiliki penggerak sendiri yang bergerak dan digunakan untuk menarik dan/atau mendorong kereta, gerbong, dan/atau peralatan khusus (PM 16 Tahun 2011), terdiri dari:

1. Kereta inspeksi (lori);
2. Kereta penolong;
3. Kereta ukur;
4. Kereta derek; dan
5. Kereta pemeliharaan jalan rel.

Peralatan Perawatan adalah peralatan yang terdapat di depo dan balai yasa untuk digunakan dalam melaksanakan Perawatan Sarana Perkeretaapian. Fasilitas perawatan adalah fasilitas yang digunakan untuk mendukung pelaksanaan kegiatan Perawatan Sarana Perkeretaapian (PM 18 Tahun 2019). Depo Kereta Api Maros merupakan tempat untuk melaksanakan kegiatan perawatan sarana perkeretaapian yang meliputi:

1. Perawatan harian;
2. Perawatan berkala;
3. Perawatan 6 (enam) bulanan; dan
4. Perawatan tahunan.

Perawatan sarana khusus dilakukan terhadap:

1. Peralatan pengereman;
2. Peralatan perangkai;
3. Peralatan keselamatan;
4. Kelistrikan;
5. Rangka dasar;
6. Badan;
7. *Bogie*;
8. Kabin masinis;
9. Peralatan penerus daya;
10. Peralatan penggerak; dan
11. Peralatan pengendali.

Tempat perawatan sarana perkeretaapian harus memenuhi persyaratan, sebagai berikut:

1. Bebas banjir;
2. Memiliki permukaan yang datar;
3. Memiliki jalur lengkung yang mampu dilewati sarana perkeretaapian;
4. Memiliki sistem instalasi air bersih;
5. Berdekatan dengan stasiun;
6. Memiliki sistem pengelolaan limbah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
7. Memiliki sistem keselamatan dan Kesehatan kerja sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Jalur pelaksanaan perawatan digunakan untuk melakukan kegiatan perawatan sarana perkeretaapian, terdiri atas:

1. Jalur pelaksanaan perawatan jenis normal; dan/atau
2. Jalur pelaksanaan perawatan jenis kolong.

Jalur pelaksanaan perawatan harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Berada di dalam bangunan utama untuk perawatan;
2. Memiliki sistem drainase;
3. Memiliki sistem penerangan yang memadai;
4. Mudah untuk melakukan perawatan;
5. Dapat digolongkan berdasarkan jenis perawatannya;
6. Memiliki ketinggian rel yang rata atau sama (*levelling track*); dan
7. Memiliki tanda yang berbeda untuk area berjalan dan area bekerja.

Peralatan perawatan digunakan untuk melaksanakan perawatan komponen meliputi:

1. Rangka dasar;
2. Badan;
3. Bogie;
4. Peralatan perangkai;
5. Peralatan pengereman;
6. Peralatan keselamatan;
7. Peralatan kelistrikan;
8. Kabin masinis;
9. Peralatan penerus daya;
10. Peralatan penggerak; dan
11. Peralatan pengendali.

B. Analisis Aspek Keselamatan di Depo Kereta Api Maros

Peraturan Pemerintah No.50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja menyebutkan bahwa kebijakan merupakan salah satu penerapan keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) yang harus ada dalam sebuah perusahaan (Satrio et al., 2021).

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) adalah kondisi dan faktor yang mempengaruhi Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta orang lain yang berada di tempat kerja. Berdasarkan UU Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003

(KEMENPERIN, 2003) dijelaskan, bahwa setiap perusahaan wajib menerapkan sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja yang terintegrasi dengan sistem manajemen perusahaan.

Pada Depo Kereta Api Maros terdapat permasalahan yang perlu segera diatasi. Permasalahan tersebut yaitu belum adanya Standar Operasional Prosedur aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan belum adanya fasilitas-fasilitas keselamatan untuk Depo Kereta Api Maros sendiri. Masalah ini jelas bertentangan dengan UU Ketenagakerjaan No.13 Tahun 2003. Sehingga perlu penyelesaian masalah yaitu berupa penyusunan Standar Operasional Prosedur aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3).

