



LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA PEMERINTAH

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
(KNKT)

2024

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 54 Tahun 2023 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 2024.

Laporan ini memuat hasil capaian kinerja yang diukur dalam 6 Indikator kinerja yang mengukur keberhasilan dari 6 Sasaran Kegiatan yang telah tercapai sebesar 95,61%. Capaian tersebut didukung dengan dana sebesar Rp. 46.501.733.000,- dan terealisasi sebesar Rp. 46.016.433.264,- atau 98,96%. 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.

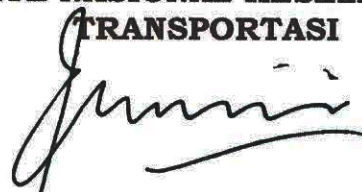
KATA PENGANTAR

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 2024.

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 2025

**KEPALA SEKRETARIAT
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN
TRANSPORTASI**



Dr. EEN NURAINI SAIDAH, SS., MH.
NIP. 19711206 199803 2 001

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I	1
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).....	6
1.4 Peran dan Isu Strategis KNKT	8
1.5 Sistematika Penyajian.....	10
BAB II.....	12
PERENCANAAN KINERJA.....	12
2.1 Perencanaan Strategis.....	12
2.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024	13
2.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2024	14
2.4 Sasaran Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi.....	15
BAB III	19
AKUNTABILITAS KINERJA	19
3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja.....	19
3.2 Pengukuran Capaian Kinerja.....	19
3.3 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi.....	21
3.3.1 Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	22
3.3.2 Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum.....	24
3.3.3 Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	25
3.3.4 Sasaran Strategis 4: Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	27
3.3.5 Sasaran Strategis 5: Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi.....	28
3.3.6 Sasaran Strategis 6: Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	30
3.4 Perbandingan Capaian Tahun Sebelumnya.....	31

3.6 Alokasi Total Anggaran Tahun 2024.....	35
3.5 Capaian Keberhasilan Lainnya.....	35
BAB IV	36
PENUTUP	36
4.1 Kesimpulan	36
4.2 Saran Tindak Lanjut.....	37
LAMPIRAN	39

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 2024 merupakan sebagai bentuk pertanggungjawaban untuk melaporkan keberhasilan dan kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan di dalam Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2024, 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 54 Tahun 2023 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:

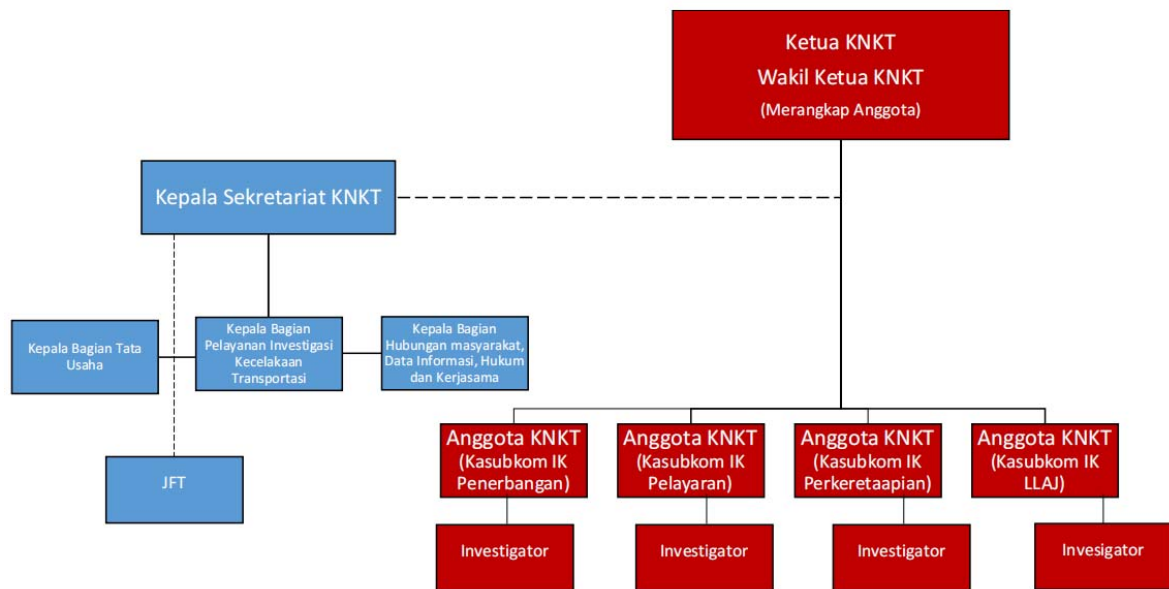
- a. Permintaan data dan keterangan kepada perseorangan, pelaku, pegawai/pejabat instansi terkait, instansi terkait, Lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat, dan/atau pihak lain;
- b. Pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab Kecelakaan Transportasi;
- 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 kecelakaan 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 54 Tahun 2023 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. 54 TAHUN 2023



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 membantu 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 Ke

celakaan 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, Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai tugas memberikan dukungan teknis dan administratif kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta sebagai pelaksanaan Peraturan Presiden. Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 54 tahun 2023 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Sekretariat KNKT dipimpin oleh seorang Kepala Sekretariat dengan susunan organisasi terdiri atas:

a. Bagian Tata Usaha

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

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 keuangan, perbendaharaan, akuntansi, dan verifikasi; dan
- 3) Penyiapan bahan pengelolaan ketatausahaan, sumber daya manusia, organisasi, tata laksana, rumah tangga, keprotokolan, dan pengelolaan barang milik negara.

b. Bagian Pelayanan Investigasi Kecelakaan Transportasi

Bagian Pelayanan Investigasi Kecelakaan Transportasi mempunyai tugas melaksanakan penyiapan pemberian dukungan sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi, koordinasi

penyusunan laporan investigasi, dan pelaksanaan monitoring dan evaluasi atas rekomendasi investigasi kecelakaan transportasi.

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

- 1) penyiapan bahan pemberian dukungan prasarana dan sarana investigasi kecelakaan transportasi; dan
- 2) penyiapan bahan koordinasi penyusunan laporan investigasi, dan pelaksanaan monitoring dan evaluasi atas rekomendasi investigasi kecelakaan transportasi.

c. Bagian Hukum, Hubungan Masyarakat, dan Kerja Sama

Bagian Hukum, Hubungan Masyarakat, dan Kerja Sama mempunyai tugas melaksanakan penyiapan pengelolaan hubungan masyarakat, publikasi, dokumentasi, hukum, kerja sama, serta data dan teknologi informasi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Bagian Hukum, Hubungan Masyarakat, dan Kerja Sama menyelenggarakan fungsi:

- 1) Menyiapkan bahan hubungan masyarakat, publikasi, dokumentasi, serta melakukan koordinasi tindak lanjut penanganan pengaduan publik;
- 2) Penyiapan bahan pengelolaan data dan teknologi informasi; dan
- 3) Penyiapan bahan pengelolaan hukum dan kerja sama.

1.3 Sumber Daya Manusia (SDM)

Pada tahun 2024 KNKT memiliki jumlah Sumber Daya Manusia sebanyak 108 orang yang terdiri dari Pejabat struktural sebanyak 4 orang, Anggota dan Investigator KNKT 36 orang, Pegawai Fungsional Tertentu sebanyak 21 orang, fungsional umum sebanyak 29 orang dan Staf Pendukung sebanyak 18 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	0	1	1	0	100	100	0	5	5
1.2	Eselon III	2	1	3	67	33	100	3	5	3
1.3	Eselon IV	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub Total		2	2	4	50	50	100	3	10	13
II	Anggota dan Investigator									
2.1	Anggota KNKT	2	0	2	100	0	100	3	0	3
2.2	Investigator	31	3	34	91	9	100	46	15	61
Sub Total		33	3	36	92	8	100	49	15	64
III	Fungsional Tertentu	12	9	21	57	43	100	15	31	46
III	Fungsional Umum	17	12	29	59	41	100	22	41	22
IV	Staf Pendukung	15	3	18	83	17	100	19	10	19
JUMLAH		79	29	108	73	27	100	100	100	100

Tabel 1.2
Jumlah dan Persentase SDM KNKT Menurut Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin Posisi Tahun 2023

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%	0%	0%	0%	0%	0%
2	Golongan IV/d	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3	Golongan IV/c	0	0	0	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	Golongan IV/b	2	2	4	50%	50%	100%	4%	8%	13%
5	Golongan IV/a	3	0	3	100%	0%	100%	6%	0%	6%

6	Golongan III/d	24	6	30	80%	20%	100%	50%	25%	75%
7	Golongan III/c	3	1	4	75%	25%	100%	+6%	4%	10%
8	Golongan III/b	2	4	6	33%	67%	100%	4%	17%	21%
9	Golongan III/a	4	2	6	67%	33%	100%	8%	8%	17%
10	Golongan II/d	2	2	4	50%	50%	100%	4%	8%	13%
11	Golongan II/c	5	3	8	63%	38%	100%	10%	13%	23%
12	Golongan II/b	0	1	1	0%	0%	0%	0%	4%	4%
13	Golongan II/a	0	1	1	0%	100%	100%	0%	4%	4%
14	Golongan IX	2	2	4	50%	50%	100%	4%	8%	13%
15	Golongan VII	1	0	1	100%	0%	100%	2%	0%	2%
JUMLAH		48	24	72	67%	33%	100%	100%	100%	200%

1.4 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

penyelidikan 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 sistem manajemen 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.

1.5 Sistematika Penyajian

Sistematika Penyajian Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2024 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. Perjanjian Kinerja;
2. Rencana Kinerja Tahunan;
3. Rencana Aksi Atas Perjanjian Kinerja;
4. Daftar Rekomendasi Yang Ditindaklanjuti Stakeholder.

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 2024

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 2024 Unit Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel 2.2. Rencana Kinerja Tahunan Komite Nasional Keselamatan Transportasi TA.2024

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	%	58
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2.	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	%	100
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	%	100
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4.	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	Nilai	80
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	5.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	%	100

6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	6.	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	%	100
---	---	----	---	---	-----

2.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2024

Selain adanya Rencana Kinerja Tahunan, pada awal Tahun 2024 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 2.3. Perjanjian Kinerja (PK) Komite Nasional Keselamatan Transportasi TA.2024

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja		Satuan	Target
(1)	(2)	(3)		(4)	(5)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	2.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	58
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2.	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	%	100
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	%	100
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4.	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	Nilai	80
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	5.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	%	100
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	6.	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	%	100

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 2024, sasaran strategis Tahun Anggaran 2024 adalah sebagai berikut;

Tabel 2.4.1 Sasaran Strategis KNKT 2024

<i>Stakeholder</i>	
SS.1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi
<i>Customer</i>	
SS.4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT
<i>Internal Business Process</i>	
SS.2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum
SS.6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT
SS.5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi
<i>Learning and Growth</i>	
SS.3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT

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 2.4.2 Peta Strategis KNKT 2024



Strategi Komite Nasional Keselamatan Transportasi

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 2024 yang memuat realisasi kinerja dan persentase capaian kinerja atas target-target kinerja yang telah diperjanjikan selama tahun 2024.

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 6 Indikator Kinerja dalam Perjanjian Kinerja KNKT tahun 2024. 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:

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

Table 3.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2024

No	Sasaran Kegiatan	Indikator Kinerja		Target	Realisasi Kinerja Tahun 2024				Kinerja (%)
					TW I	TW II	TW III	TW IV	
SK1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	IKK1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	58%	10,00	28,79	44,55	58,79	101,36%
SK2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKK2	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	100%	70,00	85,00	94,00	100	100%
SK3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	IKK3	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	100%	16,79	74,06	95,00	100	100%
SK4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	IKK4	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	80	-	-	-	57,84	72,3%
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	IKK5	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	100 %	38,00	59,00	80,00	100	100%

SK6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	IKK6	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	100%	33,33	63,75	95,42	100	100%
-----	---	------	---	------	-------	-------	-------	-----	------

3.3 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Dengan ditetapkan nya Sasaran dan Indikator Kinerja Utama KNKT yang baru, maka capaian kinerja yang akan diukur pada tahun 2024 ini terdiri dari 6 (enam) pengukuran indikator kinerja kegiatan. Berdasarkan hasil pengukuran kinerja secara umum pada tahun 2024 KNKT berhasil mencapai sasaran dan indikator kinerja yang telah ditetapkan dalam perjanjian kinerja Tahun 2024. Berikut di bawah ini capaian kinerja terhadap target kinerja selama tahun 2024:

Tabel 3.3 Capaian Sasaran dan Indikator Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2024

Indikator Kinerja		Target	Realisasi	Capaian
IKK1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	58%	58,79	101,36%
IKK2	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	100%	100%	100%
IKK3	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	100%	100%	100%
IKK4	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	80	57,84	72,3%
IKK5	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	100%	100%	100%
IKK6	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	100%	100%	100%
Capaian Kinerja				95,61%

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 1 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	58%	58,79	101,36%

Dari Capaian Sasaran Strategis diatas adapun pagu dan realisasi pada DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2024 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	12.104.462.000	12.102.450.692	(99.98%)

IKK1 “Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder”

KNKT memberikan rekomendasi keselamatan (hasil investigasi kecelakaan) transportasi kepada stakeholder dimaksudkan 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 2024 ini, rekomendasi keselamatan transportasi KNKT yang telah dilaksanakan oleh masing-masing stakeholder yang berstatus close meliputi:

1. Moda pelayaran sebanyak 92 rekomendasi;

2. Moda perkeretaapian sebanyak 26 rekomendasi;
3. Moda LLAJ sebanyak 53 rekomendasi;
4. Moda penerbangan sebanyak 23 rekomendasi.

Perhitungan capaian kinerja pada pada IKK ini yaitu hasil dari prosentase rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti oleh stakeholder tahun berjalan dibagi dengan jumlah rekomendasi yang dikeluarkan pada tahun berjalan, sehingga pada tahun 2024 terealisasi sebesar 58,79% atau capaiannya sebesar 101,36% dari target 58% dengan total rekomendasi yang ditindaklanjuti oleh stakeholder sejumlah 194 rekomendasi.

- a. Perhitungan realisasi

$$\frac{194}{330} \times 100\% = 58,79\%$$

- b. Perhitungan capaian

$$58,79\% \div 58\% = 101,36\%$$

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 2024 dikeluarkan Surat Keputusan Ketua KNKT Nomor SK-KETUA KNKT 28 TAHUN 2023.
- e. KNKT menyediakan fasilitas link zoom untuk investigasi yang dilakukan secara virtual (investigasi tidak on site) dengan menghadirkan stakeholder terkait.

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 2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	100%	100%	100%

Adapun pagu dan realisasi atas sasaran ini pada DIPA KNKT tahun 2024 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	813.894.000	813.805.250	(99,99%)

IKK 2 “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 Manual Kebijakan dan Prosedur KNKT;
2. Penyusunan Jabatan Fungsional di Bidang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
3. Revisi PM Nomor 48 Tahun 2012 Tentang Sekretariat KNKT;
4. Review Organisasi KNKT;
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. Indikator Kinerja Kegiatan yang digunakan sebagai ukuran tingkat kapabilitas kepegawaian dan organisasi di Lingkungan KNKT adalah sebagai berikut:

Tabel 3.7 Capaian Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK3	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	100%	100%	100%

Dalam capaian Sasaran Strategis diatas terdapat pagu dan realisasi pada DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2024 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	2.660.376.000	2.659865.200	(99,98%)

IKK 3 “Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM”

Dalam indikator kegiatan **“Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM”** terdiri dari 2 layanan dan 16 komponen kegiatan yaitu:

1. Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal
 - a. Pembinaan Administrasi Pengelolaan Kepegawaian;
 - b. Penyusunan dan Evaluasi AP2KP;
 - c. Evaluasi Kinerja Anggota dan Investigator;
 - d. Koordinasi Pimpinan;
 - e. Vaksinasi anggota dan Investigator KNKT (Non Covid);
 - f. Laporan Reformasi Birokrasi dan Laporan Unit Kepatuhan Internal (UKI);
 - g. Join Operation Underwater Recovery Blackbox.
2. Layanan Pendidikan dan pelatihan
 - a. Batuan Pendidikan dan Pelatihan ERTMS and CBTC;
 - b. Batuan Pendidikan dan Pelatihan *Unmanned Aircraft System*;
 - c. Bimbingan Teknis Bloodborne Pathogens;
 - d. Bimbingan Teknis Human Factors For Transport Investigation;
 - e. Bimbingan Teknis dan Sertifikasi K3 Umum;
 - f. Bimbingan Teknis Aircraft Accident Investigation Fundamental;
 - g. Safety Management System;
 - h. Bantuan Basic Investigation dan MOU;
 - i. Pengenalan Sistem Pengoperasian pada Pesawat COMAC.

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. Indikator kinerja kegiatan yang digunakan sebagai ukuran untuk mengetahui tingkat layanan komunikasi dan informasi publik KNKT adalah Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik.

Pelaksanaan Monitoring dan evaluasi (Monev) Keterbukaan Informasi Publik dilakukan melalui rangkaian tahapan, metode dan indikator penilaian sebagaimana yang telah ditetapkan oleh Komisi Informasi Pusat, Adapun maksud dan tujuannya antara lain:

1. Mengukur kepatuhan Badan Publik dalam pelaksanaan keterbukaan informasi publik;
2. Menilai konsisten Badan Publik memberikan layanan informasi publik;
3. Mengevaluasi implementasi standar layanan informasi publik pada Badan Publik;
4. Menilai Kategori kepatuhan keterbukaan Informasi Badan Publik;
5. Memberikan masukan (*Feed back*) pelaksanaan keterbukaan informasi publik pada Badan Publik.

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

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK4	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	80	57,84	72,3%

Sasaran strategis ini terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT Tahun 2024 dengan rincian sebagai berikut:

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

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	%Capaian
Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	1.572.692.000	1.572.603.500	(99,99%)

3.3.5 Sasaran Strategis 5: Meningkatnya 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 diukur dengan 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
IKK5	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	100%	100%	100%

Dalam sasaran strategis tersebut adapun pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2024 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	28.665.068.000	28.182.501.622	(98,32%)

IKK5	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum			
------	--	--	--	--

IKK5 “Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum”

Dalam Indikator Kinerja “Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum” terdapat 4 Layanan yang terdiri dari 16 komponen kegiatan, antara lain sebagai berikut:

1. Layanan Perencanaan Dan Penganggaran
 - a. Penyusunan Rencana Strategis (RENSTRA) 2025-2029;
 - b. Penyusunan Rencana Kerja;
 - c. Penyusunan RKA KL, DIPA.
2. Layanan Pemantauan dan Evaluasi
 - a. Penyusunan Laporan Sistem Pengendalian Inter Pemerintah (SPIP) 2024;
 - b. Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja;
 - c. Penyusunan Laporan Tahunan;
 - d. Penyusunan Laporan Realisasi Daya Serap DIPA;
 - e. Laporan Sistem E-monitoring;
 - f. Penyelarasan Laporan Aplikasi Keuangan;
 - g. Laporan Sistem SPAN (MONSAKTI dan MONEVPA);
 - h. Laporan Aplikasi E-SPT (Si Patuh);
3. Layanan Manajemen Keuangan
 - a. Pengolahan Data dan Pelaporan Triwulan dan Tahunan;
 - b. Penyusunan dan Pelaporan Revisi Anggaran;
 - c. Perhitungan Tunjangan Kinerja (TUNKIN);
4. Layanan Penyelenggaraan Kearsipan
 - a. Pengelolaan Arsip KNKT;
 - b. Laporan Hukum dan Keprotokolan.

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/organisasasi yang membidangi investigasi. Pelaksanaan kerjasama dalam bidang investigasi dengan melalui penandatanganan Nota Kesepahaman dan Perjanjian Kerjasama 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
IKK6	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	100%	100%	100%

Dari capaian sasaran strategis diatas terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2024 sebagai berikut:

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

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	%Capaian
Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	685.241.000	685.207.000	(100%)

IKK6 “Tingkat penyelenggaraan 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. Indikator kinerja memiliki target 2 laporan yang terealisasi 10 laporan atau 100%, yaitu: Pertemuan Organisasi Internasional dan Kerjasama antar instansi.

3.4 Perbandingan Capaian Tahun Sebelumnya

SASARAN	INDIKATOR	Target Kinerja			Realisasi Kinerja			Capaian Kinerja			Rata-rata Capaian Kinerja Berdasarkan IKK (%)
		2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	
Meningkatkannya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi Yang Ditindaklanjuti Stakeholder	54 %	56%	58%	73.89 %	71,51 %	58,79 %	136.83 %	127,71%	101,36 %	97.59%
	Jumlah Peserta Kegiatan Accident Review Forum	200 Orang	-	-	200	-	-	100 %	-	-	100 %
	Jumlah Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	4 Layanan	-	-	4 Layanan	-	-	100 %	-	-	100 %
Meningkatkannya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi Dan Hukum	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 Dokumen	-	-	6 Dokumen	-	-	100 %	-	-	100 %
	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	-	100 %	100%	-	100 %	100 %	-	100 %	100 %	100 %

SASARAN	INDIKATOR	Target Kinerja			Realisasi Kinerja			Capaian Kinerja			Rata-rata Capaian Kinerja Berdasarkan IKK (%)
		2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	
Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian Dan Organisasi KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan Serta Pendidikan Dan Pelatihan Internal	6 Kegiatan	-	-	6 Kegiatan	-	-	100%	-	-	100 %
	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	-	100 %	100%	-	100 %	100 %	-	100%	100 %	100 %
Meningkatnya Layanan Komunikasi Dan Informasi Publik KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data Dan Informasi Transportasi	12 Kegiatan	-	-	12 kegiatan	-	-	100 %	-	-	100 %
	Jumlah Kegiatan Kehumasan Dan Protokoler	5 kegiatan	-	-	5 kegiatan	-	-	100 %	-	-	100 %
	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	-	80 nilai	80 nilai	-	90,56 nilai	57,84 nilai	-	113,2 %	72,3 %	92,75 %
Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas Dan Fungsi	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%	-	-	100 %	-	-	100 %	-	-	100 %
	Jumlah Sarana dan Prasarana Internal	1 paket	-	-	1 Paket	-	-	100%	-	-	100 %
	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	5 Laporan	-	-	5 Laporan	-	-	100 %	-	-	100 %
	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan	1 Dokumen	-	-	1 Dokumen	-	-	100 %	-	-	100 %

SASARAN	INDIKATOR	Target Kinerja			Realisasi Kinerja			Capaian Kinerja			Rata-rata Capaian Kinerja Berdasarkan IKK (%)
		2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	
	Keuangan Serta Laporan Bmn										
	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran	3 Dokumen	-	-	3 Dokumen	-	-	100 %	-	-	100 %
	Jumlah Pengelolaan Laporan Keuangan	3 Dokumen	-	-	3 Dokumen	-	-	100 %	-	-	100 %
	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	-	100 %	100 %	-	100 %	100 %	-	100 %	100 %	100 %
Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama Dan Kemitraan KNKT	Jumlah Laporan Kegiatan Kerjasama Investigasi Keselamatan Transportasi	3 Dokumen	-	-	3 Dokumen	-	-	100 %	-	-	100 %
	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama investigasi keselamatan transportasi	-	100 %	100 %	-	100 %	100 %	-	100 %	100 %	100 %
Rata-rata Capaian Kinerja Kumulatif Berdasarkan Tahun (%)								2022	2023	2024	
								102,63 %	106,82 %	95,61 %	

3.5 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 2024

	Sasaran Program (SP)	Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)	Pagu Anggaran	Realisasi	%
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder	12.104.462.000	12.102.450.692	(99,98%)
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	813.894.000	813.805.250	(99,99%)
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	2.660.376.000	2.659.865.200	(99,98%)
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	1.572.692.000	1.572.603.500	(99,99%)
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	28.665.068.000	28.182.501.622	(98,32%)
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	685.241.000	685.207.000	(100%)

3.6 Alokasi Total Anggaran Tahun 2024

Pagu alokasi Anggaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi pada tahun 2024 sesuai dengan Nomor DIPA: SP DIPA-022.01.1.901274/2024 tanggal 24 November 2023 sebesar Rp. 44.094.137.000,- (Empat Puluh Empat Miliar Sembilan Puluh Empat Juta Seratus Tiga Puluh Tujuh Ribu Rupiah). Dari Pagu diatas terdapat blokir *Automatic adjustment* sebesar Rp.699.285.000,-, pada Tahun Anggaran 2024 Komite Nasional Keselamatan Transportasi mendapatkan tambahan anggaran dari Direktorat Perhubungan Udara sebesar RP. 1.174.220.000,- yang diajukan dalam rangka pemenuhan hasil audit ICAO diantaranya pengenalan system operasi COMAC dan bantuan Pendidikan dan pelatihan Basic Investigation kepada Investigator Negara tetangga

Dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2024, pagu DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2024 setelah revisi adalah sebesar Rp. 46.501.733.000,-. Realisasi anggaran yang terserap per 31 Desember 2024 sebesar Rp. 46.016.433.264,- (98,96%) dengan sisa anggaran sebesar Rp. 485.299.736,- yang digunakan untuk melaksanakan 6 (enam) sasaran program/kegiatan yang dijabarkan ke dalam 6 indikator.

