

**RENCANA OPERASI KESELAMATAN
TRANSPORTASI IDUL FITRI
TAHUN 2020/1441 H**



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
2020**

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kita panjatkan kehadirat Allah Subhannahu Wa Ta'ala karena berkat limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat disusunnya Rencana Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H.

Bahwa dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat khususnya pada masa angkutan lebaran untuk selalu menuju kepada penyelenggaraan angkutan yang lebih baik maka perlu dilakukan upaya perencanaan, persiapan, pelaksanaan, pemantauan, pengendalian serta evaluasi secara terpadu pada bidang keselamatan agar dalam penyelenggaraan angkutan lebaran dapat terlaksana dengan selamat, lancar, terangkut, tertib dan nyaman.

Lebaran memang merupakan hari yang spesial karena dapat mempengaruhi tatanan hidup masyarakat khususnya masyarakat Indonesia, baik ditinjau dari segi agama, segi sosial, budaya, serta segi ekonomi, dan hal ini juga berdampak pada transportasi khususnya pola perjalanan serta pergerakan pemudik yang sangat massif dan tidak asing lagi jalanan akan macet di penuhi kendaraan yang ingin mudik ke kampung halaman. Serta tidak hanya di jalan raya saja yang terjadi penumpukan penumpang, tetapi kita juga akan melihat kejadian tersebut di stasiun, pelabuhan, terminal dan bandar udara.

Presiden Republik Indonesia melalui Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Percepatan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) telah menetapkan status Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) di Indonesia serta menetapkan Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).

Untuk menekan penyebaran Covid-19 dan untuk melaksanakan kebijakan pemerintah di bidang transportasi dengan melakukan pengendalian arus transportasi selama masa mudik idul fitri tahun 2020/1441 H, Kementerian Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 H Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19).

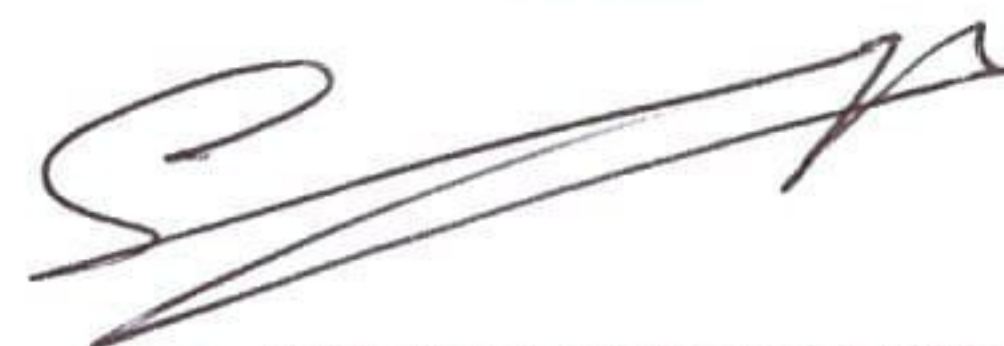
Pemerintah secara resmi telah melarang mudik idul fitri 1441 H karena adanya wabah pandemi Covid-19 sehingga pemantauan transportasi idul fitri 1441 H dilakukan secara tidak langsung (*remote*) namun investigasi kecelakaan transportasi tetap dilakukan oleh KNKT sebagai lembaga Pemerintah yang mempunyai tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi sesuai dengan Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2012 dengan mengeluarkan panduan Rencana Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H.

Demikian sambutan kami semoga keselamatan transportasi menjadi hal utama selama merayakan idul fitri Tahun 2020/1441 H. Wassalam.

Jakarta, April 2020

Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Ketua



Dr.Ir. SOERJANTO TIAHJONO

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	2
BAB I PENDAHULUAN.....	5
A. Latar Belakang.....	5
B. Dasar Pelaksanaan.....	8
C. Tugas KNKT.....	9
BAB II WAKTU DAN WILAYAH PENYELENGGARAAN OPERASI KESELAMATAN TRANSPORTASI IDUL FITRI TAHUN 2020/1441 H	10
A. Waktu Penyelenggaraan Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H ...	10
B. Wilayah Penyelenggaraan Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H	10
BAB III EVALUASI DAN <i>HAZARD</i> ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2019.....	13
A. Evaluasi Keselamatan Angkutan Lebaran Tahun 2019 (1440 H)	13
B. <i>Hazard</i> Hasil Monitoring Angkutan Lebaran Tahun 2019.....	15
BAB IV KEBIJAKAN DAN REKOMENDASI.....	22
A. Kebijakan Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H.....	22
B. Rekomendasi Keselamatan yang Dipersiapkan pada Idul Fitri Tahun 2020/1441 H	24
BAB V RENCANA OPERASI KESELAMATAN TRANSPORTASI.....	29
A. Rencana Operasi Transportasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)	29
B. Rencana Operasi Transportasi Perkeretaapian	31
C. Rencana Operasi Transportasi Pelayaran.....	35
D. Rencana Operasi Transportasi Penerbangan	42

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Hari Raya Idul Fitri atau Lebaran adalah momentum untuk melakukan tradisi pulang kampung atau yang lazim disebut mudik. Fenomena mudik yang terjadi di Indonesia merupakan hal unik terutama masifnya pergerakan masyarakat (pemudik) dalam waktu yang hampir bersamaan sekitar 1 minggu sebelum hari H dan arus balik dalam seminggu setelahnya. Saat prosesi mudik, maka berbondong-bondong masyarakat perantau yang bekerja di kota besar, terutama ibu kota Jakarta dan sekitarnya untuk pulang ke kampung halamannya.

Tradisi Mudik Lebaran adalah tradisi unik asli Indonesia. Mudik identik dengan sebuah tradisi yang syarat akan makna perjalanan hidup umat manusia. Akan tetapi demi mudik masyarakat Indonesia mau berkorban dan bersusah payah menggunakan sarana transportasi untuk menuju kampung halamannya.

Masalah keselamatan transportasi merupakan hal penting dan utama dalam penyelenggaraan angkutan lebaran terpadu tahun 2020/1441 H, namun dengan adanya pandemi Covid-19 Pemerintah tidak merumuskan kebijakan angkutan lebaran terpadu baik berupa kebijakan dalam kerangka pengaturan, pengendalian serta pengelolaan angkutan lebaran tahun 2020/1414 H.

Dalam Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional, kata “Selamat” memiliki arti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang dan atau jumlah barang.

Setiap sub sektor transportasi di Kementerian Perhubungan memiliki pengertian selamat dan aman dalam masing-masing aturannya. Pada sektor perkeretaapian yang dimaksud dengan selamat adalah terhindarnya perjalanan kereta api dari kecelakaan akibat faktor internal. Lalu yang dimaksud dengan aman adalah terhindarnya perjalanan kereta api akibat faktor eksternal, baik berupa gangguan alam maupun manusia seperti tercantum dalam Penjelasan Pasal 3 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang

Perkeretaapian. Di sektor laut, keselamatan dan keamanan pelayaran menurut Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Di sektor perhubungan darat, keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Sedangkan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan, yang tercantum di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada sektor perhubungan udara, seperti yang diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Sedangkan, keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur.

Dari penelitian para ahli menemukan bahwa kecelakaan itu terjadi disebabkan oleh rangkaian berbagai penyebab yang saling terkait ibarat sebuah mata rantai, akan memberikan efek domino dimana kesalahan satu akan menyebabkan kesalahan baru dan kesalahan baru akan menyebabkan kesalahan berikutnya, demikian seterusnya sampai menyebabkan kecelakaan transportasi.

Suatu kecelakaan transportasi tidak mungkin terjadi tanpa ada penyebabnya, penyebab suatu kecelakaan transportasi bisa dimungkinkan bersumber dari:

1. Prasarana dan fasilitas transportasi;
2. Sarana transportasi;
3. Manusia;
4. Lingkungan; dan
5. Manajemen.

Kecelakaan transportasi di luar akibat sabotase dan atau kesengajaan akan terbagi menjadi 3 (tiga) kondisi, yaitu:

1. Sebelum kejadian kecelakaan transportasi, dilakukan pencegahan kecelakaan secara pro-aktif melalui tindakan preventif dan prediktif dengan cara:
 - a. Melakukan segala upaya dan kegiatan untuk meningkatkan keselamatan transportasi, berupa penyusunan peraturan keselamatan transportasi serta menjalankannya secara konsisten;
 - b. Melaksanakan tugas pokok dalam keselamatan, yaitu melakukan perawatan prasarana sarana dan fasilitas transportasi, menciptakan kelaikan prasarana dan sarana transportasi dan melakukan pertemuan untuk menciptakan keselamatan (*safety meeting*);
 - c. Melengkapi kebutuhan prasarana, sarana dan fasilitas keselamatan transportasi;
 - d. Melakukan *publikasi* atau *edukasi* tentang keselamatan transportasi;
 - e. Meningkatkan profesionalisme badan yang bertanggung jawab untuk *search and rescue* (SAR); dan
 - f. Melaksanakan tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan sebelumnya untuk perbaikan agar kecelakaan akibat penyebab yang sama tidak terulang.
2. Saat terjadi kecelakaan
 - a. Melaksanakan *Search and Rescue* (SAR); dan
 - b. Melakukan Investigasi kecelakaan].
3. Sesudah kejadian kecelakaan, dilakukan tindakan yang reaktif dengan melakukan tindakan;
 - a. Membayar asuransi kecelakaan atau kompensasi atas kecelakaan transportasi;
 - b. Melaksakan hasil rekomendasi atas hasil investigasi atau perbaikan kondisi (*recovery*); dan
 - c. Melakukan tindakan pemberian sanksi dan penghargaan bagi pelaku transportasi.

Dengan memperhatikan uraian di atas, maka kebijakan lebih lanjut yang terkait langsung maupun tidak langsung pada penyelenggaraan angkutan lebaran adalah upaya meningkatkan *safety* atau pencegahan kecelakaan, serta selanjutnya diharapkan dapat meningkatkan kemampuan mengidentifikasi adanya *unsafe acts*, *unsafe conditions* dan faktor lainnya yang berkontribusi menumbuhkan *unsafe acts* dan *unsafe conditions*.

