

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Setelah melaksanakan Praktik Kerja Profesi ini kami mendapat beberapa kesimpulan yaitu :

Setelah melaksanakan Praktik Kerja Profesi ini kami mendapat beberapa kesimpulan yaitu :

1. Untuk Manajemen K3 di PT. Anindya Mitra Internasional khususnya pada Unit Transportasi sesuai dengan permenhub No. 85 tahun 2018 Unit Transportasi belum melaksanakan secara keseluruhan elemen SMKAU. Dari 10 elemen baru 6 elemen yang dilaksanakan, dan 4 elemen belum dilaksanakan di antaranya ; Komitmen dan kebijakan, pengorganisasian, monitoring dan evaluasi, pengukuran kinerja.
2. Untuk perencanaan perjalanan yaitu penentuan rute atau jalur kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dan barang yang meliputi; asal dan tujuan perjalanan, serta jadwal tetap maupun tidak tetap. Penentuan rute perjalan bus sendiri ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi D.I.Y, sebelum ditetapkan dilakukan survey jalur agar tidak terjadi ketegangan dengan angkutan transportasi lain dengan cara; bertanya apakah keberatan jika bus Transjogja beroperasi di jalur 61, jika keberatan nantinya akan dibatalkan tetapi jika disetujui maka akan di buatkan SK untuk jalur yang akan digunakan bus Transjogja.
3. Untuk sistem manajemen kendaraan sudah baik khususnya pada bagian pemeliharaan kendaraan, akan tetapi ada juga beberapa bagian yang belum sesuai diantaranya peralatan kendaraan seperti dongkrak, pipa dongkrak, kunci roda dll.
4. Pada Manajemen Kru yang ada di PT. Anindya Mitra Internasional sendiri sudah mencakup beberapa aspek diantaranya; metode

perekrutan dan pelatihan yang sudah cukup baik, namun belum sesuai karena pelatihan hanya dilakukan pada saat perekrutan saja.

V.2 Saran

1. Untuk meningkatkan Sistem Manajemen Keselamatan pada Unit Transportasi PT. Anindya Mitra Internasional. Sebaiknya melengkapi elemen-elemen yang belum diterapkan diantaranya : Membuat Komitmen dan Kebijakan perusahaan tentang SMKAU, menerapkan pengorganisasian, Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor serta manajemen bahaya dan resiko.
2. Karena pada rute Bus Transjogja tidak terdapat identifikasi perjalanan maka perlu adanya identifikasi dengan cara menggunakan media Hazard Map yang mempunyai tujuan untuk meminimalisir apabila terjadi incident/accident.
3. Sebaiknya Unit Transportasi menyediakan peralatan penunjang pemeliharaan dan perbaikan kendaraan pada masing-masing bus yaitu menyediakan seperti APAR, dongkrak, kunci roda dll.
4. Perlunya pelatihan secara rutin pada pramudi tujuannya agar pramudi selalu tau tata cara mengemudikan kendaraan yang baik, benar, dan aman.

DAFTAR PUSTAKA

- _____.(1970), Undang-undang Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja
- _____.(2009), Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- _____.(2017), Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- _____.(2018), Peraturan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Barang
- _____.(1996), Keputusan Ka Bapeda No. 255 Tahun 1996 tentang Tata Cara dan Persyaratan Penyimpanan dan Pengumpulan Minyak Pelumas Bekas
- _____.(2003), Undang-undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan
- _____.(1996), Peraturan Menteri No. 5 Tahun 1996
- _____.(2012), Pemerintah Pemerintah No. 50 Tahun 2012 tentang penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3)
- _____.(2008), Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 9 Tahun 2008