3.5 Capaian Keberhasilan Lainnya

Pada Tahun 2024 Komite Nasional Keselamatan Transportasi memperoleh penghargaan atas “Implementasi Pemanfaatan Sistem Pengadaan Elektronik Yang Mendukung Pencapaian Indeks Tata Kelola Pengadaan Kementerian Perhubungan Predikat Baik” pada Satker Anggaran Belanja Pengadaan kurang dari 50 M di lingkungan Kementerian Perhubungan. Penghargaan tersebut diberikan oleh Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan.



BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2024 disusun sebagai gambaran atau tolak ukur keberhasilan dan kekurangan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya selama tahun 2024. Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama Tahun Anggaran 2024 dikaitkan dengan upaya-upaya yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan Perjanjian Kinerja Tahun 2024 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 6 Indikator Kinerja kegiatan dan kegiatan tersebut telah dilaksanakan dengan baik, antara lain:

Sasaran Kegiatan ke-1 yaitu “Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi” dengan pencapaian target 58%, pencapaian sasaran pertama mencapai 101,36%.

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 100%, pencapaian sasaran kedua mencapai 100%.

Kemudian untuk sasaran program ke-3 yaitu “Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT” memiliki 1 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 1 Indikator Kinerja yang dilaksanakan dengan baik dengan pencapaian target nilai sebesar 80, pencapaian sasaran kedua mencapai 57,84 dengan persentase 72,3%

Kemudian untuk sasaran program ke-5 yaitu “Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi” memiliki 1 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 2023 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 kerjasama 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.

LAMPIRAN



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024
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 : AGUS PRIYANTO
Jabatan : Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Selanjutnya disebut pihak pertama

Nama : Ir. NOVIE RIYANTO R, MSEA
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.

PIHAK KEDUA

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

Jakarta, Desember 2023
PIHAK PERTAMA

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

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024

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	%	58
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2.	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	%	100
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	%	100
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4.	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	Nilai	80
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	5.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	%	100
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	6.	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	%	100

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.	837.328.000,-
Rp.	1.537.921.000,-
Rp.	12.605.349.000,-
Rp.	1.623.475.000,-
Rp.	26.777.427.000,-
Rp.	712.637.000,-

Disetujui

Jakarta, Desember 2023

SEKRETARIS JENDERAL
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

KEPALA SEKRETARIAT



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



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



PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024
UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

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

Nama : Dr. Een Nuraini Saidah, SS., MH.

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 melakukan 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, November 2024

Pihak Kedua,

Pihak Pertama,

Ir. NOVIE RIYANTO R, MSEA.

Dr. EEN NURAINI SAIDAH, SS., MH.

PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

No	Sasaran Program/ Kegiatan	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
1	2	3		4	5
SK 1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	IKK1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	58
SK 2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKK2	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	%	100
SK 3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	IKK3	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	%	100
SK 4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	IKK4	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	Nilai	80
SK 5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	IKK5	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	%	100

No	Sasaran Program/ Kegiatan	INDIKATOR KINERJA		SATUAN	TARGET
1	2	3		4	5
SK 6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	IKK6	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	%	100

Kegiatan

Anggaran

- | | | | |
|----|--|-----|------------------|
| 1. | Legislasi dan Litigasi | Rp. | 837.328.000,- |
| 2. | Pengelolaan Organisasi dan SDM | Rp. | 2.712.141.000,- |
| 3. | Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi | Rp. | 12.605.349.000,- |
| 4. | Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik | Rp. | 1.623.475.000,- |
| 5. | Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum | Rp. | 28.710.088.000,- |
| 6. | Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama | Rp. | 712.637.000,- |

Disetujui,
Sekretaris Jenderal
Kementerian Perhubungan

Ir. NOVIE RIYANTO R, MSEA.

Jakarta, November 2024
Kepala Sekretariat Komite Nasional
Keselamatan Transportasi

Dr. EEN NURAINI SAIDAH, SS., MH.



RENCANA KINERJA TAHUNAN
UNIT KERJA KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
TAHUN 2024

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	%	58
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2.	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	%	100
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	%	100
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4.	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	Nilai	80
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	5.	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	%	100
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	6.	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	%	100

Jakarta, Desember 2023

KEPALA SEKRETARIAT

AGUS PRIYANTO

Pembina Utama Madya (IV/d)

NIP. 19630415 198411 1 001

Lampiran 3 Rencana Aksi Atas Perjanjian Kinerja



RENCANA AKSI ATAS PERJANJIAN KINERJA TAHUN 2024
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	%	58	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	12.605.349.000	Subbagian Pelayanan Investigasi
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	%	100	Legislasi dan Litigasi	-	-	-	20	-	20	-	20	-	20	-	20	837.328.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	%	100	Pengelolaan Organisasi dan SDM	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	1.537.921.000	Subbagian Kepegawaian dan Umum
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Nilai Audit Monitoring Evaluasi Keterbukaan Informasi Publik	Nilai	80	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80	-	1.623.475.000	Subbagian Data dan informasi

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)
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	%	100	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	8.33	26.777.427.000	Subbagian Keuangan dan Perlengkapan Subbag Perencanaan dan Subbag kepegawaian dan Umum.
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	%	100	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama	-	-	-	-	-	-	-	50	-	50	-	-	712.637.000	Subbagian Kerjasama

Jakarta, Desember 2023

KEPALA SEKRETARIAT



AGUS PRIYANTO

Pembina Utama Madya (IV/d)


NIP. 19630415 198411 1 001

Lampiran 4 Data Rekomendasi Hasil Investigasi Yang Ditindaklanjuti Stakeholder

Data Rekomendasi *CLOSED* Februari 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda LLAJ					
1.	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan mobil truk K 8034 OE di Jalan Raya Jatisawit, Kec. Bumiayu, Kab. Brebes, Jawa Tengah, Sabtu 19 Juni 2021 (KNKT.21.06.10.01)	Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Jawa Tengah dan D.I.Y., Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR	1. Mengoptimalkan evaluasi kinerja penanganan jangka pendek dan jangka menengah di Fly Over Kretek Bumiayu Brebes.	CLOSED	<p>Sudah di lakukan :</p> <p>a.Jangka Pendek</p> <ol style="list-style-type: none"> perbaikan Concrete barrier agar kendaraan berat tidak masuk dalam kota bumiayu tetapi dapat di alihkan ke jalan Lingkar Rambu Jalur Tunggal Dengan Permukaan Pemantul High Intensity Grade Membuat drainase dari aspal berupa tali air yang terbagi 2 (dua) agar air yang mengalir ke bawah tidak menggenangi badan jalan <p>Jangka Menengah</p> <ol style="list-style-type: none"> Normalisasi Geometrik Bagian Utara Fly Over (Sepanjang 200 Meter) <p>Membangun Jalur Penyelamat 100 meter dari fly over Kretek dan sebelum pertigaan Pagojengan</p>
			2. Realisasi penanganan jangka panjang di Fly Over Kretek Bumiayu Brebes	CLOSED	Telah dilakukan Studi Kelayakan Pembuatan Jalan Lingkar Kretek Bumiayu
2.	Kecelakaan tunggal mobil barang truk trailer H 1811 EW di jalur penyelamat Jalan Tol Ungaran,	PT Trans Marga Jateng (TMJ)	1. Kriteria minimum lajur darurat adalah diberikan untuk kondisi kecepatan operasional lalu lintas mencapai 120 km/jam sampai dengan 140 km/jam	CLOSED	<p>Terkait Kondisi Jalur Penyelamat Darurat (JPD) kami sam[pai]kan beberapa hal diantaranya:</p> <ol style="list-style-type: none"> Menindaklanjuti poin 1a, pada tahun 2020 telah dilakukan penggantian

	Semarang hari Sabtu, 27 Juni 2020		<p>saat kendaraan mengalami kegagalan fungsi pengereman atau lepas kendali. Maka ada hal-hal penting yang perlu dilakukan pada jalur penghentian darurat/jalur penyelamat yang sudah tersedia, yaitu:</p> <p>a. Isi jalur penyelamat adalah terdiri dari kerikil bulat dengan diameter antara 1 sd 2 cm yang disusun seperti ombak ke atas dengan slope maksimal 3%;</p> <p>b. Dinding sisi kanan dan kiri jalur penyelamat agar dibuat melandai ke tanah sehingga ujungnya masuk ke dalam tanah;</p> <p>c. Sudut masuk dan lebar jalur penyelamat yang dapat memudahkan pengemudi untuk memasuki jalur penyelamat;</p> <p>d. Penerangan pada jalur penyelamat, agar diberi reflektor pada dinding kanan dan kiri jalur penyelamat serta di ujung jalur penyelamat dibuat suatu tulisan yang besar berbentuk seperti papan peringatan yang melintang dengan jenis cat yang dapat memantulkan cahaya dengan tulisan "JALUR PENYELAMAT". Hal ini akan memudahkan pengemudi yang mengalami gagal rem pada malam hari. Saat ini hampir semua jalur</p>		<p>material pada JPD KM 431 +600 B Jalan Tol Ungaran. Semula material berupa pasir dirubah menjadi material agregat single size 1";</p> <p>2. Menindaklanjuti rekomendasi poin 1b, 1c, dan 1d, kami telah membuat rencana desain perbaikan pada tahun 2022 yang juga menindaklanjuti Instruksi Kepala Badan Pengatur Jalan Tol Semarang-Solo sebagaimana Pedoman Perencanaan Jalur Penghentian Darurat dari Direktorat Jalan Bebas Hambatan Kementerian PUPR;</p> <p>3. Perbaikan secara menyeluruh terhadap 11 lokasi JPD di Jalan Tol Semarang-Solo, telah dianggarkan dalam RKAP secara bertahap di Tahun 2024 dan 2025.</p>
--	-----------------------------------	--	--	--	---

			penyelamat kondisinya gelap gulita saat malam hari dan tidak terlihat oleh pengemudi.		
			2. Melakukan perawatan dan pengawasan jalur penghentian darurat yang sudah dibangun sehingga kesiapan fungsi dan tidak ada hambatan di jalur pada saat kondisi darurat.	CLOSED	<p>Menidakalanjuti poin 2, kami secara rutin telah melakukan perawatan terhadap JPD terhadap material isi, dinding pembatas serta memasang rambu-rambu larangan parkir di sekitar area JPD, sehinggann fungsi JPD dapat sesuai sebagaimana mestinya (tanpa hambatan)</p> 

3.	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, tabrakan beruntun truk bak tertutup B 9467 PEU terhadap 5 unit kendaraan bermotor, di Jalan Tol Manyaran KM 425.400, Kota Semarang, Jawa Tengah, 4 Februari 2022 (KNKT.02.02.02.01)	PT Trans Marga Jateng (TMJ)	1. Pemasangan Rambu Lalu Lintas elektronik untuk informasi kondisi lalu lintas; informasi kondisi cuaca; informasi perbaikan jalan dan digunakan juga untuk informasi pengendalian lalu lintas berupa peringatan, larangan, perintah, dan petunjuk.	CLOSED	Menanggapi rekomendasi poin 1 dan 2, kami sampaikan bahwa di Jalan Tol Semarang-Solo telah terpasang Dinamic Message Sign (DMS) yang difungsikan untuk memberikan tampilan informasi sebagaimana rekomendasi 1 dan 2. Serta di seluruh area Gerbang Tol telah terpasang public address yang sewaktu-waktu digunakan untuk menyampaikan informasi tambahan berupa suara. (Surat Direktur Utama PT Transmarga Jateng Nomor: TMJ.AA.UM.0146 Tanggal 12 Februari 2024)
4.	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)	Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional Sumatera Selatan, Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR	Melakukan perkerasan bahu jalan pada lokasi rawan kecelakaan di Jalan Lintas Timur Palembang – Jambi termasuk ruas Jalan Sei Lilin – Betung KM 73 Kecamatan Betung, Kabupaten Banyuasin, Provinsi Sumatera Selatan sesuai dengan Pasal 7 Peraturan Menteri PU No. 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Jalan sehingga Jalan Lintas Timur Palembang – Jambi menjadi suatu jalan yang berkriteria jalan berkeselamatan (forgiving road).	CLOSED	<i>Sudah dilaksanakan perbaikan bahu perkerasan KM 68 s.d 70 lebar 1,5-2 meter pada TA 2020</i>
Moda Pelayaran					
1	KNKT-14-07-04-03/ KEBAKARAN/ KMP. GELIS RAUH/ 17 JULI 2014/ LOMBOK/ NTB	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat / Otoritas	Meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan ketentuan pengaturan jarak kendaraan di atas geladak kendaraan kapal penyeberangan;	CLOSED	sudah ada pm terkait pengaturan penggunaan lasing dan pengaturan penggunaan jarak kendaraan di atas geladak pada PM 30 Tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan

		Pelabuhan Penyeberangan			kendaraan pada kapal angkutan penyebrangan
			Mensyaratkan para pengirim barang melalui angkutan truk untuk melaporkan jumlah, isi, dan jenis muatan yang diangkutnya;	CLOSED	PM 28 tahun 2016, kewajiban penumpang angkutan penyebrangan memiliki tiket PM 25 tahun 2016 tentang daftar penumpang kendaraan angkutan penyebrangan setiap kapal angkutan penyebrangan yang berlayar wajib memiliki SPB, wajib melampirkan manifest sebagai dokumen penerbitan SPB
			Meninjau kembali ketentuan jarak penempatan kendaraan terkait akses Awak Kapal pada saat terjadi bahaya kebakaran di geladak kendaraan;	CLOSED	PM 30 tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyebrangan telah diatur akses keluar masuk awak kapal pada saat terjadi emergency di geladak kendaraan
			Melaksanakan sosialisasi tentang ketentuan pemuatan kendaraan di atas geladak kendaraan kapal penyeberangan kepada pemangku kepentingan (stakeholder) terkait.	CLOSED	Uji coba di dermaga eksekutif merak awal 16 Juni tahun 2022
			Meningkatkan pengawasan terhadap batasan tinggi muatan kendaraan yang menggunakan angkutan kapal penyeberangan, sehingga tidak mengganggu fungsi sprinkler.	CLOSED	PM 103 tahun 2017 tentang pengaturan dan pengendalian kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyebrangan setiap kendaraan wajib diketahui dimensi tinggi dan berat kendaraan; dari sisi pelabuhan, wajib menyediakan portal dan jembatan timbang yang diawasi oleh BPTD

2	KNKT.18.01.02.03/T ENGCELAM/AWET MUDA/3 JANUARI 2018/HILIR BANYUASIN/SUMA TERA SELATAN	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Mengkaji ulang Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM. 73 tahun 2004 tentang penyelenggaraan angkutan sungai dan danau yang diperbarui dengan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM. 58 tahun 2007 terkait standar keselamatan angkutan sungai dan danau untuk dapat menyesuaikan dengan peraturan yang lebih tinggi.	CLOSED	<ol style="list-style-type: none"> 1. KM. 73 tahun 2004 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau telah dicabut dan dinyatakan tidak berlaku, diganti dengan PM 61 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau. 2. Terkait standar keselamatan Kapal Angkutan Sungai dan Danau Ditjen Perhubungan Darat telah memiliki peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau dan saat ini dalam penyusunan RPM tentang Kelaiklautan Kapal Angkutan Sungai dan Danau. <p><u>Link data dukung:</u> https://drive.google.com/drive/folders/1afB7qcaAxVz6Q-n_kRgJisV1diJs8a17?usp=sharing</p>
			Menyusun prosedur penerbitan surat keterangan kecakapan untuk kapal angkutan sungai dan danau yang dapat berlaku secara nasional sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 7 tahun 2000 tentang Kepelautan pasal 46.	CLOSED	<p>Prosedur penerbitan surat keterangan kecakapan untuk kapal angkutan sungai dan danau telah tercantum dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau, dan saat ini dalam penyusunan regulasi RPM tentang Kelaiklautan Kapal Angkutan Sungai dan Danau yang didalamnya terdapat pengaturan mengenai pengawakan kapal angkutan sungai dan danau</p> <p>Link data dukung: https://drive.google.com/drive/folders/1aLq-Lz4yW68BqLSb0XvNpAgfAIAouS-D?usp=sharing</p>

Data Rekomendasi *CLOSED* di Bulan Maret 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda Pelayaran					
1.	KNKT - 16 - 03 - 02 - 03/ TENGSELAM/ KMP. RAFELIA 2/ 4 MARET 2016/ SELAT BALI/ BALI	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Menentukan kewajiban untuk angkutan kendaraan yang akan menggunakan jasa kapal penyeberangan untuk menyampaikan jumlah, berat dan jenis muatan yang diangkut	CLOSED	sudah ada pm terkait pengaturan penggunaan lasing dan pengaturan penggunaan jarak kendaraan di atas geladak pada PM 30 Tahun 2016 tentang kewajiban pengikatan kendaraan pada kapal angkutan penyebrangan
			Menyusun prosedur penyusunan manifest penumpang sehingga dapat diketahui jumlah pelayar secara lengkap di kapal penyeberangan.	CLOSED	PM 28 tahun 2016, kewajiban penumpang angkutan penyebrangan memiliki tiket PM 25 tahun 2016 tentang daftar penumpang kendaraan angkutan penyebrangan setiap kapal angkutan penyebrangan yang berlayar wajib memiliki SPB, wajib melampirkan manifest sebagai dokumen penerbitan SPB
			Mensyaratkan kepada operator angkutan kendaraan yang membawa B3 untuk melaporkan status muatan sebelum masuk ke sistem angkutan penyeberangan.	CLOSED	PM 103 tahun 2017 kapal yang digunakan untuk mengangkut barang berbahaya tidak boleh mengangkut penumpang; PM 25 tahun 2016 tentang manifest daftar angkutan penyebrangan; PM 28 tahun 2016 tentang penumpang wajib memiliki tiket.
			Meningkatkan kinerja operasional jembatan timbang untuk memantau berat kendaraan yang akan masuk ke pelabuhan yang tidak memiliki fasilitas pengukuran berat kendaraan	CLOSED	PM 103 tahun 2017 tentang pengaturan dan pengendalian kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyebrangan setiap kendaraan wajib diketahui dimensi tinggi dan berat kendaraan; dari sisi pelabuhan, wajib menyediakan portal dan jembatan timbang yang diawasi oleh BPTD

