LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA PEMERINTAH

KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
(KNKT)

2023

RINGKASAN EKSEKUTIF

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

Laporan Kinerja ini menyajikan capaian kinerja dari Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai salah satu bentuk pertanggungjawaban dalam melaksanakan tugas dan fungsi yang dipercayakan atas penggunaan anggaran. LKIP dibuat semata-mata untuk mewujudkan cita-cita reformasi birokrasi pada Lembaga. Maka dari itu, laporan kinerja ini salah satu komponen untuk mengukur akuntabilitas kinerja Lembaga yang disusun berdasarkan Perjanjian Kinerja KNKT tahun 2023.

Laporan ini memuat hasil capaian kinerja yang diukur dalam 6 Indikator kinerja yang mengukur keberhasilan dari 6 Sasaran Kegiatan yang telah tercapai sebesar 106,82%. Capaian tersebut didukung dengan dana sebesar Rp. 40.028.707.000,-dan terealisasi sebesar Rp. 39.886.874.098,- atau 99,65%. 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 sehinggga 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 sesusai 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 2023.

Berbagai upaya telah dilakukan dan akan terus diperkuat mewujudkan Komite Nasional Keselamatan Transporasi 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, Februari 2023

KEPALA SEKRETARIAT
KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI

Agus Priyanto
Pembina Utama Madya (IV/d)
NIP. 19640905 201510 1 001

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF ii

KATA PENGANTAR iii

BAB I PENDAHULUAN 1

1.1. Latar Belakang 1

1.2 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi 2

1.2.1 Tugas dan Fungsi 2

1.2.2 Organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi 3

1.3 Sumber Daya Manusia (SDM) 5

1.5 Peran dan Isu Strategis KNKT 6

1.6. Sistematika Penyajian 7

BAB II PERENCANAAN KINERJA 10

2.1. Perencanaan Strategis 10

2.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2022 10

2.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2022 11

2.4 Sasaran Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi 13

BAB III AKUNTABILITAS KINERJA 16

3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja 16

3.2 Pengukuran Capaian Kinerja 16

3.3 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi 18

3.3.1 Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi 18

3.3.2 Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum 20

3.3.3 Sasaran Strategis 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT 21

3.3.4 Sasaran Strategis 4: Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT 23

3.3.5 Sasaran Strategis 5: Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi 24

3.3.6 Sasaran Strategis 6: Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT 25

3.4 Alokasi total anggaran tahun 2022 27

3.5 capaian keberhasilan lainnya 28

BAB IV PENUTUP 29

4.1 Kesimpulan 29

4.2 Saran Tindak Lanjut 30

LAMPIRAN 31

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Struktur Organisasi KNKT 3
Gambar 1.2 Grafik Jumlah SDM KNKT (Status Kepegawaian dan jenis kelamin) 5
Gambar 1.3 Grafik Jumlah SDM KNKT (Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin).....6
Gambar 2.1 Peta Strategis KNKT 14
Gambar 3.1 Hasil Monitoring dan Evaluasi Keterbukaan Informasi Publik.....28

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 Perubungan 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 2023 merupakan sebagai bentuk pertanggungjawaban untuk melaporkan keberhasilan dan kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan di dalam Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2023, serta sebagai umpan balik untuk memacu perbaikan kinerja KNKT pada tahun mendatang. Oleh karena itu, substansi penyusunan Laporan Kinerja didasarkan pada hasil-hasil capaian indikator kinerja KNKT.

1.2 Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi

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

1.2.1 Tugas dan Fungsi

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

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, KNKT menyelenggarakan fungsi, yaitu:

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

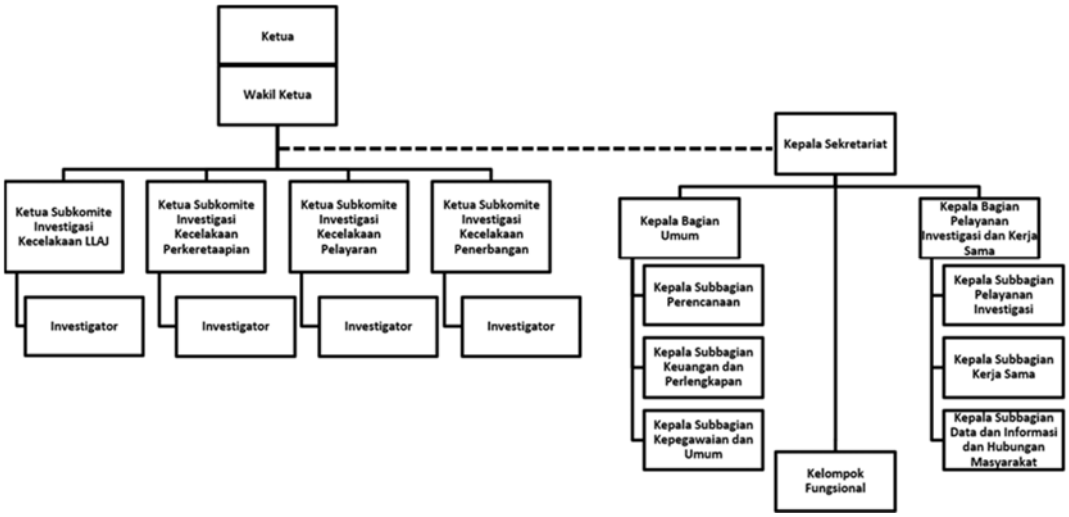
Pelaksanaan tugas atas pemberian rekomendasi dari hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan

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

1.2.2 Organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi

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

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



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

a. Ketua KNKT

Ketua KNKT mempunyai tugas memimpin pelaksanaan tugas dan fungsi KNKT

b. Wakil Ketua

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

c. Anggota KNKT

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

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

a. Bagian Tata Usaha

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

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

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

b. Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerja Sama

Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerja sama mempunyai tugas melaksanakan penyiapan pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi,

kerja sama investigasi dan kerjasama lainnya, dan pengelolaan data dan informasi serta hubungan masyarakat.

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

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

1.3 Sumber Daya Manusia (SDM)

Pada tahun 2023 KNKT memiliki jumlah Sumber Daya Manusia sebanyak 107 orang yang terdiri dari Pejabat struktural sebanyak 9 orang, Anggota dan Investigator KNKT 37 orang, Pegawai Fungsional Tertentu sebanyak 12 orang, fungsional umum sebanyak 30 orang dan Staf Pendukung sebanyak 19 orang.

Tabel 1.1

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

No	Status Kepegawaian	Jumlah Pegawai			Presentase Komposisi Pegawai			Presentase Partisipasi Pegawai		
		Lk	**Pr**	**Lk+Pr**	**Lk**	**Pr**	**Lk+Pr**	**Lk**	**Pr**	**Lk+Pr**
I	Struktural									
1.1	Eselon II	1	0	1	100,00	0,00	100,00	1,27	0,00	0,93
1.2	Eselon III	2	0	2	100,00	0,00	100,00	2,53	0,00	1,87
1.3	Eselon IV	3	3	6	50,00	50,00	100,00	3,80	10,71	5,61
	Sub Total	6	3	9	66,66	44,44	100,00	7,59	10,71	8,41
II	Anggota dan Investigator									
2.1	Anggota KNKT	3	0	3	100,00	0,00	100,00	3,80	0,00	2,80
2,2	Investigator	31	3	34	91,18	8,82	100,00	39,24	10,71	31,78
	SubTotal	34	3	37	91,89	8,10	100,00	43,04	10,71	34,58
III	Fungsional Tertentu	6	6	12	50,00	50,00	100,00	7,59	21,43	11,21
III	Fungsional Umum	18	12	30	60,00	40,00	100,00	22,78	42,86	28,04
IV	Staf Pendukung	15	4	19	78,95	21,05	100,00	18,99	14,29	17,76
JUMLAH		**79**	**28**	**107**	73,83	26,17	100,00	100,00	100,00	100,00

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/d	1	0	1	100,00	0,00	100,00	2,04	0,00	1,53
2	Golongan IV/b	2	0	2	100,00	0,00	100,00	4,08	0,00	3,07
3	Golongan IV/a	3	0	3	100,00	00,00	100,00	6,12	0,00	4,62
4	Golongan III/d	22	2	24	91,66	8,33	100,00	44,90	12,50	36,92
5	Golongan III/c	8	1	9	88,88	11,11	100,00	16,33	6,25	13,85
6	Golongan III/b	2	4	6	33,33	66,66	100,00	4,08	25,00	9,23
7	Golongan III/a	4	2	6	66,66	33,33	100,00	8,16	12,50	9,23
8	Golongan II/d	2	2	4	50,00	50,00	100,00	4,08	12,50	6,15
9	Golongan II/c	5	3	8	62,50	37,50	100,00	10,20	18,75	12,31
10	Golongan II/a	0	2	2	0,00	100,00	100,00	0,00	12,50	3,08
JUMLAH		49	16	65	75,38	24,61	100,00	100,00	100,00	100,00

1.5 Peran dan Isu Strategis KNKT

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

Pada hakekatnya tugas Investigasi yang dilaksanakan KNKT merupakan satu rangkaian yang melekat dari upaya Kementerian Perhubungan dalam mencegah terjadinya kecelakaan transportasi, meningkatkan rasa aman dan keselamatan bagi pengguna jasa setiap moda transportasi, dalam rangka implementasi program "*Road Map to Zero Accident*" dengan penekanan pada aspek 3S (*Safety, Security, Services*)+C (*Compliances*) bagi masyarakat. Pelaksanaan Investigasi oleh KNKT selalu didasarkan pada azas yang berlaku Internasional yaitu *No Blame, No Judicial* dan *No Liability Investigation*, yaitu 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 pelatiha-pelatihan;
4) Menerapakan 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 kesinabungan terhadap sIstem management keselamatan yang ada dari masing masing moda saat ini. Untuk ini kami KNKT sangat menyarankan agar SSP dapat diterapkan pada semua moda.

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

1.6. Sistematika Penyajian

Sistematika Penyajian Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2022 mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, dengan susunan sebagai berikut:

BAB I PENDAHULAN

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 dàlam 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. 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 ketersedian 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 menunjukan 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 penyelengaraan 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 2023

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 2023 Unit Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1
Rencana Kinerja Tahunan
Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Tahun 2023

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	%	56
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 2023

Selain adanya Rencana Kinerja Tahunan, pada awal Tahun 2023 Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi telah menyusunun dokumen yang termuat dalam suatu kesepakatan perjanjian kinerja antara Kepala Sekretariat KNKT dengan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan.

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) diwajibkan

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

Tabel 2.2 Perjanjian Kinerja Tahun 2023

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	%	56
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 2023, sasaran strategis Tahun Anggaran 2023 adalah sebagai berikut;

Tabel 2.3 Sasaran Strategis KNKT 2023

Stakeholder	
SS.1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi
Customer	
SS.4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT
Internal Business Process	
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
Learning and Growth	
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 2.1

Peta Strategis KNKT 2023

Strategi Komite Nasional Keselamatan Transporasi

Strategi yang digunakan oleh KNKT di dalam menjalankan kebijakan adalah:

1. Meningkatkan kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi;
2. Membuat Rancangan Undang-undang keselamatan nasional tentang kelembagaan, pendanaan, penyusunan program keselamatan, investigasi kecelakaan serta kampanye keselamatan;
3. Mempersiapkan KNKT menjadi lembaga sesuai dengan undang-undang keselamatan nasional yang efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkau nasional dan internasional, diantaranya dengan merintis pembentukan perwakilan di tingkat provinsi atau wilayah, serta menata kelengkapan administrasi;
4. Meningkatkan profesionalisme dan kinerja KNKT melalui kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang kompeten baik di dalam dan di luar negeri dalam rangka:
   a. Peningkatan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen, pola pendidikan dan pelatihan, serta standar kompetensi teknis di bidang investigasi;

b. Bantuan tenaga ahli dan penelitian dengan lembaga pendidikan, instansi pemerintah, lembaga penelitian dan organisasi terkait.

5. Meningkatkan kelengkapan sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi, anggaran pembiayaan (termasuk anggaran kontijensi) dan hak keuangan serta fasilitas KNKT dengan mematuhi ketentuan prosedur penyusunan anggaran;
6. Meningkatkan kegiatan monitoring dan evaluasi rekomendasi KNKT dengan melakukan inovasi dalam penyelenggaraannya.

BAB III

AKUNTABILITAS KINERJA

Penyusunan LAKIP Komite Nasional Keselamatan Transportasi merupakan bentuk pertanggungjawaban kinerja periode tahun 2023 yang memuat realisasi kinerja dan persentase capaian kinerja atas target-target kinerja yang telah diperjanjikan selama tahun 2023.

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 2023. 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:

$$\frac{realisasi}{target} \; X \; 100\,\%$$

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

$$\frac{(2\,x\,target) - realisasi}{target} \; x \; 100\%$$

3.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023 terhadap Target Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2023

Table 3.1

Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2023

NO	SASARAN KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA		TARGET	REALISASI KINERJA TAHUN 2023				Kinerja (%)
					TW I	TW II	TW III	TW IV	
SK1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	IKK1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	56%	5,83	10,49	34,35	71,51	127,71%
SK2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	IKK2	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	100% (5 NSPK)	17	54	25	4	100%
SK3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	IKK3	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	100% (14 Kegiatan)	32,86	43,57	19,28	4,29	100%
SK4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	IKK4	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	80	-	-	-	90,56	113,2%
SK5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	IKK5	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	100 %	25	25	25	25	100%
SK6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	IKK6	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	100% (2 Kegiatan)	10	54	31	5	100%

3.3 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Dengan ditetapkannya Sasaran dan Indikator Kinerja Utama KNKT yang baru, maka capaian kinerja yang akan diukur pada tahun 2023 ini terdiri dari 6 (enam) pengukuran indikator kinerja kegiatan. Berdasarkan hasil pengukuran kinerja secara umum pada tahun 2023 KNKT berhasil mencapai sasaran dan indikator kinerja yang telah ditetapkan dalam perjanjian kinerja Tahun 2023. Berikut di bawah ini capaian kinerja terhadap target kinerja selama tahun 2023:

Tabel 3.2 Capaian Sasaran dan Indikator Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2023

Indikator Kinerja		Target	Realisasi	Capaian
IKK1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	56%	71,51%	127,71%
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	90,56	113,2%
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				106,82%

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	56%	71,51	127,71%

Dari Capaian Sasaran Strategis diatas adapun pagu dan realisasi pada DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2023 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	13.604.264.000	13.569.035.578	99,74%

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 2023 ini, rekomendasi keselamatan transportasi KNKT yang telah dilaksanakan oleh masing-masing stakeholder yang berstatus close meliputi:

1. Moda pelayaran sebanyak 59 rekomendasi;
2. Moda perkeretaapian sebanyak 25 rekomendasi;
3. Moda LLAJ sebanyak 133 rekomendasi;
4. Moda penerbangan sebanyak 19 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 2023 terealisasi sebesar 71.51% atau capaiannya sebesar 127.71% dari target 56% dengan total rekomendasi yang ditindaklanjuti oleh stakeholder sejumlah 236 rekomendasi.

a. Perhitungan realisasi

$$\frac{236}{330} \; x\; 100\% = \; 71.51\%$$

b. Perhitungan capaian

$$71.51\% \; \div \; 56\,\% \; = \; 127.71\%$$

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 diakukan 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 2023 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	5 NSPK	5	100%

Adapun pagu dan realisasi atas sasaran ini pada DIPA KNKT tahun 2023 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	663.914.000	663.357.000	99,92%

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 Rancangan Peraturan Ketua KNKT
3. Revisi PM Nomor 48 Tahun 2012 Tentang Sekretariat KNKT;
4. Revisi PP. Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
5. Revisi Perpres. Nomor 89 Tahun 2016 Tentang Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Anggota KNKT dan Investigator.

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 3.8 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 2023 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	1.053.938.000	1.053.717.501	99,98%

IKK 3 "Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM"

Dalam indikator kegiatan "**Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM"** terdiri dari 2 layanan dan 14 komponen kegiatan yaitu:

1. Layanan Organisasi dan tata Kelola internal
   a. Pembinaan Administrasi Pengelolaan Kepegawaian
   b. Evaluasi Pembinaan Kepegawaian
   c. Rapat Koordinasi;
   d. Koordinasi Pimpinan;
   e. Vaksinasi anggota dan Investigator KNKT (Non Covid);
   f. Seleksi Investigator
2. Layanan Pendidikan dan pelatihan
   a. Batuan Pendidikan dan Pelatihan Ahli K3 Umum Industri maritim
   b. Batuan Pendidikan dan Pelatihan *Bridge Resource Management*
   c. Batuan Pendidikan dan Pelatihan *Safran Helicopter*
   d. Bimbingan Teknis Basic Investigation
   e. Bimbingan Teknis Bloodborne Pathogens
   f. Bimbingan Teknis Rail Resource Management
   g. Bimbingan Teknis Investigation Recurrent
   h. Bimbingan Teknis Penyusunan Peta Risiko Perjalanan (Risk Journey)

IKK 6 "Jumlah Peserta Pendidikan dan Pelatihan"

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

a. Media Handling;

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

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

Dalam upaya meningkatkan layanan komunikasi dan informasi publik KNKT guna mendukung penyelenggaraan tugas dan fungsi KNKT khususnya dalam penyediaan data dan informasi, diharapkan dapat memberikan informasi lebih optimal kepada publik baik secara konvensional tidak hanya melalui produk cetak maupun digital seperti website dan jejaring sosial media. 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	90,56	113,2%

Sasaran strategis ini terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT Tahun 2023 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	1.034.742.000	1.034.535.300	99,98%

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 2023 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		23.436.411.000	23.330.852.362	**99.55%**
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 15 komponen kegiatan, antara lain sebagai berikut:

1. Layanan Perencanaan Dan Penganggaran
    a. Review Rencana Strategis;
    b. Penyusunan Rencana Kerja;
    c. Penyusunan RKAKL, DIPA dan POK;
2. Layanan Pemantauan dan Evaluasi
    a. Penyusunan Laporan Sistem Pengendalian Inter Pemerintah (SPIP) 2023;
    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.

3.3.6 Sasaran Strategis 6: Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT

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

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

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK6	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	100%	100%	100%

Dari capaian sasaran strategis diatas terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2023 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	235.438.000	235.378.000	99,97%

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 2 laporan atau 100%, yaitu: Pertemuan Orgaanisasi Internasional dan Kerjasama antar instansi.

3.4 Realisasi Anggaran

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

Tabel 3.16 Pagu dan Realisasi Anggaran 2023

Sasaran Program (SP)		**Indikator Kinerja Kegiatan (IKK)**	**Pagu Anggaran**	**Realisasi**	**%**
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder	13.604.264.000	13.569.035.578	(99.74 %)

2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	663.914.000	663.357.000	(99,92 %)
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	1.053.938.000	1.053.717.501	(99,98 %)
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	1.034.742.000	1.034.535.300	(99,98 %)
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	23.436.411.000	23.330.852.362	(99,55 %)
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	235.438.000	235.378.000	(99,97 %)

3.4 Alokasi total anggaran tahun 2023

Pagu alokasi Anggaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi pada tahun 2023 sesuai dengan Nomor DIPA: SP DIPA-022.01.1.901274/2023 tanggal 30 November 2022 sebesar Rp. 40.216.207.000,- (Empat Puluh Miliar Dua Ratus Enam Belas Juta Dua Ratus Tujuh Ribu Rupiah). Dari Pagu diatas terdapat blokir *Automatic adjustment* sebesar Rp.690.000.000,- dan pemotongan anggaran sebesar Rp. 900.000.000,- terdapat pembukaan blokir sebesar Rp. 140.000.000,- yang di realokasikan ke BA BUN sehingga Komite Nasional Keselamatan Transportasi mengajukan penambahan anggaran kepada kementerian perhubungan sebesar Rp. 1.402.500.000,-. Total pagu akhir Tahun Anggaran 2023 menjadi sebesar Rp. 40.028.707.000,- (Empat Puluh Miliar Dua Puluh Delapan Juta Tujuh Ratus Tujuh Ribu Rupiah).

Dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2023, pagu DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2023 setelah revisi adalah sebesar Rp. 40.028.707.000,-. Realisasi anggaran yang terserap per 31 Desember 2023 sebesar Rp. 39.886 874.098,- (99,65%) yang digunakan untuk melaksanakan 6 (enam) sasaran program/kegiatan yang dijabarkan ke dalam 6 indikator dimana semua kegiatan tersebut dapat terlaksana 100% sesuai dengan yang ditargetkan

3.5 Capaian Keberhasilan Lainnya

Pada akhir Tahun 2023 Komite Nasional Keselamatan Transportasi memperoleh nilai hasil Audit monitoring dan evaluasi keterbukaan informasi Publik yang dilakukan oleh Komisi Informasi Pusat Republik Indonesia, KNKT dalam kategori Lembaga non-struktural ditetapkan sebagai Badan Publik dengan kualifikasi ***"INFORMATIF"*** dengan nilai sebesar 90,56.

Gambar 3.2
Hasil Monitoring dan Evaluasi Keterbukaan Informasi Publik

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2023 disusun sebagai gambaran atau tolak ukur keberhasilan dan kekurangan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya selama tahun 2023. Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama Tahun Anggaran 2023 dikaitkan dengan upaya-upaya yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan Perjanjian Kinerja Tahun 2023 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 56%, pencapaian sasaran pertama mencapai 127,71%.

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 5 NSPK, pencapaian sasaran kedua mencapai 5 NSPK atau 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 90,56 dengan persentase 113,2%

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 menurunnya 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 prasaran administrasi secara bertahap berdasarkan skala prioritas dengan mempertimbangkan ketersediaan anggaran dikarenakan anggaran KNKT melekat pada DIPA Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.

LAMPIRAN

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN FEBRUARI 2023

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
DINAS PERHUBUNGAN JAWA BARAT					
1	Kecelakaan tunggal mobil bus B-7222-KGA terguling di Jl. Tol Jatingaleh Km. 9+300, Semarang, Jumat 20 Februari 2015 (KNKT.15.02.02.01)	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat	Melakukan sosialisasi tentang keselamatan berlalulintas kepada pengusaha-pengusaha angkutan, baik PO Bus maupun mobil barang.	CLOSE	Rapat evaluasi pelayanan angkutan penumpang umum di Jawa Barat dihadiri oleh Ditjen Hubdat, KNKT, Dirlantas Polda Jabar,Dinas Bina Marga dan Dishub Se-Jawa Barat
2	Kecelakaan beruntun Bus PO.Parahyangan Express T-7035-DL dengan mobil suzuki Katana E-1543-KY, Toyota Kijang B-7148-D dan Sepeda Motor D-4285-KC dan BD-4658-GQ di Jl. Kol. Masturi Cipageran Cimahi Utara Cimahi Jawa Barat. Jum'at 8 Juli 2016 (KNKT-16-07-02-01)	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat	1. Memberikan penyuluhan kepada operator atau perusahaan otobus terkait dengan tertib uji dan pelaksanaan Uji Berkala dilakukan lebih teliti dan detail terutama sistem pengereman;	CLOSE	Rapat pembinaan karoseri, pengusaha angkutan dan penguji kota/kabupaten se-Jawa Barat
			2. Melakukan pengawasan terhadap kendaran-kendaraan yang tidak laik jalan dan dokumen kendaraan asli beroperasi di jalan;	CLOSE	Penindakan di Lokasi Wisata terhadap kelengkapan adminstrasi dan pemeriksaan teknis angkutan bus wisata
			4. Memasang rambu pengarah jalan agar kendaraan berat tidak melalui jalan Kolonel Masturi. Perlu ditambahkan Rambu Pendahulu Petunjuk Jalan (RPPJ) untuk memberikan informasi rute alternatif.	CLOSE	Telah dilakukan pemasangan rambu bus besar dilarang melintas ke Jl. Kol. Masturi Cipageran Cimahi Utara Cimahi Jawa Barat.

3	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Bus F-7959-AA di Ciater Subang Jawa Barat, Sabtu 10 Februari 2018	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat	2. Melakukan pemasangan penerangan jalan umum yang diutamakan pada daerah rawan kecelakaan;	CLOSE	1. Penanganan dan pengaturan lalu lintas pada saat libur panjang Imlek. 2. Secara khusus melaksanakan *ramp check* di jalan daerah tempat wisata. (Lembang dan Soreang). 3. Survey kondisi ketersediaan dan kebutuhan fasilitas lalu lintas seperti marka *guardrail* , rambu dan PJU. Kondisi eksisting fasilitas lalu lintas di ruas jalan Subang - BTS Bandung (sepanjang 29.960 m) meliputi : Marka (kebutuhan 67.400, terpasang 20.220, sisa 47.180), *Guardrail* (kebutuhan 674, terpasang 0), Rambu (Kebutuhan 1078, terpasang 474, sisa 604), PJU Konvensional (kebutuhan 1078, terpasang 183, sisa 895). 4. Memberikan bantuan *traffic cone* di sepanjang ruas jalan Tanjakan Aman. 5. Melakukan koordinasi dengan BPTD untuk penyediaan fasilitas lalu lintas yang belum teranggarkan dalam APBD Dishub Provinsi jawa Barat Tahun Anggaran 2018. 6. melakukan evaluasi Pelayanan Angkutan Penumpang Umum di Jawa Barat Tanggal 13 Februari 2018 di Kantor Dishub Provinsi Jawa Barat Nomor Surat 005/223/T.Darat tanggal 12 Februari 2018.
			3. Melakukan pemasangan guardrail pada lokasi-lokasi yang memiliki perbedaan ketinggian yang besar.	CLOSE	
5	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, kecelakan tunggal mobil bus PO. Purnama di Desa Palasari, Kec. Ciater, Kab. Subang, Jawa Barat, pada tanggal 18 Januari 2020 (KNKT.20.01.03.01)	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat	1) Melakukan survai Inspeksi Keselamatan Jalan pada ruas jalan Raya Subang untuk mengidentifikasi *hazard* dan *risk* , membuat laporannya serta melakukan mitigasi terhadap potensial *hazard* dan *risk* sesuai dengan skala prioritas seperti pemasangan rambu-rambu peringatan, memperjelas marka jalan dan pemasangan perlengkapan pengaman jalan yang diperlukan (*guardrail* , cermin tikungan dan sebagainya)	CLOSE	a. Sudah melaksanakan survey inspeksi keselamatan sebanyak dua kali, yang pertama oleh KNKT dengan Dishub Subang, yang ke dua oleh dishub Prov Jabar. Hasil survey dilaksanakan pemasangan perlengkapan jalan tidak termasuk guardrail dikarenakan ada akses jalan desa masyarakat setempat. b. Cermin tikungan tidak dipasang karena radius tikung masih memungkinkan dan tidak ada halangan

			2) Melakukan pengawasan dengan menempatkan petugas lapangan pada daerah tujuan wisata, untuk memastikan kelaikan kendaraan maupun kelaikan awak melalui mekanisme pemeriksaan Buku Uji, Kartu Pengawasan dan SIM Pengemudi Bus Pariwisata	CLOSE	Dishub Prov Jabar telah melakukan pengawasan dengan berkooridinasi Dishub Kab/Kota untuk menempatkan petugas lapangan di daerah tujuan wisata. Beberapa pemeriksaan ditemukan buku uji sudah tidak berlaku. Penindakan kartu pengawasan habis masa berlaku dilakukan oleh pihak Kepolisian.
DINAS PERHUBUNGAN SUKABUMI					
1	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa Kecelakaan mobil bus pariwisata B 7025 SGA masuk ke jurang, di Kecamatan Cikidang, Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat, Sabtu 8 September 2018.	Dinas Perhubungan Kabupaten Sukabumi	Melakukan pengawasan dengan menempatkan petugas lapangan pada daerah tujuan wisata, untuk memastikan kelaikan kendaraan maupun kelaikan awak melalui mekanisme pemeriksaan Buku Uji, Kartu Pengawasan dan SIM Pengemudi Bus Pariwisata;	CLOSE	Melakukan pengawasan di terminal Cikidang untuk mobil bus kecil sejenis bus sedang
			b. Menyediakan fasilitas kendaraan penumpang yang disesuaikan dengan keadaan topografi medan maupun ruas jalan setempat sebagai kendaraan transitbagi wisatawan yang menggunakan mobil bus berukuran besar/tidak sesuai dengan kelas jalan.	CLOSE	Pengawasan untuk mobil bus besar di lokasi transit (rumah makan Citra Rasa) di Pamulihan, Cibadak sekitar 20 km dari lokasi wisata. Menyediakan kendaraan feeder(plat hitam secara mandiri) tanpa izin dari dinas terkait oleh pengusaha tujuan wisata.
Total Close				10	

