

KEPUTUSAN DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)

NOMOR : KEP.U/LL.507/VII/2/KA-2015

TENTANG
STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR
PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA
DAN DALAM PERJALANAN KERETA API

DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO),

- Menimbang** :
- a. bahwa dalam rangka meningkatkan efektifitas perlindungan keselamatan serta guna mencegah dan/atau meminimalkan timbulnya korban dalam hal terjadi kondisi darurat;
 - b. bahwa berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api, penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian wajib menyediakan informasi, peralatan keselamatan dan prosedur penanganan kondisi darurat;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan huruf b di atas, perlu menetapkan Keputusan Direksi tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Kondisi Darurat di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa dan Dalam Perjalanan Kereta Api;

- Mengingat** :
1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (Lembaran Negara Tahun 2003 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4297);
 2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran 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 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);
 5. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan



Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 100);

7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api;
9. Anggaran Dasar PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah diumumkan pada Berita Negara Republik Indonesia dan perubahan terakhirnya sebagaimana dinyatakan dalam Akta Nomor 139 tanggal 31 Desember 2012, yang laporannya telah dicatat dalam *database* Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sebagaimana suratnya Nomor AHU-AH.01-03072 tanggal 4 Februari 2013 dan Perubahan Susunan Pengurus terakhir sebagaimana dinyatakan dalam Akta Nomor 81 tanggal 22 Mei 2015, yang laporan pemberitahuannya telah diterima dan tercatat dalam *database* Sistem Administrasi Badan Hukum Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia sebagaimana dinyatakan dalam Suratnya Nomor AHU-3508968.AH.01.11. tanggal 25 Mei 2015, kedua akta tersebut dibuat di hadapan Surjadi Jasin S.H., Notaris di Bandung;
10. Reglemen 23 tentang Peristiwa Luar Biasa yang ditetapkan dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Kepala Jawatan Kereta Api tanggal 24 Agustus 1955 Nomor 67189/BB/55;
11. Peraturan Dinas Nomor 3 tentang Semboyan yang ditetapkan dengan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/HK.2015/VII/1/KA-2010;
12. Peraturan Dinas Nomor 19 Jilid I tentang Urusan Perjalanan Kereta Api dan Urusan Langsir yang ditetapkan dengan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/HK.2015/IX/3/KA-2011;
13. Peraturan Dinas Nomor 22 Jilid I tentang Penguasaan Stasiun yang ditetapkan dengan Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/HK.215/VIII/1/KA-2012;
14. Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/HK.215/VIII/1/KA-2005 tanggal 19 Agustus 2005 tentang Buku Panduan *Good Corporate Governance* (GCG) di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero);
15. Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/LL.507/VI/1/KA-2012 tentang Alat Pelindung Diri (APD);
16. Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/LL.501/XI/1/KA-2012 tentang Standarisasi

Rambu Keselamatan/Rambu Peringatan di Lingkungan Kerja PT Kereta Api Indonesia (Persero);

17. Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/LL.507/III/2/KA-2014 tentang Kebijakan Keselamatan;
18. Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.M/LL.006/III/9/KA-2014 tentang Standar Operasional Prosedur (SOP) Pos Kesehatan di Lingkungan PT Kereta Api Indonesia (Persero);

MEMUTUSKAN

Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKSI PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) TENTANG STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API.

Pasal 1

Standar Operasional Prosedur Penanganan Kondisi Darurat di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa dan Dalam Perjalanan Kereta Api sebagaimana tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Keputusan ini merupakan pedoman dalam penanganan kondisi darurat guna meminimalkan jumlah korban dan dampak kerugian bagi Perusahaan.

Pasal 2

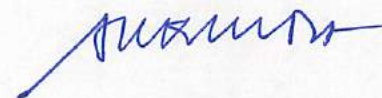
Fasilitas pendukung penanganan kondisi darurat harus terpasang dan/atau tersedia selambat-lambatnya pada tanggal 3 Agustus 2015.

Pasal 3

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

Ditetapkan di : Bandung
Pada tanggal : 15 Juli 2015

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



EDI SUKMORO
NIPP. 65359

Salinan Surat Keputusan ini disampaikan kepada Yth:

1. Dewan Komisaris PT Kereta Api Indonesia (Persero);
2. Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero);
3. Para EVP PT Kereta Api Indonesia (Persero);
4. Para VP/GM/SM PT Kereta Api Indonesia (Persero).

LAMPIRAN

KEPUTUSAN DIREKSI PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

NOMOR : KEP.U/LL.507/VII/2/KA-2015

TANGGAL : 15 Juli 2015

**STANDARD OPERASIONAL PROSEDUR (SOP)
PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN,
DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API**

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 1 dari 31

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	1
1. PENDAHULUAN.....	2
1.1 Definisi.....	2
1.2 Ruang Lingkup	3
1.3 Tujuan.....	3
1.4 Dasar.....	4
2. KETENTUAN UMUM TENTANG KONDISI DARURAT	5
2.1 Kondisi Darurat.....	5
2.2 Identifikasi Kondisi Darurat	5
2.3 Kecelakaan Kereta Api	5
2.4 Kebakaran.....	6
2.5 Gempa Bumi.....	6
2.6 Gunung Meletus	7
2.7 Banjir	8
2.8 Angin Puting Beliung.....	9
2.9 Dokumen yang Digunakan	10
3. FASILITAS PENDUKUNG PENANGANAN KONDISI DARURAT	10
3.1 Wilayah Stasiun/Depo/Balai Yasa	10
3.2 Sarana Lokomotif.....	10
3.3 Sarana Kereta	11
4. PROSEDUR PENANGANAN KONDISI DARURAT	11
4.1 Kecelakaan Kereta Api	11
4.2 Kebakaran.....	13
4.2.1 Kebakaran di Petak Jalan	13
4.2.2 Kebakaran sarana/gedung di stasiun/Depo/Balai Yasa.....	15
4.3 Bencana Alam	16
5. DIAGRAM ALUR	19
6. LAMPIRAN	30

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 2 dari 31

1. PENDAHULUAN

1.1 Definisi

- 1) **Perusahaan** adalah PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- 2) **Standard Operating Procedure (SOP)**, adalah tahapan yang harus dilalui untuk menyelesaikan suatu proses kerja. Menggambarkan hubungan interaksi antarfungsi dan antardepartemen, dan digunakan untuk mendefinisikan tanggung-jawab dan wewenang. Berisi apa yang harus dilakukan dan siapa yang harus melakukan suatu proses tersebut.
- 3) **Kondisi darurat**, adalah segala kejadian yang tidak diinginkan yang dapat menyebabkan kematian atau *injury* (luka-luka) yang signifikan pada para pekerja, pelanggan atau masyarakat umum, dan/atau dapat menghentikan kegiatan operasional, menyebabkan kerusakan fisik atau lingkungan atau aset perusahaan dan reputasi perusahaan di mata masyarakat.
- 4) **Evakuasi** adalah upaya penyelamatan dan pemindahan penumpang KA dan/atau barang dari tempat atau ruangan yang terancam bahaya ke tempat yang aman agar segera dapat dilakukan pertolongan pertama kepada korban dan mengamankan barang.
- 5) **Kecelakaan kereta api** adalah segala peristiwa yang mengakibatkan kerusakan sarana, prasarana, korban manusia dan/atau gangguan operasi kereta api oleh gerak kereta api, langsir, atau sarana kereta api di jalan rel.
- 6) **Kebakaran**, merupakan kejadian timbulnya api yang tidak diinginkan dimana unsur – unsur yang membentuknya terdiri dari bahan bakar, oksigen dan sumber panas yang membentuk suatu reaksi oksidasi dan menimbulkan kerugian.
- 7) **Bencana Alam (Natural Disaster)**, adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam. Adapun yang termasuk dalam kategori Bencana Alam dan berpotensi mempengaruhi perusahaan antara lain :
 - a) **Gempa Bumi**, adalah peristiwa bergetarnya kulit bumi yang disebabkan oleh kekuatan dari bawah/permukaan bumi.
 - b) **Gunung Meletus**, adalah peristiwa yang terjadi akibat endapan magma di dalam perut bumi yang didorong keluar oleh gas bertekanan tinggi.
 - c) **Banjir**, adalah peristiwa yang terjadi ketika aliran air yang berlebihan merendam daratan.
 - d) **Angin Puting Beliung**, adalah angin yang berputar dengan kecepatan lebih dari 63 km/jam yang bergerak secara garis lurus dengan lama kejadian maksimum 5 menit.
- 8) **Pimpinan Daerah** adalah pejabat tertinggi dalam suatu Daerah Operasi/Divisi Regional/Sub Divisi Regional yang bertanggung jawab atas seluruh urusan dalam ruang lingkup daerahnya.
- 9) **Kepala Stasiun** adalah kepala unit pelaksana teknis yang menguasai stasiun dan salah satu tanggung jawabnya adalah mengatur perjalanan kereta api dan langsir di stasiun, jika di stasiun tersebut tidak ditugaskan/diperbantukan PPKA atau PAP.
- 10) **Pengatur Perjalanan Kereta Api**, selanjutnya disebut PPKA adalah pegawai yang ditugasi untuk mengatur dan melakukan segala tindakan untuk menjamin keselamatan dan ketertiban berikut segala sesuatu yang berkaitan dengan urusan perjalanan kereta api dan urusan langsir dalam batas stasiunnya untuk wilayah pengaturan setempat atau beberapa stasiun untuk wilayah pengaturan daerah.