Unsafe acts dan unsafe conditions sebagai sumber terjadinya kecelakaan adalah sasaran yang harus diidentifikasi terlebih dahulu dan kemudian dieliminir dan dirubah menjadi suatu *safe acts* dan *safe conditions* secara terencana dan bertahap melalui suatu kebijakan atau program keselamatan.

Untuk itu dengan memperhatikan uraian evaluasi kecelakaan angkutan lebaran pada tahun-tahun sebelumnya, maka dalam merayakan idul fitri Tahun 2020/ 1441 H falsafah keselamatan transportasi dapat menjadi dasar kebijakan, yaitu;

1. Kecelakaan dapat dicegah;
2. Upaya pencegahan kecelakaan harus mendapat prioritas;
3. Penggunaan personil dan materiil harus tepat.

Berkenaan dengan hasil evaluasi penyelenggaraan angkutan lebaran tahun 2019 atau tahun sebelumnya, maka fokus KNKT pada idul fitri tahun 2020/1441 H akan konsentrasi terhadap penanganan *human factor* khususnya pada *management fatigue* (manajemen kelelahan).

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) selaku organisasi yang mempunyai tugas dan fungsi di bidang keselamatan, perlu untuk menyusun Rencana Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H.

B. Dasar Pelaksanaan

1. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
2. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan;
4. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2012 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
7. Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi;
8. Intruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2004 Tentang Koordinasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Terpadu;

9. Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 tentang Percepatan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)
10. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).
11. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 H Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19).

C. Tugas \ KNKT

KNKT berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 sebagai organisasi yang melaksanakan tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi, mempunyai tugas:

1. Melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi;
2. Memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait; dan
3. Memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

BAB II

WAKTU DAN WILAYAH PENYELENGGARAAN OPERASI KESELAMATAN TRANSPORTASI IDUL FITRI TAHUN 2020/1441 H

A. Waktu Penyelenggaraan Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H

Hari Raya Idul Fitri 1441 H diperkirakan pada hari Minggu, 24 Mei 2020 (H1) dan Senin, 25 Mei 2020 (H2). Kegiatan operasi keselamatan transportasi idul fitri tahun 2020/1441 H dilaksanakan pada tanggal 17 Mei (H-7) s.d. 1 Juni (H+7) 2020.

B. Wilayah Penyelenggaraan Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri Tahun 2020/1441 H

1. Transportasi darat

a. Angkutan jalan

Transportasi angkutan jalan meliputi 6 (enam) provinsi yaitu Sumatera Selatan, Lampung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah yang terdiri dari ruas jalan tol Jakarta – Solo dan Merak – Palembang; ruas jalan dengan kondisi menurun di Subang, Bumiayu, Cianjur, dan Purbalingga; terminal Jabodetabek dan Purwokerto; pool bus Sinar Jaya Cibitung; serta pelabuhan penyeberangan Merak, Banten.

b. Angkutan penyeberangan

Transportasi angkutan penyeberangan 10 (sepuluh) lintas penyeberangan utama, yaitu Merak - Bakauheni (Jawa-Sumatera), Ketapang - Gilimanuk (Jawa - Bali), Padangbai - Lembar (Bali - Lombok), Kayangan - Pototano (Lombok - Sumbawa/Nusa Tenggara Barat), Kariangau - Penajam (Balikpapan - Kabupaten Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur), Bajoe - Kolaka (Sulawesi Selatan - Sulawesi Tenggara), Tanjung Api Api - Tanjung Kelian (Sumatera Selatan - Bangka), Ajibata - Ambarita (Sumatera Utara), Tigaras - Simanindo (Sumatera Utara) dan Bira - Pamatata (Sulawesi Selatan);

2. Transportasi perkeretaapian

Angkutan Perkeretaapian meliputi 9 (Sembilan) Daerah Operasi (Daop), yaitu : Daop I Jakarta, Daop II Bandung, Daop III Cirebon, Daop IV Semarang, Daop V Purwokerto, Daop VI Yogyakarta, Daop VII Madiun, Daop VIII Surabaya dan Daop IX Jember dan 4 (Empat) Divisi Regional (Divre), yaitu : Divre I Sumatera Utara, Divre II Sumatera barat, Divre III Palembang, Divre IV Tanjung Karang.

3. Transportasi laut

Mencakup seluruh wilayah Indonesia dengan titik berat pengendalian terpadu meliputi 51 (lima puluh satu) pelabuhan, yaitu : Belawan, Tanjung Balai Asahan, Sibolga, Pekanbaru, Dumai, Sei Pakning, Selat Panjang, Tanjung Balai Karimun bergabung dengan Tanjung Batu Kunder, Batam, Tanjung Uban, Tanjung Pinang, Sei Kolak Kijang, Kuala Tungkal, Palembang, Teluk Bayur, Tanjung Pandan, Pkl. Balam / Blinyu, Tanjung Priok, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Gresik, Benoa, Lembar, Kupang, Pontianak, Kumai, Sampit, Banjarmasin, Balikpapan, Samarinda, Tarakan, Nunukan, Makasar, Pare – Pare, Bau – Bau, Siwa, Kendari, Pantoloan, Gorontalo, Bitung, Manado, Ternate, Ambon, Tual, Namlea, Sorong, Manokwari, Biak, Jayapura, dan Merauke.

4. Transportasi udara

Mencakup seluruh wilayah Indonesia dengan titik berat pengendalian terpadu meliputi 38 (tiga puluh delapan) bandar udara, yaitu: Soekarno Hatta (Jakarta), Halim Perdana Kusuma (Jakarta), Juanda (Surabaya), Sultan Hasannudin (Makasar), Kualanam (Medan), Ngurah Rai (Denpasar), Syamsuddin Noer (Banjarmasin), Sepinggan (Balikpapan), Ahmad Yani (Semarang), Juwata (Tarakan), El Tari (Kupang), Adi Soetjipto dan New Yogyakarta International Aiprot (Yogyakarta), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Supadio (Pontianak), Hang Nadim (Batam), Minangkabau (Padang), Depati Amir (Pangkal Pinang), Raja Haji Fisabilillah (Tanjung Pinang), Adi Soemarmo (Solo), Sam Ratulangi (Manado), Praya (Lombok), Mutiara (Palu), Sultan Baabullah (Ternate), Sultan Thaha (Jambi), Sultan Iskandar Muda (Banda Aceh), Tjilik Riwut (Palangkaraya), Sentani (Jayapura), Fatmawati Soekarno (Bengkulu), Radin Inten II (Lampung), Jalaluddin (Gorontalo), Husein Sasatranegara (Bandung), Kertajati

(Jawa Barat), Pattimura (Ambon), Haluoleo (Kendari) dan Frans Kaisiepo (Biak) dan Domine Eduard Osok (Sorong)

BAB III

EVALUASI DAN HAZARD ANGKUTAN LEBARAN TAHUN 2019

A. Evaluasi Keselamatan Angkutan Lebaran Tahun 2019 (1440 H)

Tindakan keselamatan sering dinilai sebagian orang sebagai sesuatu yang merepotkan dan membuang-buang waktu, tenaga dan anggaran. Namun jika sudah terjadi kecelakaan barulah disadari bahwa begitu pentingnya menerapkan keselamatan transportasi.

Dalam penyelenggaraan angkutan lebaran prinsip keselamatan merupakan faktor utama yang menjadi harga mati yang tidak bisa ditawar-tawar lagi dalam pelaksanaannya, dimana jika aspek keselamatan transportasi lebaran terjamin berarti hak masyarakat pemudik pengguna transportasi terlindungi sehingga tidak muncul biaya dan dampak resiko tidak terduga yang merugikan pengguna jasa transportasi lebaran.

Berikut data kecelakaan transportasi angkutan lebaran tahun sebelumnya yang masih didominasi oleh transportasi jalan:

No	MODA	LEBARAN TAHUN					
		2017		2018		2019	
		Jumlah Kecelakaan	Jumlah Investigasi KNKT	Jumlah Kecelakaan	Jumlah Investigasi KNKT	Jumlah Kecelakaan	Jumlah Investigasi KNKT
1.	Transportasi Jalan	3.168	-	2.234	-	563	-
2.	Transportasi Perkeretaapian	-	-	-	-	1	1
3.	Transportasi Laut	-	-	2	2	2	2
4.	Transportasi Udara	2	2	6	6	-	-

Beberapa kecelakaan yang di investigasi oleh KNKT pada penyelenggaraan angkutan lebaran 2019 adalah sebagai berikut:

1. Moda Pelayaran

- a. Kecelakaan Tenggelamnya Kapal Lintas Timur pada tanggal 1 Juni 2019 di Perairan Laut Maluku.
- b. Kecelakaan Terbakarnya Kapal Mentari Selatan pada tanggal 6 Juni 2019 di Perairan Waingapu Sumba.

2. Moda Kereta Api

Kecelakaan Anjlok Kereta KA 7021 Lodaya Tambahan di Km 193+704 Petak Jalan antara St. Lebakjero – St. Nagrek, Daop 2 Bandung tanggal 29 Mei 2019.

Hasil monitoring dan evaluasi penyelenggaraan angkutan lebaran tahun 2019.

1. Seluruh Kementerian dan Lembaga serta pihak-pihak terkait lainnya dalam Angkutan Lebaran Tahun 2019 termasuk KNKT telah bekerja secara maksimal, untuk menyelenggarakan Angkutan Lebaran Tahun 2019 menjadi lebih baik.
2. Pada penyelenggaraan Angkutan Lebaran Tahun 2019 KNKT bertugas sebagai Koordinator Bidang Keselamatan, untuk ini kami memfokuskan pemantauan pada rest area di sepanjang jalan tol trans Jawa, pelabuhan penyeberangan, terminal dan pool, stasiun kereta api, bandara serta lokasi rawan kecelakaan dan juga kami bersama dengan Asosiasi Pengusaha Ban Indonesia (APBI) melaksanakan kampanye penggunaan ban berkeselamatan.
3. Peningkatan keselamatan transportasi sebaiknya ke depan terus dilakukan dengan persiapan dan pelaksanaannya yang lebih matang, salah satunya dengan melakukan monitoring dan evaluasi jauh sebelum pelaksanaan angkutan lebaran yang diharapkan dapat memperkecil jumlah angka kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama.
4. Korlantas Polri agar melakukan pengaturan arus di rest area sehingga tidak terjadi penumpukan kendaraan yang mengganggu keluar masuk kendaraan para pengguna rest area, kepada Badan Pengelola Jalan Tol untuk senantiasa memperbarui data tentang fasilitas (sarana dan prasarana) rest area, serta memberi saran kepada Pengelola Rest Area yang meliputi :
 - a. Memperbaiki unit Variable Message Sign (VMS) yang mengalami gangguan/kerusakan
 - b. Memperbanyak jumlah toilet, terutama toilet wanita dengan perbandingan toilet pria : wanita = 1 : 1,5
5. Kampanye keselamatan transportasi harus terus dilakukan bukan saja pada moment angkutan lebaran tetapi pada moment liburan, natal dan tahun baru di setiap rest area, terminal dan pool, pelabuhan penyeberangan, stasiun kereta api, bandara serta

daerah-daerah rawan kecelakaan. Kampanye keselamatan ini dapat dilakukan dengan menyebarkan brosur, leaflet maupun pemberitahuan lewat media sosial.

