



LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA PEMERINTAH

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
(KNKT)

TAHUN 2022

RINGKASAN EKSEKUTIF

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merupakan lembaga non struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden Republik Indonesia yang dalam pelaksanaan tugasnya dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang KNKT. Sekretariat KNKT merupakan unit kerja pendukung KNKT yang secara fungsional bertanggung jawab kepada KNKT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal. Hal ini diatur dalam Peraturan Presiden RI No. 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Laporan Kinerja ini menyajikan capaian kinerja dari Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai salah satu bentuk pertanggungjawaban dalam melaksanakan tugas dan fungsi yang dipercayakan atas penggunaan anggaran. LKIP dibuat semata-mata untuk mewujudkan cita-cita reformasi birokrasi pada Lembaga. Maka dari itu, laporan kinerja ini salah satu komponen untuk mengukur akuntabilitas kinerja Lembaga yang disusun berdasarkan Perjanjian Kinerja KNKT tahun 2022.

Laporan ini memuat hasil capaian kinerja yang diukur dalam 16 Indikator kinerja yang mengukur keberhasilan dari 6 Sasaran Program yang telah tercapai sebesar 100%. Capaian tersebut didukung dengan dana sebesar Rp.39.721.808.000,- dan terealisasi sebesar Rp. 39.206.533.177 atau 98,70%. Kualitas penyerapan anggaran tersebut mempertimbangkan ketercapaian output kegiatan dan outcome yang dihasilkan dari pelaksanaan kegiatan tersebut sehingga dapat memberikan dampak yang bermanfaat bagi masyarakat luas.

Capaian tersebut tidak terlepas dari dilaksanakannya program prioritas. Laporan ini dibuat sebagaimana mestinya sebagai wujud pertanggungjawaban kinerja KNKT selama satu tahun sekaligus menjadi bahan evaluasi perbaikan kinerja kedepannya dalam rangka meningkatkan kualitas kinerja KNKT tentunya dalam bidang keselamatan transportasi.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga kami dapat menyelesaikan penyusunan Laporan Kinerja ini dengan tepat waktu. Laporan kinerja merupakan perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan atas keberhasilan/kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan dalam rangka mencapai visi, misi dan tujuan organisasi secara terukur sesuai dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan sebagaimana diatur dalam Perpres Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Sebagai salah satu instansi pemerintah dengan tugas pokok dan fungsi melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, Komite Nasional Keselamatan Transportasi tentunya juga harus menyampaikan Laporan Kinerja Tahunan sehingga para stakeholder dan masyarakat umum mendapat informasi tentang apa yang telah dilakukan dalam Tahun Anggaran yang telah berakhir pada 31 Desember 2022.

Berbagai upaya telah dilakukan dan akan terus diperkuat mewujudkan Komite Nasional Keselamatan Transportasi menjadi organisasi kepercayaan masyarakat. Serta menjadi referensi bagi semua pihak dalam bidang investigasi kecelakaan transportasi pada semua moda dan menjadi salah satu penentu arah kebijakan keselamatan transportasi nasional. Oleh karena itu, kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diperlukan sebagai bahan perbaikan dalam penyusunan laporan dan membuat Komite Nasional Keselamatan Transportasi menjadi lebih baik di masa mendatang.

Jakarta, Januari 2023

**KEPALA SEKRETARIAT
KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



HERSON, SH., MM

Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630415198411 001

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
KATA PENGANTAR	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi	2
1.2.1 Tugas dan Fungsi	2
1.2.2 Organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi	3
1.3 Sumber Daya Manusia (SDM).....	5
1.5 Peran dan Isu Strategis KNKT	6
1.6. Sistematika Penyajian	7
BAB II PERENCANAAN KINERJA	10
2.1. Perencanaan Strategis	10
2.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022.....	10
2.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2022.....	12
2.4 Sasaran Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi.....	14
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA	17
3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja.....	17
3.2 Pengukuran Capaian Kinerja.....	17
3.3 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi	19
3.3.1 Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	20
3.3.2 Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	23
3.3.3 Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	24
3.3.4 Sasaran Strategis 4: Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	26
3.3.5 Sasaran Strategis 5: Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	27
3.3.6 Sasaran Strategis 6: Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	31
3.4.1 Alokasi total anggaran tahun 2022	34
3.5 capaian keberhasilan lainnya.....	35
BAB IV PENUTUP	36
4.1 Kesimpulan	36
4.2 Saran Tindak Lanjut.....	37
LAMPIRAN	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Struktur Organisasi KNKT	6
Gambar 1.2 Grafik Jumlah SDM KNKT menurut Status Kepegawaian dan jenis kelamin..	14
Gambar 1.3 Grafik Jumlah SDM KNKT menurut Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin	15
Gambar 2.1 Peta Strategis KNKT	31
Gambar 3.1 Tingkat variable pengukuran dalam penilaian evaluasi kinerja anggaran	48

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merupakan lembaga non struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden Republik Indonesia yang dalam pelaksanaan tugasnya dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang KNKT. Sekretariat KNKT merupakan unit kerja pendukung KNKT yang secara fungsional bertanggung jawab kepada KNKT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal.

Laporan Kinerja ini menyajikan capaian kinerja dari Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai salah satu bentuk pertanggungjawaban dalam melaksanakan tugas dan fungsi yang dipercayakan atas penggunaan anggaran. Setiap instansi pemerintah diharuskan memberikan informasi kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas kinerja yang telah dan seharusnya dicapai dan sebagai salah satu alat pemacu dalam peningkatan dan perbaikan kinerja bagi instansi pemerintah. Sebagai upaya untuk memastikan peningkatan pelayanan publik, pelaksanaan *good governance* dalam organisasi dan untuk memudahkan penilaian terhadap suatu organisasi sebagaimana tuntutan masyarakat pada era keterbukaan seperti yang terjadi saat ini.

Hal tersebut ditegaskan dalam berbagai peraturan perundang-undangan diantaranya adalah Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 69 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Penetapan Kinerja dan Laporan Akuntabilitas Kinerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Laporan kinerja merupakan amanat dari Peraturan Pemerintah Nomor: 8 Tahun 2006 tentang Pelaporan Keuangan dan Kinerja Instansi Pemerintah, Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang petunjuk teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : 85

Tahun 2020 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Secara fungsional, dalam penyusunan Laporan Kinerja KNKT Tahun 2022 merupakan sebagai bentuk pertanggungjawaban untuk melaporkan keberhasilan dan kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan di dalam Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022, serta sebagai umpan balik untuk memacu perbaikan kinerja KNKT pada tahun mendatang. Oleh karena itu, substansi penyusunan Laporan Kinerja didasarkan pada hasil-hasil capaian indikator kinerja KNKT.

1.2 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi, tugas dan fungsi serta struktur organisasi KNKT adalah sebagai berikut:

1.2.1 Tugas dan Fungsi

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 pasal 3, KNKT memiliki tugas melaksanakan Investigasi Kecelakaan Transportasi, serta dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 3, KNKT menyelenggarakan fungsi; Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, KNKT menyelenggarakan fungsi, yaitu:

- a. Permintaan data dan keterangan kepada perseorangan, pelaku, pegawai/pejabat instansi terkait, instansi terkait, Lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat, dan/atau pihak lain;
- b. Pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab Kecelakaan Transportasi;
- c. Penyusunan laporan hasil pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi;
- d. Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir kecelakaan transportasi;
- e. Pelaksanaan koordinasi dan kerja sama investigasi kecelekaan transportasi;
- f. Pelaksanaan evaluasi, pemantauan, klarifikasi, pengkajian, dan sosialisasi atas rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi; dan
- g. penyelenggaraan system informasi investigasi kecelakaan transportasi.

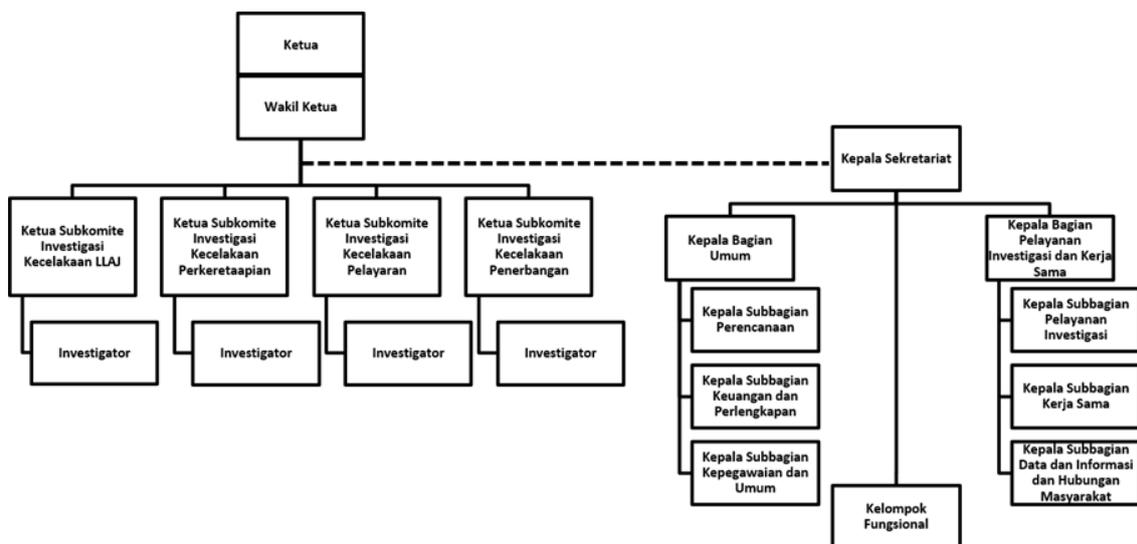
Pelaksanaan tugas atas pemberian rekomendasi dari hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Rekomendasi yang diberikan tersebut

kemudian ditindaklanjuti oleh para pihak terkait sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan KNKT dapat melakukan klarifikasi dan monitoring terhadap proses tindaklanjut atas rekomendasi dari hasil investigasi kecelakaan transportasi yang dilakukan oleh pihak terkait.

1.2.2 Organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 KNKT dan Peraturan Menteri Nomor 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan tata kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Gambar 1.1
STRUKTUR ORGANISASI
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
SESUAI PERPRES NO. 102 TAHUN 2022 dan PM NO.48 TAHUN 2012



Guna meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelaksanaan tugas dan fungsi Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang tertuang pada Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang mempunyai tugas sebagai berikut:

a. Ketua KNKT

Ketua KNKT mempunyai tugas memimpin pelaksanaan tugas dan fungsi KNKT

b. Wakil Ketua

Wakil Ketua KNKT mempunyai tugas dan fungsi embantu Ketua dalam memimpin pelaksanaan tugas dan fungsi KNKT.

c. Anggota KNKT

Anggota KNKT mempunyai tugas dan fungsi sesuai dengan kualifikasinya untuk bertanggung jawab dalam hal memimpin, mengorganisir, mengendalikan, dan mengawasi terhadap pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi. Dalam hal terjadi Kecelakaan Transportasi, Anggota KNKT yang tugas dan fungsi sesuai dengan kualifikasi, bertindak memimpin dan sebagai coordinator Investigator dalam pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Dalam rangka meningkatkan efektifitas pelaksanaan tugas dan fungsi dukungan teknis dan administrative kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta sebagai pelaksanaan Peraturan Presiden Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 48 tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Sekretariat KNKT dipimpin oleh seorang Kepala Sekretariat dan terdiri atas:

a. Bagian Tata Usaha

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan rencana, program, dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan, dan pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan barang milik negara, serta pelaksanaan urusan kepegawaian dan pengelolaan sumber daya manusia investigasi, hukum, organisasi, tata laksana, rumah tangga, dan keprotokolan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi:

- 1) Penyiapan bahan penyusunan rencana, program, dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan;
- 2) Penyiapan bahan pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan barang milik negara; dan
- 3) Pelaksanaan urusan kepegawaian dan pengelolaan sumber daya manusia investigasi, hukum, organisasi, tata laksana, rumah tangga, dan keprotokolan.

b. Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerja Sama

Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerja sama mempunyai tugas melaksanakan penyiapan pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi, kerja sama investigasi dan kerjasama lainnya, dan pengelolaan data dan informasi serta hubungan masyarakat.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerjasama menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan bahan pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi;
- 2) penyiapan bahan pemberian dukungan pelaksanaan kerjasama investigasi dan kerja sama lainnya; dan
- 3) penyiapan bahan pengelolaan data dan informasi serta hubungan masyarakat.

1.3 Sumber Daya Manusia (SDM)

Pada tahun 2022 KNKT memiliki jumlah Sumber Daya Manusia sebanyak 107 orang yang terdiri dari Pejabat struktural sebanyak 9 orang, Pegawai Fungsional Tertentu sebanyak 36 orang, fungsional umum sebanyak 32 orang (anggota KNKT dan Investigator) dan Staf Pendukung sebanyak 25 orang.

Tabel 1.1

Jumlah dan Persentase SDM KNKT Menurut Status Kepegawaian (Struktural/Fungsional/Staf) dan Jenis Kelamin

No	Status Kepegawaian	Jumlah Pegawai			Presentase Komposisi Pegawai			Presentase Partisipasi Pegawai		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
I	Struktural									
1.1	Eselon II	1	0	1	100,00	0,00	100,00	1,28	0,00	0,94
1.2	Eselon III	2	0	2	100,00	0,00	100,00	2,56	0,00	1,89
1.3	Eselon IV	4	2	6	66,67	33,33	100,00	5,13	7,14	5,66
	Sub Total	7	2	9	77,78	22,22	100,00	8,97	7,14	8,49
II	Fungsional Tertentu									
2.1	Anggota KNKT	3	0	3	100,00	0,00	100,00	8,82	0,00	8,11
2.2	Investigator	31	3	34	91,18	8,82	100,00	91,18	100,00	91,89
	SubTotal	34	3	37	91,89	8,11	100,00	43,59	10,71	34,91
III	Fungsional Umum	21	17	38	55,26	44,74	100,00	26,92	60,71	35,85
IV	Staf Pendukung	16	6	22	72,73	15,79	100,00	20,51	21,43	20,75
	JUMLAH	78	28	106	73,58	22,71	100,00	100,00	100,00	100,00

Tabel 1.2

Jumlah dan Persentase SDM KNKT Menurut Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin
Posisi Tahun 2022

No	Golongan	Jumlah Pegawai			Presentase Komposisi Pegawai			Presentase Partisipasi Pegawai		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
1	Golongan IV/e	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2	Golongan IV/d	1	0	1	0,00	0,00	100,00	2,38	0,00	0,02
3	Golongan IV/c	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4	Golongan IV/b	2	0	2	100,00	0,00	100,00	4,76	0,00	3,33
5	Golongan IV/a	2	1	3	66,67	33,33	100,00	4,76	5,56	5,00
6	Golongan III/d	10	4	14	71,43	28,57	100,00	23,81	22,22	23,33
7	Golongan III/c	12	2	14	85,71	14,29	100,00	28,57	11,11	23,33
8	Golongan III/b	3	2	5	60,00	40,00	100,00	7,14	11,11	8,33
9	Golongan III/a	3	4	7	42,86	57,14	100,00	7,14	22,22	11,67
10	Golongan II/d	1	0	1	0,00	0,00	0,00	2,38	0,00	1,67
11	Golongan II/c	6	4	10	60,00	40,00	100,00	14,29	22,22	16,67
12	Golongan II/b	2	0	2	100,00	0,00	100,00	4,76	0,00	3,33
13	Golongan II/a	0	1	1	0,00	100,00	100,00	0,00	5,56	1,67
JUMLAH		42	18	60	70,00	30,00	100,00	100,00	100,00	98,35

1.5 Peran dan Isu Strategis KNKT

Pemerintah Republik Indonesia bertanggung jawab untuk melakukan investigasi pada setiap kecelakaan transportasi yang terjadi di dalam wilayah Republik Indonesia yang melibatkan prasarana dan sarana transportasi nasional atau melibatkan negara lain yang memasuki wilayah Republik Indonesia. Untuk itu dibentuk Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai badan yang bertugas melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi.

Pada hakekatnya tugas Investigasi yang dilaksanakan KNKT merupakan satu rangkaian yang melekat dari upaya Kementerian Perhubungan dalam mencegah terjadinya kecelakaan transportasi, meningkatkan rasa aman dan keselamatan bagi pengguna jasa setiap moda transportasi, dalam rangka implementasi program “*Road Map to Zero Accident*” dengan penekanan pada aspek 3S (*Safety, Security, Services*)+C (*Compliances*) bagi masyarakat. Pelaksanaan Investigasi oleh KNKT selalu didasarkan pada azas yang berlaku Internasional

yaitu *No Blame, No Judicial* dan *No Liability Investigation*, yaitu menyelidiki kecelakaan untuk mengungkap Apa, Mengapa dan Bagaimana kecelakaan tersebut bisa terjadi, menemukan rangkaian penyebab dan faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan serta memperbaiki sistem atau proses yang lemah dan keliru untuk dapat diperbaiki melalui suatu Rekomendasi kepada semua instansi terkait.

Keselamatan transportasi merupakan bagian terpenting baik dalam penyelenggaraan transportasi maupun dalam kehidupan sosial masyarakat. Isu keselamatan transportasi sudah merupakan perhatian utama dalam program pembangunan baik dalam skala nasional, regional dan global. Isu strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi antara lain:

- 1) Meningkatkan koordinasi dan Kerjasama dengan stakeholder dalam peningkatan Sumber daya Investigasi Keselamatan Transportasi;
- 2) Meningkatkan koordinasi dengan Instansi atau Lembaga atau pihak lain yang telah menerima rekomendasi KNKT untuk rencana aksi pelaksanaan rekomendasi tersebut;
- 3) Meningkatkan capacity building anggota investigator melalui pelatihan-pelatihan;
- 4) Menerapkan State Safety Program (SSP) pada setiap moda agar menjadi organisasi yang mandiri karena peran dan fungsi organisasi ini menuntut struktur organisasi dan cakupan yang lebih luas. SSP yang diwajibkan oleh ICAO untuk moda penerbangan, dimana konsep tersebut sangat baik juga untuk diterapkan pada setiap moda. Dimana SSP merupakan suatu kesinambungan terhadap system management keselamatan yang ada dari masing masing moda saat ini. Untuk ini kami KNKT sangat menyarankan agar SSP dapat diterapkan pada semua moda.

Upaya mewujudkan transportasi yang aman dan nyaman adalah dengan meningkatkan kepastian keselamatan transportasi yang dapat dipantau dari menurunnya jumlah kecelakaan transportasi, dan menurunnya tingkat kualitas kecelakaan transportasi (penurunan jumlah korban). Upaya menurunkan tingkat kecelakaan dapat dilakukan secara preventif maupun proaktif. Wujud upaya penurunan kecelakaan transportasi ini diantaranya dengan adanya lembaga/organisasi yang mumpuni dalam melakukan investigasi penyebab kecelakaan transportasi, sehingga tidak terulang kembali kecelakaan transportasi karena penyebab yang sama.

1.6. Sistematika Penyajian

Sistematika Penyajian Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2022 mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020

Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, dengan susunan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini disajikan penjelasan umum organisasi, dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (*strategic issues*) yang sedang dihadapi organisasi.

BAB II PERENCANAAN KINERJA

Pada bab ini diuraikan ringkasan/ikhtisar perjanjian kinerja tahun yang bersangkutan. Perencanaan Kinerja merupakan proses penetapan kegiatan tahunan dan indikator Kinerja berdasarkan program, kebijakan, dan sasaran yang telah ditetapkan. Ini merupakan proses penyusunan rencana Kinerja sebagai penjabaran dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam Renstra, yang akan dilaksanakan oleh instansi pemerintah melalui berbagai kegiatan tahunan.

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

A. Capaian Kinerja Organisasi

Pada sub bab ini disajikan capaian kinerja organisasi untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis Organisasi sesuai dengan hasil pengukuran kinerja organisasi. Untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis tersebut dilakukan analisis capaian kinerja sebagai berikut:

1. Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun ini, dan analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang akan dilakukan;
2. Membandingkan antara realisasi kinerja serta capaian kinerja tahun ini dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir;
3. Membandingkan realisasi kinerja sampai dengan tahun ini dengan target jangka menengah yang terdapat dalam dokumen perencanaan strategis organisasi;
4. Membandingkan realisasi kinerja tahun ini dengan target nasional (jika ada);
5. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya;
6. Capaian lainnya.

B. Realisasi Anggaran

Pada sub bab ini diuraikan realisasi anggaran yang digunakan dan yang telah digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi sesuai dengan dokumen perjanjian kinerja.

BAB IV PENUTUP

Pada bab ini diuraikan kesimpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan organisasi untuk meningkatkan kinerjanya.

LAMPIRAN

1. Rencana Kinerja Tahunan;
2. Perjanjian Kinerja;
3. Lain-lain yang dianggap perlu.

BAB II PERENCANAAN KINERJA

2.1. Perencanaan Strategis

Rencana Strategis merupakan sarana yang menjadi pijakan suatu organisasi dalam mencapai tujuan sesuai dengan visi dan misi yang akan dicapai dalam kurun waktu lima tahun dengan memperhitungkan berbagai kekuatan/potensi, hambatan dan peluang yang ada atau mungkin timbul. Dokumen Renstra ini memuat tujuan dan sasaran strategis serta kebijakan dan program yang realistis selama periode 2020-2024. Rencana Strategis (Renstra) Komite Nasional Keselamatan Transportasi mengacu sejalan dengan dokumen Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2020-2024 karena anggaran KNKT menginduk pada anggaran Sekretariat Jenderal sehingga program-program yang akan dijalankan harus menyesuaikan dengan ketersediaan alokasi pendanaan yang diberikan.

Rencana Kinerja merupakan penjabaran lebih lanjut dari perencanaan strategis yang didalamnya memuat seluruh sasaran dan target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun mendatang dengan menunjukkan sejumlah indikator kinerja utama (*key performance indicators*) yang relevan. Indikator dimaksud meliputi indikator-indikator pencapaian sasaran dan indikator kinerja kegiatan (IKK) Rencana kinerja ini merupakan tolak ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan/ kegagalan penyelenggaraan pemerintah untuk periode 1 (satu) tahun ke depan. Dokumen Rencana Kinerja antara lain berisikan informasi mengenai:

- a. Sasaran, Indikator kinerja dan target yang akan dicapai pada periode tahun bersangkutan;
- b. Program yang akan dilaksanakan selama 1 (satu) tahun ke depan;
- c. Kegiatan, Indikator kinerja serta target yang diharapkan dalam suatu kegiatan; dan
- d. Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan seluruh kegiatan.

Untuk mewujudkan tujuan dan sasaran KNKT Tahun 2020-2024 dalam rangka mewujudkan visi dan misi sebagaimana tercantum dalam Rencana Strategis (RENSTRA) Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta Rencana Kerja Anggaran Kementerian/ Lembaga (RKA-K/L), maka setiap tahun disusun program dan kegiatan pembangunan seperti yang tertuang di dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

2.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022

Dalam rangka penyelenggaraan Perencanaan Kinerja, Komite Nasional Keselamatan Transportasi telah menetapkan Rencana Kinerja Tahunan yang merupakan penjabaran dari sasaran dan program yang ditetapkan dalam Rencana Strategis (RENSTRA) yang akan

dilaksanakan dan berisi informasi mengenai target kinerja. Adapun Rencana kinerja Tahunan 2022 Unit Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1
Rencana Kinerja Tahunan
Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Tahun 2022

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54
		2.	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4
		3.	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	4.	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	5.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6
		6.	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	7.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12
		8.	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	Kegiatan	5
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	9.	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1
		10.	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100

		11.	Jumlah Sarana internal	Paket	1
		12.	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3
		13.	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	Dokumen	5
		14.	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3
		15.	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	Dokumen	3
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	16.	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2

2.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2022

Selain adanya Rencana Kinerja Tahunan, pada awal Tahun 2022 Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi telah menyusun dokumen yang termuat dalam suatu kesepakatan perjanjian kinerja antara Kepala Sekretariat KNKT dengan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) diwajibkan membuat Surat Pernyataan Penetapan Kinerja yang berisi janji akan mewujudkan target kinerja tahunan. Dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan, keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab Kuasa Pengguna Anggaran (KPA). Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan selaku atasan dari Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) akan memberikan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi akuntabilitas kinerja terhadap capaian kinerja dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi. Berikut Perjanjian Kinerja:

Tabel 2.2 Perjanjian Kinerja Tahun 2022

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54
		2.	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4
		4.	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	4.	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	5.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6
		6.	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	7.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12
		8.	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	Kegiatan	5
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	9.	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1
		10.	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100
		11.	Jumlah Sarana internal	Paket	1
		12.	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3
		13.	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja	Dokumen	5

			dan Pelaksanaan Anggaran		
		14.	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3
		15.	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	Dokumen	3
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	16.	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2

2.4 Sasaran Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Sasaran adalah hasil yang akan dicapai oleh instansi pemerintah secara spesifik, terukur dan dalam kurun waktu yang telah ditentukan. Proses mencapai sasaran diberikan indikator sebagai ukuran tingkat keberhasilan pencapaian sasaran untuk diwujudkan pada tenggang waktu yang telah ditargetkan. Berdasarkan hal tersebut maka disusun sasaran strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam kurun waktu Tahun anggaran 2022, sasaran strategis Tahun Anggaran 2022 addalah sebagai berikut;

Tabel 2.3 Sasaran Strategis KNKT 2022

<i>Stakeholder</i>	
SS.1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi
<i>Customer</i>	
SS.2	Terlaksananya Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Profesional, Independen dan Objektif untuk menghasilkan Rekomendasi yang Efektif sesuai dengan Peraturan yang Berlaku dan Konvensi Internasional
<i>Internal Business Process</i>	
SS.3	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum
SS.4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT
SS.5	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT
<i>Learning and Growth</i>	
SS.6	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT
SS.7	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi

Kemudian berdasarkan sasaran strategis tersebut disusun peta strategis. Peta strategis adalah sejumlah sasaran strategis yang terangkai dalam hubungan sebab akibat dan mengacu pada tugas dan tanggung jawab Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Gambar 2.1
Peta Strategis KNKT 2022



Strategi Komite Nasional Keselamatan Transporasi

Strategi yang digunakan oleh KNKT di dalam menjalankan kebijakan adalah:

1. Meningkatkan kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi;
2. Membuat Rancangan Undang-undang keselamatan nasional tentang kelembagaan, pendanaan, penyusunan program keselamatan, investigasi kecelakaan serta kampanye keselamatan;
3. Mempersiapkan KNKT menjadi lembaga sesuai dengan undang-undang keselamatan nasional yang efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkau nasional dan internasional, diantaranya dengan merintis pembentukan perwakilan di tingkat provinsi atau wilayah, serta menata kelengkapan administrasi;

4. Meningkatkan profesionalisme dan kinerja KNKT melalui kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang kompeten baik di dalam dan di luar negeri dalam rangka:
 - a. Peningkatan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen, pola pendidikan dan pelatihan, serta standar kompetensi teknis di bidang investigasi;
 - b. Bantuan tenaga ahli dan penelitian dengan lembaga pendidikan, instansi pemerintah, lembaga penelitian dan organisasi terkait.
5. Meningkatkan kelengkapan sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi, anggaran pembiayaan (termasuk anggaran kontijensi) dan hak keuangan serta fasilitas KNKT dengan mematuhi ketentuan prosedur penyusunan anggaran;
6. Meningkatkan kegiatan monitoring dan evaluasi rekomendasi KNKT dengan melakukan inovasi dalam penyelenggaraannya.

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

Penyusunan LAKIP Komite Nasional Keselamatan Transportasi merupakan bentuk pertanggungjawaban kinerja periode tahun 2022 yang memuat realisasi kinerja dan persentase capaian kinerja atas target-target kinerja yang telah diperjanjikan selama tahun 2022.

3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja

Capaian kinerja merupakan dasar dalam menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Adapun manfaat dari pengukuran capaian kinerja yaitu memberikan kepada para pihak internal maupun eksternal tentang pelaksanaan program-program yang mendukung misi organisasi dalam rangka mewujudkan tujuan dan sasaran yang ditetapkan. Komite Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai 6 Sasaran dan 16 Indikator Kinerja dalam Perjanjian Kinerja KNKT tahun 2022. Nilai akuntabilitas kinerja diperoleh dengan membandingkan antara realisasi capaian dengan target IKU sasaran strategis serta dilakukan secara berkala yaitu bulanan, triwulan dan tahunan.

3.2 Pengukuran Capaian Kinerja

Persentase pada capaian sasaran merupakan perbandingan antara tingkat capaian antara target yang telah ditetapkan dengan realisasi kinerja yang telah dilaksanakan dari masing-masing indikator sasaran yang telah ditetapkan. Persentase atas pencapaian sasaran setiap indikator juga dibandingkan dengan persentase tahun lalu apakah meningkat atau menurun. Dalam perhitungan pengukuran capaian kinerja terdapat 2 (dua) cara perhitungan seperti berikut:

- a. Semakin tinggi/besar nilai capaian menunjukkan kinerja semakin baik, persentase capaian kinerja dihitung dengan rumus:

$$\frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100 \%$$

- b. Semakin tinggi/besar nilai capaian menunjukkan kinerja semakin buruk, persentase capaian kinerja dihitung dengan rumus:

$$\frac{(2 \times \text{target}) - \text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\%$$

3.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022 terhadap Target Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2022

Table 3.1
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2022

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		TARGET	REALISASI KINERJA TAHUN 2022				Kinerja (%)
					TW I	TW II	TW III	TW IV	
(1)	(2)	(3)		(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	54%	13,99	39,63	58,28	73,89	136.84%
		2.	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	4 Layanan	1	2	3	4	100%
		3.	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	200 Orang	-	85	200	240	100%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	4.	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	1	1	5	6	100%
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	5.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	6 Kegiatan	-	3	5	6	100%
		6.	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	225 Orang	20	96	266	270	100%
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	7.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	12 Kegiatan	1	6	10	12	100%
		8.	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan	-	1	3	5	100%
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	9.	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	1 Dokumen	-	-	-	1	100%
		10.	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	100%	25%	50%	75%	100%	100%
		11.	Jumlah Sarana internal	1 Paket	1	1	1	1	100%

		12.	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	3 Dokumen	-	1	2	3	100%
		13.	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	5 Dokumen	1	2	4	5	100%
		14.	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	3 Dokumen	-	2	2	3	100%
		15.	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	3 Dokumen	-	-	2	3	100%
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	16.	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Laporan	-	-	1	2	100%

3.3 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Dengan ditetapkannya Sasaran dan Indikator Kinerja Utama KNKT yang baru, maka capaian kinerja yang akan diukur pada tahun 2022 ini terdiri dari 16 (sebelas) pengukuran indikator kinerja kegiatan. Berdasarkan hasil pengukuran kinerja secara umum pada tahun 2022 KNKT berhasil mencapai sasaran dan indikator kinerja yang telah ditetapkan dalam perjanjian kinerja Tahun 2022. Berikut di bawah ini capaian kinerja terhadap target kinerja selama tahun 2022:

Tabel 3.2 Capaian Sasaran dan Indikator Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2022

Indikator Kinerja		Target	Realisasi	Capaian
IKK1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	54%	73.89	136.84
IKK2	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	4 Layanan	4	100
IKK3	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	200 Orang	240	100
IKK4	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	6	100
IKK5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	6 Kegiatan	6	100

IKK6	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	225 Orang	270	100
IKK7	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	12 Kegiatan	12	100
IKK8	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan	5	100
IKK9	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	1 Dokumen	1	100
IKK10	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	100%	100%	100
IKK11	Jumlah Sarana internal	1 Paket	1	100
IKK12	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	3 Dokumen	3	100
IKK13	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	5 Dokumen	5	100
IKK14	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	3 Dokumen	3	100
IKK15	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	3 Dokumen	3	100
IKK16	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Laporan	2	100
Capaian Kinerja				100

3.3.1 Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi

Manajemen Keselamatan Transportasi merupakan implementasi atas pelaksanaan investigasi dan pembuatan rekomendasi dengan memberikan dampak secara langsung pada perbaikan keselamatan transportasi nasional. Dalam rangka untuk mengetahui sejauh mana tingkat pelaksanaan tersebut, dituangkan dalam 3 Indikator Kinerja Kegiatan (IKK) sebagai berikut:

Tabel 3.3 Capaian Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi

KODE IKK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK 1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	54%	73.89	136.84%
IKK2	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	4 Layanan	4	100
IKK3	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	200 Orang	240	100

Dari Capaian Sasaran Strategis diatas adapun pagu dan realisasi pada DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel 3.4 Pagu dan Realisasi Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	% Capaian
Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	12,764,357,000	12,764,063,255	100%

IKK1 “Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder”

Perbandingan target dan realisasi untuk pencapaian kinerja dengan Indikator Kinerja Utama (IKU) KNKT yang menjadi IKU Sekretariat Jenderal, yaitu Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder. Dalam pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi sampai dengan penyusunan laporan final/akhir, dimana laporan final tersebut disusun sesuai dengan standard dan ketentuan yang berlaku serta menghasilkan rekomendasi yang cepat, tepat, akurat, transparan dan akuntabel.

Pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi harus dilaksanakan secermat mungkin agar tujuan investigasi dapat tercapai. Dalam pelaksanaan investigasi digunakan daftar pertanyaan dan checklist agar semua langkah yang telah direncanakan dapat dilaksanakan dengan baik dan kebutuhan data/informasi dapat terpenuhi. Jumlah kecelakaan transportasi yang diinvestigasi KNKT (kejadian Tahun 2022) dan jumlah laporan kecelakaan transportasi yang telah diselesaikan selama Tahun 2022 berdasarkan data per 31 Desember 2022 sebagaimana tabel berikut:

Tabel 3.5

Laporan Kecelakaan Transportasi 2022

NO	Moda Transportasi	Jumlah kecelakaan yang diinvestigasi Tahun 2022	Jumlah laporan yang diselesaikan			
			Draft Lap Awal	Lap Awal	Draft Lap Akhir	Lap Akhir
1	Perkeretaapian	4	-	5	-	-
2	Pelayaran	13	-	12	4	3
3	Penerbangan	20	-	20	-	-
4	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	15	-	4	5	7

KNKT memberikan rekomendasi keselamatan (hasil investigasi kecelakaan) transportasi kepada stakeholder ini dimaksud untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Apabila rekomendasi hasil investigasi belum ditindaklanjuti oleh pihak terkait maka KNKT akan melakukan klarifikasi dan monitoring rekomendasi yang dimaksud. Tahun 2022 ini, rekomendasi keselamatan transportasi KNKT yang telah dilaksanakan oleh stakeholder yang berstatus close berjumlah 317 meliputi:

1. Moda pelayaran sebanyak 105 rekomendasi;
2. Moda perkeretaapian sebanyak 18 rekomendasi;
3. Moda LLAJ sebanyak 170 rekomendasi;
4. Moda penerbangan sebanyak 24 rekomendasi.

Sehingga, untuk capaian kinerja IKK1 "Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder" yaitu dengan perhitungan Jumlah rekomendasi yang ditindaklanjuti stakeholder berjumlah 317 dibagi dengan jumlah rekomendasi yang dikeluarkan pada tahun berjalan berjumlah 429, sehingga pada tahun 2022 terealisasi sebesar 73.89% atau capaiannya sebesar 136.84% dari target 54% dengan total rekomendasi yang ditindaklanjuti oleh stakeholder sejumlah 317 rekomendasi.

a. Perhitungan realisasi

$$\frac{317}{429} \times 100\% = 73.89\%$$

b. Perhitungan capaian

$$73.89\% \div 54\% = 136.84\%$$

Nilai kinerja dan variabel yang perlu dioptimalkan untuk meningkatkan pencapaian kinerja adalah:

- a. Perlu adanya suatu sistem informasi manajemen yang merangkum seluruh informasi pelaksanaan investigasi dari persiapan pelaksanaan investigasi, kegiatan investigasi, analisa hasil investigasi, sampai dengan proses release laporan investigasi. Sistem informasi manajemen investigasi tersebut diharapkan dapat menciptakan laporan investigasi yang lebih efektif dan akuntable.
- b. Menambah volume kegiatan monitoring rekomendasi untuk memastikan bahwa rekomendasi KNKT benar-benar dijalankan oleh stakeholder terkait.
- c. Mengirimkan surat kembali kepada stakeholder yang masih belum juga menjawab/menanggapi hasil rekomendasi KNKT agar mereka segera merespon sehingga rekomendasi yang tadinya masih open bisa segera di close.

- d. Mengundang Stakeholder untuk dimintakan tanggapan dan klarifikasi atas rekomendasi yang masih open atau rekomendasi yang sudah dijawab tetapi masih belum lengkap/belum sesuai.

Upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pencapaian kinerja dan mengatasi kendala yang dihadapi adalah:

- a. KNKT telah memberikan waktu masa tanggapan 30 hari ketika draf yang di dalamnya terdapat rekomendasi.
- b. Saat difinalkan, KNKT menyebutkan dalam laporannya rekomendasi yang masih open.
- c. Setiap tahun KNKT memonitor, mengundang, menyurati pihak-pihak terkait yang rekomendasinya masih open.
- d. Setiap tahun KNKT menerbitkan Surat Keputusan Ketua terkait rekomendasi yang tidak dapat ditindaklanjuti disertai justifikasinya. Pada Tahun 2022 dikeluarkan Surat Keputusan Ketua KNKT Nomor SK-KETUA KNKT 28 TAHUN 2022.
- e. KNKT menyediakan fasilitas link zoom untuk investigasi yang dilakukan secara virtual (investigasi tidak on site) dengan menghadirkan stakeholder terkait.

IKK2 “Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi”

Dalam indikator kegiatan jumlah layanan investigasi kecelakaan transportasi pada tahun 2022 memiliki target sebanyak 4 layanan yang tercapai sebanyak 4 layanan yaitu:

- a. Investigasi Transportasi LLAJ;
- b. Investigasi Transportasi Pelayaran;
- c. Investigasi Transportasi Penerbangan;
- d. Investigasi Transportasi Perkeretaapian.

IKK3 “Jumlah Kegiatan Accident Review Forum”

Kegiatan Accident Review Forum merupakan suatu kegiatan penyamaan persepsi antara stakeholder dan operator dalam melakukan usaha pencegahan kecelakaan transportasi sehingga tercipta zero accident. Dalam beberapa kejadian kecelakaan terutama major accident, maka hasil tersebut perlu disosialisasikan melalui suatu kegiatan sosialisasi Accident Review Forum (ARF) sebagai upaya Perbaikan dari penyebab kecelakaan.

3.3.2 Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

Tata kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum merupakan suatu implementasi dalam mewujudkan penyelenggaraan manajemen yang solid dan bertanggungjawab. Untuk mengetahui sejauh mana tingkat pengelolaan tersebut, berikut dituangkan pada 1 Indikator Kinerja:

Tabel 3.3.5 Capaian Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

Kode IKK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK 4	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	6	100%

Adapun pagu dan realisasi atas sasaran ini pada DIPA KNKT tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel 3.3.6 Pagu dan Realisasi Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	% Capaian
Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	1,472,817,000	1,472,816,818	100%

IKK 4 “Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi”

Norma Standar Prosedur dan Kriteria bidang investigasi keselamatan transportasi merupakan ketentuan peraturan perundang-undangan yang ditetapkan sebagai pedoman dalam menyelenggarakan urusan dalam bidang Investigasi Keselamatan Transportasi. Adapun penyusunan dalam NSPK bidang investigasi keselamatan transportasi sebagai berikut:

1. Penyusunan Standar Operasional Prosedur KNKT;
2. Penyusunan Naskah Akademik Jabatan Fungsional Investigator Keselamatan KNKT;
3. Revisi PM Nomor 48 Tahun 2012 Tentang Sekretariat KNKT;
4. Penyusunan Naskah Akademik Badan Nasional Keselamatan;
5. Penyusunan Rancangan Peraturan Ketua KNKT.

3.3.3 Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT

Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi merupakan sasaran strategis yang digunakan untuk mengetahui sejauh mana pegawai memberikan dukungan untuk mewujudkan tujuan dari organisasi. Maka dari itu dalam sasaran strategis ini terdapat hanya 2 (satu) Indikator Kinerja Kegiatan yang digunakan sebagai ukuran tingkat kapabilitas kepegawaian dan organisasi di Lingkungan KNKT, berikut penjabarannya:

Tabel 3.8 Capaian Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	6 Kegiatan	6	100
IKK6	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	225 Orang	270	100

Dalam capaian Sasaran Strategis diatas terdapat pagu dan realisasi pada DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel 3.9 Pagu dan Realisasi Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT

Sasaran Strategis		Pagu	Realisasi	%Capaian
Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT		2.153.460.000	2.153.318.000	100%
IKK5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	1.433.698.000	1.433.595.000	100%
IKK6	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	719.762.000	719.723.000	99.93%

IKK 5 “Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal”

Dalam indikator kegiatan pengelolaan kepegawaian dan Tata Kelola Internal mendefinisikan antara pengelolaan kepegawaian dan tata Kelola internal dengan target 6 kegiatan yang tercapai sebanyak 6 kegiatan atau 100%, yaitu:

- a. Pembinaan Administrasi Pengelolaan Kepegawaian;
- b. Penyusunan dan Evaluasi AP2KP;
- c. Rapat Koordinasi;
- d. Koordinasi Pimpinan;
- e. Vaksinasi;
- f. Pencegahan dan Penanganan Pandemi Covid 19.

IKK 6 “Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan”

Untuk indikator kinerja kegiatan ke 6 (enam) “Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan” merupakan salah satu dari strategi Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam menjalankan kebijakan meningkatkan profesionalisme dan kinerja, maka telah diselenggarakan pendidikan dan pelatihan antara lain:

- a. *Media Handling;*
- b. *Recording System;*
- c. *Regulated Agent;*
- d. *Safety Riding;*
- e. *Life Saving Appliances;*
- f. *Basic Investigation Training;*
- g. *Basic Investigation Training II.*

3.3.4 Sasaran Strategis 4: Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT

Dalam upaya meningkatkan layanan komunikasi dan informasi publik KNKT guna mendukung penyelenggaraan tugas dan fungsi KNKT khususnya dalam penyediaan data dan informasi, diharapkan dapat memberikan informasi lebih optimal kepada publik baik secara konvensional tidak hanya melalui produk cetak maupun digital seperti website dan jejaring sosial media. Maka dari itu terdapat 2 (dua) indikator kinerja kegiatan yang digunakan sebagai ukuran untuk mengetahui tingkat layanan komunikasi dan informasi publik KNKT, adapun penjabarannya sebagai berikut:

Tabel 3.10 Capaian Sasaran Strategis 4: Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK7	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	12 Kegiatan	12	100
IKK8	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan	5	100

Sasaran strategis ini terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2022 dapat dirinci sebagai berikut:

Tabel 3.11 Pagu dan Realisasi Sasaran Strategis 4: Meningkatkan layanan komunikasi dan informasi publik KNKT

Sasaran Strategis		Pagu	Realisasi	%Capaian
Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT		1.915.318.000	1.915.281.484	100%
IKK7	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	1.231.986.000	1.231.984.784	100%
IKK8	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	683.332.000	683.296.700	100%

IKK7 “Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi”

Dalam upaya mendukung penyelenggaraan tugas dan fungsi KNKT khususnya dalam hal penyediaan data dan informasi, KNKT berupaya dalam pengelolaan data dan informasi, system informasi, serta fasilitas media layanan informasi publik. Selain itu, guna untuk melakukan optimalisasi dan penambahan serangkaian fitur dan aplikasi untuk menunjang pengolahan data dan informasi yang diharapkan dapat memberikan informasi yang lebih optimal kepada masyarakat baik melalui media cetak maupun media digital.

IKK8 “Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler”

Kegiatan kehumasan dan protokoler sebagai upaya dalam meningkatkan layanan komunikasi dan informasi publik dengan melalui media release, media gathering dan Bakohumas. Media release merupakan sebuah kegiatan yang bertujuan untuk diseminasi informasi dari KNKT kepada publik melalui pertemuan dengan perwakilan-perwakilan dari media massa. Adanya forum kegiatan Bakohumas (Badan Koordinasi Kehumasan) memberikan informasi kepada seluruh lapisan masyarakat di seluruh wilayah NKRI baik apa yang telah, sedang dan akan pemerintah lakukan. Dalam bidang Keselamatan transportasi tentunya KNKT memberikan informasi terkait upaya yang telah dilakukan sehingga dapat memberikan informasi yang lebih optimal kepada publik.

3.3.5 Sasaran Strategis 5: Meningkatkan Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi

Sebagai perwujudan pemerintah yang berperan penting dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya, pegawai dituntut untuk mempunyai semangat yang tinggi dalam melaksanakan tugas dan kewajibannya serta untuk mewujudkan pemerintah yang amanah (*good governance*) dan bersih (*good government*). Dalam penilaian tingkat kualitas penyelenggaraan kegiatan pendukung tugas dan fungsi di lingkungan KNKT dibagi ke dalam 4 (empat) Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

Tabel 3.12 Capaian Sasaran Strategis 5: Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK9	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	1 Dokumen	1	100
IKK10	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	100%	100%	100
IKK11	Jumlah Sarana internal	1 Paket	1	100
IKK12	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	3 Dokumen	3	100
IKK13	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	5 Dokumen	5	100
IKK14	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	3 Dokumen	3	100
IKK15	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	3 Dokumen	3	100

Dalam sasaran strategis tersebut adapun pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel 3.13 Pagu dan Realisasi Sasaran Strategis 5: Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan kegiatan pendukung tugas dan fungsi

Sasaran Strategis		Pagu	Realisasi	%Capaian
Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi		20.994.533.000	20.479.730.628	97.55%
IKK9	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	100.880.000	100.880.000	100%
IKK10	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	19.684.923.000	19.170.329.484	97.39%

IKK11	Jumlah Sarana internal	50.000.000	49.985.000	99.97%
IKK12	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	215.057.000	215.056.400	99.98%
IKK13	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	431.012.000	431.012.000	100%
IKK14	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	216.724.000	216.565.000	99.93%
IKK15	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	295.937.000	295.902.744	99.99%

IKK9 “Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)”

Dalam Indikator Kinerja “Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara) memiliki target sebanyak 1 dokumen yang tercapai 1 dokumen atau sebesar 100%, yaitu dokumen pengolahan data dan pelaporan SAI (Laporan SAK dan SABMN)

IKK10 “Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran”

Dalam kegiatan pada Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran pada tahun 2022 memiliki target 100% dan terealisasi 100%, jadi kegiatan penyelenggaraan perkantoran pada tahun 2022 sudah terlaksana sesuai dengan target. Adapun beberapa komponen pada Indikator Kinerja Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran, yaitu:

- a. Gaji dan tunjangan
- b. Pemeliharaan dan perbaikan Peralatan kantor
- c. Perawatan Kendaraan Bermotor
- d. Pelaksanaan operasional dan keperluan perkantoran
- e. Hak Keuangan Anggota KNKT
- f. Penyelenggaraan Perkantoran dan pimpinan
- g. Layanan daya dan jasa
- h. Jasa tenaga keamanan/kebersihan/tenaga teknis lainnya
- i. Pencegahan dan penanganan pandemic covid-19
- j. Monitoring dan mitigasi kecelakaan transportasi
- k. Seleksi anggota KNKT.

IKK11 “Jumlah Sarana internal”

Pada kegiatan sarana dan prasarana internal merupakan serangkaian kegiatan pelayanan yang dilakukan di dalam organisasi kepada pegawai atau unit organisasi agar mampu,

berdayaguna dan berhasil dalam memberikan pelayanan eksternal. Sedangkan untuk kelancaran proses penyusunan laporan investigasi diperlukan baik sarana dan prasarana sebagai penunjang kegiatan para pegawai dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya. Dalam indicator kinerja jumlah sarana internal dengan target sebanyak 1 paket telah terealisasi sebanyak 1 paket atau sebesar 100%.

IKK12 “Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran”

Pada indicator kegiatan Laporan Perencanaan dan Penganggaran dengan target 3 dokumen telah tercapai sebanyak 3 dokumen atau sebesar 100%, dengan capaian:

- a. Dokumen Review Rencana Strategis
- b. Dokumen Rencana Kerja
- c. Dokumen RKAKL, DIPA dan POK

IKK13 “Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran”

Kegiatan Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran merupakan upaya meningkatkan implementasi secara efektif dan efisien anggaran berbasis kinerja yang dimiliki oleh KNKT. Indikator kinerja ini menghasilkan 5 dokumen dan telah tercapai sebanyak 5 dokumen atau 100%, dengan capaian:

- a. Dokumen Sistem Pengendalian Inter Pemerintah (SPIP) 2022
- b. Dokumen Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja
- c. Dokumen Laporan Tahunan
- d. Dokumen Laporan Realisasi Daya Serap DIPA
- e. Dokumen Laporan Sistem E-monitoring

IKK14 “Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan”

Untuk indicator kinerja Pengelolaan Laporan Keuangan dengan target sebanyak 3 dokumen yang tercapai 3 dokumen atau sebesar 100%, yaitu:

- a. Dokumen pengolahan data dan pelaporan triwulan dan tahunan
- b. Dokumen penyusunan dan pelaporan revisi anggaran
- c. Dokumen perhitungan tunjangan kinerja (tunkin)

IKK15 “Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum”

Dalam indicator kinerja Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum dengan target sebanyak 3 dokumen yang tercapai 3 dokumen atau sebesar 100%, yaitu:

- a. Dokumen pengelolaan arsip KNKT

- b. Dokumen laporan keprotokolan
- c. Dokumen laporan hukum

3.3.6 Sasaran Strategis 6: Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT

Meningkatnya kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT merupakan sasaran strategis dalam rangka investigasi baik dalam negeri maupun luar negeri seperti ICAO, IMO, ISASI, ASIASASI, MAIF, MAIFA dan instansi/organiasasi yang membidangi investigasi. Pelaksanaan kerjasama dalam bidang investigasi dengan melalui penandatanganan Nota Kesepahaman dengan instansi terkait serta menghadiri pertemuan organisasi internasional. Maka pada sasaran strategis ini terdapat 1 (satu) Indikator Kinerja Kegiatan yang digunakan sebagai ukuran untuk mengetahui tingkat kapabilitas kerjasama dan kemitraan di lingkungan KNKT, sebagai berikut:

Tabel 3.14 Capaian Sasaran Strategis 6: Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan KNKT

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK16	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Laporan	2	100%

Dari capaian sasaran strategis diatas terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2022 sebagai berikut:

Tabel 3.15 Pagu dan Realisasi Sasaran Strategis 6: Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan KNKT

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	%Capaian
Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	421.323.000	421.322.992	100%

IKK16 “Jumlah Laporan Kegiatan kerjasama Investigasi Keselamatan Transportasi”

Hasil kegiatan ini adalah berupa laporan tentang kegiatan kerjasama dalam rangka meningkatkan hubungan kerjasama dengan operator transportasi, produsen transportasi, perguruan tinggi, Lembaga penelitian, pemerintah daerah dan Lembaga-lembaga lainnya yang terkait dalam meningkatkan keselamatan transportasi, baik dalam negeri maupun luar negeri. Indicator kinerja memiliki target 2 laporan yang terealisasi 2 laporan atau 100%, yaitu: Pertemuan Organisasi Internasional dan Kerjasama antar instansi.

3.4 Realisasi Anggaran

Analisis efisiensi penggunaan sumber daya pada unit Komite Nasional Keselamatan Transportasi didasarkan pada penggunaan pagu anggaran dan kebutuhan sumber daya manusia dalam melaksanakan sasaran strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Tabel 3.16 Pagu dan Realisasi Anggaran 2022

NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KEGIATAN	ANGGARAN	REALISASI	%
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	1.308.583.000	1.308.540.744	100
		Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	10.943.636.000	10.943.457.511	100
		Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	512.138.000	512.065.000	99,99
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	1.472.817.000	1.472.816.818	100
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	1.433.698.000	1.433.595.000	99,99

		Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	719.762.000	719.723.000	99,99
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	1.231.986.000	1.231.984.784	100
		Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	683.332.000	683.296.700	99,99
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	100.880.000	100.880.000	100
		Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	19.684.923.000	19.170.329.484	97,39
		Jumlah Sarana internal	50.000.000	49.985.000	99,97
		Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	215.057.000	215.056.400	100
		Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	431.012.000	431.012.000	100
		Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	216.724.000	216.565.000	99,93

		Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolanan dan Hukum	295.937.000	295.902.744	99,99
6	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	421.323.000	421.322.992	100
Total			39.721.808.000	39.206.533.177	98,70

3.4.1 Alokasi total anggaran tahun 2022

Pagu alokasi Anggaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi pada tahun 2022 sesuai dengan Nomor DIPA: SP DIPA-022.01.1.901274/2022 tanggal 17 November 2021 sebesar Rp. 37.465.290.000,- (Tiga Puluh Tujuh Miliar Delapan Juta Empat Ratus Sembilan Puluh Dua Ribu Rupiah). Guna untuk memenuhi kegiatan strategis pada TA.2022, Komite Nasional Keselamatan Transportasi mengajukan penambahan anggaran kepada kementerian perhubungan sebesar Rp.4.553.812.000,-. Semua usulan kebutuhan anggaran yang digunakan KNKT disetujui oleh Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Anggaran Kementerian Keuangan yang terdiri dari penambahan anggaran sebesar Rp2.316.518.000,- dan pembukaan blokir *Automatic adjustment* sebesar Rp.2.237.294.000,- sehingga total pagu menjadi sebesar Rp.39.721.808 (Tiga Puluh Sembilan Empat Puluh Enam Miliar Seratus Lima Puluh Empat Juta Lima Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Rupiah).

Dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2022, pagu DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2022 setelah revisi adalah sebesar Rp.39.721.808.000,-. Realisasi anggaran yang terserap per 31 Desember 2022 sebesar Rp.39.206.533.177,- (98,70%) yang digunakan untuk melaksanakan 6 (enam) sasaran program/kegiatan yang dijabarkan ke dalam 16 indikator dimana semua kegiatan tersebut dapat terlaksana 100% sesuai dengan yang ditargetkan.

3.5 capaian keberhasilan lainnya

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memperoleh penghargaan terbaik Semester I TA.2022 dengan nilai 98.89. Indikator Kinerja Pelaksanaan Anggaran (IKPA) merupakan indikator yang ditetapkan oleh Kementerian Keuangan selaku BUN untuk mengukur kualitas kinerja pelaksanaan anggaran belanja Kementerian Negara/Lembaga dari sisi kualitas implementasi perencanaan anggaran, kualitas pelaksanaan anggaran, dan kualitas hasil pelaksanaan anggaran.

Gambar 3.2
Piagam penghargaan



Pada akhir Tahun 2022 Komite Nasional Keselamatan Transportasi memperoleh nilai hasil Audit monitoring dan evaluasi keterbukaan informasi Publik Tahun 2022 sebesar 87,265 dengan kualifikasi "Menuju Informatif" yang dilakukan oleh Komisi Informasi Pusat Republik Indonesia untuk kategori lembaga non-struktural.

Gambar 3.2
Hasil Monitoring dan Evaluasi Keterbukaan Informasi Publik

Hasil Monitoring dan Evaluasi Keterbukaan Informasi Publik		
Badan Publik	:	Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Rekap Penilaian:		
Nilai Verifikator (85%)	Nilai Presentasi (15%)	Nilai Akhir
74.715	12.550005	87.265
A. Sarana Prasarana : 10	nilai juri 1 : 85	
B. Kualitas Informasi : 10	nilai juri 2 : 81	
C. Jenis Informasi : 34.4	nilai juri 3 : 85	
D. Komitmen Organisasi : 9.9	total nilai presentasi : 83.6667	
E. Digitalisasi : 15		
F. Barang dan Jasa : 8.6		
Cek Hasil Money		
Keterangan Kualifikasi		
Informatif : 90 - 100		
Menuju Informatif : 80 - 89.9		
Cukup Informatif : 60 - 79.9		
Kurang Informatif : 40 - 59.9		
Tidak Informatif : 0 - 39.9		

BAB IV PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2022 disusun sebagai gambaran atau tolak ukur keberhasilan dan kekurangan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya selama tahun 2022. Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama Tahun Anggaran 2020 dikaitkan dengan upaya-upaya yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan Perjanjian Kinerja Tahun 2022 yang memuat kebijakan, program dan sasaran strategis, beserta indikator kinerja. Dari seluruh uraian di atas dapat disimpulkan bahwa secara umum, KNKT dapat melaksanakan tugas dan fungsinya dengan baik.

Dalam pelaksanaan kegiatan-kegiatan strategis secara umum terlaksana dengan baik dimana sasaran strategis KNKT yaitu “Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi” yang mempunyai 6 sasaran program dan 16 Indikator Kinerja kegiatan dan kegiatan tersebut telah dilaksanakan dengan baik, antara lain:

Sasaran Kegiatan ke-1 yaitu “Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi” memiliki 3 Indikator Kinerja yang dilaksanakan dengan baik, dengan pencapaian target 54%, sehingga pencapaian sasaran pertama mencapai 73,89% atau 136.84%.

Kemudian untuk sasaran program ke-2 yaitu “Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum” memiliki 1 Indikator Kinerja yang dilaksanakan dengan baik, dengan pencapaian target 6 NSPK, sehingga pencapaian sasaran kedua mencapai 6 NSPK atau 100%.

Kemudian untuk sasaran program ke-3 yaitu “Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT” memiliki 2 Indikator Kinerja yang dilaksanakan dengan baik dengan pencapaian target sebesar 100%.

Kemudian untuk sasaran program ke-4 yaitu “Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT” memiliki 2 Indikator Kinerja yang dilaksanakan dengan baik dengan pencapaian target sebesar 100%.

Kemudian untuk sasaran program ke-5 yaitu “Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi” memiliki 7 Indikator Kinerja yang dilaksanakan dengan baik dengan pencapaian target sebesar 100%.

Terakhir, untuk sasaran program ke-6 yaitu “Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi” memiliki 1 Indikator Kinerja yang dilaksanakan dengan baik dengan pencapaian target sebesar 100%.

4.2 Saran Tindak Lanjut

Sebagai upaya meningkatkan kinerja dan memberikan manfaat sebesar-besarnya baik kepada stakeholder, KNKT terus berkomitmen untuk meningkatkan kapasitas keselamatan transportasi, dan menurunkan tingkat kualitas kecelakaan transportasi (penurunan jumlah korban). Beberapa upaya yang dilakukan pada tahun 2022 antara lain:

1. Mengoptimalkan jadwal pelaksanaan sosialisasi hasil investigasi maupun monitoring rekomendasi sehingga dapat meningkatkan efektivitas dan prosentase implementasi rekomendasi keselamatan.
2. Mengingatkan dengan mengirimkan surat kembali kepada stakeholder yang masih belum juga menjawab/menanggapi hasil rekomendasi KNKT agar mereka segera merespon sehingga rekomendasi yang tadinya masih status open bisa segera close.
3. Menambah volume kegiatan monitoring rekomendasi untuk memastikan bahwa rekomendasi KNKT benar-benar dijalankan oleh stakeholder terkait
4. Meningkatkan kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang berkompeten baik di dalam dan di luar dalam bidang transportasi untuk meningkatkan kinerja KNKT.
5. Meningkatkan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen yang tepat, pola bimbingan teknis yang berkesinambungan dan peningkatan standar kompetensi semua unsur di KNKT.
6. Pelaksanaan MoU dengan Perguruan Tinggi dan Lembaga lain di dalam dan di luar negeri.
7. Meningkatkan kelengkapan kebutuhan peralatan investigasi, sarana dan prasarana administrasi secara bertahap berdasarkan skala prioritas dengan mempertimbangkan ketersediaan anggaran dikarenakan anggaran KNKT melekat pada DIPA Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.
- 8.

LAMPIRAN

PERJANJIAN KINERJA AWAL 2022



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022 UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Dalam rangka mewujudkan manajemen Pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : H E R S O N
Jabatan : Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc (Eng)
Jabatan : Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan

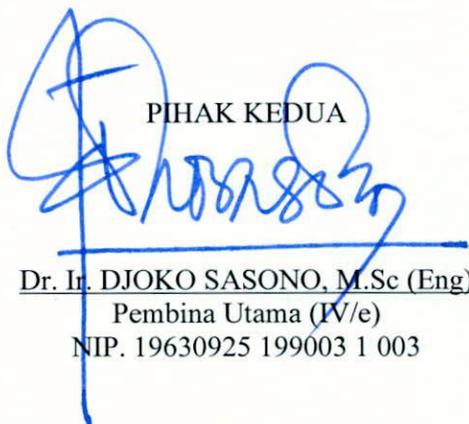
Selaku atas Pihak Pertama, selanjutnya disebut Pihak Kedua

Pihak Pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak Kedua akan memberikan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Januari 2022

PIHAK KEDUA



Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc (Eng)
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19630925 199003 1 003

PIHAK PERTAMA



H E R S O N
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630415 198411 1 001

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54
		2.	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4
		3.	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	4.	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	5.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6
		6.	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	7.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12
		8.	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	Kegiatan	5
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	9.	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1
		10.	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100
		11.	Jumlah Sarana internal	Paket	1
		12.	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3

		13.	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	Dokumen	5
		14.	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3
		15.	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolanan dan Hukum	Dokumen	3
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	16.	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2

Kegiatan

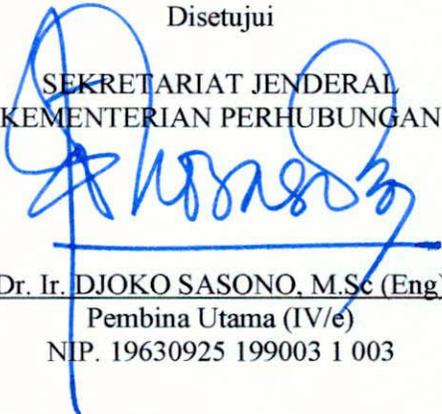
- 1 Legislasi dan Litigasi
- 2 Pengelolaan Organisasi dan SDM
- 3 Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi
- 4 Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik
- 5 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum
- 6 Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama

Anggaran

- Rp. 1,698,588,000,-
Rp. 2,432,995,000,-
Rp. 9,465,611,000,-
Rp. 2,216,658,000,-
Rp. 21,182,118,000,-
Rp. 469,320,000,-

Disetujui

SEKRETARIAT JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN


Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc (Eng)
Pembina Utama (IV/e)
NIP. 19630925 199003 1 003

Jakarta, Januari 2022

KEPALA SEKRETARIAT


HERSON
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630415 198411 1 001



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

Dalam rangka mewujudkan manajemen Pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : HERSON, SH., M.M
Jabatan : Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Selanjutnya disebut **pihak pertama**

Nama : Ir. NOVIE RIYANTO R, MSEA
Jabatan : Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan

Selaku atasan pihak pertama, selanjutnya disebut **pihak kedua**

Pihak pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak Kedua akan memberikan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, Oktober 2022

PIHAK KEDUA

Ir. NOVIE RIYANTO R, MSEA
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19661111 199503 1 001

PIHAK PERTAMA

HERSON, SH., M.M
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630415 198411 1 001

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54
		2.	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4
		3.	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	4.	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	5.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6
		6.	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	7.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12
		8.	Jumlah Kegiatan Kehumasan	Kegiatan	5
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	9.	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1
		10.	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100
		11.	Jumlah Sarana internal	Paket	1
		12.	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3

		13.	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	Dokumen	5
		14.	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3
		15.	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolanan dan Hukum	Dokumen	3
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	16.	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2

Kegiatan

- 1 Legislasi dan Litigasi
- 2 Pengelolaan Organisasi dan SDM
- 3 Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi
- 4 Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik
- 5 Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum
- 6 Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama

Anggaran

- Rp. 1,472,817,000,-
Rp. 2,153,460,000,-
Rp. 12,764,357,000,-
Rp. 1,915,318,000,-
Rp. 20,994,533,000,-
Rp. 421,323,000,-

Disetujui

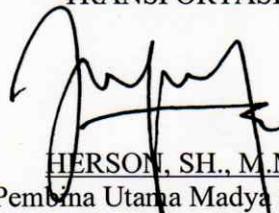
Jakarta, Oktober 2022

SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

KEPALA SEKRETARIAT
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN
TRANSPORTASI



Ir. NOVIE RIYANTO R, MSEA
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19661111 199503 1 001



HERSON, SH., M.M
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630415 198411 1 001

RENCANA KINERJA TAHUNAN AWAL



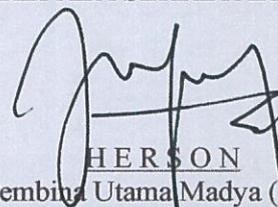
RENCANA KINERJA TAHUNAN UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI TAHUN 2022

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54
		2.	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4
		3.	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	4.	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	5.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6
		6.	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	7.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12
		8.	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	Kegiatan	5
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung	9.	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1

	Tugas dan Fungsi	10.	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100
		11.	Jumlah Sarana internal	Paket	1
		12.	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3
		13.	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	Dokumen	5
		14.	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3
		15.	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	Dokumen	3
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	16.	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2

Jakarta, 10 Januari 2022

KEPALA SEKRETARIAT



HERSON
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630415 198411 1001

REVISI RENCANA KINERJA TAHUNAN



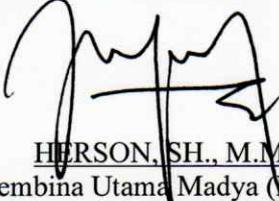
RENCANA KINERJA TAHUNAN UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI TAHUN 2022

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54
		2.	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4
		3.	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	4.	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	5.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6
		6.	Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	7.	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12
		8.	Jumlah Kegiatan Kehumasan	Kegiatan	5
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung	9.	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1

	Tugas dan Fungsi	10.	Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100
		11.	Jumlah Sarana internal	Paket	1
		12.	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3
		13.	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	Dokumen	5
		14.	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3
		15.	Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	Dokumen	3
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	16.	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2

Jakarta, Oktober 2022

KEPALA SEKRETARIAT



HERISON, S.H., M.M
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630415 198411 1 001



RENCANA AKSI ATAS PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggungjawab	
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	1.457.512.000	Subbagian Pelayanan Investigasi	
		Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	7.360.994.000	Subbagian Pelayanan Investigasi
		Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	-	-	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	647.105.000	Subbagian Kerjasama
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6	Legislasi dan Litigasi	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	1.698.588.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum	

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggungjawab
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6	Pengelolaan Organisasi dan SDM	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1.577.371.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum
		Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225	Pengelolaan Organisasi dan SDM	30	30	30	30	30	30	30	30	3	3	3	3	3	855.624.000
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.372.822.000	Subbagian Data dan informasi
		Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	Kegiatan	5	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	2	843.836.000	Subbagian Data dan informasi
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	110.880.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan
		Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	5	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	9	19.684.923.000

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggungjawab
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
		Jumlah Sarana internal	Paket	1	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	50.000.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan
		Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	250.572.000	Subbagian Perencanaan
		Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	Dokumen	5	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	1	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1	498.330.000	Subbagian Perencanaan
		Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	240.240.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan
		Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	Dokumen	3	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	347.173.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggungjawab
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	469.320.000	Subbagian Kerjasama

Jakarta, Januari 2022

KEPALA SEKRETARIAT



HERSON

Pembina Utama Madya (IV/d)

NIP. 19630415 198411 1 001



RENCANA AKSI ATAS PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2022
UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggung jawab	
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	54	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	1.308.583.000	Subbagian Pelayanan Investigasi	
		Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	Layanan	4	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	10.943.636.000	Subbagian Pelayanan Investigasi
		Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	Orang	200	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	-	-	-	-	-	100	-	100	-	-	-	-	-	512.138.000	Subbagian Kerjasama
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	NSPK	6	Legislasi dan Litigasi	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	1.472.817.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum	

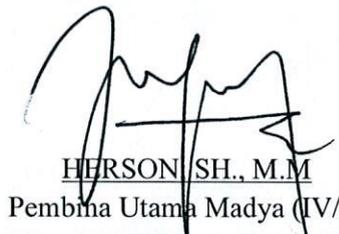
No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggung jawab
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Kepegawaian dan Tata Kelola Internal	Kegiatan	6	Pengelolaan Organisasi dan SDM	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1.433.698.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum
		Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan	Orang	225	Pengelolaan Organisasi dan SDM	30	30	30	30	30	30	30	30	3	3	3	3	3	719.762.000
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	Kegiatan	12	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1.231.986.000	Subbagian Data dan informasi
		Jumlah Kegiatan Kehumasan	Kegiatan	5	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	2	683.332.000	Subbagian Data dan informasi
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Jumlah Laporan Tata Kelola Barang Milik Negara (BMN)	Dokumen	1	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	100.880.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan
		Tingkat Penyelenggaraan Perkantoran	%	100	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	5	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9	19.684.923.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggung jawab
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
		Jumlah Sarana internal	Paket	1	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	50.000.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan
		Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	Dokumen	3	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	215.057.000	Subbagian Perencanaan
		Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	Dokumen	5	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	1	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	1	431.012.000	Subbagian Perencanaan
		Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	Dokumen	3	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	216.724.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan
		Jumlah Laporan Penyelenggaraan Pengelolaan Kearsipan, Keprotokolan dan Hukum	Dokumen	3	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	295.937.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum

No.	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja	Satuan	Target	Kegiatan	Rencana Pelaksanaan												Anggaran	Penanggung jawab
						Bulan-1	Bulan-2	Bulan-3	Bulan-4	Bulan-5	Bulan-6	Bulan-7	Bulan-8	Bulan-9	Bulan-10	Bulan-11	Bulan-12		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	Laporan	2	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	421.323.000	Subbagian Kerjasama

Jakarta, Oktober 2022

KEPALA SEKRETARIAT



HERSON SH., M.M
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19630413 198411 1 001

REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI OLEH STAKEHOLDER

Rekomendasi Keselamatan Pelayaran

Sebanyak 105 (seratus lima) rekomendasi keselamatan KNKT yang berasal dari hasil investigasi kecelakaan pelayaran selama tahun 2007 – 2022 yang telah ditindaklanjuti dan dinyatakan close di Tahun 2022.