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 3 dari 31

- 11) **Pengawas Peron**, selanjutnya disebut PAP adalah pembantu PPKA dalam melaksanakan tugas pengaturan perjalanan kereta api dan langsir serta bertanggung jawab atas urusan administrasi perjalanan kereta api.
- 12) **Pengendali Perjalanan Kereta Api Terpusat**, selanjutnya disebut PPKP adalah pegawai yang bertugas di kantor pengendalian perjalanan kereta api terpusat (PK) yang melaksanakan tugas pengendalian perjalanan kereta api dengan menggunakan alat komunikasi di wilayah pengendaliannya.
- 13) **Kondektur** adalah pegawai yang diserahi tugas membantu masinis dalam urusan perjalanan KA dan urusan langsir bilamana di stasiun tersebut tidak ada Petugas langsir.
- 14) **Masinis** adalah pegawai yang bertugas mengoperasikan kereta api dan langsiran serta pemimpin selama dalam perjalanan kereta api.
- 15) **Asisten masinis** adalah Pegawai yang bertugas membantu masinis dalam mengoperasikan kereta api dan langsiran.
- 16) **Awak Sarana KA**, adalah petugas yang ditugaskan di dalam kereta api selama perjalanan kereta api, yang terdiri dari :
 - a. Awak kereta api;
 - b. Kondektur;
 - c. Teknisi kereta api; dan/atau
 - d. Petugas lain. **Petugas lain** adalah petugas selain awak sarana ka yang berada dalam KA, antara lain Petugas Keamanan dan Pegawai yang turut jalan.
- 17) **Penumpang** adalah seseorang yang menumpang kereta api, tidak termasuk awak yang mengoperasikan dan melayani kereta api tersebut dan telah memiliki dokumen tiket.
- 18) **Pekerja** adalah semua pegawai PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

1.2 Ruang Lingkup

Ruang lingkup SOP ini mencakup Prosedur penanganan kondisi darurat yang difokuskan pada tindakan penyelamatan penumpang dalam kereta atau yg masih berada di stasiun.

1.3 Tujuan

Tujuan disusunnya SOP ini adalah :

- 1) Memberikan pedoman dan petunjuk pelaksanaan dalam melakukan penanganan kondisi darurat agar dapat dilakukan secara terencana, sistematis, cepat, tepat dan selamat.
- 2) Memperjelas tugas dan tanggung jawab pihak-pihak yang terkait dalam penanganan kondisi darurat.
- 3) Untuk menekan jumlah korban baik dari pekerja maupun penumpang, menyelamatkan aset perusahaan dan mengurangi kerusakan lingkungan.
- 4) Untuk memudahkan proses pengawasan dan pemantauan baik korban maupun kondisi terkini daerah yang terkena dampak.

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 4 dari 31

1.4 Dasar

Dasar yang digunakan sebagai acuan dalam penyusunan SOP Kondisi darurat adalah :

- 1) Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722).
- 2) Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048).
- 3) Peraturan Pemerintah No. 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
- 4) Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 100);
- 5) Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian.
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2015 tentang Standard Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api.
- 7) Peraturan Dinas 3 tentang Semboyan.
- 8) Peraturan Dinas 19 jilid I Tentang Urusan Perjalanan Kereta Api dan Urusan Langsir.
- 9) Peraturan Dinas 22 jilid I tentang Penguasaan Stasiun.
- 10) Reglemen 23 tentang Peristiwa Luar Biasa.
- 11) Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. KEP.U/HK.215/VIII/1/KA-2005 tanggal 19 Agustus 2005 tentang Buku Panduan *Good Corporate Governance* (GCG) di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- 12) Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. KEP.U/LL.501/XI/1/KA-2012 tentang Standarisasi Rambu Keselamatan/Rambu Peringatan di Lingkungan Kerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- 13) Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. KEP.U/LL.507/III/2/KA-2014 tentang Kebijakan Keselamatan.
- 14) Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. KEP.U/LL.507/VI/1/KA-2012 tentang Alat Pelindung Diri (APD).
- 15) Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. KEP.M/LL.006/III/9/KA-2014 tentang Standar Operasional Prosedur (SOP) Pos Kesehatan di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- 16) Instruksi Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) No. 7/LL.507/KA-2012 tentang Syarat – syarat Pemasangan dan Pemeliharaan Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di Lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero).
- 17) Instruksi Direksi No. 13/KP.501/KA-2012 tentang Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K) di Lingkuangn Kerja PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 5 dari 31

2. KETENTUAN UMUM TENTANG KONDISI DARURAT

2.1 Kondisi Darurat

Kategori kondisi darurat dalam SOP ini adalah :

- 1) Kecelakaan KA
- 2) Kebakaran
- 3) Bencana Alam
 - a) Gempa Bumi
 - b) Gunung Meletus
 - c) Banjir
 - d) Angin Puting Beliung

2.2 Identifikasi Kondisi Darurat

Identifikasi Kondisi Darurat merupakan langkah awal mengenali potensi bahaya yang mungkin terjadi pada suatu kondisi darurat. Identifikasi ini bertujuan agar dapat mengambil keputusan yang tepat dan cepat terkait dengan jenis penanganan yang diperlukan. Cara melakukan identifikasi adalah :

- 1) Mencari informasi yang tepat, lengkap dan akurat tentang kejadian. Termasuk dalam hal ini informasi tentang kondisi korban agar tidak terjadi kondisi lebih parah.
- 2) Mengenali potensi bahaya yang dapat disebabkan oleh kejadian tersebut.
- 3) Memperhatikan lingkungan, antara lain :
 - a) Memperhatikan lokasi kejadian misalnya berdekatan dengan akses keluar, instalasi listrik, bahan yang mudah terbakar, sarana stabling dan/atau KA yang sedang berhenti di stasiun, gedung mudah runtuh dan lainnya.
 - b) Jumlah penumpang saat itu yang berada di dalam lingkungan stasiun.
 - c) KA berisi Penumpang yang saat itu berhenti di stasiun dan/atau akan berangkat.
 - d) Jumlah personil/pekerja saat itu yang dapat membantu penanganan kondisi darurat sehingga memungkinkan untuk ditangani sendiri atau membutuhkan bantuan pihak lain.
- 4) Memperhatikan peralatan penanganan kondisi darurat di sekitar lokasi kejadian untuk mempermudah penanganan.

2.3 Kecelakaan Kereta Api

Kecelakaan KA dalam SOP ini termasuk kedalam Peristiwa luar biasa hebat (Plh) yang dapat dikategorikan sebagai berikut :

- 1) Kecelakaan hebat apabila dalam peristiwa tersebut berakibat korban manusia tewas atau luka parah.
- 2) Kekusutan hebat perjalanan kereta api dan langsir apabila dalam peristiwa tersebut terdapat
 - a) Kerusakan jalur kereta api atau gangguan lain yang menyebabkan rintang jalan hingga lebih dari 6 jam;
 - b) Kerusakan prasarana dan/atau sarana yang menyebabkan kerugian perusahaan yang sangat besar yang nilainya ditetapkan oleh Direksi;
 - c) Kereta api tabrakan;
 - d) Kereta api keluar rel (sebagian atau seluruhnya);

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 6 dari 31

- e) Kereta, gerbong, atau sarana lain rusak berat karena tertabrak oleh kereta api atau langsiran;
- f) Kelalaian pekerja yang membahayakan dalam melakukan urusan perjalanan kereta api atau langsir; dan/atau
- g) Dugaan atau percobaan sabotase.

2.4 Kebakaran

Jenis – jenis kebakaran adalah sebagai berikut :

1) Kelas A

Merupakan kebakaran yang disebabkan bahan padat kecuali logam yang meninggalkan arang dan abu. Unsur bahan padat tersebut biasanya mengandung karbon, seperti kertas, plastik, karet, busa dan lain-lain sejenisnya. Untuk situasi demikian, media pemadam yang cocok adalah air karena air menyerap kalor/panas dan dapat menembus sampai bagian dalam.

2) Kelas B

Merupakan kebakaran yang disebabkan bahan cair dan gas yang mudah terbakar yang mengandung hidrokarbon dari produk minyak bumi dan turunan kimianya, seperti: minyak, alkohol, bensin, dan lain - lain sejenisnya. Media pemadam yang cocok adalah jenis busa karena akan menutup permukaan cairan yang mengapung di permukaan. Sedangkan untuk bahan gas, media pemadam yang cocok adalah jenis tepung kimia kering atau CO₂ karena akan terjadi proses substitusi oksigen dan atau memutuskan reaksi pembakaran.

3) Kelas C

Merupakan kebakaran yang disebabkan listrik yang bertegangan seperti peralatan elektronik rumah tangga, komputer, televisi, transmisi listrik dan lain –lain sejenisnya. Media pemadam yang cocok adalah jenis bahan kering yaitu tepung kimia atau CO₂.

4) Kelas D

Merupakan kebakaran yang disebabkan bahan logam. Media pemadam yang digunakan harus dirancang khusus yang dapat berfungsi menutup permukaan bahan yang terbakar dengan cara menimbun, misalnya metal – x dan foam. Tidak dianjurkan menggunakan media pemadam seperti air atau yang lainnya karena akan menimbulkan bahaya.

Adapun bahaya yang dapat ditimbulkan dari terjadinya kebakaran :

- 1) Dapat mengganggu jalur transportasi dan operasional kereta api.
- 2) Dapat menimbulkan asap, panas dan gas beracun yang membahayakan jiwa manusia.
- 3) Merusak dan bahkan dapat menghilangkan peralatan, perlengkapan, harta benda lainnya atau bahkan jiwa manusia.
- 4) Mencemari lingkungan.

2.5 Gempa Bumi

Jenis – jenis gempa bumi yang sering terjadi adalah sebagai berikut :

1) Gempa bumi vulkanik (gunung api)

Gempa bumi ini terjadi akibat adanya aktivitas magma, yang biasa terjadi sebelum gunung api meletus. Gempa bumi tersebut hanya terasa di sekitar gunung api.