2.	KNKT.18.07.22.03/MIRINGNYA/LESTARI MAJU/03 JULI 2018/PERAIRAN PABADILANG/SULAWESI SELATAN	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2. Mengintensifkan komunikasi radio antara kapal penyeberangan dengan radio pantai atau dermaga sesuai Pasal 14 dan 15 Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010, untuk menyampaikan; Posisi kapal, Kondisi pelayaran kapal dan Cuaca di daerah tersebut.	CLOSED	<p>1. Pada Tahun 2023 Direktorat TSDP telah menyusun Rencana Induk Bidang Lalu Lintas SDP termasuk pengadaan peralatan Stasiun Radio pada Pelabuhan Sungai, Danau dan Penyeberangan sesuai dengan standar yang ditentukan;</p> <p>2. Pada Tahun 2024 dilaksanakan pengadaan radio VHF dan MF/HF pada 7 pelabuhan penyeberangan (Bitung, Pananaru, Bastiong, Hunimua, Galala, Gorontalo dan Marisa)</p> <p>3. Pelabuhan penyeberangan Bira pada Tahun Anggaran 2025 diusulkan untuk dipasang Radio komunikasi berupa VHF dan MF/HF yang dilengkapi DSC</p>
3.	KNKT.21.05.09.03/TENGGELEM/PERAHU GAKO/15 MEI 2021/WADUK KEDUNG OMBO/JAWA TENGAH	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Membuat aturan detail mengenai pembangunan dan pengoperasian kapal/perahu tradisional; pengawakan kapal/perahu tradisional; dan pelabuhan/dermaga tradisional, baik yang digunakan untuk transportasi penyeberangan atau tujuan lainnya	CLOSED	<p>1. Terkait pembangunan dan pengawakan kapal tradisional (kapal angkutan sungai dan danau) Ditjen Perhubungan Darat telah memiliki Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.3424/AP.402/DRJD/2020 tentang Kapal Sungai dan Danau yang mengatur mengenai Kelaiklautan Kapal Sungai dan Danau</p> <p>Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah menyampaikan surat kepada Ketua KNKT dalam hal memberikan tanggapan terhadap Konsep Laporan Akhir Laporan Investigasi di Waduk Kedung Ombo sebagaimana Surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : UM.209/16/16/DRJD/2021 Tanggal 10 Juli 2021 Hal Tanggapan Terhadap Konsep Laporan Akhir Laporan Investigasi di Waduk Kedung Ombo.</p> <p>link data dukung: https://drive.google.com/drive/folders/1aPM0OtgSxl1TKjgVEeOCUg7Ofb_vIDbf?usp=sharing </p>

					https://drive.google.com/drive/folders/1aLq-Lz4yW68BqLSb0XvNpAgfAlAouS-D?usp=sharing
		BPTD Wilayah X	2. Melakukan pengawasan dan pembinaan keselamatan perahu dengan berkoordinasi dengan instansi terkait, termasuk yang tidak digunakan untuk transportasi penyeberangan.	CLOSED	Sudah ada pembentukan satuan pelayanan di Kedung Ombo untuk melakukan pengawasan terhadap angkutan sungai berdasarkan PM 6 Tahun 2023 tentang Ortaker BPTD terkait pelaksanaan ada dinas perhubungan setempat; objek pengawasan 1. penggunaan life jacket titik pemberangkatan perahu (dermaga tradisional) pengawasan oleh dishub setempat;
4.	KNKT.22.05.03.03/TUBRUKAN/GERBANG SAMUDERA 2/13 MEI 2022/PELABUHAN PENYEBERANGAN KETAPANG BANYUWANGI/JAWA TIMUR	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Agar meninjau kembali penempatan operator LPS dengan SDM yang memiliki kompetensi kenautikaan agar dapat melaksanakan Perdirjen Nomor:PR-DRJD 4 tahun 2021 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan LPS di Pelabuhan Penyeberangan.	CLOSED	1. Ditjen Hubdat secara bertahap telah melaksanakan diklat operator LPS mulai Tahun 2022 di BP2TL dan Poltektrans SDP Palembang; 2. Pada Tahun Anggaran 2024 (mulai 19 Februari 2024) dilaksanakan Diklat operator LPS yang diprioritaskan bagi pegawai berlatar belakang Nautis (ANT).
			2. Melakukan sosialisasi Perdirjen Nomor: PR-DRJD 4 tahun 2021 kepada LPS terkait pedoman pelaksanaan kegiatan LPS di Pelabuhan Penyeberangan.	CLOSED	1. Direktorat TSDP telah bersurat kepada BPTD yang sudah dibangun LPS agar mengoperasikan LPS sesuai dengan Pedoman Pelaksanaan yang telah ditetapkan melalui Perdirjen 4 Tahun 2021 termasuk dibuatkan contoh/format SOP Komunikasi dengan Kapal untuk ditetapkan oleh masing-masing Kepala BPTD; (Surat Nomor : HK.205/01/01/TSDPVIII/2021 tanggal 4 Agustus 2021 dan Surat Nomor :

					<p>HK.201/6/8/DJPD/2022 tanggal 25 April 2022).</p> <p>2. Direktorat Transportasi SDP secara rutin (setiap tahun) melaksanakan Bimbingan Teknis Kenavigasian SDP bagi personil BPTD termasuk operator LPS mulai Tahun 2021</p>
5.	KNKT/KL.2008.38 /2008.3.31/ KEBAKARAN/ KMP. DHARMA KENCANA I/ 18 MEI 2008/ DI SUNGAI MENTAYA HILIR SELATAN KOTA WARINGIN TIMUR, KALIMANTAN TENGAH	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Memperketat pengawasan dipelabuhan terhadap barang-barang bawaan penumpang dan isi dari kendaraan yang diangkut menggunakan kapal Ro-Ro dengan peralatan X-ray	CLOSED	<p>Berdasarkan PM 37 Tahun 2015 tentang standar pelayanan penumpang angkutan laut, sudah ditetapkan standar pelayanan penumpang dari sisi terminal dan di atas kapal. Dimana standar pelayanan penumpang di terminal meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pelayanan keselamatan meliputi a. informasi dan fasilitas keselamatan dan b. informasi dan fasilitas kesehatan; 2. keamanan dan ketertiban; 3. kehandalan atau keteraturan; 4. pelayanan kenyamanan; 5. pelayanan kemudahan; 6. pelayanan kesetaraan. <p>Berdasarkan PM 16 Tahun 2021 tentang tata cara penanganan dan pengangkutan barang berbahaya di pelabuhan, yang membedakannya untuk Dijen Hubla IMDG Code , sedangkan di Dirjen Hubdat ADR</p>
6.	KNKT - 17- 01 - 01 - 03/ KEBAKARAN/ KM. ZAHRO EXPRESS/ 01 JANUARI 2017/ PERAIRAN TELUK JAKARTA/ DKI JAKARTA	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Kapal hendaknya diwajibkan untuk melaporkan posisinya setiap 30 menit (d disesuaikan dengan kondisi lokal) dan menanyakan kondisi cuaca kepada operator radio pantai setempat.	CLOSED	<p>Biasanya Kapal seharusnya melaporkan posisi secara teratur melalui Radio komunikasi, kapal memberikan informasi yang penting kepada pihak berwenang dan operator radio pantai untuk memantau pergerakan kapal dan merespons dengan cepat jika ada keadaan darurat. Hal ini dapat membantu dalam menyelamatkan nyawa awak kapal dan mencegah kecelakaan di laut. Serta dengan menanyakan kondisi cuaca secara detail kepada operator radio pantai, kapal dapat memperoleh informasi yang lebih akurat tentang kondisi cuaca lokal. Hal ini membantu kapal dalam</p>

					merencanakan rute pelayaran yang aman dan menghindari cuaca buruk yang dapat membahayakan keselamatan kapal dan kargo. Di SROP Lokal mempunyai SOP dan Log book atas kejadian tersebut untuk di tindaklanjuti ke KSOP dan Basarnas.
7.	KNKT-17-05-13-03/ TENGCELAM/ SAS-02/ 6 MEI 2017/ BAWEAN/ LAUT JAWA	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	1. Mewajibkan nahkoda meminta informasi kondisi cuaca mutakhir guna mendapatkan informasi peringatan cuaca buruk melalui Stasiun Radio Operasi Pantai (SROP) atau kapal-kapal lain yang ada di sekitarnya.	CLOSED	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nahkoda harus mempersiapkan peralatan komunikasi kapal seperti radio atau perangkat lain yang digunakan untuk berkomunikasi dengan SROP. 2. Nahkoda harus mengetahui frekuensi radio atau saluran komunikasi yang digunakan oleh SROP. Ini termasuk mengetahui nomor panggilan atau kode identifikasi SROP yang digunakan untuk menghubungi stasiun tersebut. 3. Meminta Nahkoda harus menggunakan peralatan komunikasi kapal untuk meminta koneksi dengan SROP. Ini biasanya dilakukan melalui panggilan radio dengan menyebutkan nomor panggilan atau kode identifikasi SROP. 4. Setelah terhubung dengan SROP, nahkoda harus mengidentifikasi kapalnya dan memberikan informasi tentang lokasi kapal serta tujuan pelayaran saat itu. Hal ini membantu SROP dalam memberikan informasi cuaca yang relevan untuk rute pelayaran kapal. 5. Nahkoda harus secara jelas meminta informasi cuaca secara detail dari operator SROP. Ini termasuk kondisi

					<p>cuaca saat ini, perkiraan perubahan cuaca dalam beberapa jam ke depan, peringatan cuaca buruk seperti badai atau angin kencang, serta saran atau rekomendasi untuk navigasi yang aman.</p> <p>6. Nahkoda harus memastikan bahwa informasi cuaca yang diterima dari SROP dipahami dengan baik. Ini termasuk mengonfirmasi pemahaman terhadap informasi yang disampaikan, serta mengajukan pertanyaan jika ada hal yang kurang jelas atau perlu klarifikasi lebih lanjut.</p> <p>7. Nahkoda harus mencatat informasi cuaca yang diterima dari SROP dan terus memantau perubahan kondisi cuaca selama pelayaran. Hal ini memungkinkan untuk mengambil tindakan yang tepat jika terjadi perubahan cuaca yang signifikan.</p>
8.	KNKT.17.06.17.03/TENGCELAM/A VATAR/14 JUNI 2017/SELAT MALAKA	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	Mengkaji ulang prosedur pemeriksaan terhadap registrasi unit AIS kapal harus sesuai dengan data yang ter-input di unit dimaksud.	CLOSED	<p>Registrasi AIS (Automatic Identification System) untuk kapal adalah proses yang dilakukan agar kapal dapat secara otomatis mengirim dan menerima informasi posisi, identitas, kecepatan, dan arah kepada kapal lain, stasiun pantai, dan lembaga yang berwenang. Persyaratan registrasi AIS dapat bervariasi tergantung pada yurisdiksi dan regulasi lokal. Namun, secara umum, berikut adalah beberapa persyaratan yang umumnya diperlukan untuk registrasi AIS kapal:</p> <p>1. Setiap kapal harus memiliki Nomor Identifikasi Kapal Internasional (IMO number). Nomor ini diberikan oleh International Maritime Organization (IMO) dan digunakan untuk mengidentifikasi kapal secara unik di seluruh dunia.</p>

					<p>2. Kapal harus memiliki lisensi radio seperti MMSI yang dikeluarkan oleh otoritas komunikasi atau telekomunikasi setempat. Ini menjamin bahwa kapal dapat menggunakan peralatan radio, termasuk AIS, sesuai dengan regulasi dan standar yang berlaku.</p> <p>3. Kapal harus menggunakan frekuensi yang disetujui untuk AIS, yang umumnya adalah frekuensi VHF Maritime Band.</p> <p>4. Registrasi Kapal harus terdaftar secara resmi di negara bendera atau yurisdiksi yang berwenang. Registrasi ini mencakup informasi seperti nama kapal, jenis, ukuran, dan informasi kepemilikan.</p> <p>5. Kapal harus mengatur parameter data AIS dengan benar, termasuk informasi identitas kapal, dimensi, dan jenis kapal.</p> <p>6. Kapal harus mematuhi semua regulasi dan persyaratan lokal terkait penggunaan dan pelaporan AIS</p>
			3. Bekerja sama dengan BMKG untuk meningkatkan alur distribusi berita cuaca berikut peringatan dini melalui radio pantai stasiun GMDSS untuk disebarluaskan ke kapal.	CLOSED	Sudah dilakukan kerjasama antara Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) dengan stasiun GMDSS untuk meningkatkan alur distribusi berita cuaca dan peringatan dini melalui seluruh Stasiun radio pantai yang di miliki Direktorat Kenavigasian Ditjen Hubla yang terdiri dari 158 SROP.
9.	KNKT.18.03.09.03/LAIN-LAIN/EVER JUDGER/30 MARCH 2018/BALIKPAPAN BAY/EAST KALIMANTAN	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2.To set up harmonised and clear rules of piloting and marine information involving Local Harbour Master, Pilot Service and VTS Station.	CLOSED	<p>Establishing harmonized and clear rules for piloting and marine information involving the Local Harbour Master, Pilot Service, and VTS (Vessel Traffic Services) Station is crucial for ensuring safe and efficient maritime operations. Here's a general outline of steps and considerations for setting up such rules:</p> <p>1. Identify Stakeholders : Begin by</p>

					<p>identifying all relevant stakeholders involved in piloting and marine information within your port or maritime area. This typically includes the Local Harbour Master, Pilot Service, and VTS Station, but may also involve port authorities, shipping companies, and relevant governmental agencies.</p> <p>2. Legal and Regulatory Framework: Review existing laws, regulations, and guidelines related to piloting and marine information at the local, national, and international levels. Ensure that your proposed rules comply with these legal frameworks and standards.</p> <p>3. Collaborative Approach: Foster collaboration and communication among stakeholders to develop the rules collaboratively. Hold meetings, workshops, and consultations to gather input and feedback from all parties involved.</p> <p>4. Define Roles and Responsibilities: Clearly define the roles and responsibilities of each stakeholder involved in piloting and marine information. This includes the responsibilities of the Local Harbour Master, Pilot Service, and VTS Station in coordinating vessel movements, providing navigational assistance, and disseminating marine information.</p> <p>5. Standard Operating Procedures (SOPs): Develop standard operating procedures outlining the processes and protocols for piloting and marine information exchange. These SOPs should cover areas such as vessel rendezvous procedures, communication protocols, emergency response</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>procedures, and information sharing mechanisms.</p> <p>6. Risk Assessment and Management: Conduct a thorough risk assessment to identify potential hazards and risks associated with piloting and marine operations. Develop risk management strategies and contingency plans to mitigate these risks effectively.</p> <p>7. Technology and Infrastructure: Assess the technology and infrastructure requirements needed to support efficient piloting and marine information services. This may include upgrading communication systems, implementing vessel tracking technologies, and enhancing information management systems.</p> <p>8. Monitoring and Evaluation: Establish mechanisms for monitoring and evaluating the effectiveness of the rules and procedures over time. Solicit feedback from stakeholders, conduct regular audits, and review incident reports to identify areas for improvement.</p>
10.	KNKT.19.04.09.03/TUBRUKAN/KM VIRGO DAN KM WINDU/22 APRIL 2019/BANTEN	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	1.Memberikan kewenangan legal kepada STC untuk menyelenggarakan fungsi VTS di area kolam Pelabuhan Merak dan Bakauheni.	CLOSED	<p>Kewenangan legal untuk menyelenggarakan fungsi Vessel Traffic Service (VTS) di area kolam Pelabuhan Merak dan Bakauheni akan bergantung pada regulasi dan prosedur hukum yang berlaku di negara atau yurisdiksi tersebut. Biasanya, kewenangan untuk menyelenggarakan VTS di pelabuhan atau area pelayaran tertentu diberikan oleh otoritas maritim atau pemerintah setempat. Ini mungkin dilakukan melalui peraturan, perjanjian, atau keputusan resmi lainnya. Jika STC (mungkin merujuk pada entitas atau perusahaan tertentu) ingin mendapatkan kewenangan legal</p>

					<p>untuk menyelenggarakan fungsi VTS di area tersebut, mereka harus mematuhi semua persyaratan dan prosedur yang ditetapkan oleh pihak berwenang. Ini mungkin melibatkan mengajukan permohonan, memenuhi standar keamanan dan keselamatan maritim, serta mematuhi semua peraturan yang berlaku.</p>
			2. Mengatur kompetensi minimal petugas STC	CLOSED	<p>Kompetensi petugas Vessel Traffic Service (VTS) yang bekerja di Pelabuhan Merak dan Bakauheni (jika disebutkan sebagai STC) akan sangat penting untuk memastikan kelancaran dan keamanan lalu lintas kapal di area tersebut. Berikut ini adalah beberapa kompetensi yang mungkin diperlukan oleh petugas VTS di Pelabuhan Merak dan Bakauheni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Petugas VTS perlu memiliki pemahaman yang mendalam tentang operasi maritim secara umum, termasuk navigasi kapal, aturan pelayaran, dan kebijakan maritim lokal dan internasional. 2. Mereka harus terampil dalam penggunaan teknologi VTS yang kompleks, termasuk radar, AIS (Automatic Identification System), CCTV (CLOSEDDDDd-Circuit Television), dan sistem komunikasi maritim lainnya. 3. Kemampuan berkomunikasi dengan jelas dan efektif adalah kunci dalam peran petugas VTS. Mereka harus dapat berkomunikasi dengan kapten kapal, otoritas pelabuhan, dan petugas lainnya dengan baik, terutama dalam situasi darurat. 4. Kemampuan untuk memantau lalu lintas kapal secara efektif dan menganalisis informasi yang diterima dari berbagai sumber (seperti radar, AIS, dan

					<p>CCTV) adalah penting untuk mengidentifikasi potensi konflik atau bahaya.</p> <p>5. Dalam situasi darurat atau saat lalu lintas kapal padat, petugas VTS harus mampu menjaga ketenangan, membuat keputusan cepat, dan mengkoordinasikan respons yang efektif.</p> <p>6. Mereka harus dapat bekerja sama dalam tim dengan petugas VTS lainnya, operator kapal, dan otoritas pelabuhan untuk mencapai tujuan keselamatan dan efisiensi operasional.</p> <p>7. Memiliki pemahaman tentang hukum maritim, termasuk peraturan pelayaran, keselamatan maritim, dan prosedur keamanan, akan membantu petugas VTS dalam menjalankan tugas mereka secara efektif.</p> <p>8. Idealnya, petugas VTS harus memiliki pelatihan formal dalam bidang VTS dan mungkin juga sertifikasi yang relevan sesuai dengan standar internasional atau lokal</p>
Moda Perkeretaapian					
1	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 (KNKT.21.10.03.02)	PT Industri Kereta Api (Persero)	<p>Hasil evaluasi RAMS untuk subsystem maupun system integrasinya harus terdokumentasi dengan baik mengacu pada RAM Plan dan Safety Plan</p> <p>Melakukan subsystem test serta overall system test menggunakan software maupun secara real scenario sesuai predicted failure mode dan untuk mengetahui effect serta response to failure. Hal ini untuk menjamin</p>	<p>CLOSED</p> <p>CLOSED</p>	<p>RAMS Plan update PT INKA telah mengirimkan dokumen RAMS plan final melalui link google drive: https://drive.google.com/drive/folders/1AuR2-lvBuT5-ajb2c2DzaTh5HG3mQ69S</p> <p>RAMS update PT INKA telah mengirimkan dokumen RAMS dan Laporan final ISA melalui link google drive: https://drive.google.com/drive/folders/1AuR2-lvBuT5-ajb2c2DzaTh5HG3mQ69S</p>

			<p>kesesuaian safety integrity level sesuai analisis critical items pada system dan subsystem</p>	<p>Berikut adalah daftar dokumen RAMS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 102-PHA-L1003XX013-18_PHA Report LRT Jabodebek_Rev A 2. 103-SSHA-L1003XX013-18_SSHA Report LRT Jabodebek_Rev C 3. 104-OSHA-L1003XX013-18_OSHA Report LRT Jabodebek_Rev 0 4. 105-IHA-L1003XX013-18_IHA Report LRT Jabodebek Rev 0 5. 106-FMECA-L1003XX013-18_FMECA Report LRT Jabodebek Rev 0 6. 107-SIL Allocation-L1003XX013-18_SIL Allocation Report LRT Jabodebek Rev A 7. 108-DSC-L1003XX013-18_DSC RST For LRT Jabodebek_Rev 0 8. 109-HL-L1003XX013-18_HL Report LRT Jabodebek 9. 110-VV-L1003XX013-18_Safety Verification Report for LRT Jabodebek 10. SRAC-L1003XX013-18_Safety Related Application Conditions LRT Jabodebek_Rev A 11. Final Safety Case Rolling Stock For LRT Jabodebek_Rev B <p>Berikut adalah daftar dokumen laporan final ISA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. E768260-LRTJ-RPT-06 LRT Jabodebeke Train Final Safety Assessment Report Issue01_signed 2. 768260L202307701 LoS for Revenue Operation_signed
--	--	--	---	---

			Memberikan pelatihan pemahaman digitalisasi pada seluruh personel atau SDM yang berkaitan dengan pengoperasian, perawatan dan penjaminan kualitas mengingat kompleksitas pengoperasian GoA 3	CLOSED	<p>* Dokumen Penugasan dan Sertifikat Awak Sarana* Dokumen Pelatihan SDM Third Rail* Dokumen Pelatihan Awak Sarana* Review silabus training untuk Train Driver LRT Jabodebek belum mencakup pemahaman digitalisasi.10/10/23:Menunggu silabus training10/10/23:PT INKA telah mengirimkan dokumen silabus training melalui link google drive:https://drive.google.com/drive/folders/1AuR2-lvBuT5-ajb2c2DzaTh5HG3mQ69SBerikut dokumen terlampir: Silabus Pelatihan LRT Jabodebek All</p>
--	--	--	--	---------------	--

Data Rekomendasi *CLOSED* di Bulan April 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda Pelayaran					
1.	KNKT.19.07.16.03/TUBRUKAN/S OUL OF LUCK/14 JULI 2019/PELABUHAN TANJUNG EMAS/JAWA TENGAH	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	2. To review the Ministerial Decree by the Minister of Transportation No KP 475 Year 2015 on Regulations of Determination of Marine Channel, Routing System, Navigational and Anchorage Areas in Tanjung Emas Semarang, particularly in respect to the language used in towing and pilotage services.	CLOSED	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 475 Tahun 2015 Tentang Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sampai sekarang masih berlaku. Sistem Rute Pelayaran yang ditetapkan adalah Rute Dua Arah (Two Ways Routes), dengan lebar alur 100 meter.
2.	KNKT.19.10.21.03/KANDAS/NUSA AGUNG/31 OKTOBER 2019/ALUR PELABUHAN BAKAUHENI/LAMPUNG	Direktorat Jenderal Perhubungan Laut	1 Memberikan kewenangan legal kepada STC untuk menyelenggarakan sebagian fungsi VTS di area kolam pelabuhan penyeberangan.	CLOSED	Kewenangan legal untuk menyelenggarakan fungsi Vessel Traffic Service (VTS) di area kolam Pelabuhan Merak dan Bakauheni akan bergantung pada regulasi dan prosedur hukum yang berlaku di negara atau yurisdiksi tersebut. Biasanya, kewenangan untuk menyelenggarakan VTS di pelabuhan atau area pelayaran tertentu diberikan oleh otoritas maritim atau pemerintah setempat. Ini mungkin dilakukan melalui peraturan, perjanjian, atau keputusan resmi lainnya. Jika STC (mungkin merujuk pada entitas atau perusahaan tertentu) ingin mendapatkan kewenangan legal untuk menyelenggarakan fungsi VTS di area tersebut, mereka harus mematuhi semua persyaratan dan prosedur yang ditetapkan oleh pihak berwenang. Ini mungkin melibatkan mengajukan permohonan, memenuhi standar keamanan dan keselamatan maritim,

					serta mematuhi semua peraturan yang berlaku.
			2.Mengatur kompetensi minimal dan deskripsi kerja petugas STC.	CLOSED	Kompetensi petugas Vessel Traffic Service (VTS) yang bekerja di Pelabuhan Merak dan Bakauheni (jika disebutkan sebagai STC) akan sangat penting untuk memastikan kelancaran dan keamanan lalu lintas kapal di area tersebut. Berikut ini adalah beberapa kompetensi yang mungkin diperlukan oleh petugas VTS di Pelabuhan Merak dan Bakauheni: 1. Petugas VTS perlu memiliki pemahaman yang mendalam tentang operasi maritim secara umum, termasuk navigasi kapal, aturan pelayaran, dan kebijakan maritim lokal dan internasional. 2. Mereka harus terampil dalam penggunaan teknologi VTS yang kompleks, termasuk radar, AIS (Automatic Identification System), CCTV (CLOSEDDd-Circuit Television), dan sistem komunikasi maritim lainnya. 3. Kemampuan berkomunikasi dengan jelas dan efektif adalah kunci dalam peran petugas VTS. Mereka harus dapat berkomunikasi dengan kapten kapal, otoritas pelabuhan, dan petugas lainnya dengan baik, terutama dalam situasi darurat. 4. Kemampuan untuk memantau lalu lintas kapal secara efektif dan menganalisis informasi yang diterima dari berbagai sumber (seperti radar, AIS, dan CCTV) adalah penting untuk