Depo Kereta Api Maros mempunyai fasilitas keselamatan yang sudah cukup baik. Berikut adalah pengertian, fungsi dan jenis Alat Pelindung Diri (APD) yang diperoleh dari Keputusan Direksi PT. KA Properti Manajemen Tentang Alat Pelindung Diri (APD) di Lingkungan Kerja, yaitu:

1. Pelindung Kepala;
2. Pelindung Mata dan Muka;
3. Pelindung Telinga;
4. Pelindung Pernapasan Beserta Perlengkapannya;
5. Pelindung Tangan;
6. Pelindung Kaki;
7. Pakaian Pelindung
8. Alat Pelindung Jatuh Perorangan

C. Analisis Standar Operasional Prosedur K3

Standar Operasional Prosedur aspek Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ini disusun berdasarkan pengamatan langsung di lapangan dan observasi kegiatan perawatan serta menimbang prosedur yang diperoleh dari Keputusan Direksi PT. KAI Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Kondisi Darurat di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa, dan Dalam Perjalanan Kereta Api. Penyusunan SOP ini bertujuan agar seluruh pegawai terjamin Keselamatan nya dalam melakukan perawatan.

Selama melakukan penelitian, terdapat 4 pihak pelaksana yang berperan langsung dalam keselamatan kegiatan perawatan. Adapun 4 pihak pelaksana dalam SOP ini berdasarkan tupoksinya masing-masing yaitu:

1. Teknisi
 - a. Bertugas melakukan perawatan secara langsung dengan mematuhi SOP K3 yang telah diterapkan.
 - b. Wajib memakai APD lengkap dan sesuai standar selama melakukan perawatan.
 - c. Meminta izin terlebih dahulu kepada pengawas tempat perawatan jika ingin melakukan langsir sarana.
 - d. Melaporkan kepada pengawas tempat perawatan jika terjadi kecelakaan kerja atau peristiwa kebakaran.
 - e. Ikut melakukan evakuasi terhadap korban kecelakaan kerja, kebakaran, atau bencana alam.
2. Kepala Seksi Perawatan Harian dan Perawatan Berkala
 - a. Melakukan pengecekan kelengkapan APD para teknisi sebelum melakukan perawatan dalam kegiatan apel pagi.
 - b. Menerima laporan atas terjadinya kecelakaan kerja, kebakaran, atau bencana alam.
 - c. Menerima laporan atas kerusakan fasilitas atau sarana yang ditimbulkan.
 - d. Bertanggung jawab atas evakuasi lanjutan sampai dengan tahap pemulihan dan perbaikan pada fasilitas atau sarana yang mengalami kerusakan.
3. Penanggung-jawab Pengelolaan Tempat & Fasilitas Perawatan
 - a. Bertugas membuka seluruh pintu jalur perawatan dan memastikan jalur perawatan steril dari benda apapun sebelum teknisi melakukan perawatan.
 - b. Mendata dan melakukan pencatatan atas kerusakan fasilitas sarana akibat kecelakaan kerja, kebakaran, atau bencana alam serta perkiraan kerugian yang ditimbulkan.
4. Petugas Pada Ruang Pengawas Tempat Perawatan
 - a. Melakukan pemantauan selama kegiatan perawatan berlangsung.
 - b. Melakukan evakuasi terhadap korban kecelakaan kerja, kebakaran, atau bencana alam.
 - c. Membuat laporan kepada Kepala Seksi Perawatan Harian atau Perawatan Berkala atas terjadinya kecelakaan kerja, kebakaran, atau bencana alam.

Kekurangan fasilitas keselamatan yang belum ada, diharapkan untuk Depo Kereta Api Maros agar melengkapi fasilitas keselamatan guna menunjang SOP K3 ini agar lebih maksimal dalam penerapannya di lapangan. Standar Operasional Prosedur yang disusun terbagi menjadi 4 macam, yaitu:

1. SOP K3 dalam melaksanakan perawatan
2. SOP K3 penanganan kecelakaan kerja
3. SOP K3 penanganan kebakaran
4. SOP K3 penanganan bencana alam

Jenis kegiatan yang diwajibkan menggunakan Standar Operasional Prosedur aspek K3 ini yaitu segala macam perawatan harian maupun berkala yang dilaksanakan di wilayah *Workshop* Depo Kereta Api Maros pada jalur *indoor* atau *outdoor*.