Keterangan lebih lengkap dapat dilihat pada tabel berikut:

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
1	KNKT / KL.07.7 / 07.1.22/ KEBAKARAN/KM P. NUSA BHAKTI/13 JANUARI 2007/ PANTAI BUG-BUG KARANGASEM, BALI	DITKAPEL	Pengawasan secara intensif/terus menerus untuk menjamin kelaikan kapal harus dilakukan oleh semua pihak (Regulator, Operator, dan Nakhoda)	<ul style="list-style-type: none">- Telah dilaksanakan pengawasan secara intensif saat kapal melaksanakan perpanjangan sertifikasi, dan uji petik.- Kewenangan pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan saat ini telah berada di DITJEN HUBDAT.
		DITKAPEL	Penerapan aturan larangan penggunaan kabel-kabel listrik yang bukan dari marine cable untuk semua instalasi listrik di atas kapal	<ul style="list-style-type: none">- Telah diatur pada PP 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan mengatur terkait instalasi permesinan dan pelistrikan.- Kewenangan pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan saat ini telah berada di DITJEN HUBDAT.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
		DITKAPEL	Di sarankan pada kapal roro-car passenger di lengkapi dengan: a). Alat penemu dan pemantau kebakaran : fire and smoke detector, Video surveillace untuk enclosed space b). Alat pemadam kebakaran: water sprinkler	<ul style="list-style-type: none"> - Telah diatur pada KM 65 Tahun 2009 tentang NCVS - Kewenangan pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan saat ini telah berada di DITJEN HUBDAT.
2	KNKT/KL.07.14/07.2.23/ KEBAKARAN/KM P. LEVINA I/ 22 FEBRUARI 2007 PELABUHAN TANJUNG PRIOK, JAKARTA	DITKAPEL	Menerapkan aturan kepada semua operator kapal Ro-Ro car passenger untuk penempatan sprinkler, fire and smoke detector serta video surveilance di geladak kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> - Telah diatur pada KM 65 Tahun 2009 tentang NCVS. - Kewenangan pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan saat ini telah berada di DITJENHUBDAT.
		KPLP	Aturan kepada seluruh operator untuk melakukan panduan pemakaian baju pelampung dan kondisi bahaya setiap kali keberangkatan	Sudah menerbitkan maklumat pelayaran akan kewajiban operator melaksanakan demonstrasi penggunaan pakaian pelampung keselamatan baik berupa video maupun peragaan oleh awak kapal.
		KPLP	Peningkatan kemampuan petugas untuk pengawasan kendaraan yang mengangkut muatan berbahaya	Sudah diatur dalam PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.
		KPLP	Agar membuat kebijakan tentang prosedur bongkar muat melalui truk yang diangkut kapal-kapal jenis RoRo	Sudah dibuat Permenhub untuk pergantian Permenhub 82 Tahun 2014 tentang Surat Persetujuan Berlayar dan dalam proses diundangkan.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
		DITKAPEL	Supervisi terhadap program pendidikan dan pelatihan baik untuk kompetensi maupun profesiensi agar ditingkatkan, terutama mengenai crisis management dan crowd management	<ul style="list-style-type: none"> - DITKAPEL Melakukan Audit tahunan terhadap semua program diklat kepelautan termasuk diantaranya Crisis dan Crowd Management. - Monitoring dan Evaluasi oleh BPSDM terhadap semua lembaga diklat kepelautan. - Sertifikasi kepelautan dipantau dalam database kepelautan.
3	KNKT/KL. 07.20/07.3.24/ LEDAKAN/MT. MAULANA/ 25 APRIL 2007/TIKUNGAN TELEPUNG, SUNGAI SIAK, RIAU	DITKAPEL	Dalam melaksanakan audit SMS (ISM-Code) atau memberi kuasa audit harus serinci mungkin, sehingga SMS betul-betul menjadi panduan dalam melaksanakan tugas di kapal	<ul style="list-style-type: none"> - Penerbitan PM 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, Peraturan Ditjen Hubla no. HK 103/1/16/DJPL-16 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Audit Manajemen Keselamatan Kapal. - Dilakukan audit antara yang dilaksanakan periodik oleh auditor DITJEN HUBLA antara tahun ke2 dan ke3, dan audit pembaruan pada tahun ke 5 untuk kapal - Terhadap perusahaan dilaksanakan audit setiap tahun - DITJEN HUBLA dapat melaksanakan audit tambahan apabila diperlukan jika terjadi kejadian kecelakaan kapal

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
		DITKAPEL	Melakukan pengawasan terhadap audit ISM-code yang dilakukan oleh lembaga non-pemerintah yang diberikan kewenangan (PT. BKI)	DITKAPEL Melaksanakan <i>oversight/assessmen</i> terhadap PT BKI dalam pelaksanaan pendelegasian kewenangan penerbitan sertifikat ISM Code kepada kapal dan perusahaan setiap 6 bulan sekali sebagai bentuk pengawasan.
4	KNKT/KL. 07.28/07.4.25/ TENGGELAM/MT. JOSEPHINE I/30 MEI 2007/PERAIRAN P. BURUNG, SUNGAI MUSI, SUMATERA SELATAN	Catatan Menjadi Perhatian DITKAPEL	Dalam proses pendaftaran kapal-kapal bekas dari luar negeri perlu memperhatikan tipe kapal sesuai dengan builder certificate dan atau deletion certificate dan salinan sertifikat keselamatan kapal dari negara asal terakhir	<ul style="list-style-type: none"> - PM Kemendag No 20 Tahun 2021 tentang Kebijakan Impor Jenis, Ukuran, Dan Usia Kapal Yang Dapat Diimpor Dalam Keadaan Tidak Baru. - Untuk jenis kapal telah diatur melalui SK Dirjen Hubla PK.201/1/1/DJPL-18 tanggal 5 Oktober 2018 tentang Pembagian Jenis Tipe Kapal Dan Pembagian Kode. - PM No. 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal. - PM No. 43 Tahun 2021 tentang Pengadaan Kapal.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
		DITKAPEL	Peningkatan Pengawasan terhadap penerapan ISM-Code untuk semua perusahaan pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan audit antara yang dilaksanakan periodik oleh auditor DITJEN HUBLA antara tahun ke-2 dan ke-3, dan audit pembaruan pada tahun ke-5 untuk kapal. - Terhadap perusahaan dilaksanakan audit setiap tahun.
5	KNKT-07-07-05-03/ TENGGELAM/ KM. WAHAI STAR/10 JULI 2007 /PULAU TIGA NUSA TELU, AMBON	DITKAPEL	Penerapan regulasi ship's maintenance system dan aturan-aturan untuk kapal non-konvensional termasuk aturan pengawakan kapal	Telah diatur KM 65 Tahun 2009 tentang NCVS.
		KPLP	Pelaksanaan penyebaran berita cuaca pada setiap kapal yang akan dan sedang berlayar	<ul style="list-style-type: none"> - Telah melaksanakan publikasi rilis prakiraan cuaca BMKG pada mingguan dan harian, dan informasi perubahan cuaca ekstrim pada kesempatan pertama setelah mendapat informasi dari BMKG. - Setiap UPT sudah membuat catatan agar setiap kapal berlandung jika menghadapi dari cuaca buruk.
		DITKAPEL	Pengawasan terhadap pemasangan peralatan keselamatan (alat komunikasi kapal, perlengkapan keselamatan) agar memenuhi standar untuk pemakaian di laut	PP 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan bahwa setiap penerbitan sertifikat kapal wajib memastikan bahwa peralatan komunikasi berfungsi dengan baik.
		KPLP	Pengawasan secara ketat khususnya untuk kapal-kapal non-konvensional untuk tidak menarik kapal perahu/sekoci dan sejenis selama pelayaran	Menerbitkan maklumat pelayaran No.116/VI/DN-16 yang mewajibkan setiap kapal yang digandeng dilengkapi surat persetujuan berlayar guna memastikan kapal yang ditarik atau digandeng

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				memenuhi persyaratan kelaiklautan pelayaran.
		DITKAPEL	Penerapan aturan pengawakan dan Pemberian program pelatihan, khususnya untuk aspek-aspek keselamatan (abandonship, fire drill, crowd and crisis management) kepada seluruh awak kapal termasuk untuk kapal-kapal non-konvensional	<ul style="list-style-type: none"> - Standar pengawakan minimum telah diatur dalam KM 70 Tahun 1998 tentang pengawakan kapal niaga. - untuk program pendidikan dan pelatihan pelaut ditetapkan dalam PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan Dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut. - Standar pengawakan untuk kapal non kovensi diatur dalam KM 65 Tahun 2009 tentang NCVS.
6	KNKT-07-10-06-03/TERBALIK/ KM. ACITA - 03/18 OKTOBER 2007 /PESISIR PANTAI LAKEBA, BAU-BAU SULAWESI TENGGARA	Subdit Rancang Bangun	Kapal kapal rakyat yang mengangkut penumpang: <ul style="list-style-type: none"> - konstruksi atap bangunan atas dimodifikasi menjadi rangka ringan bertutup terpal sehingga tidak mungkin untuk dinaiki penumpang 	Sesuai Permenhub 54 Tahun 2021 pemilik kapal atau operator kapal harus melaporkan kegiatan modifikasi kepada UPT terdekat untuk selanjutnya mengajukan pengesahan gambar rancang bangun dalam rangka modifikasi atau perombakan kapal.
		DITKAPEL	Pendelegasian kewenangan kepada aparat daerah untuk membantu pengawasan operasional kapal-kapal pelayaran rakyat bilamana wilayah tersebut tidak terjangkau oleh pengawas di pelabuhan terdekat	Penerapan HK 103/2 /19/DJPL-16 tentang pelaksanaan penyelenggaraan kelaiklautan kapal,di mana di dalamnya berisi tentang pelaksanaan kewenangan di bidang kelaiklautan kapal antara unit pelaksana teknis Kementerian Perhubungan.
		DITKAPEL	Perlu dilakukan kajian mengenai prototipe kapal-kapal rakyat yang mengangkut penumpang dan barang yang laik beroperasi di wilayah-wilayah setempat. Dari hasil	Sedang menyusun rancangan permenhub khusus kapal kapal kayu atau kapal kapal pelayaran rakyat atau juga kapal tradisional tentang standar

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
			investigasi, diketahui bahwa ketinggian geladak antara diatas geladak utama hanya 1,2 m, sehingga tidak layak untuk mengangkut penumpang dan penumpang cenderung untuk berada di geladak atasnya	kelaiklautan kapal termasuk <i>output</i> -nya adalah <i>prototipe</i> kapal tersebut ada 2: 1. KM GT 35 2. KLM GT <500
7	KNKT-07-12-07-03/TERBALIK/MT. KHARISMA SELATAN/18 DESEMBER 2007/DERMAGA MIRAH, PELABUHAN TANJUNG PERAK, SURABAYA	DITKAPEL	Dalam proses pendaftaran kapal-kapal bekas dari luar negeri perlu memperhatikan tipe kapal sesuai dengan builder certificate dan atau deletion certificate dan salinan sertifikat keselamatan kapal dari negara asal terakhir	<ul style="list-style-type: none"> - PM Kemendag No. 20 Tahun 2021 tentang Kebijakan Impor Jenis, Ukuran, Dan Usia Kapal Yang Dapat Diimpor Dalam Keadaan Tidak Baru. - Untuk jenis kapal telah diatur melalui SK Dirjen Hubla PK.201/1/1/DJPL-18 tanggal 5 oktober 2018 tentang Pembagian Jenis Tipe Kapal Dan Pembagian Kode. - PM No. 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran Dan Kebangsaan Kapal. - PM No 43 Tahun 2021 tentang Pengadaan Kapal.
		DITKAPEL	Sebelum proses pembelian kapal yang akan didaftarkan di Indonesia, seyogyanya terlebih dahulu harus mendapat izin dari direktur jenderal perhubungan laut berkaitan dengan konstruksi dan kegunaan kapal	Setuju untuk pemeriksaan pendahuluan terhadap pembelian kapal dari luar negeri menjadi bendera indonesia yang mana pemeriksaan meliputi terkait pemeriksaan keselamatan kapal.
		DITKAPEL	Peningkatan Pengawasan terhadap penerapan ISM-Code untuk semua perusahaan pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan audit antara yang dilaksanakan periodik oleh auditor DITJEN HUBLA antara tahun ke-2 dan ke-3, dan audit pembaruan pada tahun ke-5 untuk kapal. - Terhadap perusahaan dilaksanakan audit setiap tahun.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
		DITKAPEL	Kapal seyogyanya tidak boleh beroperasi sebelum dibuatkan SMS (safety management system) terutama untuk kapal penumpang dan kapal tanker	Pelaksanaan peninjauan dokumen SMS Plan dilakukan sebelum penerbitan SMC dan DOC untuk kemudian dilakukan evaluasi secara berkala sesuai dengan ketentuan.
		DDITLALA	Perlu diadakan pengecekan kembali terhadap ijin pengoperasian kapal dari perusahaan pelayaran yang telah mengoperasikan kapalnya sebelum terbitnya sertifikat kapal (Sertifikat keselamatan dan lambung timbul)	Untuk mendapatkan spesifikasi kapal perusahaan pelayaran harus memenuhi persyaratan secara lengkap (laik laut) dan benar seperti sertifikat keselamatan kapal (kelengkapan dan konstruksi) dan sertifikat lambung timbul yang masih aktif kemudian akan mengeluarkan Rencana Pola Kapal (RPK)
8	KNKT-08-01-01-03/KEBAKARAN/MT. PENDOPO/27 JANUARI 2008/BALONGAN, INDRAMAYU, JAWA BARAT	DITKAPEL	Lebih meningkatkan audit terhadap awak kapal dalam pemahaman implementasi ISM code	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dilakukan audit antara yang dilaksanakan periodik oleh auditor DITJEN HUBLA antara tahun ke-2 dan ke-3, dan audit pembaruan pada tahun ke-5 untuk kapal. 2. Terhadap perusahaan dilaksanakan audit setiap tahun.
		DITKAPEL	Pendidikan dan pelatihan awak kapal (proficiency) harus ditingkatkan dan diawasi dalam aspek keselamatan (crowd and crisis management)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Standar pengawakan minimum telah diatur dalam KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Niaga. 2. untuk program pendidikan dan pelatihan pelaut ditetapkan dalam PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan Dan Pelatihan, Sertifikasi Serta Dinas Jaga Pelaut.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				3. Standar pengawakan untuk kapal non kovensi diatur dalam KM 65 Tahun 2009 tentang NCVS.
9	KNKT-08-03-02-03/KEBAKARAN/MT. CENDRAWASIH/5 MARET 2008/ PERAIRAN LAUT SELATAN, YOGYAKARTA	DITKAPEL	Lebih meningkatkan audit terhadap awak kapal dalam pemahaman implementasi ISM code	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dilakukan audit antara yang dilaksanakan periodik oleh auditor DITJEN HUBLA antara tahun ke-2 dan ke-3, dan audit pembaruan pada tahun ke-5 untuk kapal. 2. Terhadap perusahaan dilaksanakan audit setiap tahun.
10	KNKT-08-05-04-03/TENGGELAM/ KM. SAMUDERA MAKMUR JAYA/ 17 MEI 2008/PERAIRAN SEKITAR BUOY 14 PELABUHAN TANJUNG PERAK,SURABAYA	Catatan menjadi perhatian Direktorat Kenavigasian	Menginstruksikan kepada pengelola pelabuhan setempat agar secepatnya memasang rambu secara permanen atau memindahkan kerangka kapal dikarenakan mengganggu alur pelayaran penyeberangan Ujung – Kamal	Pada tahun 2016 sudah ada penetapan Alur pelayaran pada Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) dan telah dilakukan pembersihan kerangka kapal pada tahun 2014 oleh PT Pelindo III.
		DITKAPEL	Membuat kebijakan aspek keselamatan mengenai konstruksi dan pengoperasian kapal kayu dengan kapasitas besar	Sedang menyusun rancangan Permenhub khusus kapal kayu atau kapal pelayaran rakyat atau juga kapal tradisional tentang standar kelaiklautan kapal termasuk <i>output</i> -nya adalah <i>prototipe</i> kapal tersebut ada 2: <ol style="list-style-type: none"> 1. KM GT 35 2. KLM GT ≤500
		Dit Kepelabuhanan	Membuat ketentuan wajib pandu untuk semua kapal, termasuk kapal yang terbuat dari kayu	<ul style="list-style-type: none"> - Pelabuhan Tanjung Perak telah ditetapkan sebagai perairan Wajib Pandu Kelas I berdasarkan KM 22 Tahun 1990 tentang Penetapan Kelas Perairan Wajib Pandu; - Badan usaha pelabuhan yang menerima pelimpahan pelayanan

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>jasa pemanduan dan penundaan kapal di perairan wajib pandu Kelas I Tanjung Perak adalah PT Pelabuhan Indonesia III (Persero);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pada Bouy 14 masuk ke dalam ketetapan perairan Wajib Pandu Kelas I Tanjung Perak; - Pada perairan Wajib Pandu untuk kapal GT \geq 500 wajib menggunakan jasa pemanduan dan penundaan kapal, akan tetapi tidak merujuk pada bahan material kapal; - Kapal dengan ukuran kurang dari 500 atas permintaan nakhoda atau atas perintah pengawas pemanduan maka dapat diberikan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal; - Pengawasan kegiatan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan di perairan Wajib Pandu Kelas I Tanjung Perak dilaksanakan oleh Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak.
		DITKAPEL	Berkoordinasi dengan instansi pemerintah Pembina industri pembangunan kapal kayu untuk penerapan aturan-aturan keselamatan dan konstruksi kapal kayu	Sudah berkoordinasi dan melalui badan kementerian perindustrian terkait kebijakan pembangunan kapal
11	KNKT/KL.2008.38/2008.3.31/KEBAKARAN/KMP.DHARMA	DITKAPEL	Memberlakukan persyaratan penggunaan bahan bangunan kapal termasuk untuk interior dari bahan-bahan marine use	Semua material yang digunakan di atas kapal harus sesuai dengan jenis yang diperuntukkan bagi kapal (<i>marine use</i>):

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
	KENCANA I/18 MEI 2008/ DI SUNGAI MENTAYA HILIR SELATAN KOTA WARINGIN TIMUR, KALIMANTAN TENGAH		sebagaimana yang disyaratkan di dalam Code	<ol style="list-style-type: none"> 1. PP 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. 2. PM 54 Tahun 2021 tentang Pengesahan Gambar Rancang Bangun Kapal, Pelaksanaan Dan Pengawasan Pembangunan Dan Pengerjaan Kapal. 3. Kewenangan pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan saat ini telah berada di DITJEN HUBDAT.
		KPLP	Memberlakukan peraturan perundang-undangan mengenai pendeklarasian isi kemasan muatan oleh pengirim (termasuk muatan dalam truk/container)	Pendeklarasian isi muatan Barang Berbahaya oleh Pengirim/Shipper telah diatur dalam PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.
		KPLP	Meningkatkan pengawasan terhadap lingkungan pelabuhan khususnya pencemaran oleh limbah minyak dan bahan berbahaya	Sudah diatur dalam PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.
12	KNKT-09-01-01-03/TENGGELAM/KM. TERATAI PRIMA/11 JANUARI 2009/DI PERAIRAN TANJUNG BATU RORO, SULAWESI SELATAN	DITKAPEL	Segera melakukan inspeksi mengenai keberadaan terhadap perhitungan stabilitas (<i>stability booklet</i>) bagi semua kapal terutama kapal penumpang, untuk itu segera menginventarisasi pengoperasian kapal-kapal pada ukuran tertentu yang tidak memiliki data-data perhitungan stabilitas	Pengaturan tentang perhitungan stabilitas diatur di dalam PM 44 Tahun 2021 tentang Stabilitas Kapal, di mana aturan tersebut mengatur jenis dan ukuran kapal yang harus memiliki <i>stability booklet</i> .
		DITKAPEL	Mewajibkan pengklassan bagi kapal-kapal rakyat sesuai dengan ketentuan yang berlaku sebelum menerbitkan sertifikat-sertifikat kapal	Peraturan wajib kelas ini diatur dalam PM 7 Tahun 2013 tentang Kewajiban Klasifikasi Bagi Kapal-Kapal Berbendera

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				Indonesia dan direvisi PM 61 Tahun 2014 tentang Perubahan PM 7 Tahun 2013.
		DITKAPEL	Meninjau ulang pengimplementasian peraturan pengawakan kapal	Telah diterbitkan dua Peraturan Menteri yaitu: <ol style="list-style-type: none"> 1. KM 65 Tahun 2009 tentang NCVS mengatur tentang pengawakan kapal non konvensi. 2. Pendidikan dan pelatihan serta sertifikasi pelaut diatur dalam PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan, Sertifikasi dan Dinas Jaga Pelaut.
		DITKAPEL	Melakukan peningkatan pengawasan tentang kewajiban design lengkap bagi pembangunan kapal baru dan Menyusun regulasi tentang kewajiban melengkapi data-data design bagi kapal-kapal yang sudah beroperasi	Bahwa kewajiban pemenuhan pengesahan gambar rancang bangun kapal untuk kapal bangunan baru maupun lama yang sudah beroperasi telah diatur melalui Permenhub 54 Tahun 2021 yang mana untuk kapal yang sudah beroperasi dan belum memiliki dokumen pengesahan gambar diberikan batas waktu sampai Juni 2022.
		KPLP	Melakukan peningkatan pengawasan dalam rangka pemberian Surat Ijin Berlayar (Port Clearance) mengenai laporan keberangkatan dari Nakhoda terhadap kondisi kapal	Sudah diatur dalam PM 82 Tahun 2014 tentang Tata Cara Penerbitan SPB.
		DITKAPEL	Sosialisasi kondisi kapal yang berhubungan dengan konstruksi, kenavigasian dan kepengawakan kepada operator kapal-kapal rakyat	Sedang menyusun rancangan Permenhub khusus kapal kapal kayu atau kapal kapal pelayaran rakyat atau juga kapal

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				tradisional tentang standar kelaiklautan kapal.
		KPLP	Sosialisasi prosedur keselamatan kepada operator dan masyarakat tentang keselamatan berlayar.	Sudah dilaksanakan secara terus-menerus khususnya terhadap nelayan pesisir akan pentingnya keselamatan berlayar serta memberikan bantuan berupa pakaian pelampung keselamatan terhadap warga pesisir yang dinilai kurang mapan (setahun dilaksanakan dua kali).
13	KNKT-09-05-02-03/TUBRUKAN/KM. TANTO NIAGA DENGAN KM. MITRA OCEAN/22 MEI 2009/ PERAIRAN PELABUHAN TANJUNG PERAK, SURABAYA	Direktorat Kepelabuhan	Pengawasan oleh Regulator atau Pemerintah yang berwenang terhadap keselamatan perlu di tingkatkan terutama terhadap pelaksanaan pemberian dispensasi terhadap Nakhoda memasuki Alur wajib Pandu, khususnya Alur Barat Surabaya tanpa menggunakan Pandu	Sebaiknya Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak merevisi sistem dan prosedur jasa kapal di Perairan Wajib Pandu Pemanduan dan Penundaan Pelayanan Kelas I Tanjung Perak dan bekerja sama dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Gresik serta badan usaha Pelabuhan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) dengan tujuan melaksanakan pengawasan bersama pada kegiatan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal.
		Direktorat Kepelabuhanan	Ijin pemberian dispensasi kepada Nakhoda tanpa menggunakan Pandu seharusnya di berikan oleh Pejabat Penanggung Jawab Keselamatan Pelayaran (Administrator Pelabuhan), sehingga dapat dipertanggung jawabkan	Dispensasi tanpa pandu diberikan oleh pengawas pemanduan setempat yaitu kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak kepada nakhoda yang memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan dengan pertimbangan: <ul style="list-style-type: none"> a. Mengenal sisi baik situasi dan kondisi perairan wajib

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>pandu yang dilayari;</p> <p>b. Dinyatakan telah memahami peraturan pelabuhan setempat termasuk sistem dan prosedur pelayanan pemanduan dan lokasi berlabuh jangkar;</p> <p>c. Dianggap cakap dan mampu berolah gerak dengan baik di perairan wajib pandu;</p> <p>d. Mendapatkan rekomendasi dari pengawas pemanduan berdasarkan hasil familiarisasi terhadap perairan setempat.</p>
		Direktorat Kepelabuhanan	Pelaksanaan terhadap ketentuan pemanduan di luar prosedur harus ditindak tegas, bila perlu Nakhoda di berikan sangsi yang berat bila melanggar prosedur	<ul style="list-style-type: none"> - Kapal berukuran tonase 500 GT atau lebih memasuki perairan wajib pandu, wajib menggunakan jasa pandu; - Nakhoda yang tidak menggunakan jasa pandu pada perairan wajib pandu dikenakan sanksi administrasi berupa: <ul style="list-style-type: none"> a. Peringatan tertulis b. Pembekuan izin atau pembekuan sertifikat; atau; c. Pencabutan sertifikat - Peringatan tertulis diberikan oleh pengawas pemanduan dengan

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				tembusan Direktur Jenderal.
14	KNKT-09-05-03-03/KM. MANDIRI NUSANTARA/KEBAKARAN/ 30 MEI 2009/DI PERAIRAN KERAMIAN, BAWEAN, JAWA TIMUR	KPLP	Menindaklanjuti ketentuan pengangkutan muatan, khususnya pada kapal-kapal Ro-Ro dengan membuat prosedur pengangkutan	Sudah diatur dalam PM 16 Tahun 2021 tentang Tata cara penanganan dan pengangkutan barang berbahaya di pelabuhan.
		KPLP	Meningkatkan pengawasan dan pemeriksaan terhadap masuknya barang-barang ke atas kapal	Dilaksanakan <i>random check</i> terhadap kendaraan yang akan naik ke atas kapal.
		KPLP	Mensosialisasikan ketentuan tentang jenis-jenis barang berbahaya serta tata cara pengangkutannya kepada operator pelayaran dan pemilik barang yang diwakili oleh ekspedisi/truk pengangkut serta petugas pengawas di lapangan/pelabuhan	Sudah diatur dalam PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.
15	KNKT-10-03-01-03/TENGGELAM/ KM. AMMANA GAPPA/06 MARET 2010/27 NM SEBELAH BARAT TANJUNG RANGAS, MAMUJU SULAWESI BARAT	DITKAPEL	Peningkatan pengawasan terhadap penugasan DPA yang diangkat oleh perusahaan pelayaran	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan audit antara yang dilaksanakan periodik oleh auditor DITJEN HUBLA antara tahun ke-2 dan ke-3, dan audit pembaruan pada tahun ke-5 untuk kapal. - Terhadap perusahaan dilaksanakan audit setiap tahun.
		KPLP	Meningkatkan upaya pemberian bantuan kepada kapal yang sedang mengalami kondisi darurat (secara langsung maupun tidak langsung) kepada kapal yang mengalami kecelakaan	Diterbitkan Perdirjen terkait pembentukan unit khusus yang menangani kejadian luar biasa pelayaran berupa <i>quick response team</i> .
		KPLP	Peningkatan peranan pusat kendali penanggulangan kecelakaan kapal dalam pemberitaan dan penyebaran informasi kecelakaan	Telah diatur dalam instruksi menteri tentang percepatan pelaporan kecelakaan kapal.
16	KNKT-10-04-02-03/LEDAKAN/	DITKAPEL	Meningkatkan pengawasan terhadap ketentuan penggunaan mesin-mesin di kapal,	Telah diatur pada PP 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan mengatur

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
	KM.GEMILANG/12 APRIL 2010/DI KADE 103 PELABUHAN SOEKARNO HATTA MAKASSAR SULAWESI SELATAN		khususnya pelarangan penggunaan mesin non-marine use di kapal	terkait instalasi permesinan dan pelistrikan.
		DITKAPEL	Mengatur dan meningkatkan pengawasan terhadap penggunaan gas-gas mudah terbakar untuk kegiatan-kegiatan di kapal	Tidak ada pelarangan penggunaan gas elpiji di dapur kapal sepanjang di ruang dapur kapal itu sudah tersedia perlengkapan APAR.
		DITKAPEL	Secara berkala, mengaudit organisasi yang diberikan kewenangan untuk pengawasan terhadap implementasi manajemen keselamatan kapal	Audit terhadap organisasi yang diakui (RO) dalam hal ini PT BKI telah dilakukan dua kali dalam setahun sesuai dalam perjanjian kerja sama/PKS.
		DITKAPEL	Meningkatkan pengawasan terhadap kelengkapan dan berfungsinya peralatan pemadam kebakaran di kapal	Pengawasan terhadap perlengkapan dan berfungsinya peralatan pemadam kebakaran dilakukan setiap dilakukan pemeriksaan sebelum penerbitan sertifikat keselamatan kapal.
17	KNKT-11-02-02-03/KEBAKARAN/ KM. SALVIA/8 FEBRUARI 2011/ DI PERAIRAN SEBELAH TIMUR, SEKITAR PULAU DAMAR, KEPULAUAN SERIBU, DKI JAKARTA	DITKAPEL	Meningkatkan audit ISM code terhadap awak kapal dalam implementasi ISM Code khususnya pada Posedur Pemeliharaan Kapal (Shipboard Maintenance Procedures)	<ul style="list-style-type: none"> - Dilakukan audit antara yang dilaksanakan periodik oleh auditor DITJEN HUBLA antara tahun ke-2 dan ke-3, dan audit pembaruan pada tahun ke-5 untuk kapal. - Terhadap perusahaan dilaksanakan audit setiap tahun.
18	KNKT-11-08-05-03/TENGGELAM/ KMP. WINDU KARSA/27 AGUSTUS 2011/DI PERAIRAN PULAU LAMBASINA, KOLAKA	DITKAPEL	Memperhatikan aspek batasan operasional kapal untuk kapal bukan bangunan baru	Batasan operasional kapal dapat diverifikasi melalui notasi kelas dan pemenuhan keselamatan kapal.
		DITKAPEL	Meningkatkan pemeriksaan perubahan konstruksi pada moveable rampway dan di geladak kendaraan	Pemeriksaan perubahan konstruksi dilakukan oleh PT BKI dan DITKAPEL melalui <i>drawing approval</i> atau pengesahan kapal.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
	SULAWESI TENGGERA	DITKAPEL	Meningkatkan ketelitian dalam pemeriksaan pada saat pengedokan	Telah melaksanakan bimtek, pengukuhan, dan revalidasi terhadap pejabat pemeriksa keselamatan kapal.
		DITKAPEL	Meningkatkan pelaksanaan audit dalam penerbitan Safety Management Certificate dan Document of Compliance	Pelaksanaan audit secara konsisten dan berkala dilakukan di setiap penerbitan SMC dan DOC.
19	KNKT-12-08-01-03/LEDAKAN/TKG. GEMILANG PERKASA/03 AGUSTUS 2012/DI JETTY TERMINAL BAHAN BAKAR MINYAK PERTAMINA, SAMARINDA KALIMANTAN TIMUR	DITKAPEL	Mengambil langkah-langkah untuk mengatur keselamatan pengawakan (safety manning) pada pengoperasian tongkang khususnya tongkang pengangkut bahan bakar minyak;	Pengaturan pengawakan minimum di kapal masih mengacu pada PM 70 Tahun 1998, tentu menyesuaikan GT Kapal, daerah pelayaran, dan Mesin.
		DITKAPEL	Mengatur penggunaan permesinan dan peralatan pada tongkang pengangkut bahan bakar minyak sesuai standar kapal laut (marine use).	Telah diatur pada PP 51 Tahun 2002 tentang perkapalan mengatur terkait instalasi permesinan dan pelistrikan.
20	KNKT-12-08-02-03/LEDAKAN/MT. SOECHI LESMANA/27 AGUSTUS 2012/20 NM BARAT PELABUHAN BELANG-BELANG, MAMUJU, SULAWESI BARAT	DITKAPEL	Meningkatkan pengawasan Sistem Manajemen Keselamatan dalam hal kegiatan latihan pemadaman kebakaran di atas kapal khususnya pelatihan penggunaan sistem pemadam api tetap di kamar mesin (CO2 sistem)	Di dalam pelaksanaan operasional perusahaan dan kru kapal wajib melaksanakan pelatihan pelatihan tanggap darurat di atas kapal.
21	KNKT-12-09-03-03/COLLISION/ MV "BAHUGA JAYA" AND MT "NORGAS CATHINKA"/26 SEPTEMBER 2012/ AT SUNDA STRAIT (4 NAUTICAL MILES EAST OF RIMAU BALAK ISLAND), INDONESIA	DITNAV atau DITSDP	To recommend ferry route between Merak – Bakauheni i.e. separating the eastbound lane to the westbound lane by a buffer zone	Penetapan TSS di Selat Sunda telah terdapat <i>Precautionary Area</i> , di mana telah ditetapkan <i>recommended traffic flow</i> bagi kapal kapal yang melintas antara Merak Bakauheni termasuk kapal feri.
		DITNAV	To set up a guidance of traffic separation for ferry operation in the strait	Telah ditetapkan KM 130 Tahun 2020 tentang penetapan sistem rute di Selat Sunda untuk mengatur kapal-kapal yang