					<p>mengidentifikasi potensi konflik atau bahaya. 5. Dalam situasi darurat atau saat lalu lintas kapal padat, petugas VTS harus mampu menjaga ketenangan, membuat keputusan cepat, dan mengkoordinasikan respons yang efektif. 6. Mereka harus dapat bekerja sama dalam tim dengan petugas VTS lainnya, operator kapal, dan otoritas pelabuhan untuk mencapai tujuan keselamatan dan efisiensi operasional. 7. Memiliki pemahaman tentang hukum maritim, termasuk peraturan pelayaran, keselamatan maritim, dan prosedur keamanan, akan membantu petugas VTS dalam menjalankan tugas mereka secara efektif. 8. Idealnya, petugas VTS harus memiliki pelatihan formal dalam bidang VTS dan mungkin juga sertifikasi yang relevan sesuai dengan standar internasional atau lokal.</p>
3.	KNKT-16-11-13-03/ TENGCELAM/ DEWARUCI PERKASA/ 09 NOVEMBER 2016/ SELAT MADURA/JAWA TIMUR	KSOP Gresik	1. Berkoordinasi dengan kepanduan dan pihak pelabuhan TUKS untuk melakukan pengawasan pergerakan kapal. Kapal yang lengkap secara perijinan dan dengan jumlah awak kapal yang sesuai dengan Dokumen Keselamatan Pengawasan Minimum saja yang dapat bergerak keluar dan masuk pelabuhan.	CLOSED	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melaporkan POSKODAL Dirjen Perhubungan laut; 2. Melakukan proses BAPP (Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan) kepada awak kapal, dan agen pelayaran; 3. Melakukan pemberkasan kecelakaan kapal dan melaporkan kepada Direktur KPLP Kementerian Perhubungan laut untuk dilimpahkan kepada Mahkamah Pelayaran; 4. Dilakukan sidang oleh Mahkamah Pelayaran di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Gresik pada tahun 2017; 5. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Kelas II Gresik telah memberi perintah untuk pengangkatan kerangka kapal

					<p>agar tidak mengganggu alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS);</p> <p>6. Pada Tahun 2021 dilakukan pengecekan kerangka kapal Dewaruci Perkasa oleh pihak perawata alur APBS diketahui kerangka tersebut sudah tidak ada lagi, kemungkinan kapal telah di bongkar oleh penyelam tradisional penduduk setempat</p> <p>(Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Gresik Hotman Siagian, S.SIT, SE, MM Nomor: IK.102/1/2/KSOP.Gsk-2024 Tanggal 6 Februari 2024.)</p>
4.	KNKT.18.02.06.03/KANDAS/KAYONG UTARA/20 FEBRUARI 2018/PERAIRAN BANYUASIN/SUMATERA SELATAN	Distrik Navigasi Palembang	1. Membuat sistem pemantauan pergerakan kapal di pelabuhan umum dan khusus dengan bekerja sama dengan semua pelabuhan yang ada di wilayah kerja VTS Palembang.	CLOSED	<p>1. Bahwa kami setuju dibuat sistem pemantauan pergerakan kapal di Pelabuhan Umum dan Khusus sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 4 Tahun 2023</p> <p>2. Bahwa setiap kapal penumpang dan kapal barang sebagaimana dipersyaratkan dalam PM 18 Tahun 2022 supaya memasang dan mengaktifkan AIS setiap saat agar bisa di pantau oleh SROP/VTS guna mengantisipasi terjadinya hal yang tidak diinginkan.</p> <p>(Surat Plt. Kepala Distrik Navigasi Tipe A Kelas I Palembang Zaidanus, SH., M.Hum Nomor: UM.209/1/20/DNG.PLG-2024 Tanggal 12 Februari 2024)</p>

5.	KNKT - 17- 01 - 01 - 03/ KEBAKARAN/ KM. ZAHRO EXPRESS/ 01 JANUARI 2017/ PERAIRAN TELUK JAKARTA/ DKI JAKARTA	KSOP Sunda Kelapa	Memastikan gambar kapal telah diperiksa dan disahkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan sebelum menerbitkan surat-surat dan sertifikat kapal.	CLOSED	Pada saat proses penerbitan sertifikat gambar/rancang bangun kapal belum disahkan. Sertifikat yang diterbitkan adalah Sertifikat sementara dengan masa berlaku 3 (tiga) bulan. Agar kapal dapat dioperasikan hal ini dikarenakan pentingnya operasional kapal dalam rangka libur nNatal dan Tahun Baru (Nataru).
			Dalam pengawasan terhadap pembangunan kapal agar dipastikan semua catatan-catatan rekomendasi telah dilaksanakan sebelum menerbitkan Surat-Surat Kapal.	CLOSED	
6.	KNKT.18.01.05.0 3/TENGCELAM/ PINANG JAYA/27 JANUARI 2018/LAUT JAWA/JAWA BARAT	KSOP Sunda Kelapa	1. Tidak memberikan izin belayar kepada kapal-kapal yang tidak memenuhi persyaratan awak kapal menurut KM No.70 tahun 1998 tentang pengawakan kapal niaga.	CLOSED	Sesuai dengan undang-undang pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 pasal 138 ayat (20) Nahkoda wajib memastikan bahwa kapalnya tetap memenuhi persyaratan kelaiklautan dan melaporkan hal tersebut kepada Syahbandar, sehingga berdasarkan <i>Master Sailing Declaration</i> pengawakannya oleh nahkoda berdasarkan hal tersebut Syahbandar menerbitkan Surat Ijin Berlayar.
7.	KNKT.18.02.08.0 3/KEBAKARAN/ MICHAEL PUTRA/28 FEBRUARI 2018/PERAIRAN GELASA/BANGK A BELITUNG	KSOP Sunda Kelapa	1. Memastikan semua alat keselamatan di atas kapal berada di tempat yang telah ditentukan dan berfungsi baik.	CLOSED	Pada saat pemeriksaann proses penerbitan sertifikat, dilakukan pemeriksaan sesuai prosedur alat-alat keselamatan & alat-alat pemadam kebakaran tersedia berada di tempatnya dan berfungsi. Pada saat terjadinya kebakaran di KM. Michael Putra ditemukan bahwa peralatan yang tersedia tidak dapat dipergunakan karena ABK tidak cakap dan familiar dengan alat-alat yang tersedia dan kurangnya maintenance untuk alat-alat tersebut ditambah adanya kepanikan pada saat kejadian tersebut.
			2. Memastikan peralatan pemadam kebakaran berfungsi dengan baik sebelum diterbitkannya sertifikat keselamatan.	CLOSED	

8.	KNKT.18.05.16.03/LAIN-LAIN/CITRA MULIA 9/23 MEI 2018/LAUT JAWA	KSOP Sunda Kelapa	1. Memastikan seluruh perlengkapan kapal yang berhubungan dengan sistem pemadam kebakaran kapal telah diperiksa dan berfungsi dengan baik sebelum menerbitkan Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang.	CLOSED	<p>Pada saat proses dalam rangka penerbitan sertifikat, telah dilakukan sesuai dengan prosedur, perlengkapan keselamatan pemadam kebakaran tersedia dan dilakukan uji coba ditemukan bahwa peralatan berfungsi. Pada saat terjadinya kebakaran peralatan tidak berfungsi dikarenakan tidak adanya perawatan pengecekan / uji coba peralatan berkelanjutan untuk memastikan peralatan tersebut berfungsi atau tidak.</p> <p>(Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Sunda Kelapa Aries Wibowo Nomor: UM.006/1/4/KSOP/SKL/2024 Tanggal 13 Februari 2024)</p>
9.	KNKT.19.06.15.03	Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sapudi	1. Melakukan edukasi dan sosialisasi kepada para pemilik kapal kayu tradisional dan kapal penumpang di Kabupaten Sumenep tentang pentingnya keselamatan pengoperasian kapal yang digunakan untuk angkutan penumpang.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Sudah dilakukan edukasi dan sosialisasi kepada para pemilik kapal kayu tradisional dan kapal penumpang tentang pentingnya keselamatan berupa pengetahuan pengenalan dan penerapan peralatan keselamatan seperti life jacket. Berikut bukti dukungannya : https://drive.google.com/drive/folders/1-4J8cHDYmN0r9eAP4ximmmjMcqbzaH_4?usp=drive_link

			2. Menerbitkan brosur keselamatan, sticker himbauan, atau sejenisnya tentang penggunaan perlengkapan keselamatan untuk kapal-kapal angkutan penumpang kepada pengguna jasa serta masyarakat kepulauan.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Sudah dilaksanakan penerbitan sticker atau brosur tentang penggunaan alat keselamatann untuk kapal-kapal angkutan penumpang kepada pengguna jasa dan masyarakat. Berikut bukti dukungnya : https://drive.google.com/drive/folders/1-4J8cHDYmN0r9eAP4ximmmjMcqbzaH_4?usp=drive_link
			3. Melakukan evaluasi penyelenggaraan keselamatan dan pola operasi angkutan laut penumpang dengan kapal tradisional antar pulau yang ada di Kabupaten Sumenep dengan mempertimbangkan langkah-langkah menurunkan risiko yang muncul dari pengoperasian kapal sejenis	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Telah dilakukan evaluasi penyelenggaraan keselamatan dengan mempertimbangkan langkah-langkah menurunkan resiko yang muncul dari pengoperasian Kapal Penumpang Tradisional antar pulau. Berikut data dukung terkait pola yang kami jadikan evaluasi : : https://drive.google.com/drive/folders/1-4J8cHDYmN0r9eAP4ximmmjMcqbzaH_4?usp=drive_link <p>(Surat Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Sapudi Dedy Yuwono Nomor: IK.103/1/1/UPP.Spd/2024 Tanggal 16 Februari 2024)</p>
10.	KNKT-16-12-16-03/ TENGCELAM/ AISYAH 08/ 13 DESEMBER 2016/ PULAU SALIRA/BANTEN	KSOP Banten	Membuat sistem koordinasi beserta prosedur antara KSOP Banten dengan stasiun VTS Merak untuk pengawasan pergerakan kapal dan kegiatan kapal di perairan wilayah kerjanya.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Terhadap rekomendasi kecelakaan Kapal Aisyah 08, Kantor KSOP Kelas I Banten telah menerapkan Sistem Manajemen Mutu dan telah berhasil meraih Sertifikat Manajemen Mutu ISO 9001: 2015 dari Badan Sertifikasi LRQA pada tanggal 22 Desember 2023, Sistem Inapornet terkoneksi ke stasiun VTS sehingga pengawasan pergerakan kapal dan kegiatan kapal di DLKr dan DLKp KSOP Kelas I Banten pemantauan pergerakan kapal melalui

					<p>aplikasi I-Motion terkoneksi antara KSOP Kelas I Banten dan VTS.</p> <p>(Surat Kepala Kantor KSOP Kelas I Banten Capt, Hermanta, SH., MM., M.Mar Nomor: UM.209/1/1/KSOP.Btn-2024 Tanggal 16 Februari 2024)</p>
Moda Perkeretaapian					
1.	<p>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 (KNKT.21.10.03.02)</p>	PT Industri Kereta Api (Persero)	<p>Alur feedback hasil pengujian baik itu subsystem maupun system secara keseluruhan agar didokumentasikan secara baik agar terjamin traceabilitynya, sehingga dapat dijadikan referensi</p>	CLOSED	<p>* Sarana: Dokumen U03.19-FAT-533.1 Auxiliary and Control System Test_Rev C</p> <p>* Dokumen TCMS Function Specifications LRT Jabodebek</p> <p>* Dokumen Justifikasi Alur Pengujian</p> <p>* Dokumen Hasil Uji Produk TS 29</p>
			<p>Menerapkan proses sertifikasi melalui tahap verifikasi dan validasi sesuai dengan life cycle yang terdapat dalam RAMS procedures sesuai analisis safety critical items yang ditetapkan di awal desain.</p>	CLOSED	<p>* Sarana : RAMS Plan LRT Jabodebek</p> <p>* 20210602 FMECA LRT</p> <p>* Prasarana: Hubungan dan skema tanggung jawab konsultan di LRT Jabodebek</p> <p>* Summary RAMS Dokumen - Fasilitas Operasi</p>
			<p>Hasil evaluasi RAMS untuk subsystem maupun system integrasinya harus terdokumentasi dengan baik mengacu pada RAM Plan dan Safety Plan</p>	CLOSED	RAMS Plan update

			Melakukan subsystem test serta overall system test menggunakan software maupun secara real scenario sesuai predicted failure mode dan untuk mengetahui effect serta response to failure. Hal ini untuk menjamin kesesuaian safety integrity level sesuai analisis critical items pada system dan subsystem	CLOSED	RAMS update
			Memberikan pelatihan pemahaman digitalisasi pada seluruh personel atau SDM yang berkaitan dengan pengoperasian, perawatan dan penjaminan kualitas mengingat kompleksitas pengoperasian GoA 3	CLOSED	* Dokumen Penugasan dan Sertifikat Awak Sarana * Dokumen Pelatihan SDM Third Rail * Dokumen Pelatihan Awak Sarana * Review silabus training untuk Train Driver LRT Jabodebek belum mencakup pemahaman digitalisasi

Data Rekomendasi *CLOSED* di Bulan Mei 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda Pelayaran					
1.	KNKT.19.08.18.03/TERBAKAR/SANTIKA NUSANTARA/29 AGUSTUS 2019/PERAIRAN PULAU MSALEMBU/JAWA TIMUR	KSOP Banten	1. Memperbaiki perencanaan pemeriksaan kapal oleh petugas yang disesuaikan dengan beban kerja dan waktu yang tersedia.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Terhadap rekomendasi kecelakaan kapal Santika Nusantara, KSOP Kelas I Banten telah memperbaharui Standar Operasional Prosedur Pelayanan dengan nomor agenda pengesahan No. 129/SOP/KSOPBANTEN/08/2023, KSOP Kelas I Banten, Sistem Manajemen Mutu dan telah berhasil meraih Sertifikasi Manajemen Mutu ISO 9001: 2015 dari Badan Sertifikasi LRQA pada tanggal 22 Desember 2023, Tatacara Pemeriksaan, Pengujian, dan Sertifikasi Keselamatan Kapal telah berpedoman kepada Peraturan Menteri Perhubungan Reoublik Indonesia Nomor PM. 57 Tahun 2021 dan Intriksi Menteri Perhubungan nomor IM 10 Tahun 2018 tentang Rencana Aksi dalam Rangka Peningkatan Keselamatan Transportasi pada Kapal Penumpang. <p>(Surat Kepala Kantor KSOP Kelas I Banten Capt, Hermanta, SH., MM., M.Mar Nomor: UM.209/1/1/KSOP.Btn-2024 Tanggal 16 Februari 2024)</p>
			2. Memastikan seluruh perlengkapan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah diuji dan diperiksa sebelum sertifikat diterbitkan.	CLOSED	
2.	KNKT-16-10-11-03/KEBAKARAN/SB. BINTANG FAJAR/15 OKTOBER 2016/	UPP Jailolo	Mewajibkan setiap kapal untuk memiliki akses keluar darurat untuk mempercepat proses evakuasi.	CLOSED	Bahwa setelah kejadian tersebutKUPP Jailolo langsung memerintahkan seluruh pemilik speed boat untuk membuat pintu akses keluar di bagian tengah kiri dan kanan speed oat sebagai pintu darurat untuk mempercepat proses evakuasi bila terjadi kecelakaan

	HALMAHERA BARAT MALUKU UTARA		Melakukan pelatihan kepada awak kapal tentang keselamatan dan tindakan penanganan gawat darurat.	CLOSED	Bahwa setelah kejadian tersebut KUPP membuat program sosialisasi dan pelatihan kepada awak kapal tentang keselamatan dan tindakan pengamanan gawat darurat setiap 6 (enam) bulan sekali.
			Mewajibkan setiap kapal agar dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran yang memadai.	CLOSED	Bahwa sebelum pemberian SPB, petugas pemeriksa melakukan pemeriksaan terhadap administrasi dokumen kapal dan perlengkapan keselamatan yang tersedia diatas kapal, apabila ditemukan kekeurangan alat keselamatan maka tidak diterbitkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).
			Mewajibkan awak kapal untuk melakukan penjelasan (briefing) tentang keselamatan khususnya pada saat akan memulai pelayaran terutama jika terjadi kondisi darurat.	CLOSED	Bahwa setelah kejadian tersebut KUPP membuat program sosialisas8i dan pelatihan kepada awak kapal tebbtang keselamatan dan tindakan pengamanan gawat darurat setiap 6 (enam) bulan sekali, kegiatan ini jugan kepada awak kapal diberi penjelasan dan tata cara tentang penanganan kondisi darurat selanjutnya disampaikan kepada penumpang
			Melarang penggunaan jerigen sebagai tanki bahan bakar mesin tempel kapal.	CLOSED	Bahwa setelah kejadian tersebut KUPP Jailolo membuat rapat dengan seluruh pemilik speed boat untuk segera membuat tanki bahan bakar mesin permanen, amam sebagai pengganti jerigen dan saat ini tidak ada lagi speed boat yang menggunakan jerigen sebagai tangki BBM.

			Mengawasi penggunaan life jacket/pelampung pada setiap penumpang yang akan berangkat dari pelabuhan.	CLOSED	Bahwa sebelum pemberian SPB, petugas pemeriksa melakukan pemeriksaan terhadap administrasi dokumen kapal dan perlengkapan keselamatan yang tersedia diatas kapal, termasuk menghitung jumlah life jacket yang tersedia diatas kapal/speed boat, dan kepada penumpang diminta untuk memasang life jacket sebelum kapal berangkat
			Melakukan pemeriksaan berkala terhadap sistem bahan bakar kapal sesuai dengan standar yang berlaku.	CLOSED	Bahwa untuk menjamin keselamatan pelayaran, KUPP Jailolo telah mmelakukan program pemeriksaan berkala terhadap sistem bahan bakar kapal 6 (enam) bulan sekali.
			Menyarankan agar Pemda setempat menyediakan SPBU di pelabuhan, sehingga operator dapat mengisi speed boat / perahu secara langsung dan lebih terjamin keselamatanya karena tidak menggunakan Jerigen.	CLOSED	Bahwa Pengurus Speed Boat Jailolo telah melakukan koordinasi, hearing dengan Pemda dan DPRD Kabupaten Halmahera Barat, tentang penyediaan Bahan Bakar Minyak khusus untuk kebutuhan Kapal/Speed Boat, namun sampai saat ini belum memperoleh kuota sebagaimana kebutuhan kapal/speed boat tersebut. (Surat Kepala Kantor Unit Penyelenggara Kelas III Jailolo Rosihan Gamtjim, SE, M.Si Nomor AL.008/1/1/UPP.JLL.2024 Tanggal 19 Februari 2024.)
3.	KNKT-15-11-06-03/ TENGCELAM/ KM. WIHAN SEJAHTERA/ 16 NOVEMBER 2015/ TELUK LAMONG/ JAWA TIMUR	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya	Menyusun petunjuk teknis dari PM 57/2015 tentang pemanduan dan penundaan khususnya terkait dengan penerbitan dispensasi pandu (pilot exemption);	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Mengundang rapat dalam agenda pembahasan revisi petunjuk teknis tentang tata cara pemanduan kapal di perairan Tanjung Perak Surabaya sesuai surat undangan Nomor UM.003/02/01/SYB.Tpr-16 Tanggal 13 Januari 2016 Telah diterbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 455 Tahun 2016 tentang Penetapan Alur

					<p>Pelayaran, sistem rute, tata cara berlalu lintas dan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Telah dibuat Keputusan Kepala Kantor KSU Tanjung Perak Nomor HK.207/04/02/SYB.Tpr-16 Tanggal 30 Desember 2016 tentang pembentukan tim penyusunan standar operasional (SOP) zona/area labuh jangkar serta sistem dan prosedur jasa pemanduan dan penundaan kapal di perairan wajib pandu pelabuhan Tanjung Perak dan Gresik. • Telah dibuat Peraturan Kepala Kantor KSU Tanjung Perak Nomor HK.207/0/17/SYB.Tpr-17 Tanggal 3 Maret 2017 tentang Sistem pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal di wilayah perairan wajib pandu pelabuhan Tanjung Perak dan Pelabuhan Gresik.
			Sosialisasi tentang ketentuan pemberian dispensasi kepada manajemen pelayanan pemanduan dan operator pelayaran pengguna jasa pandu;	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Bersurat kepada PT Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak selaku operator pemanduan Nomor PP.302/02/05/SYB.Tpr-15 Tanggal 03 Desember 2015 perihal Peningkatan pengawasan pemanduan terkait penyampaian Telegram/Faximile Dirjen Hubla Nomor 272/XI/DN-15 tanggal 20 November 2015 perihal Peningkatan Pengawasan pemanduan dalam rangka menjamin keselamatan berlayar serta kelancaran berlalu lintas kapal di perairan pelabuhan. • Mulai tanggal 04 Desember 2015, KSU Tanjung Perak menempatkan 2 (dua) staf pengawas pandu di <i>control</i>

					<p><i>room station</i> pandu yang dioperasikan PT Pelindo III (Persero) Cababng Tanjung Perak 24 jam.</p>
			<p>Menertibkan sistem manifest penumpang dan barang yang dimuat di atas kendaraan yang akan menggunakan kapal ro-ro penumpang angkutan laut sehingga jumlah pelayar dan jenis serta jumlah muatan yang diangkut di kendaraan dapat diketahui secara tepat;</p>	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Telah dibuat Surat Edaran Kepala Kantor KSU Tanjung Perak Nomor UM.003/31/02/SYB.Tpr-15 Tanggal 10 Desember 2015 tentang peningkatan keselamatan dan keamanan pelayaran kapal penumpang dan ro-ro. • Telah dibuat peraturan Kepala KOPU Tanjung Perak Nomor HK.101/01/19/OP.Tpr-15 Tanggal 26 November 2015 tentang <i>Standad Operating Procedure</i> (SOP) pelayanan pemuatan kendaraan ke kapal ro-ro di pelabuhan Tanjung Perak.
			<p>Menetapkan alur pelayaran resmi untuk kapal yang keluar masuk Selat Madura.</p>	CLOSED	<p>Telah diterbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 455 Tahun 2016 tentang penetapan alur pelayaran, sistem rute, tata cara berlalu lintas dan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).</p> <p>(Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya Heru Susanto, CAPT., M.M. Nomor: IK.101/1/1/KSOPU.TPr/2024 Tanggal 23 Februari 2024)</p>