2) Gempa bumi tektonik

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 7 dari 31

Gempa bumi ini disebabkan oleh adanya aktivitas tektonik, yaitu pergeseran lempeng-lempeng tektonik secara mendadak yang mempunyai kekuatan dari yang sangat kecil hingga yang sangat besar.

Adapun bahaya yang dapat ditimbulkan dari terjadinya gempa bumi :

- 1) Getaran atau guncangan tanah dan dapat berakibat pada bahaya arus pendek, gas bocor yang menyebabkan kebakaran. Getaran atau guncangan ini dapat berdampak pada struktur *track* dan dapat mengganggu perjalanan KA.
- 2) Likuifaksi, merupakan peristiwa berubahnya sifat tanah dari keadaan padat menjadi keadaan cair.
- 3) Longsoran tanah, berdampak pada keamanan *track* saat dilalui KA.
- 4) Tsunami.

2.6 Gunung Meletus

Jenis – jenis letusan gunung berapi :

1) Letusan plinial

Merupakan jenis letusan yang mengakibatkan kerusakan parah terhadap wilayah di sekitarnya. Magma pada letusan Plinial sangat kental dan memiliki kandungan gas yang sangat tinggi. Letusan Plinial dapat berlangsung selama beberapa jam, atau bahkan beberapa hari, dan mengeluarkan asap tebal yang membubung tinggi di udara serta aliran larva yang bergerak sangat cepat.

2) Letusan hawaiian

Letusan ini tidak memancarkan terlalu banyak material piroklastik ke udara, melainkan lebih banyak mengeluarkan lava yang tidak terlalu kental dengan kandungan gas rendah. Lava yang mengalir dan memancar dari air mancur api dapat merusak tanaman dan pepohonan di sekitarnya, namun gerakannya cukup lamban.

3) Letusan strombolian

Letusan ini mengeluarkan sejumlah kecil lava yang menjulang setinggi 15 hingga 90 meter ke udara, dengan letupan-letupan pendek. Ledakan-ledakan yang teratur pada letusan ini dapat menimbulkan bunyi dentuman seperti suara bom, namun letusannya relatif kecil. Letusan Strombolian, secara umum tidak menghasilkan aliran lava, namun sebagian lava akan menyertai proses letusan.

4) Letusan vulkanian

Letusan Vulkanian juga disertai dengan ledakan-ledakan pendek. Letusan Vulkanian juga meluncurkan gumpalan-gumpalan piroklastik. Umumnya, letusan Vulkanian ini tidak disertai dengan aliran lava.

5) Letusan hidrovulkanik

Letusan gunung berapi yang terjadi di dekat samudra, awan mendung atau wilayah lembab lainnya. Perubahan bentuk yang cepat dari air ke uap dapat menyebabkan ledakan dalam partikel - partikel air dan dapat memecahkan material piroklastik, kemudian menciptakan debu api. Letusan ini didominasi oleh letupan - letupan pendek dan asap yang dapat melelehkan salju dalam skala besar, yang mengakibatkan terjadinya tanah longsor dan banjir bandang. *A*

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 8 dari 31

6) Letusan rekahan

Letusan rekahan terjadi apabila magma mengalir ke atas melalui celah-celah di tanah dan bocor keluar ke permukaan. Ini seringkali terjadi pada lokasi dimana pergeseran lempeng menimbulkan retakan besar di penampang bumi. Letusan rekahan ditandai dengan adanya tirai api, sebuah tirai yang memuntahkan lava ke atas permukaan tanah. Letusan rekahan dapat mengeluarkan aliran lava yang sangat berat yang bergerak sangat lamban.

Bahaya yang dapat ditimbulkan dari meletusnya gunung berapi :

1) Aliran lava

Merupakan magma yang meleleh ke permukaan bumi melalui lubang kepundan atau rekahan. Suhunya > 1000 °C. Dapat merusak segala infrastruktur.

2) Aliran piroklastik/awan panas

Merupakan aliran material vulkanik panas yang terdiri dari batuan berat (padat), ringan (berongga) lava massif dan butiran klasik yang pergerakannya dipengaruhi gravitasi dan cenderung mengalir melalui lembah dengan kecepatan 10 – 100 m/detik pada suhu 100 - 1000 °C.

3) Jatuhan piroklastik

Merupakan material yang disemburkan ke udara oleh suatu letusan gunung berapi kemudian jatuh kembali ke permukaan bumi, material ringan seperti abu dapat tertiuip angin sampai jauh puluhan hingga ribuan kilometer. Jatuhan piroklastik dapat menimbulkan hujan abu. Membahayakan penerbangan. Membahayakan saluran pernafasan dan merubuhkan bangunan.

4) Gas beracun

Merupakan gas vulkanik yang dapat mematikan seketika apabila terhirup ke tubuh dalam konsentrasi di atas ambang batas. Gas tersebut antara lain CO₂, SO₂, Rn, H₂S, HCL, HF, H₂SO₄. Gas tersebut pada umumnya tidak berwarna dan tidak berbau.

5) Longsor gunung berapi

6) Lahar letusan

Terjadi pada gunung berapi yang mempunyai danau kawah, terjadi bersamaan saat letusan, air bercampur dengan material lepas gunung berapi mengalir dalam bentuk banjir lahar.

7) Lahar hujan

Lahar hujan terjadi akibat endapan material yang diletuskan diangkut oleh hujan menyebabkan banjir, lumpur, panas atau dingin.

2.7 Banjir

Jenis – jenis banjir adalah sebagai berikut :

1) Banjir bandang

Banjir bandang adalah banjir besar yang terjadi secara tiba-tiba dan berlangsung hanya sesaat yang umumnya dihasilkan dari curah hujan berintensitas tinggi dengan durasi (jangka waktu) pendek yang menyebabkan debit sungai naik secara cepat.

2) Banjir hujan ekstrim

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 9 dari 31

Banjir ini biasanya terjadi sesudah hujan lebat. Umumnya banjir ini akibat meluapnya air hujan yang sangat deras, khususnya bila tanah bantaran sungai rapuh dan tak mampu menahan cukup banyak air.

3) **Banjir luapan sungai/banjir kiriman**

Jenis banjir ini biasanya berlangsung dalam waktu lama dan sama sekali tidak ada tanda-tanda gangguan cuaca pada waktu banjir melanda dataran, sebab peristiwa alam yang memicunya telah terjadi berminggu-minggu sebelumnya. Jenis banjir ini terjadi setelah proses yang cukup lama. Datangnya banjir dapat mendadak. Banjir ini biasanya terjadi pada daerah-daerah lembah.

4) **Banjir pantai**

Banjir yang disebabkan angin puyuh laut atau taifun dan gelombang pasang air laut. Banjir ini terjadi karena air dari laut meresap ke daratan di dekat pantai dan mengalir ke daerah pemukiman atau karena pasang surut air laut. Banjir ini biasanya terjadi di daerah pemukiman yang dekat dengan pantai.

5) **Banjir hulu**

Banjir yang terjadi di wilayah sempit, kecepatan air tinggi dan berlangsung cepat serta jumlah air sedikit. Banjir ini terjadi di pemukiman dekat hulu sungai. Terjadinya banjir ini biasanya karena tingginya debit air yang mengalir, sehingga alirannya sangat deras dan bisa berdampak destruktif.

Bahaya yang dapat ditimbulkan akibat terjadinya banjir :

- 1) Dapat merusak sarana dan prasarana.
- 2) *Track* terendam dan berdampak pada struktur serta keamanannya saat akan dilalui KA.
- 3) Memungkinkan terjadinya gangguan meja pelayanan.
- 4) Dapat memutuskan jalur transportasi.
- 5) Merusak dan bahkan dapat menghilangkan peralatan, perlengkapan, harta benda lainnya atau bahkan jiwa manusia.
- 6) Dapat mengakibatkan pemadaman listrik atau bahaya arus pendek.
- 7) Mencemari lingkungan.
- 8) Mendatangkan masalah gangguan kesehatan (penyakit).
- 9) Dapat menyebabkan erosi ataupun longsor.


2.8 Angin Puting Beliung

Jenis – jenis angin puting beliung berdasarkan skala kecepatan bertiupnya adalah :

- 1) Skala F0, dengan kecepatan kurang dari 73 mph dan taraf kerusakan ringan.
- 2) Skala F1, dengan kecepatan berkisar antara 73 – 112 mph dan taraf kerusakan sedang.
- 3) Skala F2, dengan kecepatan berkisar antara 113 – 157 mph dan taraf kerusakan nan signifikan.
- 4) Skala F3, dengan kecepatan berkisar antara 158 – 206 mph dan taraf kerusakan berat.
- 5) Skala F4, dengan kecepatan berkisar antara 207 – 260 mph dan taraf kerusakan hebat.
- 6) Skala F5, dengan kecepatan berkisar antara 261 – 318 mph dan taraf kerusakan sangat hebat.

Bahaya yang dapat ditimbulkan akibat terjadinya angin puting beliung :

- 1) Dapat merusak sarana dan prasarana.
- 2) Dapat memutuskan jalur transportasi. †

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 10 dari 31

- 3) Merusak dan bahkan dapat menghilangkan peralatan, perlengkapan, harta benda lainnya atau bahkan jiwa manusia.
- 4) Dapat mengakibatkan pemadaman listrik atau bahaya arus pendek.

2.9 Dokumen yang Digunakan

Dokumen yang digunakan dalam penanganan kondisi darurat adalah :

- 1) **Form Identifikasi Korban** yaitu merupakan form yang harus diisi untuk mempermudah identifikasi korban. Form ini berisi data antara lain :
 - a) Data pribadi penumpang : Nama, umur, jenis kelamin, alamat, nomor identitas dan nomor kode booking tiket (untuk disesuaikan dengan **Manifest Penumpang**).
 - b) Data kondisi penumpang : Luka yang diderita, nama rumah sakit yang merawat dan tanggal dirawat.