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				melintas di TSS Selat Sunda termasuk untuk kapal feri.
22	KNKT-12-12-04-03/TUBRUKAN/KM. ALKEN PESAT DENGAN KM. ALPINE/11 DESEMBER 2012/DI KOLAM PELABUHAN TANJUNG PERAK, SURABAYA, JAWA TIMUR	Direktorat Kepelabuhanan	Meningkatkan pengawasan secara periodik terhadap kompetensi serta kedisiplinan profesi Pandu	<p>Melaksanakan pemanduan dan penundaan kapal diatur dalam PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal:</p> <p>Pasal 1 ayat (4) Pandu adalah Pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.</p> <p>Pasal 1 Ayat (23) Pengawasan pemanduan adalah pejabat pelaksana fungsi keselamatan pelayaran, dalam hal ini kepala kantor KSU, KSOP dan UPP.</p> <p>Pasal 11 Pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal di perairan pandu harus dilakukan oleh pandu. Pandu wajib melaksanakan familiarisasi pada perairan setempat mendapatkan penugasan dari pengawas pemanduan.</p> <p>Pasal 14 ayat (2) Sertifikat pandu terdiri dari</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sertifikat Pandu Tk. II 2. Sertifikat Pandu Tk. I 3. Sertifikat Pandu Laut Dalam <p>Pasal 18 Mengatur tentang kualifikasi pandu berdasarkan jenis sertifikat yang dimilikinya dan</p>

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>kaitannya dengan ukuran kapal yang dapat dipandunya.</p> <p>Pasal 21 ayat (1) Pandu harus mengukuhkan sertifikat dan memperbarui kartu identitas pandu tiap 3 tahun sekali.</p> <p>Pasal 46 Mengatur tentang tugas pengawas pemanduan.</p>
23	KNKT-13-05-01-03/TUBRUKAN/ KM. LINTAS BAHARI UTAMA DENGAN KM. LINTAS BENGKULU/ 31 MEI 2013/1,7 NM PELABUHAN TANJUNG PRIOK, JAKARTA.	DITKAPEL	Menekankan terhadap pentingnya pengamatan keliling dan komunikasi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan kapal;	Sudah diatur melalui Colreg 72 (<i>International Regulations for Preventing Collision at Sea, 1972</i>) atau P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut)
		Direktorat kenavigasian	Menekankan terhadap pentingnya penggunaan sarana bantu navigasi;	Sudah ada SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) .
		Direktorat kenavigasian	Pengadaan dan atau peningkatan pemanfaatan peralatan bantu navigasi untuk pengawasan lokasi labuh kapal dan lalu lintas kapal-kapal yang keluar-masuk pelabuhan (Vessel Traffic System).	Sudah ada VTS (Vessel Traffic System) dan telah ditetapkan alur pelayarannya.
24	KNKT-13-08-03-03/SENGGOLAN/ KM. SINAR PANJANG DENGAN TK. ANGGADA II/18 AGUSTUS 2013/ SEKITAR BUOY 6 ALUR SUNGAI BARITO BANJARMASIN , KALIMANTAN SELATAN	Direktorat Kenavigasian	Untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di alur sungai Barito, agar segera melengkapi perairan pelabuhan Banjarmasin dengan sistem navigasi pelayaran, seperti VTS dan sebagainya.	Untuk saat ini telah ada VTS Banjarmasin milik DISNAV Kelas II Banjarmasin yang melayani telekomunikasi pelayaran di alur pelayaran pelabuhan Banjarmasin.
25	KNKT-13-09-05-03/KEBAKARAN/ KM. PRAMUDITA/12 SEPTEMBER 2013/PERAIRAN	KPLP	Membuat peraturan yang merekomendasikan penggunaan surfaktan atau zat lain yang berfungsi sama seperti surfaktan pada kapal-kapal pengangkut	Sudah diatur dalam PM 16 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penanganan dan Pengangkutan Barang Berbahaya di Pelabuhan.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
	PELABUHAN KHUSUS INDONESIA POWER UNIT BISNIS PEMBANGKITAN SURALAYA, PULO MERAK , CILEGON, BANTEN		muatan bahan bakar padat jenis curah dengan alat bongkar muat sistem konveyor	
26	KNKT-14-01-01-03/TENGGELAM/ KMP. MUNAWAR FERRY/3 JANUARI 2014/ LOMBOK TIMUR/ NTB	DITLALA	Membuat regulasi untuk mewajibkan pencatatan data penumpang, baik penumpang pejalan kaki maupun penumpang dengan kendaraan;	<ul style="list-style-type: none"> - Saat ini dibuat sistem untuk mengontrol jumlah para penumpang secara digital melalui aplikasi SIASATI. - Kewenangan pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan saat ini telah berada di DITJEN HUBDAT.
27	KNKT-14-01-02-03/TERGULING/KM. BJL-I/14 JANUARI 2014/TANJUNG PRIOK/DKI JAKARTA	DITLALA	Membuat peraturan yang mewajibkan operator untuk mengikat velg kendaraan dengan lashing sebelum kapal bertolak, termasuk untuk kapal penyeberangan, beserta sanksi yang tegas;	<ul style="list-style-type: none"> - PM No. 25 Tahun 2016 tentang daftar Penumpang dan Kendaraan Angkutan Penyeberangan. - Kewenangan pemeriksaan, sertifikasi, dan pengawasan saat ini telah berada di DITJEN HUBDAT.
28	KNKT-14-07-04-03/KEBAKARAN/ KMP. GELIS RAUH/17 JULI 2014/ LOMBOK/NTB		Menyebutkan klausul keterangan dalam surat pernyataan nakhoda bahwa penataan kendaraan di atas geladak kendaraan sudah sesuai dengan SPM.	Sudah ada diatur dalam PM 82 Tahun 2014 tentang Penerbitan Surat Izin Berlayar.
		KPLP	Mensyaratkan untuk melampirkan manifest muatan kendaraan truk sebagai persyaratan pengajuan surat persetujuan berlayar.	Sudah diatur dalam SE tentang kewajiban melaporkan apabila ada muatan berbahaya.
29	KNKT-15-12-09-03/KANDAS/ HANJIN AQUA/4 DESEMBER 2015/ SELAT SUNDA/BANTEN	Direktorat Kenavigasian	To provide visual or electronic aid to navigation at the terumbu Koliot location in order to make coastal navigation safer and help prevent loss of life and marine pollution that could result from stranded ship.	Pada Tahun 2018 telah dipasang SBNP (Sarana Bantu Navigasi Pelayaran) pada Karang Koliot sejalan dengan pengajuan TSS

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				(Traffic Separation Scheme) di Selat Sunda.
30	KNKT-15-12-10-03/TUBRUKAN/THORCO CLOUD vs STOLT COMMITMENT/16 DESEMBER 2015/SELAT SINGAPURA	KPLP	To ensure the removal of wreckage of Thorco Cloud to be carried out appropriately	<ul style="list-style-type: none"> - Sudah meratifikasi Nairobi Convention, sudah diatur PM Nomor 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan atau Pekerjaan Bawah Air. - Perpres 80 Tahun 2020 tentang Pengesahan Konvensi Internasional Nairobi Mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007.
31	KNKT - 16 - 03 - 02 - 03/ TENGGELAM/KMP. RAFELIA 2/ 4 MARET 2016/SELAT BALI/BALI	KPLP	Melakukan peningkatan pengawasan kepada seluruh Syahbandar dalam rangka pemberian Surat Persetujuan Berlayar (Port Clearance) mengenai laporan keberangkatan dari Nakhoda terhadap kondisi kapal.	Sudah dibuat Permenhub untuk pergantian Permenhub 82 Tahun 2014 tentang Surat Persetujuan Berlayar dan dalam proses diundangkan.
		KPLP	Melakukan sosialisasi prosedur keselamatan kepada operator dan masyarakat tentang keselamatan berlayar.	Sudah dilaksanakan secara terus- menerus khususnya terhadap nelayan pesisir akan pentingnya keselamatan berlayar serta memberikan bantuan berupa pakaian pelampung keselamatan terhadap warga pesisir yang dinilai kurang mapan (setahun dilaksanakan 2 kali)
32	KNKT-16-10-10-03/TENGGELAM/ KM. DHARMA KENCANA VIII/14 OKTOBER 2016/LABUHAN BAJO	Direktorat Kenavigasian	1). Memasang rambu penanda pada posisi yang dapat membahayakan di alur pelayaran Labuhan Bajo 8°29'34.80"S/ 119°50'35.40"E	<ul style="list-style-type: none"> - Untuk alur pelayaran Labuan Bajo sudah ditetapkan dengan KP 898 Tahun 2018 yang kemudian diganti dengan KP 323 Tahun 2020 - SBNP sudah terpasang dan sudah diberikan penomoran DSI (Daftar Suar Indonesia) serta disiarkan melalui Maklumat Pelayaran no

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				72/PHBL/2019 tanggal 22 Oktober 2019.
33	KNKT - 17- 01 - 01 - 03/ KEBAKARAN /KM. ZAHRO EXPRESS/01 JANUARI 2017/ PERAIRAN TELUK JAKARTA/ DKI JAKARTA	DITLALA	Membuat prosedur atau tata cara pendataan penumpang yang akan naik kapal sehingga operator kapal memiliki panduan atau juknis yang seragam.	<ul style="list-style-type: none"> - Telah diterbitkan PM No. 25 Tahun 2016 tentang daftar penumpang dan angkutan penyeberangan - Saat ini dibuat sistem untuk mengontrol jumlah para penumpang secara digital melalui aplikasi SIASATI (Dirjen Hubla).
34	KNKT-17-05-13-03/KEBAKARAN /MUTIARA SENTOSA I/19 MEI 2017/PERAIRAN PULAU MSALEMBU/JAWA TIMUR	DITLALA	1. Meninjau ulang PM 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dengan mempertimbangkan aturan tentang tata cara pemeriksaan dan penanganan kendaraan dan muatannya.	Dirjen Hubla akan meninjau ulang PM 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dan melaporkan hasilnya.
		DITLALA	2. Mengadakan dan mensertifikasi regulated agent (RA) untuk menangani dan memeriksa barang-barang yang akan dimuat ke truk pengangkut.	<ul style="list-style-type: none"> - Belum ada instrumen hukum yang mengatur tentang sertifikasi Regulated Agent (RA). - Instrumen Hukum ini akan dibuat dengan berkoordinasi dengan DITKAPEL dan DITTSDP.
		DITKAPEL	3. Membuat sistem yang standard tentang pendataan pelayar.	
35	KNKT-17-05-13-03/TENGGELAM/ SAS-02/6 MEI 2017/BAWEAN/LAUT JAWA	Direktorat Kenavigasian	2. Mewajibkan Stasiun Radio Operasi Pantai (SROP) untuk berperan aktif memberitakan informasi cuaca secara berkala.	<ul style="list-style-type: none"> - Telah diterbitkan PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran di mana salah satunya mengatur kewajiban SROP untuk memberikan informasi cuaca. - Kementerian Perhubungan sedang menyusun standar SOP SROP di mana di dalamnya mengatur tentang penyampaian

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				informasi cuaca oleh SROP.
36	KNKT.17.12.31.03/TE NGGELAM /KENEUKAI/8 DESEMBER 2017/PERAIRAN PELABUHAN TRISAKTI BANJARMASIN/ KALIMANTAN SELATAN		Membuat petunjuk teknis pengangkatan kerangka kapal Bintang jasa IX yang telah menjadi tanggung jawab negara.	<ul style="list-style-type: none"> - Sudah meratifikasi Nairobi Convention , Sudah diatur dalam PM Nomor 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan atau Pekerjaan Bawah Air. - Perpres 80 Tahun 2020 tentang Pengesahan Konvensi Internasional Nairobi Mengenai Penyingkiran Kerangka Kapal, 2007.
37	KNKT.18.01.01.03/TE NGGELAM/ ANUGRAH EXPRESS/ 1 JANUARI 2018/PERAIRAN SUNGAI KAYAN/KALIMANTAN UTARA	Direktorat Kenavigasian	3. Mengoptimalkan fungsi komunikasi radio pantai	<ul style="list-style-type: none"> - Telah diterbitkan PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran di mana salah satunya mengatur kewajiban SROP untuk memberikan informasi cuaca. - Kementerian Perhubungan sedang menyusun standar SOP SROP di mana di dalamnya mengatur tentang penyampaian informasi cuaca oleh SROP.
38	KNKT.18.01.05.03/TE NGGELAM/ PINANG JAYA/27 JANUARI 2018/LAUT JAWA/JAWA BARAT	DITLALA	Melarang perusahaan pelayaran mempekerjakan kadet sebagai awak kapal.(tetap disijilkan menjadi cadet)	<ul style="list-style-type: none"> - Mewajibkan di dalam SIUPAL menyediakan akomodasi bagi taruna di atas kapal sebagai kadet (taruna praktek di atas kapal) - DITKAPEL dan DITLALA menyetujui rekomendasi dari KNKT untuk melarang perusahaan pelayaran mempekerjakan kadet sebagai awak kapal selain menjadi kadet.

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
39	KNKT.18.02.06.03/KANDAS/ KAYONG UTARA/20 FEBRUARI 2018/PERAIRAN BANYUASIN/ SUMATERA SELATAN	DITKAPEL atau DITNAV	Membuat aturan teknis mengenai kapal penyeberangan terkait dengan: a. Pelaporan kondisi Automatic Identification Systems (AIS) di kapal sebagai syarat dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB); b. Kewajiban untuk melaporkan posisi kapal setiap 30 menit (d disesuaikan dengan kondisi lokal) dan menanyakan kondisi cuaca kepada operator radio pantai setempat.	<ul style="list-style-type: none"> - (DITKAPEL) - Pada PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi pelayaran telah mengatur kewajiban kapal untuk melapor kepada SROP namun tidak mewajibkan melaporkan posisi kapal setiap 30 menit kepada operator radio pantai setempat mengingat berdasarkan ketentuan IMO MSC Resolution MSC. 433 (98) tentang <i>guideline and criteria for ship's reporting system</i> merekomendasikan agar otoritas berwenang tidak membebani kapal untuk melaporkan secara manual melalui radio.
40	KNKT.18.03.09.03/LA IN-LAIN / EVER JUDGER/30 MARCH 2018/ BALIKPAPAN BAY/EAST KALIMANTAN	KPLP	1.To create clear guidelines for the Tier 1, 2 and 3 drills, including equipment, resources, organisation as well as altering the level.	<ul style="list-style-type: none"> - Sudah diatur dalam PM 73 Tahun 2014. - Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2006 Tentang Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak di Laut. - Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 263 Tahun 2020 Tentang Prosedur Penanggulangan Keadaan Darurat Tumpahan Minyak (Tier 3) di Laut
		Direktorat Kenavigasian	3.To ensure the resources of Local VTS Station are adequate and proper to meet the duties.	<ul style="list-style-type: none"> - Telah dilaksanakan <i>upgrading</i> peralatan VTS Balikpapan. - Telah melaksanakan Peningkatan kompetensi operator VTS Balikpapan berdasarkan ketentuan IALA (International Association of Marine

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				Aid's to Navigation And Lighthouse Authorities).
		Direktorat Kenavigasian	4.To review the Local VTS's authority and its working load.	Sedang melaksanakan <i>review</i> SOP VTS Balikpapan.
41	KNKT.18.02.07.03/LA IN-LAIN/ SUMIEI/24 FEBRUARI 2018/ PELABUHAN MARTAPURA/ KALIMANTAN SELATAN	KPLP	Membuat peraturan tentang muatan curah padat yang diangkut melalui laut, termasuk menetapkan otoritas yang berkompeten.	Sudah diatur dalam Permenhub No.6 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengangkutan Curah Padat di Pelabuhan.
42	KNKT.18.11.35.03/TE NGGELAM/ MULTI PRIMA I/22 NOVEMBER 2018/PERAIRAN KAPOPOANG BALI/NUSA TENGGARA TIMUR	KPLP	2. Meningkatkan peran radio pantai untuk menyampaikan peringatan-peringatan perubahan kondisi perairan dengan memberikan akses yang lebih luas terhadap berita cuaca berikut perubahannya.	<ul style="list-style-type: none"> - Memberikan imbauan terhadap operator dan awak kapal akan adanya bahaya cuaca buruk pada perairan yang akan dilintasi. - Memasang pengumuman pada poster-poster di kantor syahbandar.
43	KNKT.19.01.06.03/TU BRUKAN/ EASTERN GLORY/23 JANUARI 2019/PERAIRAN BARELANG/ KEPULAUAN RIAU	Direktorat Kepelabuhanan	To review the need of Pilot and tug assistance in Barelang waters.	<ul style="list-style-type: none"> - Pada tahun 2019 saat terjadinya tubrukan, perairan Barelang belum ditetapkan sebagai perairan Wajib Pandu dan Nakhoda Kapal tidak meminta pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal kepada Pengawas Pemanduan; - Pelayanan yang diberikan adalah pemanduan dan penundaan kapal, jumlah dan kekuatan daya kuda kapal tunda dinilai berdasarkan panjang kapal.
44	KNKT.19.04.08.03/LA IN-LAIN/ BISTARI 8/6 APRIL 2019/ PONTIANAK/KALIMANTAN BARAT	DITLALA	Memperbaiki format lampiran laporan rencana pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang di kapal atau pelabuhan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 152 Tahun 2016 tentang	Tidak diberlakukan PM 152 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal, diganti dengan PM 59 Tahun 2021 tentang

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
			<p>penyelenggaraan dan perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal dengan menambahkan jenis alat angkat atau derek yang digunakan, dan mewajibkan sertifikat alat angkat atau derek serta operator alat angkat dilampirkan, sehingga pihak Otoritas Pelabuhan, KSOP, dan KUPP memiliki panduan atau petunjuk teknis yang seragam.</p>	<p>Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan.</p>
45	KNKT.19.07.16.03/TU BRUKAN/ SOUL OF LUCK/14 JULI 2019/ PELABUHAN TANJUNG EMAS/ JAWA TENGAH	Direktorat Kepelabuhanan	<p>1. To review the Ministerial Regulation by the Minister of Transportation No 57 Year 2015 on Pilotage and Towing terms of oversight the towing and pilotage services.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pada perairan wajib pandu, kapal berukuran 500 GT atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal; - Pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat diberikan kepada kapal berukuran tonase kurang dari GT 500 atas perintah pengawas pemanduan setempat; - Pelayanan jasa penundaan kapal: <ul style="list-style-type: none"> a. Panjang kapal 70 s/d 150 meter menggunakan minimal 1 unit kapal tunda dengan daya paling rendah 2000 HP dengan jumlah gaya Tarik paling rendah 24 ton <i>bollardpull</i>; b. Panjang kapal 150 s/d 250-meter menggunakan minimal 2-unit kapal tunda dengan jumlah gaya Tarik paling rendah 6000 HP

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>dengan jumlah gaya Tarik paling rendah 65 ton <i>bollard pull</i>;</p> <p>c. Panjang kapal 250 meter ke atas minimal menggunakan 3 unit kapal tunda dengan daya paling rendah 11000 HP dengan gaya Tarik paling rendah 125 ton <i>bollardpull</i>;</p>
46	KNKT.19.08.20.03/TE NGGELAM/NUR ALLYA/21 AGUSTUS 2019/ PERAIRAN HALMAHERA/ MALUKU UTARA	KPLP	1. Melakukan pengawasan secara khusus dan berkesinambungan terhadap pelabuhan-pelabuhan yang menyelenggarakan kegiatan pemuatan nickel ore atau bahan tambang Grup A.	Sudah diatur dalam Permenhub No.6 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengangkutan Curah Padat di Pelabuhan.
		KPLP	2. Melakukan penelitian lebih lanjut terhadap penanganan muatan nickel ore atau bahan tambang Grup A yang diangkut melalui transportasi laut, terutama terkait keselamatan kapal	Sudah diatur dalam Permenhub No.6 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengangkutan Curah Padat di Pelabuhan.
		KPLP	4. Mengimplementasikan IMSBC Code dan menentukan Competent Authority pada setiap tahapan dimulai dari tambang sampai pada proses pemuatan.	Sudah diatur dalam Permenhub No.6 Tahun 2021 tentang Tata Cara Pengangkutan Curah Padat di Pelabuhan.
47	KNKT.19.10.21.03/K ANDAS/ NUSA AGUNG/31 OKTOBER 2019/ ALUR PELABUHAN BAKAUHENI/ LAMPUNG	Direktorat Kenavigasian	1). Memberikan kewenangan legal kepada STC untuk menyelenggarakan sebagian fungsi VTS di area kolam pelabuhan penyeberangan.	- PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi pelayaran telah mengatur kewenangan untuk menyelenggarakan fungsi VTS di luar otoritas berwenang (DITJEN HUBLA) kepada STC (Ship Traffic Control)

No	Investigasi	Unit Kerja	Rekomendasi	Tanggapan
				<ul style="list-style-type: none"> - Sampai dengan saat ini pihak BPTD Wilayah VIII Prov Banten dan BPTD Wilayah VI Prov. Bengkulu dan Lampung belum berkoordinasi dengan otoritas berwenang terkait penyelenggaraan fungsi VTS di area kolam pelabuhan penyeberangan.
		DITNAV dan DIT TSDP	3). Mengatur secara jelas pembagian kewenangan antara STC dan VTS yang berada dalam wilayah perairan yang sama.	Akan disusun Permenhub terkait SOP bersama antara STC dan VTS untuk membagi kewenangan dalam satu perairan.
		Direktorat Kenavigasian atau DIT TSDP	4). Memastikan rambu suar selalu beroperasi dalam keadaan baik	<ul style="list-style-type: none"> - Rambu suar yang beroperasi di alur Pelabuhan Bakahueni Lampung dikelola oleh DisNav Tanjung Priok dan BPTD Wil VIII Prov. Banten. - Berdasarkan pengamatan diketahui bahwa Rambu suar yang dikelola Disnav Tanjung Priok dalam kondisi baik sesuai dengan PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP).

Rekomendasi Keselamatan Perkeretaapian

Sebanyak 18 (delapan belas) rekomendasi keselamatan KNKT yang berasal dari hasil investigasi kecelakaan Perkeretaapian yang telah ditindaklanjuti dan dinyatakan close di Tahun 2022.

Keterangan lebih lengkap dapat dilihat pada tabel berikut:

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
1.	Gangguan operasi KA Bandara KA 7160 (TS-3) emplasemen Stasiun Batu Ceper, Tangerang Daop I Jakarta, 1 Maret 2018	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Melakukan pembinaan dan pengawasan secara berkesinambungan terhadap pengoperasian dan perawatan sarana kereta untuk menjamin keselamatan operasi KA Bandara Soekarno-Hatta	<p>Sudah dilaksanakan audit Railink pada tanggal..... (note : KNKT akan melakukan Klarifikasi dan Verifikasi)</p> <p>Tanggapan DJKA (2 Maret 2020): Direktorat Keselamatan Ditjen Perkeretaapian akan menyampaikan data dukung hasil audit di PT Railink dan pengujian Sarana dan Prasarana KA yang terkait dengan operasi KA Bandara Soekarno-Hatta.</p> <p>Tanggapan DJKA pada rapat 23 September 2021: Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah melaksanakan audit PT Railink pada tanggal 12 – 15 September 2018.</p> <p>Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022 hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: Terkait rekomendasi tersebut Direktorat Keselamatan Perkeretaapian menanggapi sbb: 1) Dalam upaya pembinaan dan pengawasan terhadap pengoperasian dan pengawasan sarana KA Bandara Soekarno - Hatta, Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah melakukan kegiatan audit keselamatan perkeretaapian terhadap penyelenggaraan perkeretaapian oleh PT Railink dengan laporan</p>

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>hasil audit terlampir pada lampiran 3.</p> <p>2) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian juga telah menjadwalkan kegiatan audit SMKP di PT Railink yang akan dilakukan pada tahun 2022.</p>
2.	<p>Kejadian patahnya pantograph KA 2030 KRL di Km 27+6 petak jalan antara St. Sudimara - St. Serpong Daop I Jakarta, 3 Maret 2018</p>	<p>Direktorat Jenderal Perkeretaapian</p>	<p>Melakukan sertifikasi terhadap tenaga perawatan prasarana dan tenaga pemeriksa prasarana di lingkungan Daop I Jakarta terutama yang membidangi listrik</p>	<p>Akan dilakukan rapat dgn Daop 1 jakarta terkait tenaga perawat prasarana dan tenaga pemeriksa Tgl 7 Feb 2019. (note : KNKT akan melakukan Klarifikasi dan Verifikasi)</p> <p>Tanggapan DJKA (2 Maret 2020): Direktorat Keselamatan Ditjen Perkeretaapian akan melakukan pengecekan terkait dengan apakah telah dibedakan sertifikasi tenaga perawatan prasarana dan tenaga pemeriksa prasarana yang khusus membidangi listrik.</p> <p>Tanggapan DJKA pada rapat 23 September 2021: Tenaga pemeriksa dan tenaga perawatan prasarana telah diatur dalam PM 8 tahun 2017 dan PM 9. Direktorat Keselamatan Perkeretaapian akan memprogramkan penyusunan peraturan tentang sertifikasi tenaga perawatan prasarana dan tenaga pemeriksa prasarana yang khusus membidangi listrik.</p> <p>Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022 hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: Terkait rekomendasi tersebut Direktorat Keselamatan Perkeretaapian menanggapi sbb: 1) Tenaga perawatan dan tenaga pemeriksa prasarana sudah diatur dalam PM Nomor 9</p>

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>Tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Pemeriksa Prasarana Perkeretaapian dan PM Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Perawatan Prasarana Perkeretaapian. Jenis keahlian terdiri atas tenaga riksa atau tenaga rawat jalur dan bangunan KA serta fasilitas pengoperasian KA.</p> <p>2) Data tenaga pemeriksaan prasarana dan tenaga perawatan prasarana perkeretaapian Daop 1 Jakarta yang telah bersertifikat berjumlah 20 orang dan 248 orang. Sedangkan untuk data awak sarana perkeretaapian (Peralatan Khusus) Daop 1 Jakarta berjumlah 21 orang (Lampiran 4).</p> <p>3) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah menyampaikan Nota Dinas kepada Sekretaris Ditjen Perkeretaapian No. 122/ND/K5/DJKA/2020 tanggal 3 Agustus 2020 perihal konsep RPM tenaga pelaksana pembangunan prasarana perkeretaapian dan telah dilakukan pembahasan sekali dengan Bagian Hukum Setditjen Perkeretaapian</p>

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
3.	Gangguan operasi LRT Sumsel KA 45 (TS-4) di petak jalan antara St. Asrama Haji – St. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, Divre III Palembang, Sumatera Selatan, 1 Agustus 2018	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Melakukan pembinaan dan pengawasan yang berkelanjutan terhadap pengoperasian dan perawatan sarana kereta untuk menjamin keselamatan dan kehandalan operasi LRT Sumatera Selatan	Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022 hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: (Lampiran 6) Terkait rekomendasi tersebut Direktorat Sarana Perkeretaapian menanggapi sbb: 1) Dirjenka telah menetapkan tim monitoring pengoperasian melalui Surat Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. KP.801/SK.405/DJKA/VIII/18 tanggal 15 Agustus 2018 perihal Penetapan Tim Monitoring Pengoperasian Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Sumatera Selatan. (Lampiran 7) 2) Sebagai tindak lanjut dari Surat Keputusan Direktur Jenderal tersebut, Direktorat Sarana Perkeretaapian melakukan monitoring pengoperasian dan perawatan sarana LRT Sumatera Selatan pada tanggal 15 Agustus - 5 September 2018 berdasarkan Surat Perintah Tugas Direktur Sarana Perkeretaapian No. 172/SPT/K4/DJKA/VIII/2018 tanggal 15 Agustus 2018. Laporan kegiatan terlampir pada lampiran 8. 3) Untuk selanjutnya Direktorat Sarana telah melakukan pengawasan terhadap pengoperasian LRT Sumatera Selatan dan pembahasan sesitem prosedur perawatan LRT Sumatera Selatan.
4.	Gangguan Operasi LRT Sumsel KA 43 (TS-7) di KM 20+4/5 petak jalan antara St. Jakabaring – St. Polresta, Divre III Palembang,	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Melakukan pembinaan dan pengawasan yang berkelanjutan terhadap pengoperasian dan perawatan sarana kereta untuk menjamin keselamatan dan	Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022 hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: (Lampiran 6)

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
	Sumatera Selatan, 12 Agustus 2018		kehandalan operasi LRT Sumatera Selatan	<p>Terkait rekomendasi tersebut Direktorat Sarana Perkeretaapian menanggapi sbb:</p> <p>1) Dirjenka telah menetapkan tim monitoring pengoperasian melalui Surat Keputusan Direktur Jenderal Perkeretaapian No. KP.801/SK.405/DJKA/VIII/18 tanggal 15 Agustus 2018 perihal Penetapan Tim Monitoring Pengoperasian Kereta Api Ringan/Light Rail Transit Sumatera Selatan. (Lampiran 7)</p> <p>2) Sebagai tindak lanjut dari Surat Keputusan Direktur Jenderal tersebut, Direktorat Sarana Perkeretaapian melakukan monitoring pengoperasian dan perawatan sarana LRT Sumatera Selatan pada tanggal 15 Agustus - 5 September 2018 berdasarkan Surat Perintah Tugas Direktur Sarana Perkeretaapian No. 172/SPT/K4/DJKA/VIII/2018 tanggal 15 Agustus 2018. Laporan kegiatan terlampir pada lampiran 8.</p> <p>3) Untuk selanjutnya Direktorat Sarana telah melakukan pengawasan terhadap pengoperasian LRT Sumatera Selatan dan pembahasan sesitem prosedur perawatan LRT Sumatera Selatan.</p>
5.	Anjlokkan KA Layang di Km 0+560 jalur B antara Terminal 3 – Terminal 2 Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, pada tanggal 12 Desember 2018	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Meningkatkan pengawasan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian khusus di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta terkait dengan penerapan Sistem Manajemen	<p>Tanggapan DJKA pada rapat 23 September 2021:</p> <p>1) Direktorat Prasarana Perkeretaapian akan memasukkan regulasi terkait tata cara pengujian prasarana perkeretaapian untuk jenis sarana Automated Guide ransit (AGT) atau Auto People Mover</p>

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			Keselamatan Perkeretaapian dari KA Layang	<p>System (APMS) ke dalam revisi PM 30 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pengujian dan Pemberian Sertifikasi Prasarana Perkeretaapian.</p> <p>2) Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah melakukan rapat persiapan pelaksanaan audit SMKP terhadap APMS pada tanggal 9 Agustus 2021 dengan kesimpulan bahwa pelaksanaan audit belum bisa dilakukan karena tim penanggung jawab dan dokumen SMKP belum tersusun dan akan dilakukan bimbingan serta diskusi intens terkait penyusunan dan penerapan SMKP oleh DJKA.</p> <p>3) Belum ada tanggapan lanjut dari Direktorat Lalu Lintas & Angkutan KA dan Direktorat Sarana Perkeretaapian.</p> <p>Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022 hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: Terkait rekomendasi tersebut Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah melakukan rapat pembahasan pelaksanaan audit penerapan SMKP pada penyelenggara perkeretaapian PT Angkasa Pura II (Persero) tanggal 9 September 2021 dengan risalah rapat terlampir. (Lampiran 10)</p> <p>Terkait rekomendasi tersebut, Direktorat Sarana Perkeretaapian menanggapi sbb: 1) Direktorat Sarana Perkeretaapian melakukan peninjauan di lokasi terjadinya anjlokkan pada tanggal 13 Desember 2018. Selanjutnya mengadakan rapat pembahasan pada tanggal 19 Desember 2018</p>