4.	KNKT-17-05-13-03/ KEBAKARAN/ MUTIARA SENTOSA I/ 19 MEI 2017/ PERAIRAN PULAU MASALEMBU/ JAWA TIMUR	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya	1. Memastikan penerapan PM 115 tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan Diatas Kapal dilaksanakan baik di pelabuhan maupun di kapal.	CLOSED	Telah memastikan penerapan PM 115 Tahun 2016 tentang tata cara pengangkutan kendaraan diatas kapal dapat dilaksanakan baik di pelabuhan maupun kapal dengan menerbitkan Keputusan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan utama Tanjung Perak Nomor HK.2.06/06/01/OP.Tpr-19 tentang Sistem dan Prosedur Pemuatan Kendaraan ke Kapal Penumpang Ro-Ro di Pelabuhan Tanjung Perak.
			2. Memperketat pengawasan pada kendaraan barang yang mengangkut barang B3.	CLOSED	Telah melaksanakan pengawasan terhadap kendaraan barang yang mengangkut barang B3 sesuai petunjuk teknis Keputusan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Nomor HK.2/06/06/01/OP.Tpr-19
			3. Mengharuskan perusahaan EMKL untuk membuat surat pernyataan kesesuaian isi muatan yang ditandatangani oleh pengirim barang.	CLOSED	Telah mewajibkan EMKL untuk membuat surat pernyataan kesesuaian isi muatan yang ditandatangani oleh pengirim barang sesuai petunjuk teknis Keputusan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Nomor HK.2/06/06/01/OP.Tpr-19 (Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya Heru Susanto, CAPT., M.M. Nomor: IK.101/1/1/KSOPU.TPr/2024 Tanggal 23 Februari 2024)

5.	KNKT.17.10.27.03/KANDAS/KTC I/4 OKTOBER 2017/SEKITAR BUOY 4 APBS/JAWA TIMUR	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya	Meningkatkan pengawasan terhadap pengikatan muatan yang diletakkan diatas palka sesuai dengan segala ketentuan yang berlaku.	CLOSED	<p>Telah meningkatkan pengawasan terhadap pengikatan muatan yang diletakkan di atas palka sesuai dengan PM 39 Tahun 2016 dengan memberikan pedoman pemuatan geladak kepada setiap kapal yang melaksanakan pemuatan diatas geladak dan mengawasi pelaksanaannya.</p> <p>(Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya Heru Susanto, CAPT., M.M. Nomor: IK.101/1/1/KSOPU.TPr/2024 Tanggal 23 Februari 2024)</p>
6.	KNKT.19.08.18.03/TERBAKAR/SANTIKA NUSANTARA/29 AGUSTUS 2019/PERAIRAN PULAU MASALEMBAU/JAWA TIMUR	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya	1. Meninjau ulang dan memastikan SOP pelayanan pemuatan kendaraan sesuai dan dilaksanakan masing-masing pihak yang bertanggung jawab.	CLOSED	<p>Telah disusun Keputusan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Nomor HK.02/06/01/OP.Tpr-19 tentang Sistem dan Prosedure Pemuatan Kendaraan ke Kapal Penumpang Ro-Ro di Pelabuhan Tanjung Perak.</p> <p>(Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya Heru Susanto, CAPT., M.M. Nomor: IK.101/1/1/KSOPU.TPr/2024 Tanggal 23 Februari 2024)</p>
7.	KNKT.19.11.24.03/TERBAKAR/TANTO CERIA/26 NOVEMBER 2019/APBS/JAWA TIMUR	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya	1. Memastikan Marine Inspector yang bertugas untuk memeriksa sistem pemadam kebakaran dengan detail, terutama pada: <ul style="list-style-type: none"> a. tekanan kerja pompa pemadam; b. penempatan slang cadangan hidran beserta sambungannya; c. penempatan fireman outfit; d. sensor kebakaran 	CLOSED	<p>Bahwa Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak telah memerintahkan marine inspector untuk melaksanakan pengawasan pemenuhan ISM-Code terhadap kapal kapal antara lain :</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Pemeriksaan dan uji coba pompa pemadam guna memastikan fungsi dan tekanan yang dihasilkan. b. Pemeriksaan dan uji coba <i>fire hose, nozzle dan coupling</i> guna memastikan kondisi dan fungsi peralatan tersebut.

					<p>c. Pemeriksaan penempatan <i>fireman's outfit</i> guna memastikan ketersediaan dan kondisi peralatan tersebut</p> <p>d. Pemeriksaan dan uji coba <i>fire alarm</i> dan <i>smoke/head detector</i> guna memastikan fungsi dan kondisi sensor peralatan tersebut.</p> <p>(Surat Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya Heru Susanto, CAPT., M.M. Nomor: IK.101/1/1/KSOPU.TPr/2024 Tanggal 23 Februari 2024)</p>
8.	KNKT.19.08.20.03/TENGCELAM/NUR ALLYA/21 AGUSTUS 2019/PERAIRAN HALMAHERA/MALUKU UTARA	Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Weda	1. Memastikan bahwa pengirim muatan (shipper) telah memenuhi semua persyaratan pemuatan dan dokumen yang diperlukan sebelum pemuatan nickel ore atau bahan tambang Grup A dimulai.	CLOSED	Bahwa setelah dari kejadian tersebut Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Weda langsung melakukan pengawasan pemeriksaan dokumen pemuatan nickel ore sesuai PM 6 Tahun 2021
			2. Melakukan pemeriksaan di lapangan terhadap muatan nickel ore atau bahan tambang Grup A dan penanganannya.	CLOSED	Petugas KUPP Kelas II Weda selalu melakukan pemeriksaan lapangan saat melakukan kegiatan pemuatan bahan tambang Group A (Nickel Ore)
			3. Memberikan instruksi dan petunjuk kepada shipper dan Nakhoda untuk memenuhi persyaratan pemuatan nickel ore atau bahan tambang Grup A yang aman.	CLOSED	Bahwa setelah kejadian tersebut, Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Weda selalu memberikan instruksi kepada shipper dan nakhoda untuk memenuhi persyaratan pemuatan Nickel Ore

			4. Menunda dan/atau menghentikan proses pemuatan nickel ore atau bahan tambang Grup A, jika dalam hasil penilaian ditemukan muatan tidak memenuhi persyaratan yang aman.	CLOSED	Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas II Weda selalu melakukan pengawasan pemuatan berdasarkan dengan PM 6 Tahun 2021. Apabila dalam kegiatan pemuatan Nickel Ore terdapat tidak memenuhi syarat maka kegiatan tersebut akan dihentikan.
			5. Memberikan pelatihan pada kantor kesyahbandaran di pelabuhan khusus sesuai dengan kewenangan dan tugas yang akan dilaksanakan, terutama IMSBC Code.	CLOSED	<p>Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Weda telah melakukan Pelatihan ke Pelabuhan Khusus untuk memberikan sosialisasi pemahaman tentang kewenangannya dan tugas dalam pengawasan sesuai dengan fungsi untuk IMSBC</p> <p>(Surat Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Weda Febriano D. Iskandar Nomor. UM.001/2/27/UPP.WED-2024 Tanggal 26 Februari 2024)</p>

Data Rekomendasi *CLOSED* di Bulan Juni 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda LLAJ					
1.	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Terbakarnya Mobil Tangki B-9195-SEH di KM. 11 Tol Jagorawi yang terjadi pada hari Minggu, 26 Februari 2017 pukul 03.50 WIB (KNKT.17.02.01.01)	Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	Membuat SOP tanggap darurat untuk kecelakaan kendaraan bermotor khususnya penanganan angkutan B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 <ul style="list-style-type: none"> Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan semua jenis kendaraan khususnya angkutan B3 yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 <ul style="list-style-type: none"> Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Memerintahkan operator jalan tol untuk membuat nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait penanganan kecelakaan yang melibatkan B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3 Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 <ul style="list-style-type: none"> Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol

					terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan pengawasan dan sosialisasi terhadap kendaraan yang membawa B3 agar memenuhi standar keselamatan;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan pengangkut B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan tempat parkir khusus B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait penyediaan tempat parkir khusus B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol

2.	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan tabrakan antara truk trailer B-9644-UEL dengan truk tangki B-9383-UU di Tol Tangerang-Merak KM.32.900, Jum'at 19 Mei 2017 (KNKT.17.04.04.01)	Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	Agar membuat SOP tanggap darurat untuk kecelakaan kendaraan bermotor khususnya penanganan angkutan B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Menyediakan fasilitas dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan angkutan B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Melakukan nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait penanganan kecelakaan yang melibatkan B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3 Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			Melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan bermotor pengangkut B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021

					Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
3.	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	Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	Melengkapi median jalan yang berdimensi cukup lebar dengan pagar pengaman jalan di kedua sisi dan tipenya disesuaikan dengan kondisi lingkungan dan arus lalu lintas di lokasi pemasangan.	CLOSED	BPJT telah menyampaikan perbaikan desain bangunan pelengkap termasuk di dalamnya pemasangan guard rail atau wire rope untuk proteksi sepanjang median. e. Surat Kepala BPJT Nomor: JL.03.04-Pt/229 Tanggal: 10 Juli 2018 hal: Perbaikan Desain Bangunan Pelengkap Pada Jalan Tol.
			Memasang pagar pengaman jalan secara menerus mengingat banyak sekali kecelakaan diakibatkan oleh tidak tertahannya laju kendaraan yang bergerak menuju rintangan/obstacle atau lajur berlawanan arah.	CLOSED	1. Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/202.1 Tanggal: 4 April 2022 hal: Percepatan Pemasangan Penerangan Jalan Umum (PJU) dan Pagar Pengaman (Guardrail) pada Jaringan Jalan Tol (Surat terlampir) 2. Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/482 Tanggal: 29 Mei 2020 hal: Evaluasi dan Rekomendasi Pemasangan Pagar Pengaman Jalan (Guardrail) di Seluruh Ruas Jalan Tol.
			Melakukan evaluasi terhadap marka melintang pada sepanjang bahu jalan yang lebarnya berubah-ubah dalam jarak yang dekat untuk meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan sehingga terhindar dari menabrak rintangan yang berada di bahu jalan.	CLOSED	Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor : 20/SE/Db/2021 tentang Pedoman Desain Geometrik Jalan Saat ini, pada ruas jalan tol, marka pada sepanjang bahu jalan sudah mengacu kepada Pedoman Desain Geometrik Jalan.
			Memasang perlengkapan jalan di daerah bahu jalan yang berfungsi memberikan peringatan kepada pengemudi untuk mengurangi kecepatan seperti rumble dots, dll.	CLOSED	Beberapa ruas tol di Trans Jawa dan Trans Sumatera telah memasang perlengkapan jalan yang berfungsi untuk memberikan peringatan contohnya seperti pada ruas Cipali telah terpasang <i>rumble dot</i> pada bahu luar, marka <i>chevron speed reduction</i> dan marka <i>dragon teeth</i> ,

selanjutnya ada teknologi *singing road* di ruas Ngawi-Kertosono dan pemasangan *speed camera* pada beberapa ruas jalan tol.

Dokumentasi *chevron speed reduction*, *dragon teeth* dan *rumble dot* pada ruas Cipali:



Dokumentasi teknologi *singing road* pada ruas Ngawi-Kertosono:



Moda Perkeretaapian					
1.	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan mobil Bus Hino menabrak tiang reklame di Jalan Raya Tol Sumo KM 712+400 A Penompo, Jetis, Mojokerto pada tanggal 16 Mei 2022 (KNKT.22.05.06.01)	Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	Agar melakukan audit jalan secara lebih komprehensif terhadap aspek forgiving road, karena masih banyak ditemukan pada jalan tol keberadaan tiang rigid pada tepi maupun median jalan tol, isi jalur penyelamat yang sudah mengeras, jalur penyelamat yang gelap gulita dan tidak terlihat saat malam hari, ujung pagar pengaman jalan yang runcing serta pengaturan terkait evakuasi kecelakaan pada jalan tol yang pada beberapa kasus justru menyebabkan terjadinya kecelakaan kedua dengan fatalitas yang lebih tinggi (kasus tol Cipali, kasus tol Cipularang, kasus tol Ungaran).	CLOSED	<p>Direktorat Jenderal Bina Marga telah mengeluarkan Surat Edaran Nomor : 13/SE/Db/2022 tentang Pedoman Perencanaan Jalur Penghentian Darurat.</p> <p>Pada tahun 2022 telah dilakukan audit keselamatan pada 28 ruas jalan tol melalui jasa konsultansi Inspeksi Keselamatan Jalan Tol Operasi dan pada tahun 2023 sedang dilakukan audit keselamatan pada 42 ruas jalan tol sisanya melalui jasa konsultasi Evaluasi Keselamatan Jalan Tol yang dimana outputnya diharapkan dapat memenuhi 3 aspek jalan berkeselamatan, <i>regulating road</i>, <i>self explaining road</i>, serta <i>forgiving road</i>.</p>
2.	Anjlokkan KA D1/5144C Commuter Line di KM. 1 + 603,5 emplasemen St. Kampungbandan Jakarta tanggal 26 November 2022 (KNKT.22.11.03.02)	PT Kereta Commuter Indonesia	Memastikan dalam perawatan sarana perkeretaapian toleransi ukuran dimensi, kondisi fisik dan material properties dari komponen pegas pada sarana perkeretaapian yang dioperasikan sesuai dengan toleransi yang dipersyaratkan berdasarkan desain dan spesifikasi teknis dari masing – masing tipe sarana perkeretaapian	CLOSED	<p>a. Melakukan pengelolaan distribusi beban roda dalam satu as roda dan memastikan nilai wheel load unbalance (WLU) pada standar 10% - 15% pada tiap rangkaian sarana</p> <p>b. Melakukan pengecekan awal level track berkala pada jalur perawatan sarana</p> <p>c. Memastikan kondisi fisik pegas secara detail dengan dibongkar dan penggunaan alat pengetesan berupa :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <input type="checkbox"/> Penggunaan adaptor coil spring tester agar bisa digunakan untuk pengetesan pegas tipe rubber bounded 2. <input type="checkbox"/> Penggunaan bogie load test 3. Sehingga bisa maksimal dalam memastikan dimensi dan karakteristik material dari

					<p>komponen pegas (coil spring dan rubber bounded)</p> <p>4. d. Melakukan pengukuran parameter bogie berupa tinggi pegas primer (tinggi A) dan pegas sekunder (tinggi B), serta pengelolaan penggunaan shim / liner nya</p> <p>5. e. Memastikan kesesuaian peruntukan penggunaan pegas pada tiap sarana</p>
			Melakukan kajian dan evaluasi terhadap penggunaan bogie sarana perkeretaapian yang berbeda tipe dan mengalami perubahan fungsi dalam satu rangkaian kereta api	CLOSED	<p>Atas dasar rekomendasi tersebut, maka penggunaan bogie harus sesuai dengan peruntukan tipe dan fungsi pada setiap jenis sarana perkeretaapian (T dan M)</p> <p>*Komitmen untuk tidak menggunakan bogie sarana perkeretaapian yang berbeda tipe dan mengalami perubahan fungsi dalam satu rangkaian kereta api dibuat secara tertulis dan disampaikan menyusul</p>

Data Rekomendasi **CLOSED** di Bulan Juli 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda LLAJ					
1	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	Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	1. Memerintahkan PT.Jasamarga untuk segera memperbaiki jalur penyelamat yang telah dibuat di ruas Tol Cipularang KM 90-100 agar bersesuaian dengan Permenhub 82 Tahun 2015 tentang desain lajur darurat.	CLOSED	Telah dilakukan evaluasi terhadap Jalur Penyelamat Darurat pada ruas PT Jasa Marga (termasuk ruas Jalan Tol Cipularang) oleh Ditjen Bina Marga dan disampaikan hasil serta rekomendasinya kepada PT Jasa Marga Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/601 Tanggal: 15 Agustus 2022 Hal: Instruksi Perbaikan Jalur Penyelamat Darurat Evaluasi tersebut sudah berdasarkan dengan Permenhub 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.
			2. Memerintahkan setiap BUJT untuk melengkapi ruas-ruas tol yang memiliki turunan panjang dengan jalur keselamatan yang spesifikasinya bersesuaian dengan Permenhub 82 Tahun 2015 tentang desain lajur darurat.	CLOSED	Telah dilakukan evaluasi terhadap Jalur Penyelamat Darurat pada ruas PT Jasa Marga oleh Ditjen Bina Marga dan disampaikan hasil serta rekomendasinya kepada PT Jasa Marga Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/601 Tanggal: 15 Agustus 2022 Hal: Instruksi Perbaikan Jalur Penyelamat Darurat Evaluasi tersebut sudah berdasarkan dengan Permenhub 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.
			3. Memerintahkan setiap BUJT agar memiliki SDM yang difungsikan dalam menginventaris kejadian kecelakaan dan memiliki kompetensi yang memadai dalam menganalisa	CLOSED	Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/841 Tanggal: 11 Desember 2023 Perihal: Instruksi kepada BUJT terkait Sumber Daya Manusia (SDM) Khusus Bidang Keselamatan Jalan

			kecelakaan sehingga terdapat data statistik kecelakaan yang lengkap dan memadai bagi seluruh ruas tol yang ada di Indonesia.		
			4. Mewajibkan bagi seluruh operator jalan tol agar memiliki <i>gate</i> khusus kendaraan besar di setiap pintu masuk tol beserta sarana pengukuran bobot muatan kendaraan sehingga kendaraan besar yang setelah diukur muatannya melebihi batas yang ditentukan (<i>overload</i>) akan diarahkan ke lajur keluar.	CLOSED	Progres masih dalam tahap Design Document namun pemberlakuan implementasi pengendalian kendaraan ODOL akan dilakukan koordinasi dengan Kemenhub. Terkait Design Document tersebut BPJT telah menyampaikan Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol kepada seluruh BUJT sekaligus instruksi penyusunan DED pemasangan alat deteksi kendaraan ODOL melalui: Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/25 Tanggal: 19 Januari 2022 Hal: Penyampaian Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol Sampai dengan saat ini telah terpasang Weight in Motion (WIM) pada 14 lokasi yang tersebar di seluruh ruas jalan tol.
			5. Mewajibkan bagi seluruh operator jalan tol agar memiliki sistem pengenaan denda pada gerbang selanjutnya bagi kendaraan besar yang telah diindikasikan muatannya berlebih di pintu masuk tol namun tidak mau untuk keluar tol pada kesempatan pertama.	CLOSED	BPJT telah menyampaikan Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol kepada seluruh BUJT sekaligus instruksi penyusunan DED pemasangan alat deteksi kendaraan ODOL melalui: Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/25 Tanggal: 19 Januari 2022 Hal: Penyampaian Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol Sampai dengan saat ini belum ditetapkan perhitungan pembebanan sanksi terhadap

					kendaraan ODOL di jalan tol, namun sudah ada dasar pengenaan denda terhadap pelanggaran kendaraan ODOL yaitu pada pasal 307 yang berbunyi "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)". UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ).
			6. Mewajibkan bagi seluruh operator tol agar mengimplementasikan sistem kamera kecepatan baik itu kamera jenis tetap (<i>fixed camera</i>) maupun jenis berjalan (<i>mobile camera</i>) dan denda secara elektronik bagi pemilik kendaraan untuk setiap pelanggaran kecepatan yang dilakukan sebagai perwujudan dari sistem manajemen kecepatan dalam melakukan pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran batas kecepatan maksimum, kecepatan minimum, dan kecepatan di bahu jalan.	CLOSED	Saat ini telah terpasang speed camera sebanyak 28 unit pada 19 ruas milik PT Jasa Marga, 1 unit pada ruas jalan tol Permai dan 1 unit pada ruas jalan tol Bakter. Untuk pemasangan speed camera di ruas-ruas lainnya dilakukan secara bertahap dengan terus dilakukan sosialisasi.
2	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tabrakan antara mobil tangki dengan mobil penumpang, di	Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	1. Membuat SOP tanggap darurat untuk kecelakaan kendaraan bermotor khususnya penanganan angkutan B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah

Jalan Tol Tangerang KM. 6+800, Kota Tangerang, Banten, tanggal 8 Oktober 2019				Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
	2. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan semua jenis kendaraan khususnya angkutan B3 yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.	
	3. Memerintahkan operator jalan tol untuk membuat nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait penanganan kecelakaan yang melibatkan B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3 Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.	
	4. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan pengawasan dan sosialisasi terhadap kendaraan yang membawa B3 agar memenuhi standar keselamatan.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.	
	5. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan pengangkut B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211	

					<p>Tanggal: 19 Maret 2021</p> <p>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.</p>
			6. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan tempat parkir khusus B3	CLOSED	<p>Sudah dikeluarkan surat perintah terkait penyediaan tempat parkir khusus B3 dari Kepala BPJT ke BUJT</p> <p>Surat Kepala BPJT</p> <p>Nomor: BM.07.02-P/211</p> <p>Tanggal: 19 Maret 2021</p> <p>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.</p>
Moda Perkeretaapian					
1	Anjlok KA D1/5144C Commuter Line di KM. 1 + 603,5 emplasemen St. Kampungbandan Jakarta tanggal 26 November 2022 (KNKT.22.11.03.02)	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Meningkatkan pengawasan terkait kesesuaian prosedur yang digunakan operator prasarana dan sarana perkeretaapian terhadap proses perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian termasuk pada siklus perawatan berkala dan perawatan yang bersifat korektif	CLOSED	Pengawasan penerapan SMKP penyelenggara perkeretaapian secara sistem dilaksanakan dalam mekanisme audit SMKP (keselamatan) yang secara berkala dilakukan DJKA pada setiap Penyelenggara Perkeretaapian. DJKA telah melaksanakan audit keselamatan di PT. KAI (Persero) pada tahun 2021 namun dalam pelaksanaannya audit tertunda karena terjadinya kecelakaan KA yang merupakan peristiwa yang kritikal di dalam SMKP. Audit SMKP kepada PT. KAI dilakukan kembali di tahun 2024 dan saat dalam tahap menunggu surat tanggapan dari PT KAI dengan batas waktu 30 hari kerja sejak 5 Juni 2024.
			Meningkatkan pengawasan terhadap pengoperasian dari sarana perkeretaapian dan memastikan performa atau kinerja dari sarana perkeretaapian yang dioperasikan sesuai dengan standar dan spesifikasi teknis dari tipe sarana perkeretaapian tersebut	CLOSED	Pengawasan penerapan SMKP penyelenggara perkeretaapian secara sistem dilaksanakan dalam mekanisme audit SMKP (keselamatan) yang secara berkala dilakukan DJKA pada setiap Penyelenggara Perkeretaapian. DJKA telah melaksanakan audit keselamatan di PT. KAI (Persero) pada tahun 2021 namun dalam pelaksanaannya audit tertunda karena terjadinya kecelakaan KA yang merupakan peristiwa yang

					kritikal di dalam SMKP. Audit SMKP kepada PT. KAI dilakukan kembali di tahun 2024 dan saat dalam tahap menunggu surat tanggapan dari PT KAI dengan batas waktu 30 hari kerja sejak 5 Juni 2024.
2	Anjlokkan KA 17 Semeru di KM 520+4 petak jalan Stasiun Sentolo – Wates Daop 6 Yogyakarta tanggal 17 Oktober 2023 (KNKT.23.10.04.02)	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Melakukan evaluasi dan meningkatkan pengawasan terhadap prosedur yang digunakan oleh penyelenggara prasarana perkeretaapian dalam melakukan kegiatan pemeriksaan dan perawatan prasarana perkeretaapian termasuk pada siklus pemeriksaan dan perawatan berkala serta pada perawatan yang bersifat korektif	CLOSED	Pengawasan penerapan SMKP penyelenggara perkeretaapian secara sistem dilaksanakan dalam mekanisme audit SMKP (keselamatan) yang secara berkala dilakukan DJKA pada setiap Penyelenggara Perkeretaapian. DJKA telah melaksanakan audit keselamatan di PT. KAI (Persero) pada tahun 2021 namun dalam pelaksanaannya audit tertunda karena terjadinya kecelakaan KA yang merupakan peristiwa yang kritikal di dalam SMKP. Audit SMKP kepada PT. KAI dilakukan kembali di tahun 2024 dan saat dalam tahap menunggu surat tanggapan dari PT KAI dengan batas waktu 30 hari kerja sejak 5 Juni 2024.
3	Tabrakan KA 350 CL Bandung dan KA 65A Turangga di Km 181+700 petak jalan Cicalengka - Haurpugur, Daop 2 Bandung Jawa Barat tanggal 5 Januari 2024 (KNKT.24.01.01.02)	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan sistem manajemen keselamatan perkeretaapian khususnya terkait sistem pelaporan potensi bahaya serta penilaian dan pengendalian resiko	CLOSED	Pengawasan penerapan SMKP penyelenggara perkeretaapian secara sistem dilaksanakan dalam mekanisme audit SMKP (keselamatan) yang secara berkala dilakukan DJKA pada setiap Penyelenggara Perkeretaapian. DJKA telah melaksanakan audit keselamatan di PT. KAI (Persero) pada tahun 2021 namun dalam pelaksanaannya audit tertunda karena terjadinya kecelakaan KA yang merupakan peristiwa yang kritikal di dalam SMKP. Audit SMKP kepada PT. KAI dilakukan kembali di tahun 2024 dan saat dalam tahap menunggu surat tanggapan dari PT KAI dengan batas waktu 30 hari kerja sejak 5 Juni 2024.
			Melakukan pengawasan terhadap kondisi geometri jalan rel khususnya pada jalan rel di area sekitar wesel	CLOSED	Melakukan pengawasan dan mengirim surat teguran kepada PT KAI (data dukung terlampir) DJKA telah melakukan monitoring dan evaluasi tindak lanjut rekomendasi KNKT dan surat teguran Direktur Jenderal Perkeretaapian