Form ini digunakan oleh Unit Kesehatan untuk mempermudah pendataan korban pasca terjadinya kondisi darurat.
- 2) **Form Identifikasi Barang**, merupakan form yang digunakan untuk mempermudah saat melakukan identifikasi barang-barang milik penumpang. Form ini digunakan oleh Unit Keamanan pasca terjadinya kondisi darurat.
- 3) **Buku Peraturan Stasiun** yang didalamnya berisi Nomor kontak Rumah Sakit, Pemadam Kebakaran dan Nomor penting lainnya.

3. FASILITAS PENDUKUNG PENANGANAN KONDISI DARURAT

Fasilitas pendukung penanganan kondisi darurat merupakan fasilitas – fasilitas yang harus tersedia baik di wilayah stasiun maupun di dalam sarana untuk penanganan kondisi darurat. Fasilitas pendukung ini berfungsi untuk mempermudah dan mempercepat proses penanganan kondisi darurat tersebut sehingga dapat mengurangi dampak yang ditimbulkan.

3.1 Wilayah Stasiun/Depo/Balai Yasa

Fasilitas pendukung penanganan kondisi darurat adalah :

- 1) **Jalur Evakuasi**, merupakan rute darurat yang digunakan apabila terjadi kondisi darurat.
- 2) **Titik Kumpul (*Assembly point*)**, merupakan tempat evakuasi sementara saat terjadi kondisi darurat.
- 3) **Alat Pemadam Api Ringan (APAR)**, adalah alat pemadam kebakaran yang dapat dijinjing/dibawa, dioperasikan oleh satu orang, berdiri sendiri, mempunyai berat antara 0,5 kg – 16 kg dan digunakan pada api awal.
- 4) **Fasilitas P3K**, adalah semua peralatan, perlengkapan dan bahan yang digunakan dalam pelaksanaan P3K di tempat kerja, sedangkan **Petugas P3K** adalah pegawai yang ditunjuk oleh pimpinan setempat dan disertai tugas tambahan untuk melaksanakan P3K di tempat kerja.
- 5) **Pos Kesehatan**, adalah tempat penanganan pertama kecelakaan dan kegawatdaruratan di stasiun.

3.2 Sarana Lokomotif

Fasilitas pendukung penanganan kondisi darurat yang merupakan bagian dari *Go No Go Item* Lokomotif adalah : 

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 11 dari 31

- 1) **Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di Lokomotif**, adalah alat pemadam kebakaran yang dapat dijinjing/dibawa, dioperasikan oleh satu orang, berdiri sendiri dan digunakan pada api awal, untuk setiap kereta berkapasitas 3-5 kg dengan jenis *dry chemical* atau jenis lain yang sesuai dengan jenis sumber api dan sesuai dengan pelestarian fungsi lingkungan hidup.
- 2) **Stopblok**, merupakan balok pengganjal roda untuk setiap sarana.
- 3) **Rem Darurat di Lokomotif**, merupakan sistem yang dapat berfungsi untuk mengaktifkan pengereman darurat.

3.3 Sarana Kereta

Fasilitas pendukung penanganan kondisi darurat adalah :

- 1) **Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di Kereta**, adalah alat pemadam kebakaran yang dapat dijinjing/dibawa, dioperasikan oleh satu orang, berdiri sendiri dan digunakan pada api awal, untuk setiap kereta berkapasitas 3-5 kg dengan jenis *dry chemical* atau jenis lain yang sesuai dengan jenis sumber api dan sesuai dengan pelestarian fungsi lingkungan hidup.
- 2) **Palu Pemecah Kaca (Emergency Hammer)**, merupakan alat keselamatan yang ditempatkan berdekatan dengan jendela darurat, yang digunakan untuk memecahkan kaca jendela dalam kondisi darurat.
- 3) **Jendela Darurat (Emergency Escape Window)**, merupakan jendela darurat yang dapat dipecah menggunakan Palu Pemecah kaca sebagai pintu darurat saat proses evakuasi penumpang.
- 4) **Stopblok**, merupakan balok pengganjal roda untuk setiap sarana.
- 5) **Rem Darurat (Emergency Brake)**, merupakan alat keselamatan yang digunakan untuk melakukan pengereman lokal pada kereta tersebut untuk kondisi darurat.
- 6) **Petunjuk keselamatan**, merupakan petunjuk yang berisikan informasi mengenai hal – hal yang berkaitan dengan keselamatan seperti jalur evakuasi, lokasi alat pemadam api ringan, lokasi palu pemecah kaca dan tata cara pengamanan darurat.

4. PROSEDUR PENANGANAN KONDISI DARURAT

4.1 Kecelakaan Kereta Api

- 1) Awak Sarana KA yang selamat melaporkan kejadian kepada PPKP dan Stasiun Terdekat. Apabila terjadi suatu kecelakaan kereta api, Awak Sarana KA yang selamat segera memberikan laporan kepada PPKP atau stasiun terdekat tentang :
 - a) Letak Km kejadian.
 - b) Keadaan rangkaian Kereta Api.
 - c) Perkiraan sementara jumlah dan kondisi korban.
 - d) Kebutuhan terkait lokomotif penolong ataupun hal lain.

Laporan ini disampaikan secara lisan dengan alat komunikasi seperti telepon genggam dan selanjutnya dilaporkan secara tertulis dengan menggunakan Bentuk 94.

Masinis bertanggung jawab terhadap pelaporan tersebut, namun apabila Masinis menjadi korban dalam peristiwa ini, maka tanggung jawab pelaporan dialihkan pada Awak Sarana KA lain yang selamat mengikuti garis koordinasinya.

Atas adanya laporan tersebut, PPKP melakukan koordinasi dengan stasiun terdekat dan atau sebaliknya untuk segera menghubungi Unit Kesehatan, Rumah Sakit atau Kepolisian sesuai dengan keperluan dilapangan.



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

No. Dok

:


**SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH
STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN
KERETA API**

Revisi

:

Halaman

: 12 dari 31

- 2) Awak Sarana KA yang selamat segera mengamankan Kereta Api sesuai dengan peraturan dinas yang berlaku agar tidak terjadi kecelakaan lanjutan.
- 3) Awak Sarana KA yang selamat segera mengidentifikasi situasi dan kondisi untuk upaya evakuasi penumpang.
- 4) Awak Sarana KA yang selamat segera membuat jalur evakuasi.
Jalur evakuasi dibuat dengan cara :
 - a) Membuka pintu dan jendela yang masih dapat di buka.
 - b) Membuka pintu dengan paksa dan atau memecahkan kaca jendela untuk difungsikan sebagai pintu darurat.
- 5) Awak Sarana KA yang selamat segera melakukan evakuasi penumpang.
Langkah-langkah evakuasi penumpang dilakukan sebagai berikut :
 - a) Segera membantu korban yang selamat keluar dari kereta dan menempatkan ke tempat yang lebih aman untuk dilakukan evakuasi selanjutnya.
 - b) Melakukan evakuasi korban yang tidak selamat ke tempat yang lebih aman agar lebih mudah dilakukan evakuasi selanjutnya.
 - c) Mengamankan barang – barang milik penumpang.
 - d) Menginformasikan kepada Kepala Stasiun terdekat apabila terdapat korban yang membutuhkan evakuasi lebih lanjut.
- 6) Awak Sarana KA yang selamat melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama.
Adapun hal yang harus dilakukan adalah :
 - a) Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya).
 - b) Sedapat mungkin memberikan pertolongan pertama pada korban.
- 7) Pengaturan penumpang yang selamat menuju ke stasiun.
Awak Sarana KA yang selamat bertanggung jawab melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang selamat menuju stasiun terdekat.
- 8) Tanggung jawab penanganan kondisi darurat :
 - a) Awak Sarana KA dapat memerintahkan pekerja yang selamat dalam KA tersebut untuk membantu proses penanganan kondisi darurat.
 - b) Pekerja yang memiliki jabatan tertinggi yang saat itu selamat dapat memimpin proses penanganan kondisi darurat hingga penanganan dapat dilakukan oleh pihak daerah.
 - c) Pekerja KA yang selamat dalam KA tersebut wajib membantu tugas Awak Sarana KA.
- 9) Pengaturan untuk penumpang yang selamat (Lanjutan)
Kepala Stasiun/PPKA terdekat bertanggung jawab :
 - a) Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung.
 - b) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan).
 - c) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya *Services Recovery*.
- 10) Evakuasi (Lanjutan) terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan.
 - a) Langkah penanganan awal terhadap kecelakaan KA :
 - i) Apabila langkah penanganan awal terhadap keadaan evakuasi dapat di tangani, maka dilanjutkan ke tahap pemulihan. 



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

No. Dok

:

**SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH
STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN
KERETA API**

Revisi

:

Halaman

: 13 dari 31

- ii) Apabila langkah penanganan awal terhadap keadaan evakuasi tidak dapat di tangani, maka Pimpinan Daerah memerintahkan jajarannya yang terkait untuk melakukan penanganan dengan ambulan dan peralatan lain yang dianggap perlu.
- b) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat.
- c) Para Senior Manager/Manager Daop/Divre/SubDivre yang terkait membuat laporan kronologis kejadian dan mendokumentasikannya secara tertulis yang ditujukan kepada Kepala Daerah Operasi.
- d) Pimpinan Daerah menunjuk personil yang berkompeten sesuai bidangnya untuk melakukan pendataan dan melakukan inventarisasi terhadap kerugian yang ditimbulkan, baik dari segi sumber daya manusia, peralatan maupun dokumen-dokumen penting perusahaan.
- e) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan penanganan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan.