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN MARET 2023

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
DINAS PERHUBUNGAN KOTA DAN KABUPATEN BEKASI					
1	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tertabraknya mobil Daihatsu Sigra B 1778 FZI oleh KA Argo Parahyangan tujuan Bandung - Jakarta, di perlintasan sebidang KA Kampung Utan, Desa Wanasari, Kecamatan Cibitung, Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat, Sabtu 21 Desember 2019	Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi	Melakukan survai Inspeksi Keselamatan Jalan pada ruas jalan Bosi untuk mengidentifikasi hazard dan risk, membuat laporannya serta melakukan mitigasi terhadap potensial hazard dan risk sesuai dengan skala prioritas.	CLOSE	Pada saat ini telah dibangun underpass di wilayah Cibitung oleh Kemenhub
DINAS PERHUBUNGAN PURWAKARTA					
1	Kecelakaan beruntun Bus PO.Parahyangan Express T-7035-DL dengan mobil suzuki Katana E-1543-KY, Toyota Kijang B-7148-D dan Sepeda Motor D-4285-KC dan BD-4658-GQ di Jl. Kol. Masturi Cipageran Cimahi Utara Cimahi Jawa Barat. Jum'at 8 Juli 2016 (KNKT-16-07-02-01)	Dinas Perhubungan Kabupaten Purwakarta	1. Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap operasional PO bus yang berada di wilayah kabupaten Purwakarta, termasuk mobil-mobil bus tidak dalam trayek tetap (travel, pariwisata dan rental);	CLOSE	a. Melakukan pengawasan dengan membentuk tim internal pada tahun 2017, dan pelaksanaan tahun 2018, (Seksi Bimbingan Keselamatan, Seksi moda, Seksi Angkutan dan Penguji Kendaraan Bermotor) pengawasan dilakukan setiap dua bulan sekali. b. pembinaan dilakukan melalui sosialisasi terhadap PO Bus
			2. Melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, terutama pada pra uji teknis termasuk pemeriksaaan terhadap sistem pengereman beserta komponen-komponennya.	CLOSE	Saat ini pada uji berkala memperoleh Akreditasi B dari Kemenhub terkait peralatan uji, SDM, SOP. Peningkatan akreditasi A melalui pembayaran non tunai. Pemeriksaan pra uji dan bagian bawah kendaraan bermotor lebih teliti. Level penguji terdiri dari pembatu ada 3 orang, Penguji Tingkat 2 sebanyak 6 orang, Penguji Tingkat 3 sebanyak 3 orang dan Penguji Tingkat 5 sebanyak 1 orang
DINAS PERHUBUNGAN SUMATERA UTARA					
1	Kecelakaan beruntun mobil bus PO. Makmur BK-7186-DE dengan FA. Pembangunan Semesta BK-7732-DJ dan PT.ALS BK-7941-DG di jl. Lintas Sumatera Perlambing Rantau Prapat Labuhanbatu Sumatera Utara 12 Juli 2016 (KNKT-16-07-03-01)	Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara.	1. Memberikan penyuluhan kepada operator atau perusahaan angkutan barang terkait dengan tata cara berkendara yang aman;	CLOSE	a. Melakukan sosialisasi keselamatan angkutan jalan berbentuk FGD pada operator angkutan orang dan barang tahun 2022 dengan tema terkait *Over Dimension* dan *Over Load* . Tahun 2023 dilakukan FGD terkait Tata Cara Mengemudi/ Etika Berlalu lintas yang Berkeselamatan pada Pengemudi Ojek Online di wilayah Sumatera Utara. b. Penertiban terhadap Kartu Pengawasan angkutan umum di wilayah Sumatera Utara setiap tahun. c. Pada tahun 2023 baru akan dilakukan Pembinaan penyelenggaraan uji berkala Kab/Kota di Sumatera Utara terkait sosialisasi Permenhub 19 tahun 2021 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. saat ini pelaksanaannya menunggu arahan dari Kementerian Perhubungan d. Pembinaan terhadap PO. Bus di wilayah Sumatera Utara terkait tata tertib berlalu lintas di jalan raya
2	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil bus Sempati Star BL-7522-AA dengan Mobil Barang BL-8158-PE di Jl. Medan-Banda Aceh, Gampong Sagoe, Kec. Trienggadeng, Kab. Pidie Jaya Aceh, Jum'at 22 Desember 2017 KNKT.17.12.14.01	Dinas Perhubungan Provinsi Aceh dan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara	1. Terkait dengan banyaknya kasus penggunaan mobil barang untuk mengangkut penumpang dan ketidakpatuhan dalam memenuhi kewajiban uji kendaraan bermotor, agar melaksanakan fungsi pengawasan operasional angkutan umum dan kendaraan barang pada ruas jalan provinsi sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;	CLOSE	Setiap tiga bulan sekali Dishub Prov. Aceh melakukan pengecekan SPM di Terminal Barang dan terminal tipe B, sedangkan pengecekan gabungan (bersama Kepolisian dan Jasa Raharja) setiap enam bulan sekali.

			2. Terkait dengan pelanggaran masa uji kendaraan bermotor Bus Sempati Star dan mobil pick up, agar melakukan pembinaan terhadap Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor di wilayah Kabupaten/Kota untuk dapat membangun suatu early warning system pada Sistem Informasi dan Manajemen PKB yang dapat mengindentifikasi KBWU yang akan memasuki batas akhir berlakunya masa uji serta memberikan informasi mengenai hal ini baik kepada pemilik kendaraan maupun terminal penumpang yang menjadi asal dan tujuan kendaraan dimaksud;	CLOSE	Mengirimkan surat ke BPTD terkait tindaklanjut perizinan AKAP (ditemukan uji berkala mobil bus Sempati Star mati). Mengirimkan surat ke Dishub Kota/Kabupaten terkait UPT untuk menindaklanjuti kendaraan barang yang belum uji berkala. Belum dilakukan pembinaan kepada Dishub Kab/Kota terkait Pembuatan early warning system.
3	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa Kecelakaan mobil bus pariwisata masuk ke jurang di Kabupaten Tobasa, Sumatera Utara, Sabtu 18 Agustus 2018	Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara	1. Memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota khususnya yang kontur jalannya berupa perbukitan untuk meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;	CLOSE	Dishub Provinsi belum memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota khususnya yang kontur jalannya berupa perbukitan melalui surat edaran untuk meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
			2. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan otobus dalam keselamatan transportasi.	CLOSE	Pembinaan dan pengawasan terhadap PO. Bus di wilayah Sumatera Utara terkait tata tertib berlalu lintas di jalan raya. Hanya dilakukan pada saat event tertentu seperti angkutan lebaran, natal dan tahun baru.
			3. Melakukan perbaikan rambu dan perlengkapan jalan lainnya yang telah mengalami kerusakan akibat kecelakaan;	CLOSE	Pada tahun 2022 telah dilakukan pemasangan deliniator sebanyak 240 unit, rambu 120 unit (rambu hati-hati, rambu tanjakan, rambu turunan, rambu tikungan), dan Penerangan Jalan Umum sebanyak10 unit di ruas jalan silimbad pasoburan batas labura.
			4. Melakukan survei dan inspeksi kelengkapan dan perlengkapan jalan pada ruas Jalan jembatan sipege-pege, desa lumban rau, Kecamatan nassau, Kabupaten Toba Samosir, Provinsi Sumatera Utara,untuk penempatan rambu, marka dan pagar pengaman jalan (*guad rail*);	CLOSE	Telah melakukan survei perlengkapan jalan dan telah dipasang guardrail sepanjang 800 m di jembatan sipegepege pada tahun 2021. pemasangan fasilitas perlengkapan jalan masuk dalam rencana tahun 2023
			5. Melakukan pemasangan rambu-rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, rambu tambahan seperti rambu pembatas kecepatan, dan *warning light* pada lokasi terjadinya kecelakaan dan lokasi rawan kecelakaan lainnya di jalan wilayah Provinsi Sumatera Utara;	CLOSE	Pemasangan rambu-rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, rambu tambahan seperti rambu pembatas kecepatan, dan warning light pada lokasi terjadinya kecelakaan dan lokasi rawan kecelakaan lainnya di jalan wilayah Provinsi Sumatera Utara di usulkan dalam anggaran 2024 atau revisi PAPBD 2023
			6. Agar melakukan pemasangan Lampu Penerangan Jalan Umum (LPJU) pada lokasi terjadinya kecelakaan karena lokasi kecelakaan termasuk daerah rawan kecelakaan dan pada lokasi rawan kecelakaan lainnya di jalan wilayah Provinsi Sumatera Utara	CLOSE	Pada tahun 2022 telah dilakukan pemasangan sebanyak 10 buah di ruas terjadinya kecelakaan. Tahun 2023 teralokasi dana pemasangan PJU yang rencana akan di pasang di ruas jalan silimbad pasoburan batas labura.
DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN					
1	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan beruntun mobil truk tronton dengan beberapa kendaraan lain di kawasan air terjun Lembah Anai, Kecamatan Sepuluh Koto, Kab. Tanah Datar, Sumatera Barat, tanggal kejadian Rabu, 30 Desember 2020 (KNKT.21.01.01.01)	d. Dinas Perhubungan Kota Medan	1.Memerintahkan UPUBKB Kota Medan untuk tidak menyetujui dan tidak menyatakan lulus uji berkala terhadap modifikasi kendaraan bermotor wajib uji yang tidak dilengkapi persyaratan yang harus dipenuhi (tidak ada SRUT).	CLOSE	Dinas Perhubungan Kota Medan Berdasarkan Peraturan Walikota Nomor 63 Tahun 2017 tentang Rincian Tugas dan Fungsi Dishub Kota Medan. Sampai dengan saat ini hanya perintah secara lisan kepada penguji kendaraan dan selanjutnya setiap penguji diharapkan dapat menandatangani pakta integritas yang akan direncanakan pada tahun 2023
			2. Memfasilitasi peningkatan ilmu dan kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor melalui program mandiri ataupun Kementerian Perhubungan.	CLOSE	Dinas Perhubungan Kota Medan telah melaksanakan diklat peningkatan jenjang kompetensi pada tahun anggaran 2022 bagi 2 orang penguji ke tk. 5, 1 orang penguji ke tk. 4. 2 orang penguji ke tk. 2 dan 2 orang ke penguji pemula, serta telah mengikuti bimtek online dari DPP IPKBI terkait peningkatan ilmu teknologi kendaraan dan bersertifikat jumlah 1 orang (Abdul Wahab Harahap) pada tahun 2022

			3. Bekerjasama dengan kepolisian daerah setempat guna melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.	CLOSE	Telah berkoordinasi denngan Polrestabes Medan, Polres Belawan, Denpomdam dan Dinas Perhubungan yang terdiri dari Seksi angkutan, Seksi Lalu Lintas dan Penguji Kendaraan Bermotor yang dilaksanakan di beberapa titik seperti di Pelabuhan Belawan, Kawasan Industri Medan, di Jalan Gatot Subroto, dan Jalan Krakatau. Pemeriksaan di pelabuhan Belawan terhadap kendaraan meliputi sertifikat uji berkala dan dimensi. Pemeriksaan di jalan raya setiap tiga bulan sekali
Total Close				15	

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN MEI 2023

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	TANGGAPAN	STATUS REKOMENDASI
1	KNKT - 16 - 03 - 02 - 03/ TENGGELAM/ KMP. RAFELIA 2/ 4 MARET 2016/ SELAT BALI/ BALI	KSOP Kelas IV Ketapang dan UPP Kelas II Gilimanuk	Melakukan identifikasi dan penanganan secara khusus terhadap angkutan kendaraan yang membawa barang kategori B3	- Pengangkutan limbag di Pelabuhan Gilimanuk di dominasi oleh jenis limbah plumas bekas, *Sludgel* lumpur limbah B3, limbah medis, serta *Fly Ash* dan *Botton Ash*, namun pada perkembangannya *Fly Ash* dan *Botton Ash* sudah keluar dari daftar jenis limbah B3 sesuai daftar lampiran peraturan Pemerintah Nomor22 Tahun 2021, sebagai turunan Undang-Undang Cipta Kerja Tahun 2021. - Alur Pelayanan Limbah B3 di Gilimanuk, pihak ooperator kapal (pengangkut) bersurat kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Gilimanuk, serta ditembuskan kepada BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) Wilayah XII, surat tersebut disertai jumlah muatan serta *Tonase* masing – masing muatan kendaraan persyaratan lain yang dibutuhkan: 1. Ijin pengelolaan limbah B3 (pihak Transporter) dari Kementerian KLHK; 2. Manifest/Dokumen Limbah B3 (pihak truck pengangkut) 3. SOP Pemuatan (pihak kapal pengangkut) 4. Stowage Plan (pihak kapal pengangkut) 5. Asuransi Kapal 6. MSDS (Material Safety Data Sheet) muatan - Setelah persyaratan lemgkap ASDP berkoordinasi	Close

				untuk menentukan waktu pemuatan serta penentuan dermaga sebagai tempat pemuatan, selanjutnya pihak operator kapal (pihak pengangkut) bersurat ke pihak Syahbandar (Kanyor UPP Kelas II Gilimanuk) untuk permohonan ijin pemuatan limbah B3 dengan melengkapi persyaratan seperti diatas disertai surat dari ASDP. - Pelaksanaan pemuatan limbah B3 dikapal dilakukan setelah semua persyaratan dilengkapi, dilakukan sesuai SOP dan diawasi oleh petugas terkait dari Syahbandar, BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) serta ASDP. - Penanganan muatan khusus limbah B3 pasca Berita Acara serah terima tugas dan tanggungjawab Kantor UPP Kelas II Gilimanuk kepada BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) Wilayah XII Bali dan NTB, pelaksanaan pengawasan limbah B3 menjadi kewenangan dan tanggungjawab dari BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) Wilayah XII Bali dan NTB. - Peran Syahbandar sesuai IM 8 Tahun 2021 dan surat Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM.006/88/9/DJPL/2021 tanggal 5 November 2021 Kantor UPP Kelas II Gilimanuk menugaskan personel kepada BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) Wilayah XII Bali dan NTB sebagai penandatangan Surat Persetujuan Berlayar. (Berdasarkan Surat Kantor UPP Kelas II Gilimanuk Nomor: UM.207/3/43/UPP.Gmk-2023 Tanggal 21	

				Februari 2023) - Dari Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Gilimanuk menunjuk Surat Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor UM.207/2/8/KNKT/2023 tanggal 8 Februari 2023, berisi penanganan secara khusus muatan limbah B3 di Pelabuhan Penyebrangan Gilimanuk, pengangkutan limbah di Pelabuhan Gilimanuk di dominasi oleh jenis limbah bekas, sludge/ lumpur limbah B3 - PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang Gilimanuk mengeluarkan Berita Acara Pengumpulan Bahan Keterangan Tentang Pengangkutan Limbah B3, berisi hasil pengumpulan bahan keterangan dari PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang Gilimanuk mengenai pengelola pelabuhan, transporter limbah B3 yang terdata, pengangkutan penyebrangan limbah B3, fasilitas pengangkutan limbah B3, kapal dari PT. Karya Maritim Indonesia tidak memiliki `izin sebagai kapal pengangkut limbah B3, dan tidak ada kapal di lintasan Gilimanuk yang memiliki izin pengangkutan limbah B3. Ditandatangani oleh Provinisi Bali, Kabupaten Jembrana, Kabupaten Buleleng, dan Pelabuhan. - Direktorat Verifikasi Pengelolaan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun, Limbah Non Bahan Berbahaya dan Beracun mengeluarkan Surat Tanggapan Arahan Proses Perpanjangan Izin Pengelolaan Limbah B3 PT Anugrah Mandiri Jaya	

				Energi Nomor S-/938/VPLB3/P2LB3/PLB.3/12/2020, berisi dapat melakukan kegiatan pengelolaan limbah B3 - PT. Anugrah Mandiri Jaya Energi dengan PT. Karya Maritim Karya Indonesia membuat Nota Kesepakatan Tentang Pengangkutan Kendaraan Limbah B3 Moda Transportasi Laut pada hari Kamis, 1 Oktober 2020 yang berisi kesepakatan izin pengangkutan limbah B3 dan kesepakatan rute kapal dengan pelabuhan. - PT. Anugrah Mandiri Jaya Energi melampirkan Dokumen Limbah B3 dengan nomor APR100044 - Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengeluarkan Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan Barang Berbahaya pada 5 Juni 2018 dengan nomor SK.00247/AJ.309/1/DJPD/2018/100001130-00003 kepada PT. Anugrah Mandiri Jaya Energi - PT. Anugrah Mandiri Jaya Energi melampirkan Dokumen Limbah B3 dengan nomor APR100045 - Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengeluarkan Kartu Pengawasan Izin Penyelenggaraan Angkutan Barang Berbahaya pada 5 Juni 2018 dengan nomor SK.00247/AJ.309/1/DJPD/2018/100001130-00002 kepada PT. Anugrah Mandiri Jaya Energi - PT. Karya Maritim Indonesia mengeluarkan SOP Pemuatan Limbah B3 yang ditandatangani. - Dokumen Asuransi Jasindo pada tanggal 21 September 2020	

				- PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang Gilimanuk mengeluarkan Surat permohonan Izin Pengangkutan Limbah B3 dengan nomor OP.110/01/101/ASDP-GIL/20 kepada PT. Karya Maritim Indonesia - PT. Karya Maritim Indonesia mengeluarkan Surat Permohonan Izin Pengangkutan Limbah B3 kepada Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Gilimanuk pada 9 Januari 2021 dengan nomor Ops.002/010/KMI-KTP/I/2021 dengan nama kapal KMP. Karya Maritim II 922 GT, dilampirkan Surat Persetujuan Limbah B3 KMP. Karya Maritim II pada tanggal 10 Januari 2021 - Surat Pernyataan Pemenuhan Untuk Kapal Penyebrangan Pengangkut Barang Berbahaya oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat pada 15 September 2021 dengan nomor AP.307/1/2/BPTD/XII/2021 dengan nama kapal KMP. SMS SWAKARYA 785 GT dan dokumen berlaku sampai 13 Desember 2021 dengan lampiran foto.	
2	KNKT-16-09-09-03/ KEBAKARAN/ MV. DIVINE SUCCESS/ 16 SEPTEMBER 2016/ TANJUNG PRIOK/ DKI JAKARTA	KSOP Kelas II Teluk Bayur	Meningkatkan pengawasan terhadap perlengkapan sistem sarana dan pengendali kebakaran di kapal yaitu pintu-pintu penahan kebakaran agar dilengkapi dengan self closing sehingga dapat menutup sendiri	- KSOP Kelas II Teluk Bayur telah melaksanakan pengawasan terhadap perlengkapan sistem sarana dan pengendali kebakaran di kapal yaitu pintu pintu penahan kebakaran agar dilengkapi dengan self closing sehingga dapat menutup sendiri. - Dalam beberapa kesempatan telah menyiapkan dalam rangka meningkatkan keselamatan pelayaran agar semua petugas melaksanakan pekerjaan dengna lebih teliti dan sesuai dengan ketentuan perundang	Close

				undangan yang berlaku, dimana dalam setiap permohonan perpanjangan sertifikat di pelabuhan kelas II Teluk bayur, para petugas marine inspector melakukan pemeriksaan dan pengujian peralatan keselamatan dan pemadam kebakaran di atas kapal secara detail termasuk pemeriksaan emergency fire pump, catatan latihan kebakaran, panel alarm deteksi asap dan api, pintu-pintu dilengkapi dengan self closing devices, quick closing valve dll untuk menghindari terjadinya kejadian serupa kedepannya. - Para marine inspector juga menjelaskan ke abk kapal agar lebih peduli akan pentingnya menjaga dan merawat semua peralatan keselamatan secara terus menerus sesuai dengan ISM Code serta melakukan latiha drill pemadam kebakaran secara berkala dan di dokumentasikan. (berdasarkan surat dari KSOP Kelas II Teluk Bayur nomor HK 701 26 Tahun 2023 tanggal 14 Maret 2023, data dan dukumen terlampir)	
3	KNKT-17-04-10-03/ KEBAKARAN/ RIMBA RAYA XXXI/ 19 APRIL 2017/ SAMARINDA/ KALIMANTAN TIMUR	KSOP Kelas II Samarinda	Tidak memberikan ijin kepada kapal sejenis Rimba Raya XXXI untuk memuat bahan berbahaya pada tangkinya atau tidak digunakan untuk mengangkut muatan yang tidak sesuai dengan peruntukkannya.	- Sudah melaksanakan sesuai PM 16 tahun 2021 tentang tatacara penanganan dan pengangkutan barang berbahaya di pelabuhan - Tidak memberikan ijin untuk melakukan bongkar muat apabila tidak memiliki sertifikat IMDG code - Tidak memberikan ijin untuk melakukan kegiatan seperti kapal rimba raya yang tidak sesuai dengan peruntukannya.	Close
			Meningkatkan pengawasan terhadap ijin pengangkutan		Close

			muatan metanol		
4	KNKT.18.07.26.03/TUBRUKAN/ BUNGA MELATI 79 DENGAN TONGKANG GOLDEN WAY3310/ 19 JULI 2018/ SELAT WOWONI/ SULAWESI TENGGARA	KSOP Kelas III Kotabaru-Batulicin	Memperhatikan tata cara penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) sesuai dengan PM 82 Tahun 2014 dengan melakukan pemeriksaan terhadap dokumen keberangkatan kapal serta daftar isian pengajuan SPB, agar kapal saat berangkat tidak dalam kondisi melebihi sarat maksimum yang diizinkan sesuai Sertifikat Garis Muat Kapal	- Sudah menerapkan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2022 tentang Tatacara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar Dan Persetujuan Kegiatan Kapal Di Pelabuhan bahwa dalam kegiatan pelayanan kapal diantaranya harus melengkapi surat pernyataan Nakhoda (Master Sailing Declaration) dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (pasal 11) dan sudah melakukan sosialisasi pada agent pelayaran dan perusahaan di wilayah kotabaru-tanah bumbu - Pada tanggal 28 Desember 2022 di Kantor KSOp Kelas III Kota Baru – Batu Licin dengan mengundang 46 Perusahaan Pelayaran dan DPC INSAKotabaru dan Tanah Bumbu (Berdasarkan Surat Nomor: UM.006/3/06/KSOP.KBBL-2023 tanggal 22 Februari 2023)	Close
5	KNKT.17.06.19.03/ KANDAS/ KUTAI RAYA DUA/ 12 JUNI 2017/ NAMLEA ILAT/ MALUKU	UPP Kelas II Namlea	Melakukan pemantauan terhadap laporan prakiraan kondisi cuaca yang dikeluarkan Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG). Jika akan terjadi cuaca buruk di perairan Pulau Buru atau wilayah kerja KUPP Namlea agar dapat menyebarluaskan hasil laporan tersebut kepada para petugas di lapangan dan	- Telah dilaksanakan pemantauan terhadap laporan prakiraan cuaca yang dikeluarkan oleh Badan Meterologi Klimatologi dan Geofisika Stasiun Meterologi Kelas II Pattimura Ambon, baik secara online melalui website https://maritim.bmkg.go.id dan via WA Group BMKG Wilayah Maluku setiap hari dan langfsung ditindaklanjuti dengan membuat surat perihal **Informasi Cuaca Pelayaran** serta menyebarluaskannya melalui petugas lapangan, kepada operator kapal dan Nakhoda antara lain (Berdasarkan surat nomor UM.006/141/32/UPP.Nla/2021 tanggal 30 April 2021,	Close

			operator kapal khususnya para Nakhoda maupun masyarakat pengguna jasa transportasi laut	data dan dokumen terlampir)	
6	KNKT.19.12.25.03/ TUBRUKAN/ MAJU 8 VS SHINPO 16/ 10 DESEMBER 2019/ PELABUHAN LEWOLEBA/ NTT	UPP kelas II Lewoleba	Memastikan pelayanan kapal dengan keagenan kapal mengikuti Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal.	- Pelayanan keagenan kapal di pelabuhan lewoleba telah mengikuti peraturan Menteri Perhubungan Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal dan perubahannya Pemraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal. Adapun pendataan dan pendaftaran perusahaan keagenan kapal di UPP Lewoleba dilakukan pada tanggal 24 Maret 2021 dengan 3 (tiga) perusahaan keagenan yang telah terdaftar.	Close
			Memastikan informasi keselamatan tentang cara berolah gerak sandar di perairan pelabuhan dan kondisi lingkungan perairan yang dapat mempengaruhi keselamatan kapal di pelabuhan diketahui oleh kapal	- KUPP kelas III Lewoleba merupakan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial sehingga pelaksanaan pemanduan dan penundaan belum dilaksanakan dan pelaksanaan proses penyandaran dilakukan sendiri oleh pihak kapal/Nakhoda kapal dengan berkoordinasi dengan Syahbandar melalui pihak keagenan kapal yang ada di Pelabuhan Lewoleba. Pihak keagenan kapal menyampaikan informasi keselamatan pelabuhan Lewoleba lewat komunikasi Radio dan Whatapp (Berdasarkan Surat Nomor UM.002/1/16/UPP.LWB-23, Tanggal 23 Februari 2023)	Close

7	KNKT.17.10.27.03/ KANDAS/ KTC I/ 4 OKTOBER 2017/ SEKITAR BUOY 4 APBS/ JAWA TIMUR	Distrik Navigasi Kelas I Surabaya	Mengoptimalkan fungsi pengawasan pergerakan kapal di alur APBS untuk meningkatkan keselamatan pelayaran sehingga dapat beroperasi sesuai dengan tujuan didirikannya VTS	- Melakukan monitoring lebih aktif ke kapal melalui radio sejak tahun 2017 sampai dengan sekarang (setiap group ada 3 orang dan memiliki 4 group). - Mengirimkan 2 (dua) personil untuk mengikuti diklat operator (ardya bergas dan yanti) dan 1 orang suvervisor (suyati dwi) yang di adakan di bogor dan tangerang pada bulan November 2021. - Ikut serta dalam pembuatan sistem prosedur di syahbandar, dan telah dilakukan sebanyak 5 (lima) kali pertemuan yang di ikuti oleh Tersus dan TUKS serta intansi terkait. Pembuatan sistem prosedur terakhir dilakukan pada bulan Januari 2023. - Data dan dokumen akan dikirimkan tanggal 24 feb 2023.	Close

Date of occurrence	:	25 October 2022	**IIC**	:	Apib K.W.W Prayogi	**Date of issued**	: 27 December 2022
Aircraft information	:	PK-RVA, C208B	**Source**	:	Preliminary Report	**Due Date**	: 27 March 2023
Location	:	Ilaga, Papua	**Receiver**	:	PT Reven Global Airtransport		

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
KNKT recommends ensuring the maintenance activities are conducted according to the correct procedure in the aircraft maintenance manua	The aircraft operator issued a quality notice to all engineers regarding brake replacement and burn-in procedures in order to comply with Aircraft Maintenance Manual 32-40-00, Section 10.B. In addition, the quality notice includes tasks pertaining to the safety of the brake system. The attached evidence in the form of AFML shows that the quality notice has been implemented	09 February 2023	**CLOSE**	The corrective action considered relevant to address the safety issue	APPROVED