6. Perlunya sosialisasi keselamatan balon udara untuk menyampaikan kepada masyarakat Wonosobo, bahwa sejak AirPort Kulonprogo Yogyakarta diaktifkan maka Wonosobo menjadi lalu lintas udara yg padat jadi balon udara sangat mengganggu keamanan pesawat yang melintas.
7. Mendorong Pemda setempat terkait penanganan daerah-daerah rawan kecelakaan yang berpotensi menimbulkan hambatan berupa

B. Hazard Hasil Monitoring Angkutan Lebaran Tahun 2019

1. Angkutan jalan

a. Ramp check bus mudik gratis

Pada penyelenggaraan mudik gratis tahun 2019 KNKT menemukan bahwa keberangkatan angkutan mudik gratis dilakukan sehari menjelang hari H di lapangan Monas dan para pengemudi mengalami kelelahan karena menunggu antrian pemeriksaan yang berlangsung lebih dari 24 jam tanpa adanya fasilitas umum yang memadai, sehingga pada saat pelaksanaan angkutan mudik pengemudi sudah mengalami kelelahan fisik maupun mental.

b. Penggunaan sabuk keselamatan pada tempat duduk penumpang

Bus angkutan mudik gratis tahun sebelumnya belum menggunakan sabuk keselamatan pada bangku penumpang. Berdasarkan hasil investigasi pada beberapa kecelakaan, korban meninggal disebabkan karena tidak tersedianya sabuk keselamatan pada tempat duduk penumpang (kasus Emen, kasus Cikidang dll), sementara regulasinya sudah diatur dan diwajibkan dalam Permenhub Nomor PM 28 dan PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal.

c. Jam kerja pengemudi

Beberapa kasus kecelakaan lalu lintas jalan faktor penyebab kecelakaan adalah mengantuk/penurunan kewaspadaan yang dipicu oleh kelelahan pengemudi. KNKT menemukan banyak operator angkutan umum tidak melakukan monitoring terhadap jam kerja dan waktu istirahat pengemudi.

d. Tempat istirahat pengemudi

Beberapa Terminal Tipe A maupun pool kendaraan umum tidak menyediakan fasilitas istirahat bagi pengemudi baik dari tempat asal pemberangkatan maupun

tujuan, selain itu tidak dilakukan pemeriksaan kesehatan terhadap pengemudi sebelum berangkat.

e. Penyimpangan trayek

Beberapa kasus kecelakaan lalu lintas jalan sebagaimana kasus Rosalia Indah yang masuk jurang di Purbalingga pada malam lebaran tahun 2017, disebabkan pengemudi tidak memahami jalan karena menyimpang dari trayek semula (Tegal – Purwokerto) melalui jalan yang belum pernah dilalui dan ternyata bukan merupakan kelas jalan yang sesuai untuk mobil bus.

f. *Rest area* melampaui kapasitas

Berdasarkan hasil monitoring dan evaluasi pada penyelenggaraan angkutan lebaran sebelumnya, semua rest area sepanjang jalan tol mengalami kelebihan kapasitas (*over capacity*). Hal ini menyebabkan beberapa kendaraan berhenti pada bahu jalan tol sehingga terjadi kemacetan ataupun meneruskan perjalanan dalam keadaan mengantuk.

g. Bahaya rem blong

Data kecelakaan lalu lintas jalan yang disebabkan karena rem blong hampir keseluruhan terjadi pada jalan menurun. Pada jalan menurun, potensi overheating pada kampas rem banyak terjadi pada kendaraan bus maupun truk.

h. Tidak adanya petugas saat pengalihan arus lalu lintas

Pada beberapa kasus pengalihan arus lalu lintas kecelakaan lalu lintas, perbaikan jalan menyebabkan terjadinya antrian panjang sehingga arus lalu lintas dialihkan tanpa ada pengawalan dan pengarahan petugas lapangan kepada pengguna jalan.

i. Penerapan jalan satu arah (*Contra flow*) di jalan tol

Hasil pemantauan pada puncak arus mudik lebaran dan nataru selalu terjadi peningkatan volume kendaraan yang menyebabkan antrian panjang di jalan tol sehingga diterapkan jalan satu arah (*contra flow*), namun hal ini menyebabkan kemacetan akibat penyempitan di pintu-pintu keluar.

2. Angkutan laut

a. Pelabuhan

- 1) Belum ada institusi yang ditunjuk atau sebagai *accountable* untuk memberikan sertifikat kelalaian fasilitas pelabuhan, misalnya *mobile bridge* secara tegas

untuk memberikan sertifikat kelaikan fasilitas pelabuhan, misalnya *mobile bridge*, *gangway* penumpang, rampa dermaga, tiang pancang dermaga. Pada pantauan angkutan lebaran Tahun 2019 ditemukan salah satu dermaga yang mengalami kerusakan padatiang penyangganya, namun temuan ini dilakukan atas *initiative* dari pengelola pelabuhan. KNKT tidak meneukan peraturan tentang tata cara pengawasan atau inspeksi untuk menentukan kelaik fasilitas tersebut dan hal tersebut juga tidak jelas accountablitynya

- 2) Perlunya kemudahan bagi para pemudik berkebutuhan khusus, misalnya antar-jemput gratis untuk penumpang pejalan kaki lansia dan bidang miring yang lebih landai bagi pemudik yang membawa koper untuk menghubungkan terminal bus Antar Kota Antar Provinsi hingga ke semua dermaga, sekitar 400-650 m, belum termasuk jarak dari terminal bus ke loket.
- 3) Belum ada SOP yang melibatkan antarinstitusi untuk mengantisipasi terjadinya keadaan darurat, cuaca buruk, atau kecelakaan pada kesempatan pertama. Masing-masing institusi bergerak masing-masing. Perlu dibuat suatu kesepakatan tertulis tentang tindakan pada kondisi tersebut agar tidak tumpang tindih.
- 4) Alat pembaca Kartu Tanda Pengenal (KTP) elektronik mempercepat pekerjaan pencatatan data penumpang, terutama untuk pencatatan penjualan tiket. Akan tetapi, menjelang penumpang naik ke kapal tidak diketahui dengan pasti para penumpang akan masuk ke kapal yang mana. Hal ini akan menyulitkan ketika terjadi kecelakaan. Penumpang di bus dan awak truk juga masih belum terdata dengan baik dalam manifest.
- 5) Informasi jasa penyeberangan belum disebarkan melalui media sosial (Facebook, Instagram, Twitter) secara (real time), sehingga ketika terjadi antrean panjang, para pengguna jasa penyeberangan terpaksa menunggu di area parkir pelabuhan, khususnya ketika cuaca buruk kapal tidak beroperasi
- 6) Muatan truk masih belum diketahui dengan pasti isinya. Perlu dibentuk *Regulated Agent* yang bertanggung jawab memastikan ketepatan muatan dan manifest. Di samping itu, pelabuhan penyeberangan menggunakan kapal semi terbuka (misalnya LCT) dapat menjadi solusi untuk penyeberangan muatan B3.

- 7) Pemberian sanksi bagi kapal yang gagal sandar ketika cuaca buruk dapat menimbulkan dampak negatif terhadap operasional kapal, karena awak kapal akan cenderung memaksakan untuk bisa sandar yang dikarenakan takut kehilangan slot untuk sandar. Hal ini telah terjadi beberapa kali *accident* dengan risiko kerusakan pada *fender* dan *bridge*. Kondisi demikian sangat bertentangan dengan tujuan Sistem Manajemen Keselamatan atau *ISM Code IMO*.
 - 8) Jumlah kapal di beberapa lokasi penyeberangan menurut pengamatan dan evaluasi KNKT sudah melebihi dari jumlah yang ideal, sehingga kapal-kapal tersebut beroperasi tidak mencapai pada nilai ke-ekonomiannya. Keadaan ini akan memaksa para operator kapal akan mengorbankan untuk perawatan maupun kebutuhan operasionalnya, seperti yang terjadi saat ini
 - 9) Tidak adanya jasa penggunaan kapal tunda secara gratis secara tidak langsung memaksa awak kapal untuk memaksakan sandar dengan upaya sendiri. Kondisi ini akan berbahaya ketika arus kuat.
 - 10) Jembatan timbang dan palang ketinggian maksimal kendaraan masih belum dimanfaatkan sebagai pencegahan truk ODOL masuk ke dalam kapal. Hal ini kemudian berlanjut pada perhitungan stabilitas yang tidak akurat karena data berat kendaraan tidak diketahui dengan tepat.
 - 11) Lokasi labuh jangkar, menunggu sandar, dan jalur penyeberangan kapal Ro-Ro tidak tergambar di dalam Peta Laut Indonesia. Mengingat dalam waktu dekat akan diberlakukan TSS, maka perlu diinformasikan secara luas ke dalam peta laut cetak dan digital.
 - 12) Penggunaan *lassing* di kapal penyebrangan hasil pantauan KNKT belum dapat dilaksanakan sesuai dengan PM yang ada saat ini. Dari pengamatan ada beberapa faktor yang menyebabkan antara lain, waktu sandar dan penyeberangan singkat juga di pasaran tidak ada tali *lassing* dengan kekuatan 12 KN berstandar SNI
- b. Lingkungan
- 1) Informasi cuaca dari BMKG masih belum terdistribusi dengan baik. STC mendapatkan info cuaca dari BMKG bandar udara, bukan BMKG maritim, dan dalam bentuk tidak resmi (pesan grup Whatsapp). KSOP setempat tidak

meminta info cuaca maritim kepada BMKG dan BMKG juga tidak inisiatif menyebarkan info kepada institusi terkait pelayaran. VTS yang menerima info cuaca maritim hanya menyiarkan info cuaca satu kali sehari di pagi hari melalui radio. Perlu dibuat suatu kerja sama antara BMKG dan Kementerian Perhubungan, sehingga informasi cuaca dari BMKG setempat berjalan serempak kepada KSOP dan ASDP setempat.