4.2 Kebakaran

- 1) Pekerja yang mengetahui terjadinya kebakaran segera menginformasikan kepada Kondektur/Awak Sarana KA lainnya. Terdapat 2 lokasi kejadian kebakaran yang akan mempengaruhi proses penanganannya yaitu :
 - a) Kereta terbakar di petak jalan, dan
 - b) Kebakaran sarana/gedung di Stasiun, Depo Kereta dan Balai Yasa.

Adapun penjelasan untuk penanganan kebakaran di masing – masing lokasi tersebut adalah sebagai berikut :

4.2.1 Kebakaran di Petak Jalan

- 2) Melakukan evakuasi penumpang.
Apabila kebakaran terjadi pada kereta di petak jalan, Kondektur/Awak Sarana KA lainnya segera melakukan evakuasi dengan cara mengarahkan penumpang ke kereta lain yang aman.
- 3) Kondektur/Awak Sarana lainnya berusaha menghentikan KA dengan menarik tuas Rem Darurat.
- 4) Kondektur/Awak Sarana lainnya selanjutnya mengisolasi area yang terbakar.
Serta memindahkan barang – barang yang dapat menjadi pemicu semakin besarnya kebakaran.
- 5) Kondektur/Awak Sarana lainnya mengidentifikasi situasi dan kondisi agar penanganan kebakaran dapat dilakukan dengan tepat.
- 6) Kondektur/Awak Sarana lainnya melakukan pemadaman api :
 - a) Berusaha memadamkan api dengan menggunakan APAR.
 - b) Membuka jendela darurat yang ada pada bagian kedua ujung kereta untuk memperlancar sirkulasi udara.
- 7) Setelah KA berhenti, Kondektur/Awak Sarana lainnya/Petugas Pelayanan/Pekerja melaporkan kepada Masinis untuk diteruskan kepada PPKP, tentang :
 - a) Uraian kejadian dan terkait keterangan api sudah padam atau tidak.
 - b) Nomor kereta dan kelas kereta dan/atau posisi tempat kejadian.



- c) Km tempat kejadian dengan menyebutkan nama stasiun antara.
 - d) Tindakan yang sudah dilakukan.
 - e) Adanya korban baik dari penumpang maupun Awak Sarana KA.
 - f) Kebutuhan unit pemadam kebakaran (apabila api belum dapat dipadamkan).
 - g) Apabila hal ini tidak dapat dilakukan oleh Masinis, Kondektur/Awak Sarana lainnya/Petugas Pelayanan untuk melaporkan kepada PPKP atau stasiun terdekat.
- 8) Atas informasi dari Kondektur/Awak Sarana lainnya/Pekerja, Masinis melaporkan kejadian tersebut kepada PPKP.
- a) Apabila api dapat dipadamkan, Masinis menunggu perintah selanjutnya dari PPKP.
 - b) Apabila api tidak dapat dipadamkan, PPKP akan berkoordinasi dengan unit terkait untuk memberikan bantuan.
- 9) Kondektur/Awak Sarana KA lainnya segera :
- a) Mengidentifikasi situasi dan kondisi untuk upaya evakuasi penumpang.
 - b) Mengamankan Kereta Api sesuai dengan peraturan dinas yang berlaku.
- 10) Kondektur/Awak Sarana lainnya selanjutnya mengisolasi area yang terbakar.
- 11) Awak Sarana KA melakukan evakuasi korban
Dengan langkah-langkah sebagai berikut :
- a) Segera membantu korban yang selamat keluar dari kereta dan menempatkan ke tempat yang lebih aman untuk dilakukan evakuasi selanjutnya.
 - b) Melakukan evakuasi korban yang tidak selamat ke tempat yang aman agar lebih mudah dilakukan evakuasi selanjutnya.
 - c) Mengamankan barang – barang milik penumpang.
 - d) Memisahkan kereta yang terbakar dari rangkaian KA (kecuali KRL).
- 12) Kondektur/Awak Sarana KA lainnya melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama.
Adapun hal yang harus dilakukan adalah :
- a) Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya).
 - b) Sedapat mungkin memberikan pertolongan pertama pada korban.
- 13) Pengaturan penumpang yang selamat menuju ke stasiun.
Awak Sarana KA yang selamat bertanggung jawab melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang selamat menuju stasiun terdekat.
- 14) Tanggung jawab penanganan kondisi darurat :
- a) Awak Sarana KA dapat memerintahkan pekerja yang selamat dalam KA tersebut untuk membantu proses penanganan kondisi darurat.
 - b) Pekerja yang memiliki jabatan tertinggi yang saat itu selamat dapat memimpin proses penanganan kondisi darurat hingga penanganan dapat dilakukan oleh pihak daerah.
 - c) Pekerja KA yang selamat dalam KA tersebut wajib membantu tugas Awak Sarana KA.
- 15) Pengaturan untuk penumpang yang selamat (Lanjutan)
Kepala Stasiun/PPKA terdekat bertanggung jawab:
- a) Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung.
 - b) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan).
 - c) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya *Services Recovery*.
- 16) Evakuasi (Lanjutan) terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan. *J*

	PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
	SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
		Halaman	: 15 dari 31

- a) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat.
- b) Para Senior Manager/Manager Daop/Divre/SubDivre yang terkait membuat laporan kronologis kejadian dan mendokumentasikannya secara tertulis yang ditujukan kepada Kepala Daerah Operasi.
- c) Pimpinan Daerah menunjuk personil yang berkompeten sesuai bidangnya untuk melakukan pendataan dan melakukan inventarisasi terhadap kerugian yang ditimbulkan, baik dari segi sumber daya manusia, peralatan maupun dokumen-dokumen penting perusahaan.
- d) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan penanganan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan.


4.2.2 Kebakaran sarana/gedung di stasiun/Depo/Balai Yasa

- 1) Apabila kebakaran terjadi pada sarana/gedung di Stasiun, Depo Kereta atau Balai Yasa, KUPT/KS segera :
 - a) Mengumumkan atau membunyikan alarm bahaya (apabila ada).
 - b) Memimpin proses Evakuasi orang yang berada di sekitar lokasi kebakaran dan memberikan pertolongan pertama bagi korban.
 - c) Melaporkan kepada Pimpinan terkait dan PPKP (apabila terkait dengan Perka).
- 2) KUPT/KS memimpin proses isolasi area yang terbakar.
Serta memindahkan barang – barang yang dapat menjadi pemicu semakin besarnya kebakaran.
- 3) KUPT/KS mengkoordinir anggotanya untuk melakukan identifikasi situasi dan kondisi agar penanganan kebakaran dilakukan dengan tepat.
- 4) KUPT/KS memimpin upaya-upaya pemadaman api dengan menggunakan APAR.
 - a) Apabila Api dapat dipadamkan, segera melaporkan kepada pimpinan terkait. (aktivitas no. 11).
 - b) Apabila Api tidak dapat dipadamkan, KUPT/KS dan/atau pekerja lainnya harus segera menghubungi Pemadam Kebakaran daerah setempat.
- 5) KUPT/KS memimpin untuk mengambil tindakan pengamanan KA.
Apabila dikhawatirkan kejadian akan berpengaruh pada keselamatan penumpang dan perjalanan KA, KS/KUPT untuk mengambil tindakan :
 - a) Untuk di emplasemen stasiun, apabila lokasi kejadian berdekatan dengan sarana stabling dan atau KA yang menunggu jadwal keberangkatan, sarana dan/atau KA tersebut harus dilangsir menjauhi titik lokasi kebakaran dengan tidak mengabaikan keselamatan penumpang.
 - b) Tidak memberangkatkan dan/atau memasukkan KA.
 - c) Mengamankan KA yang saat itu berhenti di stasiun.
 - d) Menginformasikan kepada PPKA stasiun sebelah menyebelah tentang kejadian tersebut.
- 6) KUPT/KS memimpin proses evakuasi korban.
Dengan langkah-langkah sebagai berikut :
 - a) Segera membantu korban yang selamat dan segera melakukan evakuasi lanjutan.
 - b) Melakukan evakuasi korban yang tidak selamat agar lebih mudah dilakukan evakuasi selanjutnya. *A*



- c) Apabila kebakaran terjadi pada KA yang sedang berhenti di stasiun, Kondektur harus memandu Penumpang untuk segera keluar dari KA. Selanjutnya dengan dibantu oleh Awak Sarana KA lainnya dan Petugas Keamanan Stasiun, untuk segera mengamankan korban dan barang.
- d) Apabila objek kebakaran adalah kereta, berusaha memisahkan kereta yang terbakar dari rangkaian KA.
- 7) KUPT/KS mengkoordinir anggotanya untuk melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama.
Adapun hal yang harus dilakukan adalah :
 - a) Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya).
 - b) Memberikan pertolongan pertama pada korban.
- 8) Tanggung jawab penanganan kondisi darurat :
 - a) KUPT/KS dapat memerintahkan Pekerja untuk membantu proses penanganan kondisi darurat.
 - b) Apabila KUPT/KS karena suatu hal tidak dapat melakukan tanggung jawabnya untuk memimpin proses penanganan kondisi darurat, PPKA/Pejabat lain di bawahnya dapat mengambil alih tanggung jawab tersebut.
 - c) Pekerja yang ada di lokasi kejadian dan selamat wajib membantu tugas KUPT/KS.
- 9) Pengaturan untuk penumpang yang selamat
KUPT/KS bertanggung jawab:
 - a) Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung.
 - b) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan).
 - c) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya *Services Recovery*.
- 10) Evakuasi (Lanjutan) terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan.
 - a) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat.
 - b) Para Senior Manager/Manager Daop/Divre/SubDivre yang terkait membuat laporan kronologis kejadian dan mendokumentasikannya secara tertulis yang ditujukan kepada Kepala Daerah Operasi.
 - c) Pimpinan Daerah menunjuk personil yang berkompeten sesuai bidangnya untuk melakukan pendataan dan melakukan inventarisasi terhadap kerugian yang ditimbulkan, baik dari segi sumber daya manusia, peralatan maupun dokumen-dokumen penting perusahaan.
 - d) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan penanganan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan.