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN JUNI 2023

No	Investigasi	Instansi	Rekomendasi	Tanggapan	Status Rekomendasi
1	KNKT - 17- 01 - 01 - 03/ KEBAKARAN/ KM. ZAHRO EXPRESS/ 01 JANUARI 2017/ PERAIRAN TELUK JAKARTA/ DKI JAKARTA	Dinas Perhubungan DKI JAKARTA	Memastikan proses embarkasi dan debarkasi penumpang yang dimulai dengan pembelian tiket, penumpang naik ke kapal dengan menunjukan tiket yang dimiliki serta memastikan nama-nama yang tertera pada tiket tersebut sesuai dengan identitas yang dimiliki, sehingga tercipta tata kelola pelabuhan yang baik dan aman	- Telah melakukan peningkatan pelabuhan yang selesai pada tahun 2023 terdiri dari loket penjualan tiket dan ruang tunggu, debarkasi dan embarkasi - Memberlakukan sistem e-tiketing (Jaket Boat) - Tahun ini akan dibangun dermaga bongkar muat barang.	Close
2	KNKT.18.05.17.03/ TERBAKAR/ SPOB SRIKANDI 511/ 25 MEI 2018/ PELABUHAN KUIN/ BANJARMASIN	Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin	Koordinasi dan bekerjasama dengan Pertamina Banjarmasin serta KSOP Banjarmasin untuk mensterilkan area TBBM Banjarmasin terbebas dari lalu lintas penduduk.	- Melaksanakan koordinasi dengan KSOP pada rabu, 22 Februari 2023 - Berkoordinasi dan meninjau lokasi upaya bersama KSOP dan Pertamina serta kesiapan pertamina dalam pemenuhan keperluan yang di rekomendasikan dilaksanakan pada senin, 27 Februari 2023 - Koordinasi terkait lalulintas penduduk yang akan disampaikan ke BPTD XV terkait perambuan ASDP karena alur Barito termasuk ke dalam alur kelas I dari Kementerian Perhubungan. (Berdasarkan Surat Tugas No : 5551.11/097/Dishub/2023 tanggal 21 Februari 2023, data dan dokumen terlampir)	Close

3	KNKT.19.06.15.03 TENGGELAM/ ARIN JAYA/ PERAIRAN JAWA TIMUR	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	Menyediakan sarana transportasi antar pulau yang aman dan layak khususnya pulau-pulau terluar yang tidak disinggahi kapal penumpang regular.	- Tahun Anggaran 2018 menyusun kajian untuk design kapal serta pengadaan kapal yang melayani rute ke pulau pulau - Usulan awal pertama kali di tujukan ke Kementerian Perhubungan tahun 2019 tetapi belum mendapat jawaban dari kementerian perhubungan terkait dengan pengadaan dan hibah kapal. - Sudah membuat usulan surat pembangunan kapal perintis ke sekretaris daerah Jawa Timur Nomor 552/851/113.6/2022 tanggal 16 Desember 2022, dan saat ini sedang dalam pembahasan Gubernur, DPRD dan Sekretaris Daerah Provinsi. - Tahun 2022 sudah di serahkan 3 pelabuhan untuk kepulauan sumenep (Kangean, Masalembo dan Sapeken) dan sisanya masih dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan.	Close
4	KNKT.18.04.10.03/ TENGGELAM/ STB. 1500/ PERAIRAN MOROWALI/ SULAWESI TENGGARA	UPP Kelas II Maccini Baji/Biringkassi	Memastikan peralatan keselamatan kapal, jumlah dan kompetensi awak kapal sesuai dengan Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum (Minimum Safe Manning) sebelum kapal berangkat.	- Dari kantor unit penyelenggara pelabuhan kelas II Maccini Baji untuk menindak lanjuti rekomendasi keselamatan trasnportasi surat Ketua KNKT nomor UM.207/2/8/KNKT/2023 tanggal 8 Februari 2023. - Rekomendasi: a) Tanggapan atas rekomendasi KNKT terhadap tenggelamnya kapal STB1500 di perairan Morowali Sulawesi Tenggara. b) Dokumentasi dan format pemeriksaan fisik diatas kapal dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB).	Close

				c) Surat edaran maklumat pelayaran. - Pada dasarnya UPP Kelas II Maccini Baji/Biringkassi 0sudah menjalankan rekomendasi dari KNKT, baik sebelum kecelakaan kapal STB 1500 ini terjadi maupun setelah nya yang menjadi bagian tupoksi dari UPP Maccini baji dalam menjaga keamanan dan keselamatan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim, sehingga setiap kapal-kapal yang datang maupun yang akan berangkat dilakukan pengawasan dan pemeriksaan terlebih dahulu untuk memastikan kapal dalam keadaan laik laut dengan mengecek dokumen kapal dan pemeriksaan fisik diatas kapal (dilakukan sewaktu-waktu) untuk memastikan peralatan keselamatan serta peralatan navigasi berfungsi dengan baik. - Demikian juga dengan pengawakan, mengecek dan memastikan pengawakan kapal sesuai dengan yang dipersyaratkan oleh Safe Manning yang ada di kapal mengecek jumlah Perwira, ijazah pelaut dan daerah pelayarannya serta mengecek jumlah crew yang terdaftar dalam crew List kapal. - Baji sudah membuat daftar periksa pemenuhan kewajiban kapal lainnya dalam rangka penerbitan Surat Persetujuan Berlayan KM.Tonasa Line VI.	

				- Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas II Maccini Baji sudah mengeluarkan master Sailing Declaration untuk KM.Tonasa Line VI.	
			Mewajibkan nahkoda memiliki informasi kondisi cuaca mutakhir guna mendapatkan informasi peringatan cuaca buruk.	- Menginformasikan kepada nahkoda kapal dan menyebarluaskan informasi keadaan cuaca dari BMKG denan membuat maklumat pelayaran berupa surat edaran maupun melalui media sosial yang ada, sehingga Nahkoda kapal dapat dengan cepat mendapatkan informasi keadaan cuaca terkini. - Mengingatkan Nahkoda diatas kapal agar selalu mengaktifkan peralatan Navtex baik ditempat berlabuh, sandar maupun dalam pelayaran agarr mendapatkan informasi keadaan cuaca setiap saat. - Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas II Maccini Baji sudah mengeluarkan maklumat pelayaran perihal waspada bahaya cuaca ekstrim TTK dengan menindak lanjuti surat edaran Badan Meteorologi Klimatologi Dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Paotere Makassar nomor ME.01.02/345/KPTR/XII/2022 tanggal 28 Desember 2022 TTK dua. - Sudah sering meneruskan informasi dari BMKG ke nakhoda dan mengaktifkan navtex. - Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas II Maccini Baji telah mendapat peringatan dini gelombang tinggi nomor : ME.01.02/345/KPTR/XII/2022 dari Badan	Close

				Meteorologi Klimatologi Dan Geofisika Stasiun Meteorologi Maritim Paotere Makassar berlaku tanggal 28 Desember 2022 pukul 20.00 WITA – 02 Januari 2023 pukul 20.00 WITA. (Berdasarkan Surat Kantor UPP Kelas II Maccini Baji Nomor: UM.002/4/19/UPP.Mcb/2023 Tanggal 24 Februari 2023)	

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN JUNI 2023

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI JAWA TENGAH					
1	Kecelakaan tunggal tergulingnya mobil bus AA-1409-EA di Jl. Purbalingga-Pemalang Ds. Beluk, Kec. Belik, Kab. Pemalang Jawa Tengah 17 Desember 2016	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	Dalam mewujudkan jalan yang lebih berkeselamatan khususnya dibagian tikungan dengan jarak pandang terbatas dibutuhkan perlengkapan jalan seperti reflektor, paku jalan dll sesuai dengan spesifikasi teknis yang berlaku.	**CLOSE**	- Pada Tahun 2018 Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melalui Bidang Lalu Lintas Jalan telah memasang rambu sevron, deliniator, dan guardrail; - Pada Tahun 2019 melalui Balai Perhubungan Wilayah VI pekalongan memasang marka jalan. - Pada Tahun 2022 Dinas PUBMCK Provinsi Jawa Tengah telah melakukan pengeprasan jala/pelandaian jalan Pemalang-Purbalingga tepatnya di Kecamatan Belik. - Dikarenakan adanya refocusing anggaran, sehingga pemasangan paku jalan rencana akan dilaksanakan pada tahun 2024.
2	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Mobil Bus PO. Rosalia Indah AD-1505-AU di Jl. Turut Dukuh Bayeman Ds. Tlahab Lor Kec. Karangreja Kab. Purbalingga Jawa Tengah, Sabtu, 24 Juni 2017 (KNKT.17.06.07.01)	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	Perlu segera dilakukan Survey Inspeksi Keselamatan Jalan pada ruas jalan Randudongkal – Purbalingga untuk mereview kembali ketersediaan perlengkapan jalan terutama yang berkaitan dengan keselamatan jalan mengingat daerah dimaksud termasuk ekstrim dan menjadi lokasi rawan kejadian kecelakaan;	**CLOSE**	Telah dilaksanakan survey bersama Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dengan Polda Jawa Tengah, Dinas PUBMCK Provinsi Jawa Tengah dann Dinas Perhubungan Kabupaten Purbalingga Dengan Hasili :- Pada Tahun 2017 sampai dengan 2022 telah terpasang PJU sejumlah 107 unit;- Pada Tahun 2020 telah dibangun jalur penyelamat di Bayeman Kabupaten Purbalingga.

3	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil barang truk H-1636-BP dengan beberapa kendaraan lainnya di Jalan Nasional Soekarno-Hatta KM.32, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah, 29 Agustus 2017 KNKT.17.08.12.01	Dinas Perhubungan Prov. Jawa Tengah	Memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota khususnya yang geometrik jalannya menurun panjang untuk meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	**CLOSE**	Telah Dilaksanakan pelaksanaan pengawasan dan penertiban (WASTIB) di Wilayah Kabupaten Semarang, terdapat jumlah sebanyak 131 pelanggaran mulai Tahun 2018 s.d. 2020. setelah diberlakukannya tilang ETLE, pelaksanaan WASTIB sementara ditiadakan.
4	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan kecelakaan mobil bus KJM Putra K 1446 BL dengan mobil bus sedang, mobil sedan, dan empat unit sepeda motor di Jalan Kejajar-Dieng, Desa Kahuripan, Kec. Garung, Kab. Wonosobo, Jawa Tengah, pada tanggal 30 September 2020 KNKT. 20.09.10.01	Dinas Perhubungan Prov. Jawa Tengah	Agar melengkapi kelengkapan dan perlengkapan di ruas jalan Kejajar-Dieng khususnya rambu larangan kendaraan berukuran besar dengan bobot diatas 8 ton dan kapasitas maksimal tidak boleh lebih dari 30 tempat duduk.	**CLOSE**	Sudah dilakukan pemasangan rambu larangan kendaran berukurab besar dengan bobot diatas 8 ton dan kapasitas maksimal tidak boleh lebih dari 30 tempat duduk di depan terminal sebelum tanjakan ke arah Dieng.
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BREBES					
5	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan beruntun dump truck AA 9145 AJ dengan 4 unit kendaraan bermotor di Jalan Raya Jatisawit Bumiayu, Kab. Brebes, Jawa Tengah, Kamis 12 Agustus 2021 KNKT.21.08.15.01	d. Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes	1) Menyediakan kendaraan derek untuk kecepatan penanganan kendaraan yang masuk jalur penghentian darurat guna antisipasi kondisi darurat berikutnya (Rekomendasi Tabrakan Beruntun Truk Tronton B-9370-WYT di Jalan Pangeran Diponegoro Jatisawit Bumiayu Kabupaten Brebes Tanggal 10 Desember 2018).	**CLOSE**	Penyediaan mobil derek telah dianggarkan pada renstra tahun 2017-2022, kemudian dilanjutkan pada renstra 2022-2027 sebanyak dua unit. Saat ini Dishub Kab, Brebes dan kepolisian bermitra dengan masyarakat (Agus dengan kontak 082322449415) untuk membantu menderek kendaraan yang masuk jalur penyelamat/*escape ramp* dengan *respon time* sekitar 1 jam .

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN JULI 2023
(MODA PELAYARAN)

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	17 Dec 2022	**IIC**	:	Apib	**Date of issued**	: 15 February 2023
Aircraft information	:	PK-PND, Type Thrush S2R-T34	**Source**	:	Preliminary Report	**Due Date**	: 16 May 2023
Location	:	Kajui Airstrip, Gunungmas, Palangkaraya	**Receiver**	:	PT Sinar Mas Super Air		

04.O-2022-19.02 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The Operational Flight Plan (OFP) documents was not made prior to the flight and the pilot relied on the Dispensing Plan for agricultural operation. The AOM Chapter 4.3 mentioned that SMSA shall prepare an OFP when dispatching its aircraft under the pilot self-dispatch system. The absence of OFP allowed inavailability of the record of the fuel state and the progress of the flight relative to the plan. *Hence, KNKT recommends SMSA to encourage the implementation of operational control system by all company employees as mentioned in the AOM.*	*Telah diklarifikasi melalui surat SMSA no. 012/SMSA/HO/III/2023 tertanggal 01 Maret 2023* dimana telah lakukan revisi terhadap Agriculture Operation Manual (AOM) mengenai waktu dan prosedur pembuatan Operasional Flight Plan (Chapter 4.4) dan SOP Weight Balance Calculation. Kedua prosedur tersebut telah diimplementasikan dalam day to day operation (terlampir)	**1 March 2023**	**CLOSE**	Butuh support evidence AOM yang sudah direvisi	**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	17 Dec 2022	**IIC**	:	Apib	**Date of issued**	: 15 February 2023
Aircraft information	:	PK-PND, Type Thrush S2R-T34	**Source**	:	Preliminary Report	**Due Date**	: 16 May 2023
Location	:	Kajui Airstrip, Gunungmas, Palangkaraya	**Receiver**	:	PT Sinar Mas Super Air		

04.O-2022-19.03 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
An abnormality on the tail wheel occurred on the day of the occurrence however, the information was not found in the Aircraft Maintenance Log. The operation manual mentioned that the detail of discrepancy and maintenance action taken shall be entered in the applicable technical record as soon as practical. The absence of aircraft discrepancy record on the AML may result in incomplete aircraft maintenance record. *Accordingly, the KNKT recommends SMSA to encourage the implementation of reporting procedure by all company employees*	*Telah diklarifikasi melalui surat SMSA no. 012/SMSA/HO/III/2023 tertanggal 01 Maret 2023,* dimana telah dilakukan pembahasan secara internal dan dan telah dilakukan tindak lanjut berupa : 1. Penerbitan Surat Teguran terhadap Pilot dan Engineer yang lalai melakukan pengisian AFML sebelum accident (terlampir) 2. Penerbitan Safety Notice untuk mengingatkan kembali mengenai kewajiban dan pentingnya pencatatan pada AFML, himbauan untuk mensegerakan/tidak menunda pencatatan serta sanksi administrasi yang akan diberikan terhadap kelalain pengisisan AFML (terlampir)	**1 March 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	4 April 2016	**IIC**	:	SIGIT	**Date of issued**	: 10 April 2017
Aircraft information	:	PK-LBS & PK-TNJ, B737-800 & ATR42	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 9 Juli 2017
Location	:	Halim Perdanakusuma Internasional Airport	**Receiver**	:	Batik Air		

04.O-2017-7.01 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The PIC did not announce the reason to reject the takeoff, however the action to reject the take-off was according to the operator policy but the time and distance were not sufficient to avoid the collision. It is recommended that the operator enhances the FCTM chapter 3.24 Rejected Takeoff Decision which is the PIC should announce the abnormality simultaneously	*Batik Air telah melaksanakan revisi pada Operation Manual (OM) A. 8.3.2.2.4 mengenai REJECTION OF TAKE-OFF. Evidence Terlampir*	**11 Juli 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	4 April 2016	**IIC**	:	SIGIT	**Date of issued**	: 10 April 2017
Aircraft information	:	PK-LBS & PK-TNJ, B737-800 & ATR42	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 9 Juli 2017
Location	:	Halim Perdanakusuma Internasional Airport	**Receiver**	:	Batik Air		

04.O-2017-7.02 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The PIC commanded to evacuate from right side, the flight attendants opened all passengers and service doors, after observation through the viewing windows did not see any fire. It is recommended that the operator to review the evacuation procedure and consider the area can be observed through the viewing windows.	*Batik Air telah melaksanakan revisi pada Standard Emergency Procedure 2.4.6 mengenai PRINCIPLES BEFIRE OPENING THE EXIT(S). Evidence Terlampir*	**11 Juli 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN JULI 2023
(MODA LLAJ)

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI DKI JAKARTA					
1	Kecelakaan Antara KA KRL 1528 Relasi Jatinegara – Bogor Dengan Mobil Bus Metromini B-7760-FD Jurusan Jembatan Lima - Kalideres Di JPL 05 KM 03 + 739 Jalan Tubagus Angke, Kecamatan Tambora Jakarta Barat Minggu, 6 Desember 2015, Pukul 08.43 WIB (KNKT-15-12-05-01)	Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta	1. Menutup perlintasan sebidang JPL 05 Angke.	**CLOSE**	Sudah berkoordinasi dengan Sudin Jakarta Barat bahwa sudah dilakukan penutupan perlintasan sebidang JPL 05 Angke
			2. Mengawasi kondisi teknis dan kelaikan jalan kendaraan bermotor khususnya untuk angkutan penumpang umum.	**CLOSE**	Melaksanakan pengawasan dan penertiban khususnya angkutan umum oleh petugas Pengujian dan pihak pengendalian lalu lintas dan didampingi pihak Kepolisian
			3. Menempatkan Petugas Dinas Perhubungan untuk membantu Kepolisian mengatur arus lalu lintas terutama pada jam-jam sibuk.	**CLOSE**	Sudah melaksanakan menempatan personil dinas perhubungan (baik dari suku dinas perhubungan, staf pengujian kendaraan bermotor) berkolaborasi dengan pihak kepolisian dalam mengatur lalu lintas pada jam sibuk, dibagi dalam dua shift dengan masing-masing shift empat personil. Personil UPPKB membantu pihak kepolisian untuk mengatur arus lalu lintas pada jam sibuk, Shift pertama dari pukul 06.00-09.00 WIB Shift kedua dari pukul 16.00 - 19.00 WIB.
5	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan tarbakan antara Kereta Api Walahar Ekspress relasi Tanjung Priok-Purwakarta dengan Mobil Barang di Jl. Tanah Tinggi, Jakarta Selasa 13 Mei 2017. KNKT.17.05.05.01	Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta	1. Menutup perlintasan sebidang yang liar / tidak resmi yang berada di seluruh wilayah DKI Jakarta	**CLOSE**	Perlu adanya koordinasi terlebih dahulu dengan DJKA adanya inventarisasi perlintasan sebidang yang liar/ tidak resmi untuk menentukkan masing-masing penanggung jawab sesuai aturan yang berlaku

			2. Menutup seluruh perlintasan sebidang yang resmi yang berada di wilayah DKI Jakarta baik yang telah ada fly over dan underpass maupun yang belum ada. Hal ini sesuai dengan UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Bagian Perhubungan bahwa pembagian kewenangan dalam perlintasan sebidang dibagi berdasarkan status jalan	**CLOSE**	Mendukung Program tersebut, namun perlu berkoordinasi lebih lanjut dengan DJKA, selaku yang berwenang dalam hal tersebut. Untuk rencana pembangunan perlintasan tidak sebidang dalam hal ini mempunyai beberapa titik untuk diprioritaskan, beberapa diantaranya; a. Jalan Garuda (St. Karet) b. Kalibata c. Pasar Senen d. Pramuka
6	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	Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta	a. Mengeluarkan kebijakan bagi UPUPKB yang melakukan pengujian berkala agar tidak meloloskan uji berkala bagi mobil barang yang bak muatannya tidak sesuai dengan SRUT.	**CLOSE**	UPPKB Pulo Gadung telah melakukan pengujian sesuai dengan peraturan yang berlaku (akan mengirimkan SOP dan instruksi kerja)
			b. Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap para penguji UPUPKB agar selalu konsisten dalam meninjau kelaikan kendaraan termasuk tidak meloloskan kendaraan yang ukuran bak muatannya tidak sesuai dengan SRUT.	**CLOSE**	Selalu melakukan pengawasan kepada penguji kendaraan bermotor, seperti memberikan sosialisasi setiap tiga bulan kepada penguji dan melakukan pengawasan keliling ke UPPKB. Untuk pengawasan internal dilakukan oleh Kasubbag TU masing-masing UPPKB yang didampingi oleh Kasatpel dan Kasatpras (peraturannya akan dilampirkan kemudian). Pengawasan eksternal penguji oleh IPKBI terkait kode etik.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN JULI 2023
(MODA PELAYARAN)

No	TAHUN	INVESTIGASI	NAMA KAPAL	INTANSI	REKOMENDASI	TANGGAPAN	STATUS LAPORAN
1	2017	KNKT.17.08.24.03/ TUBRUKAN/SRIKANDI INDONESIA-MAESTRO DIAMOND ANGEL NO.1/29 AGUSTUS 2017/PERAIRAN SURALAYA	SRIKANDI INDONESIA - MAESTRO DIAMOND ANGEL NO.1	Pusat Hidrografis dan Oceonografi TNI AL	Menetapkan lokasi berlabuh jangkar di perairan Merak, Banten di peta laut Indonesia.	Kami sudah membuat Peta Laut dilokasi tersebut sejak tahun 2014	Closed

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN AGUSTUS 2023
(MODA PENERBANGAN)

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	19 Oct 2016	**IIC**	:	Ony	**Date of issued**	: 15 August 2022
Aircraft information	:	PK-PBH, Piper Warrior III	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 13 November 2022
Location	:	Tunggul Wulung Airport, Cilacap	**Receiver**	:	Perkasa Flight School		

04.O-2016-35.01 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The student pilot left hand wrist was injured several days before the occurrence flight. The injury impaired the ability to operate the fuel selector as required by the checklist. The improper position of the fuel selector valve led to insufficient fuel to the engine during the take-off power resulted in the engine hesitation and quit. The injury was not reported to the flying school nor the instructor pilot. KNKT recommend the flying school to have fitness for duty monitoring system including self-reporting of the fitness before flight..	The operator had updated the Flight Instructor Guide Manual regarding the readiness of the flight including the health. The checklist of the health readiness was reviewed and considered acceptable	**31 July 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	19 Oct 2016	**IIC**	:	Ony	**Date of issued**	: 15 August 2022
Aircraft information	:	PK-PBH, Piper Warrior III	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 13 November 2022
Location	:	Tunggul Wulung Airport, Cilacap	**Receiver**	:	Perkasa Flight School		

04.O-2016-35.02 (ATURAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The Flight Instructor Guidance and Standard Operating Procedures manual of the flying school, did not contain any guidance for the instructor pilot responsibility to the checklist execution performed by the student pilot. This might lead to the instructor pilot unaware to the completion of the checklist items. KNKT recommend to include in the flying school to include in the manual regarding the responsibility of the instructor pilot during the checklist and procedure performance conducted by the student pilot.	Operator menyatakan telah memperbarui Flight Instructor Guide bahwa responsibility instructor untuk memastikan apakah student dapat melakukan learning process dengan benar dilakukan dengan cara Tell and Doing (FI Guide ch 1.4.2). Setiap exercise yang dilakukan oleh student akan ditunjukkan oleh instructor sebelum student dilepas untuk melakukan exercise termasuk pembacaan checklist.	**31 July 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	20 April 2018	**IIC**	:	Ony	**Date of issued**	: 7 Jan 2022
Aircraft information	:	PK-WSX, Bell 429	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 7 Apr 2022
Location	:	IMIP Area, Morowali	**Receiver**	:	Whitesky Aviation		

04.O-2022-10.2 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
Even though the EEC failure was displayed in the CAS with the message of 'ECU 1 FAIL', the engineer was confused to conclude the correct EEC failure. The confusing most likely became severe when the CAS showed the message of 'THROTTLE 1' and 'THROTTLE 2' as the result of the pilot manipulating the throttle twist grip engine 1 and 2. The confusion might be affected by the lag of technical knowledge. The lag of technical knowledge of the cockpit failure message might affect the proper problem identification. KNKT recommend to operator to review the engineer training of the aircraft system including the system failure indication.	*The operator performed maintenance type rating training of Bell429 system including the failure identification for the engineer as stated in the letter dated 1 August 2023*	**2 August 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	20 April 2018	**IIC**	:	Ony	**Date of issued**	: 7 Jan 2022
Aircraft information	:	PK-WSX, Bell 429	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 7 Apr 2022
Location	:	IMIP Area, Morowali	**Receiver**	:	Whitesky Aviation		

04.O-2022-10.3 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The operator syllabus of pilot ground class training was consisted of four programs named as 'Flight Period'. The EEC problem was included in the 'Flight Period Three' as stipulated in the operator training manual. The investigation revealed that the training of ECU failure has not been introduced to the pilot in the simulator training. The pilot had not experienced EEC problem previously during the flight. Insufficient training might make the pilot inexperience in handling of aircraft system failure. The lack of experience related to the handling of EEC failure resulted in the inappropriate decision to select the throttle twist grip engine 2 instead of engine 1. KNKT recommend the operator to review the pilot training to provide all pilots with handling of system abnormality	*The operator performed operation type rating training of Bell429 system including the normal, abnormal and emergency for the pilot as stated in the letter dated 1 August 2023.*	**2 August 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN AGUSTUS 2023
(MODA LLAJ)

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BREBES					
1	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan beruntun dump truck AA 9145 AJ dengan 4 unit kendaraan bermotor di Jalan Raya Jatisawit Bumiayu, Kab. Brebes, Jawa Tengah, Kamis 12 Agustus 2021 KNKT.21.08.15.01	d. Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes	1) Menyediakan kendaraan derek untuk kecepatan penanganan kendaraan yang masuk jalur penghentian darurat guna antisipasi kondisi darurat berikutnya (Rekomendasi Tabrakan Beruntun Truk Tronton B-9370-WYT di Jalan Pangeran Diponegoro Jatisawit Bumiayu Kabupaten Brebes Tanggal 10 Desember 2018).	**CLOSE**	Penyediaan mobil derek telah dianggarkan pada renstra tahun 2017-2022, kemudian dilanjutkan pada renstra 2022-2027 sebanyak dua unit. Saat ini Dishub Kab, Brebes dan kepolisian bermitra dengan masyarakat (Agus dengan kontak 082322449415) untuk membantu menderek kendaraan yang masuk jalur penyelamat/*escape ramp* dengan *respon time* sekitar 1 jam .
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BLORA					
1	Kecelakaan antara mobil minibus isuzu elf K-1038-HN dengan mobil honda mobilio S-1121-XY di Jl. Nasional Bojonegoro - Cepu Km. 9 Ds. Ngringinrejo, Kec. Kalitidu Kab. Bojonegoro Jawa Timur. Minggu, 6 Maret 2016 KNKT.16.03.01.01	Dinas Perhubungan Kabupaten Blora	Melalui Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor untuk lebih meningkatkan pemeriksaan dalam pengujian fisik kendaraan bermotor sesuai ketentuan yang berlaku.	**CLOSE**	UPUBKB Kabupaten Blora selalu akan melaksanakan pengujian persyaratan teknis dan pengujian laik jalan sesuai SOP dan peraturan perundang - undangan yang berlaku serta selalu akan menyesuaikan teknologi yang berkembang.
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN MUSI BANYUASIN					

1	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan mobil bus B 7314 NGA terguling di Jalan Raya Palembang - Jambi, Kec. Bayung Lencir, Kab. Musi Banyuasin, Sumatera Selatan, pada Kamis, 27 Mei 2021.	Dinas Perhubungan Kabupaten Musi Banyuasin	1. Pemotongan pepohonan untuk memperluas jarak pandang pengguna jalan dari arah Jambi.	**CLOSE**	Pada tahun 2021 telah melakukan pemotongan pepohonan untuk memperluas jarak pandang pengguna jalan. Tahun 2023 menganggarkan tebas bayang dan melakukan peninjauan lapangan apabila ada pepohonan yang menggangu penglihatan pengguna jalan
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN MOJOKERTO					
1	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tabrakan beruntun melibatkan truk flatdeck S 9066 UU dengan 3 mobil penumpang pribadi dan sepeda motor, di Jalan Raya Malang - Surabaya, Krajan, Desa Sentul Purwodadi, Kabupaten Pasuruan, Jawa Timur, 22 Desember 2019	Dinas Perhubungan Kabupaten Mojokerto	1. Memerintahkan Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) Kabupaten Mojokerto untuk tidak menyetujui dan tidak menyatakan lulus berkala terhadap modifikasi kendaraan bermotor wajib uji yang tidak dilengkapi persyaratan yang harus dipenuhi (tidak ada SRUT).	**CLOSE**	telah ditindaklanjuti sesuai Surat Dirjen Perhubdat Nomor: AJ.007/2/17/drjd/2020, tentang Tolenransi Sanksi Kelebihan Muatan Angkutan Barang Pokok dan Barang Penting, sehingga mulai tahun 2022 sudah tidak ada lagi luulua uji kendaraan modifiikasi yang yang tidak memenuhi syarat, sebagaimana bukti Surat tidak lulus uji terlampir. Dinas Perhubungan Kabupaten Mojokerto juga sudah melakukan penandatanganan Pakta Integritas bersama.
			2. Memfasilitasi peningkatan ilmu dan kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor melalui program mandiri ataupun Kementerian Perhubungan.	**CLOSE**	Dinas Perhubungan Kabupaten Mojokerto telah secara berkala meningkatkan kompetensi melalui program Kementerian Perhubungan yaitu melalui kenaikan jabatan penguji yang dilaksanakan di Bali ataupun Tegal, sebagaimana surat tugas terlampir.