- 2) Belum ada info arus di kolam pelabuhan. Saat ini, informasi arus hanya mengandalkan buku arus dan pasang surut terbitan Pushidrosal yang menampilkan arus di Selat Sunda, tapi tidak meliputi area pelabuhan. Sensor arus yang terpasang di Pelabuhan Merak dan Bakauheni belum pernah dimanfaatkan.
- 3) Sarana Bantu Navigasi Pelayaran berupa buoy di beberapa lokasi tidak beroperasi (lampu mati). Perlu diupayakan untuk dapat kembali beroperasi agar berfungsi optimal, terutama ketika malam hari.

c. Kompetensi

- 1) Operator STC masih belum memiliki standar kompetensi yang jelas. Di sisi lain, legalitas STC juga belum terdefinisikan secara jelas. Kedua faktor ini menjadikan operator STC memiliki latar belakang kepelautan. Hal ini dapat berdampak buruk mengingat awak kapal cenderung mengikuti arahan STC dalam berolah gerak
- 2) Operator VTS Merak masih belum siap untuk menerapkan Traffic Separation Scheme (TSS) di Selat Sunda. Ketentuan minimal yang dijelaskan oleh IALA masih belum terpenuhi. Pada saat yang sama, para operator terbebani dengan tugas verifikasi pembayaran PNBPN, padahal jumlah operator saat ini masih jauh dari ideal.
- 3) Belum pernah ada pelatihan untuk membaca informasi cuaca agar informasi cuaca dapat diterjemahkan menjadi rekomendasi kepada para awak kapal atau untuk memutuskan apakah lintas penyeberangan perlu ditutup selama waktu tertentu.
- 4) Penggunaan bahasa Inggris dalam percakapan radio masih belum terlihat. Kurangnya kebiasaan ini menyulitkan ketika berkomunikasi dengan kapal asing.

3. Angkutan kereta api

a. Perawatan prasarana

Berdasarkan hasil pengamatan selama pantauan angkutan lebaran Tahun 2019, kami mendapati beberapa permasalahan pada prasarana perkeretaapian, dimana banyak petak jalan yang memiliki *taspat* kurang dari 90 km/jam dan terjadi goyangan pada gerbong penumpang cukup tidak nyaman dan menjadikan kondisi yang kurang *safe*. Berdasarkan informasi di lapangan hal ini dikarenakan kesulitan suku cadang baik rel, penambat dan kelengkapan lainnya. Hal ini nsetiap tahunnya menambah jumlah *backlog* perawatan prasarana, belum lagi yang dikarenakan oleh kondisi lingkungan yang rawan banjir maupun longsor seperti ruas petak jalan antara Batang dan Ujung Negoro.

b. Perlintasan Sebidang.

Kecelakaan di pelintasan sebidang boleh dikatakan belum menunjukkan hasil yang signifikan, dimana kecelakaan terjadi sebagian besar pada perlintasan sebidang yang ilegal. Jumlah penambahan perlintasan sebidang ilegal juga terus bertambah dan banyak terjadi konflik kepentingan baik dengan masyarakat maupun aparat Pemerintah Daerah

4. Angkutan penerbangan

Pada masa Mudik Lebaran setiap tahun, Angkutan Penerbangan mengalami lonjakan jumlah penumpang dan beberapa maskapai menambah jumlah penerbangan dengan mengadakan *extra flight*.

Berdasar pengamatan pada tahun-tahun sebelumnya penyelenggaraan Angkutan Lebaran dapat terlaksana dengan baik dan tidak terjadi kecelakaan yang signifikan.

Beberapa hazard yang mungkin ada adalah:

a. Kelelahan personil

Sehubungan dengan meningkatnya aktifitas penerbangan dengan naiknya jumlah penumpang dan adanya *extra flight*. Maka aktifitas petugas baik di bandar udara, pelayanan navigasi penerbangan, maskapai penerbangan dan pihak terkait lainnya juga turut meningkat. Hal ini berpotensi menimbulkan kelelahan (*fatigue*) pada personel yang dapat memicu kesalahan (*error*).

b. Puasa

Awal penyelenggaraan Angkutan Lebaran mulai 7 hari sebelum Hari raya Idul Fitri, dan bahkan kenaikan jumlah penumpang sudah akan terjadi beberapa hari sebelumnya. Pada masa ini sebagian personnel penerbangan masih menjalankan ibadah puasa Ramadhan. Puasa menyebabkan menurunnya gula darah dan dapat berakibat pada menurunnya performa personel dan berpotensi menyebabkan error.

c. Cuaca

Hari Raya Idul Fitri tahun 2020 (1441 H) diperkirakan akan jatuh pada akhir bulan Mei, dimana beberapa daerah mungkin masih akan terjadi hujan.

BAB IV

KEBIJAKAN DAN REKOMENDASI

A. Kebijakan Operasi Keselamatan Transportasi Idul Fitri 2020/1441 H

1. Umum

Dengan telah ditetapkannya larangan mudik idul fitri tahun 2020/1441 H karena adanya wabah pandemi Covid-19 maka pemantauan operasi keselamatan transportasi idul fitri tahun 2020/1441 H dilakukan secara tidak langsung (*remote*) dan investigasi kecelakaan transportasi tetap dilakukan oleh KNKT sebagai lembaga pemerintah yang mempunyai tugas dan fungsi investigasi kecelakaan transportasi.

Beberapa hal yang menjadi prioritas KNKT

- a. Keselamatan transportasi dalam penyelenggaraan operasi keselamatan transportasi idul fitri Tahun 2020/1441 H dengan memperhatikan upaya pencegahan penyebaran Covid-19;
- b. Peningkatan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) pada regulator dan operator transportasi selama idul fitri tahun 2020/1441 H;
- c. Kepada jajaran regulator dan operator transportasi untuk mempersiapkan serta mengoptimalkan Manajemen Tanggap Darurat (Manajemen Krisis Transportasi) selama idul fitri tahun 2020/1441 H dengan tetap mempertimbangkan upaya pencegahan penyebaran Covid-19;
- d. Peningkatan terhadap pengawasan waktu kerja dan waktu istirahat awak (*crew*) sarana transportasi yang berdampak terhadap optimalisasi fisik awak (*crew*) sarana dan prasarana transportasi selama idul fitri tahun 2020/1441 H;
- e. Menyediakan fasilitas istirahat yang memadai bagi awak (*crew*) sarana dan prasarana transportasi selama mudik idul fitri tahun 2020/1441 H;
- f. Menyiapkan Tim Siaga Investigasi Kecelakaan Transportasi yang siaga selama idul fitri tahun 2020/1441 H;
- g. Penyiapan peralatan dan faktor pendukung untuk antisipasi terjadinya kecelakaan transportasi pengangkut Bahan Beracun dan Berbahaya (B3).

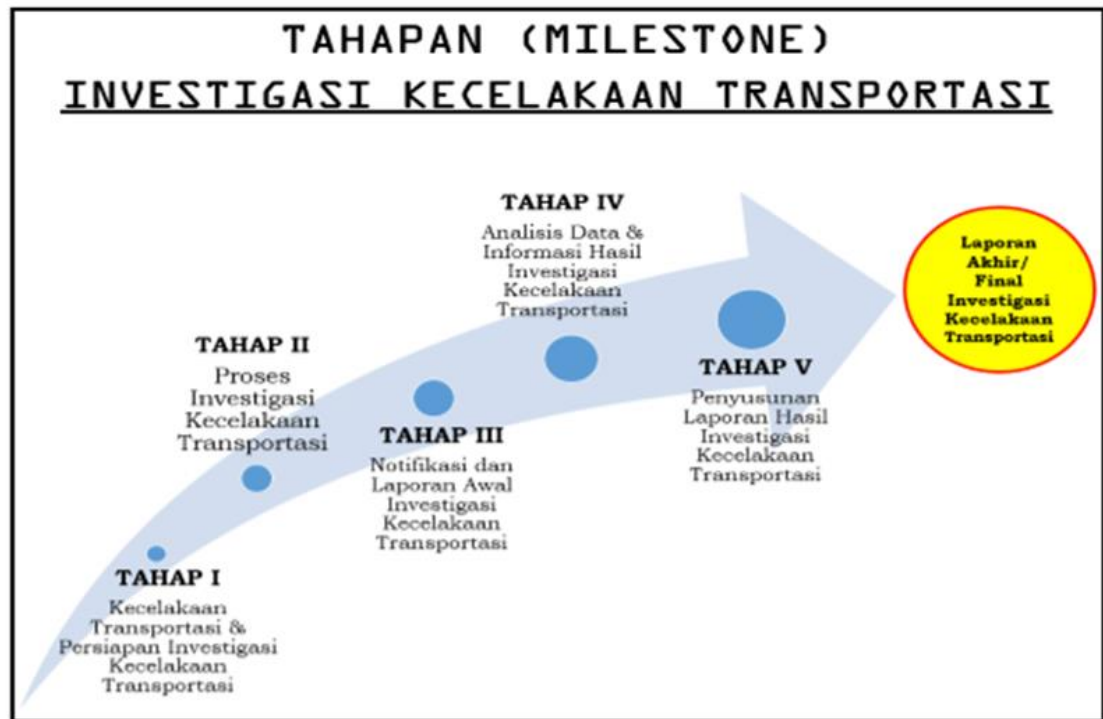
2. Pentahapan penanganan investigasi kecelakaan transportasi idul fitri tahun 2020/1441 H

Investigasi Kecelakaan Transportasi merupakan kegiatan penelitian terhadap penyebab peristiwa atau kejadian pengoperasian sarana transportasi yang mengakibatkan kerusakan sarana transportasi, korban jiwa, dan/atau kerugian harta benda dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis, dan obyektif agar kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali. Dalam kecelakaan transportasi harus dilakukan investigasi karena dari peristiwa tersebut akan mendapatkan pembelajaran dan mengetahui kemungkinan ancaman bahaya (resiko) yang harus dikoreksi agar kecelakaan yang sama tidak terulang terutama pada masa idul fitri tahun 2020/1441 H .