4.3 Bencana Alam

- 1) KS/PPKA stasiun yang terkena dampak bencana alam melaporkan kondisi terkini stasiun kepada PPKP.
Selanjutnya melakukan :
 - a) Koordinasi dengan UPT terkait. 



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

No. Dok

:

**SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH
STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN
KERETA API**

Revisi

:

Halaman

: 17 dari 31

- b) PPKA memberikan informasi kepada seluruh penumpang yg berada didalam kereta atau di stasiun dengan tidak mengabaikan keselamatan dirinya.
- 2) KS/PPKA segera mengidentifikasi situasi dan kondisi yang mungkin akan terjadi karena bencana alam tersebut.
- 3) PPKP bertanggung jawab berkoordinasi melakukan pemantauan.
Memantau dan memberikan informasi kepada Masinis KA yang ada di petak jalan wilayah pengendaliannya tentang kondisi terkini bencana alam tersebut.
- 4) KS/PPKA mengamankan sarana :
 - a) Sedapat mungkin KA dan/atau sarana lain yang berada di lingkungan emplasemen stasiun untuk segera dipasang stoblok.
 - b) Memberangkatkan dan/atau memasukkan KA setelah mendapatkan perintah dari PPKP.
- 5) Melakukan Evakuasi penumpang /Pekerja :
 - a) KS memandu evakuasi penumpang yang berada di stasiun menuju tempat yang aman dari reruntuhan/goncangan/banjir. Proses evakuasi ini dilakukan dengan tertib dan mengikuti ketentuan jalur evakuasi yang ada di stasiunnya.
 - b) Kondektur melakukan evakuasi penumpang KA-nya yang saat itu berhenti di stasiun.
 - c) KS/PPKA dapat memerintahkan pekerja lain untuk membantu proses penanganan kondisi darurat.
 - d) Pekerja yang saat itu beradadi lokasi kejadian wajib membantu tugas KS dalam penanganan kondisi darurat.
- 6) KS/KUPT/Pekerja melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama. Adapun hal yang harus dilakukan adalah :
 - a) Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya).
 - b) Memberikan pertolongan pertama pada korban.
- 7) Pengaturan penumpang yang selamat
 - a) Kepala Stasiun/PPKA bertanggung jawab :
 - b) Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung.
 - c) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan)
 - d) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya Services Recovery.
- 8) Evakuasi Lanjutan terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan
 - a) Unit Kesehatan bertanggung jawab untuk :
 - i) Menyediakan obat – obatan untuk pertolongan pertama dan melakukan identifikasi korban.
 - ii) Pengadaan obat – obatan lainnya yang diperlukan untuk Petugas Stasiun, Awak Sarana KA dan penumpang sepanjang daerah terkena dampak (untuk bencana alam gunung meletus)
 - iii) Memberikan pertolongan pertama pada korban.
 - b) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat.
 - c) Unit Keamanan Stasiun bertanggung jawab terhadap pengamanan aset perusahaan dan barang – barang milik perusahaan yang ada di stasiunnya.
 - d) Unit terkait melakukan pemeriksaan kondisi prasarana untuk selanjutnya hasil pemeriksaan tersebut disampaikan kepada KS/PPKA dan diteruskan kepada PPKP.



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
	Halaman	: 18 dari 31

- e) Senior/Manager Operasi bertanggung jawab untuk :
- i) Memantau dan mendapatkan informasi terkini tentang kemungkinan terjadinya bencana susulan.
 - ii) Memantau jalannya perka.
 - iii) Manager Operasi melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah/BNPB.
- f) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan penanganan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan. ✍



5. DIAGRAM ALUR

5.1 Diagram Alur Penanganan Kondisi Darurat "Kecelakaan KA"

NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "KECELAKAAN KA"
<p>1) Awak Sarana KA yang selamat melaporkan kejadian kepada PPKP dan Stasiun Terdekat. Apabila terjadi suatu kecelakaan kereta api, harus dilaporkan tentang :</p> <ol style="list-style-type: none"> Letak Km kejadian. Keadaan rangkaian Kereta Api. Perkiraan sementara jumlah dan kondisi korban. Kebutuhan terkait lokomotif penolong ataupun hal lain. <p>Laporan ini disampaikan secara lisan dengan alat komunikasi yang ada dan selanjutnya dilaporkan secara tertulis dengan menggunakan Bentuk 94.</p> <p>Masinis bertanggung jawab terhadap pelaporan tersebut, namun apabila Masinis menjadi korban dalam peristiwa ini, maka tanggung jawab pelaporan dialihkan pada Awak Sarana KA lain yang selamat .</p> <p>Atas adanya laporan tersebut, PPKP melakukan koordinasi dengan stasiun terdekat dan atau sebaliknya untuk segera menghubungi Unit Kesehatan, Rumah Sakit atau Kepolisian sesuai dengan keperluan dilapangan.</p> <p>2) Awak Sarana KA yang selamat segera mengamankan Kereta Api sesuai dengan peraturan dinas yang berlaku agar tidak terjadi kecelakaan lanjutan.</p> <p>3) Awak Sarana KA yang selamat segera mengidentifikasi situasi dan kondisi untuk upaya evakuasi penumpang.</p> <p>4) Awak Sarana KA yang selamat segera membuat jalur evakuasi.</p> <p>Jalur Evakuasi dibuat dengan cara :</p> <ol style="list-style-type: none"> Membuka pintu dan jendela yang masih dapat di buka. Membuka pintu dengan paksa dan atau memecahkan kaca jendela untuk difungsikan sebagai pintu darurat. 		<pre> graph TD Start((Mulai)) --> Split(()) Split --> Task1[1 Melaporkan kepada PPKP dan stasiun terdekat] Split --> Task2[2 Mengamankan KA] Task1 --> Task3[3 Mengidentifikasi situasi dan kondisi] Task2 --> Task3 Task3 --> Task4[4 Membuat jalur evakuasi] Task4 --> End((A)) </pre>

4



NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "KECELAKAAN KA"
<p>5) Awak Sarana KA yang selamat segera melakukan evakuasi penumpang. Langkah-langkah evakuasi penumpang dilakukan sebagai berikut :</p> <p>a) Segera membantu korban yang selamat keluar dari kereta dan menempatkan ke tempat yang lebih aman untuk dilakukan evakuasi selanjutnya.</p> <p>b) Melakukan evakuasi korban yang tidak selamat ke tempat yang lebih aman agar lebih mudah dilakukan evakuasi selanjutnya.</p> <p>c) Mengamankan barang – barang milik penumpang.</p> <p>d) Menginformasikan kepada Kepala Stasiun terdekat apabila terdapat korban yang membutuhkan evakuasi lebih lanjut.</p> <p>6) Awak Sarana KA yang selamat melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama. Adapun hal yang harus dilakukan adalah :</p> <p>a) Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya).</p> <p>b) Sedapat mungkin memberikan pertolongan pertama pada korban.</p> <p>7) Pengaturan penumpang yang selamat menuju ke stasiun. Awak Sarana KA yang selamat bertanggung jawab melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang selamat menuju stasiun terdekat.</p> <p>8) Tanggung jawab penanganan kondisi darurat :</p> <p>a) Awak Sarana KA dapat memerintahkan pekerja yang selamat dalam KA tersebut untuk membantu proses penanganan kondisi darurat.</p> <p>b) Pekerja yang memiliki jabatan tertinggi yang saat itu selamat dapat memimpin proses penanganan kondisi darurat hingga penanganan dapat dilakukan oleh pihak daerah.</p> <p>c) Pekerja KA yang selamat dalam KA tersebut wajib membantu tugas Awak Sarana KA.</p> <p>9) Pengaturan untuk penumpang yang selamat (Lanjutan) Kepala Stasiun/PPKA terdekat bertanggung jawab:</p> <p>a) Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung.</p> <p>b) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan)</p> <p>c) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya <i>Services Recovery</i>.</p>	<pre> graph TD A((A)) --> B[5 Evakuasi penumpang] B --> C[7, 8 Pengaturan penumpang yang selamat menuju ke Stasiun] B --> D[6 Melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama] C --> E[9 Pengaturan penumpang yang selamat (Lanjutan)] D --> F[10 Evakuasi (Lanjutan)] E --> G((Selesai)) F --> G </pre>	



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

No. Dok

:

**SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH
STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN
KERETA API**

Revisi

:

Halaman

: 21 dari 31

NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "KECELAKAAN KA"
10)	<p>Evakuasi (Lanjutan) terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan</p> <p>a) Langkah penanganan lanjutan terhadap kecelakaan KA :</p> <p>i) Apabila langkah penanganan awal terhadap keadaan evakuasi dapat di tangani, maka dilanjutkan ke tahap pemulihan.</p> <p>ii) Apabila langkah penanganan awal evakuasi tidak dapat di tangani, maka Pimpinan Daerah memerintahkan jajarannya yang terkait untuk melakukan penanganan dengan ambulans dan peralatan lain yang dianggap perlu.</p> <p>b) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat.</p> <p>c) Para Senior Manager/Manager Daop/Divre/Subdivre yang terkait membuat laporan kronologis kejadian dan mendokumentasikannya secara tertulis yang ditujukan kepada Pimpinan Daerah.</p> <p>d) Pimpinan Daerah menunjuk personil yang berkompeten sesuai bidangnya untuk melakukan pendataan dan melakukan inventarisasi terhadap kerugian yang ditimbulkan, baik dari segi sumber daya manusia, peralatan maupun dokumen-dokumen penting perusahaan.</p> <p>e) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan.</p>	