Selama melakukan observasi dan penelitian, Depo Kereta Api Maros belum mempunyai tim pendukung dan pengawas dan hal Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Seperti contoh pada Dipo Lokomotif milik PT.KAI memiliki tim *Safety, Healthy, And Environment* (SHE) yang bertugas Menyusun SOP K3 dan melakukan pengawasan secara langsung di lapangan dalam penerapannya.

Saat ini Depo Kereta Api Maros belum beroperasi dikarenakan sarananya sendiri belum ada. Depo ini juga belum sepenuhnya selesai dalam pembangunan sehingga pedoman mengenai keselamatan dan kesehatan kerja belum ditetapkan.

Sehingga Depo Kereta Api Maros perlu membentuk tim khusus untuk melakukan pengawasan terhadap ketertiban penggunaan APD dan melakukan pengawasan terhadap jalannya SOP K3 di lapangan.

1. Standar Operasional Prosedur Aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dalam melaksanakan Perawatan pada *Workshop* Depo Kereta Api Maros.
 - a. Teknisi wajib memakai Alat Pelindung Diri (APD) lengkap sebelum melaksanakan apel pagi. Alat pelindung diri yang wajib dipakai sebagai berikut:
 - 1) Helm
 - 2) Pakaian kerja/*wearpack*
 - 3) Sepatu *safety*
 - 4) Jaket keselamatan (jika memakai Pakaian Dinas Harian)

- b. Kepala Seksi Perawatan Harian dan Perawatan Berkala memimpin jalannya apel pagi sekaligus mengecek kelengkapan Alat Pelindung Diri (APD) para teknisi yang akan melakukan perawatan.
 - c. Jika terdapat teknisi yang belum memakai Alat Pelindung Diri (APD), maka teknisi yang bersangkutan wajib melengkapi APD yang belum terpakai dan segera melaporkan pada Kepala Seksi Perawatan Harian dan Perawatan Berkala sebelum apel pagi selesai.
 - d. Penanggungjawab pengelolaan tempat & fasilitas perawatan membuka seluruh pintu jalur perawatan *indoor* dan jendela pada *workshop* serta memastikan bahwa jalur kereta api steril dari benda apapun agar proses langsir berjalan aman dan lancar.
 - e. Pengawas tempat perawatan melakukan pengawasan kegiatan perawatan sampai selesai dan melakukan pemantauan melalui CCTV.
 - f. Teknisi melaksanakan perawatan sesuai dengan SOP perawatan dan mematuhi rambu-rambu K3.
 - g. Teknisi meminta izin kepada pengawas tempat perawatan jika ingin melakukan langsir sarana.
 - h. Pengawas tempat perawatan memberi izin tertulis kepada teknisi untuk melakukan langsir sarana dan ikut melakukan pemantauan dari CCTV.
 - i. Pengawas tempat perawatan memastikan kegiatan perawatan berjalan aman dan tidak terjadi kecelakaan kerja.
 - j. Pengawas tempat perawatan membuat laporan kecelakaan kerja kemudian penanggungjawab pengelolaan tempat fasilitas perawatan melakukan pendataan dan pengecekan terhadap kerusakan fasilitas/sarana serta kerugian yang ditimbulkan dari insiden kecelakaan kerja.
 - k. Teknisi mengecek kembali sarana dalam kondisi mati sebelum meninggalkan *workshop*.
 - l. Kepala Seksi Perawatan Harian dan Perawatan Berkala menerima laporan kegiatan perawatan dan laporan jika terjadi insiden kecelakaan kerja.
 - m. Teknisi mencuci APD terlebih dahulu yang telah dipakai jika diperlukan, lalu mengembalikan dan menyimpan APD Kembali ke loker.
2. Standar Operasional Prosedur Penanganan Kecelakaan Kerja Pada *Workshop* Depo Kereta Api Maros.