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>berdasarkan Surat Undangan Direktur Sarana Perkeretaapian No. A.186/UND/K4/DJKA/XII/2018 tanggal 17 Desember 2018 perihal pembahasan monitoring pengoperasian sarana APMS dan tindak lanjut gangguan kereta APMS Bandara Soekarno Hatta. (Lampiran 11)</p> <p>2) Direktur Sarana Perkeretaapian melakukan peninjauan tindak lanjut anjlokkan KA Layang pada tanggal 29 Januari 2019. Pada saat kegiatan tersebut sarana yang mengalami gangguan (TS2) sudah berada di area Depo untuk menunggu penggantian bogie set dari pabrikan.</p> <p>3) Direktur Jenderal Perkeretaapian telah mengesahkan Sistem dan Prosedur Pemeriksaan dan Perawatan Sarana APMS milik PT Angkasa Pura II (Persero) pada bulan April 2020.</p> <p>4) Saat ini sedang dilakukan pembahasan revisi Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Tata Cara Pengujian dan Sertifikasi Kelaikan Kereta dengan Penggerak Sendiri, konsep revisi terlampir. (Lampiran 12)</p> <p>5) Untuk selanjutnya Direktorat Sarana akan melaksanakan pengawasan terhadap pengoperasian APMS Bandara Soekarno Hatta secara rutin.</p>

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
6.	Anjlok KA 1722 KRL Commuter Line di Km 51+800/900 Petak Jalan Antara St. Cilebut - St. Bogor, Daop I Jakarta tanggal 10 Maret 2019	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Memastikan perawatan sarana yang dioperasikan sesuai dengan manual instruction perawatan dari sarana tersebut	Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022 hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: Terkait rekomendasi tersebut Direktorat Sarana Perkeretaapian menanggapi sbb: 1) Telah dilakukan pembahasan pengesahan Sistem dan Prosedur Pemeriksaan dan Perawatan Sarana KRL milik PT KCI. (Lampiran 13) 2) Direktorat Sarana Perkeretaapian akan melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan perawatan sarana KRL PT KCI setelah PT KCI menyampaikan tindak lanjut hasil pembahasan pengesahan Sistem dan Prosedur Pemeriksaan dan Perawatan Sarana milik PT KCI.
7.	Tabrakan rangkaian kereta uji coba TS 29 dan TS 20 LRT Jabodebek di Km 12+720 antara St. Ciracas - St. Harjamukti, Jawa Barat tanggal 25 Oktober 2021	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Mengkaji pembuatan regulasi tentang ergonomi pada perkeretaapian Melengkapi Depo untuk perawatan maupun perbaikan baik saat uji coba ataupun saat operasional Me-review prosedur kegawatdaruratan untuk evakuasi penumpang serta agar dilakukan tabletop exercise dan wet drill serta evaluasi fungsi train attendant	PM 175/2015 Pasal 28 ayat 2 menjelaskan ergonomi pada tempat duduk masinis (dapat diatur sesuai kebutuhan). Termasuk penentuan arah master control (throttle): arah maju untuk power dan arah mundur untuk brake Schedule dan progress pembangunan Depo Jatimulya LRT Jabodebek * SOP Pengetesan Internal Integrasi Sistem Persinyalan LRT Jabodebek * SOP Langsir dan Stabling 3rd Rail Standby ON LRT Jabodebek

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			Menerapkan penjaminan kompetensi sesuai dengan kriteria yang ditetapkan sebagai train driver (baik itu untuk operasional maupun testing) LRT Jabodebek	<ul style="list-style-type: none"> * Dokumen Sertifikat Awak Sarana * Dokumen ASP * Surat Informasi Kesiapan Awak Sarana Perkeretaapian untuk Kegiatan Pengujian Sarana LRT Jabodebek * Surat Informasi Materi dan Sertifikat Training Pengoperasian LRT Jabodebek * Dokumen Surat Tugas Direktorat Operasi 2022
			Me-review prosedur langsir dan pengujian kereta dengan memperhitungkan ketika terjadi suatu kegagalan	<ul style="list-style-type: none"> * SOP Pengetesan Internal Integrasi Sistem Persinyalan LRT Jabodebek * SOP Langsir dan Stabling 3rd Rail Standby ON LRT Jabodebek
			Me-review prosedur kegawatdaruratan untuk evakuasi penumpang serta agar dilakukan tabletop exercise dan wet drill serta evaluasi fungsi train attendant	SOP Emergency Procedures LRT Jabodebek
		PT. Adhi Karya (Persero)	Alur feedback hasil pengujian baik itu subsystem maupun system secara keseluruhan agar didokumentasikan secara baik agar terjamin traceability-nya, sehingga dapat dijadikan referensi untuk evaluasi dalam proses certification	Prasarana : alur feedback pengujian prasarana - Fasilitas Operasi LRT Jabodebek (PDC Cabinet)
			Me-review prosedur kegawatdaruratan untuk evakuasi penumpang serta agar dilakukan tabletop exercise dan wet drill serta evaluasi fungsi train attendant	done
		PT. INKA (Persero)	Melakukan pengunduhan secara berkala terhadap sistem perekaman di dalam TCMS (SDIag sebagai on board diagnostic dan HMI) dan di-review	<ul style="list-style-type: none"> * SOP RSDT 3rd Rail Standby ON LRT Jabodebek * SOP Pergerakan Kereta Untuk Pengujian Sistem Persinyalan * Software pendukung SDIag sudah mengalami perbaharuan

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			<p>untuk mengetahui semua fungsi kereta, terutama sistem software bekerja sesuai dengan standar yang diinginkan</p>	<p>(update) pada tambahan fungsi logger Sdiag. Dan sudah diimplementasikan (terinstall pada seluruh rangkaian LRT). * Untuk validasi hasil pengolahan data pada poin 2, PT INKA akan menyajikan laporan atas beberapa trainset. (sebagai sampling) untuk memastikan bahwa sistem bekerja. * Bersama PT. KAI, PT. INKA akan menentukan safety items yang ada di dalam event log serta kinematic log di Sdiag dan menjadi bagian dari check list keberangkatan KA. Selain itu, akan dilakukan aktivasi sistem transmisi Sdiag dengan menggunakan jaringan seluler sehingga proses penyimpanan dan analisis data dapat dilakukan secara terpusat.</p>
			<p>Menerapkan penjaminan kompetensi sesuai dengan kriteria yang ditetapkan sebagai train driver (baik itu untuk operasional maupun testing) LRT Jabodebek</p>	<p>* Dokumen Sertifikat Awak Sarana * Dokumen ASP * Surat Informasi Kesiapan Awak Sarana Perkeretaapian untuk Kegiatan Pengujian Sarana LRT Jabodebek * Surat Informasi Materi dan Sertifikat Training Pengoperasian LRT Jabodebek * Dokumen Surat Tugas Direktorat Operasi 2022</p>
			<p>Me-review prosedur langsir dan pengujian kereta dengan memperhitungkan ketika terjadi suatu kegagalan</p>	<p>* SOP Pengetesan Internal Integrasi Sistem Persinyalan LRT Jabodebek * SOP Langsir dan Stabling 3rd Rail Standby ON LRT Jabodebek</p>
			<p>Me-review prosedur kegawatdaruratan untuk evakuasi penumpang serta agar dilakukan tabletop exercise dan wet drill serta evaluasi fungsi train attendant</p>	<p>done</p>

Rekomendasi Keselamatan LLAJ

Sebanyak 170 (seratus tujuh puluh) rekomendasi keselamatan KNKT yang berasal dari hasil investigasi kecelakaan LLAJ yang telah ditindaklanjuti dan dinyatakan close di Tahun 2022.

Keterangan lebih lengkap dapat dilihat pada tabel berikut:

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
1	Tabrakan antara Bus Doa Ibu dengan Mobil Elf di Jalan Raya Nagrek KM 37 Nagrek, Bandung Jumat, 13 Juli 2007 (KNKT-KJ-07-06-07-02)	BPTD Jawa Barat	Pemasangan rambu-rambu sejenisnya yang terdiri dari: <ul style="list-style-type: none">• Rambu tanjakan dan turunan;• Rambu larangan kecepatan kendaraan;• Rambu rumah makan.	BPTD Jawa Barat Sudah Melaksanakan Pemasangan Rambu dari Ruas Jalan Cileunyi-Nagreg-Malangbong-Gentong sejumlah 86 unit sejak tahun 2018-2021. Tetapi mungkin tidak secara spesifik terpasang di titik tersebut.
2	Mobil Bus PO Penantian Utama BE-2334-FC jatuh ke dalam jurang di Jalan Lintas Barat Sumatera Kecamatan Lemong Kabupaten Lampung Barat, Lampung Jumat, 19 Desember 2008 (KNKT-08-12-06-01)	BPTD Lampung	Melengkapi fasilitas kelengkapan jalan (rambu peringatan, rambu larangan kecepatan maksimum khusus, 60 km/jam batas kecepatan maksimum, marka jalan, beton pengaman, pagar pengaman jalan (guardrail)) pada ruas-ruas jalan yang rawan kecelakaan	1. Didaerah tersebut sudah terpasang rambu peringatan daerah rawan kecelakaan 2) Belum ada rencana pengadaan rambu jalan pada tahun anggaran 2022 di lokasi kejadian 3) Telah dilaksanakan oleh Balai Pelaksana Jalan Nasional Lampung (beton pengaman, pagar pengaman (guardrail))
3	Tabrakan antara mobil barang bak muatan terbuka Mitsubishi Colt Diesel E-8813-WG dengan mobil minibus Suzuki Futura D-1850-XW di Jalan Raya Sumedang – Cirebon KM. 25 + 300 Betulan Dusun Warung, Desa Padanaan, Kecamatan Paseh, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat Rabu, 6 Maret 2013 (KNKT-13-03-03-01)	BPTD Jawa Barat	Memperbaiki kerusakan lampu peringatan/warning lamp (padam) pada titik KM. 13,4 Jalan Raya Sumedang – Cirebon.	BPTD Jawa Barat Sudah Melaksanakan Pemasangan Warning Light dari Ruas Jalan Cileunyi-Sumedang-Kadipaten sejumlah 46 unit sejak tahun 2019-2021. Tetapi mungkin tidak secara spesifik terpasang di titik tersebut.

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
4	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan mobil bus PO. Giri Indah B-7297-BI menabrak mobil barang bak muatan terbuka (pick up) F-8237-FK dan kemudian masuk jurang/sungai Ciliwung pukul 08.30 WIB di Jl. Raya Puncak Tugu KM. 86, Kecamatan Cisarua, Kabupaten Bogor, Jawa Barat Rabu, 21 Agustus 2013 (KNKT-13-08-06-01)	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Mengecat ulang marka tengah jalan.	Untuk ruas jalan Raya Puncak Tugu KM. 86 sudah dilakukan pengecatan marka jalan dan pemasangan paku jalan oleh BPTJ
5	Kecelakaan Antara KA KRL 1528 Relasi Jatinegara – Bogor Dengan Mobil Bus Metromini B-7760-FD Jurusan Jembatan Lima - Kalideres Di JPL 05 KM 03 + 739 Jalan Tubagus Angke, Kecamatan Tambora Jakarta Barat Minggu, 6 Desember 2015, Pukul 08.43 WIB (KNKT-15-12-05-01)	Direktorat Angkutan Jalan	Adanya anggaran APBN untuk melaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum;	1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
6	Kecelakaan beruntun mobil bus PO. Makmur BK-7186-DE dengan FA. Pembangunan Semesta BK-7732-DJ dan PT.ALS BK-7941-DG di jl. Lintas Sumatera Perlambing Rantau Prapat Labuhanbatu Sumatera Utara 12	Direktorat Lalu Lintas Jalan	1. Memasang rambu peringatan jalan tidak datar, bergelombang atau turunan dan tanjakan;	Sudah dilakukan pemasangan perlengkapan jalan di ruas 025 - 026 (Simpang Kota Pinang - Rantau Prapat) pada tahun anggaran 2018 Berupa Rambu 195 Buah, Marka Jalan 18.979 m', Paku jalan 1.800 buah, delineator 150 buah, Guadrail 200 m, Alat Penerangan Jalan 24 unit,

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
	Juli 2016 (KNKT-16-07-03-01)			dan Warning Light 10 unit
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	2. Memasang rambu peringatan batas kecepatan.	sudah diusulkan pengadaan rambu peringatan batas kecepatan pada tahun anggaran 2023
7	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan Antara Isuzu ELF Nopol S 7485 N dengan kendaraan Truk Tronton Nopol DK 9455 WL di Jalan Raya Denpasar - Gilimanuk KM. 121 - 122 Kawasan Hutan Lingkungan Penginuman, Kelurahan Gilimanuk, Kecamatan Melaya, Kabupaten Jembrana, Sabtu, 17 Juni 2017 (KNKT.17.06.06.01)	Direktorat Sarana	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="743 808 1150 1249">1. Merevisi Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dengan menambahkan pasal mengenai penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor dari aspek performa kendaraan pasca pemasangan rumah-rumahan diantaranya kestabilan kendaraan. <li data-bbox="743 1249 1150 1653">2. Meningkatkan pra uji teknis pada pengujian berkala dengan memeriksa secara langsung kondisi komponen utama keselamatan kendaraan. Hal ini untuk menyempurnakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor pasal 11 ayat (2). <li data-bbox="743 1653 1150 2020">3. Membuat revisi Kepmenhub Nomor 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Type Kendaraan Bermotor terkait sistem pengereman termasuk dalam hal masa pakai komponen khususnya selang fleksibel rem serta kewajiban tersedianya sistem pengereman 	<p data-bbox="1150 808 1490 1249">Sudah mengeluarkan surat himbauan pada th 2020 terkait simulasi uji guling kepada Perusahaan karoseri dan pada tahun 2022 akan dilaksanakan workshop Simulasi uji guling</p> <p data-bbox="1150 1249 1490 1653">Telah diterbitkan PM 19 th 2021 tentang pengujian berkala kendaraan bermotor (pasal 10) menyatakan pengujian persyaratan teknis termasuk dalam pengujian berkala</p> <p data-bbox="1150 1653 1490 2020">Telah diterbitkan PM 33 Th 2018 tentang Pengujian tipe kendaraan bermotor, dan direvisi terakhir pda PM 23 th 2021 tentang pengujian tipe kendaraan bermotor</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			independen pada masing-masing sumbu roda.	
			4. Segera membuat peraturan mengenai pemasangan sabuk keselamatan di setiap kursi penumpang mobil bus khususnya antar kota. Hal ini untuk menyempurnakan Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 46.	PM 74 th 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor. SK Rancang bangun sudah ada detail terkait dengan sabuk keselamatan disetiap kursi penumpang
		Direktorat Lalu Lintas Jalan (Subdit DALOP)	Memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota untuk meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. BPTD berkoordinasi dengan ditjen darat dan korlantas polri melakukan pemeriksaan kendaraan ODOL dan apabila terjadi pelanggaran: <ol style="list-style-type: none"> a) Kelebihan dimensi maka diberikan surat tilang b) Kelebihan muatan akan di tunda perjalanannya atau transfer muatan di lokasi UPPKB 2. Pemeriksaan angkutan orang dalam trayek Di lakukan di terminal tipe A sedangkan untuk angkutan orang tidak dalam trayek dilakukan ram check dilokasi wisata 3. Apabila terjadi pelanggaran akan dilakukan pemanggilan di setiap perusahaan untuk dibuat berita acara dan rekomendasi tindakan akan disampaikan ke direktorat angkutan

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				jalan Subdit Angkutan Orang
8	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Mobil Bus PO. Rosalia Indah AD-1505-AU di Jl. Turut Dukuh Bayeman Ds. Tlahab Lor Kec. Karangreja Kab. Purbalingga Jawa Tengah, Sabtu, 24 Juni 2017 (KNKT.17.06.07.01)	Direktorat Angkutan Jalan	Perlu dilakukan audit SMK ke PO Rosalia Indah terkait jumlah pengemudi, penugasan pengemudi, waktu kerja pengemudi serta pelatihan bagi pengemudi.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka mekanik secara online (webinar) dengan mengundang narasumber dari HINO/Mercedes/ATP M 2. Audit SMK dilakukan oleh Dit sarana subdit Manajemen keselamatan 3. Meminta perusahaan angkutan untuk mendatangkan tim ahli dari KNKT
9	Kecelakaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil bus PO. Medali Mas N-7130-UA dengan mobil barang DR-8600-AB di Jl. Wisata Pantai Bentar, Kec. Gending Kab.Probolinggo Jawa Timur, Jum'at 14 Juli 2017 (KNKT.17.07.08.01)	<p>Direktorat Angkutan Jalan</p> <p>BPTD Jawa Timur</p>	<p>Agar segera membuat peraturan mengenai pembatasan jam kerja pengemudi bus AKAP menjadi 8 jam untuk perjalanan setiap harinya yang dilakukan serta mewajibkan adanya pengemudi cadangan;</p> <p>Memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Propinsi, Kabupaten/Kota khususnya yang kontur jalannya berupa perbukitan untuk meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan</p>	<p>Telah diterbitkan</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. UU No 22 Tahun 2009 2. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dalam Trayek 3. PM 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek 4. Pada tahun 2021 sudah dilakukan rapat evaluasi kepada operator mengenai ketentuan jam kerja dan jam istirahat pengemudi <p>BPTD Jatim Sudah pernah melaksanakan Ramp Check pada 16 terminal tipe A dan 3 lokasi wisata (Batu Malang, Banyuwangi,</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;	Sarangan) Hasil ramp check dimasukkan ke Aplikasi Inspeksi Keselamatan : (inspeksi-keselamatanhubdat.com) 2) Subdit DALOP/Direktorat Lalu Lintas : sampai saat ini ditjen darat bersama Korlantas Polri berfokus pada pemeriksaan kendaraan ODOL di Jalan tol
		Direktorat Sarana	1. Agar melakukan pengawasan ketat terhadap pelaksanaan standar operasional dan prosedur (SOP) bagi pengujian berkala kendaraan bermotor;	Pelaksanaan SOP pengujian berkala kendaraan bermotor sudah menjadi persyaratan wajib dalam pemberian Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor. Dituangkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.4404/AJ.502/DRJD/2020 Tentang Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor Pasal 4 ayat 6
			2. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan barang yang melakukan modifikasi dimensi kendaraan khususnya pergeseran panjang sumbu, perubahan jarak sumbu belakang ke bagian belakang kendaraan (ROH), dan lebar bak kendaraan;	Telah dilakukan sosialisai terkait modifikasi kendaraan kepada perusahaan angkutan barang dan perusahaan karoseri dalam bentuk BIMTEK dimulai dari Th 2012
			3. Membuat peraturan mengenai pemasangan struktur penguat bak muatan dan rangka mobil bus (superstructure) yang harus memenuhi kaidah keselamatan yakni mengenai kekuatan sambungan dan unsur crashworthiness dari	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun Subdit Uji Tipe

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			struktur penguat yang dipasang;	
			4. Melakukan pengecekan tingkat korosi kendaraan bermotor wajib uji pada saat pengujian kendaraan bermotor dan apabila ditemukan kendaraan yang sudah mengalami korosi parah agar dinyatakan tidak lulus uji;	Pengecekan tingkat korosi sudah dituangkan dalam PM 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dijelaskan dalam Pasal 11 Ayat 1 huruf a poin 1, bahwasannya pengujian persyaratan teknis : susunan sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 ayat 2 huruf a paling sedikit meliputi pengujian rangka landasan tidak terdapat retak, bengkok, dan korosi.
			5. Agar membuat peraturan menteri mengenai crashworthiness diantaranya uji tabrak depan, samping, belakang dan uji guling serta kestabilan kendaraan bermotor sebagai persyaratan teknis rancangan kendaraan baik terhadap kendaraan baru dan rancang bangun karoseri sesuai dengan amanat UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 48 ayat 2 huruf e;	Belum dibuat rancangan PM mengenai crashworthiness diantaranya uji tabrak depan, samping, belakang dan uji guling serta kestabilan kendaraan bermotor akan tetapi akan dibuatkan SE kepada perusahaan karoseri, akan segera menyusun regulasi (RPM) utk mengatur hal tersebut.. disamping itu langkah yang telah dilakukan terkait dengan tabrak belakang adalah telah menerbitkan surat himbuan kepada seluruh perusahaan karoseri terkait pemasangan bumper belakang/rear under protection (RUP) untuk mengurangi tingkat fatalitas jika terjadi tabrak belakang.
			6. Membuat surat edaran mengenai pembuatan rumah-rumah mobil bus (superstructure) pada sasis kendaraan lama agar menggunakan material baru yang sesuai dengan SK	Telah diterbitkan Surat Direktur Sarana Nomor: AJ,005/2/4/DJPD 2020 tentang Himbuan terkait pengujian superstructure kepada karoseri

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			rancang bangun kendaraan terkait;	
		Direktorat Angkutan Jalan	Agar setiap pengemudi angkutan umum wajib memiliki sertifikat kompetensi mengemudi yang didalamnya meliputi safety driving, defense driving, dan tanggap darurat;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Sarana	Melakukan razia terhadap bengkel-bengkel las yang tidak memiliki izin untuk modifikasi terhadap kendaraan bermotor;	Telah dilakukan sosialisai terkait modifikasi kendaraan kepada perusahaan angkutan barang dan perusahaan karoseri dalam bentuk BIMTEK dimulai dari Tahun 2012
		Direktorat Angkutan Jalan	Agar melakukan pengawasan ketaatan operator terhadap ijin rute trayek mobil bus yang telah diberikan oleh Kementerian Perhubungan.	Telah dilakukan Pengawasan oleh PPNS dari dinas perhubungan dan BPTD setempat
10	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil penumpang T-1316-SI dengan Mobil bus B-1853-YZ di Jl. Kebumen-Banyumas Km 16 Ds. Sidomulyo	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Untuk melakukan penambahan rambu-rambu peringatan khususnya rambu batas kecepatan maximum (di bawah kecepatan rencana) sebelum tempat kejadian kecelakaan, dan himbauan yang dianggap perlu guna peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terealisasi di Tahun Anggaran 2021 berupa pemasangan RPPJ; Warning Light; Guardrail; chevron; marka jalan dan paku jalan 2. Terealisasi di Tahun Anggaran 2020 berupa Rambu lalu lintas,

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
	Karang Anyar Kebumen, 27 Agustus 2017 KNKT.17.08.11.01		Permenhub Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas	warning light; APJ dan Tahun Anggaran 2021 berupa pita penggaduh 3. Terealisasi di Tahun Anggaran 2017 berupa warning light; Rambu batas kecepatan; Papan rambu peringatan; water barrier dan Tahun Anggaran 2021 berupa Rambu Peringatan; APJ; Warning Light dan penggantian water barrier
11	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Bus F-7959-AA di Ciater Subang Jawa Barat, Sabtu 10 Februari 2018 (KNKT.18.02.03.01)	BPTD Jawa Barat	Kondisi kendaraan umumnya usia diatas 5 tahun, dan monitoring rutin kondisi kelaikan kendaraan untuk perjalanan jauh oleh operator umumnya kurang mendapatkan perhatian yang serius. Risiko kegagalan dalam pengurangan kecepatan kendaraan makin tinggi. Maka agar memerintahkan Kepada Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota untuk berkoordinasi dengan pihak kepolisian dalam meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai PP No. 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	BPTD tidak melakukan pemeriksaan pada kendaraan angkutan orang dan hanya melakukan pemeriksaan pada kendaraan angkutan barang di jembatan timbang (UPPKB BALONGGANDU dan UPPKB CIBARAGALAN) 1. BPTD berkoordinasi dengan ditjen darat dan korlantas polri melakukan pemeriksaan kendaraan ODOL dan apabila terjadi pelanggaran : a) Kelebihan dimensi maka diberikan surat tilang b) kelebihan muatan akan di tunda perjalanannya atau transfer muatan di lokasi UPPKB 2. Pemeriksaan angkutan orang dalam trayek Di lakukan di terminal tipe A sedangkan untuk angkutan orang tidak dalam trayek dilakukan ram check dilokasi wisata

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>3. Apabila terjadi pelanggaran akan dilakukan pemanggilan di setiap perusahaan untuk dibuat berita acara dan rekomendasi tindakan akan disampaikan ke direktorat angkutan jalan Subdit Angkutan Orang</p>
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	<p>Terapkan tindakan khusus untuk mencegah kecelakaan lalu lintas jalan, meminimalkan cedera yaitu speed management berupa pemasangan speed camera serta penegakan sanksi terhadap pelanggaran batas kecepatan.</p>	<p>Berkaitan dengan penegakan hukum pelanggaran batas kecepatan bahwa hal tersebut merupakan kewenangan kepolisian republik indonesia, pihak BPTD Jawa Barat akan berkoordinasi dengan POLDA Jawa Barat terkait pemasangan Speed Camera</p>
		Direktorat Sarana	<p>Membuat revisi Kepmenhub Nomor 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Type Kendaraan Bermotor terkait sistem pengereman termasuk dalam hal masa pakai komponen khususnya selang fleksibel rem serta kewajiban tersedianya sistem pengereman independen pada masing-masing sumbu roda.</p>	<p>Telah diterbitkan PM 33 Th 2018 tentang Pengujian tipe kendaraan bermotor, dan direvisi terakhir pada PM 23 th 2021 tentang pengujian tipe kendaraan bermotor</p>
		Direktorat Angkutan Jalan	<p>Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan umum dalam hal pelaksanaan sistim manajemen keselamatan sesuai PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan termasuk penyuluhan kepada pengemudi angkutan umum terkait dengan cara mengatasi dalam keadaan darurat dan pelaksanaan maintenance kendaraan secara berkala.</p>	<p>1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi</p> <p>2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya</p> <p>3. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka mekanik secara online (webinar) dengan mengundang narasumber dari HINO/Mercedes/ATP M</p> <p>4. Meminta perusahaan angkutan untuk mendatangkan tim ahli dari KNKT</p>
		Direktorat Sarana	Mewujudkan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan untuk membuat basis data nasional dengan format yang seragam mengenai Kendaraan Bermotor Wajib Uji di seluruh Indonesia yang mudah diakses secara <i>real time</i> .	<p>Untuk data kendaraan wajib uji di Kabupaten/Kota sudah terintegrasi melalui Sistem Informasi Manajemen Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor milik Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dengan Sistem Informasi Manajemen Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor milik Kementerian Perhubungan monitoringblue.dephub.go.id namun untuk data kendaraan yang terintegrasi sendiri masih sebatas pada Kabupaten/Kota yang sudah ter Akreditasi dan menggunakan Bukti Lulus Uji elektronik, saat ini jumlah Kabupaten/Kota yang sudah ter Akreditasi dan menerapkan BLUe sebanyak kurang lebih 300 Kabupaten/Kota.</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
12	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Mobil bus E-7548-PB di Jl. Raya Bandung - Subang Ds. Cicenang, Kec. Ciater Subang Jabar, Senin 12 Maret 2018 (KNKT.18.03.04.01)	Direktorat Sarana	Meningat potensi rollover microbus yang cenderung tinggi, maka perlu penguatan super structure mobil bus untuk memperkecil intrusi struktur pada ruang penumpang saat terjadi rollover. Mensyaratkan kepada perusahaan karoseri yang membangun rumah-rumah mobil bus untuk menambah gusset/pelat sambung pada sambungan atap dinding dan lantai dinding dengan penempatan strategis. Desain kontruksi ini dilakukan bertujuan untuk mencegah risiko kematian dan cedera yang timbul dari operasi mobil bus;	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECE66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Menciptakan operasi layanan bus yang aman dengan perbaikan terus menerus dalam sistem manajemen keselamatan untuk meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap keselamatan transportasi mobil bus dan adanya budaya keselamatan diantara penyedia layanan bus (komersil dan non komersil);	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sudah dilaksanakan Bimtek SMK terhadap 191 Perusahaan 2. Sudah 34 PO tersertifikasi lulus SMK PAU Permenhub 26 Tahun 2015 3. PM 15 Tahun 2019 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek 4. PM 108 Tahun 2017 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek
		Direktorat Angkutan Jalan	Kontrol alkohol dan manajemen obat pada pekerja keselamatan bus melalui persyaratan bagi operator untuk mengembangkan dan menerapkan kebijakan manajemen alkohol dan obat-obatan;	Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengusaha angkutan umum secara online (webinar)

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Angkutan Jalan	Akreditasi lembaga pendidikan dan pelatihan mengemudi guna pemenuhan kompetensi dan sertifikasi pengemudi kendaraan bermotor umum.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Akreditasi dilakukan oleh BPSDM Perhubungan dan BNSP (Badan Nasional Sertifikasi Profesi)
13	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Terbakarnya Mobil Tangki A9033-F di Jl. Tol Merak KM. 84 20 Maret 2018	Direktorat Angkutan Jalan	Mengkaji ulang SK Dirjen Hubdat No SK.725/AJ.302/DRJD/2004 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan B3 di Jalan karena masih mengacu pada UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang LLAJ, khususnya yang terkait dengan kelaikan teknis kendaraan bermotor, kelaikan pengawakan, lintasan, tata cara pengangkutan serta penanganan keadaan darurat;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2021 telah melaksanakan pembahasan awal tentang penggabungan SK 274, 275 dan 276 tahun 2004 2. Pada batang tubuh akan diatur secara umum pada lampirannya akan diatur secara terpisah terkait substansi Barang Berbahaya, Alat Berat, dan Angkutan Barang Umum 3. Pada bulan Mei Tahun 2022 akan dilakukan rapat koordinasi dengan mengundang KNKT, Direktorat Sarana, dan perwakilan operator mengenai pembaruan SK Ditjen

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
14	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil barang B-9167-KYU dengan beberapa kendaraan lainnya di Jl. Lintas Sumatera KM 21-22 Ds. Tarahan Kec. Katibung Kab. Lampung Selatan Prov. Lampung 22 Maret 2018 (KNKT.18.03.06.01)	<p>Direktorat Lalu Lintas Jalan</p> <p>Direktorat Sarana</p> <p>Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)</p>	<p>Perbaikan marka jalan dan lampu peringatan (warning light) pada area di sekitar lokasi kejadian kecelakaan;</p> <p>Memerintahkan kepada Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (APTRINDO) untuk melakukan sosialisasi mengenai ketaatan operator terhadap aturan daya angkut yang diijinkan;</p> <p>Menyusun peraturan menteri mengenai Standar Mutu Keselamatan (SMK) angkutan barang.</p>	<p>Di lokasi kejadian telah dilakukan pemambahan dan perkerasan bahu jalan, pebaikan alinyemen verikal dan horisontal, serta telah dilengkapi perlengkapan jalan berupa rambu, LPJU dan Marka Jalan</p> <p>Telah dilakukan sosialisasi kepada APTRINDO (MUNAS) pada tgl 14 Februari 2019 tentang arah kebijakan pemerintah dalam mendukung daya saing angkutan barang</p> <p>Sedang dalam proses pembahasan untuk menjadi regulasi dalam bentuk Peraturan Menteri Perhubungan</p>
15	Kecelakaan di perlintasan sebidang KA Sancaka dengan mobil trailer dan kendaraan lainnya di KM 215+800, Kab. Ngawi, Jawa Timur. (KNKT.18.04.07.01)	BPTD Jawa Timur	Melakukan koordinasi dengan Balai Perkeretaapian agar disetiap pelaksanaan kontrak disertakan Standar Operasional Prosedur pelaksanaan kegiatan proyek	Pada Tahun 2020 telah dilakukan pengadaan dan pemasangan Perlengkapan Jalan pada Ruas 027 Mantingan (Bts.Prov. Jateng - Bts. Kota Ngawi (Merupakan ruas lokasi titik Daerah Rawan Kecelakaan yang dimaksud) yaitu berupa: 1. APJ Solar Cell 166 unit
16	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan beruntun antara mobil bus BM-7527-JU dengan dua kendaraan lainnya di Jl. Lintas Timur KM. 67 Banyuasin Sumatera Selatan, Selasa 3 Juli 2018 (KNKT.18.07.11.01)	Direktorat Sarana	1. Mengamandemen PP 55 Tahun 2012 tentang kendaraan agar fitur Front Underrun Protection System (FUPS) dan Rear Impact Protection System (RIPS) untuk dimasukkan menjadi persyaratan kelengkapan utama kendaraan besar sehingga tingkat fatalitas akibat tabrakan antara kendaraan besar dan kecil dapat diminimalisir;	Telah disusun draft perubahan PP 55 Tahun 2012 tentang kendaraan agar fitur Rear Impact Protection System (RIPS), telah dilakukan pembahasan. Sampai dengan saat ini sedang menunggu ijin prakarsa presiden