			3. Sosialisasi tata cara pemuatan dan pengikatan serta prosedur pengoperasian kendaraan saat melewati turunan panjang dan curam kepada pemilik atau operator perusahaan serta pengemudi.	**CLOSE**	Dinas Perhubungan Kabupaten Mojokerto telah melaksanakan sosialisasi dan membuat Surat Edaran yang ditandatangani oleh Bupat Mojokerto, sebagaimana terlampir.
			4. Bekerjasama dengan kepolisian daerah setempat guna melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	**CLOSE**	Dinas Perhubungan Kabupaten Mojokerto telah melakukan koordinasi dengan Kepolisian Daerah berupa Surat Bantuan Personil Operasi Ketertiban dan Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan sebagaimana terlampir.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN SEPTEMBER 2023

(MODA PENERBANGAN)

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	23 Jan 2023	**IIC**	:	APIB	**Date of issued**	: 28 APR 2023
Aircraft information	:	PK-SMS, DHC-6 Twin Otter	**Source**	:	Preliminary Report	**Due Date**	: 27 JUL 2023
Location	:	Beoga Airport, Papua	**Receiver**	:	PT Semuwa Aviasi Mandiri		

04.O-2023-01.01 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The CVR did not record the occurrence flight and several previous flights, which likely due to the inertial switch have been activated during a hard landing when the vertical acceleration exceeded the predetermined value. There was no pilot report of a hard landing therefore the inertial switch did not reset. According to OM-A Section 11.5.14.1, hard landings are included in the list of events to be reported to the company. Therefore, KNKT recommends to SAM Air to	1. QSS Departement issued safety notice number 007/QSS-SN/IV/2023 on 3 May 2023. The safety notice contained recommendation to - Maintenance Manager to ensure the engineer when the aircraft experienced hard landing to check inertial switch CVR remaining ON. - Operation Manager to ensure all the pilot to report immediately to the Operation Manager or Chief pilot when experienced hard landing.	**3 Juli 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

ensure any event stated in the list of OM-A Section 11.5.14.1, to be reported in timely manner.	2. Operation Departement issued Operation Notice number 05/ON-OPS/V/2023 on 4 May 2023 which requires the pilot make report to the Operation Manager or Chief Pilot when experience Aircraft Handling Difficulties as mentioned in the OM Part A Section 11.5.14.1.				

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	9 Jan 2021	**IIC**	:	OTHER	**Date of issued**	: 10 Nov 2022
Aircraft information	:	PK-CLC, B737-500	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 8 Feb 2023
Location	:		**Receiver**	:	Sriwijaya Air		

04.O-2021-1.03 (ATURAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
KNKT *recommends* Sriwijaya *Air to consult the DGCA prior to modifying any flight operation procedure, and also to obtain a NTO from the aircraft manufacturer prior to modifying any existing aircraft manufacturer's flight operation procedure*.	1. Based on AUPRTA Rev 3 Feb 2017: a. ICAO Executive letter b. This manual is close collaboration between: - ICAO - Airbus - Boeing - ATR - Bombardier - Embraer 2. It says commercial air transport operator required to submit No. technical Objection (NTO) to manufacture if using scenario not included in ICAO Doc 10011 or Airplane Upset (Prevention and) Recovery Trainig Aid (revision 2 or 3) 3. Sriwijaya Air has reccieved UPRT Training from IDT which the scenario comlied	**14 Juli 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

	to ICAO Doc 10011 or airplane upset (prevention and) recovery trainig (rev 2 or 3) 4. Therefor, training aid upset recovery Doc No., SJ-QP-DO-03 is revised comply to ICAO DOC 10011 which delivered by IDT 5. In order to improve 9 pilot competencies, Sriwijaya air has initially kick off deployment of Competency-Based Training Assessment (CBTA) with Boeing				

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	9 Jan 2021	**IIC**	:	OTHER	**Date of issued**	: 10 Nov 2022
Aircraft information	:	PK-CLC, B737-500	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 8 Feb 2023
Location	:		**Receiver**	:	Sriwijaya Air		

04.O-2021-1.04 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
Sriwijaya Air has established the Flight Data Analysis Program (FDAP) to identify operational exceedances and confirming normal operating procedures. The FDAP between 2018 and 2020 retrieved the average data of 28.1%. The low rate of FDAP data analysis reduced the program ability to monitor flight operation safety performance. *Therefore, KNKT recommends Sriwijaya Air to increase the number of data retrieval of the FDAP so as to improve the ability of monitoring flight operation safety performance*	Sriwijaya air has improve retrievel rate of flight data analysis program up to average 70% by: • Issue request engineering action (REA) form to Engineering departement if flight data not recorded in PCMCIA card; • Engineering Departmenet Issue a work order to rectivy problem find by flight data analys in Flight Data Recording System; • Sriwijaya air retrieve PCMCIA card from aircraft every 3 day by issuing work order to engineer; • Sriwijaya air collaborating with boeing and IATA to perform flight data analysis program and mitigate operational deficiency	**14 Juli 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	9 Jan 2021	**IIC**	:	OTHER	**Date of issued**	: 10 Nov 2022
Aircraft information	:	PK-CLC, B737-500	**Source**	:	Final Report	**Due Date**	: 8 Feb 2023
Location	:		**Receiver**	:	Sriwijaya Air		

04.O-2021-1.04 (PENGAWASAN)

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
The samples of the Sriwijaya Air hazard report in the period of 2020 showed that majority of the hazard were reported by ground personnel. Few hazards were reported by pilots and maintenance personnel and there was no hazard report by dispatchers. This unbalance composition of the hazard reporters indicated that hazard reporting program has not been emphasized to all employees which might result in hazards not being identified and mitigated. *Therefore, KNKT recommends Sriwijaya Air to emphasize the hazard reporting program to all employees to encourage hazard reporting*	Sriwijaya Air improved hazard report from line personnel by: - Conduct a hazard reporting campaign and add more reporting channel into hazard reporting program; - Sriwijaya air issue a reminder to line pesonnel to report all hazard found during operational into hazard reporting channel	**14 Juli 2023**	**CLOSE**		**APPROVED**

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN DESEMBER 2023

(MODA LLAJ)

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI JAWA TENGAH					
1	Kecelakaan tunggal tergulingnya mobil bus AA-1409-EA di Jl. Purbalingga-Pemalang Ds. Beluk, Kec. Belik, Kab. Pemalang Jawa Tengah 17 Desember 2016	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	Dalam mewujudkan jalan yang lebih berkeselamatan khususnya dibagian tikungan dengan jarak pandang terbatas dibutuhkan perlengkapan jalan seperti reflektor, paku jalan dll sesuai dengan spesifikasi teknis yang berlaku.	**CLOSE**	- Pada Tahun 2018 Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melalui Bidang Lalu Lintas Jalan telah memasang rambu sevron, deliniator, dan guardrail; - Pada Tahun 2019 melalui Balai Perhubungan Wilayah VI pekalongan memasang marka jalan. - Pada Tahun 2022 Dinas PUBMCK Provinsi Jawa Tengah telah melakukan pengeprasan jala/pelandaian jalan Pemalang-Purbalingga tepatnya di Kecamatan Belik. - Dikarenakan adanya refocusing anggaran, sehingga pemasangan paku jalan rencana akan dilaksanakan pada tahun 2024.

2	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Mobil Bus PO. Rosalia Indah AD-1505-AU di Jl. Turut Dukuh Bayeman Ds. Tlahab Lor Kec. Karangreja Kab. Purbalingga Jawa Tengah, Sabtu, 24 Juni 2017 (KNKT.17.06.07.01)	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	Perlu segera dilakukan Survey Inspeksi Keselamatan Jalan pada ruas jalan Randudongkal – Purbalingga untuk mereview kembali ketersediaan perlengkapan jalan terutama yang berkaitan dengan keselamatan jalan mengingat daerah dimaksud termasuk ekstrim dan menjadi lokasi rawan kejadian kecelakaan;	**CLOSE**	Telah dilaksanakan survey bersama Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dengan Polda Jawa Tengah, Dinas PUBMCK Provinsi Jawa Tengah dann Dinas Perhubungan Kabupaten Purbalingga Dengan Hasili :- Pada Tahun 2017 sampai dengan 2022 telah terpasang PJU sejumlah 107 unit;- Pada Tahun 2020 telah dibangun jalur penyelamat di Bayeman Kabupaten Purbalingga.
3	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil barang truk H-1636-BP dengan beberapa kendaraan lainnya di Jalan Nasional Soekarno-Hatta KM.32, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah, 29 Agustus 2017 KNKT.17.08.12.01	Dinas Perhubungan Prov. Jawa Tengah	Memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota khususnya yang geometrik jalannya menurun panjang untuk meningkatkan pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	**CLOSE**	Telah Dilaksanakan pelaksanaan pengawasan dan penertiban (WASTIB) di Wilayah Kabupaten Semarang, terdapat jumlah sebanyak 131 pelanggaran mulai Tahun 2018 s.d. 2020. setelah diberlakukannya tilang ETLE, pelaksanaan WASTIB sementara ditiadakan.

4	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan kecelakaan mobil bus KJM Putra K 1446 BL dengan mobil bus sedang, mobil sedan, dan empat unit sepeda motor di Jalan Kejajar-Dieng, Desa Kahuripan, Kec. Garung, Kab. Wonosobo, Jawa Tengah, pada tanggal 30 September 2020 KNKT. 20.09.10.01	Dinas Perhubungan Prov. Jawa Tengah	Agar melengkapi kelengkapan dan perlengkapan di ruas jalan Kejajar-Dieng khususnya rambu larangan kendaraan berukuran besar dengan bobot diatas 8 ton dan kapasitas maksimal tidak boleh lebih dari 30 tempat duduk.	**CLOSE**	Sudah dilakukan pemasangan rambu larangan kendaran berukurab besar dengan bobot diatas 8 ton dan kapasitas maksimal tidak boleh lebih dari 30 tempat duduk di depan terminal sebelum tanjakan ke arah Dieng.
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BATANG					
1	Kecelakaan Tunggal Mobil Pick Up mitsubishi L 300 G-1987-FC di jl. Tersono Bawang Kecamatan Bawang Kabupaten Batang Prov. Jawa Tengah, 5 September 2016 (KNKT.16.07.05.01)	b. Dinas Perhubungan Kabupaten Batang	1. Bekerja sama dengan pihak kepolisian untuk melakukan pengawasan dan penertiban terhadap angkutan barang yang melakukan pengangkutan penumpang terutama pada kelaikan kendaraan khususnya kondisi ban yang tidak memenuhi standar;	**CLOSE**	Bekerjasama Satlantas Polres Batang melakukan pengawasan dan penertiban angkutan barang yang mengangkut penumpang yang tidak sesuai fungsi dan peruntukkannya di wilayah Kab Batang termasuk penertiban untuk kendaraan odong-odong yang beroperasi di daerah wisata. Dishub Kab Batang sudah mengirimkan surat kepada Camat, Kepala Desa, Kepala Sekolah untuk tidak menggunakan kendaraan barang yang mengangkut penumpang

			2. Melakukan inspeksi keselamatan jalan pada ruas jalan Tersono – Bawang;	**CLOSE**	Bekerjasama Satlantas Polres Batang melakukan teguran dan edukasi untuk kendaraan odong-odong. Pemasangan rambu tikungan, turunan dan rambu yang lain pada tahun 2017 (setelah kejadian). Melakukan inspeksi secara periodik di rute tersebut. Pada tahun 2023 memasang PJU sebanyak empat titik yang jauh dari pemukiman
			3. Memastikan bahwa angkutan pedesaan melakukan perjalanan sesuai trayek dan melakukan tindakan penilangan terhadap mobil barang yang memuat penumpang dikarenakan tidak sesuai dengan peruntukannya	**CLOSE**	Sosialisasi keselamatan transportasi, dengan memberi himbauan kepada masyarakat terkait bahaya menggunakan kendaraan bak terbuka untuk penumpang.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN OKTOBER 2023

(MODA PELAYARAN)

No	TAHUN	INVESTIGASI	NAMA KAPAL	INSTANSI	REKOMENDASI	TANGGAPAN
PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)						
1	2016	KNKT - 16 - 03 - 02 - 03/ TENGGELAM KMP. RAFELIA 2 TANGGAL 4 MARET 2016 DI SELAT BALI	KMP. RAFELIA 2	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Gilimanuk	• Menyusun mekanisme penyampaian informasi hasil pengukuran jembatan timbang sehingga bisa diterima di pihak kapal sesuai yang diamanatkan dalam peraturatn pelaksanaan pelabuhan penyeberangan.	Telah dibuat mekanisme komunikasi yang tertuang dalam Prosedur NR-403 (Operasional Kapal) point 5.3.3 yang berbunyi Manager Usaha melakukan komunikasi dengan Kapal mengenai waktu kapal akan berangkat/tiba serta kondisi muatan sesuai Instruksi kerja Embarkasi dan Debarkasi (manifest) Prosedur NR-403.03
					• Menyiapkan mekanisme penempatan dan pengaturan kendaraan yang membawa barang muatan kategori B3 dan area untuk pengaturan kendaraan yang membawa muatan lebih	Telah dibuat mekanisme penempatan dan pengaturan kendaraan yang membawa muatan kategori B3 dalam Prosedur NR-411 (Penanganan Pelayanan Jasa Pelabuhan) pada point 5.3.13 terkait Kendaraan yang memuat B3 harus ditempatkan di area khusus dan terpisah yang dilengkapi peralatan dan petugas penanganan khsusus B3. Saat menyebrang kapal yang digunakan tidak sedang mengangkut kendaraan lain serta penumpang (menggunakan Kapal dan Trip Khusus)
2	2017	KNKT.17.07.20.03/SENGGOLAN/MUTIARA PERSADA 1 VS PORT LINK III/05 JULI 2017/PELABUHAN BAKAUHENI/LAMPUNG	MUTIARA PERSADA 1 ; PORT LINK III	PT ASDP Indonesia Ferry (Cabang) Bakauheni	• Melengkapi STC dengan peralatan yang memadai yang dapat digunakan oleh para petugas STC dalam membantu menyampaikan informasi keadaaan perairan kepada kapal-kapal penyeberangan.	Di STC Merak Bakauheni (sekarang telah berganti nama menjadi LPS (Local Port Service) telah dilengkapi dengan Navigation and Communication Equipment untuk membantu dalam bernavigasi, komunikasi, kemudahan penyampaian

						informasi pelayaran dan pelayanan sesuai dengan standar, diantaranya: Radio HT, Radio VHF - MF, Radar, Radar Arpa, AIS, Public Addressor dan Camera CCTV yang mengarah ke setiap Dermaga, Ruang Parkir dan Ruang Penumpang.
					• Melakukan evaluasi dan penilaian kesesuaian peran STC termasuk sertifikasi petugas jaga merujuk pada PM 26 tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran.	Bahwa per tanggal 1 Mei 2021 Operasional STC diserah terimakan (take over) dari ASDP Kepada Dirjen Perhubungan Darat cq BPTD Wilayah Banten dan BPTD Wilayah LampungBengkulu lalu dirubah namanya menjadi LPS (Local Port Service). Adapun terkait kompetensi, SOP, skill, evaluasi, bimbingan teknis, sertifikasi personel dan pembinaan sepenuhnya menjadi kewenangan dari Dirjen Perhubungan Darat cq BPTD Wilayah Banten dan BPTD Wilayah Lampung-Bengkulu untuk melakukan tugas mengatur alur lalu lintas kapal, mengatur komunikasi, mengatur jadwal keberangkatan dan tiba kapal, keselamatan dan keamanan pelayaran di area DLKP - DLKR Pelabuhan Merak Bakauheni.
					• Merancang suatu prosedur pengawasan dan pengaturan pergerakan kapal yang dapat digunakan oleh petugas jaga STC sebagai panduan selama bekerja.	Telah dibuat Prosedur NR-402 Komunikasi Radio, terkait tata cara penggunaan radio dalam memonitor pergerakan kapal untuk mencegah dan melakukan langkah penanganan saat terjadi kondisi bahaya. Namun tidak memuat terkait pengaturan pergerakan kapal karena per tanggal 1 Mei 2021 STC berubah nama menjadi LPS (Local Port Service) dan pengaturan

						pergerakkan Kapal, aspek keselamatan telah sepenuhnya menjadi kewenangan dari Dirjen Perhubungan Darat melalui BPTD setempat.
3	2018	KNKT.18.05.19.03/KEBAKARAN/PARAY/30 MEI 2018/PELABUHAN JAGOH	PARAY	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)	• Mengatur tentang penggunaan peralatan pemanas air listrik atau peralatan listrik lainnya yang berpotensi menghasilkan panas di atas kapal.	Telah dibuat pada Prosedur docking (TF-102) pada point 5.7 evaluasi pelaksanaan docking yang berbunyi Manager Teknik berkoordinasi dengan owner surveyor untuk evaluasi realisasi pekerjaan docking dan pemenuhannya terhadap persyaratan kelaiklautan & keselamatan Kapal
					• Meninjau ulang penggunaan material mudah terbakar pada konstruksi kapal terhadap potensi dan penjalaran kebakaran.	Telah dibuat pada Prosedur docking (TF-102) pada point 5.7 evaluasi pelaksanaan docking yang berbunyi Manager Teknik berkoordinasi dengan owner surveyor untuk evaluasi realisasi pekerjaan docking dan pemenuhannya terhadap persyaratan kelaiklautan & keselamatan Kapal
					• Memastikan peralatan pemadam di atas kapal dapat digunakan setiap saat dan dapat diakses dalam berbagai kondisi kebakaran.	Telah dibuat pada Prosedur TF101.01 instruksi kerja perawatan rutin yang mengakomodasi kegiatan pemeriksaan alat pemadam kebakaran yang ada di atas kapal yang harus dilakukan perawatan dan pengecekkan pada periode mingguan
					• Meninjau ulang desain tempat penyimpanan dan penempatan jaket penolong di langit-langit tempat penumpang.	Telah dilakukan evaluasi terhadap penempatan tempat penyimpanan jaket penolong agar ditempatkan di area ruang penumpang yang mudah dijangkau Penumpang dan jauh dari titik panas

					• Memperbaiki pelaksanaan pelatihan keselamatan di kapal termasuk penggunaan sumber daya yang tersedia dan skenario yang berbeda-beda.	Telah dibuat Prosedur TS-104 latihan keadaan darurat terkait Latihan kebakaran dan ABandonship yang dijadwalkan 1 kali per minggu / 1 bulan 4 kali dan pada point 5.3.1.4 yang berbunyi pelaksanaan Latihan keadaan darurat harus dilakukan pada lokasi yang bervariasi pada setiap pelaksanaannya, agar terbiasa melakukan penanganan di berbagai area dengan sumber daya yang tersedia
4	2019	KNKT.19.04.09.03/TUBRUKAN/VIRGO 18 DENGAN WINDU KARSA DWITYA/22 APRIL 2019/PERAIRAN MERAK	VIRGO 18 ; WINDU KARSA DWITYA	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Merak	• Menyusun ulang prosedur kinerja STC dengan menjadikan data cuaca formal sebagai standar pelayanan STC, memasukkan mekanisme kajian risiko secara efektif dengan menekankan aspek keselamatan pada layanan pergerakan kapal.	Bahwa per tanggal 1 Mei 2021 Operasional STC diserah terimakan (take over) dari ASDP Kepada Dirjen Perhubungan Darat cq BPTD Wilayah Banten dan BPTD Wilayah Lampung-Bengkulu lalu dirubah namanya menjadi LPS (Local Port Service). Adapun terkait kajian resiko, aspek keselamatan, kompetensi, skill, evaluasi, bimbingan teknis, sertifikasi dan pembinaan sepenuhnya telah menjadi kewenangan dari Dirjen Perhubungan Darat cq BPTD Wilayah Banten dan BPTD Wilayah Lampung-Bengkulu untuk melakukan tugas mengatur alur lalu lintas kapal, mengatur komunikasi, mengatur jadwal keberangkatan dan tiba kapal, keselamatan dan keamanan pelayaran di area DLKP - DLKR Pelabuhan Merak Bakauheni.

					• Menyusun ulang prosedur pemenuhan kompetensi dan deskripsi kerja petugas STC.	Telah ada penetapan dalam Surat Keputusan Direksi Nomor: SK.529/HK.001/ASDP-2016 pada Lampiran V yang memuat terkait deskripsi dan SOP petugas STC namun per tanggal 1 Mei 2021 STC berubah nama menjadi LPS (Local Port Service) dan pengaturan pergerakkan Kapal telah sepenuhnya menjadi kewenangan dari Dirjen Perhubungan Darat melalui BPTD setempat.
					• Meningkatkan kompetensi operator STC melalui fasilitasi pelatihan, prosedur dan evaluasi bagi para petugas STC. • Mengatur kecepatan kapal yang aman pada saat berada di area kolam Pelabuhan. • Memastikan petugas STC memantau pergerakan kapal sampai keluar area pelabuhan dengan aman.	Bahwa per tanggal 1 Mei 2021 STC berubah nama menjadi LPS (Local Port Service), terkait evaluasi, kompetensi, bimbingan teknis, sertifikasi dan pembinaan sepenuhnya menjadi kewenangan dari Dirjen Perhubungan Darat cq BPTD Wilayah Banten dan BPTD Wilayah Lampung-Bengkulu untuk mengatur alur lalu lintas, mengatur komunikasi, keselamatan dan keamanan pelayaran di area DLKP - DLKR Pelabuhan Merak Bakauheni.
5	2019	KNKT.19.10.21.03/KANDAS/NUSA AGUNG/31 OKTOBER 2019/ALUR PELABUHAN BAKAUHENI/LAMPUNG	NUSA AGUNG	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)	• Menyusun ulang prosedur kinerja STC dengan menjadikan data cuaca formal sebagai standar pelayanan STC, memasukkan mekanisme kajian risiko secara efektif dengan menekankan aspek keselamatan pada layanan pergerakan kapal. • Menyusun ulang prosedur pemenuhan kompetensi dan deskripsi kerja petugas STC. • Meningkatkan kompetensi operator STC melalui fasilitasi pelatihan, prosedur, dan evaluasi bagi para petugas STC.	Telah dilakukan Kerjasama dengan BMKG untuk pemasangan alat EWS (Early Warning System) terkait pemantauan kondisi cuaca maritim yang ada di Lintasan Merak -Bakauheni yang notifikasinya dapat terhubung langsung ke telepon seluler maupun email. Dan Bahwa per tanggal 1 Mei 2021 STC berubah nama menjadi LPS (Local Port Service), terkait evaluasi, kompetensi, bimbingan teknis, sertifikasi dan pembinaan

						sepenuhnya menjadi kewenangan dari Dirjen Perhubungan Darat cq BPTD Wilayah Banten dan BPTD Wilayah Lampung -Bengkulu untuk mengatur alur lalu lintas, mengatur komunikasi, keselamatan dan keamanan pelayaran di area DLKP - DLKR Pelabuhan Merak Bakauheni.
					• Memastikan tata ruang kerja dan fasilitas STC yang ergonomis.	Telah dibuat Prosedur TS-109 (Pemantauan dan Pengukuran) terkait pemantauan lingkungan kerja meliputi faktor fisik, kimia, biologi, ergonomi, dan psikologi oleh Divisi Properti dan Umum sesuai point 5.7.1 bagian C yang kemudian akan dilakukan evaluasi dan perbaikan apabila ditemukan ketidaksesuaian.
					• Memastikan tersedianya informasi arus di beberapa titik kritis di sekitar kolam pelabuhan.	Telah dilakukan Kerjasama dengan BMKG untuk pemasangan alat EWS (Early Warning System) terkait pemantauan kondisi cuaca maritim yang ada di Lintasan Merak-Bakauheni yang notifikasinya dapat terhubung langsung ke telepon seluler maupun email.
6	2021	KNKT.21.05.13.03/LAIN-LAIN/IHAN BATAK/31 MEI 2021/PELABUHAN AMBARITA/DANAU TOBA	IHAN BATAK	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero)	• Membuat panduan kerja bagi awak kapal untuk pengoperasian hydraulic winch sewaktu menurunkan pintu rampa sampai selesainya proses embarkasi/debarkasi.	Telah dibuat Prosedur NR-403. 03 instruksi kerja embarkasi/debarkasi Kapal RoRo yang memuat point persiapan perlengkapan embarkasi/debarkasi termasuk pintu rampa beserta hydraulic winchnya. Serta terdapat kartu kendali mesin yang diwajibkan tertempel pada setiap mesin untuk petunjuk penggunaan alat/ mesin tersebut

					• Mempertimbangkan langkah yang berkenaan dengan pengawasan pintu rampa serta perlengkapannya dalam kegiatan pelaksanaan embarkasi/debarkasi agar dimasukkan ke dalam OP-2103.03 Instruksi Kerja Embarkasi-Debarkasi Kapal Ro-Ro.	Telah dibuat point 1.2 pada Prosedur NR-403.03 (instruksi kerja embarkasi/debarkasi Kapal Ro-Ro) yang berbunyi mempersiapkan perlengkapan embarkasi/debarkasi seperti pintu-pintu masuk/keluar kendaraan (ramp door) dan pintu masuk/keluar penumpang (gangway) dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan
					• Menggunakan jenis dan material yang sesuai untuk rantai penahan tambahan pintu rampa serta shackle penghubungnya.	Telah dibuat pada Prosedur docking (TF-102) pada point 5.7 evaluasi pelaksanaan docking yang berbunyi Manager Teknik berkoordinasi dengan owner surveyor untuk evaluasi realisasi pekerjaan docking dan pemenuhannya terhadap persyaratan kelaiklautan & keselamatan Kapal
7	2021	KNKT.21.06.15.03/TENGGELAM/YUNICEE/29 JUNI 2021/PERAIRAN GILIMANUK SELAT BALI	YUNICEE	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Ketapang	• Menyusun prosedur untuk dapat menentukan jumlah penumpang baik yang penumpang pejalan kaki maupun penumpang yang naik kendaraan bermotor, agar manifes diketahui dengan sebenarnya.	Telah dibuat Prosedur Instruksi kerja Embarkasi dan Debarkasi (manifest) NR-403.03 pada point 2.6 yang berbunyi Mualim Jaga mencatat muatan penumpang dan kendaraan sesuai form NR-403.03.01 daftar penumpang, kendaraan dan barang Kapal Ro-Ro dan NR- 403.03.02 daftar muatan Kapal Penumpang.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN OKTOBER 2023

(MODA LLAJ)