Kegiatan investigasi kecelakaan transportasi ada beberapa tahapan dan secara umum terbagi ke dalam 5 (lima) tahapan, yaitu:

- a. Persiapan investigasi.
- b. Pelaksanaan proses investigasi.
- c. Notifikasi dan Laporan Awal Investigasi Kecelakaan Transportasi.
- d. Analisa data dan informasi hasil investigasi kecelakaan transportasi.
- e. Penyusunan Laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi.

Dari tahapan tersebut diatas, maka dijelaskan dengan gambar sebagai berikut.



Dengan gambar tahapan (*milestone*) di atas tentang tahapan-tahapan investigasi kecelakaan transportasi pada masa idul fitri tahun 2020/1441 H, tergambar langkah atau tahapan makronya kegiatan investigasi kecelakaan transportasi yang kemudian akan ditindaklanjuti oleh tim investigasi masing-masing moda kecelakaan transportasi di lapangan, apabila terjadi kecelakaan transportasi sesuai dengan kriteria penanganan kecelakaan yang menjadi kewenangan KNKT yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi pasal 11 s/d pasal 19.

B. Rekomendasi Keselamatan yang Dipersiapkan pada Idul Fitri Tahun 2020/1441 H

Rekomendasi keselamatan transportasi pada idul fitri tahun 2020/1441 H disampaikan kepada regulator maupun masyarakat yang merayakan lebaran dengan memperhatikan pengendalian transportasi dalam rangka pencegahan COVID-19 secara efektif dan efisien. Memastikan operator memiliki dan menerapkan SOP *Emergency Respons* dalam penanganan gangguan operasional dan kecelakaan transportasi serta memastikan operator sarana dan prasarana transportasi memiliki dan menerapkan SOP

pencegahan penyebaran Covid-19 dan SOP *emergency respons* apabila ditemukan adanya penumpang dan petugas yang menunjukkan gejala terpapar Covid-19.

1. Angkutan jalan

- a. Membuat *Standart Operasional Prosedur* (SOP) penanganan Kejadian Tanggap Darurat (KTD) disesuaikan dengan upaya pencegahan upaya pencegahan penyebaran Covid-19;
- b. Agar regulator dan operator jalan tol mengkaji tata cara pengaturan lalu lintas di dalam rest area agar tidak terjadi *stagnansi* dan membuat *Standart Operasional Prosedur* (SOP) pelayanan fasilitas istirahat, fasilitas parkir di rest area jalan tol dengan upaya pencegahan penyebaran Covid-19;
- c. Membuat rencana pengalihan rute bagi kendaraan umum pada jalur yang berpotensi terjadi rawan kemacetan, dengan disertai petugas yang mengarahkan agar dapat dipastikan kondisi jalan serta fasilitasnya memadai untuk dilalui mobil bus. Guna meningkatkan keselamatan, agar ada petugas yang berjaga pada jalur alternatif khususnya yang *extrem* untuk memberikan peringatan pada pengemudi yang tidak memahami rute tersebut dan umumnya mereka menggunakan panduan dari *Google Maps* atau aplikasi sejenisnya.
- d. Mengkaji ulang mekanisme pemastian laik jalan kendaraan yang akan dipergunakan sebagai armada mudik gratis, agar dilakukan tidak pada saat keberangkatan namun dilakukan 2 (dua) minggu sebelum hari H, sehingga ada waktu perbaikannya dan semua bus untuk mudik gratis harus ada sabuk keselamatan pada bangku penumpang.
- e. Memastikan tersedianya fasilitas istirahat yang memadai dan mengontrol waktu libur pengemudi serta melakukan pemeriksaan kesehatan bagi pengemudi sebelum menjalankan kendaraannya.
- f. Melakukan inspeksi keselamatan jalan pada beberapa ruas jalan menurun (Emen, FO Kretek, Gekbrong dll) untuk memastikan tersediannya papan peringatan penggunaan gigi rendah bagi mobil bus/truk untuk menghindari potensi overheating pada kampas rem serta mengidentifikasi keberadaan dan kelayakan escape ramp (jalur penyelamat) karena beberapa jalur penyelamat kondisinya sudah tidak laik dan justru dapat meningkatkan fatalitas korban jika dipergunakan.

- g. Melakukan simulasi rekayasa lalu lintas yang comprehensive dengan modelling di computer khususnya untuk kebijakan jalan satu arah (*contra flow*) di jalan tol agar dilakukan untuk menghindari terjadinya *bottle neck* dan pembahasannya melibatkan para pemangku kepentingan yang terkait.

2. Angkutan laut

- a. Agar dapat ditunjuk *accountable* unit yang melakukan pengawasan serta sertifikasi prasarana pelabuhan serta melakukan audit secara berkala guna memastikan semua prasarana dalam kondisi laik untuk dioperasikan.
- b. Agar dilakukan peningkatan fasilitas bagi penumpang yang membutuhkan kebutuhan khusus dan anak-anak dan dilakukan perbaikan fasilitas prasarana yang memenuhi aspek keselamatan dan ergonomi.
- c. Agar di setiap pelabuhan penyeberangan memiliki SOP tanggap darurat dan melakukan latihan secara rutin minimal satu tahun sekali, agar senantiasa tanggap dan siap menghadapi kondisi darurat, sehingga dapat dihindarkan jatuhnya korban
- d. Agar dilakukan evaluasi dan penyempurnaan sistem identifikasi penumpang dan kendaraan yang akan masuk kapal, sehingga dapat diketahui secara pasti *manifest* penumpang, barang serta berat kendaraan secara total.
- e. Agar dapat diinformasikan kondisi pelabuhan melalui media sosial, terutama ketika pelabuhan mengalami penumpukan penumpang maupun kendaraan ataupun penutupan operasi dikarenakan cuaca buruk, sehingga penumpang bisa melakukan antisipasi dan tidak memaksakan datang ke pelabuhan.
- f. Agar berat dan jenis muatan truk dapat dibuatkan sistem untuk mengetahui hal tersebut, sehingga dapat dihindarkan truk dengan muatan bahan B3 untuk tidak disatukan dengan penumpang.
- g. Pemberian sanksi bagi kapal yang tidak dapat sandar ataupun hilangnya slot agar dikaji ulang, agar *hazard* yang ada dapat diminimalisir.
- h. Agar jumlah kapal di satu lintas penyeberangan untuk dikaji ulang agar kapal-kapal tersebut dapat beroperasi yang memenuhi nilai ke-ekonomiannya.
- i. Agar pada pelabuhan penyeberangan dapat disediakan kapal tunda untuk membantu sandar ketika cuaca maupun arus yang kuat yang terjadi kapal akan sandar sebagai kelengkapan fasilitas sarana dan/atau prasarana pelabuhan.

- j. Agar fungsi jembatan timbang dan portal dapat diefektifkan di pelabuhan penyeberangan, supaya tidak mengganggu operasional kapal dan keselamatan.
- k. Agar segera dapat disosialisasikan peta laut baik untuk alur penyeberangan maupun *Traffic Separation Scheme* (TSS), supaya kapal-kapal penyeberangan dapat membiasakan diri untuk selalu mengikuti alur pelayaran yang telah ditetapkan.
- l. Agar dievaluasi ulang aturan *lassing* dimana terdapat dua PM untuk masalah *lassing* dan tidak memungkinkan dilakukan di lapangan dengan kondisi pemuatan kendaraan seperti saat ini
- m. Agar dibuat jalur formal pendistribusian informasi cuaca maritim antara BMKG dan Syahbandar serta jika telah ada informasi arus laut agar syahbandar membuat sistem dan menunjuk unit di internal pelabuhan untuk menerima laporan tersebut dan menganalisa serta untuk diinformasikan ke kapal yang akan sandar maupun yang akan berlayar. Jika ada informasi cuaca buruk agar segera disampaikan pada kapal-kapal yang berada dalam wilayah bahaya karena cuaca ekstrim
- n. Agar kedudukan dan formalitas *Ship Traffic Controller* (STC) dapat segera dilakukan evaluasi sehingga keberadaannya dapat dipertanggung jawabkan secara formal serta memenuhi persyaratan *The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities* (IALA).
- o. Perlu segera dilakukan evaluasi menyeluruh SOP di VTS dan jumlah personel serta kompetensi sesuai dengan PM dan standard IALA yang berlaku. Untuk daerah kerja dan tingkat kesibukan yang tinggi agar dibagi wilayah/yurisdiksi dari masing-masing controller agar tidak terjadi overload pada petugas. Khusus VTS yang wilayah kerjanya terdapat alur pelayaran internasional, agar perlu dibuatkan standar Maritim Englishnya dan sesuai dengan standar Radio Telephony.

3. Angkutan kereta api

- a. Melakukan pemeriksaan dan memperlengkapi komponen prasarana perkeretaapian agar sesuai dengan spesifikasi teknis dan standar keselamatan perkeretaapian untuk mempertahankan kehandalan dan tetap laik operasi.
- b. Melakukan evaluasi terhadap proses pemeriksaan dan perawatan jalur KA sehingga *life-cycle* dari prasarana perkeretaapian dapat diprediksi dan dapat

ditentukan tindakan yang tepat untuk memperpanjang *life-span* dari prasarana perkeretaapian.

