

# LAPORAN AKUNTABILITAS KINERJA INSTANSI PEMERINTAH (LKIP)

Komite Nasional Keselamatan Transportasi

# 2021

## 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 2 Tahun 2012 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. 2 Tahun 2012 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 2021.

Laporan ini memuat hasil capaian kinerja yang diukur dalam 11 Indikator kinerja yang mengukur keberhasilan dari 6 Sasaran Program yang telah tercapai sebesar 100%. Capaian tersebut didukung dengan dana sebesar Rp. 46.154.576.000 dan terealisasi sebesar Rp. 46.134.093.878 atau 99,96%. Kualitas penyerapan anggaran tersebut mempertimbangkan ketercapaian output kegiatan dan outcome yang dihasilkan dari pelaksanaan kegiatan tersebut sehingga dapat memberikan dampak yang bermanfaat bagi masyarakat luas.

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

## KATA PENGANTAR

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

Sebagai salah satu instansi pemerintah dengan tugas pokok dan fungsi melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, Komite Nasional Keselamatan Transportasi tentunya juga harus menyampaikan Laporan Kinerja Tahunan sehingga para stakeholder dan masyarakat umum mendapat informasi tentang apa yang telah dilakukan dalam Tahun Anggaran yang telah berakhir pada 31 Desember 2021.

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

Jakarta, Januari 2022

**KEPALA SEKRETARIAT  
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN  
TRANSPORTASI**



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

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI .....	iv
DAFTAR TABEL .....	v
DAFTAR GAMBAR .....	vi
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Tugas dan Fungsi KNKT .....	2
1.3 Organisasi KNKT .....	4
1.4 Sumber Daya Manusia (SDM) .....	13
1.5 Peran dan Isu Strategis .....	16
1.6 Sistematika Penyajian .....	24
BAB II PERENCANAAN KINERJA .....	26
2.1 Perencanaan Strategis.....	26
2.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2021 .....	26
2.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2021 .....	27
BAB III AKUNTABILITAS KINERJA .....	33
3.1 Tahapan Pengukuran Kinerja .....	33
3.2 Capaian Kinerja .....	33
3.3 Realisasi Anggaran .....	35
BAB IV PENUTUP .....	49
4.1 Kesimpulan .....	49
4.2 Saran Tindak Lanjut .....	49
Lampiran .....	50
A. Realisasi Anggaran Tahun 2021	
B. Capaian Kinerja	
C. Perjanjian Kinerja Tahun 2021	
D. Rencana Kinerja Tahunan 2021	
E. Hasil Rekomendasi yang ditindaklanjuti stakeholder	



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah dan Persentase SDM KNKT Menurut Status Kepegawaian dan Jenis Kelamin .....	13
Tabel 1.2 Jumlah dan persentase SDM KNKT menurut status golongan kepangan .....	14
Tabel 2.1 Rencana Kinerja Tahunan 2021 KNKT .....	26
Tabel 2.2 Perjanjian Kinerja Tahun 2021 .....	27
Tabel 2.3 Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2021 .....	28
Tabel 2.4 Sasaran Strategis KNKT 2021 .....	29
Tabel 2.5 Alokasi Anggaran Tahun 2021 .....	31
Table 3.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021 .....	33
Tabel 3.2 Capaian Sasaran dan Indikator Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2021 .....	34
Tabel 3.3 Capaian SS 1 : Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi .....	35
Tabel 3.4 Pagu dan Realisasi SS 1 : Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi .....	35
Tabel 3.5 Laporan kecelakaan transportasi 2021 .....	36
Tabel 3.6 Capaian SS 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum .....	38
Tabel 3.7 Pagu dan Realisasi SS 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum .....	38
Tabel 3.8 Capaian SS 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT .....	39
Tabel 3.9 Pagu dan Realisasi SS 3: Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT .....	39
Tabel 3.10 Capaian SS 4: Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT .....	40
Tabel 3.11 Pagu dan Realisasi SS 4: Meningkatnya layanan komunikasi dan informasi publik KNKT .....	40
Tabel 3.12 Capaian SS 5 : Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi .....	41
Tabel 3.13 Pagu dan Realisasi SS 5 : Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan kegiatan pendukung tugas dan fungsi .....	42
Tabel 3.14 Capaian SS 6: Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan KNKT .....	44
Tabel 3.15 Pagu dan Realisasi SS 6: Meningkatnya Kapabilitas Kerjasama dan Kemitraan KNKT .....	44
Tabel 3.16 Pagu dan Realisasi Anggaran 2021 .....	45
Tabel 3.17 Capaian Alokasi DIPA KNKT TA. 2021 .....	46

## DAFTAR GAMBAR

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

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Salah satu azas dalam penerapan tata pemerintahan yang baik adalah akuntabilitas. Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) merupakan suatu perwujudan kewajiban instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan oleh pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan melalui rencana strategi/kerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik. Akuntabilitas tersebut, salah satunya diwujudkan dalam bentuk penyusunan Laporan Kinerja.