Data Rekomendasi *CLOSED* di Bulan Agustus 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda LLAJ					
1	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terbakarnya mobil tangki PT. Patra Niaga T-9580-E di Jl. Tol Cikampek KM. 51 6 Januari 2018 (KNKT.18.01.01.01)	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat	Seperti rekomendasi yang pernah KNKT terbitkan pada laporan KNKT dengan laporan 17.02.01.01 maka dimohon kepada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk merevisi aturan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol agar menyediakan sarana dan prasarana terkait penanganan B3 dimana diantaranya penyediaan prasarana parkir khusus kendaraan B3 dan sarana mobil pemadam kebakaran tiap 25 km	CLOSED	Fasilitas penanganan kecelakaan sudah masuk di dalam subindikator pada konsep Rancangan PP Nomor 15 tentang Jalan Tol yang apabila sudah disahkan, akan menjadi dasar subindikator pada perubahan Permen SPM Jalan Tol. Terkait perubahan Permen SPM Jalan Tol saat ini sedang dalam tahap pembahasan.
		Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	Seperti rekomendasi yang pernah KNKT terbitkan pada laporan KNKT dengan laporan 17.02.01.01 kepada Badan Pengatur Jalan Tol dimohon agar :	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			2. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan semua jenis kendaraan khususnya angkutan B3 yang sesuai	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021

			dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol.		Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			3. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan unit <i>rescue</i> yang memiliki fasilitas pemadaman kebakaran memadai minimal 1 unit per 50 km agar dapat menangani kebakaran dengan lebih cepat.	CLOSED	Sesuai dengan Permen PU 16/2014 tentang SPM Jalan Tol, setiap ruas tol harus memiliki kendaraan rescue minimal 1 unit per 50 km atau 1 unit jika < 50 km dilengkapi dengan peralatan penyelamatan termasuk APAR.
			4. Memerintahkan operator jalan tol untuk membuat nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait penanganan kecelakaan yang melibatkan B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3 Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			5. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan pengawasan dan sosialisasi terhadap kendaraan yang membawa B3 agar memenuhi standar keselamatan.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			6. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan pengangkut B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021

					Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			7. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan tempat parkir khusus B3	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait penyediaan tempat parkir khusus B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
2	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Terbakarnya Mobil Tangki A-9033-F di Jl. Tol Merak KM. 84 20 Maret 2018 (KNKT.18.03.05.01)	Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR	1. Membuat SOP tanggap darurat untuk kecelakaan kendaraan bermotor khususnya penanganan angkutan B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			2. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan semua jenis kendaraan khususnya angkutan B3 yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			3. Memerintahkan operator jalan tol untuk membuat nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3 Surat Kepala BPJT

			penanganan kecelakaan yang melibatkan B3;		Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			4. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan pengawasan dan sosialisasi terhadap kendaraan yang membawa B3 agar memenuhi standar keselamatan;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			5. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan pengangkut B3;	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol
			6. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan tempat parkir khusus B3.	CLOSED	Sudah dikeluarkan surat perintah terkait penyediaan tempat parkir khusus B3 dari Kepala BPJT ke BUJT Surat Kepala BPJT Nomor: BM.07.02-P/211 Tanggal: 19 Maret 2021 Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol

Data Rekomendasi *CLOSED* di Bulan September 2024

No	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda Pelayaran					
1.	KNKT.18.07.22.03/ MIRINGNYA/LESTARI MAJU/03 JULI 2018/PERAIRAN PABADILANG/SULAWESI SELATAN	Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar	1. Memastikan gambar Safety & Fire Control Plan kapal telah diperiksa dan disahkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan sebelum menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang.	CLOSED	1. Pengesahan gambar safety dan fire control plan KM. Lestari maju telah disetujui oleh Badan Klasifikasi PT Biro Klasifikasi Indonesia dan gambar kapal telah diperiksa dan disahkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan . 2. Catatan – catatan rekomendasi oleh Direktorat perkapalan dan kepelautan yang telah dilaksanakan sebelum pemerbitan sertifikat KM. Lestari Maju, antara lain : a. Penambahan ruang akomodasi untuk penumpang; b. Kapal telah diklaskan pada PT Biro Klasifikasi Indonesia; c. Penambahan kapasitas peralatan/perlengkapan keselamatan; d. Setelah selesai perombakan, telah dilaksanakan inclining test dan sea trial. 3. Rekomendasi yang bersifat wajib telah dilaksanakan oleh pemilik kapal sebelum dilakukan penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal 4. Penerbitan Surat Ukur Internasional KM Lestari Maju telah mendapat persetujuan dari
			2. Dalam pengawasan terhadap perombakan bangunan kapal agar dipastikan semua catatan-catatan rekomendasi yang dikeluarkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan telah dilaksanakan keseluruhannya sebelum menerbitkan surat-surat dan sertifikat kapal.	CLOSED	
			3. Dalam pemeriksaan Nautis, Teknik dan Radio agar Marine Inspector memastikan semua rekomendasi yang telah diberikan kepada pemilik kapal yang bersifat wajib, agar dilaksanakan sebelum menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang.	CLOSED	

			4. Pengukuran ulang dalam rangka penerbitan Surat Ukur Internasional setelah dilakukan perombakan kapal dengan penambahan ruang akomodasi penumpang (Passenger Room) agar disesuaikan dengan PM 8 Tahun 2013 Pasal 12 ayat (1) dan (2) tentang pengukuran fisik kapal atau menggunakan gambar rancang bangun.	CLOSED	<p>Direktorat Perkapalan dan Kepelautan sesuai PM 8 Tahun 2013.</p> <p>(Surat a.n Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar, Kepala Bidang Pengawasan dan Penindakan Saharuddi, ST., M.A.P Nomor: UM.002/1/11KSOP.MKS.2024 Tanggal 28 Februari 202)</p>
2.	KNKT.17.06.17.03	KSOP utama Belawan	1. Meningkatkan pengawasan terhadap penerbitan SPB terutama terkait dengan sijil awak kapal untuk menyesuaikan dengan peraturan yang berlaku.	CLOSED	<p>A. Sebelum kapal melakukan proses SPB di lakukan validasi dan verifikasi oleh masing-masing yang mempunyai Tusi terhadap dokumen atau sertifikasi kapal dengan pengawasan terhadap sijil (on/off),pkl, crew list sesuai dengan peraturan/perundang-undangan yang berlaku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Undang – undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran 2. UU No 11 Tahun 2020 tentang Cipta kerja 3. PP No. 31 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan Bidang Pelayaran. 4. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhan. 5. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang angkutan di Perairan 6. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan

					<p>Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan utama 8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut. 9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negaran Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut 10. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor :HK.103/3/11/DJPL-15 tanggal 23 September 2015 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan Inaportnet di Pelabuhan 11. UM.002/87/18/DJPL-16 tanggal 24 November 2016 perihal Penyampaian Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Acuan Standar Pelayanan (Service Level Standard/SLS) menggunakan inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan. <p>B. Terkait sijil awak kapal, telah dilakukan proses sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, antara lain:</p>
--	--	--	--	--	--

					<ol style="list-style-type: none"> 1. Bahwa seluruh crew kapal AVATAR sydah dilaksanakan pemeriksaan dan pengesahan crew list (approve ke pelaut pada sistem inapornet) sehingga dianggap sijil seluruh awak kapal AVATAR sudah sesuai. Proses validasi dan dokumen sudah melalui sistem inapornet (SPS online Sahbandar Belawan) yang berlku pada tahun 2016. 2. Jika salah satu siklus tidak terverifikasi dalam sistem (crewlist/pengawakan) maka tidak bisa melanjutkan ke sistem berikutnya. 3. Sistem data yang lebih dari 5 tahun sudah dapat dilakukan penghapusan data. Aturan tersebut yaitu: <ol style="list-style-type: none"> a. IMO Resolution No. 1047 (27) : Prinsip prinsip pengawakan kapal yang aman. b. Konvensi STCW 1978/1995 (STCW 7 amandemen 95). c. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. d. KUHD ps; 401 tentang pkl. e. PP No 7 Tahun 2000 tentang kepelautan. f. PM No. 110 tahun 2016 tentang pejabat pemeriksa keselamatan kapal. g. PM No. 26 Tahun 2022 tentang pengawakan kapal niaga (NCVS).
--	--	--	--	--	--

					<p>h. Per DJPL HK.103/2/19/DJPL-16 : pelaksanaan penyelenggaraan kelaiklautan kapal.</p> <p>(Surat Kepala Kantor KSOP utama Belawan Rivolindo, S.H., M.M., Nomor: UM.006/2/9/KSOP.BLW-2024 Tanggal 29 Februari 2024)</p>
3.	Terbakar KM Mandiri Nusantara tanggal 30 Mei 2009, di perairan Keramaian, Bawean, Jawa Timur	KSOP Tanjung Perak	Meningkatkan koordinasi aparat-aparat pengawas di lapangan dalam rangka pengawasan terhadap semua muatan dan barang bawaan penumpang, untuk menghindari muatan berbahaya masuk ke dalam kapal penumpang	CLOSED	Keputusan Bersama Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak, Kepala Distrik Navigasi Kelas I Surabaya, Direktur Polisi Perairan Polda Jawa Timur, Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak, Kepala Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas I Surabaya, Kepala Balai Besar Karantina Pertanian Surabaya, Kepala Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak, Kepala KPP Bea Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Perak, Kepala Stasiun Meteorologi Maritim Perak II Surabaya, Kepala Balai KIPM Surabaya II, Kepala PLP Kelas II Tanjung Perak dan CEO PT. Pelindo III (Persero) Regional Jawa Timur Nomor HK. 2016/06/05/OP. Tpr-19 dan HK. 201/03/19/Syb. Tpr/2019 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang secara Terintegrasi di Pelabuhan Tg. Perak

4.	Kebakaran KM Mustika Kencana II tanggal 4 Juli 2022 di perairan 45 nm selatan Pulau Masalembo Besar, Laut Jawa, Jawa Timur	KSOP Tanjung Perak	Mengeluarkan regulasi dengan mempertimbangkan keselamatan kapal yang mewajibkan setiap kapal Ro-Ro untuk menyediakan sambungan kelistrikan bagi kendaraan yang membutuhkan sumber daya listrik dan mewajibkan kendaraan truk box berpendingin menggunakan suplai listrik dari kapal sebagai tenaga penggerak mesin pendingin.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2016 Tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan, Pasal 63, Ayat 2.c.3 bahwa “mesin kendaraan harus dimatikan, perseneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (lashing) dengan alat lashing yang sesuai dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus diganjal” Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor: UM.003/5/10/DK-16 tanggal 19 Februari 2016 tentang Standar Keselamatan Pengangkutan Kendaraan pada Kapal Penumpang Ro-Ro.
5.	Tubrukan KM Alken Pesat dengan KM Alpine tanggal 11 Desember 2012 di kolam Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Jawa Timur	KSOP Tanjung Perak	Mengimplementasikan sistem informasi lalu-litas kapal (<i>Vessel Traffic Information System/ VTIS</i>) dalam proses masuk dan keluar alur pelayaran pelabuhan Tanjung Perak	CLOSED	<p>Telah diterbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 455 Tahun 2016 tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).</p> <p>Telah dibuat Keputusan Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya Nomor: SK – SYB. Tpr 17 Tahun 2023 tentang Sistem</p>

					Operasional dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal di Wilayah Perairan Wajib Pandu Kelas I Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Gresik
Moda Perkeretaapian					
1	Anjlokkan KA 17 Semeru di KM 520+4 petak jalan Stasiun Sentolo – Wates Daop 6 Yogyakarta tanggal 17 Oktober 2023 (KNKT.23.10.04.02)	PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)	Mempertimbangkan untuk mengkaji penyusunan prosedur darurat operasional perjalanan kereta api untuk memberhentikan sementara seluruh perjalanan kereta api yang akan melewati suatu lokasi jalan rel tertentu jika pada lokasi jalan rel tersebut sebelumnya terdapat laporan kondisi kritis atau berbahaya untuk kemudian lokasi jalan rel ini diperiksa dan dilakukan perbaikan lebih lanjut oleh unit jalan rel dan jembatan sampai jalan rel yang akan dilewati oleh kereta api dinyatakan aman	CLOSED	Terkait dengan peraturan untuk prosedur tanggap darurat PT KAI telah mengeluarkan Peraturan Direksi PT KAI Nomor : Per.U/KT.204/VI/1/KA-2024 tentang Perubahan Atas Peraturan Direksi Nomor : Per.U/KT.204/XII/1/KA-2018 tentang Standar Operasional Prosedur Tanggap Darurat gangguan operasional kereta api
2	Tabrakan KA 350 CL Bandung dan KA 65A Turangga di Km 181+700 petak jalan Cicalengka - Haurpugur, Daop 2 Bandung Jawa Barat tanggal 5 Januari	PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)	Menyusun prosedur terkait pelayanan peralatan blok yang menggunakan sistem interface yang menghubungkan blok mekanik dengan blok elektrik	CLOSED	1. Menetapkan pengaturan Perjalanan Kereta Api di Petak Jalan Haurpugur - Cicalengka menggunakan warta KA (sampai dengan hubungan blok dinyatakan baik kembali) dan untuk tambahan pengamanan perka dengan ketentuan ASP sebelum memberangkatkan KA nya wajib melakukan komunikasi dengan PPKP

	2024 (KNKT.24.01.01.02)				<p>untuk memastikan ulang bahwa petak jalan Haurpugur - Cicalengka kondisi tiada KA lainnya (berdasarkan Nota Dinas EVP Daop 2 Bd Nomor: 4/KT.203/II/DO.2/2024 tanggal 6 Januari 2024 perihal Pelayanan KA Wajib Menggunakan Tanya Jawab Aman Melalui Warta KA di Stasiun Cicalengka dan Haurpugur.</p> <p>2. Melakukan review, dan penyusunan Instruksi Kerja Stasiun Haurpugur dan Stasiun Cicalengka (Instruksi Kerja terlampir), dengan ketentuan tambahan terkait komunikasi terkait permintaan blok dan melakukan konfirmasi dengan PPKA Stasiun yang memberikan blok, pada saat blok sudah diterima oleh PPKA haurpugur atau oleh PPKA Cicalengka.</p> <p>3. Pengawasan terkait pelaksanaan Instruksi Direktur Operasi yang tertuang dalam warta dinas O/131 tanggal 10 Januari 2024 yang berisi tentang tindakan PPKA pada saat menerima blok, namun PPKA Stasiun sebelah tidak melakukan pemberian blok kepada PPKA tersebut.</p>
				<p>Memastikan terlaksananya sistem pelaporan potensi bahaya dan setiap potensi bahaya yang telah diidentifikasi telah dikomunikasikan kepada SDM operasional pelayanan perjalanan kereta api sebagai bagian dari penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian</p>	<p>CLOSED</p> <p>Tanggapan 20 Juni 2024 Menetapkan prosedur Pelaporan Potensi Bahaya Lingkup Operasional Pelayanan Perjalanan Kereta Api (berdasarkan Nota Dinas EVP Daop 2 Bd Nomor: 6/KS.102/II/DO.2/2024 tanggal 12 Februari 2024 perihal Sistem Pelaporan Potensi Bahaya Lingkup Operasional Pelayanan</p>

					<p>Perjalanan Kereta Api, jika terjadi gangguan prasarana (jalan rel dan persinyalan) atau muncul anomali pada persinyalan, dengan urutan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kepala Stasiun / PPKA segera melaporkan kepada Dinas Terkait. 2. Kepala Stasiun / PPKA melaporkan kepada PPKP. 3. Kepala Stasiun / PPKA mencatat di buku gangguan. 4. Melaporkannya pada aplikasi Safety Railway Information (SRI). 5. Unit terkait yang mendapat laporan, pada kesempatan pertama segera melakukan langkah pengamanan dan perbaikan. <p>Prosedur pelaporan tersebut saat ini sudah berjalan, sebagaimana telah terjadi peningkatan jumlah pelaporan pada aplikasi SRI Wilayah Daop 2 Bandung</p> <p>Tanggapan 9 Juli 2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pasca kejadian, EVP Daop 2 mengeluarkan Instruksi Upaya Peningkatan Keselamatan, Keamanan dan Mengantisipasi Timbulnya Gangguan Perka di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung tanggal 22 Januari 2024, yang diantaranya mencatat semua potensi gangguan dalam IBPR dan usulan perbaikannya 2. Kantor Pusat telah melakukan reviu dan update IBPR dengan menambahkan identifikasi, terkait: <ol style="list-style-type: none"> a. Potensi kegagalan sistem dimana salah satu stasiun menerima blok
--	--	--	--	--	--

					<p>tanpa adanya permintaan dan PPKA stasiun sebelah tidak melakukan pemberian blok</p> <p>b. Potensi PPKA kurang aktif berkomunikasi dengan PPKP saat adanya pemindahan persilangan</p> <p>c. Potensi ketidaktertiban proses administrasi dimana PPKA tidak mencatat gangguan di Buku Gangguan Operasional</p>
3	Anjlokkan KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02)	PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)	Mereview pedoman pemeriksaan dan perawatan wesel mekanik agar dapat mendeteksi kondisi komponen penguncian secara menyeluruh	CLOSED	<p>Tanggapan 20 Juni 2024</p> <p>Sedang dilakukan review pedoman pemeriksaan dan perawatan wesel mekanik agar dapat mendeteksi kondisi komponen penguncian secara menyeluruh dengan menambahkan checklist eksternal locking pada wesel.</p> <p>Untuk langkah pencegahan kejadian yang sama, PT KAI telah melakukan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemasangan sabuk pada lock box rencana pengadaan External Locking pada tahun 2024 secara bertahap. 2. Pemeriksaan keretakan lockbox dengan dye penetrant.
			Mereview prosedur terkait pelayanan KA, khususnya untuk persinyalan mekanik, ketika terjadi gangguan sinyal agar dapat mengatur secara jelas langkah-langkah untuk memastikan/ meyakinkan kedudukan wesel	CLOSED	<p>Tanggapan 20 Juni 2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pembuatan Instruksi Kerja (IK) Pelayanan Perka dalam Kondisi Tidak Normal di setiap stasiun. 2. Saat terjadi Gangguan Sinyal Utama, pelayanan KA menggunakan MS (Btk 92) sesuai dengan PD 19 Jilid I pasal 49 dan Instruksi Direksi Nomor O.250. <p>Tanggapan 9 Juli 2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Telah dilakukan revisi terhadap PDPS Stasiun Tanggulangin

					<p>2. Pembuatan Instruksi Kerja (IK) Pelayanan Perka dalam Kondisi Tidak Normal di setiap stasiun.</p> <p>3. Saat terjadi Gangguan Sinyal Utama, pelayanan KA menggunakan MS (Btk 92) sesuai dengan PD 19 Jilid I pasal 49 dan Instruksi Direksi Nomor O.250.</p>
4	<p>Anjlok KA 3003D Babaranjang Emplasemen St. Durian Sumatera Selatan DIVRE IV Tanjungkarang 24 September 2018 (KNKT.18.09.09.02)</p>	<p>PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)</p>	<p>Mengatur ulang distribusi beban pada tiap as roda dari seluruh rangkaian gerbong agar tidak melebihi melebihi toleransi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan untuk rel tipe R.54 dan tidak melebihi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan dalam spesifikasi unit bearing sesuai dengan kelasnya.</p>	<p>CLOSED</p>	<p>'Tanggapan 23 September 2021 dan Surat Direktur Utama PT KAI (Persero) No. KS.201/X/2/KA-2021 tanggal 7 Oktober 2021 perihal TL keselamatan (safety action) atas rekomendasi keselamatan KNKT: Terlampir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Standar Operasional Prosedur (SOP) Bongkar Muat di Stasiun Simpang. 2. SOP Bongkar Muat di Stasiun Banjarsari. 3. SOP Bongkar Muat di Stasiun Muaralawai. 4. Dokumentasi kegiatan. <p>Tanggapan 4 Juli 2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terlampir SOP PT KAI dan PT BA tentang Pemuatan Batu Bara di TLS tanggal 10 Agustus 2023 2. Contoh Dokumen Laporan Pengisian Gerbong di TLS 3. Contoh Dokumen Lepas Tambah Gerbong Isian Muatan tidak rata <p>Tanggapan 8 Agustus 2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Unit Angkutan Barang telah mengirimkan pemenuhan data pendukung SOP Bongkar Muat Angkutan Batubara, dokumentasi penempatan Petugas Pengawas di tempat loading/TLS di PTBA dan