- c. Meningkatkan koordinasi dengan Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT) guna menentukan mitigasi bahaya banjir pada jalur kereta api di petak jalan antara St. Batang - St. Ujungnegoro yang bersinggungan dengan jalan tol Semarang – Batang.
- d. Melakukan perawatan tubuh ban dan drainase untuk kekokohan struktur serta melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah di sekitar jalur kereta api untuk mitigasi longsor karena perubahan tata guna lahan di sekitar jalur kereta api.
- e. Menutup perlintasan sebidang yang tidak ada penjaga ataupun ilegal, namun jika ada yang bersikeras meminta untuk dibuka, agar dilakukan dengan pernyataan khusus di atas materai oleh penanggung jawab baik dari tokoh masyarakat ataupun aparat pemerintah daerah setempat. Hal tersebut mereka agar bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan di perlintasan sebidang tersebut.

4. Angkutan penerbangan

- a. Agar dibuat jadwal tugas personil dengan masa tugas dan istirahat yang cukup untuk menjamin kebugaran personil saat mealukan tugas.
- b. Pengadaan *extra flight* agar mempertimbangkan jumlah personil baik dari maskapai, penyelenggara bandar udar, penyelenggara navigasi penerbangan, maupun pihak terkait lainnya, untuk menjamin tidak terjadinya kelelahan personil.
- c. Personil yang sedang menjalankan ibadah puasa Ramadhan mengukur kemampuan diri sehingga tetap dapat bekerja dengan optimal.
- d. Pemberian informasi cuaca dan langkah antisipasi yang diperlukan untuk mengatasi kondisi cuaca.

BAB V

RENCANA OPERASI KESELAMATAN TRANSPORTASI

A. Rencana Operasi Transportasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

1. Investigasi kecelakaan LLAJ

Melaksanakan investigasi kecelakaan LLAJ selama periode idul fitri tahun 2020/1441 H dengan cara:

- a. Tiap investigator tetap siap dengan PPE pribadi minimal seperti sarung tangan latex, sarung tangan, *safety shoes* dll;
- b. Dua kelompok investigator yang masing-masing merupakan kombinasi antara investigator level 2 dan level 3 menyimpan masing-masing satu set perlengkapan investigasi minimal di luar kantor seperti *walking meter*, kamera dll untuk mempercepat penerjunan team ke lapangan.
- c. Menyepakati dengan sekretariat SOP pelaksanaan investigasi selama periode angkutan lebaran karena kondisi kantor yang libur (dalam hal keuangan, penggunaan kendaraan operasional dll).
- d. Melakukan koordinasi dan kerjasama dengan DPP Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia guna mengumpulkan data & informasi awal yg terkait dengan kecelakaan.

2. Monitoring dan sosialisasi

- a. Memantau kejadian kecelakaan LLAJ selama periode angkutan lebaran melalui sumber-sumber resmi seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Korlantas POLRI, Dinas Perhubungan sepanjang jalur utama mudik serta media massa;
- b. Menyarankan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk:
 - 1) Bekerjasama dengan Kementerian Kesehatan memeriksa kesiapan fisik dan mental pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan.
 - 2) Bekerjasama dengan Dinas Perhubungan di sepanjang jalur untuk memeriksa kelaikan kendaraan sekaligus penggunaan sabuk keselamatan pada kendaraan.
 - 3) Bekerjasama dengan pihak Kepolisian untuk melakukan sosialisasi keselamatan berkendara termasuk kepada pengemudi kendaraan pribadi bermotor roda empat dan roda dua.

3. Lokasi pemantauan tidak langsung (*remote*)

No.	Lokasi	Identifikasi <i>Safety Action</i>
1.	Pemantauan pada ruas jalan tol: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruas jalan Tol Jakarta – Solo 2. Ruas jalan Tol Merak – Palembang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. SOP penanganan Kejadian Tanggap Darurat (TKD) 2. Pemeriksaan Fasilitas Pelayanan Rest Area Jalan Tol dalam Upaya pencegahan penyebaran Covid-19 dalam hal : <ol style="list-style-type: none"> a. Ketersediaan tempat istirahat bagi bus / kendaraan umum b. Ketersediaan toilet c. Ketersediaan tempat ibadah d. Ketersediaan pemeriksaan kesehatan gratis e. Ketersediaan areal parkir f. Ketersediaan tempat istirahat bagi pengemudi yang mengantuk
2.	Pemantauan pada ruas jalan menurun: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ruas jalan Subang “Emen” 2. Ruas jalan Bumiayu - Purwokerto (FO Kretek) 3. Ruas jalan Sukabumi – Cianjur (Gekbrong) 4. Ruas jalan Pemalang –Purbalingga 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketersediaan dan penempatan papan peringatan yang benar 2. Ketersediaan jalur penyelamat 3. Pengaturan lalu lintas lokal 4. Supervisi dari petugas setempat 5. Ketersediaan areal parkir darurat untuk kendaraan yang mengalami 6. <i>Overheat</i> (sedapat mungkin berupa rest area)
3.	Pemantauan terminal: <ol style="list-style-type: none"> 1. Terminal Jabodetabek (Pulogebang, Lebak Bulus, Kp Rambutan, Tangerang) 2. Terminal Purwokerto 3. Terminal Bungur Asih Surabaya 4. Terminal Tirtonadi Solo 5. Terminal Yogyakarta 6. Terminal Leuwipanjang Bandung 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketersediaan tempat istirahat bagi awak bus / kendaraan umum 2. Ketersediaan toilet 3. Ketersediaan tempat ibadah 4. Ketersediaan pemeriksaan kesehatan gratis 5. Ketersediaan areal parkir 6. Papan peringatan tentang cek tekanan angin ban 7. Banner untuk mengingatkan pengemudi cek tekanan angin 8. Tempat mengukur tekanan angin ban

4.	Pemantauan pada pool bus (sampling) : Sinar Jaya Cibitung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketersediaan tempat istirahat bagi awak bus / kendaraan umum 2. Ketersediaan toilet 3. Ketersediaan tempat ibadah 4. Ketersediaan pemeriksaan kesehatan gratis 5. Ketersediaan areal parkir 6. Papan peringatan tentang cek tekanan angin ban 7. Banner untuk mengingatkan pengemudi cek tekanan angin 8. Tempat mengukur tekanan angin ban 9. Tempat menambah angin ban
5.	Pemantauan pada Pelabuhan Penyebrangan: Pelabuhan Merak, Banten	<ol style="list-style-type: none"> 1. SOP penanganan Kejadian Tanggap Darurat (TKD) 2. Pemeriksaan Fasilitas Pelayanan Rest Area Jalan Tol dalam Upaya pencegahan penyebaran Covid-19 dalam hal : <ol style="list-style-type: none"> a. Ketersediaan tempat istirahat bagi bus / kendaraan umum b. Ketersediaan toilet c. Ketersediaan tempat ibadah d. Ketersediaan pemeriksaan kesehatan gratis e. Ketersediaan areal parkir f. Ketersediaan tempat istirahat bagi pengemudi yang mengantuk
6.	Sosialisai Keselamatan melalui Media Sosial Online KNKT	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata Cara Penggunaan APD 2. Memberikan poster, pamflet terkait pengecekan tekanan angin ban kendaraan 3. Memberikan poster, pamflet terkait <i>fatigue</i> pengemudi

B. Rencana Operasi Transportasi Perkeretaapian

1. Investigasi kecelakaan kereta api

- a. Menerima informasi awal kejadian kecelakaan kereta api dan melaksanakan identifikasi awal untuk penentuan kategori kecelakaan.

- b. Melaksanakan investigasi kecelakaan kereta api apabila memenuhi kategori kecelakaan yang diinvestigasi sebagaimana ditentukan dalam Peraturan Pemerintah No. 62 Tahun 2013.
- c. Melakukan koordinasi dengan tim penanganan kecelakaan setempat/*flying gang* untuk pengamanan barang bukti sehingga tidak mengganggu perjalanan kereta api.
- d. Menyusun laporan segera kecelakaan kereta api serta melaksanakan proses investigasi lanjutan untuk penyelesaian laporan final.
- e. Melaksanakan analisis dan evaluasi kejadian bahaya/ hazard yang terjadi selama masa idul fitri tahun 2020/1441 H.

2. Pencegahan

Menyampaikan himbauan kepada penyelenggara untuk meningkatkan keselamatan dalam penyelenggaraan perkeretaapian sebagai pertimbangan utama dengan melakukan langkah-langkah sebagai berikut:

- a. Meningkatkan pengawasan terhadap seluruh prasarana perkeretaapian terutama jalur kereta api dan stasiun kereta api agar dalam pelaksanaan tugas pengoperasiannya sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- b. Meningkatkan pengawasan terhadap seluruh sarana perkeretaapian agar dalam perawatan dan pengoperasian sarana dilaksanakan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- c. Meningkatkan pengawasan terhadap seluruh SDM yang kompeten agar dalam pelaksanaan tugas pengoperasian kereta api sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- d. Melakukan identifikasi terhadap kemungkinan gangguan keamanan dengan mempergunakan perangkat kamanan yang tersedia dan terlatih termasuk petugas keamanan atau fasilitas identifikasi bahaya yang ada (antara lain metal detector).
- e. Meningkatkan pengawasan terhadap penanganan dan pemeriksaan penumpang, bagasi dan kargo serta pos termasuk tata cara pemuatannya sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- f. Mengambil tindakan secara dini, berkoordinasi dengan unit kerja atau instansi terkait (TNI dan Polri) apabila menemukan kondisi yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan kereta api.

g. Melakukan upaya-upaya pencegahan Covid-19 terhadap penumpang dan petugas secara efektif dan efisien serta penanganan darurat apabila ditemukan korban terpapar Covid-19 sesuai ketentuan yang berlaku, sebagai berikut :

- 1) Penerapan Pola Hidup Bersih dan Sehat (PHBS) bagi seluruh karyawan;
- 2) Penerapan sepenuhnya ticketing online dan check-in online;
- 3) Sterilisasi stasiun dengan pembatasan atau larangan masuk ke dalam gedung stasiun, kecuali penumpang bertiket dan petugas berwenang;
- 4) Pengecekan dan pengawasan kesehatan terhadap penumpang sebelum, selama dan setelah perjalanan dan juga terhadap petugas selama bertugas.
- 5) Pengetatan penerapan jaga jarak, penggunaan sanitasi tangan, masker dan khususnya bagi petugas pemeriksa kesehatan ditambahkan kewajiban penggunaan sarung tangan;
- 6) Pencegahan adanya kerumunan sekelompok orang, petugas dan masyarakat yang tidak berkepentingan dan tanpa alat pelindung Diri (APD) termasuk masker dan sarung tangan, disekitar Stasiun dan Jalur KA (termasuk perlintasan sebidang);
- 7) Melakukan penanganan darurat terhadap gangguan operasional, kecelakaan dan apabila ditemukan korban terpapar Covid-19 sesuai SOP, protokol kesehatan dan ketentuan yang berlaku.