Kementerian/Lembaga diharuskan memberikan informasi kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas kinerja yang telah dan seharusnya dicapai dan sebagai upaya perbaikan berkesinambungan bagi instansi pemerintah untuk meningkatkan kinerjanya. 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 2 Tahun 2012 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. 2 Tahun 2012 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. 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.

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 2021 merupakan sebagai bentuk pertanggungjawaban untuk melaporkan keberhasilan dan kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan di dalam Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2021, serta sebagai umpan balik untuk memacu perbaikan kinerja KNKT pada tahun mendatang.

Sekretariat KNKT sebagai unit kerja pendukung KNKT yang merupakan salah satu satuan kerja di lingkungan Kementerian Perhubungan juga berkewajiban untuk menyampaikan Laporan Akuntabilitas Kinerja Tahunan sebagaimana unit kerja lainnya. Hal tersebut ditegaskan dalam berbagai peraturan perundang-undangan diantaranya adalah Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 69 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Penetapan Kinerja dan Laporan Akuntabilitas Kinerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Secara fungsional, penyusunan Laporan Kinerja KNKT Tahun 2020 dimaksudkan sebagai bentuk pertanggungjawaban untuk melaporkan keberhasilan dan kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan di dalam Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2020, 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 dan Fungsi**

Dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012, KNKT memiliki tugas sebagai berikut:

1. Melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi;
  - Pelaksanaan tugas investigasi dilakukan tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan transportasi (pasal 5).
2. Memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait;



- Pelaksanaan tugas pemberian hasil investigasi kecelakaan kepada pihak terkait dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama (pasal 7).
3. Memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.
    - Pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden dilakukan untuk perumusan kebijakan di bidang transportasi (pasal 8).

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

1. Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
2. Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga /organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
3. Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan transportasi;
4. Penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;
5. Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
6. Pelaksanaan monitoring/pemantauan dan klarifikasi terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
7. Penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan;
8. Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
9. Penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan; dan
10. Pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

Investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT dilakukan tidak untuk menentukan kesalahan dan kelalaian (*no blame*), tidak untuk memberikan sanksi/hukuma (*no judicial*) dan tidak untuk mencari siapa yang bertanggungjawab menanggung kerugian (*no liability*) atas terjadinya kecelakaan transportasi sesuai prinsip pelaksanaan investigasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013.

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.

Pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden yang dilakukan oleh KNKT melalui Menteri Perhubungan dilakukan untuk perumusan kebijakan di bidang transportasi dalam upaya pencegahan kecelakaan transportasi. Dalam melaksanakan tugasnya KNKT wajib menaati norma hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan dan menjaga kerahasiaan keterangan yang karena sifatnya merupakan rahasia yang diperoleh berdasarkan kedudukannya sebagai anggota KNKT.

Pelaksanaan tugas KNKT dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi dilakukan oleh sejumlah investigator yang dikoordinasikan Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan, dan Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan bidang keahliannya, di mana masing-masing Ketua Sub Komite Investigasi mengkoordinasikan paling banyak 10 (sepuluh) investigator.

KNKT juga dapat mengangkat Tenaga Ahli yang memiliki kompetensi dan/atau keahlian khusus. Tenaga Ahli ini bersifat *ad hoc* dan hanya untuk membantu melaksanakan tugas investigasi kecelakaan transportasi tertentu. Dalam pelaksanaan tugasnya KNKT dapat:

- a. Bekerja sama dengan pihak lain; dan
- b. Meminta data dan keterangan kepada pejabat instansi, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat, dan/ atau pihak lain yang dipandang perlu.