<table>
<tr><th>NO</th><th>INVESTIGASI</th><th>INSTANSI</th><th>REKOMENDASI</th><th>STATUS</th><th>TANGGAPAN</th></tr>
<tr><td colspan="6">PT Lintas Marga Sedaya (Astra Tol Cipali)</td></tr>
<tr><td>1</td><td>Investigasi kecelakaan mobil Elf E 7027 KA di Jalan Tol Cipali KM. 78+300, Minggu 3 Maret 2019 (KNKT.19.03.05.01)</td><td>PT Lintas Marga Sedaya (Astra Tol Cipali)</td><td>Pelaksanaan pemasangan marka untuk mengurangi kasus over speeding di jalan Tol Cikopo-Palimanan agar berpedoman pada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : KP.312/AJ.502/DRJD/2020 Tentang Uji Coba Penyelenggaraan Marka Pengurang Kecepatan (Lampiran 5).</td><td>CLOSE</td><td>a. Pemasangan Marka Speed Reducer (Uji coba Pertama)
<table>
<tr><th rowspan="2">NO.</th><th colspan="3">LOKASI PEMASANGAN</th><th rowspan="2">SEGMEN</th><th rowspan="2">JENIS MARKA</th><th rowspan="2">PERIODE PEMASANGAN</th></tr>
<tr><th>KM AWAL</th><th>KM AKHIR</th><th>JALUR</th></tr>
<tr><td>1</td><td>101+600</td><td>102+100</td><td>A</td><td>Kaliiati - Subang</td><td>Optikal Melintang</td><td>11 - 16 Mar'20</td></tr>
<tr><td>2</td><td>159+900</td><td>160+400</td><td>A</td><td>Kertaiati - Sumberjaya</td><td>Optikal Serong</td><td>17 - 22 Mar'20</td></tr>
<tr><td>3</td><td>134+100</td><td>133+600</td><td>B</td><td>Subang - Cikedung</td><td>Optikal Melintang</td><td>25 - 30 Mar'20</td></tr>
<tr><td>4</td><td>113+800</td><td>113+300</td><td>B</td><td>Subang - Cikedung</td><td>Optikal Serong</td><td>31 Mar'20 - 3 Apr'20</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

b. Pemasangan Marka *Speed Reducer* ke 2

No.	Lokasi Pemasangan			Lajur	Segmen	Jenis Marka	Periode Pemasangan
	KM Awal	KM Akhir	Jalur				
1	169+050	169+550	A	1	Cikampek - Kalijati	Chevron	10 - 11 Nov' 2020
	169+550	170+050	A	2	Cikampek - Kalijati	Chevron	12 - 13 Nov' 2020
2	136 + 500	137+000	A	1	Subang - Cikedung	Chevron	19 - 20 Nov' 2020
	137+000	137+500	A	2	Subang - Cikedung	Chevron	22 - 23 Nov' 2020
3	124 + 000	124 + 500	A	1	Subang - Cikedung	Chevron	15 - 16 Nov' 2020
	124 + 501	125 + 000	A	2	Subang - Cikedung	Chevron	17 - 18 Nov' 2020
4	150 + 000	150 + 500	A	1	Cikedung - Kertajati	Chevron	24 - 25 Nov' 2020
	150 + 501	151 + 000	A	2	Cikedung - Kertajati	Chevron	26 - 27 Nov' 2020
5	81 + 000	80 + 500	B	1	Cikampek - Kalijati	Chevron	15 - 16 Des' 2020
	80 + 500	80 + 000	B	2	Cikampek - Kalijati	Chevron	17 - 18 Des' 2020
6	132 + 200	131 + 900	B	1	Subang - Cikedung	Chevron	2 - 3 Des' 2020
	131+900	131+500	B	2	Subang - Cikedung	Chevron	5 - 6 Des' 2020
7	128 + 200	128 + 700	B	1	Subang - Cikedung	Chevron	7 - 8 Des' 2020
	127 + 700	127 + 200	B	2	Subang - Cikedung	Chevron	13 - 14 Des' 2020
8	149+800	149+300	B	1	Cikedung - Kertajati	Chevron	28 - 29 Nov' 2020
	149+300	148+800	B	2	Cikedung - Kertajati	Chevron	30 Nov' - 1 Des' 2020

2	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan beruntun mobil bus AKAP H 1469 CB di Tol Cipali KM 150+900, Majalengka, Jawa Barat, tanggal 17 Juni 2019 (KNKT.19.08.08.01)	PT Lintas Marga Sedaya (Astra Tol Cipali)	Data kecelakaan mobil pindah ke jalur lawan di Jalan Tol Cipali menunjukan adamya risiko kecelakaan dengan fatalitas tinggi dan cedera berat. Hal ini harus mendapat prioritas pencegahan kecelakaan dan mengurangi kematian di jalan Tol Cipali. Perlu adanya pemasangan pagar pengaman di sepanjang median jalan Tol Cikopo-Palimanan. Pagar pengaman adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi sebagai pencegah pertama bagi kendaraan bermotor yang tidak dapat dikendalikan agar tidak keluar dari jalur lalu lintas. Pemilihan jenis pagar pengaman dengan mempertimbangkan: kecepatan rencana; ruang yang tersedia untuk mengakomodasikan defleksi pagar saat terjadi tabrakan; kekuatan bahan yang bisa menahan laju kendaraan saat hilang kendali; ketepatan penempatan dan pemasangan; tingkat kekakuan (stiffhes) pagar yang dipasang	**CLOSE**	Pemasangnan *Wirerope* di median jalan Tol Cipali dari tahun 2016 s.d. tahun 2022 sepanjang 108,784 KM (Lampiran 2.1. Lokasi Pemasangan *Wirerope* di Jalan Tol Cipali)
3	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan antara Mobil Bus PO Sinar Jaya	PT Lintas Marga Sedaya (Astra Tol Cipali)	1. Memasang pagar pengaman jalan secara menerus pada kedua arah median jalan median jalan dan pada lokasi-lokasi kritis lainnya.	**CLOSE**	Pemasangnan *Wirerope* di median jalan Tol Cipali dari tahun 2016 s.d. tahun 2022 sepanjang 108,784 KM (Lampiran 2.1. Lokasi Pemasangan *Wirerope* di Jalan Tol Cipali)

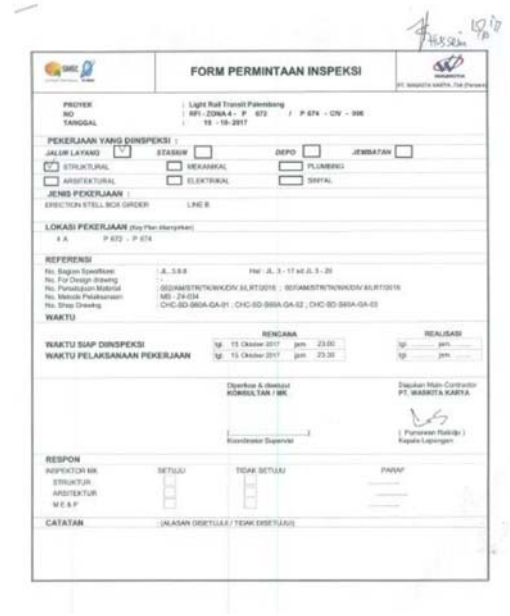
	B-7949-IS dengan Mobil Bus PO Arimbi B-7168-CGA di Tol Cikopo Palimanan Km 117, Subang, Jawa Barat, Kamis 14 November 2019				
			2. Melakukan normalisasi pada median jalan sehingga kedalamannya sesuai dengan standar dan melakukan rekayasa pada median jalan sehingga mampu meredam pergerakan kendaraan yang keluar jalur dan tidak mampu tertahan oleh pagar pengaman jalan.	**CLOSE**	Pendalaman Median Jalan pada tahun 2019 pada titik lokasi median jalan yang berpotensi menyebabkan kendaraan berpindah jalur dengan total pendalaman median sepanjang 52,118 KM (lampiran 4.1. Lokasi Pendalaman Media Jalan di Jalan Tol Cipali)
			3. Melakukan perawatan secara teratur pada median jalan yang sudah direkayasa menjadi median jalan yang berkeselamatan sehingga bebas dari rumput-rumput liar dan ilalang.	**CLOSE**	Pelaksanaan pemotongan rumput secara rutin di area Median Jalan sebanyak 1 kali setiap 2 minggu pada setiap titik lokasi yang sama

4	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan Kecelakaan ini melibatkan minibus Elf D 7013 AN dengan mobil penumpang B 2918 PKL di Jalan Tol Cipali KM 184+300, Kab. Cirebon, Jawa Barat, pada tanggal 10 Agustus 2020 (KNKT.20.08.06.01)	PT Lintas Marga Sedaya (Astra Tol Cipali)	1. Memasang himbauan untuk beristirahat jika mengalami microsleep di beberapa titik;	**CLOSE**	Pemasangan spanduk dilaksanakan 2 bulan sekali sebanyak 15 spanduk serta 4 spanduk di rangka spanduk yang berada di ROW
			2. Memasang marka kejut/ rumble shoulder pada ruas tol Cipali yang rawan terjadinya kendaraan keluar jalur;	**CLOSE**	Penempatan *Rumble Shoulder* di beberapa lokasi rawan kecelakaan dan tikungan dengan panjang total 45.670 Km. (Lampiran 7.1. Lokasi Pemasangan *Rumble Shoulder* di Jalan Tol cipali)

			3. Mengingat fatalitas tinggi diakibatkan tabrakan kendaraan yang menyebrang ke jalur berlawanan dan median jalan berupa selokan tidak dapat mencegah kendaraan menyebrang oleh karenanya perlu dipasang median jalan permanen.	**CLOSE**	Pemasangnan *Wirerope* di median jalan Tol Cipali dari tahun 2016 s.d. tahun 2022 sepanjang 108,784 KM (Lampiran 2.1. Lokasi Pemasangan *Wirerope* di Jalan Tol Cipali)
5	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan mobil bus Widia Z 7519 AA dengan mobil barang truk H 1577 PV dan mobil Isuzu Elf B 7169 YH di Tol Cipali KM.150.300, pada tanggal 23 Agustus 2020 (KNKT.20.08.08.01)	PT Lintas Marga Sedaya (Astra Tol Cipali)	1. Instruksi Kerja terkait Pelayanan Kendaraan Gangguan ataupun Pelayanan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas sudah terlaksana dengan baik, namun bila terdapat kendala proses derek haruslah diidentifikasi berpotensi bahaya besar. Maka diperlukan tindakan cepat dan tegas untuk segera dilakukan evakuasi, dengan cara pengurangan jumlah muatan sehingga derek mampu melakukan evakuasi kendaraan ke tempat aman.	**CLOSE**	Pembuatan Program : a. Menyediakan tenaga *Man Power* dari luar (disediakan oleh PT LMS) yang bertugas untuk membantu menurunkan muatab kendaraan barang supaya lebih cepat. b. Menyiapkan anggaran (PT LMS) untuk pemanggilan *Crane* untuk evakuasi kendaraan ODOL yang menutup jalur lalu lintas. c. Berkoordinasi dengan PJR Tol Cipali untuk dapat supaya PJR Tol Cipali dapat membantu menghubungi pengurus kendaraan barang supaya dapat cepat dievakuasi.
			2. Perlu 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.	**CLOSE**	Sudah terpasang 2 unit VMS di jalur KM 72+570 Jalur A dan KM 188+380 Jalur B, serta 7 Video Trone di masing-masing gerbang tol (Kalijati, Subang, Cikedung, Kertajati, Kertajati Utama, Sumberjaya, dan Palimanan 1)

6	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan tabrakan truk trailer B 9010 UEJ dengan Truk Tronton R 1857 GC dan Microbus Elf G 1261 D di Jalan Tol Cipali, KM 78+500 Jalur A, Kabupaten Purwakarta, Jawa Barat, pada tanggal 30 November 2020 (KNKT.20.11.12.01)	PT Lintas Marga Sedaya (Astra Tol Cipali)	1. Melaksanakan pengawasan kendaraan yang over dimension dan over loading (ODOL) di Jalan Tol CIpali.	**CLOSE**	a. Pemasangan WIM tipe *Low Speed* pada tanggal 10 Februari 2022 b. Telah melaksanakan operasi ODOL sebanyak 23 kali sampai dengan saat ini dan telah bekerjasama dengan BPTD Jabar dan PJR Tol Cipali

			2. Melakukan tindakan keselamatan yang cepat terhadap kendaraan yang mengalami keadaan darurat di jalan tol	**CLOSE**	Pembuatan Program : a. Menyediakan tenaga *Man Power* dari luar (disediakan oleh PT LMS) yang bertugas untuk membantu menurunkan muatab kendaraan barang supaya lebih cepat. b. Menyiapkan anggaran (PT LMS) untuk pemanggilan *Crane* untuk evakuasi kendaraan ODOL yang menutup jalur lalu lintas. c. Berkoordinasi dengan PJR Tol Cipali untuk dapat supaya PJR Tol Cipali dapat membantu menghubungi pengurus kendaraan barang supaya dapat cepat dievakuasi.
PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI)					
1	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Mobil bus E-7548-PB di Jl. Raya Bandung - Subang Ds. Cicenang, Kec. Ciater Subang Jabar, Senin 12 Maret 2018 (KNKT.18.03.04.01)	PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI)	Mengingat potensi rollover microbus yang cenderung tinggi, maka perlu penguatan super structure microbus untuk memperkecil intrusi struktur pada ruang penumpang saat terjadi rollover. Mensyaratkan kepada perusahaan karoseri yang membangun rumah-rumah mobil elf untuk menambah gusset pada sambungan atap dinding dan lantai dinding dengan penempatan strategis.	**CLOSE**	1. Produk yang dibuat oleh PT Isuzu Astra Motor Indonesia berupa cabin chassis yang telah memenuhi beberapa tahapan proses & undang-undang yang berlaku 2. Bodi bagian belakang dibuat oleh perusahaan Karoseri 3. Tergulingnya kendaraan (*roll over*) disebabkan oleh beberapa factor baik *static stability factor* mapun dinamis. 4. PT IAMI setuju untuk memperkecil dampak kecelakaan yang disebabkan oleh *roll over* dengan diskusi dan koordinasi terkait penguatan struktur bodi/rumah yang dibuat diperusahaan karoseri
PT Waskita Karya					

1	Kecelakaan tergulingnya Crawler Crane IHI CCH700 dan Kobelco SKC800 di Zona 4 Proyek LRT, Palembang, 1 Agustus 2017 (KNKT.17.08.09.01)	PT Waskita Karya	1. Untuk mengangkat beban yang berbentuk memanjang dan berat (girder) agar dilaksanakan dengan menggunakan satu crane berkapasitas kekuatan angkat diatas benda kerja (girder) yang akan diangkat	**CLOSE**	Pelaksanaan erection steel box girder menggunakan 2 metode, yaitu pengangkatan dengan 2 crane dan 1 crane dengan mempertimbangkan akses dan ruang bebas (swing area) di masing – masing lokasi.
			2. Pengawasan terhadap standard administrasi management yang sudah diterapkan harus diperketat	**CLOSE**	Sudah dilakukan peningkatan pengawasan terhadap standar administrasi manajemen di lapangan dengan pelaksanaan daily checklist sebelum pelaksanaan pekerjaan. 

					FORM PERMINTAAN INSPEKSI PROYEK : Light Rail Transit Palembang NO : RFI - ZONA 4 - P 672 / P 674 - CIV - 006 TANGGAL : 18 - 10- 2017 PEKERJAAN YANG DIINSPEKSI : JALUR LAYANG [V] STASIUN [ ] DEPO [ ] JEMBATAN [ ] [V] STRUKTURAL [ ] MEKANIKAL [ ] PLUMBING [ ] ARSITEKTURAL [ ] ELEKTRIKAL [ ] SINYAL JENIS PEKERJAAN : ERECTION STELL BOX GIRDER LINE A LOKASI PEKERJAAN (Key Plan dilampirkan) 4 A P 672 - P 674 REFERENSI No. Bagian Spesifikasi : JL. 3.9.8 Hal : JL. 3 - 17 sd JL 3 - 20 No. For Design drawing : - No. Persetujuan Material : 002/AMISTR/TKWK/DIV.III/LRT/2016 ; 007/AMISTR/TKWK/DIV.III/LRT/2016 No. Metode Pelaksanaan : MS - Z4-034 No. Shop Drawing : CHC-SD-B60A-GA-01 ; CHC-SD-B60A-GA-02 ; CHC-SD-B60A-GA-03 WAKTU RENCANA REALISASI WAKTU SIAP DIINSPEKSI tgl. 18 Oktober 2017 jam. 15.00 tgl. ..... jam. ..... WAKTU PELAKSANAAN PEKERJAAN tgl. 18 Oktober 2017 jam. 15.00 tgl. ..... jam. ..... Diperiksa & disetujui KONSULTAN / MK H.Shijabu (.....) Koordinator Supervisi Diajukan Main Contractor PT. WASKITA KARYA (Purwanto Rokidjo) Kepala Lapangan RESPON INSPEKTOR MK SETUJU TIDAK SETUJU PARAF STRUKTUR ARSITEKTUR M.E & P CATATAN : (ALASAN DISETUJUI / TIDAK DISETUJUI)
			3. Meningkatkan koordinasi dengan instansi teknis terkait lainnya untuk mendapatkan utility map yang dibutuhkan untuk kepentingan proyek dan pengamanan area kerja, agar steril dari kegiatan masyarakat	**CLOSE**	Sudah melakukan koordinasi dengan instansi teknis terkait untuk mendapatkan Utility Map TINDAKAN IMPROVEMENT-KOORDINASI PIHAK TERKAIT PT. WASKITA KARYA (Persero)Tbk SURAT PERMINTAAN INFORMASI UTILITAS RAPAT KOORDINASI BERSAMA SEKRETARIS DAERAH TERKAIT PEMBAHASAN UTILITAS AREA LIFTING LRT ZONE 4 TINDAKAN IMPROVEMENT-RISALAH RAPAT RISALAH RAPAT KOORDINASI TERKAIT UTILITAS RAPAT KOORDINASI BERSAMA SEKRETARIS DAERAH TERKAIT PEMBAHASAN UTILITAS AREA LIFTING LRT ZONE 4

			4. Untuk mengetahui kekuatan struktur tanah yang menjadi pijakan crane, perlu dibuat test pit	**CLOSE**	Test Pit sudah dimasukan kedalam tahapan pelaksanaan pekerjaan erection Steel Box Girder.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN NOVEMBER 2023

(MODA PELAYARAN)

No	TAHUN	INVESTIGASI	NAMA KAPAL	INSTANSI	REKOMENDASI	TANGGAPAN
PT Pelindo III (Persero) Tanjung Perak						
1	2015	KNKT-15-06-02-03/ TUBRUKAN NAVIGATOR ARIES VS LEO PERDANA TANGGAL 28 JUNI 2015 DI TANJUNG PERAK, JAWA TIMUR	NAVIGATOR ARIES ; LEO PERDANA	PT Pelindo III (Persero) Tanjung Perak	• To enhance the role of Pilots in providing information as described in the IMO Resolution A.960, particularly about shallow water and make an early necessary communication.	1. Pandu memberikan saran dan arahan kepada nahkoda terkait keadaan perairan sekitar yang akan dilalui oleh kapal sampai sandar, khususnya pada lokasi critical point (daerah-daerah berbahaya) 2. Bukti terlampir (PM_57_TAHUN_2015_TENTANG_PEMANDUAN_DAN_PENUNDAAN_KAPAL)
					• To report any significant uneven depth of the APBS to the Tanjung Perak Harbour Master and Navigational District of Surabaya.	1. Kelas 1 Surabaya Nomor: NV.210/04/10/DNG.SBY/15 Tanggal 26 Agustus 2015 tentang Surat Rekomendasi Siap Operasi APBS. menyatakan bahwa melaksanakan Pengoprasian APBS Sesuai dengan perjanjian kerjasama yang telah disepakati antara kementrian perhubungan dengan PT Pelabuhan Indonesia. (dokumen terlampir) 2. Surat Kementrian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya Nomor: PP.208/01/05/SYBTPR-15 Tanggal 04 November 2015 Prihal Rekomendasi Keselamatan dan Keamanan Alur Pelayaran

						Barat Surabaya (APBS) (Dokumen terlampir) 3. Surat Kementrian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Laut Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya Nomor: PP.204/21/17/OP-TPR-15 Tanggal 05 November 2015 Prihal Peryataan Siap Operasi APBS. (dokumen terlampir) 4. Peta Batimetri Final Sonding Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS). (Gambar Terlampir) 5. Bukti terlampir (06-05112015_Otpel Utama Tg Prk-Pernyataan Siap Operasi APBS)
2	2016	KNKT-16-11-13-03/ TENGGELAM/ DEWARUCI PERKASA/09 NOVEMER 2016/SELAT MADURA/JAWA TIMUR	DEWARUCI PERKASA	PT Pelindo III (Persero) Tanjung Perak	• Menyediakan Standar Pemanduan Operasi bagi seluruh TUKS di wilayah Gresik.	1. Standar Prosedur Operasi Pemanduan Kapal pada Terminal-terminal di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Nomor PER.16.0.1/OS.0102/TPR-2015 dan disempurnakan melalui Standar Prosedur Operasi Pemanduan kapal pada Pelabuhan dan Terminal di Wilayah Perairan Wajib Pandu Pelabuhan Tanjung Perak dan Gresik nomor PER.0003/OS.02/RJTM-2019, kemudian disempurnakan kembali melalui 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 Surabayaa dan Pelabuhan Gresik 2. Bukti terlampir (SOP PELAYANAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN)
3	2017	KNKT-17-05-13-03/ KEBAKARAN/MUTIARA SENTOSA I/ 19 MEI 2017/PERAIRAN PULAU MASALEMBU/JAWA TIMUR	MUTIARA SENTOSA I	PT Pelindo III (Persero) Tanjung Perak	• Menyediakan fasilitas untuk mendeteksi barang berbahaya pada kendaraan pengangkut yang menggunakan jasa angkutan kapal ro-ro.	1. Pelaksanaan deteksi barang berbahaya pada kendaraan pengangkut yang menggunakan jasa angkutan kapal roro telah dilakukan oleh Pihak Pelayaran, dimana pada saat pembelian tiket untuk kendaraan yang dimuat, pihak ekspedisi wajib memberikan dokumen / surat jalan yang berisi barang apa saja yang akan diangkut oleh kendaraan tersebut dan surat pernyataan bahwa tidak terdapat barang berbahaya. 2. Terkait fasilitas untuk mendeteksi barang berbahaya, Pelindo telah menyiapkan Ruang Tunggu Kendaraan di lini 1 yang steril dari kendaraan muatan lainnya, sehingga pihak regulator dapat melakukan pemeriksaan terhadap muatan kendaraan yang akan naik ke atas kapal roro.
					• Meningkatkan pengawasan untuk untuk tidak memperbolehkan proses stuffing di dalam area pelabuhan.	Telah dilaksanakan pengawasan di area pelabuhan terhadap potensi adanya kegiatan stuffing terutama di area lini I. Dimana, telah terdapat Ruang Tunggu Kendaraan di lini 1 yang steril, yang hanya diperuntukkan untuk kendaraan yang telah memiliki tiket dan siap muat di kapal yang telah sandar. Ruang Tunggu Kendaraan tersebut telah dilengkapi dengan Portal Auto Gate in Kendaraan, sehingga hanya

						kendaraan yang telah memiliki tiket yang telah ditukarkan dengan barcode untuk membuka portal dimaksud. Sehingga tidak terdapat kendaraan lain untuk dapat menambah muatan kendaraan di dalam RTK dimaksud.
4	2018	KNKT.18.12.36.03/ TERBAKAR/ GERBANG SAMUDRA I / 2 DESEMBER 2018/ PERAIRAN KARANG JAMUANG / JAWA TIMUR	GERBANG SAMUDRA I	PT Pelindo III (Persero) Regional 3 Tanjung Perak	• Meningkatkan pengawasan dan tidak memperbolehkan proses stuffing di dalam area pelabuhan.	Telah dilaksanakan pengawasan di area pelabuhan terhadap potensi adanya kegiatan stuffing terutama di area lini I. Dimana, telah terdapat Ruang Tunggu Kendaraan di lini 1 yang steril, yang hanya diperuntukkan untuk kendaraan yang telah memiliki tiket dan siap muat di kapal yang telah sandar. Ruang Tunggu Kendaraan tersebut telah dilengkapi dengan Portal Auto Gate in Kendaraan, sehingga hanya kendaraan yang telah memiliki tiket yang telah ditukarkan dengan barcode untuk membuka portal dimaksud. Sehingga tidak terdapat kendaraan lain untuk dapat menambah muatan kendaraan di dalam RTK dimaksud.
5	2019	KNKT.19.08.18.03/TERBAKAR/SANTIKA NUSANTARA/29 AGUSTUS 2019/PERAIRAN PULAU MASALEMBU/JAWA TIMUR	SANTIKA NUSANTARA	PT Pelindo III (Persero) Tanjung Perak	• Memastikan SOP pemuatan kendaraan di pelabuhan diimplementasikan termasuk dengan sterilisasi dermaga dari kegiatan pemindahan muatan antarkendaraan.	Telah terdapat SOP Pemuatan Kendaraan, dimana kendaraan yang dapat masuk ke Ruang Tunggu Kendaraan Lini 1 hanya kendaraan yang telah memiliki tiket dan kapalnya siap untuk kegiatan muat. Selain itu telah dilakukan sterilisasi Ruang Tunggu Kendaraan, dimana terdapat proses screening di Portal

						RTK sesuai dengan Prosedur yang berlaku
PT Pelindo III (Persero) Tanjung Emas						
1	2017	KNKT.17.10.28.03/TERBAKAR/DHARMA KENCANA II/29 OKTOBER 2017/45 MIL LAUT BARAT LAUT KEPULAUAN KARIMUN JAWA/JAWA TENGAH	DHARMA KENCANA II	PT Pelindo III (Persero) Tanjung Emas	• Menyediakan alat timbang di pelabuhan sesuai Peraturan Menteri nomor 115 tahun 2016 untuk kendaraan yang akan dimuat ke kapal.	Pelabuhan Tanjung Emas telah menyediakan jembatan timbang dan sampai dengan saat ini sudah di operasikan Lampiran 1. Berita acara pembahasan pelaksanaan pengadaan jembatan timbang – in untuk Gen – C di pelabuhan cabang Tanjung Emas Nomor: BA.60.1/LG.02/TMS.2018 Tanggal 08 Maret 2018 2. Dokumentasi terlampir
Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika						
1	2017	KNKT.17.06.17.03/TENGGELAM/AVATAR/14 JUNI 2017/SELAT MALAKA	AVATAR	Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika	• Meningkatkan kemampuan deteksi perubahan cuaca dini secara lokal.	Meningkatkan kemampuan deteksi perubahan cuaca dini secara local dengan melakukan pembimbingan Teknis ke UPT – UPT BMKG di beberapa lokasi di Indonesia setiap tahunnya
					• Bekerja sama dengan otoritas terkait untuk meningkatkan distribusi dan penyiaran peringatan dini cuaca atau perubahan cuaca signifikan kepada kapal melalui radio pantai GMDSS.	Bekerjasama dengan otoritas terkait untuk meningkatkan distribusi dari penyiaran peringatan dini cuaca atau perubahan cuaca signifikan kepada kapal kapal melalui radio pantai
Kementerian ESDM						
1	2018	KNKT.18.03.09.03/LAIN-LAIN/EVER JUDGER/30 MARCH	EVER JUDGER	Direktorat Jenderal	• To enhance the regulation of subsea installation security and	1. Telah diterbitkan Peraturan Menteri ESDM No. 32 Tahun 2021 tentang Inspeksi Teknis dan

		2018/BALIKPAPAN BAY/EAST KALIMANTAN		Minyak dan Gas	monitoring system in the dense traffic waters.	Pemeriksaan Keselamatan Instalasi dan Peralatan pada Kegiatan Usaha Minyak dan Gas Bumi tanggal 17 November 2021 yang mencabut: a. Keputusan Menteri Pertambangan dan Energi Nomor 300.K/38/M.PE/1997 tentang Keselamatan Kerja Pipa Penyalur Minyak dan Gas Bumi; dan b. Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 18 Tahun 2018 tentang Pemeriksaan Keselamatan Instalasi dan Peralatan pada Kegiatan Usaha Minyak dan Gas Bumi (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 356). 2. Direktorat Jenderal Migas telah menyetujui Penetapan Daerah Terbatas Terlarang pada sarana dan Fasilitas tersebut melalui surat Direktur Teknik dan Lingkungan Migas selaku Kepala Inspeksi No. T2354/MG.06/DMT/2023 tanggal 3 Maret 2023 berdasarkan surat permohonan dari PT. Pertamina (Persero) No. 064/N00000/2023-S9 tanggal 14 Februari 2023.
Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan						
1	2020	KNKT.20.11.11.03/TUBRUKAN/CAPE KALLIA DENGAN KERINCI	CAPE KALLIA ; KERINCI INDAH 2	Directorate General of Marine and	• To coordinate with the Directorate General of Sea Transportation, Minister of Transportation in	1. Pemasangan VMS untuk kapal perikanan dibawah 30 GT dalam tahap persiapan implementasi