Kecelakaan kerja yang termasuk dalam Standar Operasional Prosedur ini dapat dikategorikan sebagai berikut:

- a. Kecelakaan kerja yang menyebabkan terdapat korban luka ringan maupun luka berat.
- b. Kecelakaan kerja yang menyebabkan kerusakan pada sarana dan prasarana sehingga perlu adanya perbaikan.

Adapun Standar Operasional Prosedur (SOP) penanganan kecelakaan kerja pada *Workshop* Depo Kereta Api Maros sebagai berikut:

- a. Teknisi yang melihat peristiwa kecelakaan kerja atau yang selamat segera melaporkan kepada pengawas tempat perawatan tentang:
 - 1) Letak kejadian kecelakaan kerja
 - 2) Kondisi korban jiwa (perkiraan sementara)
- b. Seluruh kegiatan perawatan dihentikan untuk sementara waktu.
- c. Pengawas tempat perawatan bersama teknisi yang selamat melakukan evakuasi terhadap teknisi yang terluka.
- d. Pengawas tempat perawatan bersama teknisi yang selamat memberikan pertolongan pertama dengan obat-obatan P3K yang sudah disediakan.
- e. Memastikan apakah korban terluka berat atau tidak.
- f. Jika korban terluka berat, pengawas tempat perawatan menghubungi ambulance atau rumah sakit terdekat.
- g. Teknisi yang terluka tidak boleh melakukan perawatan sampai pemulihan selesai.
- h. Pengawas tempat perawatan membuat laporan atas peristiwa kecelakaan kerja kepada Kepala Seksi Perawatan Harian dan Perawatan Berkala yang berisi tentang:
 - 1) Waktu dan letak kejadian kecelakaan kerja.
 - 2) Jumlah dan kondisi korban jiwa.
 - 3) Tindakan dan pertolongan yang telah dilakukan.
- i. Penanggungjawab pengelolaan tempat & fasilitas perawatan melakukan pengecekan apakah terdapat kerusakan sarana/fasilitas yang ditimbulkan atau tidak.
- j. Jika terjadi kerusakan sarana atau fasilitas, penanggungjawab pengelolaan tempat & fasilitas perawatan membuat laporan jumlah kerugian dan kerusakan baik dari segi SDM, fasilitas, atau sarana dari

insiden kecelakaan kerja yang terjadi.

- k. Kepala Seksi Perawatan Harian dan Perawatan Berkala bertanggungjawab atas evakuasi lanjutan sampai tahap pemulihan korban dan tahap perbaikan pada sarana/fasilitas yang mengalami kerusakan.

Pertolongan pertama yang dapat dilakukan untuk korban yaitu sebagai berikut:

- a. Jika korban terjatuh dan mengalami patah kaki, segera bawa korban ke tempat yang aman, lalu hubungi dokter jika dibutuhkan.
- b. Jika terdapat goresan dan luka pada tubuh, segera berikan obat dengan cairan iodine yang tersedia pada kotak P3K atau memperban pada daerah luka untuk menghindari infeksi.
- c. Jika keracunan gas kimia, segera bawa korban pergi ketempat terbuka dan dalam posisi aman untuk bernafas, lalu berikan nafas buatan.
- d. Jika korban terkena luka bakar ringan, masukkan bagian yang terkena pada air dengan campuran es dan air, berikan iodine pada luka bakar lalu perban pada bagian kulit yang terbakar.
- e. Bila terkena arus listrik, sebelum melakukan apapun putuskan arus listrik pada panel utama, lalu hubungi dokter untuk penanganan medis.

IV. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Standar tempat perawatan sarana perkeretaapian termasuk sarana khusus harus bebas banjir, memiliki permukaan yang datar, memiliki jalur lengkung yang mampu dilewati sarana perkeretaapian, memiliki sistem instalasi air bersih, memiliki sistem keselamatan dan kesehatan kerja sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, dan digunakan untuk perawatan jenis normal dan jenis kolong.
2. Aspek keselamatan di depo maros harus meliputi perlindungan terhadap kepala, mata dan muka, telinga, pernapasan dan peralatan, tangan, kaki, APD, dan pekerja jatuh.
3. Standar Operasional Prosedur (SOP) K3 yg harus diterapkan meliputi:
 - a. Fasilitas keselamatan;
 - b. Standar Operasional Prosedur mengenai pelaksanaan perawatan

sarana perkeretaapian, penanganan kecelakaan kerja, penanganan kebakaran, dan bencana alam;

- c. Penerapan Standar Operasional Prosedur Keselamatan dan Kesehatan kerja.