### **1.3 Organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi**

KNKT didirikan berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999. Berdasarkan Keputusan Presiden tersebut KNKT bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan di dalam pelaksanaan tugas-tugasnya. Selanjutnya mengingat beratnya tugas dan tanggung jawab KNKT, pada tanggal 5 Januari 2012 Presiden RI menandatangani Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang KNKT yang mengatur ulang posisi KNKT menjadi sebuah lembaga yang bertanggung jawab kepada Presiden. KNKT bertugas untuk melaksanakan investigasi Kecelakaan Transportasi untuk mencari penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan objektif agar kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali. KNKT melaksanakan investigasi dengan prinsip “*cepat, tepat, akurat, transparan, mandiri dan akuntabel*” dengan motto *DO NOT JUMP TO CONCLUSION* yang artinya tidak boleh ada satu pihakpun yang dapat menyimpulkan penyebab terjadinya kecelakaan transportasi sebelum investigasi selesai.

Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 memberikan perubahan keanggotaan KNKT menjadi lebih jelas, yaitu terdapat Ketua, Wakil Ketua dan 4 (empat) Ketua Sub Komite Investigasi dan dibantu oleh Investigator Keselamatan Transportasi untuk masing-masing moda transportasi sejumlah 10 (sepuluh) personel dan tenaga ahli yang sifatnya *ad hoc*.

Namun jumlah investigator perlu dipersiapkan tambahan yang memadai. Investigator yang bersifat tidak tetap untuk mendukung kelancaran tugas investigasi dan memantau rekomendasi yang telah dikeluarkan oleh KNKT.

Dalam pelaksanaannya oleh lembaga atau instansi terkait sehingga diperlukan adanya tim monitoring pelaksanaan rekomendasi. Konsep kelembagaan KNKT adalah menjadi lembaga yang dapat meningkatkan keselamatan transportasi dan bekerja secara terpisah dari pengaruh lembaga pemerintahan yang bertanggung jawab dalam bidang transportasi. Oleh karena itu KNKT menjadi lembaga yang terpisah dan independen dari infiltrasi lembaga pemerintahan lainnya dalam mengeluarkan produk kerjanya (rekomendasi). Independensi KNKT diharapkan dapat mendukung keleluasaan KNKT untuk turut serta melaksanakan pengawasan sistem transportasi, melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, dan memberikan rekomendasi yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan transportasi melalui rekomendasi yang diterbitkan. KNKT beranggotakan 6 (enam) orang yang diangkat oleh Presiden dengan masa tugas selama 4 (empat) tahun, yaitu sebagai berikut:

1. Ketua KNKT merangkap Anggota;
2. Wakil Ketua KNKT merangkap Anggota;
3. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian merangkap Anggota;
4. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran merangkap Anggota;
5. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan merangkap Anggota; dan
6. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merangkap Anggota.

Struktur organisasi KNKT sesuai dengan Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2012 sebagai berikut:

Gambar 1.1  
**STRUKTUR ORGANISASI**  
**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI**  
**SESUAI PERPRES NO. 2 TAHUN 2012**



**a. Ketua KNKT**

Ketua KNKT mempunyai tugas:

- 1) Memimpin pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi;
- 2) Memimpin pemberian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait; dan
- 3) Memimpin pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua KNKT menyelenggarakan fungsi memimpin organisasi KNKT dalam hal, sebagai berikut:

- 1) Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- 2) Penetapan tim investigasi kecelakaan transportasi;

- 3) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- 4) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 5) Penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- 6) Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- 7) Pelaksanaan klarifikasi dan monitoring/pemantauan terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- 8) Penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan hasil investigasi transportasi;
- 9) Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
- 10) Penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan; dan
- 11) Pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

**b. Wakil Ketua**

Wakil Ketua KNKT mempunyai tugas membantu Ketua dalam memimpin pelaksanaan tugas KNKT dan secara khusus melakukan monitoring dan evaluasi pelaksanaan tugas dan fungsi Investigator dan Tenaga Ahli serta laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Wakil Ketua KNKT menyelenggarakan fungsi:

- 1) Membantu pelaksanaan tugas dan fungsi Ketua KNKT;
- 2) Pelaksanaan pemantauan/monitoring pelaksanaan kegiatan Investigator dan Tenaga Ahli;
- 3) Pelaksanaan evaluasi atas keberadaan dan kegiatan Investigator dan Tenaga Ahli;
- 4) Pelaksanaan pemantauan/monitoring pembuatan dan penyelesaian pembuatan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi terdiri dari pemberitahuan (notification), laporan awal (preliminary report), dan laporan akhir (final report);
- 5) Pelaksanaan evaluasi materi laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi yang terdiri dari pemberitahuan (notification), laporan awal (preliminary report), dan laporan akhir (final report);
- 6) Pelaksanaan pemantauan/monitoring kesiapan bahan/materi laporan kinerja KNKT kepada Menteri dan/atau Presiden dan jumpa jurnalis (press release);
- 7) Pelaksanaan pemantauan/monitoring kesiapan bahan/materi saran dan pertimbangan kepada Presiden.