					<p>Pemasangan CCTV pada beberapa titik sebagai antisipasi potensi pengisian muatan tidak merata;</p> <p>2. Untuk mengantisipasi potensi unsafe atas ketidakseimbangan beban roda dalam satu bogie telah dilakukan pemasangan timbangan train scale di jalur loop menuju dan dari TLS pada emplasemen Tanjungenimbaru;</p> <p>3. Bahwa dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemuatan Batubara belum ditemukan tentang seluruh rangkaian KA dilakukan pemeriksaan distribusi dan keseimbangan beban roda dalam satu bogie dan dipastikan beban tiap roda tidak melebihi ketentuan yang dipersyaratkan, hal tersebut telah diatur pada Standar Operasional Prosedur Penimbangan Angkutan Batubara menggunakan Timbangan Kereta Api (Train Scale) di Stasiun Tanjungenimbaru nomor SOP.CFKL.104/VIII16KA-2024 pada BAB III "Ketentuan Khusus" point 1 tentang Kelebihan Muatan atau Perbedaan Beban Muatan Antar Bogie.</p>
5	<p>Anjlokan KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02)</p>	<p>PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)</p>	<p>Melakukan refreshment training secara berkala kepada petugas operasional pelayanan KA terkait interlocking pada sistem persinyalan perkeretaapia</p>	<p>CLOSED</p>	<p>Tanggapan 20 Juni 2024 Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala.</p> <p>Tanggapan 9 Juli 2024 1. Terlampir Kurikulum dan Silabus serta Materi Bahan Ajar Diklap 2. Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala.</p>

					Tanggapan 8 Agustus 2024 Tim MT telah melakukan penyesuaian kurikulum dan silabus Diklap Modul Terpadu pada Kondisi Tertentu (Gangguan) dengan menambahkan mata latih Filosofi/Fundamental Tindakan pada Saat Kondisi Tertentu.
Moda LLAJ					
1.	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kecelakaan tunggal jatuh ke jurang mobil bus pariwisata B 7260 CGA, di Kawasan Wisata Guci, Pekandangan, Bojong, Kab. Tegal, Jawa Tengah, tanggal 7 Mei 2023 (KNKT.23.05.03.01)	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	1. Melakukan pembinaan teknis kepada pengemudi angkutan orang maupun barang, khususnya terkait pemahaman sistem rem bus dan truk serta prosedur dan tata cara parkir dan persiapan kendaraan khususnya pada kondisi jalan yang kritis/sub standar;	CLOSED	Telah dilakukan sosialisasi dan pembinaan terhadap perusahaan angkutan barang, baik dari aspek Perusahaan dengan skema SMK, dan pengemudi dengan program pelatihan awak angkutan barang berbahaya.
			2. Membuat pedoman teknis standar tempat parkir kendaraan pada daerah tujuan wisata, mengingat saat ini terdapat banyak destinasi wisata alam yang memiliki topografi berbukit dan cukup berbahaya untuk parkir kendaraan wisatawan	CLOSED	Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata cara mengemudi yang baik dan benar (safety riding)
2.	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berupa tabrak belakang Truk Tangki T 9472 DG di Tol Cikopo – Palimanan (Cipali) KM 79+900B, Ds. Cimahi, Kec.	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	1. Pelatihan dan sosialisasi mengenai <i>situational awareness</i> atau penanganan kondisi tanggap darurat yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.	CLOSED	Telah dilakukan sosialisasi kepada para pelaku usaha angkutan barang yang dimana wajib dalam pemenuhan izin operasinya dengan pemenuhan Dokumen SMK.

	Cempaka, Purwakarta, Jawa Barat, Kamis 28 September 2023 (KNKT.23.09.08.01)		2. Melakukan sosialisasi penggunaan sabuk keselamatan bagi seluruh penumpang kendaraan.	CLOSED	Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata cara mengemudi yang baik dan benar (safety riding)
			3. Melakukan sosialisasi mengenai tata cara pengangkutan barang.	CLOSED	Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata cara muat angkutan barang khusus
			4. 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;	CLOSED	Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata cara mengemudi yang baik dan benar (safety riding)

Data Rekomendasi *CLOSED* di Bulan Oktober 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda Pelayaran					
1.	Tenggelam KM Pemudi tanggal 3 Juli 2013 di perairan Laut Banda 80 mil laut barat daya Pulau Buru, Maluku.	KSOP Tanjung Perak	Mengawasi pelaksanaan pemanduan sesuai prosedur yang berlaku di Pelabuhan Tanjung Perak	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Telah diterbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 455 Tahun 2016 tentang Penetapan alur pelayaran, sistem rute, tata cara berlalu lintas dan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS). Telah dibuat Keputusan Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya Nomor: SK – SYB. Tpr 17 Tahun 2023 tentang Sistem Operasional dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal di Wilayah Perairan Wajib Pandu Kelas I Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Gresik.
2.	Tenggelam KM Irama Nusantara tanggal 24 Desember 2013 di perairan Pulau Keramaian, Masalembo, Laut Jawa	KSOP Tanjung Perak	Memperhatikan notasi klas kapal terhadap kondisi perairan dan cuaca yang akan dilalui kapal terkait penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB).	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Menerapkan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. Memperhatikan Prakiraan cuaca dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG).

3.	KNKT-14-04-03-03/ Tubrukan/KM Journey/ KM Fatima III / KM Lambelu / 1 April 2014 / Tanjung Perak / Jawa Timur	KSOP Tanjung Perak	Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan prosedur pemanduan kapal	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Menerapkan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal • Bersurat kepada Pt Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak selaku operator pemanduan Nomor PP.302/02/05/SYB.Tpr-15 Tanggal 03 Desember 2015 perihal Peningkatan Pengawasan Pemanduan terkait Penyampaian Telegram/Faximile Dirjen Hubla Nomor 272/XI/DN-15 tanggal 20 November 2015 perihal Peningkatan pengawasan pemanduan dalam rangka menjamin keselamatan berlayar serta kelancaran berlalu lintas kapal di perairan pelabuhan. • Mulai tanggal 4 Desember 2015, KSU Utama Tanjung Perak menempatkan 2 (dua) staf pengawas pandu di Control room station pandu yang dioperasikan PT Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak selama 24 jam.
4.	Kecelakaan lain-lain kapal Citra Mulia 9 tanggal 23 Mei 2018 di perairan Laut Jawa	KSOP Kelas II Gresik	Memperbaiki pemeriksaan dokumen pengawasan minimum terkait dengan penggunaan sertifikat pemilik lama oleh pemilik baru.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Kantor KSOP Kelas II Gresik telah melaksanakan pelayanan kapal dan barnag melalui system aplikasi sesuai dengan PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui INAPORNET, memeriksa dokumen

			Memperbaiki pemeriksaan dokumen kapal saat kedatangan dan keberangkatan kapal terkait dengan penggunaan sertifikat pemilik lama oleh pemilik baru.	CLOSED	<p>Pengawasan Minimum yang di upload di INAPORNET sesuai data perusahaan pemilik kapal PM. 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan SPB dan Persetujuan Kegiatan Kapal Di Pelabuhan.</p> <ul style="list-style-type: none"> Saat ini system INAPORNET sudah terintegrasi dengan SIMLALA dan data kapal yang ada pada Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, hal ini meminimalisir terjadinya kekeliruan/kesalahan/ketidaksamaan antara data perusahaan pelayaran dan kepemilikan kapal dan dokumen kapal. Berkenaan dengan hal tersebut, setiap pemohon pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan Gresik pengajuannya telah menggunakan sistem INAPORNET, sehingga tidak dapat memanipulasi data kapal yang diajukan.
5.	Terbakarnya Gerbang Samudra I tanggal 2 desember 2018 di Karang Jamuang, Laut Jawa	PT Gerbang Samudra Sarana	Memastikan detektor kebakaran di atas kapal diperiksa secara berkala serta dapat berfungsi dengan baik setiap saat	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> Pemeriksaan <i>detector</i> kebakaran telah diperiksa secara berkala. Telah dibuat jadwal patrol keselamatan dan keamanan di atas kapal yang di lakukan oleh crew kapal. Telah dilakukan latihan kebakaran secara berkala sesuai matrik drill di atas kapal (matrik Dril Terlampir). Data jumlah awak kapal dan pengikut di buat sesuai dengan daftar awak kapal dan daftar pengikut, daftar
			Membuat sistem patroli kebakaran secara berkala di atas kapal.	CLOSED	
			Melakukan evaluasi dan memonitor efektivitas pelatihan pemadaman kebakaran di atas kapal (<i>fire drill</i>) dan membuat	CLOSED	

			sijil kebakaran yang bersifat khusus untuk kebakaran di lokasi tertentu seperti di geladak kendaraan atau area yang berpotensi tinggi terjadinya kebakaran.		penumpang dibuat sesuai dengan jumlah sebenarnya dan dilaporkan ke regulator / syahbandar.
			Memastikan jumlah dan data pelayar (awak kapal, penumpang, dan pengikut) di atas kapal sesuai dengan keadaan sebenarnya.	CLOSED	
6.	Kebakaran Asia Prima I tanggal 5 Mei 2017 di Tanjung Perak, Surabaya	PT Sunindo Transnusa Sejahtera	Pemasangan instalasi listrik di dalam ruang muatan harus sesuai dengan aturan yang disyaratkan oleh badan klasifikasi	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Di dalam ruang muatan / palka lainnya tidak ada instalasi listrik; • Tidak ada tangki bahan bakar tambahan; • KM ASIA PRIMA I Sudah tidak ada lagi
			Penempatan tangki bahan bakar tambahan, harus seizin dari badan klasifikasi dengan terlebih dahulu mengajukan gambar konstruksi dan posisi tangki untuk disetujui	CLOSED	
7.	Terbakar Multi Abadi 01 tanggal 27 Agustus 2017 di perairan	PT Citra Baru Adi Nusantara	Memastikan awak kapal dibekali pengetahuan mengenai risiko kebakaran spontan material organik jerami dan kotoran ternak	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Menerangkan bahwa kapal KM Multi Abadi 01 setelah kejadian tersebut sudah kami adakan proses <i>scrapping</i> (kapal tidak beroperasi lagi).

	Tanjung Perak, Jawa Timur		Menyusun prosedur pemuatan ternak termasuk penanganan sampah jerami dan kotoran ternak dengan mempertimbangkan potensi kebakaran spontan.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Menerangkan bahwa sudah 3 (tiga) tahun terakhir kapal kami tidak muat ternak karena pemilik muatan ternak lebih cenderung menggunakan kapal jenis ternak (Kapal pemerintah), sehingga kapal kami hanya muat barang-barang regular. • Menerangkan bahwa bilamana kapal kami di pakai pencharter untuk muatan ternak maka SOP pemuatan ternak akan kami lengkapi di atas kapal (SOP Pemuatan terlampir). • Menerangkan bahwa manajemen telah melengkapi Prosesur jaga laut di atas kapal dan juga dilengkapi <i>Master's Standing Order</i> serta <i>Muster list/sijil</i> dengan tujuan agar awak kapal dalam menghadapi kejadian kebakaran dapat segera terdeteksi untuk pengatasan secara cepat dan tepat (terlampir)
			Memperbaiki prosedur jaga dan meningkatkan pengawasan jaga labuh sebagai upaya meningkatkan keselamatan.	CLOSED	
8.	Kandas kapal KTC 1 tanggal 4 Oktober 2017 di sekitar Buoy 4 APBS, Jawa Timur	PT Anugrah Pasific Jaya	Memastikan implementasi <i>Bridge Resource Management</i> (BRM) di atas kapal terlaksana dengan baik.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Kami infokan bahwa KM KTC 1 sudah kami jual kepada pihak lain sejak tanggal 03 Agustus 2018. • Terkait dengan rekomendasi nomor 1, kami sudah melakukan monitoring ke kapal – kapal yang ada di dalam PT Anugerah Pasific Jaya berupa Form Check List ISM Code No F-03.04a, F-03.03 dan F-03.02 yang wajib di isi sebelum kapal berlayar dan memastikan Bridge Resource
			Menginstruksikan awak kapal agar dalam bernavigasi menggunakan alat navigasi kapal yang sudah ditetapkan	CLOSED	

					<p>Management (BRM) berjalan dengan baik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terkait dengan rekomendasi no 2, kami sudah menginstruksikan kru untuk melakukan pengecekan rutin alat-alat navigasi yang ada di kapal dan memastikan selalu dapat digunakan saat kapal beroperasi
9.	Terbakar KM Tanto Ceria tanggal 26 November 2019 di APBS, Jawa Timur	PT Tanto Intim Line	Memastikan sensor pemadam kebakaran terpasang di seluruh bangunan akomodasi dan anjungan.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> • Memeriksa dan menyesuaikan jumlah lokasi <i>fire detector</i> sesuai dengan <i>Fire Plan</i> Kapal. • Mengisi FOAM SMK untuk memeriksa alat deteksi kebakaran (<i>Weekly and Monthly basis</i>). • Drill Kebakaran dilakukan rutin oleh kru kapal setiap 1 bulan sekali di tempat yang berbeda setiap bulannya (Akomodasi, E/R, Deck) • Secara rutin memeriksa melalui perintah dari Nakhoda dan manajemen serta menulis bukti pengecekan di loogbook kapal (Fire & Security patrol ketika pemanggilan pergantian dinas jaga). • E/R Kru melakukan fire patrol setelah berdinas jaga dan melaporkan anomaly kepada KKM apabila menemukan. • Secara berkala melakukan internal audit, eksternal audit dan urgent inspection ke kapal-kapal PT Tanto
			<p>Memastikan awak kapal untuk selalu:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. melakukan latihan pemadaman kebakaran di atas kapal semirip mungkin dengan kejadian nyata; b. memeriksa kondisi dinding yang bersebelahan dengan <i>funnel</i> secara berkala; c. memeriksa kondisi pembungkus <i>manifold</i> gas buang secara berkala; d. dan melaporkan kejadian tidak biasa kepada <i>Marine Inspector, Surveyor</i> klas, dan DPA 	CLOSED	

			Memastikan pintu kamar Pandu dapat selalu dipantau secara langsung secara visual dari anjungan, tanpa terhalang dinding atau pintu	CLOSED	<p>untuk meningkatkan kewaspadaan dan edukasi terhadap hal-hal berbahaya.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Menginformasikan bahwa kapal-kapal tanto tidak ada yang mempunyai kriteria yang sama seperti kapal KM Tanto Ceria yang mempunyai akses langsung dari anjungan ke kamar pandu satu lantai di bawah anjungan. • Setiap nakhoda di atas kapal PT Tanto wajib mengadakan safety meeting setiap satu bulan sekali dan mengedukasi kru mengenai tugas, tanggung jawab sesuai sijiil keadaan darurat. <p><i>(Sesuai dengan surat Statement Of Fact yang di buat oelh PT. Tanto Intim Line dan di tandatangani oleh DPA tanggal 6 Agustus 2024. Data dukung terlampir)</i></p>
			Memastikan awak kapal yang berada di atas kapal mampu untuk menjalankan sijiil keadaan darurat	CLOSED	

Daftar Rekomendasi *CLOSED* di Bulan November 2024

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Moda Perkeretaapian					
1	Anjlok KA 3003D Babaranjang Emplasemen St. Durian Sumatera Selatan DIVRE IV Tanjungkarang 24 September 2018 (KNKT.18.09.09.02)	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Mengatur ulang distribusi beban pada tiap as roda dari seluruh rangkaian gerbong agar tidak melebihi melebihi toleransi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan untuk rel tipe R.54 dan tidak melebihi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan dalam spesifikasi unit bearing sesuai dengan kelasnya.	CLOSED	<p>Tanggapan 23 September 2021 dan Surat Direktur Utama PT KAI (Persero) No. KS.201/X/2/KA-2021 tanggal 7 Oktober 2021 perihal TL keselamatan (safety action) atas rekomendasi keselamatan KNKT:</p> <p>Terlampir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Standar Operasional Prosedur (SOP) Bongkar Muat di Stasiun Simpang. 2. SOP Bongkar Muat di Stasiun Banjarsari. 3. SOP Bongkar Muat di Stasiun Muaralawai. 4. Dokumentasi kegiatan. <p>Tanggapan 4 Juli 2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terlampir SOP PT KAI dan PT BA tentang Pemuatan Batu Bara di TLS tanggal 10 Agustus 2023 2. Contoh Dokumen Laporan Pengisian Gerbong di TLS 3. Contoh Dokumen Lepas Tambah Gerbong Isian Muatan tidak rata <p>Tanggapan 8 Agustus 2024</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Unit Angkutan Barang telah mengirimkan pemenuhan data pendukung SOP Bongkar Muat Angkutan Batubara, dokumentasi penempatan Petugas Pengawas

					<p>di tempat loading/TLS di PTBA dan Pemasangan CCTV pada beberapa titik sebagai antisipasi potensi pengisian muatan tidak merata;</p> <p>2. Untuk mengantisipasi potensi unsafe atas ketidakseimbangan beban roda dalam satu bogie telah dilakukan pemasangan timbangan train scale di jalur loop menuju dan dari TLS pada emplasemen Tanjungenimbaru;</p> <p>3. Bahwa dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemuatan Batubara belum ditemukan tentang seluruh rangkaian KA dilakukan pemeriksaan distribusi dan keseimbangan beban roda dalam satu bogie dan dipastikan beban tiap roda tidak melebihi ketentuan yang dipersyaratkan, hal tersebut telah diatur pada Standar Operasional Prosedur Penimbangan Angkutan Batubara menggunakan Timbangan Kereta Api (Train Scale) di Stasiun Tanjungenimbaru nomor SOP.CFKL.104/VIII16KA-2024 pada BAB III "Ketentuan Khusus" point 1 tentang Kelebihan Muatan atau Perbedaan Beban Muatan Antar Bogie.</p>
2	Anjlokkan KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02)	PT Kereta Api indonesia (Persero)	Melakukan refreshment training secara berkala kepada petugas operasional pelayanan KA terkait interlocking pada sistem persinyalan perkeretaapian	CLOSED	<p>Tanggapan 20 Juni 2024 Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala.</p> <p>Tanggapan 9 Juli 2024</p>

					<p>1. Terlampir Kurikulum dan Silabus serta Materi Bahan Ajar Diklap</p> <p>2. Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala.</p> <p>Tanggapan 8 Agustus 2024 Tim MT telah melakukan penyesuaian kurikulum dan silabus Diklap Modul Terpadu pada Kondisi Tertentu (Gangguan) dengan menambahkan mata latih</p>
3	<p>Tabrakan KA 350 CL Bandung dan KA 65A Turangga di Km 181+700 petak jalan Cicalengka - Haurpugur, Daop 2 Bandung Jawa Barat tanggal 5 Januari 2024 (KNKT.24.01.01.02)</p>	<p>Direktorat Jenderal Perkeretaapian</p>	<p>Memastikan tersedianya prosedur terkait pelayanan peralatan blok yang menggunakan sistem interface yang menghubungkan blok mekanik dengan blok elektrik</p>	<p>CLOSED</p>	<p>DJKA melalui Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Bandung telah meminta pabrikan IBM untuk menyusun manual produk, instalasi, maintenance/troubleshooting dan testing yang akan diinstalasikan pada pekerjaan Pembangunan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Jalur Ganda KA antara Kiaracondong - Cicalengka Tahap II Segmen Kiaracondong - Gedebage dan Haurpugur - Cicalengka. --> menunggu konfirmasi dari penyelenggara dalam rapat monev rekomendasi KNKT tanggal 2 atau 3 Juli 2024</p> <p>Tanggapan 14 November 2024 pada tanggal 20 Juni 2024</p> <p>1. Sudah dilakukan pengaturan perjalanan kereta api Haurpugur - Cicalengka menggunakan warta KA oleh PT KAI;</p> <p>2. Sudah dibuat Instruksi Kerja Stasiun Haurpugur dan Stasiun Cicalengka oleh PT KAI;</p>

					3. Sudah dilakukan pengawasan Instruksi Direktur Operasi PT KAI.
4	Anjlokkan KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02)	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Memastikan pedoman pemeriksaan dan perawatan wesel mekanik dapat mendeteksi kondisi komponen penguncian secara menyeluruh	CLOSED	Tanggapan 14 November 2024 pada tanggal 20 Juni 2024 Sudah dilakukan pemasangan sabuk pada lockbox secara bertahap dan sudah dilakukan pemeriksaan keretakan lockbox dengan dye penetrant oleh PT KAI
Moda Penerbangan					
1	KNKT.15.03.07.04	Directorate General of Civil Aviation	To ensure the implementation of safety action taken by Hevilift Aviation Indonesia.	CLOSED	Terkait implementasi dari safety action yang dilakukan oleh Hevilift Aviation, DGCA telah memastikan telah dilaksanakan dengan melakukan hal-hal sebagai berikut - Merview dan mengesahkan revisi company operation manual (COM) terkait perubahan pembatasan penggunaan automation pada saat special type of operation, ie Under-slung, aerial photography with open doors and when operating under VFR condition below 1000 ft - Telah mereview dan mengesahkan Revisi COMpany Training Manual (CTM) regarding to Sikorsky S-76 training syllabus by adding chapter 2.16, serta telah memonitor pelaksanaan Trainingnya
2	KNKT.15.03.07.04	Directorate General of Civil Aviation	To review the others Sikorsky similar operation's Operator related to the training and the restriction of automation usage.	CLOSED	DGCA telah melakukan reuiu terhadap Operator yang menggunakan pesawat Sikorsky S76C+, dimana pada saat ini Operator yang menggunakan Helikopter Sikorsky S76 C+ hanya PT Pelita Air Service. Hasil reuiu DGCA adalah bahwa PT Pelita Air Service telah memiliki prosedur terkait Training and the restriction of

					<p>automation usage yaitu pada Operation Manual A chapter 8.15 Use of Automation dan Operation Manual D chapter 3.2 Flight Crew Training for Rotary Wing. Sebagai tambahan mengacu kepada Contributing Factor Final Investigation Report KNKT.15.03.08.04 yang menyebutkan bahwa "The Helicopter un-commanded attitude was a result of loosening of the ham nut on the forward rod end bearing which subsequently separated from the push rod, resulted in the un-commanded servo movement and loss of control of the helicopter" terkait hal tersebut Federal Aviation Authority (FAA) dan DGCA telah mengeluarkan Airworthiness Directive AD. PT Pelita Air Service telah mengerjakan Airworthiness dan FAA (AD 2015-19-51) dengan bukti Engineering Order Nomor TA/SB/S76C++/2015 tanggal 11 September 2015 tentang Flight Control - Main and Tail Rotor Servo Input Control Pushrods - One Time Inspection of Slippage Mark dan Airworthiness Directive compliance Record</p>
3	KNKT.15.08.17.04	Directorate General of Civil Aviation	To ensure that the recommendations addressed to the air operator are well implemented.	CLOSED	<p>Terkait implementasi dari safety recommendations terhadap PT Trigana Air Service, DGCA telah memastikan safety recommendations telah dilaksanakan dengan melakukan hal-hal sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. DGCA telah memonitor bahwa PT Trigana Air Service telah melakukan