V. Saran

Berdasarkan kesimpulan, maka saran yang dapat diambil yaitu sebagai berikut:

1. Agar pihak Depo Kereta Api Maros dapat berpedoman pada Standar Tempat dan Peralatan Perawatan Sarana Perkeretaapian untuk dasar pelaksanaan kegiatan perawatan sarana perkeretaapian.
2. Agar ditingkatkan ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD) dan fasilitas keselamatan lainnya sehingga dapat meminimalisir resiko kecelakaan kerja.
3. Agar pihak Depo Kereta Api Maros dapat menerapkan SOP K3 untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya resiko kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh kesalahan manusia (*human error*).

VI. Daftar Pustaka

- _____. (1970). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja
- _____. (2003). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan
- _____. (2007). Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
- _____. (2009). PP Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian
- _____. (2012). PP Nomor 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja
- _____. (2009). PM Nomor 16 Tahun 2009 Tentang Standar, Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Peralatan Khusus
- _____. (2010). PM Nomor 08 Tahun 2010 Tentang Alat Pelindung Diri
- _____. (2019). PM Nomor 18 Tahun 2019 Tentang Standar Tempat Dan Peralatan Perawatan Sarana Perkeretaapian
- Adri, K., Rahmat, H., K., Ramadhani, R., M., Najib, A. dan Priambodo, A. 2020. "Analisis Penanggulangan Bencana Alam dan Netech Guna Membangun Ketangguhan Bencana dan Masyarakat Berkelanjutan di Jepang." *Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* 7 (2): 408-420
- Agustina, D. 2021. "Analisis Penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) Dalam Meningkatkan Kualitas Kerja Karyawan Bengkel Auto Dakar Ponorogo." *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Islam* 3 (6): 6-7
- Allison, C. dan Prastawa, H. 2019. "Analisis Penerapan SMK3 pada PT Indonesia Power UBP MRICA Banjarnegara." *Jurnal Teknik Industri Online* 7 (4): 1-7
- Bruno, L. 2019. "Tinjauan Pustaka K3." *Jurnal Informasi dan Pemodelan Kimia* 53 (9): 1689-1699
- Fitriana, L., dan Wahyuningsih, A. S. 2017. "Penerapan Sistem Manajemen Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (SMK3) Di Pt. Ahmadaris." *Jurnal Penelitian dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat* 1 (1): 1-12
- Nugraheni, R., Prihatini, A. E., dan Budiatmo, A. 2014. "Pengaruh

- Standar Operasional Prosedur Dan Pengawasan Terhadap Kinerja Pramuniaga Pasaraya Sriratu Pemuda Semarang." *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis* 3 (2): 187-195
- Sari, D. L., dan Isharyanto. 2017. "Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Penerapan Keselamatan Pasien Pada Perawat Di Ruang Rawat Inap Rsud Kabupaten Sukoharjo, Prosiding Seminar Nasional Hasil-Hasil Penelitian Dan Pengabdian Bidang K3." *Jurnal Kesehatan Pasien* 6 (26): 250-257
- Satrio, J., Lestantyo, D., dan Wahyuni, I. 2021. "Analisis Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Keadaan Darurat Kebakaran di Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta." *Jurnal Riset Kesehatan Masyarakat* 1 (1): 1-10
- Siti Choiriyah, Feri Harianto, dan Dian Henggar. 2020. "Analisis Tingkat Implmentasi SMK3 Pada Konstruksi Bangunan Di Surabaya Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012." *Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa* 9 (1): 73-79
- Sugiharto, M. A. 2018. "Penyebab Kecelakaan Kerja PT. Pura Barutama Unit O." *Higeia Journal Of Public Health REsearch And Development* 2 (3): 283-295
- Sulindah, E. 2019. "Tinjauan Penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) Pelayanan Prima Pada Pt Sari Burger (Burgerking) Jakarta." *Journal of Chemical Information and Modeling* 53 (9): 1689-1699