**c. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan perkeretaapian;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan perkeretaapian melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan perkeretaapian;
- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan perkeretaapian;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan perkeretaapian, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 10) Materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

**d. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan pelayaran;

- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan pelayaran;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan pelayaran, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
- 10) Materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

**e. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan penerbangan;
- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan yang terdiri dari pemberitahuan (*notification*), laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan penerbangan;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan penerbangan, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;

- 10) Menyusun materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurangkurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

**f. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
- 10) Menyusun materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurangkurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

**g. Investigator Kecelakaan Perkeretaapian**

Investigator Kecelakaan Perkeretaapian mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan perkeretaapian sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan investigasi kecelakaan perkeretaapian melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan perkeretaapian;

- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan perkeretaapian;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan perkeretaapian beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan perkeretaapian guna mewujudkan keselamatan perkeretaapian.

#### **h. Investigator Kecelakaan Pelayaran**

Investigator Kecelakaan Pelayaran mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan pelayaran sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Pelayaran menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan pelayaran;
- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan pelayaran;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan pelayaran beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan pelayaran guna mewujudkan keselamatan pelayaran.

#### **i. Investigator Kecelakaan Penerbangan**

Investigator Kecelakaan Penerbangan mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan penerbangan sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Penerbangan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan penerbangan;
- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan penerbangan;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;

- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan (*notification*, *preliminary report*, dan *final report*) hasil investigasi kecelakaan penerbangan beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan penerbangan guna mewujudkan keselamatan penerbangan.

**j. Investigator Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Investigator Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan guna mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Tugas pokok dan fungsi serta struktur organisasi Sekretariat KNKT diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Sekretariat KNKT merupakan unit kerja pendukung KNKT yang berada di lingkungan Kementerian Perhubungan yang tugas memberikan dukungan teknis dan administratif kepada KNKT. Secara fungsional berada di bawah dan bertanggung jawab kepada KNKT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Sekretariat KNKT menyelenggarakan fungsi:

- 1) Penyusunan rencana, program dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan;
- 2) Pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan barang milik negara;



- 3) Pelaksanaan urusan kepegawaian dan pengelolaan SDM investigasi, hukum, organisasi, tata laksana, rumah tangga, dan keprotokolan;
- 4) Pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi;
- 5) Pemberian dukungan pelaksanaan kerja sama investigasi dan kerja sama lainnya; dan
- 6) Pengelolaan data dan informasi serta hubungan masyarakat.

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.