		INDAH 2/17 NOVEMBER 2020/PERIRAN SELATAN PULAU LOMBOK		Fisheries Resources Surveillance/Direktorat Jenderal Pengawasan Sumberdaya Kelautan dan Perikanan	providing a transmitter of locator and vessel data with affordable conditions for most fishermen to support the Vessel Monitoring System (VMS) for fishing vessels under GT 30.	2. Regulasi pemasangan VMS tersebut di atur melalui Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2023 tentnag Penangkapan Ikan Terukur pasal 17 seluruh kapal peikanan diwajibkan memasang VMS keceuali dibawah 5 GT
BPTD Wilayah II						
1	2021	KNKT.21.05.13.03/LAIN-LAIN/IHAN BATAK/31 MEI 2021/PELABUHAN AMBARITA/DANAU TOBA	IHAN BATAK	BPTD Wilayah II	• Mempertimbangkan untuk memasang bolder pada platform di depan struktur utama tiang MB supaya bisa ditempatkan tali tambat untuk bisa lebih menahan gerakan kapal jika kapal mendapat dorongan angin yang arahnya menjauhi dermaga.	Menindaklanjuti hal tersebut diatas sertta hasil komunikasi dan koordinasi dengan kantor KSOPP Danau Toba yang saat ini pengampuh Kesmanpel di Danau Toba sesuai dengan PM 20 tahun 2022 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Penyeberangan Danau Toba, Bersama ini kami sampaikan tanggapan rekomendasi di maksud yaitu pada umumnya pemasangan bolder di bagian depan movable bridge (MB) telah/sudah diwakili oleh pemasangan tali, dalam hal tali temali saat kapal sandar di dermaga telah ditetapkan pemasangan minimal 2 (dua) jenis tali temali yaitu tali tros dan tali spring. Tali tross adalah tali untuk menahan bagian depan dan belakang kapal, sementara tali spring digunakan untuk menahan bagian tengah kapal.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN NOVEMBER 2023

(MODA LLAJ)

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
			PT Jasa Marga		
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	PT Jasa Marga	1. Mengimplementasikan sistem manajemen kecepatan berupa pemasangan kamera kecepatan di ruas Tol Cipularang yang dapat diterapkan untuk mengontrol batas kecepatan maksimum, kecepatan minimum, dan kecepatan di bahu jalan serta skema penerapan denda elektroniknya.	**CLOSE**	1. Jasa Marga telah memasang Speed Camera di beberapa lokasi yaitu KM 142 A (arah Bandung), KM 94 B (arah Jakarta), dan KM 92 B (arah Jakarta). 2. Speed Camera akan mendeteksi kecepatan kendaraan secara akurat dan mendeteksi kendaraan yang melebihi batas kecepatan. Saat ini JM telah bekerjasama dengan Polisi untuk penindakan pelanggaran kecepatan berbasis ETLE

					CIPULARANG, KM 94+600 B Cipularang (luar kota) 0-60 | 60-100 | >100 84 | 92 | 0 (no detail)
			2. Bekerja sama dengan pihak kepolisian yang mengoperasikan mobile camera dalam melakukan pengawasan dan penindakan pelanggaran kecepatan pengguna jalan di ruas Tol Cipularang.	**CLOSE**	1. Penindakan pelanggaran melalui mobile camera / ETLE mobile belum diimplementasikan diruas Cipularang namun sebagai upaya pencegahan JM secara rutin berkerjasama dengan pihak kepolisian, dishub dan BPTD menggelar operasi tertib muatan dan tertib dimensi.Operasi ini dilaksanakan setiap triwulan dan kendaraan yang melanggarakan diberikan sanksi tilang dan Sebagian ada yang dipindahkan muatannya ke kendaraan lain. 2. Selain itu JM saat ini telah memasang sebanyak 66 unit CCTV di ruas Cipularang dan 57 unit di Padaleunyi dan diawasi selama 24 jam oleh Traffic InformationCenter Purbaleunyi serta Command Center Jasa Marga.

					CIPULARANG KM 92+600 B CIPULARANG KM 92+600 | Lajur Darurat CIPULARANG KM 91+400 | Lajur Darurat

			3. Melakukan inventarisasi data kecelakaan secara lengkap dan memadai di ruas tol Cipularang agar dapat dilakukan mitigasi bagi ruas-ruas yang diindikasikan rawan kecelakaan selain KM 90-100.	**CLOSE**	1. Jasa Marga telah melakukan inventarisasi terhadap lokasi rawan kecelakaan di ruas Cipularang – Padaleunyi 2. Jasa Marga telah melakukan mitigasi di lokasi rawan kecelakaan dengan memasang rambu Chevron elektronik, menambah PJU di lokasi black spot, lampu flip flop dan strobo, roller barrier, rumble strip, dan penambahan rambu-rambu peringatan lainnya. 3. Jasa Marga telah melakukan sosialisasi keselamatan pengemudi truck dengan Dishub Jabar bekerjasama dengan KNKT 4. Jasa Marga telah melakukan pelatihan bersama KNKT terkait audit keselamatan jalan dengan study case ruas Cipularang

					HATI - HATI TIKUNGAN & TURUNAN ANTISIPASI KENDARAAN LEBIH LAMBAT HATI - HATI SERING TERJADI KECELAKAAN KM 100 S/D 90

			4. Membuat gate khusus kendaraan besar di setiap pintu masuk Tol Cipularang beserta sarana pengukuran bobot muatan kendaraan.	**CLOSE**	1. Jasa Marga telah memasang Weight in Motion di KM 120+400 B (arah Jakarta sebagai upaya untuk mengurangi kendaraan yang bermuatan lebih (ODOL) 2. Terkait penyediaan gate khusus kendaraan besar di setiap pintu masuk Tol Cipularang beserta sarana pengukurn bobot muatan kendaraan, sampai saat ini belum dilakukan dikarenakan belum adanya regulasi. Namun sebagai upaya pencegahan Jasa Marga secara rutin bekerjasama dengn pihak kepolisian, dishub dan BPTD menggelar operasi tertib muatan dan tertib dimensi. Operasi ini dilaksanakan setiap triwulan dan

					kendaraan yang melanggar akan diberikan sanksi tilang dan Sebagian ada yang dipindahkan muatannya ke kendaraan lain. 3. Selain itu Jasa Marga saat ini telah memasang Wight in Motion di 7 lokasi. Salah satunya berada di KM 121 B ruas Cipularang.

			5. Membuat skema sistem pengenaan denda yang diterapkan pada gerbang selanjutnya bagi kendaraan besar yang telah diindikasikan muatannya berlebih di pintu masuk tol namun tidak mau untuk keluar tol pada kesempatan pertama.	**CLOSE**	1. Terkait pengenaan denda bagi kendaraan berat yang membawa muatan berlebih/ ODOL belum dilakukan dikarenakan belum adanya regulasi yang mengatur hal tersebut. Pengenaan denda terhadap kendaraan ODOL dapat dilakukan oleh stakeholderterkait (dalam hal ini Kementerian Perhubungan). Contoh: penerapan denda putar balik telah diakomodasi di PP Jalan Tol. 2. Meskipun demikian, Jasa Marga telah melakukan operasi ODOL dengan bekerjasama dengan Kepolisan, Dishub, dan BPTD dengan dilakukan penerapan tilang dan dikeluarkan ke gerbang terdekat

					130 truk terjaring Operasi ODOL di Tol Cipularang Kamis, 12 September 2019 17:26 WIB Truk pelanggar Over Dimensi dan Overload (ODOL) di Jalan Tol Cipularang diberi stiker bukti pelanggaran oleh petugas. (Dok. Humas Jasa Marga)
2	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan kecelakaan mobil barang truk B 9058 UCT	PT Jasa Marga	1. Meningkatkan kemampuan kru operasional jalan tol dalam menangani kecelakaan kebakaran muatan B3;	**CLOSE**	Telah dilakukan peningkatan kemampuan petugas operasional dalam penanganan kecelakaan muatan B3 melalui kegiatan pelatihan rutin serta kegiatan lomba

	pengangkut belerang terbakar di Tol Jagorawi KM 39, pada tanggal 1 September 2020 (KNKT.20.09.09.01)				tahunan Roadster Rescue Competition, dengan tema khusus penanganan gangguan perjalanan atas kecelakaan yang melibatkan kendaraan bermuatan B3 pada tahun 2020
			2. Meningkatkan pelaksanaan SPM Jalan tol dalam menangani kendaraan yang mogok atau mengalami kecelakaan di jalan tol dengan melakukan simulasi tanggap darurat setiap 3 bulan;	**CLOSE**	Petugas Mobile Customer Services rutin melakukan observasi dilajur dan memastikan pemenuhan waktu response time maksimal 30 menit sesuai dengan Standar Pemenuhan Minimum
			3. Mengoptimalkan fungsi CCTV baik dari sisi kualitas dan kuantitas sehingga semua pergerakan kendaraan di jalan dapat terpantau dengan baik;	**CLOSE**	Pada ruas ruas Jagorawi telah terpasang 96 unit unit CCTV untuk memantau kondisi lalu lintas di jalur untuk setiap 500 meter,serta penempatan petugas TIC selama24 jam untuk untuk pemantauan secara rutin melalui cctv

			4. Melengkapi gate tol dengan teknologi pengukur berat kendaraan agar kendaraan yang menggunakan tol tidak melebihi daya angkutnya	**CLOSE**	Jasa Marga telah memasang peralatan Weigh In Motion dan timbangan statis diruas Jagorawi KM44+600 B yang nantinya akan terintegrasi dengan sistem Electronic Trafic Law Enforcement (ETLE) untuk menindak kendaraan
PT Pertamina (Persero) & PT Pertamina Patra Niaga					

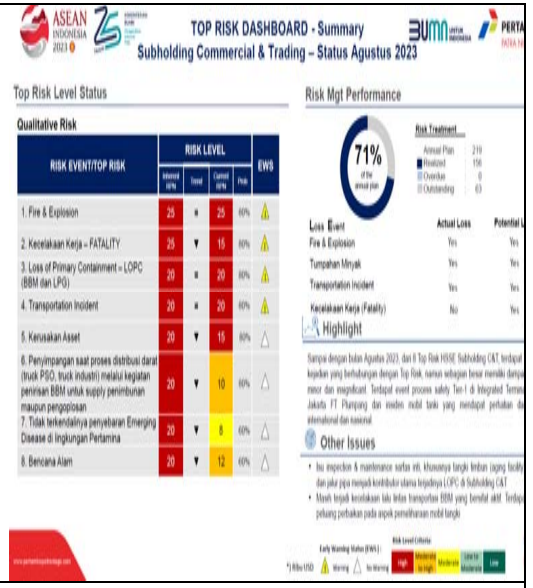
1	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terbakarnya mobil tangki PT. Patra Niaga T-9580-E di Jl. Tol Cikampek KM. 51 6 Januari 2018 (KNKT.18.01.01.01)	PT Pertamina (Persero)	1. Memasang peralatan blackbox pada kendaraan B3 yang didalamnya memuat parameter-parameter penting untuk menganalisis pengoperasian kendaraan seperti: posisi kendaraan, percepatan longitudinal, percepatan lateral, temperatur ban, dsb.	**CLOSE**	Mobil tanki yang menyalurkan BBM ke SPBU dilengkapi dengan GPS untuk memantau kecepatan, akselerasi, pengereman, manuver, lama berhenti dan posisi tertentu. Lampiran tampilan aplikasi fleet safety
			2. Melengkapi mobil tangki dengan suatu perangkat notifikasi seperti lampu indikator yang dapat menandakan bekerja tidaknya parking brake kereta tempelan.	**CLOSE**	Terpasang notifikasi pada dashboard sebagai indikator parking brake trailer. *(lampu & buzzer yang dipasang pada dashboard – program improvement interlock braking system)*
		PT Pertamina Patra Niaga	1. Memasukkan trip record yang telah dilakukan pengemudi ketika pengemudi mengambil nomor antrian penugasan selanjutnya sehingga apabila waktu tunggu telah mencapai 12 jam kerja maka secara	**CLOSE**	Terdapat mekanisme secara rigid system untuk memastikan jam kerja AMT paling banyak 12 jam dalam satu hari dan terintegrasi dengan aplikasi pengiriman BBM.

			otomatis pengemudi tidak bisa mendapatkan penugasan.		
			2. Melakukan latihan simulasi tanggap darurat kecelakaan yang terjadi di jalan tol khusunya kecelakaan yang melibatkan kendaraan pengangkut B3 termasuk didalamnya mengenai terjadinya kebakaran pada kendaraan.	**CLOSE**	Telah dilakukan Latihan penanggulangan keadaan darurat di tol Cipali pada tahun 2021.
			3. Menyediakan APD khusus penanganan kebakaran termasuk baju tahan api yang dapat digunakan awak mobil tangki saat melakukan pemadaman kebakaran yang terjadi pada kendaraan.	**CLOSE**	1. AMT diberikan satu set APD berupa helm, pakaian berpendar dan sepatu keselamatan. 2. Pakaian khusus pemadaman tidak diberikan, namun terdapat alat pemadam api ringan pada setiap MT. Saat ini sedang dalam proses penambahan APAR jenis foam untuk diletakan di mobil tangki. Progress per 31 Agustus 2023 24%.
2	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, tergulingnya mobil tangki bbm, di Jalan Panorama Sitinjau Lauik, Kecamatan Lubuk Kilangan, Kota Padang, Sumatera Barat, Senin 6 Januari 2020 (KNKT.20.01.01.01)	PT Pertamina (Persero)	1. Membuat suatu fasilitas bengkel khusus pada setiap region atau setiap TBBM di wilayah Republik Indonesia yang dapat menangani perawatan dan perbaikan untuk seluruh mobil tangki yang dimiliki oleh anak perusahaan PT. Pertamina maupun pihak ketiga;	**CLOSE**	Telah memasukkan persyaratan menyediakan fasilitas bengkel pemeliharaan dalam perjanjian pekerjaan jasa pemeliharaan (pasal 5 dan lampiran B)
			2. Mengajukan tempat pengujian berkala untuk mobil tangki B3 kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk setiap region di seluruh wilayah Republik Indonesia dan bekerjasama dengan Dinas Perhubungan setempat;	**CLOSE**	Setiap armada dilakukan uji keur secara regular setiap 6 bulan sekali, dan dokumennya dijadikan referensi untuk penerbitan kartu izin masuk area terminal.

			3. Pertamina meminta buku panduan cara perbaikan dan perawatan mobil tangki kepada manufaktur yang sudah dibakukan menggunakan bahasa Indonesia;	**CLOSE**	1. Manufacturing data report diberikan kepada pemilik mobil tanki sebagai salah satu referensi pengelolaan. 2. Terdapat mekanisme training dari pabrikan kendaraan kepada Mekanik transportir. 3. Setiap pabrikan wajib memberikan pelatihan kepada pemilik mobil tanki.
			4. Pertamina meminta katalog spesifikasi teknis bagi setiap komponen suku cadang yang berada pada mobil tangki kepada manufaktur;	**CLOSE**	
			5. Perusahaan karoseri mobil tangki memberikan pelatihan teknis kepada mekanik mengenai perawatan dan perbaikan mobil tangki terkait;	**CLOSE**	
			6. Melakukan verifikasi dan pengawasan yang ketat terhadap hasil perbaikan mobil tangki milik pihak ketiga yang menyewakan kendaraannya kepada PT. Pertamina agar sesuai dengan standar perbaikan dan spare part yang memenuhi spesifikasi teknis;8. Melakukan verifikasi dan pengawasan yang ketat terhadap hasil perbaikan mobil tangki milik pihak ketiga yang menyewakan kendaraannya kepada PT. Pertamina agar sesuai dengan standar perbaikan dan spare part yang memenuhi spesifikasi teknis;	**CLOSE**	Terdapat pemeriksa khusus dalam ruang lingkup New MMS yang bertugas untuk melakukan daily inspection terhadap seluruh armada MT yang akan melakukan pengiriman ke SPBU.

			7. Melakukan pengangkatan karyawan tetap bagi para AMT yang sudah memiliki masa kerja di atas 10 tahun sehingga memudahkan pembinaan AMT dan meningkatkan loyalitas AMT kepada perusahaan serta terjadi peningkatan kesejahteraan AMT;	**CLOSE**	1. Sudah dilakukan mekanisme pengangkatan AMT menjadi karyawan tetap oleh Perusahaan pengelola AMT (4P). 2. Jika terjadi perubahan Perusahaan 4P, AMT tetap menjadi karyawan tetap 4P selanjutnya. 3. Mekanisme ini sudah berlaku di area Jawa dan sebagian Sumatera.
			8. Setiap TBBM wajib memiliki mekanik dan administrator mekanik yang bersertifikat;	**CLOSE**	Telah memasukkan persyaratan sertifikasi untuk mekanik dalam perjanjian pekerjaan jasa pemeliharaan (pasal 5 dan lampiran B)
			9. Melakukan pengawasan terhadap perusahaan transportir BBM mengenai penggunaan mobil tangki yang bersesuaian dengan daya angkutnya;	**CLOSE**	Pengunaan MT disesuaikan dengan daya angkut yang telah terverifikasi dan tersertifkasi oleh Unit Pengelola Metrologi.
			10. Menggunakan mobil tangki yang karoserinya memiliki rating atau penilaian yang dapat dipertanggungjawabkan.	**CLOSE**	1. Terdapat audit sertifikasi/resertifikasi dan audit prototype bagi Perusahaan tank builder yang bekerja sama dengan Pertamina. 2. Terdapat mekanisme factory acceptance test (FAT) di tank builder oleh independent inspector (IPKBI). 3. Terdapat mekanisme site acceptance test (SAT) di Fuel Terminal oleh Auditor Mobil Tanki internal. Jika ditemukan ketidaksesuaian, terdapat mekanisme sanksi sampai dengan penghentian produksi sampai dengan dilakukan perbaikan.

3	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan terbakarnya truk tangki Pertamina di Tol Jagorawi KM 18+400, Cimanggis, Depok Jawa Barat, pada tanggal Minggu, 2 Mei 2021. (KNKT.21.05.07.01)	PT Pertamina Patra Niaga	1. Manajemen perlu melakukan penilaian risiko kebakaran. Penilaian risiko kebakaran akan membantu manajemen menentukan kemungkinan terjadinya kebakaran dan bahaya kebakaran yang ditimbulkan. Pemeriksaan armada akan diperlukan untuk mengkonfirmasi, mengubah, atau menambahkan detail.	**CLOSE**	Insiden tranportasi mobil tanki merupakan kategori Top Risk pada Risk Register PT Pertamina Patra Niaga, termasuk didalamnya adalah tabrakan, tumpahan BBM, dan kebakaran.

					
			2. Melakukan penggantian cabin mounting secara berkala terhadap seluruh armada. Guna meminimalisir adanya sumber panas yaitu dampak gesekan logam	**CLOSE**	Permasalahan pada cabin mounting insiden ini ditanggulangi dengan penggantian part pada 6 unit MAN type CLA lainnya.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN NOVEMBER 2023

(MODA PENERBANGAN)

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	23 Desember 2022	**IIC**	:	Henry	**Date of issued**	: 6 February 2023
Aircraft information	:	PK-OTY, DHC-6-300	**Source**	:	Preliminary Report	**Due Date**	: 7 May 2023
Location	:	Moanamani Airport	**Receiver**	:	Rimbun		

04.O-2022-20.01

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
KNKT recommends the aircraft operator to ensure that the QRH contains update procedures from the aircraft manufacturer and ensure the update procedures are implemented by pilots.	*Rimbun Air replaced the outdated QRH with POH which contains the latest procedures including normal procedure related to the nose wheel steering lever.*	**8 May 2023**	**CLOSE**	**The corrective action considered relevant to address the safety issue.**	**APPROVED**

SAFETY RECOMMENDATION ACCEPTANCE FORM

Date of occurrence	:	23 Desember 2022	**IIC**	:	Henry	**Date of issued**	: 6 February 2023
Aircraft information	:	PK-OTY, DHC-6-300	**Source**	:	Preliminary Report	**Due Date**	: 7 May 2023
Location	:	Moanamani Airport	**Receiver**	:	Rimbun		

04.O-2022-20.02

Recommendation	Response	Response Date	Proposed Status	Remarks	Approval
KNKT recommends the aircraft operator to ensure that the procedure described in the QRH is performed properly	*Rimbun Air has produced Notification to Crew and Socialization for standard operating procedure.*	**8 May 2023**	**CLOSE**	**The corrective action considered relevant to address the safety issue.**	**APPROVED**

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN DESEMBER 2023

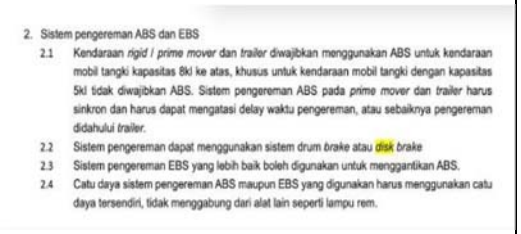
(MODA LLAJ)

NO	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
PT Pertamina Patra Niaga					
1	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan truk trailer tangki pertamina di Jl. Dr. Wahidin, Jomblang, Candisari, Kota Semarang, Jawa Tengah, tanggal 2 Agustus 2022 (KNKT.22.08.11.01)	PT Pertamina Patra Niaga	1. Diperlukan tata kelola keselamatan diantaranya adalah penyediaan armada Siap Guna Operasi (SGO), dengan cara pengelolaan pemeliharaan dan perawatan armada. SMK Perusahaan adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh perusahaan secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan.	**CLOSE (1)**	1. Pemeliharaan armada MT bekerja sama dengan perusahaan yang memiliki sertifikasi dan berafiliasi dengan ATPM. 2. Pemeriksaan MT melalui pre trip inspection dan daily inspection untuk memastikan kesiapan MT sebelum dilakukan pengiriman. 3. Menjalankan SMK untuk transportasi yaitu SMKTD (Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Darat)
			2. Pastikan persediaan bahan bakar truk cukup untuk menghindari risiko permukaan solar di tangki truk tidak dapat dihisap oleh feed pump (pompa pengisi). Berakibat udara masuk ke dalam sistem bahan bakar sehingga menghambat aliran bahan bakar. Ruang bahan bakar pada pompa injeksi harus terus-menerus terisi bahan bakar dalam jumlah yang cukup, bila tidak akan terjadi ignition delay.	**CLOSE (2)**	1. Sebagai quick win, sudah dilakukan penambahan ratio penggunaan bahan bakar pada MT type tertentu. 2. Masih dilakukan kajian untuk ratio penggunaan BBM yang paling sesuai.
			3. Manajemen rute harus mengidentifikasi semua situasi "yang dapat diperkirakan" melibatkan operasional armada dan mengakibatkan bahaya. Berlakukan	**CLOSE (3)**	1. Pembuatan risk journey online yang mencakup potensi bahaya dan ruang public yang akan dilintasi. 2. Penambahan nominal kartu uang elektronik mengantisipasi adanya

			kartu elektronik (Electronic Money) yang digunakan untuk membayar biaya masuk jalan tol dimiliki dan diisi kembali (top-up) oleh perusahaan, yang dipakai dan dibuktikan pemakaiannya oleh AMT.		perubahan jalur dan dilakukan saat validasi pengiriman.
			4. Larangan instalasi klakson tambahan yang terhubung ke tabung persediaan udara tekan rem. Karena risiko terjadi kebocoran, baik dari instalasi, katup, selang dan solenoid valve klaksonnya.	**CLOSE (4)**	1. Semua klakson tambahan pada unit MT sudah dilepas. 2. Pemeriksaan item klakson pada pre trip inspection.
2	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, kebakaran truk trailer tangki Pertamina B 9407 SEH di ruas jalan Tol Lingkar Luar Jakarta KM 7, Duri Kosambi, Cengkareng, Jakarta Barat, tanggal 18 November 2022 (KNKT.22.11.14.01)	PT Pertamina Patra Niaga	1. Perlu dibuat Initial Maintenance Program mobil tangki berupa Schedule Maintenance (item dan schedule telah ditetapkan) dan Non Schedule Maintenance (diluar dari schedule atau item on condition). Diharapkan komponen-komponen tersebut dapat dideteksi sebelum terjadi kerusakan atau dilakukan pemeriksaan dengan waktu tertentu. Program perawatan harus dikoreksi berdasarkan in service experience, Initial maintenance program dimaksudkan untuk sebagai general guide line serta menggunakan Identifikasi Unik (Unique Identification/UID).	**CLOSE (5)**	1. Seluruh armada MT yang dioperasikan mendapatkan jadwal off untuk kegiatan preventive maintenance selama dua hari setiap bulannya. 2. Rata-rata jumlah MT yang menjalani preventive maintenance sejumlah 16 unit per hari. 3. Telah terdapat mekanisme New MMS yang didalamnya ruang lingkup inspeksi rutin harian, mingguan, bulanan dan tahunan serta inspeksi khusus setelah perbaikan MT.
			2. Melakukan assesment pemadaman api kepada AMT guna mengevaluasi pemahaman prosedur pemadaman api yang sudah diberikan. Dilakukan pelatihan secara berkala terutama setiap ada AMT baru dan simulasi tanggap darurat apabila terjadi keadaan diluar kendali.	**CLOSE (6)**	Sudah dilakukan pelatihan APAR kepada AMT dengan total 9959 dari 14125 AMT (s/d Agustus 2023). Dilakukan target 100% sampai dengan akhir tahun 2023.

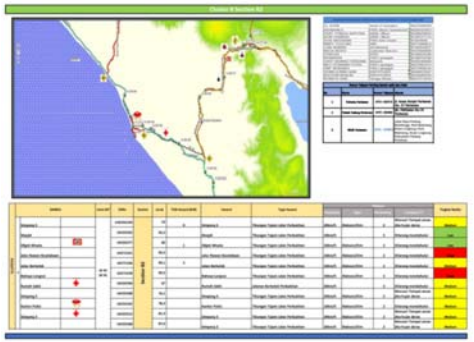
			3. Pengecekan masa kadaluarsa APAR, meskipun APAR belum dipakai sama sekali dan isi media APAR masih utuh namun apabila telah memasuki kadaluarsa maka APAR harus segera dikosongkan dan diisi ulang dengan media baru.	**CLOSE (7)**	1. Terdapat mekanisme pemeriksaan APAR saat pengurusan kartu izin masuk Terminal (maksimal setiap 6 bulan) dan pemeriksaan rutin di gate keeper sebelum proses pengisian di filling shed. 2. Terdapat ruang lingkup pemeliharaan APAR pada program New MMS. 3. Terdapat uji coba pemadaman menggunakan APAR dengan mensimulasikan jarak terjauh pemadaman 3 meter pada situasi kegagalan system pengereman dengan hasil mampu dilakukan pemadaman. Lampiran pengelolaan APAR

			4. Melakukan pemeriksaan pre-trip air brake inspection, cari komponen yang aus atau rusak, pastikan juga bahwa slack adjuster dan push rod berada pada sudut 90° dengan rem diaktifkan. Jika lebih dari 90° ada penurunan drastis dalam efisiensi pengereman, kurang dari 90° mungkin menunjukkan penyetelan berlebih dan rem bisa terseret. Kompresor harus mampu membangun tekanan udara reservoir dari 3 hingga 6 bar dalam waktu tiga menit atau kurang dengan mesin bekerja pada 1.200 RPM. Jika tidak dapat melakukannya, kompresor perlu diservis.	**CLOSE (8)**	Daily inspection terhadap slack adjuster, push rod, brake system, compressor, dan drain air tank dan menjadi persyaratan Go/No Go MT ke proses pengisian BBM. Lampiran daily inspection
			5. Agar tekanan ban diperiksa setidaknya setiap bulan dan harus diperiksa saat ban dalam keadaan dingin, yaitu saat kendaraan tidak dikendarai selama beberapa jam, dan menggunakan pengukur yang akurat. Juga disarankan agar rakitan pentil ban diganti saat ban baru dipasang. Inflasi yang rendah berkontribusi pada keausan tapak yang cepat dan tidak merata dan penumpukan panas yang berlebihan yang dapat menyebabkan kegagalan ban.	**CLOSE (9)**	1. Pemeriksaan kondisi ban merupakan item pada checklist daily inspection yang dilakukan oleh inspector/mekanik ATPM pada scope kerja sama MMS. Pemeriksaan tekanan ban dilakukan setiap bulan. 2. Pada setiap penggantian ban, juga dilakukan penggantian pentil untuk mengantisipasi kerusakan pada karet pentil.