Selain itu mengingat keselamatan perjalanan kereta api bergantung pada kondisi prasarana dan sarana yang laik dan memperhatikan kembali semakin meningkatnya perjalanan kereta api pada masa lebaran, maka disampaikan himbauan untuk memperketat fungsi Direktorat Jenderal Perkeretaapian dalam pengawasan perkeretaapian baik itu aspek prasarana maupun sarana perkeretaapian serta pengoperasiannya.

3. Monitoring

- a. Melaksanakan pemantauan kesiapan prasarana dan sarana perkeretaapian serta SDM perkeretaapian dalam pengoperasian kereta api baik itu dalam masa arus mudik lebaran maupun masa arus balik.
- b. Melaksanakan pemantauan pemeriksaan aspek keselamatan yang dilakukan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- c. Terlibat dalam Posko KNKT .

4. Lokasi pemantauan tidak langsung (*remote*)

Pemantauan Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian akan dilakukan di dua wilayah, yaitu Daerah Operasi (Daop) 2 Bandung, Daop 4 Semarang dan Daop 6 Yogyakarta dengan mempertimbangkan tingginya lalu lintas KA serta jumlah penumpang di wilayah tersebut. Sesuai dengan Surat Ketua KNKT No.: UM.006/1/8 KNKT 2020 Perihal Persiapan Angkutan Lebaran 2020 Tanggal 20 Februari 2020 kepada Menteri Perhubungan, kegiatan pemantauan akan dititik beratkan pada prasarana KA dan perlintasan sebidang.

No.	Lokasi	Spesifik Kegiatan
1	Daop 2 Bandung: a. Kantor Pusat PT KAI (Persero) b. Stasiun Bandung c. Dipo Lokomotif Bandung d. Pusat Kendali Bandung e. Perlintasan resmi pada jalur <i>collector / frontage road</i> di lintas mudik Berkoordinasi dengan: a. Kantor Pusat PT KAI (Persero); b. Daop 2 Bandung; dan c. Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Barat	Akan dilakukan pemantauan dan pengamatan terhadap: a. Kondisi serta perawatan prasarana serta upaya - upaya mitigasi risiko kecelakaan di wilayah tersebut; b. Kesiapan sarana baik dari segi perawatan maupun pengoperasian; c. Kompetensi SDM baik tenaga perawatan maupun pengoperasian sarana dan prasarana; d. Kesiapan tanggap darurat dari operator pada saat terjadi kecelakaan KA; e. Kelengkapan dan kondisi peralatan keselamatan serta kompetensi SDM di perlintasan resmi pada jalur <i>collector / frontage road</i> di lintas mudik yang memiliki risiko kecelakaan tinggi.
2	Daop 4 Semarang: a. Stasiun Semarang Poncol dan Stasiun Semarang Tawang b. Dipo Lokomotif Semarang poncol c. Pusat Kendali Semarang Tawang d. Perlintasan resmi pada jalur <i>collector / frontage road</i> di lintas mudik. Berkoordinasi dengan: a. Daop 4 Semarang; dan b. Balai Teknik Perkeretaapian Wilayah Jawa Bagian Tengah	

3	Daop 6 Yogyakarta: <ol style="list-style-type: none"> Stasiun Tugu Balai Yasa Pengok BPTT Yogyakarta Perlintasan resmi pada jalur <i>collector / frontage road</i> di lintas mudik <p>Berkoordinasi dengan Daop 6 Yogyakarta</p>	
---	---	--

C. Rencana Operasi Transportasi Pelayaran

1. Investigasi kecelakaan pelayaran

Dalam rangka peningkatan keselamatan transportasi serta dukungan untuk mempercepat investigasi terhadap kecelakaan transportasi pada masa idul fitri tahun 2020/1441 H, maka pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran disesuaikan dengan kondisi terkini pengaturan transportasi selama masa idul fitri tahun 2020/ 1441 H. Dampak dari wabah Covid-19 menyebabkan pengurangan dan pembatasan aktifitas transportasi secara umum termasuk larangan untuk tidak mudik lebaran bagi warga yang tinggal di Kawasan Jakarta dan sekitarnya. Hal ini berdampak signifikan terhadap pengaturan dan pengawasan arus transportasi di semua moda. Di moda transportasi pelayaran, faktor risiko terhadap paparan virus dimaksud juga menjadi pertimbangan dalam menyusun rencana operasi pemantauan.

Terkait dengan kondisi tersebut, maka dilakukan pembatasan pemantauan terhadap pelaksanaan angkutan di moda pelayaran dengan mekanisme:

- Menyampaikan permintaan terhadap data kegiatan transportasi secara online kepada pemangku tangan di lokasi-lokasi yang dipantau selama musim lebaran pada situasi arus mudik dan arus balik
- Pemantauan terhadap berita terkini dan tembusan informasi dari para stakeholder di bidang pelayaran terkait aspek keselamatan transportasi maupun berita kecelakaan transportasi.
- Pelaksanaan investigasi lapangan dengan mengirimkan tim investigasi dilakukan utamanya terhadap kecelakaan yang sangat serius dan berakibat besar terhadap seluruh aspek kehidupan masyarakat. Pelaksanaan investigasi ini dilaksanakan

dengan peningkatan kapabilitas investigator terhadap penanganan risiko terpapar wabah penyakit di lokasi kecelakaan,

- d. Investigasi terhadap kasus kecelakaan yang masuk dalam kategori serius dapat dilakukan secara daring dengan melakukan pengumpulan data dan keterangan melalui media komunikasi yang tersedia.

2. Kebijakan keselamatan pelayaran

a. Regulator pelabuhan

- 1) Peningkatan pengawasan pada kondisi kapal sebelum bertolak

Pemeriksaan fisik perlu dipertimbangkan untuk dilakukan meskipun tidak disebutkan dalam peraturan yang berlaku terkait pemeriksaan keberangkatan kapal. Hal ini dilakukan untuk menjadi lapis pertahanan keselamatan dan memastikan kondisi kapal benar-benar laik.

- 2) Untuk angkutan kapal ro-ro

- a) Memastikan bahwa seluruh kendaraan telah terikat lashing sebelum tali tambat dilepas;
- b) Penggunaan fasilitas pelabuhan dengan operator yang memadai, terutama pada Jembatan timbang dan Jembatan bergerak (*moveable bridge*);
- c) Meningkatkan akurasi pencatatan data penumpang, kendaraan dan muatan di atas kendaraan;

- 3) Meningkatkan pemeriksaan terhadap saluran/celah yang ada di geladak kendaraan;

- 4) Meningkatkan pemeriksaan terhadap konstruksi terkait stabilitas kapal penyeberangan antara lain sistem pembuangan dan sistem bilga;

- 5) Meningkatkan pengawasan terhadap proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB);

- 6) Meningkatkan pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) di atas kapal.

b. Operator Kapal/perusahaan pelayaran

- 1) Memastikan kesiapan armada dengan melakukan pemeriksaan ulang kondisi alat keselamatan kapal
- 2) Melakukan pemutakhiran terhadap prosedur keselamatan kapal mengacu pada perubahan kondisi terkini pola angkutan pelayaran.

- 3) Peningkatan pengetahuan Awak Kapal mengenai pengambilan keputusan pada kondisi bahaya terkait:
 - a) Kajian terhadap risiko wilayah perairan dikaitkan dengan perubahan kondisi cuaca di lintasan yang akan dilalui
 - b) Tindakan menghadapi kondisi kapal miring
 - c) Pemeriksaan rutin pada ruangan yang tidak seharusnya ada genangan
 - d) Evakuasi seluruh penumpang ke titik berkumpul (*muster station*)
- 4) Memberikan pelatihan dan informasi yang cukup kepada *Designated Person Ashore* dan Awak Kapal terkait dengan pemahaman terhadap :
 - a) Stabilitas kapal
 - b) Prosedur penanganan keadaan darurat
- 5) Melakukan pemeriksaan dan verifikasi secara berkala mengenai data-data dan informasi stabilitas di atas kapal;
 - a) Meningkatkan perawatan pada saluran-saluran pembuangan air laut di geladak kendaraan;
 - b) Menerapkan aturan secara ketat untuk melarang keberadaan penumpang baik penumpang biasa maupun pengemudi/kernet di geladak kendaraan, larangan merokok di geladak kendaraan dan menghidupkan mesin kendaraan selama pelayaran;
 - c) Meningkatkan peran *Designated Person Ashore* dalam hal pelaksanaan dan pengawasan sistem manajemen keselamatan kapal;
 - d) Peningkatan kemampuan Awak Kapal dengan melaksanakan pelatihan kondisi darurat secara berkesinambungan, khususnya kemampuan Awak Kapal terhadap pengendalian penumpang pada kondisi darurat *crowd and crisis management*;
 - e) Meningkatkan sistem ronda/jaga keliling untuk memantau potensi-potensi bahaya utamanya di geladak kendaraan;
 - f) Penempatan dan pengaturan jarak antara kendaraan sesuai ketentuan yang berlaku dengan lebih menekankan pada aspek keselamatan;
Memeriksa peralatan pendeteksi awal kebakaran yang sesuai untuk geladak kendaraan yang berpotensi terjadinya kebakaran.