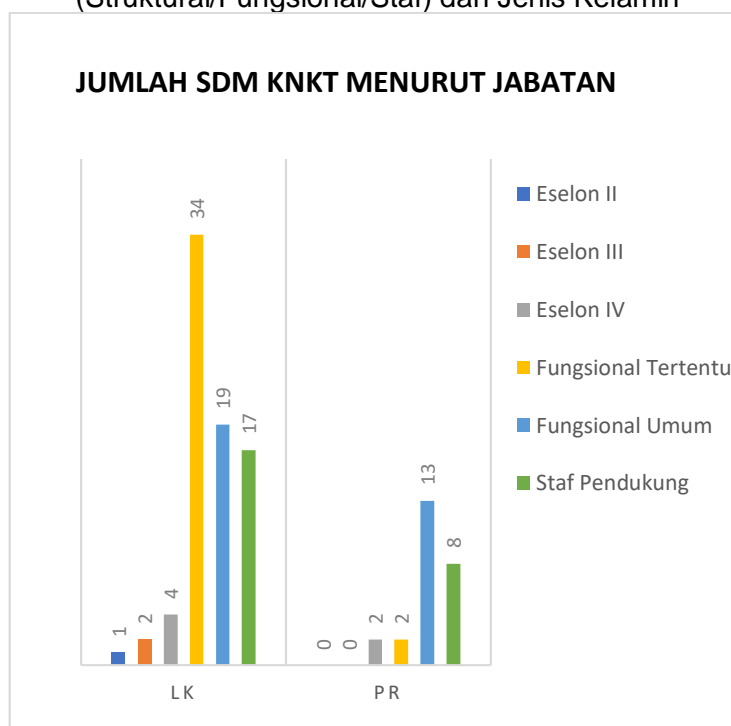
**1.4 Sumber Daya Manusia (SDM)**

Pada tahun 2021 KNKT memiliki jumlah Sumber Daya Manusia sebanyak 102 orang yang terdiri dari Pejabat struktural sebanyak 9 orang, Pegawai Fungsional Tertentu sebanyak 36 orang, fungsional umum sebanyak 32 orang (anggota KNKT dan Investigator) dan Staf Pendukung sebanyak 25 orang.

Tabel 1.1  
Jumlah dan Persentase SDM KNKT Menurut Status Kepegawaian (Struktural/Fungsional/Staf) dan Jenis Kelamin

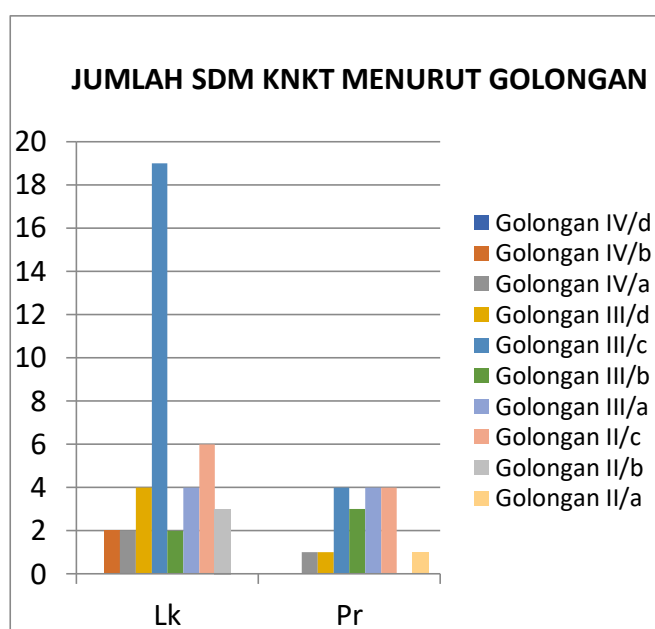
No	Status Kepegawaian	Jumlah Pegawai			Presentase Komposisi Pegawai			Presentase Partisipasi Pegawai		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
I	Struktural									
1.1	Eselon II	1	0	1	100,00	0,00	100,00	1,30	0,00	0,98
1.2	Eselon III	2	0	2	100,00	0,00	100,00	2,60	0,00	1,96
1.3	Eselon IV	4	2	6	66,67	33,33	100,00	5,19	8,00	5,88
	<b>Sub Total</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>77,78</b>	<b>22,22</b>	<b>100,00</b>	<b>9,09</b>	<b>8,00</b>	<b>8,82</b>
II	Fungsional Tertentu									
2.1	Anggota KNKT	4	0	4	100,00	0,00	100,00	11,76	0,00	11,11
2.2	Investigator	30	2	32	93,75	6,25	100,00	88,24	100,00	88,89
	<b>SubTotal</b>	<b>34</b>	<b>2</b>	<b>36</b>	<b>94,44</b>	<b>5,56</b>	<b>100,00</b>	<b>44,16</b>	<b>8,00</b>	<b>35,29</b>
III	Fungsional Umum	18	14	32	59,38	40,63	100,00	24,68	52,00	31,37
IV	Staf Pendukung	17	8	25	68,00	25,00	100,00	22,08	32,00	24,51
	<b>JUMLAH</b>	<b>76</b>	<b>26</b>	<b>102</b>	<b>75,49</b>	<b>23,35</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Gambar 1.2  
Grafik jumlah SDM KNKT Menurut Status Kepegawaian (Struktural/Fungsional/Staf) dan Jenis Kelamin



Tabel 1.2  
Jumlah dan Persentase SDM KNKT Menurut Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin Posisi Tahun 2021