			6. Perlu kajian memakai rem cakram (disc brakes) truk berat yang diaktifkan udara, pada prinsipnya serupa dengan yang digunakan pada kendaraan penumpang. Tekanan udara bekerja pada brake chamber dan slack adjuster, mengaktifkan rem. Disc brake assemblies mungkin memiliki unit spring parking brake yang dipasang ke service brake chamber.	**CLOSE (10)**	1. Sedang dilakukan kajian system pengereman pada armada MT bekerja sama dengan LAPI ITB. 2. Pada buku panduan MT volume 1, sistem pengereman dapat menggunakan disc brake atau drum brake.  2. Sistem pengereman ABS dan EBS 2.1 Kendaraan *rigid* / *prime mover* dan *trailer* diwajibkan menggunakan ABS untuk kendaraan mobil tangki kapasitas 8kl ke atas, khusus untuk kendaraan mobil tangki dengan kapasitas 5kl tidak diwajibkan ABS. Sistem pengereman ABS pada *prime mover* dan *trailer* harus sinkron dan harus dapat mengatasi delay waktu pengereman, atau sebaiknya pengereman didahului *trailer*. 2.2 Sistem pengereman dapat menggunakan sistem drum *brake* atau *disk brake* 2.3 Sistem pengereman EBS yang lebih baik boleh digunakan untuk menggantikan ABS. 2.4 Catu daya sistem pengereman ABS maupun EBS yang digunakan harus menggunakan catu daya tersendiri, tidak menggabung dari alat lain seperti lampu rem.
PT Elnusa Petrofin					
1	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, tergulingnya mobil tangki bbm, di Jalan Panorama Sitinjau Lauik, Kecamatan Lubuk Kilangan, Kota Padang, Sumatera Barat, Senin 6 Januari 2020 (KNKT.20.01.01.01)	PT Elnusa Petrofin	1. Memastikan pemeriksaan secara menyeluruh terhadap seluruh mobil tangki agar memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan khususnya mengenai fungsi sistem pengereman dan penggunaan suku cadang;	**CLOSE (11)**	1. Elnusa Petrofin telah melakukan sosilaisasi Kembali terkait pengecekan dan Instruksi Kerja Pengecekan dan Perbaikan system rem. 2. Elnusa Petrofin telah menerapkan daily check online yang dapat dimonitor pelaksanaannya. 3. Program pengecekan Mobil tangki telah bekerjasama dengan HINO (Februari 2020)
			2. Mewajibkan AMT I dan II untuk setiap harinya melaporkan kondisi kendaraan termasuk jika ada kerusakan kepada mekanik TBBM Teluk Kabung;	**CLOSE (12)**	1. Elnusa Petrofin telah menerapkan daily check online yang dapat dimonitor pelaksanaannya. 2. Melaporkan Form A2 Perbaikan ke bengkel Pemilik

			3. Memberikan pelatihan kepada petugas administrasi mekanik mengenai pengenalan dasar komponen kendaraan serta laik teknis dan laik jalan kendaraan;	**CLOSE (13)**	PT Elnusa Petrofin telah melaukan sertifikasi rutin dengan ATPM untuk peningkatan kompetensinya sejumlah 69 Orang Sertifikasi Hino dan 4 Orang Sertifikasi BNSP.
			4. Petugas administrasi mekanik harus melakukan check and recheck jika mendapatkan laporan kerusakan atau perbaikan kendaraan dari mekanik;	**CLOSE (14)**	PT Elnusa Petrofin sudah menerapkan SOP bahwa mobil Ketika mengalami kerusakan wajib membuat form A2 sebagai catatan kerusakan dan penyelesaian perbaikan.
			5. Memperbanyak praktek mengenai prosedur mengemudi yang baik dan benar kepada seluruh AMT, khususnya untuk kondisi jalan dengan kelandaian ekstrim;	**CLOSE (15)**	Memberikan Sosialisasi Terkait JRM dan SOP Operasi ke AMT di Share ke Grup WA AMT & dalam kesempatan safety briefing
			6. Mengimplementasikan sistem manajemen keselamatan angkutan umum sebagaimana yang telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;	**CLOSE (16)**	mengimplementasikan SMKPAU dan endapatkan sertifikat SMKPAU (85 Th 2018)
			7. Melakukan review ulang terhadap penggunaan mobil tangki (truk engkel) yang muatannya lebih besar dari daya angkut yang tertera pada buku uji sehingga mobil tangki dapat mudah melalui medan jalan yang ekstrim dengan kecepatan yang bersesuaian dengan rambu-rambu yang telah ditetapkan;	**CLOSE (17)**	MT yang di validasi kearah medan jalan yang ekstrim wajib divalidasi MT kategori satu dan semua menggunakan double gardan.

			8. Melakukan assessment terhadap awak mobil tangki yang telah mendapatkan pelatihan defensive driving dan tanggap darurat sehingga dapat diketahui tingkat pemahaman materi yang diberikan;	**CLOSE (18)**	sudah dilakukan Review DDT pada AMT Pada Bulan Februari 2020 dengan skala nilai kelulusan yang sudah ditentukan
			9. Penggantian personel mekanik disertai transfer pengetahuan dan pengalaman dari mekanik yang lama kepada mekanik yang baru;	**CLOSE (19)**	1. Melakukan sharing secara online maupun offline 2. PT Elnusa Petrofin telah melaukan sertifikasi rutin dengan ATPM untuk peningkatan kompetensinya sejumlah 69 Orang Sertifikasi Hino dan 4 Orang Sertifikasi BNSP.
			10. Pengadaan perangkat komunikasi selain handphone sehingga apabila terjadi keadaan darurat dapat segera dilakukan koordinasi antara awak mobil tangki dan emergency call center untuk melakukan tindakan tanggap darurat yang terjadi;	**CLOSE (20)**	1. Mobil tangki dilengkapi tombol emergency (SOS) yang melekat pada GPSnya dan terkoneksi langsung ke PKDA (command Center) 2. Terdapat speaker two way communication yang terhubung di kabin MT
			11. Melakukan latihan simulasi tanggap darurat kecelakaan yang terjadi di jalan khususnya kecelakaan yang melibatkan kendaraan pengangkut B3 termasuk didalamnya mengenai terjadinya tumpahan bahan bakar;	**CLOSE (21)**	1. Sudah melakukan sosialisasi OKD 2. melakukan refresh tanggap darurat secara continue setiap tahunnya
			12. Menambahkan item checklist harian pada bagian pengemudi untuk melakukan pengecekan sistem pengereman khususnya rem parkir;	**CLOSE (22)**	1. Sudah dilakukan penambahan checklist mobil tangki 2. Telah berlangsung pengechekan Daily inspection kerjasama dengan HINO

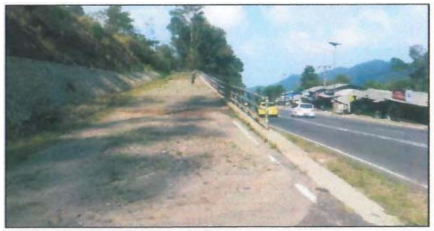
			13. Memperbaiki infrastruktur workshop milik TBBM Teluk Kabung, agar layak digunakan untuk pemeriksaan mobil tangki maupun kenyamanan personel mekanik;	**CLOSE (23)**	1. Pemilihan dan investasi pembelian lahan telah dilakukan 2. Menyusun desain dan kerjasama workshop
			14. Menyederhanakan dokumen risk journey yang dapat dipahami oleh pengemudi dalam bentuk buku saku sehingga mudah dibawa;	**CLOSE (24)**	Risk Journey dituangkan dalam bentuk barcode JRM, next dalam tahap pengembangan POC risk journey online
			15. Pada form risk journey harus tertera daerah rawan kecelakaan dan tempat peristirahatan yang diperuntukan khusus untuk angkutan B3.	**CLOSE (25)**	dilampirkan dalam risk journey 
2	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, kebakaran truk trailer tangki Pertamina B 9407 SEH di ruas jalan Tol Lingkar Luar Jakarta KM 7, Duri Kosambi, Cengkareng, Jakarta Barat, tanggal 18 November 2022 (KNKT.22.11.14.01)	PT Elnusa Petrofin	1. Pelumasan pada inner dan outer brake camshaft bearing, pelumasan pada slack adjuster dan ganti grease pada wheel hub bearing (dengan grease XHP22). Pada kondisi pengoperasian berat, lakukan pelumasan lebih sering.	**CLOSE (26)**	Sudah melakukan pergantian grease sesuai dengan rekomendasi KNKT
			2. Perawatan posisi dan kekencangan wheel nut, kelonggaran rem manual slack adjuster (1 sampai 3 kali seminggu), ketebalan brake lining (setiap 12 minggu sekali) indikasi keausan jika tebal kurang dari 5 mm,	**CLOSE (27)**	Sudah melakukan pergantian sesuai rekomendasi KNKT

			ban roda dari keausan (setiap 12 minggu sekali), periksa secara visual semua komponen dari kerusakan dan keausan dilakukan setiap 6 bulan sekali, periksa end play dari wheel hub bearing setiap 6 bulan sekali dan periksa kedudukan/posisi hub cap setiap 6 bulan sekali dengan menggunakan kunci momen.		
PT Kereta Api Indonesia					
1	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan tarbakan antara Kereta Api Walahar Ekspress relasi Tanjung Priok-Purwakarta dengan Mobil Barang di Jl. Tanah Tinggi, Jakarta Selasa 13 Mei 2017 KNKT.17.05.05.01	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	1. Agar dalam mengoperasikan kereta menggunakan lokomotif dengan ujung pendek di depan baik untuk jarak jauh maupun jarak dekat. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian Pasal 29 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2010 Tentang Standar Spesifikasi Teknis Lokomotif Pasal 16	**CLOSE (28)**	1. Bahwa saat ini hampir seluruh perjalanan KA di PT KAI sudah menggunakan lokomotif ujung pendek, hal ini sejalan dengan PM 24 Tahun2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian Pasal 29 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 40 Tahun 2010 Tentang Standar Spesifikasi Teknis Lokomotif Pasal16 2. Bahwadi PT KAI sudah terdapat Instruksi Direksi Nomor 16/LL.507/KA-2014 tentang Lokomotif Berjalan Ujung Pendek pada Saat Melakukan Dinasan Kereta Api
			2. Agar stasiun akhir KA dilengkapi dengan fasilitas pemutar lokomotif	**CLOSE (29)**	1. Tidak semua stasiun awal dan akhir KA dilengkapi dengan pemutar lokomotif, tergantung dengan beberapa hal misalnya: Stasiun Gambir sebagai stasiun akhir, tidak mungkin dilengkapi dengan pemutar lokomotif, disiasati dengan pendinasan lokomotif di sta Gambir dengan memutar lok di Depo Cipinang. Sehingga penggunaan lokomotif tetap sebagai ujung pendek

					2. Bahwa putaran lokomotif merupakan prasarana perkeretaapian sehingga yang wajib untuk menyediakan prasarana perkeretaapian adalah pemerintah dalam hal ini DJKA.(UU Nomor 23 tahun 2007)
2	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan mobil penumpang E 1826 RA dengan kereta api Jayabaya di perlintasan sebidang KM 143+1 Kec. Kroya, Kab. Indramayu, Jawa Barat, 29 Juni 2019 (KNKT.19.06.09.01)	PT Kereta Api Indonesia	1. Melengkapi perlintasan sebidang yang telah didaftarkan di Ditjen Perkeretaapian dengan fasilitas pendukung prasarana yang memadai termasuk sarana komunikasi informasi perjalanan kereta api.	**CLOSE (30)**	Di seluruh pos PJL yang dikelola PT KAI (Persero) sudah dilengkapi dengan alat komunikasi diantaranya telepon antar PJL.
			2. Melakukan pelatihan terhadap SDM penjaga JPL yang telah terdaftar di Ditjen Perkeretaapian sehingga memiliki standar kompetensi yang dibutuhkan ketika bertugas termasuk penanganan dalam kondisi darurat sehingga bersesuaian dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2015 Pasal 24 ayat 7.	**CLOSE (31)**	1. PJL PT KAI yang berdinas telah memiliki sertifikat tanda kecakapan dan SMARTCARD dari DJKA. Mewajibkan kepada pihak ketiga (KAPM) yang berkontrak dengan PT KAI untuk memenuhi personil PJL dengan kompetensi yang dipersyaratkan sesuai dengan regulasi. (PM 19 Tahun 2011 tentang Sertifikat Kecakapan Penjaga Perlinasan Kereta Api.
			3. Melakukan pengkajian kembali mengenai SOP masinis yang berada dalam kondisi darurat termasuk ketika menghadapi suatu rintangan di perlintasan sebidang agar dapat mengambil tindakan yang tepat dan berkeselamatan baik untuk keselamatan rangkaian kereta maupun pengguna jalan lainnya di perlintasan sebidang.	**CLOSE (32)**	1. Bahwa di PT KAI (Persero) sudah terdapat SK Direksi Nomor PER.U/KT.204/XII/1/KA-2018 tentang Standar Operasional Prosedur Tanggap Darurat Gangguan Operasional Kereta Api 2. Bahwa di PT KAI (Persero) sudah terdapat SK Direksi Nomor KEP.U/LL.507/VII/2/KA-2015 tentang Standar Operasional Prosedur

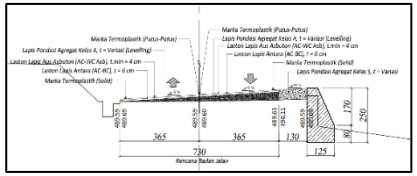
					Penanganan Kondisi Darurat di Wilayah Stasiun, Depo, Balai Yasa, dan Dalam Perjalanan Perjalanan Kereta Api
PT Hino Motor Sales Indonesia					
1	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan beruntun dump truck B-9410-UIU di Tol Cipularang KM 91,200-B, Kabupaten Purwakarta, Jawa Barat, 2 September 2019	PT Hino Motor Sales Indonesia	a. Merilis data spesfikasi teknis kemampuan maksimal rem baik rem utama mapun tambahan sehingga batasan daya angkut kendaraan dapat diketahui dengan baik oleh pemilik kendaraan.	**CLOSE (33)**	1. Data spesifikasi rem tertulis pada SUT. 2. Data batasan daya angkut (GVW) tertulis dalam brosur.
			b. Membuat suatu panduan atau pedoman dalam menggunakan perangkat rem utama dan juga tambahan termasuk rem parkir sehingga dapat berfungsi dan bekerja dengan baik ketika kendaraan dimuati beban maksimal serta melaju di jalan yang memiliki kelandaian ekstrim atau jalan yang memiliki karakter topografi pegunungan.	**CLOSE (34)**	1. Panduan hal proper driving termasuk penggunaan rem utama, rem parkir dan rem tambahan dijelaskan pada Owners manual yang ada pada tiap kendaraan. 2. Video materi pelatihan driver training. 3. Tutorial driving tersedia di youtube
			c. Melakukan edukasi dan sosialisasi kepada pemilik kendaraan yang menggunakan truk HINO sehingga panduan atau pedoman dalam menggunakan perangkat rem kendaraan dapat diketahui dengan baik khususnya oleh para pengemudi yang dipekerjakannya.	**CLOSE (35)**	Saat dealer melakukan Berita Acara Serah Terima kendaraan (BAST), dijelaskan perihal isi dari owners manual dan buku service dimana tertera pengoperasian kendaraan (proper driving).

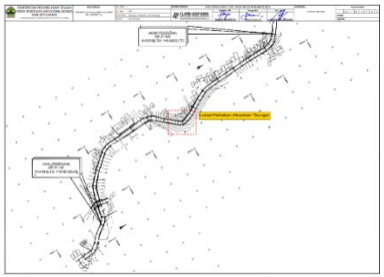
			d. Melakukan pengawasan kepada para pelanggan/customer mengenai pelaksanaan ketentuan panduan atau pedoman mengenai penggunaan perangkat rem kendaraan dan memberikan penghargaan/reward bagi pelanggan yang loyal, memiliki tingkat kecelakaan yang sangat kecil, dan menerapkan perilaku mengemudi yang berkeselamatan sehingga masing-masing pelanggan/customer berlomba-lomba untuk meningkatkan keselamatan berkendara di jalan.	**CLOSE (36)**	1. HMSI sudah mengimplementasikan Reguler training Driver 2. HMSI melakukan TOT (training for Trainer) ke ICT (Internal Customer Trainer) dimana dari tahun 2010 sd sekarang sudah mencetak 588 ICT 3. Setiap ICT yang melakukan Training diinternal akan mendapatkan incentive dari HMSI 4. HMSI telah mengadakan Driver Trainer contest tahunan sebagai sarana evaluasi pelaksanaan training. 5. Driver contest (memberikan penghargaan kepada driver yang menjalankan proper driving). 6. Unit yang sudah dilengkapi dengan telematic, pada dasarnya customer bisa mengawasi perilaku pengemudi.
Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Jawa Barat					
1	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Bus Pariwisata F-7959-AA di Ciater Subang Jawa Barat, Sabtu 10 Februari 2018 (KNKT.18.02.03.01)	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Jawa Barat	1. Segera direalisasikan pembangunan Jalur Penyelamat sebanyak 3 (tiga) titik pada KM.JKT.179+600 sampai dengan KM.JKT.182+000.	**CLOSE (37)**	Pembangunan Jalur Penyelemat dilaksanakan pada Tahun Anggaran 2018 sebanyak 1 (satu) titik yaitu pada KM. Jkt. 179+780, dan pada Tahun Anggaran 2019 sebanyak 2(dua) titik yaitu pada KM.Jkt. 180+400 dan Km.Jkt.181+100

					 2. Rekomendasi KNKT pada saat Rapat Jalur Penyelemat diberi penerangan, akan ditindaklanjuti dengan menyampaikan Surat kepada Kepala Dinas Perhubungan, karena pemasangam lampu penerangan jalan bukan merupakan Tupoksi Dinas Bina Marga dann Penataan Ruang Provinsi Jawa Barat

			2. Berdasarkan Permen PU No. 19/PRT/M Tahun 2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan, idealnya lebar lajur Turunan Emen minimal 3,5 meter, dan tipe jalan 4/2-T. Slope memanjang daerah turunan yang cukup panjang memacu laju kendaraan makin cepat, ketersediaan lajur turunan hanya 1 (satu) lajur dengan lebar yang relatif sempit (± 2,8 meter), lalulintas tercampur roda dua dan roda empat, kendaraan lambat & cepat, tipe tikungan berganda balik arah dengan sisipan bagian lurus sangat pendek < 10 m yang harusnya > 20 m, rambu batasan kecepatan dengan kondisi slope memanjang > 15% dan radius tikungan 40 m terlalu besar (40 km/jam). Maka penanganan jangka pendek sebaiknya dilakukan penyediaan jalur tambahan untuk pergerakan arus lalu lintas kendaraan menurun ke arah Subang untuk sepeda motor selebar 2,5–3 meter dengan pelebaran ke bahu jalan;	**CLOSE (38)**	Pelebaran Jalan pada Km.Jkt.179+590 - Km.Jkt.180+720 kiri (P=1130 m, L=2,45 m), Km.Jkt.179.+620 – 179+765 Kanan (P=145 m. L= 3 m), Km.Jkt.180+850 – Km.Jkt.181+010 kanan (P=160 m, L=7 m), Km.Jkt.180+990 – Km.Jkt.181+300 kiri (P= 310 m, L=3 m), Km.Jkt. 181+100 – 181+400 kanan (P=300 m, L= 6 m)

			3. Kondisi geometrik yaitu prasarana jalan tidak memenuhi persyaratan teknis berupa tikungan ganda balik arah, slope memanjang/turunan dan radius tikungan, berisiko terjadinya kecelakaan maka penanganan jangka medium adalah normalisasi geometrik (tikungan dan slope memanjang) dan pembangunan jalur jalan baru.	**CLOSE (39)**	FS, AMDAL dan DED untuk Pembangunan jalur jalan baru sudah tersedia.
2	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, kecelakan tunggal mobil bus pariwisata Purnama Sari di Desa Palasari, Kec. Ciater, Kab. Subang, Jawa Barat, pada tanggal 18 Januari 2020 (KNKT.20.01.03.01)	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Jawa Barat	Melakasanakan perbaikan dan perkerasan bahu jalan sehingga dapat menjadi ruangan untuk menghindarkan diri dari saat-saat darurat, dan dapat mencegah terjadinya kecelakaan sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 19/Prt/M/2011 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan Untuk Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer.	**CLOSE (40)**	Bahu sudah diperbaiki
Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah					
1	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Mobil Bus PO. Rosalia Indah AD-1505-AU di Jl. Turut Dukuh Bayeman Ds. Tlahab Lor Kec. Karangreja Kab. Purbalingga Jawa Tengah, Sabtu, 24 Juni 2017 (KNKT.17.06.07.01)	Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah	1. Perlu segera dilakukan Survey Inspeksi Keselamatan Jalan pada ruas jalan Randudongkal – Purbalingga untuk mereview kembali standar keselamatan jalan mengingat daerah dimaksud termasuk ekstrim dan menjadi lokasi rawan kejadian kecelakaan;	**CLOSE (41)**	DPU BMCK Provinsi Jawa Tengah sudah melaksanakan survey inspeksi pada lokasi kejadian sebagai data Perencanaan Rehabilitasi Jalan Bobotsari-Belik/Bts. Kab. Pemalang Penanganan ruas Bobotsari-Belik dengan dilaksanakan Paket Penggantian Jembatan Sibaya dan Pembuatan Jalur Penyelamat pada tahun 2020 dengan Nomor Kontrak 632/1488 (tanggal 10 Maret 2020)

					 Pembuatan Jalur Penyelamat Penggantian Jembatan Sibaya
			2. Khusus pada lokasi kejadian perlu segera merekonstruksi alinyemen utamanya pada superelevasi masing-masing tikungan se-ideal mungkin agar kendaraan yang melalui tikungan tidak mengalami gejala *bodyroll* karena gaya sentrifugal yang terakomodir oleh superelevasi.	**CLOSE (42)**	Perencanaan Desain perbaikan alinyemen pada lokasi Tikungan-turunan (7°14'52.6"S 109°20'09.4"E) dengan superelevasi +/- 6,0%  Penanganan Rehabilitasi Jalan Bobotsari-Belik akan dilaksanakan pada tahun 2024.

					 lokasi Perbaikan alinyemen tikungan (7°14'52.6"S 109°20'09.4"E)
2	Investigasi kecelakaan lintas dan angkutan jalan kecelakaan mobil bus KJM Putra K 1446 BL dengan sepeda motor R 3158 HV dan beberapa kendaraan lainnya di Desa Kuripan, Kec. Garung, Kab. Wonosobo, Jawa Tengah, pada tanggal 30 September 2020 (KNKT.20.09.10.01)	Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah	2. Agar melakukan audit keselamatan jalan di jalan Kejajar-Dieng khususnya pada bahu jalan yang tidak rata.	**CLOSE (43)**	Tahun 2021 telah dilaksanakan Pelebaran Jalan mulai dari Depan Puskesmas Garung (7°17'53.6"S 109°55'08.7"E) sampai dengan Desa Jengkol (7°16'44.3"S 109°56'23.6"E).

			3. Agar melengkapi perlengkapan dan kelengkapan jalan di jalan Kejajar-Dieng khususnya pada daerah rawan kecelakan dengan rambu petunjuk, peringatan, maupun perintah.	**CLOSE (44)**	Pada Paket Preservasi Jalan Wonosobo-Dieng Batur Tahun 2022 dan 2023 melaksanakan pemasangan rambu lalu lintas seperti Patok pengarah/delineator, paku jalan memantul, rel pengaman dan beberapa titik Lampu PJU.

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN DESEMBER 2023

(MODA PERKERETAAPIAN)

NO	Investigasi	Rekomendasi	Status	Tanggapan	Telaah
	Investigation	***Safety Recommendation***	***Status***	***Response***	***Review***
1	Anjlokan KA 3032 di Jalur I Emplasemen St. Durian, Sub Divre III.2 Tanjungkarang Sumatera Selatan 27 Maret 2016 (KNKT.16.03.02.02)	Merevisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 31 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian khususnya batas nilai skilu jalan rel dalam item pemeriksaan kelurusan, kerataan dan kelandaian jalan rel serta pemeriksaan lengkung yang semula merupakan pemeriksaan harian menjadi pemeriksaan berjadwal dan menggunakan alat yang khusus digunakan untuk mengukur geometri jalan rel.	**CLOSE (1)**	Diusulkan kajian evaluasi terhadap PM 31 Tahun 2011 dikaitkan dengan kemajuan teknologi prasarana dan teknologi pemeriksaan prasarana pada TA 2020. **Tanggapan 2 Maret 2020:** Direktorat Prasarana DJKA akan menyampaikan perkembangan terkait kajian evaluasi terhadap PM 31 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian khususnya batas nilai skilu jalan rel dalam item pemeriksaan kelurusan, kerataan, dan kelandaian jalan rel serta pemeriksaan lengkung yang semula merupakan pemeriksaan harian menjadi pemeriksaan berjadwal dan menggunakan alat yang khusus digunakan untuk mengukur geometri jalan rel dikaitkan dengan kemajuan teknologi prasarana dan teknologi pemeriksaan prasarana pada TA 2020. Tanggapan surat DJKA No. UM.006/B.419/DJKA/2020 tanggal 30 Juli 2020 perihal tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi KNKT tahun 2016: Direktorat Prasarana Perkeretaapian melalui PPK Pengembangan, Peningkatan Fasilitas dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian akan menyiapkan kajian terkait SOP	Sampai dengan saat ini belum ada pembaharuan terkait dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 31 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Pemeriksaan Prasarana Perkeretaapian. Saat ini teknologi prasarana perkeretaapian khususnya jalan rel telah banyak mengalami perubahan terlebih dengan adanya teknologi kereta api seperti MRT, LRT dan HST atau Kereta Cepat yang tentunya memiliki standar dan toleransi yang berbeda dengan PM 31 Tahun 2011. Agar dalam pembaharuan PM ini standar dan tata cara pemeriksaan prasarana perkeretaapian mengacu pada standar railway enginneering yang sesuai dengan kriteria dan spesifikasi desain dari masing-masing prasarana perkeretaapian.

				pengoperasian dan perawatan jalur kereta api terutama pada wesel dan sambungan rel. **Tanggapan 23 September 2021:** Direktorat Prasarana Perkeretaapian sedang melakukan upaya peningkatan kualitas pemeriksaan dengan memperbaiki manajemen pengelolaan pemeriksaan dan akan menyusun tata cara pemeriksaan yang dilakukan melalui Satker Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara (IMO). **Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022** hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: (Sama dengan tanggapan tanggal 23 September 2021)	
2	Kebakaran kereta pembangkit P06811 rangkaian KA PLB 7008 Gajayana di KM 119 +0 emplasemen St. Nganjuk, Jawa Timur, Daop 7 Madiun17 Juni 2018(KNKT.18.06.06.02)	Memastikan pelaksanaan penilaian potensi fire hazard terkait dengan peraturan yang ada serta melakukan perubahan peraturan jika diperlukan	**CLOSE (2)**	Tim Direktorat Keselamatan telah melakukan penilaian sesuai dengan PM 24 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Perkeretaapian Pasal 30 huruf d, yaitu Alat Pemadam Api Ringan (APAR).	Investigasi tidak menemukan evaluasi terhadap regulasi yang terkait dengan identifikasi dan penilaian potensi fire hazard, risiko dan mitigasinya, terutama pada sarana perkeretaapian yang memiliki risiko terjadinya kebakaran seperti kereta pembangkit, kereta makan, sarana dengan penggerak sendiri seperti lokomotif/KRL/KRD dan gerbong barang yang mengangkut muatan B3.