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			<p>2. Membuat peraturan menteri mengenai tatacara pemasangan komponen Front Underrun Protection System (FUPS) dan Rear Impact Protection System (RIPS) pada kendaraan besar termasuk kereta tempelan dan gandengan yang bersesuaian dengan peraturan internasional seperti UNECE R58 tentang Rear Impact Underride Protection dan UNECE R93 tentang Front Underride Protection System;</p>	<p>Telah diterbitkan PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor, akan diusulkan untuk menerbitkan Surat Edaran ditjenhubdat tentang FUPS</p>
			<p>3. Merevisi PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor untuk mengakomodir komponen keselamatan Front Underrun Protection System (FUPS) dan Rear Impact Protection System (RIPS) sebagai persyaratan teknis kendaraan besar termasuk kereta tempelan dan gandengan;</p>	<p>Belum diperlukan untuk merevisi PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor beserta perubahannya PM 30 Tahun 2020 serta PM 23 Tahun 2021 dan akan diterbitkan Surat Edaran Ditjenhubdat tentang FUPS</p>
			<p>4. Memastikan kendaraan umum terpasang sabuk keselamatan di seluruh kursi penumpang baik pada kendaraan baru maupun kendaraan lama yang bersesuaian dengan PM 28 Tahun 2015 dan PM 29 Tahun 2015;</p>	<p>Telah diterbitkan PM 74 th 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor. SK Rancang bangun sudah ada detail terkait dengan sabuk keselamatan disetiap kursi penumpang dan SOP No. 070/SOP/DSTJ/2020 Tgl 13 Jan 2020 tentang pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor</p>
		<p>Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra) Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra)</p>	<p>1. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat umum mengenai pentingnya penggunaan sabuk pengaman pada masing-masing penumpang mobil penumpang;</p>	<p>1. Telah diterbitkan Surat Dirjen Perhubungan Darat No. AJ.503/1/2/DRJD/2022 tentang Kewajiban Penyediaan dan Penggunaan Sabuk Keselamatan</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		<p>Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra) Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra)</p>	<p>2. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat umum mengenai bahaya dari perjalanan kendaraan secara beriring-iringan tanpa adanya kawalan pihak yang berwenang;</p> <p>3. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat umum mengenai pentingnya kepatuhan pengguna jalan terhadap marka tengah utuh sehingga masing-masing pengemudi tidak akan melakukan penyiapan kendaraan lain ketika melewati jalan yang terdapat marka tengah utuh;</p> <p>4. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat umum mengenai perlunya pengurangan kecepatan kendaraan terutama saat pengemudi mengalami kelelahan serta apabila pengemudian kendaraan dilakukan pada malam hari;</p>	<p>2. Pada tahun 2021 telah dilakukan sosialisasi melalui media sosial Instagram</p> <p>Belum dilakukan sosialisasi kepada masyarakat umum terkait berkendara beriringan namun sudah dilaksanakan tata cara berkendara berkeselamatan di jalan</p> <p>1. Telah dilakukan sosialisasi mengenai kepatuhan pengguna jalan terhadap marka tengah utuh melalui kegiatan tata cara berkendara berkeselamatan di jalan</p> <p>2. Pada tahun 2021 sosialisasi ini dilakukan melalui media sosial Instagram</p> <p>Pada bulan Maret 2022 telah dilakukan bimtek peningkatan kualitas mental dan disiplin pengemudi angkutan umum</p>
		<p>Direktorat Lalu Lintas Jalan</p>	<p>1. Membuat inventarisasi data mengenai lokasi rawan kecelakaan pada jalan nasional di seluruh Indonesia sehingga dapat diketahui oleh masyarakat luas dan dapat dijadikan sebagai basis data <i>risk journey</i> bagi instansi maupun pihak-pihak yang membutuhkan serta melakukan pemuktahiran data pada periode tertentu;</p>	<p>Telah dilakukan koordinasi dengan pihak google maps pada 21 februari 2022 terkait data lokasi rawan kecelakaan yang dikumpulkan oleh pihak BPTD dan menunggu koordinasi selanjutnya dengan pihak google dan Balitbang Perhubungan</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	2. Membuat peta <i>risk journey</i> pada seluruh jalan nasional di Indonesia yang dibuat berdasarkan lintasan jalur pengemudi yang tersedia dan dilakukan pemuktahiran secara periodik;	Telah dilakukan koordinasi dengan pihak google maps pada 21 february 2022 terkait data lokasi rawan kecelakaan yang dikumpulkan oleh pihak BPTD dan menunggu koordinasi selanjutnya dengan pihak google dan Balitbang Perhubungan
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	3. Melakukan <i>speed management</i> dengan pemasangan rambu batas kecepatan pada seluruh jalan nasional di Indonesia berdasarkan referensi hasil kajian penelitian yang telah dilakukan oleh Badan Litbang Kementerian Perhubungan;	Telah diterbitkan PM 111 Tahun 2015 tentang tata cara penetapan batas kecepatan
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	4. Melakukan <i>speed management</i> pada seluruh jalan nasional di Indonesia dengan memasang <i>speed camera</i> di titik-titik daerah rawan kecelakaan dan berkoordinasi dengan kepolisian untuk melakukan penegakkan hukum bagi pengguna jalan yang melakukan pelanggaran batas kecepatan;	1. Telah diterbitkan PM 111 Tahun 2015 tentang tata cara penetapan batas kecepatan 2. saat ini pemasangan speed camera (CCTV) hanya diperuntukan pada kegiatan angkutan lebaran dan angkutan nataru sedangkan untuk daerah rawan kecelakaan belum dilakukan pemasangan speed camera
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	3. Bekerjasama dengan kepolisian untuk merumuskan penerapan tilang elektronik bagi pelanggaran kecepatan maupun kegiatan penyiapan kendaraan lain yang dilakukan di bahu jalan maupun pada ruas jalan yang dilengkapi dengan marka tengah utuh;	Kewenangan dari Kemenhub untuk melakukan penindakan/tilang elektronik berada di terminal tipe A dan jembatan timbang sedangkan ruas jalan dan bahu jalan penindakan/tilang elektronik berada pada kewenangan kepolisian

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Membuat peraturan terkait dengan SMK yang mewajibkan bagi setiap perusahaan otobus untuk mensosialisasikan kepada setiap penumpang mengenai pentingnya pemakaian sabuk pengaman serta tatacara evakuasi pada keadaan darurat;	Telah diterbitkan Surat Dirjen Perhubungan Darat No. AJ.503/1/2/DRJD/2022 tentang Kewajiban Penyediaan dan Penggunaan Sabuk Keselamatan
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Membuat peraturan terkait dengan SMK yang mewajibkan bagi setiap perusahaan otobus untuk memasang petunjuk mengenai tatacara evakuasi pada saat kondisi darurat;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Permenhub No 26 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. PM 15 Tahun 2019 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek 3. PM 108 Tahun 2017 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek 4. PM 74 tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan bermotor
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Membuat peraturan terkait dengan SMK mengenai pelarangan untuk penggunaan ruang bagasi bawah sebagai tempat istirahat awak kendaraan ketika mobil bus sedang dikendarai;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Permenhub No 26 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. PM 15 Tahun 2019 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek 3. PM 108 Tahun 2017 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek
		Direktorat Angkutan Jalan	Membuat peraturan terkait kewajiban pengemudi kendaraan umum untuk memiliki sertifikasi mengemudi sesuai dengan kelas kendaraan yang dikemudikan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dalam Trayek 2. PM 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek
17	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa mobil bus A 7507 S menabrak JPO di Tol Cipali Km. 108.800, Palimanan, Jawa Barat, Sabtu 18 Agustus 2018 (KNKT.18.08.12.01)	Direktorat Angkutan Jalan	Dalam Peraturan Menteri Perhubungan sebagaimana dimaksud pada butir pertama, juga harus diatur mengenai kewajiban pembayaran gaji pengemudi oleh perusahaan selama pengemudi mengambil waktu libur agar ketentuan mengenai hal itu dapat dijalankan oleh pengemudi tanpa adanya kekhawatiran tidak memperoleh pendapatan selama libur. Selain itu perlu ditegaskan siapa yang diberi tanggung jawab dan kewenangan untuk melakukan pengawasan terhadap ketentuan waktu kerja, waktu istirahat dan waktu libur pengemudi.	Sudah dijelaskan dalam: 1. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dalam Trayek 2. PM 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek 3. Ditjen Perhubungan Darat telah melakukan pertemuan dengan perusahaan tentang jam kerja dan istirahat pengemudi
18	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa Kecelakaan mobil bus pariwisata masuk ke jurang di Kabupaten Tobasa, Sumatera Utara, Sabtu 18 Agustus 2018. (KNKT.18.08.13.01)	BPTD Sumatera Utara	1. Untuk melakukan penambahan rambu-rambu peringatan khususnya rambu batas kecepatan maksimal (di bawah kecepatan rencana) sebelum tempat kejadian kecelakaan, pemasangan pagar keselamatan sepanjang daerah rawan kecelakaan, pemasangan rambu <i>chevron</i> sebagai peringatan bahwa terdapat tikungan tajam dan himbauan yang dianggap perlu guna peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;	1. pada Tahun anggaran 2018 telah terpasang rambu sebanyak 180 unit, marka sepanjang 9096 m, paku 576 unit, kemudian patok tikungan 42 m, chevron 148 unit, APJ 49 unit dan warning light 8 unit 2. Pada Tahun anggaran 2019 - 2020 berfokus pada perlengkapan jalan di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN)
		Direktorat Angkutan Jalan	2. Memberikan penyuluhan kepada pengemudi angkutan umum terkait dengan cara mengatasi dalam keadaan darurat;	Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana	3. Mengadaptasi aturan ECE tentang spesifikasi sabuk keselamatan untuk setiap kursi penumpang.	Telah diterbitkan PM 74 th 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor.
		Direktorat Sarana	5. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat umum mengenai pentingnya penggunaan sabuk pengaman pada masing-masing penumpang mobil penumpang;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah diterbitkan Surat Dirjen Perhubungan Darat No. AJ.503/1/2/DRJD/2022 tentang Kewajiban Penyediaan dan Penggunaan Sabuk Keselamatan 2. Pada tahun 2021 telah dilakukan sosialisasi melalui media sosial Instagram
		Direktorat Angkutan Jalan	6. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat umum mengenai perlunya pengurangan kecepatan kendaraan terutama saat pengemudi mengalami kelelahan serta apabila pengemudian kendaraan dilakukan pada malam hari;	Telah dilakukan webinar secara online dengan tema "Peningkatan Keselamatan Angkutan Umum" untuk peserta umum dilaksanakan di Jakarta pada 20 April tahun 2021 dengan narasumber Korlantas Polri, KNKT, Akademisi, Ketua MTI, perwakilan pengusaha angkutan orang dan angkutan barang
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	7. Membuat inventarisasi data mengenai lokasi rawan kecelakaan pada jalan nasional di seluruh Indonesia sehingga dapat diketahui oleh masyarakat luas dan dapat dijadikan sebagai basis data <i>risk journey</i> bagi instansi maupun pihak-pihak yang membutuhkan serta melakukan pemuktahiran data pada periode tertentu;	Telah dilakukan koordinasi dengan pihak google maps pada 21 februari 2022 terkait data lokasi rawan kecelakaan yang dikumpulkan oleh pihak BPTD dan menunggu koordinasi selanjutnya dengan pihak google dan Balitbang Perhubungan
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	8. Membuat peta <i>risk journey</i> pada seluruh jalan nasional di Indonesia yang dibuat berdasarkan lintasan jalur pengemudian yang tersedia dan dilakukan pemuktahiran secara periodik;	<ol style="list-style-type: none"> 1. lokasi kecelakaan bukan jalan nasional sehingga tidak terakomodir oleh anggaran APBN 2. Telah dilakukan koordinasi dengan pihak google maps pada 21 februari 2022 terkait data lokasi

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>rawan kecelakaan yang dikumpulkan oleh pihak BPTD dan menunggu koordinasi selanjutnya dengan pihak google dan Balitbang Perhubungan</p>
		<p>Direktorat Lalu Lintas Jalan</p>	<p>9. Melakukan <i>speed management</i> dengan pemasangan rambu batas kecepatan pada seluruh jalan nasional di Indonesia berdasarkan referensi hasil kajian penelitian yang telah dilakukan oleh Badan Litbang Kementerian Perhubungan;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. lokasi kecelakaan bukan jalan nasional sehingga tidak terakomodir oleh anggaran APBN 2. Telah diterbitkan PM 111 Tahun 2015 tentang tata cara penetapan batas kecepatan
		<p>Direktorat Lalu Lintas Jalan</p>	<p>10. Melakukan <i>speed management</i> pada seluruh jalan nasional di Indonesia dengan memasang <i>speed camera</i> di titik-titik daerah rawan kecelakaan dan berkoordinasi dengan kepolisian untuk melakukan penegakkan hukum bagi pengguna jalan yang melakukan pelanggaran batas kecepatan;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah diterbitkan PM 111 Tahun 2015 tentang tata cara penetapan batas kecepatan 2. saat ini pemasangan speed camera (CCTV) hanya diperuntukan pada kegiatan angkutan lebaran dan angkutan nataru sedangkan untuk daerah rawan kecelakaan belum dilakukan pemasangan speed camera
		<p>Direktorat Sarana (Subdit MK)</p>	<p>11. Membuat peraturan terkait dengan SMK yang mewajibkan bagi setiap perusahaan otobus untuk mensosialisasikan kepada setiap penumpang mengenai pentingnya pemakaian sabuk pengaman serta tatacara evakuasi pada keadaan darurat;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sosialisasi dilaksanakan bersamaan dengan kegiatan edukasi keselamatan berkendara di jalan melalui media sosial dan media luar ruang (Below The Line) 2. Pada tahun 2022 telah dilakukan Pembuatan video terkait penggunaan sabuk keselamatan pada setiap tempat duduk penumpang serta penggunaan fasilitas tanggap darurat. Video ini akan didistribusikan

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>kepada PO Bus dan Media sosial (Youtube)</p> <p>3. Pada tahun 2022 pembuatan video tentang tata cara pengereman untuk kendaraan bus dan truk</p>
		Direktorat Sarana (Subdit MK)	12. Membuat peraturan terkait dengan SMK yang mewajibkan bagi setiap perusahaan otobus untuk memasang petunjuk mengenai tatacara evakuasi pada saat kondisi darurat;	Telah diterbitkan 2 (dua) peraturan yaitu: 1) PM 85 Tahun 2018 Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum 2) PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor
		Direktorat Angkutan Jalan	13. Membuat regulasi terkait kewajiban pengemudi kendaraan umum untuk memiliki sertifikasi mengemudi sesuai dengan jenis dan type kendaraan yang dikemudikan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dalam Trayek 2. PM 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek
19	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa Kecelakaan mobil bus pariwisata B 7025 SGA masuk ke jurang, di Kecamatan Cikidang, Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat, Sabtu 8 September 2018.	Direktorat Angkutan Jalan	Standar Prasarana, untuk obyek wisata dengan kondisi topografi medan dan ruas jalan tertentu, agar disediakan fasilitas kendaraan penumpang yang disesuaikan dengan keadaan kelas jalan setempat sebagai kendaraan transit bagi wisatawan yang menggunakan mobil bus berukuran besar/tidak sesuai dengan kelas jalan;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada tahun 2021 telah dilakukan kajian teknis <i>risk journey</i> dari pada kawasan pariwisata Dieng dan akan direncanakan kajian serupa pada daerah wisata lainnya pada tahun berikutnya 2. Terdapat usulan mitigasi dari Ditjenhubdat kepada dinas pemda terkait untuk menyediakan terminal transfer dan kendaraan yang sesuai dengan kondisi jalan

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
20	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan antara mobil barang B-9370-WYT dengan beberapa kendaraan lainnya di Jalan Raya Bumiayu, Desa Jatisawit, Kec. Brebes, Kab. Brebes, Senin 10 Desember 2018	BPTD Jawa Tengah	Memerintahkan BPTD Wilayah X Jawa Tengah untuk melakukan pemasangan kebutuhan fasilitas perlengkapan jalan guna mendukung telah adanya jalur penghentian darurat yang dibangun oleh Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional VII Semarang Ditjen Bina Marga KemenPUPR (Gambar 22).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Terealisasi di Tahun Anggaran 2020 berupa Rambu lalu lintas, warning light; 2. Terealisasi di Tahun Anggaran 2021 berupa pemasangan RPPJ; Warning Light; Rambu Peringatan dan Batas kecepatan; dan pita pengaduh
21	Kecelakaan mobil bus Bima Suci A 7520 CS di Jalan Tol Cipularang KM. 70.400, Kec. Babakan Cikao, Kab. Purwakarta, Senin 28 Januari 2019	Direktorat Angkutan Jalan	Melakukan sosialisasi dan pelatihan kepada pengemudi mobil bus tentang tata cara mendahului dan menghadapi kondisi jalan menurun, menikung dan cuaca hujan.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Angkutan Jalan	Melaksanakan dan melakukan pengawasan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum dalam Trayek mengenai pengaplikasian sabuk keselamatan pada setiap kursi penumpang mobil bus.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengusaha angkutan umum secara online (webinar) 2. Pengawasan dilakukan oleh PPNS dari dinas perhubungan dan BPTD setempat
		Direktorat Sarana	Mengatur tentang kewajiban perusahaan karoseri bus untuk melakukan penguatan superstructure bus dan melaksanakan <i>rollover test</i> pada bus	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
22	Kecelakaan mobil bus pariwisata PT. Kramat Jati D 7591 AF di Jalan Raya By Pass Cicalengka - Nagreg, Kab. Bandung, Rabu 6 Februari 2019 (KNKT.19.02.03.01)	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Kondisi kendaraan umumnya usia diatas 5 tahun, dan monitoring rutin kondisi kelaikan kendaraan untuk perjalanan jauh oleh operator umumnya kurang mendapatkan perhatian yang serius. Risiko kegagalan dalam peroperasian kendaraan makin tinggi. Maka agar memerintahkan Kepada Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota untuk berkoordinasi dengan pihak kepolisian dalam meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	Pihak BPTD Jawa Barat akan berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota, dan kepolisian terkait PP Nomor 80 Tahun 2012.
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan umum dalam hal pelaksanaan sistim manajemen keselamatan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Guna menciptakan operasi layanan bus yang aman dengan perbaikan terus menerus dalam sistem manajemen keselamatan untuk meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap keselamatan transportasi mobil bus dan adanya budaya keselamatan diantara penyedia layanan bus (komersil dan non komersil).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sudah dilaksanakan Bimtek SMK terhadap 191 Perusahaan 2. Sudah 34 PO tersertifikasi lulus SMK PAU

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana	Meningat potensi rollover mobil bus yang cenderung tinggi, maka perlu penguatan superstruktur mobil bus untuk memperkecil intrusi struktur pada ruang penumpang saat terjadi rollover. Mensyaratkan kepada perusahaan karoseri yang membangun rumah-rumah mobil bus untuk menambah gusset/pelat sambung pada sambungan atap dinding dan lantai dinding dengan penempatan strategis. Rancangan teknis ini dilakukan bertujuan untuk mencegah risiko kematian dan cedera yang timbul dari operasi mobil bus (PM.33/2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor pasal 41).	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECE66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun
		Direktorat Sarana	Pemastian penerapan aturan sabuk keselamatan kendaraan bermotor umum minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk sesuai Permenhub Nomor 28 Tahun 2015 dan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015 pada saat penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan Bermotor, penelitian dan pemeriksaan kesesuaian fisik kendaraan bermotor dan pelaksanaan uji berkala.	Telah diterbitkan PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor
23	Investigasi kecelakaan mobil Elf E 7027 KA di Jalan Tol Cipali KM. 78+300, Minggu 3 Maret 2019 (KNKT.19.03.05.01)	Direktorat Sarana	Diberlakukannya kewajiban pemasangan instalasi <i>Rear Underride Protection Device</i> (RUPD) di kendaraan barang berat baru maupun lama. Standar Nasional Indonesia Nomor SNI 7522:2009 "Perlengkapan perisai kolong bagian belakang untuk kendaraan kategori N2, N3, 03 dan O4", yang mengacu pada UNR no.58 dapat digunakan sebagai persyaratan instalasi RUPD pada kendaraan.	Telah diterbitkan PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana	Memerintahkan kepada UPUBKB seluruh Indonesia untuk pemastian pemasangan sabuk keselamatan seluruh tempat duduk di mobil bus wajib dilakukan dan hal ini harus diterapkan sebagai syarat teknis yang harus dipenuhi oleh semua mobil bus yang melaksanakan uji berkala	Belum dibuatkan Surat Edaran ditjenhubdat kepada UPUBKB terkait kepastian pemasangan sabuk pengaman pada saat uji berkala
24	Investigasi kecelakaan terbakarnya mobil bus PO. Rosalia Indah di Jalan Raya Krumpud, Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah, Senin 1 April 2019 (KNKT.19.04.06.01)	Direktorat Sarana	1. Sebelum proses perakitan bus pada karoseri, perlu dirancang sebuah <i>diagram kelistrikan bus</i> yang menyatukan 3 (tiga) jenis system kelistrikan yaitu sistem kelistrikan <i>engine</i> yang dikeluarkan oleh (Agen Pemegang Merk) APM, system kelistrikan AC serta system kelistrikan body yang dirancang oleh karoseri. Ketiga sistem kelistrikan tersebut harus dijadikan satu dan diajukan oleh pihak karoseri ke Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk dilakukan <i>electrical load analysis</i> (ELA);	Telah dilakukan pemeriksaan terkait ELA yang diajukan oleh karoseri sejak tahun 2020
		Direktorat Sarana	2. <i>Electrical Load Analysis</i> (ELA) ini adalah merupakan bagian dari jaminan dokumen keselamatan kendaraan yang sekurang-kurangnya berisikan: a. Analisa CB, fuse rating terhadap arus listrik (beban listrik); b. Analisa Bus terhadap total arus listrik (beban listrik), pada Bus utama dan distribusinya; c. Analisa total arus (beban listrik) terhadap sumber daya (Baterai, Generator); d. Kompatible rating CB dan Fuse terhadap wire rating dan terhadap arus (beban listrik).	Telah dilakukan pemeriksaan terkait <i>Electrical Load Analysis</i> yang diajukan oleh karoseri sejak tahun 2021
		Direktorat Sarana	3. Di dalam <i>diagram kelistrikan</i> tersebut juga harus menggambarkan jenis dan kapasitas kabel yang akan digunakan dengan memperhatikan karakteristik tempat kelistrikan dimaksud	Telah dilakukan pemeriksaan terkait <i>Electrical Load Analysis</i> yang diajukan oleh karoseri sejak tahun 2022

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			berada (getaran, temperatur, air, debu dll);	
		Direktorat Sarana	4. Diagram Kelistrikan yang sudah disahkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ini dapat menjadi acuan bagi <i>supplier</i> kabel dalam menyediakan material untuk mendukung proses instalasi jaringan kelistrikan, selama ini <i>supplier</i> kabel dalam mensupport kabel mengalami kesulitan karena keterbatasan informasi mengenai jenis dan kapasitas kabel yang dibutuhkan pada masing-masing jaringan;	Pemeriksaan terkait <i>Electrical Load Analysis</i> yang diajukan oleh karoseri sejak tahun 2023
		Direktorat Sarana	5. Dokumen <i>diagram kelistrikan</i> ini harus memiliki <i>index amandemen</i> untuk menyatakan berlakunya versi amandemen terhadap varian konfigurasi kendaraan;	Setiap pengajuan varian kendaraan bermotor yang mengacu pada tipe yang sama tetap mengajukan diagram kelistrikan
		Direktorat Sarana	6. Salinan diagram kelistrikan yang sudah disahkan dimaksud harus diserahkan bersamaan pada saat penyerahan bus ke pengguna, hal ini sangat penting karena akan menjadi acuan/pedoman bagi pengguna untuk melakukan pemeliharaan dan perawatan ataupun untuk melakukan penambahan jaringan pada saat operasional;	Menjadi salah satu Kelengkapan persyaratan rancang bangun
		Direktorat Sarana	7. Potensi <i>bad connection</i> yang dapat menyebabkan hubungan pendek ataupun arcing yang berdampak pada bus terbakar ini bisa terjadi pada desain jaringan kelistrikan yang kurang tepat, proses instalasi yang tidak standar serta penggunaan material kabel,	Telah diterbitkan Standar Operasional Prosedur No. 070/SOP/DSTJ/2020 Tgl 13 Jan 2020 tentang pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor pada saat kondisi sebelum proses trimming final

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			connector dll yang tidak standar, oleh sebab itu Direktorat Jenderal Perhubungan Darat agar dapat mendesain regulasi untuk dapat memastikan ketiga hal diatas berjalan dengan baik.	
25	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan beruntun mobil bus AKAP H 1469 CB di Tol Cipali KM 150+900, Majalengka, Jawa Barat, tanggal 17 Juni 2019	Direktorat Sarana	1. Perlu mitigasi terhadap ruang kerja pengemudi, bisa dimulai dengan optimasi desain kursi pengemudi dan mengurangi bahaya gangguan akibat interaksi dalam kendaraan. Karena konsentrasi pengemudi diperlukan dalam pengendalian dan mengantisipasi semua risiko selama perjalanan;	Telah dilakukan mitigasi terkait ruang kerja pengemudi dengan menerbitkan Surat Edaran Ditjenhubdat No. ... tahun ... tentang ...
		Direktorat Sarana	2. Pemastian tersedianya sabuk keselamatan di setiap kursi penumpang mobil bus untuk kendaraan baru pada saat proses sertifikasi registrasi uji tipe maupun kendaraan lama pada saat proses uji berkala.	Telah diterbitkan PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor dan SOP No. 070/SOP/DSTJ/2020 Tgl 13 Jan 2020 tentang pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor dan akan dibuatkan Surat Edaran ditjenhubdat kepada UPUBKB terkait kepastian pemasangan sabuk pengaman pada saat uji berkala
26	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan mobil penumpang E 1826 RA dengan kereta api Jayabaya di perlintasan sebidang KM 143+1 Kec. Kroya, Kab. Indramayu, Jawa	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Berkoordinasi dengan dinas perhubungan agar melaksanakan audit terhadap perlintasan sebidang di ruas jalan yang berstatus jalan lokal. Hal ini sesuai dengan UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Bagian Perhubungan bahwa pembagian kewenangan dalam perlintasan sebidang dibagi berdasarkan status jalan.	Telah diterbitkan PM 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
	Barat, 29 Juni 2019 (KNKT.19.06.09.01)	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Mengembangkan amanat dalam Intruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan, lima pilar keselamatan agar mengakomodir program keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlintasan sebidang.	Pihak BPTD Jawa Barat sebagai bagian Kementerian Perhubungan Mendukung dan Melaksanakan Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan berupa pemasangan fasilitas perlengkapan jalan di perlintasan sebidang di Jawa Barat
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Berkoordinasi dengan Ditjen Perkeretaapian untuk meningkatkan pembinaan terhadap kelancaran dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan khususnya di perlintasan sebidang sehingga kondisi sarana dan prasarana JPL termasuk SDM nya selalu berada dalam kondisi optimal.	BPTD Jawa Barat akan berkoordinasi dengan Balai Teknik Perkeretaapian Jawa Barat terkait kondisi sarana dan prasarana Perlintasan Sebidang
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Membuat suatu regulasi mengenai wewenang PJJ dalam menyelamatkan pengguna jalan termasuk diantaranya adalah mengeluarkan paksa penumpang yang masih berada di dalam kendaraan ketika kendaraan dalam keadaan mogok di perlintasan sebidang.	Telah diterbitkan Surat Edaran Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK .407/AJ.401/DRJD/2018 tentang pedoman teknis pengendalian lalin di ruas jalan pada lokasi potensi kecelakaan di perlintasan
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Mensosialisasikan secara masif kepada masyarakat Indonesia untuk menggunakan sabuk keselamatan di kursi penumpang yang telah tersedia baik mobil pribadi maupun angkutan umum	Sejak tahun 2021 sosialisasi penggunaan sabuk keselamatan di kursi penumpang baik mobil pribadi maupun angkutan umum telah dilakukan melalui media sosial (Instagram)
27	Kecelakaan mobil truk tangki Pertamina B 9851 SEH dengan mobil penumpang B 2230 TOW di Tol Wiyoto Wiyono, Jakarta Timur	Direktorat Sarana	Titik buta (<i>blind spot</i>) merupakan area yang tidak terlihat pengemudi baik secara langsung atau melalui cermin spion. Satu cara untuk mengurangi <i>blind spot</i> pada kendaraan adalah dengan menambahkan jenis spion yang membantu pengemudi dapat melihat pengendara lain yang berada di area <i>blind spot</i> . Mewajibkan pemasangan <i>front mirror</i> pada semua kendaraan angkutan barang berbahaya	Belum diterbitkan aturan terkait pemasangan spion tambahan untuk mengurangi blind spot pada kendaraan besar

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			maupun kendaraan besar lainnya melalui aturan atau regulasi dari pemerintah.	
28	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan beruntun dump truck B-9410-UIU di Tol Cipularang KM 91,200-B, Kabupaten Purwakarta, Jawa Barat, 2 September 2019	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Memberlakukan kewajiban untuk pemenuhan kompetensi pengemudi bagi seluruh pengemudi kendaraan barang dan umum yang didalamnya juga terdapat materi mengenai <i>defensive driving</i> .	Pada tahun anggaran 2021 sudah melakukan Bimtek pengemudi tema "defensive driving dan pengereman" dengan bekerja sama dengan STTD Bekasi, Poltrada Bali, dan PKTJ Tegal yang berlokasi di Kampus STTD Bekasi, Surabaya dan Semarang dengan total pengemudi kurang lebih 300 orang dengan narasumber dari KNKT dan IDDC (Indonesia Defensive Driving Center) dengan dilengkapi kendaraan praktek yang meliputi truk trailer 20 feet dan mobil box truk serta diterbitkan sertifikat untuk pengemudi
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan pengawasan terhadap desain jalur penyelamatan yang akan dibuat oleh KemenPUPera agar sesuai dengan Permenhub 82 Tahun 2015 tentang desain lajur darurat.	<ol style="list-style-type: none"> 1. BPTD Jawa Barat akan berkoordinasi dengan B Balai Pelaksana Jalan Nasional DKI Jakarta-Jawa Barat terkait pengawasan desain jalur penyelamat dan pihak jasa marga pengelola ruas Tol Cipularang 2. Permenhub 82 Tahun 2018 sudah di perbarui dalam Permenhub no 14 tahun 2021 3. Ditjen Bina Marga KemenPUPR telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor 20/SE/DB/2021 tentang pedoman desain geometrik jalan

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Membuat persyaratan dalam SMK perusahaan angkutan umum agar menetapkan persyaratan untuk pengemudi kendaraan besar tahap pemula adalah memiliki pengalaman sebagai pembantu pengemudi selama kurun waktu tertentu.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Permenhub No 26 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. PM 15 Tahun 2019 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek 3. PM 108 Tahun 2017 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Membuat persyaratan dalam SMK perusahaan angkutan umum agar membuat dokumen <i>risk journey</i> untuk setiap jalur atau lintasan yang akan dilalui pengemudi termasuk rute-rute yang melalui jalan tol sehingga para pengemudi akan mengetahui apa yang harus dilakukan ketika melewati ruas jalan yang rawan kecelakaan termasuk Tol Cipularang KM 90-100.	Termasuk dalam elemen ketiga SMK pada PM 85 Tahun 2018 Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, yaitu manajemen bahaya dan resiko.
		Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra)	Melakukan sosialisasi besar-besaran terhadap penggunaan sabuk keselamatan di setiap tempat duduk pengemudi dan penumpang untuk seluruh kendaraan baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan umum.	Sejak tahun 2021 sosialisasi penggunaan sabuk keselamatan di kursi penumpang baik mobil pribadi maupun angkutan umum telah dilaksanakan melalui media sosial (Instagram)
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan audit keselamatan jalan untuk menilai perlengkapan jalan pada ruas jalan yang terindikasi rawan kecelakaan seperti Tol Cipularang KM 90-100, dan ruas-ruas lainnya.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tol Cipularang tidak dilakukan pemeriksaan Penegakan hukum 2. Pada bulan Februari - Maret 2022 telah dilakukan Gakum (Penegakan hukum) di 4 wilayah Jabodetabek : <ol style="list-style-type: none"> 1) Tol Jakarta Merak KM 60 2) Tol Jakarta Merak KM 10 3) Ruas tol Jakarta - Cikampek KM 30

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				4) Jalan Nasional (UPPKB BALONGGANDU dan UPPKB Losarang)
29	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan bus Rosalia Indah AD 1666 CF dengan truk tangki pengangkut minyak sawit di jalan Lintas Tengah Sumatera, KM 229, Kecamatan Way Tuba, Kabupaten Way Kanan, Lampung, 16 September 2019	<p>Direktorat Sarana</p> <p>Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)</p>	<p>Mengingat potensi rollover pada mobil bus tinggi, maka perlu adanya penerapan ECE-R.66-Kekuatan Superstruktur (rollover simulation). Perlu mitigasi runtuhnya atap mobil bus karena benturan berupa penguatan superstruktur pada pilar-pilar dan pemasangan roll-bars;</p> <p>Pemasangan <i>SpeedAlert</i> pada mobil bus dengan tujuan untuk mendukung implementasi aplikasi peringatan kecepatan di dalam kendaraan yang dapat berkontribusi pada keselamatan jalan. Prinsip-prinsip utama yang disepakati adalah bahwa pengemudi bertanggung jawab untuk mengemudi pada kecepatan yang aman, bahwa sistem harus menjadi informasi batas kecepatan dan system peringatan;</p>	<p>Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Permenhub No 26 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. PM 15 Tahun 2019 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek 3. PM 108 Tahun 2017 SPM Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek 4. Akan dilakukan pembahasan antara Kemnhub dengan Pertamina Patra Niaga terkait Smart MT sebagai tindak lanjut

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>pertemuan tanggal 28 Maret 2022</p>
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	<p>Agar memerintahkan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VI Bengkulu Lampung:</p> <p>b. Perbaiki jarak pandangan bebas di tikungan yang disebabkan oleh adanya halangan di pinggir jalan (sisi dalam) seperti pepohonan dan lain sebagainya. Hal ini dilakukan karena pada daerah tikungan, pandangan pengemudi tidak sebebas/tidak sejauh pandangan bila berada pada bagian lurus.</p>	<p>Sudah dilakukan perbaikan jarak pandang di tikungan berkoordinasi dengan Balai Pelaksana Jalan Nasional</p>
30	<p>Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tabrakan antara mobil tangki dengan mobil penumpang, di Jalan Tol Tangerang KM. 6+800, Kota Tangerang, Banten, tanggal 8 Oktober 2019</p>	Direktorat Angkutan Jalan	<p>Mengkaji ulang SK Dirjen Hubdat No SK.725/AJ.302/DRJD/2004 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan B3 di Jalan karena masih mengacu pada UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang LLAJ, khususnya yang terkait dengan kelaikan teknis kendaraan bermotor, kelaikan pengawakan, lintasan, tata cara pengangkutan serta penanganan keadaan darurat;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2021 telah melaksanakan pembahasan awal tentang penggabungan SK 274, 275 dan 276 tahun 2004 2. Pada batang tubuh akan diatur secara umum pada lampirannya akan diatur secara terpisah terkait substansi Barang Berbahaya, Alat Berat, dan Angkutan Barang Umum 3. Pada bulan Mei Tahun 2022 akan dilakukan rapat koordinasi dengan mengundang KNKT, Direktorat