No	Golongan	Jumlah Pegawai			Presentase Komposisi Pegawai			Presentase Partisipasi Pegawai		
		Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr	Lk	Pr	Lk+Pr
1	Golongan IV/e	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	Golongan IV/d	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	Golongan IV/c	1	0	1	0.00	0.00	100.00	2.33	0.00	1.64
4	Golongan IV/b	2	0	2	100.00	0.00	100.00	4.65	0.00	3.28
5	Golongan IV/a	2	1	3	66.67	33.33	100.00	4.65	5.56	4.92
6	Golongan III/d	4	1	5	80.00	20.00	100.00	9.30	5.56	8.20
7	Golongan III/c	19	4	23	82.61	17.39	100.00	44.19	22.22	37.70
8	Golongan III/b	2	3	5	40.00	60.00	100.00	4.65	16.67	8.20
9	Golongan III/a	4	4	8	50.00	50.00	100.00	9.30	22.22	13.11
10	Golongan II/d	0	0	0	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
11	Golongan II/c	6	4	10	60.00	40.00	100.00	13.95	22.22	16.39
12	Golongan II/b	3	0	3	100.00	0.00	100.00	6.98	0.00	4.92
13	Golongan II/a	0	1	1	0.00	100.00	100.00	0.00	5.56	1.64
<b>JUMLAH</b>		<b>43</b>	<b>18</b>	<b>61</b>	<b>70.49</b>	<b>29.51</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>	<b>100.00</b>



Gambar 1.3  
Grafik jumlah SDM KNKT Menurut Golongan Kepangkatan dan Jenis Kelamin Posisi Tahun 2021

## 1.5 Peran dan Isu Strategis KNKT

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. 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 sebagaimana halnya negara-negara lain seperti Amerika Serikat memiliki NTSB (National Transportation Safety Board), Perancis BEA (French Bureau Enquetes Accidentes), Australia ATSB (Australian Transportation Safety Bureau), Singapore AAIB (Air Accident Investigation Bureau), Canada TSB (Canadian Transportation Safety Board), China CIAIC (Civil Aviation Accidents and Incidents Investigation Commission), Belanda Dutch Safety Board, Italia ANSV (Agenzia Nazionale Per La Sicurezza Del Volo), Korea KARAIB (Korean Aviation and Railway Accident Investigation Board), Jepang JARAIC (Japanese Aircraft and Railway Accident Investigation Commission) Kamboja AAIU (Air Accident Investigations Unit) dan sebagainya.

Pasal 175 Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 256 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 357 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengamanatkan adanya Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang menangani investigasi kecelakaan transportasi. Meskipun dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak terdapat pasal yang menentukan adanya Komite Nasional Keselamatan Transportasi namun Pasal 206 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengisyaratkan adanya audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina lalu lintas angkutan jalan. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang menjadi dasar pelaksanaan tugas pokok KNKT disebutkan bahwa yang menangani investigasi kecelakaan transportasi adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Meskipun dalam melaksanakan tugas dan fungsinya KNKT dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 namun dalam pelaksanaan investigasi, KNKT bersifat mandiri atau independen dan bertanggung jawab atas obyektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi. Wajib menaati norma hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan serta menjaga

kerahasiaan keterangan yang karena sifatnya merupakan rahasia KNKT yang diperoleh berdasarkan kedudukannya sebagai anggota.

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.

Dalam menentukan penyebab terjadinya suatu kecelakaan transportasi terkadang masyarakat ingin cepat mengetahui penyebabnya. Namun KNKT selaku lembaga investigasi keselamatan transportasi tidak akan terburu-buru menyampaikan penyebab terjadinya kecelakaan sampai hasil investigasi kecelakaan transportasi dan analisis secara keseluruhan selesai dilaksanakan.

Peraturan perundang-undangan terkait maupun standar operasional prosedur telah menetapkan bahwa untuk mengetahui penyebab terjadinya suatu kecelakaan transportasi akan dimuat dalam Buku Laporan Akhir hasil investigasi kecelakaan transportasi, Moda Perkeretaapian memakan waktu paling lama selama 6 (enam) bulan, Moda Pelayaran paling lama selama 12 bulan, Moda Penerbangan paling lama selama 12 bulan dan Moda LLAJ paling lama selama 3 (tiga) bulan.