		Memastikan pelaksanaan penelaahan dan studi lebih lanjut terkait peraturan yang ada mengenai fire protection serta melakukan perubahan peraturan jika diperlukan	**CLOSE (3)**		Terkait dengan kejadian Kebakaran kereta pembangkit P06811 rangkaian KA PLB 7008 Gajayana, investigasi menemukan bahwa kereta pembangkit memiliki Alat Pemadam Api Ringan (APAR) yang tersedia di kereta pembangkit berupa 1 tabung jenis dry chemical ukuran 3,5 kg dan terletak di ruang panel (bagian belakang kereta pembangkit) dan telah sesuai dengan persyaratan peralatan keselamatan dalam PM 24 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan, tetapi pada kejadian ini meskipun TKA telah berusaha memadamkan api dengan APAR, tetapi api tetap membesar sehingga kejadian kebakaran di kereta pembangkit tidak dapat dihindarkan. Diketahui saat kejadian hanya terdapat 1 orang TKA dan tugas TKA tidak hanya mengawasi kereta pembangkit saja tetapi seluruh rangkaian kereta dalam KA dan melakukan pemeriksaan dan perbaikan jika ditemukan kerusakan

					dalam rangkaian kereta. Yang perlu dikaji adalah SOP fire protection saat ini dengan jumlah personil TKA 1 orang dan 1 tabung APAR apakah dinilai sudah cukup untuk memadamkan api jika terjadi kebakaran pada sarana perkeretaapian? Apakah TKA pernah menerima pelatihan dan simulasi penanganan dan pemadaman api jika terjadi kebakaran? Bagaimana komposisi material fire retardant dalam sarana perkeretaapian untuk menghambat penyebaran api? Apakah diperlukan Active Fire Protection System yang langsung dapat merespon untuk memadamkan api jika terjadi kebakaran pada sarana perkeretaapian?

3	Anjlokan KLB D2/11401 di Jembatan BH 541 Km 153+0/1 petak jalan antara St. Padalarang – St. Cilametanggal 4 Desember 2018(KNKT.18.12.10.02)	Mengawasi sertifikasi operator KPJR sesuai Permenhub PM 4 Tahun 2017 tentang SertifikatKecakapan Awak Sarana Perkeretaapian	**CLOSE (4)**	**Tanggapan surat DJKA no. UM.006/I/2/DJKA/2021 tanggal 6 Januari 2021 perihal tindak lanjut rekomendasi keselamatan terhadap draft laporan akhir KNKT KLB D2:**Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, DJKA telah memprogramkan kegiatan pengawasan sertifikasi Awak Sarana Perkeretaapian terhadap operator KPJR di tahun 2021.**Tanggapan DJKA pada rapat 23 September 2021:**Direktorat Keselamatan Perkeretaapian, DJKA telah memprogramkan kegiatan pengawasan sertifikasi awak sarana perkeretaapian terhadap operator KPJR di tahun 2021. Namun, terjadi refocusing anggaran sehingga belum dapat dilaksanakan. Sudah diprogramkan kembali tahun 2022.	
4	Anjlokan KA 1722 KRL Commuter Line di Km 51+800/900 Petak Jalan Antara St. Cilebut - St. Bogor, Daop I Jakarta tanggal 10 Maret 2019 (KNKT.19.03.01.02)	Melakukan pengawasan terhadap kondisi perawatan sarana dan prasarana perkeretaapian khususnya di wilayah Daop 1 Jakarta	**CLOSE (5)**	Tanggapan surat DJKA No. KA.008/1/2/K5/DJKA/2022 tanggal 4 Januari 2022 hal tanggapan terhadap rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: Direktorat Sarana Perkeretaapian menanggapi sbb: 1. Telah dilakukan pembahasan pengesahan Sistem dan Prosedur Pemeriksaan dan Perawatan Sarana KRL milik PT KCI. (Lampiran 13). 2. Direktorat Sarana Perkeretaapian akan melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan perawatan sarana KRL PT KCI setelah PT KCI menyampaikan tindak lanjut hasil pembahasan pengesahan Sistem dan Prosedur Pemeriksaan dan Perawatan Sarana milik PT KCI.	KNKT masih memerlukan dokumen tindak lanjut dari pembahasan Sistem dan Prosedur Pemeriksaan dan Perawatan Sarana milik PT KCI.

				Tanggapan DJKA pada rapat 10 Oktober 2023: 1. Telah disahkan Dokumen system dan prosedur pemeriksaan dan perawatan KRL PT. KCI oleh Dirjen Perkeretaapian pada tanggal 7November 2022; 2. Telah dilakukan pengawasan pemeriksaan dan perawatan sarana KRL milik PT. KCI pada bulan Januari 2023 melalui surat tugas Dirsar; 3. Dari hasil kegiatan pengawasan pemeriksaan dan perawatan sarana KRL milik PT. KCI yang telah dilakukan, Direktorat Sarana Perkeretaapian telah memberikan surat rekomendasi kepada PT. KCI terkait evaluasi hasil pengawasan pemeriksaan dan perawatan KRL Jabodetabek melalui surat Nomor:UM.002/2/14/K4/DJKA/2023 tanggal 28 Februari 2023 perihal Laporan hasil pengawasan pemeriksaan dan perawatan sarana KRL milik PT. KCI	
5	Anjlokan KA 2511A di Km 49+5/6 jalur hilir petak jalan antara St. Sedadi - St. Karangjati, Daop 4 Semarang tanggal 4 Agustus 2019 (KNKT.19.08.05.02)	Melakukan audit dan inspeksi terhadap kondisi pengoperasian dan perawatan dari prasarana jalur kereta api di wilayah DAOP 4 Semarang khususnya di daerah rawan rel buckling/ spaten dan banjir	**CLOSE (6)**	**Tanggapan DJKA pada rapat 14-15 November 2023:** Telah dilakukan audit dan inspeksi terhadap kondisi pengoperasian dan perawatan dari prasarana jalur kereta api di wilayah Daop 4 Semarang	

6	Anjlokan ex. KA 3077 di emplasemen St. Tanjungenimbaru Divre III Palembang tanggal 22 Februari 2021 (KNKT.21.02.01.02)	Melakukan pembinaan (pengaturan, pengendalian dan pengawasan) terhadap pemeriksaan, perawatan dan pemenuhan standar spesifikasi teknis prasarana perkeretaapian sesuai dengan yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan khususnya terkait kondisi wesel-wesel yang dipasang yang tidak sesuai dengan desain geometri jalan rel di Emplasemen St. Tanjungenim Baru	**CLOSE (7)**	**Tanggapan DJKA pada rapat 14-15 November 2023:** DJKA melalui BTP Kelas II Palembang telah menyampaikan Surat No. UM.202/10/9/BTP-PLM/2023 tanggal 22 Agustus 2023 perihal permohonan data laporan hasil monitoring dan evaluasi sarana dan prasarana terkait tindak lanjut rekomendasi keselamatan investigasi kecelakaan oleh KNKT tahun 2016-2021.	
7	Tabrakan Rangkaian Kereta Uji Coba TS 29 dan TS 20 LRT Jabodebek di Km 12+720 antara St. Ciracas – St. Harjamukti, Jawa Barat tanggal 25 Oktober 2021 (KNKT.21.10.03.02)	KP 765 Tahun 2017 mencakup keseluruhan sistem (overall system), agar dapat dibuat peraturan turunan yang lebih detail	**CLOSE (8)**	* Dokumen Spesifikasi Teknik Kereta Api Ringan (Light Rail Transit) di Wilayah Jabodebek yang telah disetujui oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian* Dokumen Spesifikasi Teknik Kereta Api Ringan (Light Rail Transit) di Wilayah Jabodebek yang telah disetujui oleh General Manager Divisi Teknologi PT. INKA (Persero)* KP 765 Tahun 2017 menyatakan bahwa sarana di desain dengan SIL 4, detail SIL allocation untuk setiap sub system pada prakteknya bervariasi dari SIL 2* DJKA masih sedang melakukan evaluasi SIL Allocations untuk sarana LRT Jabodabek. Penetapan alokasi SIL sebaimana dalam RAMS process akan dimasukkan ke dalam revisi peraturan tentang LRT Jabodebek.* DJKA akan menggunakan dokumen rams yang dibuat dari sisi prasarana dan sarana perkeretaapian.**Tanggapan DJKA pada rapat 10 Oktober 2023:**Berdasarkan	
		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.	**CLOSE (9)**		

		Hasil evaluasi RAMS untuk subsystem maupun integrasi sistemnya harus terdokumentasi dengan baik mengacu pada RAM Plan dan Safety Plan	**CLOSE (10)**	Nota Dinas Direktur Prasarana Perkeretaapian Nomor :447/ND/K3/DJKA/IX/2023 pada tanggal 19 September 2023 perihal Tindak Lanjut Rekomendasi Keselamatan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian oleh KNKT Tahun 2016 – 2021, disampaikan dokumen SisPro Pemeriksaan dan Perawatan Prasarana KA LRT Jabodebek untuk kebutuhan penyelesaian status rekomendasi keselamatan dari open status ke closed status terkait dengan kejadian tabrakan rangkaian kereta uji coba TS29 dan TS20 LRT Jabodebek di Km. 12+720 antara Stasiun Ciracas – Stasiun Harjamukti yang telah terjadi pada 25 Oktober 2021 (KNKT.21.10.03.02), yaitu :1. Dokumen Perawatan Railway System;2. Dokumen Perawatan Jalur dan Bangunan;3. Dokumen Pemeriksaan Railway;4. Dokumen Pemeriksaan Jalur dan Bangunan.Direktorat Sarana Perkeretaapian telah bersurat kepada EVP Divisi LRT Jabodebek PT. KAI (Persero) melalui surat Nomor: UM.002/6/11/K4/2023 pada tanggal 15 Agustus 2023 perihal Surat permintaan Dokumen RAMS dan Independent Safety Assessment (ISA)	
PT KAI					

1	Anjlok KA 20 KM 155+134 Emplasemen Stasiun Bandung DAOP 2 Bandung 24 Januari 2018 (KNKT.18.01.01.02)	Memastikan torsi atau momen pengencangan seluruh jenis baut yang terpasang di wesel sesuai dengan diameter dan grade bautnya untuk mengendalikan self-loosening pada ikatan baut sehingga tujuan perawatan yaitu mempertahankan kehandalan dapat tercapai.	**CLOSE (11)**	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 Metode Uji Pengencangan Baut.	Agar dalam perawatan wesel, nilai torsi pengencangan baut disesuaikan dengan mutu atau grade baut sebagaimana tercantum dalam SNI 8458:2017 metode uji pengencangan baut mutu tinggi. Status Rekomendasi ini dapat diclose.
		Memastikan kondisi seluruh komponen-komponen wesel telah memenuhi persyaratan yang diatur dalam ketentuan perawatan jalan rel dengan lebar 1067 mm.	**CLOSE (12)**	Diperlukan dokumentasi/foto/TL/hasil pemeriksaan /BAST terkait kondisi wesel-wesel di emplasemen St. Bandung saat ini. - Untuk komponen material wesel telah dilakukan penggantian berdasarkan tingkat kerusakan. (mengganti komponen baud wesel yang telah mengalami deformasi, mengganti alat penambat yanng telah kendor). - Untuk kestabilan dari struktur wesel telah dilaksanakan perawatan pemadatan pada struktur wesel tersebut (data dukung dilampirkan pada spreadsheets, gdrive)	Berdasarkan hasil temuan investigasi diketahui banyak terdapat kondisi komponen-komponen wesel dan struktur wesel dengan kondisi yang tidak laik, seperti baut-baut wesel yang mengalami deformasi pada bagian badan atau shank baut dan aus pada bagian ulirnya yang ditunjukkan dari penggunaan komponen washer yang berlapis lebih dari satu, baut wesel yang dikunci mati dengan cara dibengkokan, baut penambat yang tidak terpasang, bantalan kayu wesel yang sudah lapuk dan terjadinya mud pumping di area wesel. Dimana hal ini dapat menyebabkan kondisi struktur wesel yang tidak stabil dan mengakibatkan

					getaran dan defleksi pada wesel menjadi berlebih saat dilewati oleh KA sehingga risiko anjlokan KA di wesel meningkat. Agar dalam tanggapan oleh stakeholder dapat dilampirkan dokumen maupun dokumentasi hasil pemeriksaan dan perawatan terhadap komponen-komponen wesel di emplasemen St. Bandung. Apakah kondisi kestabilan dari struktur wesel dan komponen-komponennya telah diperbaiki dan disesuaikan dengan standar dan toleransi serta spesifikasi sesuai dengan jenis weselnya?
2	Anjlokan KA 3031C di Km 308+031 petak jalan antara St. Tanjungrambang – St. Sukamerindu 17 Maret 2018 (KNKT.18.03.05.02)	Melakukan perbaikan terhadap geometri jalur kereta api pada lengkung no. 73 petak jalan antara St. Sukamerindu - St. Tanjungrambang sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2012 Tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2011 tentang Standar dan Tata Cara Perawatan Prasarana Perkeretaapian	**CLOSE (13)**	Diperlukan dokumentasi/ foto/ TL/h asil pemeriksaan/BAST terkait kondisi prasarana di lokasi kejadian (KM 308+031 petak jalan Tanjungrambang - Sukamerindu) saat ini. 1. Sudah dilakukan pemeriksaan dan perbaikan secara berkala / rutin sesuai perawatan siklus lengkung no 73 di km 307+4/308+2 wilayah UPT Resor JR IV 18 TJR 2. Sudah dilakukan perbaikan geometri secara keseluruhan dengan rincian sebagai berikut: Perawatan Geometri Jalan Rel sesuai dengan PD 10A, Penggantian Rel 30 ttk & Pengelasan	

				Thermit 60 ttk, Pemecokan dan Profil balas dengan mesin MPJR , Pemasangan Alpen Pandrol sebanyak 800 Bh, Pemasangan Alpen pandrol sebanyak 1800 Bh, Perbaikan geometri jalan rel dan pengaspalan Km.308+0/1, Pemasangan wesel R.54 baru sebanyak 1 unit untuk mengganti Wesel no 3 Empl Sku, Pemasangan bantalan beton baru untuk mengganti bantalan beton yang pecah/rusak sebanyak 150 btg antara SKU-TJR (data dukung dilampirkan pada spreadsheets, gdrive)	
3	Kebakaran kereta pembangkit P06811 rangkaian KA PLB 7008 Gajayana di KM 119 +0 emplasemen St. Nganjuk, Jawa Timur, Daop 7 Madiun 17 Juni 2018 (KNKT.18.06.06.02)	Memastikan pengoperasian, pemeriksaan dan perawatan peralatan harus dilaksanakan sesuai dengan manual dari pihak manufaktur	**CLOSE (14)**	Sudah dilakukan perawatan dan pemeriksaan sarana perkeretaapian (kereta) sesuai dengan Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) nomor: PER.R/KR.203/III/1/KA-2019 tentang Siklus Perawatan dan Pemeriksaan Kereta; Riwayat hasil download perawatan dan pemeriksaan sarana P 0 6811 di SAP (mulai tanggal 1 Janurai 2018 sampai dengan 13 Agustus 2019); Teleks konservasi sarana RTA no 322 tanggal 30 Oktober 2019. (data dukung dilampirkan pada spreadsheets, gdrive)	1. Diperlukan dokumentasi/checksheet/TL/foto/SOP yang ada dan telah dilakukan terkait pemeriksaan maupun penanganan apabila terjadi kebakaran di sarana perkeretaapian. 2. Apa ada SOP atau tim tanggap darurat yang dibentuk untuk mencegah dan menanggulangi kebakaran sarana perkeretaapian. 3. Adakah inovasi alat/fasilitas di dalam sarana untuk mendeteksi asap/api mula dan untuk memadamkan api apabila terjadi kebakaran sarana. 4. Pelatihan kondisi darurat apa saja yang telah diselenggarakan kepada

					para pekerja agar siap apabila terjadi kondisi darurat?
		Melakukan penilaian fire hazard serta membuat rencana mitigasi resiko, terutama terkait dengan sarana perkeretaapian	**CLOSE (15)**	Sudah dibuatkan Identifikasi Bahaya dan Penilaian Resiko terkait dengan fire hazard pada sarana perkeretaapian (data dukung dilampirkan pada spreadsheets, gdrive)	
		Melakukan penelaahan dan studi lebih lanjut mengenai fire protection untuk mengurangi severity akibat kebakaran	**CLOSE (16)**	- Sudah dilakukan pemasangan fire blok pada kereta pembangkit (ruang panel dan engine) yang dapat secara aktif memadamkan api pada saat ada kejadian kebakaran; - Pada kereta pembangkit seri 18 (Stainless) sudah dilengkapi dengan dengan alat pemadam manual dan otomatis yang terdiri dari MFCA, flame dan heat detector, alarm, MCP dan ABORT, Indicating lamp, pipa, selenoid, nozzle dan tabung pemadam api. (data dukung dilampirkan pada spreadsheets, gdrive)	
		Mengadakan dan mendokumentasi pelatihan emergency response terhadap karyawan/awak sarana & prasarana, dalam hal ini terkait dengan kebakaran	**CLOSE (17)**	Telah dilaksanakan pelatihan emergency respone terhadap karyawan perihal kondisi tanggap darurat di atas ka dan stasiun Simulasi dan pelatihan dilaksanakan berkala dan diaudit tim internal (data dukung dilampirkan pada spreadsheets, gdrive)	

		Mengadakan pengawasan agar peraturan keselamatan termasuk emergency response selalu dijalankan oleh karyawan/awak sarana & prasarana	**CLOSE (18)**	Telah dilaksanakan pengawasan terhadap karyawan/awak sarana dan prasarana ka setiap akan menjalankan dinas - Telah dilakukan breafing terhadap karyawan/awak sarana dan prasana ka setiap hari (data dukung dilampirkan pada spreadsheets, gdrive)	
4	Anjlokan KA 2511A di Km 49+5/6 jalur hilir petak jalan antara St. Sedadi - St. Karangjati, Daop 4 Semarang tanggal 4 Agustus 2019 (KNKT.19.08.05.02)	Memperkuat struktur jalan rel dan/ atau menambah perkuatan dengan penambahan suatu struktur yang difungsikan sebagai penahan balas sehingga pergerakan arah lateral jalan rel dapat dikurangi	**CLOSE (19)**	Diperlukan dokumentasi/foto/TL/hasil pemeriksaan/BAST terkait kondisi prasarana di lokasi kejadian (KM 49+5/6 jalur hilir PJ Sedadi - Karangjati) saat ini. 1. Telah dilakukan Penggantian rel R.42 ke R.54 antara GUB-KGT jalur hilir sepanjang 9.300 m'sp pada tanggal 30 Juli s/d 01 September 2019 2. Telah dilakukan Penggantian bantalan beton penambat DE Clip ke bantalan E Clip sebanyak 1.540 batang pada tanggal 26 Agustus s/d 08 Oktober 2019. 3. Telah dilakukan Pembuatan penahan balas dari Trucuk rel dan bangketan bantalan beton km 49+300 s/d 49+530 sepanjang 218 m pada tangal 10 Agustus s/d 20 September 2019 4. Pengecekan daerah rawan pada siang dan malam hari di km 49+000 s/d 50+000 oleh petugas PDR yang di lakukan setiap hari dengan sistem 3 shift selama 24 jam (Dokumentasi terlampir di link upload dokumen: spreadsheet gdrive)	
5	Anjlokan KA 2704 Ketapang Service	Memastikan tata cara pemasangan komponen cotter	**CLOSE (20)**	dakah SOP yang di dalamnya mengatur tata cara pemasangan komponen cotter	

	(Angkutan Semen) di KM 52+6/8 emplasemen St. Doplang, Daop 4 Semarang 12 Desember 2019 (KNKT.19.12.07.02)	pin/split pin di sarana perkeretaapian mengacu pada rekomendasi praktis yang diterbitkan oleh pabrikan sarana perkeretaapian atau rekomendasi praktis lainnya yang berlaku		pin/split pin di sarana perkeretaapian mengacu pada rekomendasi praktis yang diterbitkan oleh pabrikan sarana perkeretaapian/rekomendasi praktis lainnya yang berlaku? Tata cara pemasangan split pen pada gerbong tidak ditemukan pada standar pabrikan sarana perkerataapian, tetapi dapat mengacu pada standar FAA Advisory Circular – AC 43.13-1B (Section 6) dan Standard Aircraft Handbook – Sixth Edition. (Dokumentasi terlampir di link upload dokumen: spreadsheet gdrive)	
		Menyeragamkan Instruksi Kerja perawatan sarana perkeretaapian terkait dengan metode atau tata cara pemasangan komponen cotter pin/split pin di sarana perkeretaapian di seluruh fasilitas perawatan sarana perkeretaapian	**CLOSE (21)**	Menstandarkan Instruksi Kerja (IK) perawatan sarana perkeretaapian terkait dengan metode atau tata cara pemasangan komponen cotter pin/split pin di sarana perkeretaapian di seluruh fasilitas perawatan sarana perkeretaapian. Telah diterbitkan Instruksi Kerja (IK) perawatan Sarana Perkerataapian terkait dengan metode atau tata cara pemasangan komponen cotter pin/split pin di Sarana.	
		Melakukan inspection order dalam kegiatan perawatan sarana perkeretaapian untuk memastikan komponen, metode dan tata cara pemasangan dari tiap komponen sudah sesuai dengan Instruksi Kerja atau Instruksi Manual perawatan	**CLOSE (22)**	Bukti kegiatan/dokumentasi/checksheet pemeriksaan untuk memastikan komponen, metode dan tata cara pemasangan dari tiap komponen sudah sesuai dengan IK atau Instruksi Manual perawatan sarana perkeretaapian yang berlaku. Telah diterbitkan Check Sheet Perawatan (P12) yang memastikan	

		sarana perkeretaapian yang berlaku		komponen, metode dan tata cara pemasangan tiap-tiap komponen sudah sesuai dengan Instruksi Kerja atau Manual Perawatan Sarana yang berlaku.	
		Melakukan pengawasan terhadap pemeriksaan kondisi bogie sarana perkeretaapian sebelum beroperasi dan saat beroperasi untuk memastikan kondisi dari seluruh komponen dari sistem perangkat pengereman pada bogie sarana perkertaapian dalam kondisi laik operasi	**CLOSE (23)**	Bukti bahwa telah dilakukan pengawasan terhadap pemeriksaan kondisi bogie sarana perkeretaapian sebelum beroperasi dan saat beroperasi untuk memastikan kondisi dari seluruh komponen dari sistem perangkat pengereman pada bogie sarana perkeretaapian dalam kondisi laik operasi. Telah dilakukan pengawasan terhadap kondisi bogie sarana perkertaapian sebelum beroperasi dan dipastikan seluruh komponen dari perangkat pengereman pada bogie sarana perekeretaapian dalam kondisi laik operasi.	
PT INKA					
	"Anjlokan KA 2704 Ketapang Service (Angkutan Semen) di KM 52+6/8 emplasemen St. Doplang, Daop 4 Semarang 12 Desember 2019 (KNKT.19.12.07.02)"	Menyusun pedoman teknis atau rekomendasi praktis terkait dengan tata cara pemasangan dan penguncian dari komponen cotter pin/split pin pada Instruksi Manual Perawatan Bogie sarana perkeretaapian sebagai acuan atau pedoman bagi penyelenggara	**CLOSE (24)**	PT INKA telah mengirimkan dokumen petunjuk pengoperasian dan perawatan KKBW melalui link google drive: https://drive.google.com/drive/folders/1AuR2-IvBuT5-ajb2c2DzaTh5HG3mQ69S Berikut dokumen terlampir: PP.Operasi & Perawatan KKBW (2)	

		Menentukan kode WEC atau kode kriteria penggantian dari komponen cotter pin/split pin yang terdapat di dalam brake beam assembly bogie pada Instruksi Manual Perawatan Bogie sarana perkeretaapian	**CLOSE (25)**	PT INKA telah mengirimkan dokumen manual perawatan KKBW melalui link google drive: https://drive.google.com/drive/folders/1AuR2-IvBuT5-ajb2c2DzaTh5HG3mQ69S Berikut dokumen terlampir: MO-MM.600 PPCW Operasional dan Perawatan update 30-10-2014 (3)	

TABEL REKOMENDASI YANG DITINDAKLANJUTI STAKEHOLDER BULAN DESEMBER 2023

(MODA PELAYARAN)

No	TAHUN	INVESTIGASI	NAMA KAPAL	INSTANSI	REKOMENDASI	TANGGAPAN
1	2017	KNKT-17-05-12-03/ KEBAKARAN/ ASIA PRIMA I/ 5 MEI 2017/ TANJUNG PERAK/ SURABAYA	ASIA PRIMA I	PT (Persero) Biro Klasifikasi Indonesia	• Penempatan tangki bahan bakar tambahan di dalam ruang palka, perlu dilakukan pengecekan kondisi untuk faktor keamanan dan keselamatan. Tangki bahan bakar tambahan di dalam palka, agar memenuhi persyaratan minimum tangki bahan bakar	Telah dibuat surat edaran kepada seluruh surveyor cabang terkait awareness pelaksanaan dan pemeriksaan terkait : a) Penempatan tangki bahan bakar sesuai aturan klasifikasi b) Pemasangan pintu kedap air harus sesuai dengan ketentuan klasifikasi c) Pemasangan Genset di luar kamar mesin harus sesuai dengan ketentuan klasifikasi
					• Pintu kedap air dari kamar mesin menuju ruang palka, harus sesuai dengan peraturan keselamatan.	
					• Pemasangan Genset di geladak sekoci lengkap dengan instalasi kabel ke kamar mesin belum mendapat perhatian dari surveyor pada saat melakukan survey.	
2	2017	KNKT.17.11.29.03/KANDAS/JETLINER/23 NOVEMBER 2017/PELABUHAN KENDARI/SULAWESI TENGGARA	JET LINER	PT (Persero) Biro Klasifikasi Indonesia	• Memastikan persyaratan perubahan tipe kapal dari HSC ke Ferry Ro-Ro harus memperhatikan perlengkapan jangkar yang terpasang di atas kapal.	Telah diberikan instruksi kepada engineer dan surveyor sesuai aturan klasifikasi terkait pelaksanaan modifikasi yang berpengaruh terhadap tipe kapal dan perlengkapan jangkarnya
3	2018	KNKT.18.05.19.03/KEBAKARAN/PARAY/30 MEI 2018/PELABUHAN JAGOH	PARAY	PT (Persero) Biro Klasifikasi Indonesia	• Mengambil langkah-langkah perbaikan terhadap proses pelaksanaan survei terkait temuan perubahan konstruksi kapal dan penggunaan instalasi listrik non-standard marine di atas kapal.	Telah diberikan edaran kepada surveyor terkait aturan untuk pemakaian material dan komponen sesuai aturan klasifikasi

4	2018	KNKT.18.12.39.03/LAIN-LAIN/NUSA PUTERA/27 DESEMBER 2018/PELABUHAN BAKAUHENI/SELAT SUNDA	NUSA PUTERA	PT (Persero) Biro Klasifikasi Indonesia	• Meningkatkan pengawasan terhadap konsistensi surveyor dalam penerapan peraturan pemeriksaan kapal Ro-Ro penumpang terutama terkait pemeriksaan pintu rampa saat pelaksanaan survey.	Telah diberikan edaran kepada surveyor dalam meningkatkan awareness dalam pemeriksaan pintu rampa beserta kelengkapannya sesuai aturan klasifikasi