c. Penyelenggara pelabuhan penyeberangan

- 1) Meningkatkan pengawasan terhadap pengaturan muatan dan kendaraan di atas kapal penyeberangan;
- 2) Pemutakhiran prosedur tanggap darurat kebencanaan.
- 3) Pemutakhiran data cuaca berikut pemberitaannya ke kapal-kapal yang beroperasi secara simultan dan tepat waktu.
- 4) Mengoptimalkan Jembatan timbang untuk menyediakan informasi tentang berat kendaraan yang akan dimuat ke kapal penyeberangan sehingga dapat digunakan terkait perhitungan stabilitas kapal;
- 5) Menerapkan aturan standar pelayanan minimal pengoperasian kapal penyeberangan, seperti halnya pelarangan penumpang di geladak kendaraan dan pelarangan menghidupkan mesin kendaraan selama kapal berlayar dengan menekankan pada pemberian konsekuensi yang jelas dan tegas terhadap setiap pelanggaran ketentuan;
- 6) Memaksimalkan sistem pemantauan untuk dapat mengetahui jumlah dan identitas penumpang secara tepat yang berada di atas kapal;
- 7) Pengawasan terhadap sistem pemuatan di antaranya penerapan jarak antara kendaraan di dek kendaraan, berat dan tinggi muatan maksimum di setiap kendaraan truk serta pengawasan terhadap penempatan kendaraan di kapal (*stowage plan*) untuk kepentingan stabilitas kapal;
- 8) Melakukan pengawasan terhadap barang-barang yang dimuat di dalam kendaraan terutama barang-barang yang berkategori barang berbahaya;
- 9) Melakukan pemantauan secara ketat terhadap tinggi muatan pada kendaraan truk yang dapat menghalangi efektifitas kinerja pemadam api tetap (*sprinkler*).

d. Awak kapal

- 1) Mempunyai pengetahuan dan kemampuan yang cukup untuk menangani penumpang dalam jumlah besar, terutama pada saat kondisi darurat terjadi di pelabuhan maupun di atas kapal.
- 2) Meningkatkan pemeriksaan secara berkala pada ruang-ruang di bawah geladak kendaraan dan tangki-tangki yang fungsinya tidak untuk menyimpan air;
- 3) Memastikan setiap saluran buangan air pada geladak kendaraan berfungsi dengan baik;

- 4) Melakukan penataan kendaraan di geladak kendaraan dengan memperhatikan ketentuan keamanan, keselamatan dan kenyamanan pelayaran;
- 5) Memastikan bahwa tidak terdapat lagi penumpang yang tetap tinggal di dalam kendaraannya atau di geladak kendaraan;
- 6) Memaksimalkan patroli kebakaran sebagai upaya dini pencegahan terjadinya kebakaran di geladak kendaraan;
- 7) Memastikan seluruh peralatan pemadam kebakaran berfungsi dengan baik dan dapat dioperasikan dengan cepat dan lancar;
- 8) Nakhoda wajib memberikan arahan dan bimbingan kepada bawahannya agar selalu siap dalam menghadapi kemungkinan bahaya yang akan terjadi selama dalam pelayaran;

3. Lokasi pemantauan tidak langsung (*remote*)

No.	Lokasi pelabuhan dan pertimbangan	Spesifik kegiatan	Perkiraan pelaksanaan
1	Pelabuhan Penyeberangan Merak Banyak pemudik yang merupakan buruh migran menggunakan transportasi penyeberangan.	a. Pengawasan lalu lintas penyeberangan dan alur selat sunda b. Peletakan bagasi penumpang, tempat duduk penumpang, akses darurat. c. Alat keselamatan kapal. d. Rambu Navigasi. e. Manifest penumpang. f. Kondisi prasarana pelabuhan penyeberangan g. Prosedur tanggap darurat: kecelakaan, penumpang dan atau awak kapal terdampak	Minggu Ke-1 Mei 2020
2	Pelabuhan Tanjung Mas, Semarang Fokus angkutan kapal ro-ro	a. Penanganan Muatan Berbahaya, Manifest penumpang dan muatan truk. b. Kesiapan alat keselamatan armada c. Perencanaan	Minggu Ke-1 Mei 2020

		<p>pemeriksaan penumpang dari semua aspek kesehatan, keselamatan dan keamanan</p> <p>d. Prosedur tanggap darurat: kecelakaan, penumpang dan awak kapal terdampak</p>	
3	<p>Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya</p> <p>Fokus angkutan kapal ro-ro</p>	<p>a. Penanganan Muatan Berbahaya, Manifest penumpang dan muatan truk.</p> <p>b. Perencanaan pemeriksaan penumpang dari semua aspek kesehatan, keselamatan dan keamanan</p> <p>c. Prosedur tanggap darurat: kecelakaan, penumpang dan awak kapal terdampak</p>	Minggu Ke-2 Mei 2020
4	<p>Pelabuhan Kali Adem, Muara Angke, focus angkutan kapal cepat Muara Angke – Kep Seribu</p>	<p>a. Penanganan Manifest penumpang dan muatan.</p> <p>b. Kesiapan armada angkutan</p> <p>c. Perencanaan pemeriksaan penumpang dari semua aspek kesehatan, keselamatan dan keamanan.</p> <p>d. Prosedur tanggap darurat: kecelakaan, penumpang dan awak kapal terdampak</p>	Minggu Ke-2 Mei 2020
5	<p>Pelabuhan Gresik, focus angkutan kapal cepat Gresik - Bawean</p>	<p>a. Penanganan Manifest penumpang dan muatan.</p> <p>b. Kesiapan armada angkutan</p> <p>c. Perencanaan pemeriksaan penumpang dari semua aspek kesehatan, keselamatan dan keamanan.</p> <p>d. Prosedur tanggap</p>	Minggu Ke-2 Mei 2020

		darurat: kecelakaan, penumpang dan atau awak kapal terdampak	
6	Pelabuhan Ambon, fokus angkutan kapal penumpang arus balik	<ul style="list-style-type: none"> a. Penanganan Manifest penumpang dan muatan. b. Kesiapan armada angkutan c. Perencanaan pemeriksaan penumpang dari semua aspek kesehatan, keselamatan dan keamanan. d. Prosedur tanggap darurat: kecelakaan, penumpang dan atau awak kapal terdampak 	Minggu ke-4 Mei 2020
7	Pelabuhan Bakauheni, fokus angkutan penyeberangan pada situasi arus balik	<ul style="list-style-type: none"> a. Penanganan Manifest penumpang dan muatan. b. Kesiapan armada angkutan penyeberangan c. Perencanaan pemeriksaan penumpang dari semua aspek kesehatan, keselamatan dan keamanan. d. Prosedur tanggap darurat: kecelakaan, penumpang dan atau awak kapal terdampak 	Minggu ke-4 Mei 2020
8	Pelabuhan Makassar, fokus angkutan penumpang pada situasi arus balik	<ul style="list-style-type: none"> e. Penanganan Manifest penumpang dan muatan. f. Kesiapan armada angkutan penyeberangan g. Perencanaan pemeriksaan penumpang dari semua aspek kesehatan, keselamatan dan keamanan. h. Prosedur tanggap darurat: kecelakaan, penumpang dan atau awak kapal terdampak 	Minggu ke-1 Juni 2020

D. Rencana Operasi Transportasi Penerbangan

Setiap tahunnya menjelang lebaran secara rutin Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melakukan *ramp check* dan *surveillance* ke seluruh sarana dan prasarana penerbangan dan pendukungnya.

KNKT mengapresiasi tindakan pro-aktif dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tersebut guna memastikan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya, sesuai amanah Undang-Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

1. Investigasi kecelakaan penerbangan

- a. Membuat penjadwalan bagi staff pendukung/ investigator sebagai penerima laporan kecelakaan dan *notification officer* yang bertugas menerima pemberitahuan atas terjadinya suatu kecelakaan atau kejadian serius, dan meneruskan informasi tersebut ke Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan.
- b. Membuat penjadwalan kepada investigator dan tenaga ahli bidang penerbangan yang sewaktu-waktu diperlukan siap untuk diberangkatkan ke lokasi kecelakaan;
- c. Mempersiapkan investigator dengan peralatan dan dokumen yang diperlukan, khususnya dengan PPE untuk mengatasi Covid-19, untuk menjamin keselamatan investigator di lokasi jika terjadi kecelakaan.
- d. Menugaskan staff pendukung secara bergilir untuk membantu proses investigasi jika diperlukan.

2. Pencegahan

- a. Bekerjasama secara aktif dan dinamis dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, operator penerbangan, operator pengatur lalu lintas udara dan operator bandar udara, dalam hal tukar menukar informasi kemungkinan adanya ketidak-sesuaian operasional dengan standar yang ditetapkan (*hazard*), guna mencegah ketidak-sesuaian operasional itu berkembang menjadi suatu kecelakaan.
- b. Mengingatkan kepada operator penerbangan, penyedia jasa navigasi penerbangan, operator bandar udara dan instansi terkait lainnya untuk memastikan kesiapan armada dan crew, kemampuan dan kapasitas bandar udara, juga kemampuan

sistem navigasi penerbangan dan sarana pendukung lainnya untuk menjamin kelancaran dan keselamatan penerbangan.

- c. Mengingatkan kepada operator penerbangan, penyedia jasa navigasi penerbangan, operator bandar udara dan instansi terkait lainnya untuk melakukan pemeriksaan kesehatan dan menjaga batasan jam kerja sesuai dengan peraturan untuk menghindari terjadinya kelelahan (*fatigue*) personil.

3. Monitoring

- a. Meninjau kesiapan bandar udara dan pesawat udara angkutan lebaran ditinjau dari sisi keselamatan di beberapa bandar udara.
- b. Memantau pelaksanaan angkutan lebaran baik di Posko KNKT maupun di beberapa bandar udara sebagai percontohan.

4. Lokasi pemantauan tidak langsung (*remote*)

Pemantauan operasi keselamatan transportasi idul fitri tahun 2020/1441 H oleh Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan bekerjasama dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, operator penerbangan, penyedia jasa navigasi penerbangan, operator bandar udara, dan instansi terkait lainnya akan meliputi 7 bandar udara yaitu Kualanamu (Medan), Soekarno-Hatta (Jakarta), Yogyakarta International Airport (Yogyakarta), Djuanda (Surabaya), Sultan Hasanuddin (Makassar), I Gusti Ngurah Rai (Bali) dan Kertajati (Jawa Barat).

Metode pemantauan dapat dilakukan secara tidak langsung (*remote*) terutama untuk bandara lain di seluruh Indonesia melalui posko KNKT atau melalui laporan per telepon, email, layanan pesan (SMS atau Whatsapps) atau portal www.sisfoangud.dephub.go.id/poskoangud.