Investigasi KNKT tidak bermaksud untuk menentukan/mencari kesalahan seseorang, atau kelalaian seseorang dan bukan untuk tujuan memproses kecelakaan tersebut secara hukum atau menuntut ganti rugi yang diakibatkan suatu kecelakaan transportasi. Dalam setiap tahap proses investigasi kecelakaan transportasi, apabila ditemukan terdapat indikasi unsur kesengajaan, kriminalitas, sabotase dan terorisme yang menyebabkan kecelakaan atau hampir kecelakaan, maka KNKT harus menghentikan proses investigasi kecelakaan transportasi dan menyerahkan kepada instansi yang berwenang melakukan penyidikan. Dalam hal kecelakaan transportasi, apabila terdapat indikasi dan/atau praduga perbuatan tindak indisipliner dan/atau perbuatan tindak pidana, instansi yang berwenang melakukan pemeriksaan, penyelidikan dan/atau penyidikan, dapat melaksanakan tugas dan fungsinya masing-masing.



Standar pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi terutama penerbangan adalah mengacu kepada regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). *Convention Chicago 1946* Dalam *Annex 13* paragraph 3.1 tertulis: “*The sole objective of the investigation of accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.*”

Sedangkan untuk pelayaran didasarkan pada *United Nations Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS) 1982 Art. 2 & 94* “Setiap negara harus mengadakan pemeriksaan atas setiap kecelakaan kapal atau insiden pelayaran di laut lepas terhadap kapal yang mengibarkan benderanya”, IMO Resolution A.849 (20): *Appendix 5 Code for Casualty Investigation adopted on 27 November 1997* yang diadopsi tanggal 27 November 1997 meminta kepada semua negara bendera kapal untuk melakukan investigasi semua kecelakaan kapal baik kecelakaan yang sangat berat maupun berat dan menyampaikan temuan-temuannya kepada IMO, dan Bab I–Ketentuan Umum, Bagian C – Kecelakaan, Regulasi 21 (a). “*Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations might be desirable*”. (Setiap negara melakukan investigasi terhadap kecelakaan yang terjadi pada kapal apapun yang memenuhi syarat/ketentuan konvensi terkini jika diputuskan bahwa sangat dibutuhkan bantuan investigasi untuk menentukan perubahan apa yang diinginkan untuk regulasi di masa mendatang).

Kode ini mewajibkan dilaksanakannya investigasi aspek keselamatan pelayaran pada setiap kecelakaan laut sangat berat (*very serious marine casualty*), serta Penjelasan SOLAS 1974, Reg. XI/1 yang didefinisikan sebagai sebuah kecelakaan laut yang menyebabkan kerugian total (*total loss*) bagi kapal atau menyebabkan kematian atau kerusakan berat pada lingkungan hidup. Kode ini juga mewajibkan dilaksanakannya investigasi pada kecelakaan-kecelakaan laut lainnya oleh Negara bendera jika dianggap bahwa investigasi tersebut bisa memberikan informasi yang dapat digunakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan di masa depan.

*CASUALTY INVESTIGATION CODE RESOLUTION MARITIME SAFETY COMMITTEE 255(84) Adopted on 16 May 2008 – take effect 1 January 2010.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation. 2.11 A marine safety investigation means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and making of safety recommendations as necessary.*

*Chapter 9 -> PARALLEL INVESTIGATIONS*

## *Chapter 10 ->CO-OPERATION*

*Chapter 11.1 Marine Safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation are impartial and objective.*

Krisis keselamatan transportasi tentunya menjadi perhatian dan perlu mendapat penanganan yang serius dari pemerintah. Dalam upaya melaksanakan program peningkatan keselamatan jalan, dipandang perlu untuk pengembangan kelembagaan KNKT dan peningkatan kapasitas (sarana, prasarana dan SDM), sehingga KNKT menjadi lembaga negara yang independen sepenuhnya, kredibel, akuntabel, handal dan profesional dalam tugas, fungsi dan kewenangannya, dan diharapkan KNKT yang akan datang dapat lebih berperan dalam menurunkan angka kecelakaan melalui pencegahan terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama.

Untuk menindaklanjuti *Global Plan for The Decade Of Action For Road Safety 2011-2020* sudah seharusnya Pemerintah Republik Indonesia turut menjalankan program dimaksud sebagai masyarakat yang tergabung dalam tatanan dunia internasional. KNKT melaksanakan investigasi terhadap kecelakaan yang terjadi di setiap moda transportasi, berdasarkan kriteria tertentu yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tanggal 1 Oktober 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Untuk kecelakaan transportasi yang tidak diinvestigasi KNKT, pelaksana investigasi dilaksanakan oleh aparat dari jajaran Direktorat Jenderal moda terkait serta Dinas Perhubungan di masing-masing daerah atau Kepolisian Republik Indonesia.