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>Sarana, dan perwakilan operator mengenai pembaruan SK Ditjen</p>
		<p>Direktorat Angkutan Jalan</p>	<p>Memerintahkan kepada operator angkutan umum barang khususnya angkutan B3 untuk membuat SOP terkait kelaikan dan operasional kendaraan</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah diterbitkan PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan dimana salah satunya memuat bahwa operator angkutan barang harus melampirkan SOP kelaikan dan operasional kendaraan serta SOP tanggap darurat 2. Pada tahun 2022 akan dilaksanakan revisi PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan dengan memasukkan materi substansi di PM 74 Tahun 2021 tentang Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
31	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan antara Mobil Bus PO Sinar Jaya B-7949-IS dengan Mobil Bus PO Arimbi B-7168-CGA di Tol Cikopo Palimanan Km 117, Subang, Jawa Barat, Kamis 14 November 2019	Direktorat Sarana	Merevisi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang telah berusia lebih dari 10 tahun agar disesuaikan dengan perkembangan terkini dengan transportasi dan teknologinya serta keselamatan dalam penyelenggaraannya diantaranya: teknologi kendaraan listrik, pengujian kendaraan bermotor untuk sarana transportasi berbasis daring (on-line), penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi, kelaiktabrakan (crashworthiness) kendaraan untuk melindungi penumpang dan juga pengguna jalan lain (pedestrian, dsb), kestabilan kendaraan untuk menjamin tidak mudahnya kendaraan untuk terguling, overloading dan overdimension (ODOL) pada kendaraan, penerapan manajemen kecepatan (speed management) berbasis teknologi (kamera kecepatan, dsb), penerapan tilang elektronik dan metode pemberitahuannya (notifikasi) bagi pelanggaran lalu-lintas, Rencana Umum Keselamatan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) yang disesuaikan dengan deklarasi 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety di Swedia tanggal 20 Februari 2020, serta menguatkan peran Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai lembaga pemerintah independen dalam hal pelaksanaan investigasi kecelakaan menonjol.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah diterbitkan PM 44 Tahun 2020 tentang pengujian tipe fisik kendaraan bermotor dengan motor penggerak menggunakan motor listrik 2. PM 87 Tahun 2020 tentang pengujian tipe fisik kendaraan bermotor listrik berbasis baterai
		Direktorat Angkutan Jalan	Secara khusus untuk merevisi pasal 90 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) agar mengakomodir ketentuan yang jelas mengenai	Telah diterbitkan: <ol style="list-style-type: none"> 1. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dalam Trayek 2. PM 44 Tahun 2019

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			<p>jam kerja maksimal perhari dan waktu istirahat bagi pengemudi yang bersesuaian dengan Undang-Undang nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan; Selanjutnya agar mengakomodir peraturan turunan yang mengatur secara detail mengenai jam kerja maksimal perhari bagi pengemudi yang turut juga mempertimbangkan trayek angkutan dan hal-hal lain seperti yang terdapat pada Undang-Undang sebelumnya yang sudah yang tidak berlaku yakni Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang LLAJ Pasal 20 d ayat 2 yang menyebutkan bahwa ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.</p>	<p>tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek</p>
		<p>Direktorat Angkutan Jalan</p>	<p>Secara khusus untuk merevisi pasal 90 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pada ayat 4 agar ditambahkan suatu frase yang menyatakan bahwa agar batas waktu jam kerja bagi pengemudi angkutan luar kota adalah 8 jam sesuai Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003.</p>	<p>Telah diterbitkan 1. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dalam Trayek 2. PM 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek</p>
		<p>Direktorat Angkutan Jalan</p>	<p>Agar melakukan review Peraturan Pemerintah (PP) No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan terkait adanya kekosongan hukum yang sudah berlalu selama 8 tahun akibat tidak adanya pasal yang mengatur tentang pengemudi seperti halnya pada Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan yang sudah tidak berlaku yakni Pasal 240, 241, dan 241 dan harus disinkronkan dengan peraturan lainnya yang relevan seperti</p>	<p>Telah diterbitkan 1. PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dalam Trayek 2. PM 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			peraturan dari Kementerian Tenaga Kerja.	
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Agar dapat melakukan merevisi Pasal 8 PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan agar mengakomodir pemasangan pagar pengaman jalan yang dilakukan secara menerus khusus di jalan tol.	<ol style="list-style-type: none"> 1. BPTD Jawa Barat mengikuti Peraturan yang berlaku yang telah dikeluarkan oleh Kementrian Perhubungan 2. Permenhub 82 Tahun 2018 sudah di perbarui dalam Permenhub no 14 tahun 2021
		Direktorat Sarana	Agar direview ketentuan pengesahan tipe mobil baru khususnya mobil bus melalui pemodelan komputer dan uji fisik untuk mengetahui crashworthiness kendaraan yang bersangkutan seperti halnya yang dilakukan oleh ASEAN NCAP.	: Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun
		Direktorat Sarana	Menginstruksikan kepada penyelenggara pengujian berkala untuk melakukan pengujian sesuai dengan PP No. 55 Th. 2012 tentang Kendaraan dan PM No. 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, dan dilakukan pemeriksaan superstructure untuk mengetahui kondisi kekuatan yang sesungguhnya dari body mobil bus.	: Pelaksaaan SOP pengujian berkala kendaraan bermotor sudah menjadi persyaratan wajib dalam pemberian Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor. Dituangkan dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.4404/AJ.502/DRJD/2020 Tentang Akreditasi Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor pasal 4 ayat 6
		Direktorat Sarana	Agar dalam menerbitkan ijin peremajaan kendaraan khususnya mobil bus agar dilakukan pemeriksaan rumah-rumah kendaraan sesuai dengan spesifikasi teknis sehingga tingkat korosi yang terjadi pada superstruktur dan body kendaraan dapat terdeteksi.	Telah diterbitkan Surat Edaran Ditjenhubdat terkait peremajaan kendaraan mobil bus

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Mengkaji ulang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, No. SK.7234/AJ.401/DRJT/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan untuk masalah guardrail agar berfungsi lebih efektif.	<ol style="list-style-type: none"> 1. BPTD Jawa Barat mengikuti Peraturan yang berlaku yang telah dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan 2. petunjuk teknis lebih detail telah diatur dalam Permenhub no 14 tahun 2021
		Direktorat Sarana	Melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kewajiban mengenai penggunaan sabuk keselamatan pada setiap kursi penumpang di mobil bus, sesuai dengan amanat PM 28 Tahun 2015 dan PM 29 Tahun 2015.	Telah diterbitkan PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor dan SOP No. 070/SOP/DSTJ/2020 Tgl 13 Jan 2020 tentang pemeriksaan kesesuaian fisik rancang bangun kendaraan bermotor dan akan dibuatkan Surat Edaran ditjenhubdat kepada UPUBKB terkait kepastian pemasangan sabuk pengaman pada saat uji berkala
		Direktorat Sarana	Agar melakukan evaluasi kembali peraturan mengenai kewajiban pemasangan tachograph pada mobil bus angkutan umum dan penggunaannya berdasarkan kartu identitas masing-masing pengemudi untuk memantau waktu kerja pengemudi perhari sehingga tidak melebihi dari batas waktu kerja yang ditetapkan berdasarkan undang-undang dan peraturan terkait lainnya.	Sedang dilakukan pembangunan aplikasi E Log Book sejak tahun anggaran 2020 yang berguna untuk mendeteksi waktu kerja dan jarak tempuh kendaraan. Sampai dengan saat ini masih dalam tahap uji coba

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana (Subdit MK)	<p>Mengawasi pelaksanaan sertifikasi SMK perusahaan angkutan umum terutama mengenai:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penyediaan fasilitas tempat istirahat pengemudi seperti yang tertuang dalam Lampiran PM No. 85 Tahun 2018 subbab D poin 2 butir b. 2. Penyediaan tempat istirahat bagi pengemudi angkutan luar kota yang telah mengemudi lebih delapan jam. 3. Memperketat pelaksanaan sertifikasi SMK perusahaan angkutan umum terutama pada bagian Lampiran PM No. 85 Tahun 2018 subbab C poin 3 butir (a) sehingga bagi pengemudi yang akan melakukan perjalanan malam hari harus dipastikan bahwa selain kondisi tubuh fit, pengemudi telah tidur/beristirahat pada siang atau sore hari sebelum keberangkatan dilakukan dimana pemeriksaan tersebut harus dilakukan oleh tenaga medis. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Termasuk dalam PM 85 Tahun 2018 Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum terkait mitigasi resiko 2. Akan Masuk dalam audit SMK di Perusahaan Angkutan Orang yaitu tempat istirahat pengemudi dalam bus dan fasilitas di perusahaan
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Memperketat pelaksanaan sertifikasi SMK perusahaan angkutan umum terutama pada bagian Lampiran PM No. 85 Tahun 2018 subbab F poin 1 butir b sehingga perusahaan otobus harus selalu memastikan bahwa para pengemudi yang dipekerjakannya memiliki kompetensi mengemudi termasuk disiplin dalam mematuhi aturan mengemudi di jalan umum dan tol.	Termasuk dalam elemen keenam SMK pada PM 85 Tahun 2018 Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, yaitu peningkatan kompetensi dan pelatihan.
32	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tertabraknya mobil Daihatsu Sagra B 1778 FZI oleh KA Argo Parahyangan tujuan Bandung - Jakarta, di	Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Menggunakan karoseri bus yang telah memiliki kredibilitas untuk menjamin bahwa struktur mobil bus memiliki tingkat kelaiktabrakan (crashworthiness) yang sesuai dengan standar yang berlaku secara nasional maupun internasional sehingga struktur	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
	<p>perlintasan sebidang KA Kampung Utan, Desa Wanasari, Kecamatan Cibitung, Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat, Sabtu 21 Desember 2019</p>		<p>kabin tetap terjaga utuh saat terjadi benturan maupun terguling.</p>	
		<p>Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)</p>	<p>Memastikan penggunaan komponen safety seperti kaca kabin agar menggunakan safety glass yang bersertifikat sehingga pada saat terjadi benturan tidak melukai penumpang yang berada di dalam mobil bus.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. PP 55 Tahun 2012 Penjelasan pasal 58 ayat 4 huruf c Tentang Kendaraan Uji Tipe Kendaraan Bermotor dimana yang tidak membahayakan adalah kaca yang berbentuk laminated glass atau tempered glass 2. PM 19 Tahun 2021 Pasal 11 Ayat 6 tentang pengujian berkala kendaraan bermotor dimana menerangkan bahwa pengujian terhadap kaca sudah harus memenuhi standar keselamatan kaca atau safety glass sesuai SNI
		<p>Direktorat Angkutan Jalan</p>	<p>c. Standar Prasarana (agar dilakukan audit keselamatan diseluruh perlintasan sebidang yang memiliki karakteristik padat lalulintas dengan mengacu kepada Permenhub Nomor PM.28 Tahun 2015 tentang Audit Keselamatan di Perlintasan Sebidang;</p>	<p>Telah diterbitkan PM 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan</p>
		<p>Direktorat Lalu Lintas Jalan</p>	<p>Pengawasan (bekerjasama dengan Pemerintah Daerah setempat untuk melakukan pengawasan dengan menambah petugas lapangan pada perlintasan sebidang, untuk memastikan keselamatan kendaraan maupun keselamatan kereta api melalui mekanisme pengaturan lalulintas di perlintasan sebidang.</p>	<p>Direktorat Keselamatan Perkeretaapian telah melaksanakan rapat koordinasi dengan Pemerintah Daerah terkait pembahasan underpass dan overpass pada perlintasan sebidang pada bulan Agustus 2018 di Cirebon</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
33	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tabrakan beruntun melibatkan truk flatdeck S 9066 UU dengan 3 mobil penumpang pribadi dan sepeda motor, di Jalan Raya Malang - Surabaya, Krajan, Desa Sentul Purwodadi, Kabupaten Pasuruan, Jawa Timur, 22 Desember 2019	BPTD Jawa Timur	Perlu dilakukan sosialisasi kepada pembuat dan/atau perakitan, pemilik serta pelaksana pengujian berkala terkait modifikasi kendaraan bermotor sesuai prosedur yang benar.	Pada Tahun 2019 telah dilakukan pengadaan dan pemasangan Perlengkapan Jalan pada Ruas 099 Bts Kab. Pasuruan - Karanglo (Merupakan ruas lokasi titik DRK yang dimaksud) yaitu berupa : 1. Marka Jalan 19.600 m' 2. APJ Solar Cell 6 unit 3. Warning Light Solar Cell 8 unit 5. Rambu Lalu Lintas 4 unit
		BPTD Jawa Timur	BPTD Wilayah IX Provinsi Jawa Timur agar melakukan rekayasa lalu lintas di jalan nasional dengan kondisi jalanan turunan panjang dan lurus, sehingga terjadi kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.	BPTD Jatim/ Direktorat Lalu Lintas : Tahun Anggaran 2021 sudah dipasang rambu dilarang memutar balik dan rambu peringatan turunan
34	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, mobil bus PO. Sriwijaya BD 7031 AU terjun ke jurang di Jalan Lintas Pagar Alam Lahat KM.9, Desa Plang Kenidai Dempo Tengah, Kota Pagar Alam, Sumatera Selatan, pada tanggal 23 Desember 2019	Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra)	Terkait dengan pemahaman prosedur mengemudi yang sangat minim pada sebagian besar pengemudi bus dan truk, dan menjadi faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan ini maka untuk mengurangi resiko kegagalan pengereman akibat <i>brakefading</i> . Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dapat melakukan edukasi dan sosialisasi kepada pengemudi bus dan truk tentang tata cara penggunaan sistem rem pada jalan menurun dengan menggandeng stakeholder terkait dalam penyelenggaraannya;	1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana	<p>Terkait dengan kondisi teknis kendaraan umum yang tidak sesuai dengan persyaratan teknis kendaraan bermotor, agar dilakukan langkah strategis melalui program:</p> <p>a. Pembinaan dan pengawasan kepada Unit Pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor di daerah khususnya terkait pelaksanaan mekanisme pemastian pemenuhan persyaratan teknis kendaraan bermotor (pra uji dan pemeriksaan bagian bawah kendaraan) karena dari hasil temuan pada mobil bus PO Sriwijaya yang sudah lulus uji, baik yang terlibat kecelakaan maupun yang di pool, ditemukan adanya indikasi tidak terpenuhinya persyaratan teknis pada system rem seperti: material yang sudah retak, tata cara pengikatan yang tidak sesuai persyaratan teknis, tidak terdapat hand brake, tidak terdapat exhaust brake dan tidak terdapat indikator tekanan angin yang seharusnya kesemuanya dapat teridentifikasi pada mekanisme pra uji dan pemeriksaan bagian bawah kendaraan bermotor;</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Akan diterbitkan Surat Edaran Ditjen Darat kepada seluruh UPUBKB (Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor) tentang item item pengujian persyaratan teknis seperti : material yang sudah retak, tata cara pengikatan yang sesuai persyaratan teknis, hand brake, exhaust brake, indikator tekanan angin, dan pemeriksaan bagian bawah kendaraan bermotor 2. Kemenhub akan melakukan Uji Petik terkait keselamatan kendaraan bermotor
		Direktorat Sarana (Subdit MK)	<p>Pembinaan dan Pengawasan kepada pengusaha angkutan umum terkait Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan di perusahaan angkutan umum. Jika SMK Angkutan Umum di PO Sriwijaya berjalan dengan baik, maka beberapa kejadian pada kecelakaan ini seperti pengemudi yang tidak memahami prosedur menggunakan system rem pada jalan menurun, manifest penumpang yang berbeda dan kondisi teknis kendaraan bermotor yang tidak prima tidak akan terjadi.</p>	<p>pada bulan Juni tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengusaha angkutan umum secara online (webinar)</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
35	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, tergulingnya mobil tangki bbm, di Jalan Panorama Sitinjau Lauik, Kecamatan Lubuk Kilangan, Kota Padang, Sumatera Barat, Senin 6 Januari 2020	Direktorat Angkutan Jalan	Membuat surat edaran kepada para operator mobil tangki agar membuat klasifikasi pengemudi berdasarkan tingkat kesulitan medan jalan yang ditempuh seperti jalan mendatar, perbukitan, dan pegunungan;	Pada Sistem Manajemen Keselamatan di Elemen 3 Manajemen Bahaya dan Resiko dan 6 Peningkatan Kompetensi dan Pelatihan
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Melakukan <i>review</i> ulang mengenai tata cara pengujian kendaraan bermotor sehingga hasil pengujian lebih akurat dalam mencantumkan nilai angka hasil uji seperti kemampuan rem parkir, dsb;	Review ulang dilakukan ketika penilaian akreditasi UPUBKB dengan melihat SOP tata cara pengujian rem
		Direktorat Sarana	Membuat program bimbingan teknis terkait perawatan dan perbaikan serta sertifikasi pengemudi mobil pengangkut barang berbahaya;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Telah dilaksanakan pelatihan pengemudi untuk pengangkutan barang berbahaya 2. Setiap tahun anggaran telah dilaksanakan program semiloka angkutan barang sebanyak 4 kali yang meliputi bimbingan teknis kepada pengemudi maupun pengusaha terkait dengan aspek keselamatan angkutan barang 3. Pada tahun Anggaran 2021 semiloka dilaksanakan secara online pada bulan Maret, Juni, September, Akhir Desember
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Sesegera mungkin membuat aturan mengenai sertifikasi tangki BBM terkait dengan <i>crashworthiness</i> tangki;	Belum ada kajian untuk membuat aturan terkait sertifikasi tangki BBM atau Bejana tekan yang dikeluarkan Kemenhub. Saat ini Kemenhub masih menggunakan sertifikasi yang dikeluarkan oleh Kemenaker
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Membuat inventarisasi data mengenai lokasi rawan kecelakaan (<i>black spot</i>) pada jalan nasional di seluruh Indonesia sehingga dapat diketahui oleh masyarakat luas	Telah dilakukan koordinasi dengan pihak google maps pada 21 february 2022 terkait data lokasi rawan kecelakaan yang dikumpulkan oleh

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			dan dapat dijadikan sebagai basis data <i>risk journey</i> serta melakukan pemuktahiran data pada periode tertentu;	pihak BPTD dan menunggu koordinasi selanjutnya dengan pihak google dan Balitbang Perhubungan
		Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra)	Melakukan <i>safety campaign</i> dengan menggandeng Organda dan Aprindo mengenai prosedur mengemudi kendaraan truk yang baik dan benar termasuk cara mengurangi kecepatan yang berkeselamatan mengingat saat ini kasus kecelakaan kegagalan fungsi rem sangat menonjol;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Safety Campaign dengan menggandeng Organda dan Aprindo terkait prosedur mengemudi kendaraan truk yang baik dan benar belum dilaksanakan 2. Saat ini Kemenhub telah melakukan safety campaign angkutan barang melalui media sosial Instagram dan media radio 3. Safety campaign baru dilaksanakan untuk prosedur mengemudi kendaraan angkutan orang pada bulan 15 - 19 Maret 2022 di Surakarta
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan survey inspeksi keselamatan jalan sebagaimana diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 terutama pada Jalan Nasional Padang – Solok untuk mengidentifikasi <i>hazard</i> dan kebutuhan mitigasinya berupa fasilitas jalan sebagai petunjuk (<i>self explaining road</i>) dalam bentuk marka, tanda tikungan jalan, rambu dan jalan perhentian bagi pengemudi yang kehilangan kendali (<i>forgiving road</i>) dalam bentuk pagar pengaman jalan maupun lajur penyelamat (<i>escape ramp</i>);	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada tahun 2021 telah dilaksanakan inspeksi keselamatan jalan dengan BPTD Sumatera Barat khususnya di Sitinjau Lauik. Dikarenakan tata guna lahan maka akan dilaksanakan inspeksi ulang pada tahun 2022. 2. BPTD Sumbar telah memasang perlengkapan jalan berupa LPJU, cermin cembung pada tahun 2021
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Untuk lebih mengefektifkan tugas pokok dan fungsi yang pernah dilakukan oleh Direktorat Keselamatan yaitu melakukan audit, inspeksi, investigasi serta mitigasi terhadap <i>hazard</i> / resiko yang muncul akibat dari	Tetap Mengacu PP 37 Tentang Keselamatan LLAJ. Dalam prakteknya tugas audit dan inspeksi keselamatan masih belum jelas siapa yang berwenang.

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			penyelenggaraan transportasi jalan;	
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Agar dipertimbangkan membuat regulasi mengenai <i>crashworthiness</i> tangki pengangkut B3 untuk dijadikan salah satu persyaratan pada saat uji type dan uji berkala;	Belum ada kajian untuk membuat aturan terkait sertifikasi tangki BBM atau Bejana tekan yang dikeluarkan Kemenhub. Saat ini Kemenhub masih menggunakan sertifikasi yang dikeluarkan oleh Kemenaker
		Direktorat Sarana	Mereview ulang masalah pengisian data uji buku kir yang dilakukan oleh seluruh UPT Pengujian KIR agar form uji diisi dengan selengkap-lengkapny serta akurat sesuai dengan kondisi yang ada;	Review ulang dilakukan ketika penilaian akreditasi untuk memastikan pengisian data uji pada BLU-e sesuai ketentuan
		Direktorat Sarana	Mereview ulang masalah pengisian data uji buku kir yang dilakukan oleh seluruh UPT Pengujian KIR agar hasil uji pihak lain diverifikasi ulang.	Review ulang dilakukan ketika penilaian akreditasi untuk memastikan pengisian data uji pada BLU-e sesuai ketentuan
36	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan Kecelakaan ini melibatkan minibus Elf D 7013 AN dengan mobil penumpang B 2918 PKL di Jalan Tol Cipali KM 184+300, Kab. Cirebon, Jawa Barat, pada tanggal 10 Agustus 2020	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan pengawasan mengenai jam kerja pengemudi agar tidak menimbulkan <i>fatigue</i> dan pengawasan mengenai sistem penggajian pengemudi sehingga mengurangi kejadian pengemudi yang bekerja over time hingga tidak mengindahkan waktu istirahat.	<ol style="list-style-type: none"> 1. BPTD Jawa Barat akan melaksanakan kegiatan Bimbingan teknis Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum yang didalamnya juga terdapat pengawasan jam kerja pengemudi kepada seluruh PO Angkutan Umum se Jawa Barat sesuai dengan anggaran tahun 2022 ini 2. Tanggapan Direktorat Angkutan : Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengusaha angkutan umum secara online (webinar)

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Mengatur tentang kewajiban perusahaan karoseri untuk melakukan penguatan <i>superstructure</i> dan melaksanakan <i>rollover test</i> .	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun
37	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan mobil bus Widia Z 7519 AA dengan mobil barang truk H 1577 PV dan mobil Isuzu Elf B 7169 YH di Tol Cipali KM.150.300, pada tanggal 23 Agustus 2020 (KNKT.20.08.08.01)	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Sesuai ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat 4 dimana untuk memperoleh SIM Kendaraan umum maka seorang pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum. Pengemudi perlu memahami tentang <i>defense driving</i> agar tidak mengambil tindakan berisiko pada setiap kali mengemudikan kendaraan. <i>Defense driving</i> ini perlu disertakan dalam sertifikasi pengemudi.	Pihak BPTD Jawa Barat akan berkoordinasi dengan Polda Jawa Barat terkait hal tersebut Tanggapan 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Dit Sarana (Subdit Manajemen Keselamatan)	Meningat potensi rollover pada mobil bus tinggi, maka perlu adanya penerapan ECE-R.66-Kekuatan Superstruktur (<i>rollover simulation</i>). Perlu juga mitigasi runtuhnya mobil bus karena benturan berupa penguatan superstruktur pada pilar-pilar (sesuai Laporan Akhir Tergulingnya Mobil Elf di Jalan Nasional Denpasar–Gilimanuk tanggal 17 Juni 2017).	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
38	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan truk trailer B 9010 UEJ dengan Truk Tronton R 1857 GC dan Microbus Elf G 1261 D di Jalan Tol Cipali, KM 78+500 Jalur A, Kabupaten Purwakarta, Jawa Barat, pada tanggal 30 November 2020 (KNKT.20.11.12.01)	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Pelatihan dan sosialisasi mengenai situational awareness atau penanganan kondisi tanggap darurat yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kegiatan tersebut akan dilaksanakan saat kegiatan bimbingan teknis kepada PO Angkutan Umum di seluruh Jawa Barat 2. Tanggapan Direktorat Angkutan : Pada tahun anggaran 2021 sudah melakukan Bimtek pengemudi tema "defensive driving dan pengereman" dengan bekerja sama dengan STTD Bekasi, Poltrada Bali, dan PKTJ Tegal yang berlokasi di Kampus STTD Bekasi, Surabaya dan Semarang dengan total pengemudi kurang lebih 300 orang dengan narasumber dari KNKT dan IDDC (Indonesia Defensive Driving Center) dengan dilengkapi kendaraan praktek yang meliputi truk trailer 20 feet dan mobil box truk serta diterbitkan sertifikat untuk pengemudi
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan sosialisasi penggunaan sabuk keselamatan bagi seluruh penumpang kendaraan.	<p>Kegiatan tersebut akan dilaksanakan saat kegiatan bimbingan teknis kepada PO Angkutan Umum di seluruh Jawa Barat</p> <p>Tanggapan Dit Sarana Subdit Promitra</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Telah diterbitkan Surat Dirjen Perhubungan Darat No. AJ.503/1/2/DRJD/2022 tentang Kewajiban Penyediaan dan Penggunaan Sabuk Keselamatan 2) Pada tahun 2021 telah dilakukan sosialisasi melalui media sosial Instagram

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana	Mewajibkan pemasangan instalasi <i>Rear Underride Protection Device</i> (RUPD) di kendaraan barang, baik kendaraan baru maupun lama berdasarkan pada Standar Nasional Indonesia Nomor SNI 7522:2009 "Perlengkapan perisai kolong bagian belakang untuk kendaraan kategori N2, N3, 03 dan O4", yang mengacu pada UNR no.58 dapat digunakan sebagai persyaratan instalasi RUPD pada kendaraan.	PM 74 2021 Perlengkapan Keselamatan Kendaraan Bermotor.
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Pengawasan angkutan barang yang <i>over dimension</i> dan <i>over loading</i> (ODOL).	Tanggapan Direktorat Lalu Lintas Jalan : 1. Pengawasan angkutan barang ODOL sudah dilakukan setiap tahun oleh Subdit Pengendalian Operasional Lalin 2. PT Lintas Marga Sedaya selaku operator jalan tol cipali sudah memasang WIM (Weight In Motion)
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan sosialisasi mengenai tata cara pengangkutan barang yang tidak boleh diangkut oleh kendaraan angkutan penumpang.	BPTD Jawa Barat telah membuat video sosialisasi keselamatan angkutan barang yang didalamnya juga berkaitan dengan tata cara muat barang Tanggapan Direktorat Angkutan : 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				(webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan sosialisasi pemasangan segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di jalan sesuai dengan Pasal 121 UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.	BPTD Jawa Barat belum melakukan sosialisasi berkaitan segitiga pengaman Tanggapan Direktorat Angkutan : Pada bulan Mei tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Sarana (Subdit MK)	Melaksanakan sosialisasi dan pengawasan pemasangan alat pemantul cahaya pada kendaraan bermotor sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.3996/AJ.502/DRJD/2019 tentang Pedoman Teknis Alat Pemantul Cahaya Pada Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, dan Kereta Tempelan	Sosialisasi dan pengawasan sudah dilakukan di beberapa tempat termasuk di UPUPKB diantaranya di Jawa Tengah, Jawa Timur, Sulawesi Selatan dan Medan Sumatera Utara.

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
39	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan beruntun mobil truk tronton dengan beberapa kendaraan lain di kawasan air terjun Lembah Anai, Kecamatan Sepuluh Koto, Kab. Tanah Datar, Sumatera Barat, tanggal kejadian Rabu, 30 Desember 2020 (KNKT.21.01.01.01)	Direktorat Angkutan Jalan	Sesuai UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat 4 dimana untuk memperoleh SIM Kendaraan umum maka seorang pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum. Perlu disertakan pengetahuan <i>defense driving</i> dalam sertifikasi pengemudi.	Tanggapan 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Sarana (Subdit MK)	Perlu dilakukan sosialisasi kepada pembuat dan/atau perakitan, pemilik serta pelaksana pengujian berkala terkait modifikasi kendaraan bermotor sesuai prosedur yang benar (Rekomendasi Kecelakaan Tabrakan Beruntun Truk <i>Flat Deck</i> di Jalan Raya Malang-Surabaya Purwodadi tanggal 22 Desember 2019).	Setiap tahun secara berkala dilakukan pembinaan pada perusahaan karoseri melalui kegiatan seperti Bimbingan teknis
40	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan mobil bus AKAP PO. Arimbi B 7177 BGA terbakar di Jalan Tol Tangerang - Merak, Banten, tanggal kejadian Senin, 11 Januari 2021 (KNKT.21.01.03.01)	Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra)	Perlu dilakukan sosialisasi dan pemastian Perdirjenhubdat Nomor:KP.972/AJ.502/DRJD/2020 tentang Fasilitas Tanggap Darurat Kendaraan Bermotor kepada pembuat dan/atau perakitan, pemilik serta pelaksana pengujian berkala.	1. Setiap tahun sudah dilaksanakan Sosialisasi kepada perusahaan angkutan umum terkait Fasilitas Tanggap Darurat Kendaraan Bermotor kepada pembuat dan/atau perakitan, pemilik serta pelaksana pengujian berkala melalui kegiatan Bimbingan teknis. 2. PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana (Subdit MK)	Perlunya manajemen perusahaan angkutan orang melakukan penilaian risiko kebakaran, guna mengidentifikasi sumber penyulut potensial, bahan yang mungkin menyulut api dan pasokan oksigen sehingga terbakar.	Termasuk dalam elemen ketujuh SMK pada PM 85 Tahun 2018 Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, yaitu Tanggap Darurat
41	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan truk tronton box Nissan B 9136 ZF dengan dump truck Hino H 8011 XC di jalan Soekarno-Hatta ruas jalan Bawen-Ungaran, Kab. Semarang, Jawa Tengah, pada tanggal 16 Januari 2021 (KNKT.21.01.04.01)	Direktorat Sarana (Subdit MK)	Melakukan sosialisasi dan edukasi kepada perusahaan angkutan umum dan angkutan barang tentang sistem manajemen keselamatan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sudah dilaksanakan Bimtek SMK terhadap 191 Perusahaan 2. Sudah 34 PO tersertifikasi lulus SMK PAU
42	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan minibus BK 1697 QV dengan mobil bus BK 7091 TL DI Jl. Lintas Medan - Pematang Siantar KM 89-90, Desa Naga Kesiangan, Kec. Tebing Tinggi, Kab. Serdang Bedagai, Sumatera Utara, pada tanggal Sabtu, 21 Februari 2021 KNKT.21.02.05.01	Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melakukan penambahan perlengkapan jalan baik berupa rambu, marka dan alat pengendali lainnya sesuai dengan Permenhub Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu lintas, Permenhub Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan dan Perhemhub Nomor 82 Tentang Alat pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan;	Pada Tahun 2021 Sudah dilengkapi penambahan perlengkapan jalan di Jalan Lintas Medan-Pematang Siantar diantaranya Rambu 75 unit, marka jalan 10000 m, paku jalan 355 unit, patok tikungan 100 m, APJ (Alat Penerangan Jalan) 25 unit, dan Warning Light (Lampu Penerang Tenaga Surya) 4 unit
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Melaksanakan sosialisasi tentang pentingnya memeriksa tekanan udara pada ban.	Belum dilakukan sosialisasi tentang pentingnya memeriksa tekanan udara pada ban
		Direktorat Lalu Lintas Jalan	Mempertimbangkan untuk penggunaan teknologi pengukuran tekanan udara pada ban pada semua jenis kendaraan.	Belum dilakukan sosialisasi tentang pentingnya memeriksa tekanan udara pada ban

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana	Mempertimbangkan Penggunaan airbag samping (keselamatan pasif) sebagai penyerapan energi guna pengurangan risiko pada semua jenis mobil penumpang pribadi	Saat ini belum ada kajian terkait aturan penggunaan airbag samping sebagai penyerapan energi guna pengurangan resiko pada semua jenis mobil penumpang pribadi
43	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan mobil bus wisata PT. Sri Padma Kencana T 7591 TB jatuh ke jurang di Jalan Raya Malangbong - Wado, Desa Sukajadi, Kecamatan Wado, Kabupaten Sumedang, pada tanggal Rabu, 10 Maret 2021	Direktorat Angkutan Jalan	Sesuai ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat 4 dimana untuk memperoleh SIM Kendaraan umum maka seorang pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum. Pengemudi perlu memahami tentang <i>defense driving</i> agar tidak mengambil tindakan berisiko pada setiap kali mengemudikan kendaraan. <i>Defense driving</i> ini perlu disertakan dalam sertifikasi pengemudi.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Sarana	Meningat potensi <i>rollover</i> pada mobil bus tinggi, maka perlu adanya penerapan ECE-R.66-Kekuatan Superstruktur (<i>rollover simulation</i>). Perlu mitigasi runtuhnya mobil bus karena benturan berupa penguatan superstruktur pada pilar-pilar (sesuai Laporan Akhir Tergulingnya Mobil Elf di Jalan Nasional Denpasar–Gilimanuk tanggal 17 Juni 2017)	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun
44	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan mobil bus B 7314 NGA terguling di Jalan Raya Palembang - Jambi, Kec. Bayung Lencir, Kab. Musi Banyuasin, Sumatera	Direktorat Angkutan Jalan	Melarang operasional mobil bus wisata atau non trayek untuk melayani rute trayek jarak jauh, karena pengemudi yang tidak punya pengalaman rute perjalanan dan kurangnya info cuaca, berisiko gagal menghadapi berbagai jenis ancaman yang disebabkan oleh	telah dilakukan Pengawasan oleh PPNS dari dinas perhubungan dan BPTD setempat dan apabila ditemukan kesalahan maka akan dilanjutkan dengan proses penegakan hukum sesuai ketentuan yang berlaku