4



5.2 Diagram Alur Penanganan Kondisi Darurat “Kebakaran”

NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT “KEBAKARAN”
<p>1) Pekerja yang mengetahui terjadinya kebakaran segera menginformasikan kepada Kondektur/ Awak Sarana KA lainnya. Terdapat 2 lokasi kejadian kebakaran yang akan mempengaruhi proses penanganannya yaitu : a) Kereta terbakar di petak jalan, dan b) Kebakaran sarana/gedung di Stasiun, Depo Kereta dan Balai Yasa.</p> <p>2) Melakukan evakuasi penumpang. Apabila kebakaran terjadi pada kereta di petak jalan, Kondektur/Awak Sarana KA lainnya segera melakukan evakuasi dengan cara mengarahkan penumpang ke kereta lain yang aman.</p> <p>3) Kondektur/Awak Sarana lainnya berusaha menghentikan KA dengan menarik tuas Rem Darurat.</p> <p>4) Kondektur/Awak Sarana lainnya selanjutnya mengisolasi area yang terbakar. Serta memindahkan barang – barang yang dapat menjadi pemicu semakin besarnya kebakaran.</p> <p>5) Kondektur/Awak Sarana lainnya mengidentifikasi situasi dan kondisi agar penanganan kebakaran dapat dilakukan dengan tepat.</p> <p>6) Kondektur/Awak Sarana lainnya melakukan pemadaman api : a) Berusaha memadamkan api dengan menggunakan APAR. b) Membuka jendela darurat yang ada pada bagian kedua ujung kereta untuk memperlancar sirkulasi udara. Sebisa mungkin hanya pada kereta yang tidak terbakar.</p>		<pre> graph TD Start((Mulai)) --> 1[1 Informasi kejadian Kebakaran] 1 --> D{Di Petak Jalan?} D -- Tidak --> B((B)) D -- Ya --> 2[2 Evakuasi penumpang/ barang dari kereta yang terbakar] 2 --> 3[3 Berusaha menghentikan KA] 3 --> C((C)) 2 --> 4[4 Mengisolasi lokasi kebakaran] 2 --> 5[5 Melakukan Identifikasi situasi dan kondisi] 4 --> 6[6 Melakukan pemadaman api] 5 --> 6 6 --> C </pre>



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)	No. Dok	:
SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API	Revisi	:
	Halaman	: 23 dari 31

NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "KEBAKARAN"
7)	<p>Setelah KA berhenti, Kondektur/Awak Sarana lainnya/Petugas Pelayanan/Pekerja melaporkan kepada Masinis untuk diteruskan kepada PPKP, tentang :</p> <ol style="list-style-type: none"> Uraian kejadian dan terkait keterangan api sudah padam atau tidak. Nomor kereta dan kelas kereta dan/atau posisi tempat kejadian. Km tempat kejadian dengan menyebutkan nama stasiun antara. Tindakan yang sudah dilakukan. Adanya korban baik dari penumpang maupun Awak Sarana KA. Kebutuhan unit pemadam kebakaran (apabila api belum dapat dipadamkan). Apabila hal ini tidak dapat dilakukan oleh Masinis, Kondektur/Awak Sarana lainnya/Petugas Pelayanan untuk melaporkan kepada PPKP atau stasiun terdekat. 	<pre> graph TD C((C)) --> 7[7 KA berhenti, melaporkan kepada Masinis] 7 --> D1{Api dapat dipadamkan?} D1 -- Ya --> 8a[8a Melapor kepada PPKP dan tunggu perintah] D1 -- Tidak --> 8b[8b Melapor kepada PPKP untuk meminta bantuan] D1 -- Tidak --> 9[9 Mengidentifikasi situasi dan kondisi serta mengamankan KA] D1 -- Tidak --> 10[10 Mengisolasi lokasi kebakaran] 8a --> 11[11 Evakuasi penumpang] 8b --> 11 9 --> 11 10 --> 11 11 --> D((D)) </pre>
8)	<p>Atas informasi dari Kondektur/Awak Sarana lainnya, Masinis melaporkan kejadian tersebut kepada PPKP.</p> <ol style="list-style-type: none"> Apabila api dapat dipadamkan, Masinis menunggu perintah selanjutnya dari PPKP. Apabila api tidak dapat dipadamkan, PPKP akan berkoordinasi dengan unit terkait untuk memberikan bantuan. 	
9)	<p>Kondektur/Awak Sarana KA lainnya segera :</p> <ol style="list-style-type: none"> Mengidentifikasi situasi dan kondisi untuk upaya evakuasi penumpang. Mengamankan Kereta Api sesuai dengan peraturan dinas yang berlaku. 	
10)	<p>Kondektur/Awak Sarana lainnya selanjutnya mengisolasi area yang terbakar.</p>	
11)	<p>Awak Sarana KA melakukan evakuasi penumpang. Dengan langkah-langkah sebagai berikut :</p> <ol style="list-style-type: none"> Segera membantu korban yang selamat keluar dari kereta dan menempatkan ke tempat yang lebih aman untuk dilakukan evakuasi selanjutnya. Melakukan evakuasi korban yang tidak selamat ke tempat yang aman agar lebih mudah dilakukan evakuasi selanjutnya. Mengamankan barang – barang milik penumpang. Memisahkan kereta yang terbakar dari rangkaian KA (kecuali KRL). 	
12)	<p>Kondektur/Awak Sarana KA lainnya melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama. Adapun hal yang harus dilakukan adalah :</p> <ol style="list-style-type: none"> Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya). 	



NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "KEBAKARAN"
<p>12) Kondektur/Awak Sarana KA lainnya melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama. Adapun hal yang harus dilakukan adalah :</p> <p>b) Sedapat mungkin memberikan pertolongan pertama pada korban.</p> <p>13) Pengaturan penumpang yang selamat menuju ke stasiun. Awak Sarana KA yang selamat bertanggung jawab melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang selamat menuju stasiun terdekat.</p> <p>14) Tanggung jawab penanganan kondisi darurat :</p> <p>a) Awak Sarana KA dapat memerintahkan pekerja yang selamat dalam KA tersebut untuk membantu proses penanganan kondisi darurat. b) Pekerja yang memiliki jabatan tertinggi yang saat itu selamat dapat memimpin proses penanganan kondisi darurat hingga penanganan dapat dilakukan oleh pihak daerah. c) Pekerja KA yang selamat dalam KA tersebut wajib membantu tugas Awak Sarana KA.</p> <p>15) Pengaturan penumpang yang selamat (Lanjutan) Kepala Stasiun/PPKA terdekat bertanggung jawab: a) Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung. b) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan). c) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya <i>Services Recovery</i>.</p> <p>16) Evakuasi (Lanjutan) terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan a) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat. b) Para Senior Manager/Manager Daop/Divre/Subdivre yang terkait membuat laporan kronologis kejadian dan mendokumentasikannya secara tertulis yang ditujukan kepada Pimpinan Daerah. c) Pimpinan Daerah menunjuk personil yang berkompeten sesuai bidangnya untuk melakukan pendataan dan melakukan inventarisasi terhadap kerugian yang ditimbulkan, baik dari segi sumber daya manusia, peralatan maupun dokumen-dokumen penting perusahaan. d) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan.</p>	<pre> graph TD D((D)) --> B1314[13,14 Pengaturan penumpang yang selamat menuju ke Stasiun] D --> B12[12 Melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama] B1314 --> B15[15 Pengaturan penumpang yang selamat (Lanjutan)] B12 --> B16[16 Evakuasi (Lanjutan)] B15 --> S((Selesai)) B16 --> S </pre>	



5.3 Diagram Alur Penanganan Kondisi Darurat “Kebakaran” (Lanjutan)

NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT “KEBAKARAN”
<p>1) Apabila kebakaran terjadi pada sarana/gedung di Stasiun, Depo atau Balai Yasa, KUPT/KS segera :</p> <p>a) Mengumumkan atau membunyikan alarm bahaya (apabila ada).</p> <p>b) Memimpin proses Evakuasi orang yang berada di sekitar lokasi kebakaran dan memberikan pertolongan pertama bagi korban.</p> <p>c) Melaporkan kepada Pimpinan terkait dan PPKP (apabila terkait dengan Perka).</p> <p>2) KUPT/KS memimpin proses isolasi area yang terbakar. Serta memindahkan barang – barang yang dapat menjadi pemicu semakin besarnya kebakaran.</p> <p>3) KUPT/KS mengkoordinir anggotanya untuk melakukan identifikasi situasi dan kondisi agar penanganan kebakaran dilakukan dengan tepat.</p> <p>4) KUPT/KS memimpin upaya-upaya pemadaman api dengan menggunakan APAR.</p> <p>a) Apabila Api dapat dipadamkan, segera melaporkan kepada pimpinan terkait. (aktivitas no. 11)</p> <p>b) Apabila Api tidak dapat dipadamkan, KUPT dan/ atau pekerja lainnya harus segera menghubungi Pemadam Kebakaran daerah setempat.</p> <p>5) KUPT/KS memimpin untuk mengambil tindakan pengamanan KA. Apabila dikhawatirkan kejadian akan berpengaruh pada keselamatan penumpang dan perjalanan KA, KS/KUPT untuk mengambil tindakan :</p> <p>a) Untuk di emplasemen stasiun, apabila lokasi kejadian berdekatan dengan sarana stabling dan atau KA yang menunggu jadwal keberangkatan, sarana dan/atau KA tersebut harus dilangsir menjauhi titik lokasi kebakaran dengan tidak mengabaikan keselamatan penumpang.</p> <p>b) Tidak memberangkatkan dan/atau memasukkan KA.</p> <p>c) Mengamankan KA yang saat itu berhenti di stasiun.</p> <p>d) Menginformasikan kepada PPKA stasiun sebelah menyebelah tentang kejadian tersebut.</p> <p>6) KUPT/KS memimpin proses evakuasi korban. Dengan langkah-langkah sebagai berikut :</p> <p>a) Segera membantu korban yang selamat dan selanjutnya dilakukan evakuasi selanjutnya.</p>	<pre> graph TD B((B)) --> 1a[Mengumumkan atau membunyikan alarm bahaya] B --> 1b[Evakuasi orang dari lokasi kebakaran] B --> 1c[Melaporkan kepada Pimpinan terkait dan PPKP (apabila terkait Perka)] 1a --> 2[Mengisolasi lokasi kebakaran] 1b --> 2 1c --> 2 2 --> 3[Melakukan Identifikasi situasi dan kondisi] 3 --> 4[Melakukan pemadaman api] 4 --> D{Api dapat dipadamkan?} D -- Ya --> E((E)) D -- Tidak --> 4b[Menghubungi pemadam kebakaran setempat] D -- Tidak --> 5[Memindahkan sarana yang berdekatan dan mengamankan perka] D -- Tidak --> 6[Melakukan Evakuasi] 4b --> F((F)) 5 --> F 6 --> F </pre>	



NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "KEBAKARAN"
<p>6) KUPT memimpin proses evakuasi korban. b) Melakukan evakuasi korban yang tidak selamat agar lebih mudah dilakukan evakuasi selanjutnya. c) Apabila kebakaran terjadi pada KA yang sedang berhenti di stasiun, Kondektur harus memandu Penumpang untuk segera keluar dari KA. Selanjutnya dengan dibantu oleh Awak Sarana KA lainnya dan Petugas Keamanan Stasiun, untuk segera mengamankan korban dan barang. d) Apabila objek kebakaran adalah kereta, berusaha memisahkan kereta yang terbakar dari rangkaian KA.</p> <p>7) KUPT/KS mengkoordinir anggotanya untuk melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama. Adapun hal yang harus dilakukan adalah : a) Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya). b) Memberikan pertolongan pertama pada korban.</p> <p>8) Tanggung jawab penanganan kondisi darurat : a) KUPT/KS dapat memerintahkan Pekerja untuk membantu proses penanganan kondisi darurat. b) Apabila KUPT karena suatu hal tidak dapat melakukan tanggung jawabnya untuk memimpin proses penanganan kondisi darurat, PPKA/Pejabat lain di bawahnya dapat mengambil alih tanggung jawab tersebut. c) Pekerja yang ada di lokasi kejadian dan selamat wajib membantu tugas KUPT/KS.</p> <p>9) Pengaturan penumpang yang selamat KUPT/KS bertanggung jawab: a) Melaporkan kejadian kepada atasan langsung. b) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan). c) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya <i>Services Recovery</i>.</p> <p>10) Evakuasi (Lanjutan) terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan a) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat. b) Para Senior Manager/Manager Daop/Divre/Subdivre yang terkait membuat laporan kronologis kejadian dan mendokumentasikannya secara tertulis yang ditujukan kepada Pimpinan Daerah.</p>		<pre> graph TD F((F)) --> B7[7 Melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama] B7 --> B89[8,9 Pengaturan penumpang yang selamat] B7 --> B10[10 Evakuasi (Lanjutan)] B89 --> G((G)) B10 --> G </pre>



PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)

No. Dok

:

SOP PENANGANAN KONDISI DARURAT DI WILAYAH STASIUN, DEPO, BALAI YASA DAN DALAM PERJALANAN KERETA API

Revisi

:

Halaman

: 27 dari 31

NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "KEBAKARAN"
10)	<p>Evakuasi (Lanjutan) terhadap korban yang membutuhkan perawatan tambahan.</p> <p>c) Bila proses evakuasi sudah dapat teratasi, tahapan pemulihan akan dilakukan oleh jajaran yang terkait dengan persetujuan Pimpinan Daerahnya.</p> <p>d) Pimpinan Daerah menunjuk personil yang berkompeten sesuai bidangnya untuk melakukan pendataan dan melakukan inventarisasi terhadap kerugian yang ditimbulkan, baik dari segi sumber daya manusia, peralatan maupun dokumen-dokumen penting perusahaan.</p> <p>e) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan.</p>	<pre>graph TD; G((G)) --> 11[Melaporkan proses penanganan kepada Pimpinan terkait]; E((E)) --> 11; 11 --> Selesai((Selesai));</pre>
11.	<p>KUPT/KS selanjutnya melaporkan proses penanganan yang telah dilakukan kepada Pimpinan terkait.</p>	



5.4 Diagram Alur Penanganan Kondisi Darurat "Bencana Alam"

NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "BENCANA ALAM"
<p>1) KS/PPKA stasiun yang terkena dampak bencana alam melaporkan kondisi terkini stasiun kepada PPKP. Selanjutnya melakukan :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Koordinasi dengan UPT terkait. b) PPKA memberikan informasi kepada seluruh penumpang dengan tidak mengabaikan keselamatan dirinya. <p>2) KS/PPKA segera mengidentifikasi situasi dan kondisi yang mungkin akan terjadi karena bencana alam tersebut.</p> <p>3) PPKP bertanggung jawab berkoordinasi untuk melakukan pemantauan. Memantau dan memberikan informasi kepada Masinis KA yang ada di petak jalan wilayah pengendaliannya tentang kondisi terkini bencana alam tersebut. Berkoordinasi dengan stasiun dan/atau pejabat terkait.</p> <p>4) KS/PPKA mengamankan sarana :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Sedapat mungkin KA dan/atau sarana lain yang berada di lingkungan emplasemen stasiun untuk segera dipasang stoblok. b) Memberangkatkan dan/atau memasukkan KA setelah mendapatkan perintah dari PPKP. <p>5) Melakukan Evakuasi penumpang/Pekerja :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) KS/PPKA memandu evakuasi penumpang yang berada di stasiun menuju tempat yang aman dari reruntuhan/goncangan/banjir. Proses evakuasi ini dilakukan dengan tertib dan mengikuti ketentuan jalur evakuasi yang ada di stasiunnya. b) Kondektur melakukan evakuasi penumpang KAnya yang saat itu berhenti di stasiun. c) KS/PPKA dapat memerintahkan pekerja lain untuk membantu proses penanganan kondisi darurat. d) Pekerja yang saat itu beradadi lokasi kejadian wajib membantu tugas KS dalam penanganan kondisi darurat. <p>6) KS mengkoordinir anggotanya untuk melakukan identifikasi korban dan melakukan pertolongan pertama. Adapun hal yang harus dilakukan adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Mendata jumlah korban yang membutuhkan pertolongan lanjutan (harus segera dilarikan ke Rumah Sakit/Puskesmas/Unit Kesehatan lainnya). b) Memberikan pertolongan pertama pada korban. 	<pre> graph TD Start((Mulai)) --> 1[Melaporkan kondisi terkini stasiun kepada PPKP dan berkoordinasi dengan unit terkait] 1 --> 2[Mengidentifikasi situasi dan kondisi] 1 --> 3[Melakukan pemantauan] 2 --> 4[Mengamankan sarana, dokumen perusahaan] 3 --> 5[Evakuasi penumpang] 4 --> G((G)) 5 --> 6[Melakukan identifikasi korban] 6 --> H((H)) </pre>	



NO	KEGIATAN	FLOWCHART PENANGANAN KONDISI DARURAT "BENCANA ALAM"
<p>7) Pengaturan penumpang yang selamat KS/PPKA terdekat bertanggung jawab :</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Melaporkan Kejadian kepada atasan langsung. b) Melakukan koordinasi dengan internal maupun eksternal (apabila diperlukan). c) Melakukan koordinasi dengan pihak terkait untuk pengaturan penumpang yang meneruskan perjalanan dan termasuk didalamnya <i>Services Recovery</i>. <p>8) Evakuasi Lanjutan terhadap korban yang membutuhkan perawatan lanjutan</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Unit Kesehatan bertanggung jawab untuk : <ol style="list-style-type: none"> i) Menyediakan obat – obatan untuk pertolongan pertama dan melakukan identifikasi korban. ii) Pengadaan masker dan obat – obatan lainnya yang diperlukan untuk Petugas Stasiun, Awak Sarana KA dan penumpang sepanjang daerah terkena dampak (untuk bencana alam gunung meletus) iii) Memberikan pertolongan pertama pada korban. b) Senior Manager/Manager terkait wilayah Daop/ Divre setempat bertanggung jawab mengerahkan jajarannya untuk membantu proses evakuasi korban, pengamanan lokasi, penertiban dan pengendalian penumpang selamat. c) Unit Keamanan Stasiun bertanggung jawab terhadap pengamanan aset perusahaan dan barang – barang milik perusahaan yang ada di stasiunnya. d) Unit terkait melakukan pemeriksaan kondisi prasarana untuk selanjutnya hasil pemeriksaan tersebut disampaikan kepada KS/PPKA dan diteruskan kepada PPKP. e) Manager Operasi bertanggung jawab untuk : <ol style="list-style-type: none"> i) Memantau dan mendapatkan informasi terkini tentang kemungkinan terjadinya bencana susulan. ii) Memantau jalannya perka. iii) Manager Operasi melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah/BNPB. f) Pimpinan Daerah dan/atau Direksi Anak Perusahaan bertanggung jawab atas segala pelaksanaan penanganan evakuasi sampai dengan tahap pemulihan. 	<pre> graph TD H((H)) --> 7[Pengaturan penumpang yang selamat] H --> 8[Evakuasi Lanjutan] 7 --> G((G)) 8 --> G G --> Selesai((Selesai)) </pre>	