					<p>tindaklanjut dengan menyampaikan surat ke KNKT melalui surat 001/TAS-PDI/I/2016 tanggal 5 Januari 2016</p> <p>2. DGCA telah memonitor bahwa PT Trigana Air Service telah melaksanakan butir butir rekomendasi keselamatan yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PT Trigana Air Service telah mengeluarkan Pilot Notice yang isinya menekankan para pilot untuk follow visual guidance dan follow weatger minima. PT Trigana juga telah mengeluarkan Visual Guidance baru pada bulan November 2025. - Chief Training PT Trigana telah mengeluarkan memo terkait Route Check/Line Training terhadap seluruh Captain Pilot ATR. Route Check/Line Training dimaksud telah dilaksanakan yang mencakup didalamnya: <ul style="list-style-type: none"> a) Arrival procedures, Depart procedures, holding procedure b) CRM/STD call out Aircraft CONfiguration c) Aircraft Configurtion d) Flight Execution <p>Crew Briefing, checklist reading, approach procedures</p> <p>3. PT Trigana Air Service telah menyiapkan dan menggunakan Spider Track sejak akhir tahun 2015 hingga saat ini sebagai sistem monitoring pesawat yang dioperasikan oleh PT Trigana Air Service</p> <p>4. PT Trigana Air Service telah mengeluarkan internal memo untuk</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>melakukan evaluasi pencatatan terkini/up date dari perawatan pesawat dan component pesawat yang dioperasikan PT Trigana Air Service</p> <p>5. PT Trigana Air Service telah melakukan Melakukan pemutakhiran (Updating) component status sesuai dengan kondisi aktual, termasuk juga secara khusus melakukan pemeriksaan FDR dan CVR yang terpasang di semua Pesawat ATR</p>
4	KNKT.16.10.37.04	Perkumpulan Penerbangan Alfa Indonesia	KNKT recommends the operator to ensure all pilots conduct the flight according to the basic VFR weather minimum	CLOSED	PPAI has been make a safety notice about the basic VFR weather minimum to all flight crew members.
5	KNKT.17.05.17.04	Directorate General of Civil Aviation	Rendani airport has not held Aerodrome Certificate and the Aerodrome Manual (AM) has not been approved by DGCA at the time of accident. KNKT recommend DGCA to process the certification of aerodrome certificate for the Rendani airport.	CLOSED	DGCA telah melakukan Sertifikasi terhadap Bandar Udara Rendani pada tahun 2022, termasuk didalamnya telah mengesahkan Aerodrome Manual (AM). Pada tanggal 26 Oktober 2022 DGCA telah mengeluarkan sertifikat Bandar Udara kepada Bandar Udara Rendani
6	KNKT.18.06.24.04	Directorate General of Civil Aviation	In 2017, KNKT issued safety recommendation number 04.R-2015-17.6 which was recommend the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) to publish the visual route guidance for airport without instrument approach procedure and responded that the DGCA offered aircraft operator to submit draft visual guidance to DGCA and AirNav Indonesia for further discussion.	CLOSED	DGCA telah menetapkan VFR Route diwilayah Papua yang dipublikasi didalam AIP Indonesia publikasi pada AIP Amdt 97 tanggal 27 Oktober 2020. Pada tahun 2023 dilakukan penyesuaian publikasi VFR Route terkait perpindahan Lokasi bandara Nabire di dalam AIP Amdt 134 yang dipublikasi tanggal 7 September 2023

			During this occurrence, the AIP Volume IV did not include approach guidance for Nabire. The FlyingSAS issued route information of Nabire and Visual Flight Rules (VFR) chart for route Nabire – Sugapa (Bilora) and return, this guidance was used for internal purpose. KNKT recommends the DGCA to ensure that the safety recommendation number 04.R-2015-17.6 which published in 2017 is performed for all Indonesian airports without instrument approach procedure.		
7	KNKT.18.06.24.04	Directorate General of Civil Aviation	The AIP Volume IV of Nabire published by the DGCA contained different coordinate of the NBR VOR/DME location. KNKT recommends the DGCA to determine the correct coordinate of NBR VOR/DME and also review the possibility of other incorrect coordinate of navigation aid in the AIP.	CLOSED	DGCA telah melakukan amandement AIP guna mengoreksi koordinat NDB VOR/DME di Bandara Nabire. Pada awal Tahun 2024, Bandara Nabire lama telah direlokasi ke Bandara Douw Aturure Nabire sesuai publikasi AIP Amendment 145 tahun 2024 tanggal 16 Mei 2024. Dimana peralatan NBR VOR DME sudah tidak dipergunakan baik untuk Instrument Approach Procedure (IAP) maupun ATS route.
8	KNKT.18.06.25.04	Directorate General of Civil Aviation	On the AIP, the coordinate of TB NDB position was written 000230.07 S and 1112713.13 E, this format is not clearly describe decimal degrees format or degrees-minutes-second format, therefore KNKT recommends to ensure	CLOSED	DGCA telah mengatur format standar koordinat pada AIP pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2023 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 Tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika

			the standard coordinate format in the AIP.		
9	KNKT.21.01.01.04	Directorate General of Civil Aviation	KNKT recommends the DGCA to include a requirement of UPRT in the CASR and to develop guidance to increase the effectiveness of UPRT.	CLOSED	<p>Safety recommendation pada preliminary report sudah di respon oleh DGCA sebagaimana yang disebutkan pada safety action dalam Final Investigation Report Accident PK-CLC tanggal 10 November 2022</p> <p>“Responding to the safety recommendation above, the DGCA had accelerated the UPRT program by assigning a special task force to implement the UPRT on 25 June 2021. The UPRT task force included the participation of DGCA Inspectors, DGCA Test Pilot, aircraft operator flight instructors, and aircraft operator UPRT instructors. The UPRT task force has duties as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Review and develop guidance for UPRT implementation in Indonesia, 2. Review and develop regulations related to UPRT in Indonesia, 3. Implement UPRT program in Indonesia, 4. Develop a technical guidance and accelerate UPRT implementation in Indonesia, 5. Arrange agreement with internationally recognized UPRT expert. <p>The UPRT task force has completed several actions as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. On 17 June 2021, completed the draft Advisory Circular for UPRT, 2. On June 2021, completed the draft of amendment of the CASR Part 121 including the provision related to UPRT,

					3. On 8 September 2021, completed initial review of UPRT Implementation Plan proposed by an international UPRT expert, On 21 October 2021, completed reviewing of international UPRT expert proposal.”
10	KNKT.21.09.12.04	Rimbun Abadi Aviasi	The filed flight plan for the accident flight indicated that the aircraft was operated under Visual Flight Rule (VFR). The aircraft operator Operation Manual – Part A (OM – Part A) subchapter 8.6.1 restricts any pilot to operate an aircraft under VFR to fly through clouds. When the PK-OTW was about 5 Nm to Bilorai, the SIC advised a pilot of DHC-6-400 aircraft registered PK-OTJ that the PK-OTW was on descend and would fly through clouds. Flying under VFR through clouds is contrary to the OM – Part A subchapter 8.6.1 which could make the pilot unable to see terrain or obstacle of the surrounding area. Therefore, KNKT recommends the aircraft operator to ensure all flights under VFR shall be conducted at or above the required weather minima.	CLOSED	The aircraft operator reviewed the VFR implementation and mountainous flying with all pilots. The aircraft operator also reminded all pilot to implement the VFR
11	KNKT.21.09.12.04	Rimbun Abadi Aviasi	The aircraft was installed with Sandel ST3400 Terrain Awareness and Warning System (TAWS)/Radio	CLOSED	The aircraft operator performed operational test for the TAWS in all aircraft for ensuring that the TAWS installed in the aircraft are

			<p>Magnetic Indicator (RMI) which provided alerts of Forward-Looking Terrain Avoidance (FLTA) and Premature Descent Alert (PDA). The alert system of ST3400 TAWS/RMI includes an annunciation and aural alerts. Prior to the departure, there was no record or report of aircraft system malfunction.</p> <p>The CVR recorded 30 minutes of audio record on four channels with hearable quality. The CVR did not record any aural alert from the aircraft TAWS. The investigation has not determined the absence of the TAWS alert. However, as the aircraft operating in a mountainous area, the alerts from the TAWS will increase the pilot awareness when flying close to terrain.</p> <p>Therefore, KNKT recommends the aircraft operator to ensure all TAWS installed in their aircraft are functioning and able to generate alert as intended.</p>		functioning and able to generate alert as intended
12	KNKT.21.09.12.04	Rimbun Abadi Aviasi	The aircraft operator provided go around procedure at Bilorai in Runway Analysis Manual for DHC-6-400 (PT6A-34). The procedure was "abeam tower on final right turn out". However, several pilots advised the	CLOSED	The aircraft operated developed visual guidance to Bilorai which contained a go around maneuver. The new visual guidance then had been distributed and communicated to all pilots.

			<p>best practice when conducted a go around from Runway 27 of Bilorai is to fly straight until reaching over Bilai Airstrip. The differences between the procedure and the undocumented best practice maneuver could make the pilot confuse to select the safest go around maneuver. Therefore, KNKT recommends the aircraft operator to review the go around maneuver at Bilorai and determines the safe maneuver to be followed by the pilot.</p>		
13	KNKT.22.07.10.04	Directorate General of Civil Aviation	KNKT recommends DGCA to provide the Staff Instruction regarding implementation of the regulation about the use of psychoactive substances	CLOSED	<p>1. Pada tanggal 8 Agustus 2024 telah dilaksanakan rapat pembahasan rekomendasi keselamatan KNKT terhadap DGCA dalam final KNKT.22.07.10.04 (PK-WSU) Aircraft Accident investigation report. Dengan hasil DGCA akan merevisi Staff Instruction 65-01 Chapter V, E, 1, a, 3) terkait persyaratan penerbitan (issuance) dan perpanjangan (renewal AMEL yang merubah "A Copy of curent statement that no indication under inviolance of drugs (at least 6 months)" menjadi "under the influence of any psychoactive substance" sesuai dengan CASR 65.09.</p> <p>2. DGCA telah melakukan proses revisi Staff Instruction 65-01 Chapter V, E, 1, a, 3) dengan merubah kalimat dalam Staff Instruction tersebut "A Copy of</p>

					<p>curent statement that no indication under inviolance of drugs (at least 6 months)" menjadi "under the influence of any psychoactive substance" sesuai dengan CASR 65.09.</p> <p>3. Selain perubahan Staff Instruction 65-01 Chapter V, E, 1, a, 3), DGCA telah menerbitkan surat nomor UM.006/48/13/DKPPU-2024 tanggal 20 September 2024 perihal Surat Pemberitahuan, yang ditujukan kepada Pemegang sertifikat AOC, OC, dan AMO agar tidak menugaskan pemegang lisensi/sertifikat untuk menjalankan kewenangan (exercise the privileges) dari pemegang AMEL, COMA, dan Certificate of Validation bila diketahui sedang dalam pengaruh Psychoactive Substance sesuai dengan ketentuan CASR Part 69.9 Use of Psychoactive Substance.</p> <p>Dalam surat tersebut juga diwajibkan melampirkan surat keterangan tidak dalam pengaruh Psychoactive Substance (A Copy of Current statement that no indication under the influence any Psychoactive Substance) pada saat permohonan penerbitan baru (issuance) atau perpanjangan (renewal) AMEL, COMA, dan Certificate of Validation yang dikeluarkan sesuai dengan CASR 65</p>
14	KNKT.23.05.08.04	AirNav Indonesia	According to Aeronautical Information Publication (AIP) Volume IV subchapter WIEB	CLOSED	Telah dilakukan review dan update pada Manual Operasi dari versi tahun 2018 ke versi 001 Tahun

			<p>AD 2.3, the operational hours to provide the Aeronautical Flight Information Service (AFIS) at Sipora Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ) is from 0000 to 0700 UTC (0700 to 1400 LT) and operates daily. However, Operation Standard Manual of Rokot Air Traffic Service (ATS) unit subchapter 3.3 stated that the AFIS is only provided two days per week and seven hours of service on each day. This condition allowed the Aeronautical Communication Officer (ACO) to leave Rokot and return to his hometown at Padang which was on a different island during the day off. The differences of operating hours information and unavailability of ACO was considered as hazard in the case of an emergency flight to Rokot on the day when the ACO was not scheduled to provide the AFIS.</p> <p>Therefore, KNKT recommends AirNav Indonesia to review the operational hours to provide the AFIS and ensuring that the published operational hours are in line with the approved Operational Standard Manual of Rokot ATS unit.</p>		<p>2023 Cabang Pekanbaru dimana jam operasional sudah mengacu kepada AIP Vol IV WIEB subsection AD 2.3 Operational Hours Air Traffic Service (ATS) yaitu dari pukul 00.00 sampai dengan 07.00 UTC (Evidence dapat diakses melalui http://gg.gg/evidenceunitrokot);</p>
--	--	--	---	--	---

15	KNKT.23.05.08.04	AirNav Indonesia	<p>According to Operation Standard Manual of Rokot Air Traffic Service (ATS) unit subchapter stated that the minimum operational personnel at Rokot are two personnel consisting of one ACO and one supervisor. In 2018, the Rokot Air Traffic Services (ATS) unit has two qualified ACOs and in 2019, one of the ACO was reassigned to another ATS unit. Since that time, the Rokot ATS unit has only one qualified ACO that provided Aerodrome Flight Information Service at Sipora Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ). That condition was not in accordance with the approved Operation Standard Manual of Rokot ATS unit and considered as hazard for flight operation if the existing ACO is unable to perform its duty due to unforeseen situation.</p> <p>Therefore, KNKT recommends AirNav Indonesia to review the minimum operational personnel at Rokot for ensuring the AFIS provision can be provided on Sipora Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ).</p>	CLOSED	<p>Sesuai dengan dokumen formulasi kebutuhan personel pemandu komunikasi penerbangan dengan mempertimbangkan manajemen kelelahan (fatigue management) tahun 2023-2027 yang telah ditetapkan, bahwa kebutuhan personel di Unit Rokot adalah 0 (nol) personel dedicated, sehingga pemberian pelayanan AFIS di lokasi tersebut dilakukan dengan cara memobilisasi personel di Cabang Induknya (Pekanbaru) melalui mekanisme penugasan secara bergantian setiap bulannya guna meminimalisir potensi fatigue hazard yang terjadi. (Dok. FRMS terlampir)</p>
16	KNKT.23.05.08.04	Susi Air	<p>The aircraft was equipped with Garmin G1000 Global Positioning System (GPS),</p>	CLOSED	<p>Menanggapi anjuran untuk memastikan seluruh pesawat dengan kemampuan GPS dapat</p>

			<p>which has capability of flight data logging. The logging data can be used as Flight Data Analysis for the safety management system and support the investigation process to enhance safety. All these recorded parameters are stored on a Secure Digital (SD) data card which inserts into the top card slot of the Multi-Function Display (MFD).</p> <p>In 2022, KNKT recommended Susi Air to ensure the GPS that has capability of flight data logging is able to store the flight data that can be used for the purpose of enhancing safety. In this occurrence flight, the investigation did not find the Secure Digital (SD) data card inserted to record the flight data logging.</p> <p>The absence of flight data logging reduced the availability data that can be used as Flight Data Analysis for the safety management system and to support the investigation process to enhance safety.</p> <p>Therefore, KNKT recommends Susi Air to implement the KNKT safety recommendation by ensuring all aircraft type with GPS that has capability of flight data logging is able to store the</p>		<p>menyimpan data penerbangan, dengan ini kami bermaksud memberikan konfirmasi bahwa seluruh pesawat Susi Air yang mampu melakukan Flight Data Logging telah dilengkapi dengan kartu SD, dan telah berfungsi aktif. Selain itu, Manual SMS edisi kedua telah memasukkan opsi Flight Data Monitoring (FDM) yang bertujuan menganalisis data yang dicatat untuk lebih meningkatkan keselamatan di seluruh operasional kami</p>
--	--	--	--	--	--

			flight data that can be used for the purpose of enhancing safety		
17	KNKT.23.05.08.04	Directorate General of Civil Aviation	<p>DGCA Manual of Standard (MOS) Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 139 described that closed runway marking may also be displayed on a temporary closed runway or portion thereof, except that such marking may be omitted when the closing is of short duration and adequate warning by air traffic services is provided. The marking shall be placed at each end of the runway, or portion thereof, declared closed, and additional markings shall be so placed that the maximum interval between markings does not exceed 300 meters. The regulation of closed runway markings described in the MOS CASR Part 139 was not applicable for new runway which had not been certified for airport operation by the DGCA.</p> <p>A new runway without any adequate closed runway markings near the designated runway may increase the possibility of pilot overlooking the marking and might have made the pilot landing on the undesignated runway. Therefore, KNKT recommends the DGCA to</p>	CLOSED	DGCA reviewed regulation of closed runway marking in the Manual of Standard (MOS) Civil Aviation Safety Regulation (CASR) Part 139 Volume I and revised the regulation by including the requirement to display a closed runway marking on new runway that has not been used for flight operation

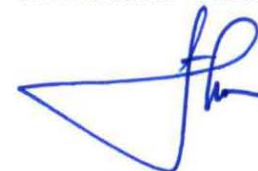
			review the regulation of closed runway markings to minimise the risk of pilot landing on undesignated runway		
18	KNKT.23.05.09.04	Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku	The pilot was unaware of the movement of the animals when landing on the runway until the aircraft hit the boar. The presence of animals, or other foreign objects on the runway, is a hazard for taking off and landing the aircraft. Therefore, KNKT recommends the operator, Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku, to ensure wildlife hazards are well controlled by the local villagers at the airstrip.	CLOSED	<ul style="list-style-type: none"> - YPPT telah melakukan sosialisasi terhadap masyarakat kampung di Dumadama; - Masyarakat kampung telah mengelilingi lapangan terbang untuk dapat mengontrol agar hewan tidak masuk ke area lapangan; - Masyarakat telah berkomitmen untuk menjaga dan memelihara lapangan Dumadama.
19	KNKT.23.10.15.04	Angkasa Aviation Academy	The FI who was the Assistance Chief Instructor and acted as Head of AAA, at the day of the occurrence had schedule to conduct training flights and management meeting. The FI also conducted unscheduled recurrent flight for another FI. The FI was in fasting. The training flights and the management meeting might create significant workload for the FI. The fasting might degrade the human performance which reduce the ability to handle the existing workload. Therefore, KNKT recommends the AAA to	CLOSED	AAA issued Standard Operational Procedure (SOP) for flight schedule roster. In the procedure, there are stages that must be followed by the schedule roster in arranging flight and simulator schedules. The procedure also regulates the rest time that must be had by both the FI and pilot students, which is 15 hours each day. FI or pilot students who are fasting will not be given flight schedules. FI with multi-rating will not be given flight schedules if they operated a different aircraft the day before. The SOP ensures that the workload of both the FI and the pilot students remains within acceptable limits

			review the procedure for the FI flight schedule to consider the workload.		
20	KNKT.23.10.15.04	Angkasa Aviation Academy	The FI conducted multi engine training flights with some exercises that were performed by reducing power lever(s) to idle position which would trigger the activation of landing gear warning. During the one engine failure exercise the landing gear warning was active. After landing, the FI recalled that the landing checklist had not been executed. Several exercises with activation of the landing gear warning might create alarm fatigue . Therefore, KNKT recommends the AAA to ensure the checklist executes in all phase of flight.	CLOSED	AAA has established procedures for reading the checklist when the aircraft is not in motion and when the aircraft is in the air. If the aircraft is not in motion, the checklist reading procedure uses the read and do checklist. If the aircraft is in the air, the procedure used is the flow and verify checklist. The SOP also regulates the creation of an essential checklist (take-off, after take-off, descent & approach, landing) in the form of a quick reference card mounted to the control column.
21	KNKT.24.01.02.04	Batik Air	KNKT recommends Batik Air Indonesia to develop detailed guidance and procedure for ensuring that the IM SAFE personal checklist can be used to assess pilot physical and mental condition properly	CLOSED	Batik Air revised the OM-A by adding detailed guidance for pilot and flight attendant (all crew members) to apply the IMSAFE personal checklist. The revision also described detailed procedures to use the checklist, which requires all crew members to use the IMSAFE personal checklist before performing a flight duty. After completing the self-assessment using the checklist, if the crew feels that they are not fit to fly, they can immediately report to the respective chief so they can be relieved from the flight duty. Batik Air conducted several efforts to ensure that the revised guidance and

					<p>procedure are implemented properly, such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> • issued safety notice to pilots and flight attendants, and recorded the recipient of the safety notice; • conducted safety campaign within the company which highlighted the IMSAFE personal checklist not only to all crew members but also to all ground support personnel;
22	KNKT.24.01.02.04	Batik Air	KNKT recommends Batik Air Indonesia to develop detailed procedures to conduct cockpit check for ensuring that the cockpit check can be implemented properly.	CLOSED	<p>Batik Air revised the Safety Emergency Procedures by adding detailed procedures to conduct periodic cockpit check. The periodic cockpit check must be conducted no more than every 30 minutes.</p> <p>In addition, Batik Air also conducted several efforts to ensure that the periodic cockpit check procedure is implemented properly, such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> • issued safety notice to pilots and flight attendants which highlighted the revised periodic cockpit check procedure; • conducted safety campaign within the company which highlighted the revised periodic cockpit check procedure; • presented the revised periodic cockpit check procedure during monthly pilot and flight attendant sharing session.
23	KNKT.24.03.08.04	Smart Aviation	KNKT recommends Smart Aviation to develop and implement route guidance to conduct flights from Tarakan to Binuang	CLOSED	Smart Aviation has created and implemented route guidance to onduct flights from Tarakan to Binuang

24	KNKT.22.05.03.04	Directorate General of Civil Aviation	KNKT recommends the DGCA to monitor the non-compliance findings to ensure the completion of rectification action in a timely manner	CLOSED	DGCA reviewed SI 139-01 and would revise the oversight checklist for ensuring that the airport operator implements procedures to identify obstacles in Area 3 and include it in the Aeronautical Information Publication (AIP).
			KNKT recommends the DGCA to monitor the non-compliance findings to ensure the completion of rectification action in a timely manner	CLOSED	DGCA conducted recurrent surveillance training for all aerodrome inspectors and highlighted the procedure of monitoring the non-compliance findings.

**Kepala Bagian Pelayanan Investigasi
Kecelakaan Transportasi**



R.IRDRIANTONO, S.Kom.,SE.,MSE
NIP. 19720123 199803 1 001