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
	Selatan, pada Kamis, 27 Mei 2021.		kondisi jalan, lingkungan dan kegiatan manusia.	
		Direktorat Angkutan Jalan	Sesuai ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat 4 dimana untuk memperoleh SIM Kendaraan umum maka seorang pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum. Pengemudi perlu memahami tentang <i>defense driving</i> agar tidak mengambil tindakan berisiko pada setiap kali mengemudikan kendaraan. <i>Defense driving</i> ini perlu disertakan dalam sertifikasi pengemudi.	Tanggapan 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Sarana (Subdit Pro Mitra)	Melakukan sosialisasi kepada masyarakat kegunaan sabuk keselamatan, saat kendaraan tabrakan atau terguling mampu menahan tubuh untuk tidak terdorong ke dinding yang berisiko cedera berat bahkan kematian.	1. Sosialisasi dilaksanakan bersamaan dengan kegiatan edukasi keselamatan berkendara di jalan melalui media sosial dan media luar ruang (Below The Line) 2. Pada tahun 2022 telah dilakukan Pembuatan video terkait penggunaan sabuk keselamatan pada setiap tempat duduk penumpang serta penggunaan fasilitas tanggap darurat. Video ini akan didistribusikan kepada PO Bus dan Media sosial (Youtube) 3. Pada tahun 2022 pembuatan video

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				tentang tata cara pengereman untuk kendaraan bus dan truk
		Direktorat Sarana	Mengingat potensi rollover pada mobil bus tinggi, maka perlu adanya penerapan ECE-R.66-Kekuatan Superstruktur (<i>rollover simulation</i>). Perlu mitigasi runtuhnya mobil bus karena benturan berupa penguatan superstruktur pada pilar-pilar (sesuai Laporan Akhir Tergulingnya Mobil Elf di Jalan Nasional Denpasar–Gilimanuk tanggal 17 Juni 2017).	Perusahaan karoseri melakukan uji guling pada prototype sesuai UNECER66 sebagai persyaratan pengajuan SK rancang bangun
45	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan mobil bus PO. Sudiro Tungga Jaya AD-1626-CU Terguling di Tol Pejagan - Pemalang KM. 308, Minggu 11 Juli 2021 KNKT 21.07.14.01	Direktorat Sarana	Agar mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek kepada para Kepala Dinas Perhubungan Kota/Kabupaten seluruh Indonesia	Ditjen Perhubungan Darat telah memberitahukan kepada PO bus melalui Surat Edaran Nomor AJ.503/1/2/DRJD/2022 Tentang Kewajiban Penyediaan dan Penggunaan Sabuk Keselamatan untuk memasang sabuk keselamatan pada setiap tempat duduk sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Direktorat Sarana	Agar melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan SMK pada Perusahaan Angkutan Umum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada tahun 2021 telah dilakukan pemberian sertifikat kepada para operator angkutan mobil bus sebanyak 8 operator pada kegiatan rakornis Ditjen Perhubungan Darat. Pada tahun 2022 terdapat 28 PO. Total sudah 36 PO tersertifikasi dari sekitar 10.000 yang terdaftar. 2. Telah diterbitkan Surat Edaran Dirjen Perhubungan Darat No UM.006/4/18/DRJD/2021 tentang Kewajiban Menyusun, Melaksanakan dan Menyempurnakan Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan kepada perusahaan angkutan barang dan orang terkait kewajiban implementasi SMK
46	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan truk tronton menabrak beberapa kendaraan di jalan Tegal - Purwokerto, Kec. Paguyangan, Kab. Brebes, Jawa Tengah, Kamis 12 Agustus 2021 KNKT.21.08.15.01	Direktorat Angkutan Jalan	Sesuai ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat 4 dimana untuk memperoleh SIM Kendaraan umum maka seorang pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan pengemudi angkutan umum. Pengemudi perlu memahami tentang <i>defense driving</i> agar tidak mengambil tindakan berisiko pada setiap kali mengemudikan kendaraan. Defense driving ini perlu disertakan dalam sertifikasi pengemudi.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pada Tahun 2021 sudah dilaksanakan pendidikan bagi calon-calon pengemudi angkutan umum dengan jumlah peserta kurang lebih 100 orang yang terdiri dari peserta Angkutan Pariwisata 50 Orang, dan peserta AKAP sebanyak 50 orang di STTD (PTDI) Bekasi 2. Sejak tahun 2021 telah dilakukan semiloka peningkatan keselamatan pengemudi angkutan umum secara online (webinar) dan akan direncanakan untuk

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				dilakukan setiap tahunnya
		Direktorat Sarana	Pelaksanaan pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui inspeksi sesuai Permenhub Nomor PM 85 Tahun 2018 Tentang SMK Perusahaan Angkutan Umum, merupakan pemeriksaan rutin secara menyeluruh terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum[8].	Perusahaan angkutan umum yang sudah tersertifikasi wajib melaporkan jumlah kecelakaan dan indikator keselamatan setiap satu tahun sekali. Saat ini sistem pelaporan masih manual, pada tahun anggaran 2022 dibuat aplikasi sistem pelaporan
47.	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan mobil barang truk di Kabupaten Pegunungan Arfak, Papua Barat, 13 April 2022 (KNKT.22.04.04.01)	Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXV Provinsi Papua dan Papua Barat	Agar menyediakan pagar pengaman jalan, delineator (tanda tikungan jalan), papan peringatan adanya jalan menurun panjang, serta rambu rambu yang dibutuhkan terkait alinyemen vertical dan horizontal sepanjang daerah tersebut;	Pengadaan dan pemasangan rambu lalu lintas di Jalan Poros Manokwari -Pegaf akan dilaksanakan pada tahun anggaran 2023.
			Agar mengadakan sosialisasi dan edukasi tata cara penggunaan kendaraan barang untuk mengangkut orang, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor serta prosedur mengemudi di jalan menurun khususnya bagi kendaraan umum dan kendaraan tambang yang menjalani rute Manokwari – Pegunungan Arfak;	Sosialisasi dan edukasi tata cara penggunaan kendaraan barang untuk mengangkut orang, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor serta prosedur mengemudi di jalan menurun khususnya bagi kendaraan umum dan kendaraan

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				tambang yang menjalani rute Manokwari Pegunungan Arfak, akan dilaksanakan dalam waktu yang tidak lama.
48.	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan kecelakaan beruntun truk trailer tangki dengan 4 mobil penumpang dan 10 sepeda motor di Jalan Transyogi Cibubur, Kec. Jatisampurna, Kota Bekasi, Jawa Barat, tanggal 18 Juli 2022 (KNKT.22.07.09.01)		1. Melakukan evaluasi secara komprehensif terhadap Sistem Manajemen Keselamatan PT. Pertamina Patra Niaga yang menyangkut manajemen risiko pada aspek armada, awak, lintasan, tata cara pemuatan serta penanganan keadaan darurat.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sudah dikeluarkan Memo Penegasan dan Arahan dari Direktur RID terkaitv pelepasan modifikasi klakson yang te rhubung ke system pneumatic/system angin tanggal 22 Juli 2022 2. Sudah dilakukan pemeriksaan dan pelepasan pada MT yang ditemukan adanya modifikasi klakson. 3. Penegasan Memo dari VP HSE terkait pemeriksaan dan aktifikasi Exhaust Brake pada head truck MT Tanggal 13 September 2022 4. Sudah dilakukan di IT Jakarta oleh Indonesian Defensiv Tra0ining (IDDC) tanggal 18 Agustus 2022 <ul style="list-style-type: none"> - Lokasi Semarang (W2 Okt 2022) - Lokasi Surabaya (W3 Okt 2022) - Lokasi Panjang (W4 Okt 2022) - Lokasi Palembang (W4 Okt 2022) 5. Video resume inspeksi kendaraan 6. Penegasan terkait Aktifasi Exhaust Brake di MT dan pengecekan sistem

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>Pengereman ketika ebelum berkendara oleh AMT</p> <p>7. Penyusunan Prosedur / Sistem Tata Kerja (STK) terkait HRMdan RJM denan fungsi terkait 10 Oktober 2022</p> <p>8. Materi tindaklanjut temuan ketidaksesuaian Audit Sistem Management Keselamatan, pre trip inspection, dan usulan perubahan standardmobil tangki dan pembahasan standard bengkel. Lokasi di Jakarta Tanggal 30 September 2022 dihadiri oleh 70 peserta, Narasumber KNKT (Bapak Suryanto dan Bapak Wildan) dan Kemenhubdar (Bapak Joko dan Bapak Alex)</p> <p>9. Finalisasi Kerangka Acuan Kerja (W2 Okt 2022)</p> <p>10. Pengajuan Proses Pengadaan (W4 Okt 2022)</p> <p>11. Assesment Sistem Manajemen Keselamatan oleh KNKT di lokasi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ujung Berung, 15 – 16 Sept 2022 - TG Gerem, 17-18 Sept 2022 - Semarang, 14-15 Sept 2022 - Rewulu, 16-17 Sept 2022 <p>12. Mengacu ke Surat Perintah Direktur Rekayasa &</p>

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>Infrastruktur Darat tentang self assesment Sistem Manajemen Keselamatan Transportas Darat</p> <p>13. Prosese Sels Assesment melalui platform online(www.pertaminasmktd.com) saat ini sedang berjalan pada tahapan submit evidence, estimasi laporan final (W4 Des 2022)</p> <p>14. Sudah dilakukan pembahasan awal 30 September dengan membagi menjadi 3 Group Diskusi Yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Penyusunan Standarisasi bengkel. - Review Inspeksi Harian dan Inspeksi mengacu Resiko - Review panduan MT Vol 1 dan 3 khususnya terkait penggunaan ABS, Air Suspension, Aspek Kelistrikan dan Sistem Pneumatic. <p>Dalam proses diskusi lanjutan dan untuk hasil pembahasan di W4 Oktober 2022</p>
			<p>2. Melakukan pelatihan secara intensif terhadap awak pengemudi kendaraan mobil tangki, khususnya keterampilan mengemudi pada berbagai kondisi jalan, pemahaman tentang sistem rem, <i>pre trip inspection</i> dan ketrampilan melakukan</p>	<p>1. Sudah dilakukan di IT Jakarta oleh Indonesian Defensiv Tra0ining (IDDC) tanggal 18 Agustus 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lokasi Semarang (W2 Okt 2022) - Lokasi Surabaya (W3 Okt 2022)

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			<p><i>handling</i> pada situasi <i>emergency</i>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Lokasi Panjang (W4 Okt 2022) - Lokasi Palembang (W4 Okt 2022) 2. Site visit & benchmark ke Hino Total Suport Customer Center (HTSCC) pada 22 September 2022. 3. Review Silabus dan Pemenuhan Standard Training & Sertifikasi pada lembaga lain (IDDC, PTCC, Puninar dll) 3 Oktober 2022 4. Penyampaian rekomendasi penyelenggaraan training kepada kontraktor management AMT (W2 Oktober 2022) 5. Pelaksanaan Training DDT dan Sertifikasi dilakukan secara bergilir 30 AMT setiap batch dimasing-masing lokasi kerja (W3 Oktober 2022) 6. Upskilling kepada AMT secara online dengan narasumber KNKT (Bapak Wildan) Lokasi di FT Ujung Berung Tanggal 26 Agustus 2022 dihadiri oleh 800 AMT 7. Proses upskilling dan training dengan melibatkan instruktur profesional dan APM 8. Review penawaran dan koordinasi dengan APM 9. Untuk upskilling inspektur AMT melibatkan tim di lokasi kerja, Region dan pusat Target pelaksanaan W3 Okt 2022

No.	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>10. Upskilling dan training terkait penyusunan HRM dan RJM dengan melibatkan Lembaga Profesional dan KNKT. W3 Okt 2022</p> <p>11. Proses pengadaan kontrak untuk pelaksanaan General Check Up 30 unit mobil tangki milik ATPM di IT Jakarta (W4 okt 2022)</p> <p>12. Improvement pada kontrak maintenance mobil tangki di Fuel Terminal, penambahan lingkup terkait general check up</p> <p>13. Penugasan pelaksana pekerjaan kepada anak perusahaan (PT PBAS) kerjasama dengan ATPM</p>

Rekomendasi Keselamatan Penerbangan

Diketahui bahwa telah diterima sebanyak 35 (tiga puluh lima) tanggapan dari *stakeholder* terhadap rekomendasi keselamatan KNKT. Rekomendasi keselamatan penerbangan yang telah dilaksanakan oleh masing-masing *stakeholder* atau berstatus *close* sebanyak 24 (dua puluh empat) rekomendasi, sedangkan rekomendasi yang belum dilaksanakan oleh masing-masing *stakeholder* atau masih berstatus *open* sebanyak 11 (sebelas) rekomendasi.

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
1.	PK-GAG– <i>Runway Excursion</i> (RE), 3 Februari 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>Refer to analysis chapter 2.1, 2.2 and 2.3 of this report, the KNKT recommends that DGCA should oversight the implementation of recommendation addressed to the air operator, to ensure the effectiveness of the operators safety improvement and to facilitate the recommendation addressed to airport operator.</i>	<i>DGCA had verified the internal audit conducted by the aircraft operator in 2015 – 2022. The verification result did not indicate any similar safety issue of lack implementation of the crosswind landing technique. In addition, during the DGCA surveillance in the cockpit area during flight and pilot proficiency check during simulator, the crosswind landing technique had been exercised properly by the aircraft operator pilots. The DGCA assessment from safety action taken by the aircraft operator to remind pilot implemented crosswind landing technique considered effective. The DGCA had been advised from the airport operator that the improvement of the runway strip was on going and planned to be finished in 2024. The DGCA would oversight</i>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<i>the process of the runway strip improvement.</i>
2.	PK-YRN – <i>Control Flight Into or Toward Terrain</i> (CFIT), 16 Agustus 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>The investigation could not find any regulation required for training of any addition or system modification which affect to the aircraft operation. KNKT recommends to develop regulation requirement for training of any additional or modification to equipment that affected to safety of aircraft operations.</i>	DGCA telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 61 Tahun 2017 Perubahan Keempat Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 28 Tahun 2013 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 121 Tentang Persyaratan-Persyaratan Sertifikasi dan Operasi Bagi Perusahaan Angkutan Udara yang Melakukan Penerbangan Dalam Negeri, International dan Angkutan Udara Niaga Tidak Berjadwal. Lampiran dari PM tersebut adalah CASR 121 Amandemen 12. Dalam CASR 121 tersebut terdapat beberapa peraturan yang terkait dengan rekomendasi KNKT nomor 04.R.2015.17.5, sebagai berikut: 1. CASR 121 APPENDIX C - TRAINING PROGRAM k. Aircraft Technical Ground Training <i>...(5) weight and balance procedures, and where the</i>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p><i><u>operation involves specialty equipment or procedures:</u></i></p> <p><i>(a)modified or special equipment installed; and</i></p> <p><i>(b)specific procedures relating to such modification or special equipment...</i></p> <p>2. CASR 121.375 Maintenance and Preventive Maintenance Training Program</p> <p><i>(a) Each certificate holder or person performing maintenance or preventive maintenance functions for it shall have a training program to ensure that each person (including inspection personnel) who determines the adequacy of work done <u>is fully informed about procedures and techniques and new equipment in use and is competent to perform his duties...</u></i></p> <p>3. CASR 121.407 Training Program: Approval of Airplane Simulators and other Training Devices</p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>...<i>(3) Be modified to conform with any modification to the airplane being simulated that results in changes to performance, functional, or other characteristics required for approval...</i></p> <p>Selain peraturan dalam CASR 121 tersebut di atas, DGCA juga telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 62 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan. Lampiran dari PM tersebut adalah CASR 19 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan (Safety Management System). Dalam CASR 19 tersebut terdapat peraturan yang terkait dengan rekomendasi KNKT nomor 04.R.2015.17.5 yaitu:</p> <p>CASR 19.39 <i>Management of change.</i></p> <p><i>(a) A service provider shall, as part of the SMS safety assurance activities, <u>develop and maintain a formal process for</u></i></p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p><i>the management of change.</i></p> <p><i>(b) The formal process for the management of change shall:</i></p> <p><i>(1) identify changes within the organization which may affect established processes and services;</i></p> <p><i>(2) describe the arrangements to ensure safety performance before implementing changes; and</i></p> <p><i>eliminate or modify safety risk controls that are no longer needed due to changes in the operational environment..</i></p>
3.	<p>PK-YRN – <i>Control Flight Into or Toward Terrain (CFIT)</i>, 16 Agustus 2015</p>	<p>Direktorat Jenderal Perhubungan Udara</p>	<p><i>EGPWS has worldwide terrain coverage in low resolution terrain data including several airports with significant traffic movements. The Oksibil Airport was not provided with the high-resolution terrain data in this database version. KNKT recommends to coordinate with the manufacturer to provide several airports in Indonesia with EGPWS high resolution terrain database.</i></p>	<p>DGCA telah berkoordinasi dengan Manufacture EGPWS untuk menyediakan High Resolution Data Base Bandar Udara Oksibil dan Bandar Udara lainnya.</p>
4.	<p>PK-GPO – <i>Cabin Safety Events (CABIN)</i>, 22 Agustus 2015</p>	<p>Direktorat Jenderal Perhubungan Udara</p>	<p><i>To enforce the development of cabin crew procedures by the operators to adequately</i></p>	<p>PT Garuda Indonesia telah merevisi prosedur peletakan es kering (<i>dry ice</i>) di <i>Operation</i></p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			<i>handle the dry ice on board the aircraft</i>	<p><i>Manual (OM), dan telah disetujui oleh DGCA.</i></p> <p>DGCA melakukan verifikasi/pemetaan terkait dengan AOC yang menggunakan es kering (<i>dry ice</i>) untuk kepentingan pelayanan (<i>service</i>) area kabin dimana AOC dimaksud adalah PT Pelita Air (<i>charter flight</i>) dan PT Lion Air (khusus penerbangan A330 rute Jeddah). DGCA telah memastikan bahwa kedua operator dimaksud telah membuat ketentuan (<i>policy</i>) di <i>Operation Manual</i> terkait dengan prosedur penggunaan es kering (<i>dry ice</i>) di kabin.</p>
5.	PK-BBY – <i>Abnormal Runway Contact (ARC)</i> , 28 Agustus 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To ensure the establishment and maintenance of flight data analysis program as part of aircraft operator safety management system as stated in Civil Aviation Safety Regulation part 121.65 (c).</i>	<i>In 2021, the DGCA issued Staff Instruction 8900 - 6.3 which had been included procedure for inspector to check the implementation of the flight data analysis program</i>
6.	PK-BRM – <i>Control Flight into or Torward Terrain (CFIT)</i> , 2 Oktober 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To emphasize the continuity of oversight program to ensure the installed EGPWS/TAWS functioning properly.</i>	<p><i>In 2017, DGCA issued Staff Instruction (SI) 21-02 which included a procedure for inspectors to check the TAWS installed in an aircraft using DGCA form 21-40 prior to the issuance of airworthiness certificate. In the same year, the DGCA also issued SI 8900-6.2 regarding inspector guidance to conduct a ramp check</i></p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<i>which included procedures to check the TAWS during a ramp check.</i>
7.	PK-BKA – <i>Low Altitude Operations (LALT)</i> , 12 Oktober 2015	<i>Direktorat Jenderal Perhubungan Udara</i>	<i>To consider the regulation of using emergency equipment such as personal or portable Emergency Locator Transmitter for personal in aircraft operated in inhabitant terrain and offshore.</i>	<p>DGCA telah menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor PM 63 Tahun 2017 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 135 (Civil Aviation Safety regulations Part 135) Tentang <i>Certification And Operating Requirements: For Commuter And Charter Certificate Holders.</i></p> <p>Dalam CASR 135 tersebut terdapat peraturan yang terkait dengan rekomendasi KNKT nomor 04.R-2016-33.1 yaitu:</p> <p><i>135.357 Emergency Equipment for Flights over Uninhabited Terrain</i></p> <p><i>No person may conduct operations over an uninhabited area or any other area that (in its operations specifications) the Director General specifies required equipment for search and rescue in case of an emergency, Unless the aircraft has the following equipment,</i></p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p><i>(2) Two approved survival type emergency locator transmitter, one of which shall be automatic. Batteries used in these transmitters must be replaced (or recharged, if the battery is rechargeable) when the transmitters has been in use for more than 1 cumulative hour, or when 50 percent of their useful life (or for rechargeable batteries, 50 percent of their useful life of charge) has expired, as established by the transmitter manufacturer under its approval. The new expiration date for replacing (or recharging) the battery must be legibly marked on the outside of the transmitters. The battery useful life (or useful life of charge) requirements of this paragraph do not apply to batteries (such as water activated batteries) that are essentially unaffected during probable storage intervals;</i></p> <p><i>Implementasi dari pemenuhan CASR 135.357(2) tersebut kepada operator penerbangan adalah harus menggunakan dua ELT yang terdiri dari</i></p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<i>Automatic ELT dan Portable ELT.</i>
8.	PK-LTK – <i>Abnormal Runway Contact (ARC),</i> 20 October 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To develop guideline of single pilot resource management as a reference for the single pilot operators.</i>	DGCA telah menerbitkan Surat Edaran nomor SE 013 Tahun 2018 dengan judul <i>Single-Pilot Crew Resource Management</i> . Dalam Surat Edaran tersebut terdapat pedoman bagi pilot dalam menggunakan semua sumber daya yang ada, menganalisa setiap kondisi sebelum atau pun selama penerbangan untuk membantu pilot dalam membuat keputusan yang tepat (selamat, aman dan nyaman).
9.	PK-LTK – <i>Abnormal Runway Contact (ARC),</i> 20 October 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To improve audit and surveillance system to organisation which have authorization to conduct maintenance activity includes assembling of aircraft</i>	DGCA telah menerbitkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 264 Tahun 2021 Amandemen ketiga Tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 8900-6.9 (<i>Staff Instruction 8900-6.9</i>) Tentang Prosedur Audit Dan Surveilans Terhadap Pemegang Sertifikat Organisasi Perawatan Pesawat Udara (<i>Auditing And Surveillance Procedures For Approved Maintenance Organizations Holders</i>). Lampiran Keputusan Direktur Jenderal tersebut adalah SI 8900-

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>6.9 <i>Auditing and Surveillance Procedure for Approved Maintenance Organization (AMO) Holders.</i> Dimana kegiatan <i>maintenance activity</i> termasuk area <i>maintenance process inspection</i>. DGCA merevisi Form 145-61 <i>Maintenance Process Inspection Surveillance Checklist</i> AMO dengan menambahkan item <i>assembling of aircraft</i> ke dalam <i>checklist</i> tersebut.</p>
10.	<p>PK-LBO – <i>Abnormal Runway Contact (ARC)</i>, 6 November 2015</p>	<p>Direktorat Jenderal Perhubungan Udara</p>	<p><i>To emphasize all aircraft operators comply with stabilize approach criteria.</i></p>	<p><i>After the issuance of this safety recommendation, the DGCA issued a safety circular which included a reminder for all operators to comply with stabilized approach criteria.</i></p>
11.	<p>PK-LBO – <i>Abnormal Runway Contact (ARC)</i>, 6 November 2015</p>	<p>Direktorat Jenderal Perhubungan Udara</p>	<p><i>To ensure all aircraft operators calculate the landing distance available is suitable for the landing distance required on existing condition.</i></p>	<p><i>After the issuance of this safety recommendation, the DGCA issued a safety circular which included a reminder for all operators to ensure all Pilot in Commands calculating the landing distance at the destination airport prior landing, especially when the runway is contaminated (wet or standing water). The DGCA also conducted an oversight to ensure the landing distance calculation is conducted in accordance with the</i></p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<i>flight crew training manual.</i>
12.	PK-LBO – <i>Abnormal Runway Contact</i> (ARC), 6 November 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To emphasize all aircraft operators implement standard callout procedure on approach.</i>	<i>In 2018, DGCA issued Staff Instruction 8900-6.8 regarding air carrier or operator cockpit en route evaluation. The SI included a procedure for the inspector who conducted the evaluation to check the implementation of the standard callout.</i>
13.	PK-LBO – <i>Abnormal Runway Contact</i> (ARC), 6 November 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To emphasize all aircraft operators conduct emergency training to ensure the crewmember taking appropriate action during emergency.</i>	<i>In 2018, DGCA issued Staff Instruction (SI) 8900-6.4 regarding Training Program and Training Records Inspection for Flight Crew Member, Flight Operation Officer and Flight Attendant. The SI included a procedure for the inspector to conduct thorough oversight to pilot and flight attendant training programs and training records including for the emergency training. The DGCA also issued SI 8900-5.3 regarding Required Maneuvers and Performance Standards for Flight Crew Proficiency Check. This SI included procedure for inspector to check the emergency procedures during the proficiency check</i>
14.	PK-KDC – <i>Runway Excursion</i> (RE), 21 Desember 2015	Direktorat Jenderal	<i>To emphasize all aircraft operator to comply with stabilize approach criteria.</i>	<i>After the issuance of this safety recommendation, the DGCA issued a</i>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
		Perhubungan Udara		<i>safety circular which included a reminder for all operators to comply with stabilized approach criteria.</i>
15.	PK-KDC – <i>Runway Excursion</i> (RE), 21 Desember 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To ensure all aircraft operators implements safety management system as required by Indonesia Civil Aviation Safety Regulation.</i>	<i>The Staff Instruction (SI) 8900-2.1 included a procedure for the inspector who conducts the certification process of aircraft operator to retrieve a compliance statement of the Civil Aviation Safety Regulations, including compliance to the CASR Part 19 (Safety Management System). During the audit and surveillance, the DGCA also included the oversight in the Safety Management System area, in accordance with SI 8900-6.3.</i>
16.	PK-LFG – <i>Runway Excursion</i> (RE), 20 Februari 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To emphasize the other aircraft operator to review pilot training program in order to improve pilot decision making.</i>	DGCA telah menekankan operator penerbangan untuk melakukan reviu program pelatihan pilot untuk meningkatkan <i>pilot decision making</i> dan <i>pilot recognition of situation</i> melalui proses pengawasan yang telah dilakukan secara rutin sesuai dengan peraturan yang telah diterbitkan yaitu: a. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 059 Tahun 2018.

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tersebut adalah SI 8900-6.4 Tentang <i>Training Program and Training Records Inspection for Flight Crew Member, Flight Operation Officer and Flight Attendant.</i></p> <p>Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 165 Tahun 2018. Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tersebut adalah SI 8900-5.3 <i>Required Maneuvers and Performance Standards for Flight Crew Proficiency Check.</i></p>
17.	PK-LFG – <i>Runway Excursion</i> (RE), 20 Februari 2015	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>To emphasize the other aircraft operator to develop training specifically address the pilot recognition of situation in which the speed brakes, thrust reverser and autobrake do not operates as expected after landing.</i>	<p>DGCA telah menekankan operator penerbangan untuk melakukan reviu program pelatihan pilot untuk meningkatkan pilot decision making dan pilot recognition of situation melalui proses pengawasan yang telah dilakukan secara rutin sesuai dengan peraturan yang telah diterbitkan yaitu:</p> <p>a. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 059 Tahun 2018. Lampiran Peraturan Direktur Jenderal</p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
				<p>Perhubungan Udara tersebut adalah SI 8900-6.4 <i>Tentang Training Program and Training Records Inspection for Flight Crew Member, Flight Operation Officer and Flight Attendant.</i></p> <p>Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 165 Tahun 2018. Lampiran Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara tersebut adalah SI 8900-5.3 <i>Required Maneuvers and Performance Standards for Flight Crew Proficiency Check.</i></p>
18.	PK-LBS & PK-TNJ – <i>Runway Incursion (RI)</i> , 11 Mei 2018	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>It is recommended to review the procedure of aircraft movement on maneuvering area for airport operator and air navigation provider to accommodate the requirement of CASR 91.209. The current Indonesia regulation related to the personnel qualification for aerodrome personnel had not included several items as required by the ICAO standard.</i>	<i>DGCA would send a safety circular to the air navigation provider, prior to issue clearance for aircraft to move by considering the requirement of CASR part 91 subpart 91.209 which requires aircraft is clearly illuminated, had lighted position lights or is in an area which is marked by obstruction lights. Considering the traffic number at Halim Perdanakusuma was classified as low, based on the CASR Part 139, the apron management service was the responsibility of the air navigation provider.</i>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
19.	PK-LBS & PK-TNJ – <i>Runway Incursion</i> (RI) , 11 Mei 2018	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>It is recommended to review the requirement of personnel licensing for towing car driver as required by the ICAO standard.</i>	<i>The review had been conducted, and in 2021 the DGCA issued a Minister Decree which accommodated the ICAO Standard in the regulation for towing tractor driver competency.</i>
20.	PK-LUI & PK-LPF– <i>Air Proximity Issues</i> (MAC) , 6 Januari 2018	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>The Indonesia regulation of fatigue management is described in the Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 91. However, the regulation did not contain detail guideline to establish fatigue risk management. Therefore, KNKT recommends the DGCA to review the regulation for fatigue risk management.</i>	<i>The DGCA had reviewed the regulation of fatigue risk management and drafted advisory circular which included details guidance to implement fatigue risk management system for aircraft operator.</i>
21.	PK-GRJ & PK-WFW – <i>Air Proximity Issues</i> (MAC), 11 Mei 2018	Airnav Indonesia District Tambolaka	<i>The Air Traffic Services (ATS) provided in Tambolaka Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ) were flight information, alerting, and, if required, air traffic advisory services. The Tambolaka ATS provider did not provide air traffic control services that contain clearance and/or instructions, as the airspace of the Tambolaka was Class G airspace. Some advice from the ACO given to the pilot used instruction phraseology, and the pilot sometimes requested a clearance to the ACO. These mixed-up communications indicated unclear determination of service status between air</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1149 1133 1479 1675">1. AirNav Indonesia conducted safety review in the branch office Tambolaka which highlighted the safety issue of non-standard phraseology used by ACO in order to make clear determination of service status air traffic control services and flight information services. <li data-bbox="1149 1675 1479 2045">2. AirNav Indonesia branch office Tambolaka issued safety circular which included an instruction to all ACO to use standard phraseology described in the ATS SOP.

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
			<p><i>traffic control services and flight information services. The unclear determination might make the pilot assumed that the flights separation would be provided by the ATS provider.</i></p> <p><i>Therefore, the KNKT recommend all phraseology used while providing flight information services are conducted in accordance with the ATS SOP to make clear determination of service status air traffic control services and flight information services.</i></p>	<p><i>AirNav Indonesia issued circular to all branch office which included instruction to remind all ACO to use standard phraseology described in their ATS SOP.</i></p>
22.	<p><i>PK-WHF – Navigation Error (NAV), 19 Junii 2018</i></p>	<p><i>Wings Air</i></p>	<p><i>The document monitoring system of Wings Air was unable to detect the current publication on the aircraft library of PK-WHF during the positioning from Surabaya to West Kalimantan resulted in missing of information of the Tebelian Airport. In addition, the Wings Air system was also unable to update the current publication in the web-based file management system in timely manner. The web-based file management system contained old airport information that has been closed for two months.</i></p> <p><i>Therefore, KNKT recommends to ensure the system that has been develop are unable to deliver the current information for the flight operation.</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <i>1. Wings air owned document Management system (FMS) has been deveoped to new version i the end of 2018 and it have many new features to ensure only current document has accessed, read, and downloaded by station personnel to be uploaded into aircraft library.</i> <i>2. Wings air has improved procedure regarding uploaded new revision documents into aircraft library.</i> <p><i>Wings Air has established multilayer and regularly oversight measures which it consist of compliance, inspection and audit.</i></p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
23.	PK-WHF – <i>Navigation Error</i> (NAV), 19 Junii 2018	Direktorat Jenderal Perhubungan Udara	<i>The markings requirement for the closing of Susilo Airport was not oversighted by the DGCA and made the Susilo Airport was closed with unobliterated normal runway markings and without proper runway closed markings. The DGCA has not established oversight system to ensure a closed airport has met the requirement standard. Therefore, KNKT recommends to develop system to ensure the process of closing an airport are properly oversighted.</i>	<p>Terkait penutupan Bandar udara, terdapat proses untuk mencabut Sertifikat Bandar Udara (SBU) mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 31 Tahun 2021 Tentang Sertifikasi dan Registrasi Bandar Udara, closed runway dan taxiway mengacu pada MOS 139 Volume I Bandara Udara Bab 7.1, Penutupan sementara mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 95 Tahun 2021 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 139 Tentang Aerodrome Subpart 139F.</p> <p>DGCA akan melakukan revisi Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: KP 216 Tahun 2017 Tentang Sertifikasi dan Registrasi Bandara Udara (AC 139-05) dan KP 220 Tahun 2017 Tentang Sertifikasi, Registrasi dan Pengawasan Bandar Udara (SI 139-01) untuk menambahkan prosedur pengawasan penutupan Bandar Udara serta checklist penutupan Bandar udara.</p>

NO	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan
24.	PK-WHF – <i>Navigation Error</i> (NAV), 19 Junii 2018	Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Kelas II Tebelian Sintang	<p><i>The pilots recalled that the runway had normal markings and did not recall seeing white cross mark on the runway threshold. During the occurrence flight, unfinished crossed white mark had been painted over the runway designated number and all normal markings were still visible except the runway designated number. The unfinished crossed white mark and the appearance of all normal runway markings made the pilot did not aware that the runway had been closed for operation. Therefore, KNKT recommends to conduct the process of airport certification properly to ensure aerodrome safe operation.</i></p>	<p><i>the UPBU Tebelian Sintang as the person in charge of the former Susilo airport, has carried out activities to cover the markings that are still visible at the old airport with black paint and complete white cross marks on both runways in accordance with applicable regulations.</i></p>