Dalam rangka mempertahankan keberadaan kelembagaan KNKT di tingkat nasional maupun internasional dan meningkatkan dasar hukum pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi, maka KNKT memiliki program ke depan secara bertahap meningkatkan legalitas dari Peraturan Pemerintah dan Peraturan Presiden menjadi undang-undang diharapkan KNKT akan lebih kuat dan mandiri dalam melaksanakan tugasnya.

Kondisi lingkungan strategis yang dimiliki Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam menjalankan peran dan fungsinya dapat diuraikan sesuai aspek-aspek sebagai berikut:

### **a. Aspek Perencanaan**

Langkah-langkah peningkatan kualitas dalam aspek perencanaan masih terus diupayakan melalui perumusan dan pengkoordinasian perencanaan program dan anggaran Kementerian Perhubungan, terutama dalam memfasilitasi perencanaan dan program lintas sektor, penguatan peran perencanaan sebagai pengendali pembangunan infrastruktur perhubungan serta pelaksanaan monitoring dan evaluasi.

Dalam rangka mewujudkan tata kelola yang baik (Good Governance) dan pemerintahan yang bersih dan akuntabel, serta berorientasi pada hasil (result oriented) diperlukan perhatian khusus dalam pengembangan dan penerapan sistem pertanggungjawaban yang tepat, jelas, terukur dan legitimate sehingga penyelenggaraan pemerintahan dan

pembangunan dapat berlangsung secara berdayaguna, berhasilguna, bersih dan bertanggung jawab serta bebas dari korupsi, kolusi dan nepotisme. Untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan penerapan Sistem Akuntabilitas Kinerja yang merupakan rangkaian sistematis dari berbagai aktifitas, alat dan prosedur yang dirancang untuk tujuan penetapan dan pengukuran, pengumpulan data, pengklasifikasian, pengikhtisaran dan pelaporan kinerja pada instansi pemerintah, sesuai ketentuan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

b. Aspek Organisasi, Tatalaksana dan Kepegawaian

Dengan semakin meningkatnya tuntutan masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi diperlukan perlu perhatian khusus dalam restrukturisasi organisasi Kementerian melalui kegiatan evaluasi dan penyusunan struktur organisasi, tugas dan fungsi. Di samping hal tersebut, juga diperlukan penguatan profesionalisme SDM aparatur yang perlu mendapat perhatian khusus antara lain mencakup aspek perencanaan SDM, rekrutmen, seleksi dan penempatan pegawai, penilaian kinerja pegawai, penggajian/remunerasi, pelatihan dan pengembangan, perencanaan karir, penyusunan kompetensi serta sistem prosedur administrasi kepegawaian. Terkait dengan reformasi birokrasi maka penguatan SDM tentunya harus memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi sebagai faktor penunjang terlaksananya reformasi birokrasi secara efektif dan efisien.

c. Aspek Pengelolaan Administrasi Keuangan dan Perlengkapan/Barang Milik Negara

Dalam rangka mempertahankan opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) akan dilaksanakan dan terus ditingkatkan langkah-langkah yang tepat antara lain:

1. Melaksanakan Instruksi Menteri Perhubungan agar menindaklanjuti rekomendasi LHP BPK yang belum selesai, masih dalam proses atau belum ditindaklanjuti;
2. Melaksanakan penatausahaan BMN sesuai petunjuk PM 70 Tahun 2018 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penatausahaan BMN Di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
3. Membuat rencana tindak dan memonitor tindak lanjutnya;
4. Meningkatkan kualitas penyusunan Laporan Keuangan mulai tingkat UAKPA sampai dengan UAPA;
5. Meningkatkan kualitas SDM pengelola keuangan;
6. Memastikan bahwa pelaksanaan kegiatan belanja modal dan proses pengadaan barang dan jasa dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku;
7. Penguatan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah;

8. Mencatat dan menyajikan semua transaksi keuangan dalam Laporan Keuangan sesuai dengan Standar Akuntansi Pemerintah (SAP); dan
  9. Melakukan proses pengadaan barang/jasa dengan efektif, efisien, terbuka, transparan, bersaing, adil, dan akuntabel serta sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- d. Aspek Administrasi dan Pengelolaan Pelayanan Penunjang
1. Peningkatan layanan sarana dan prasarana kantor pusat Kementerian Perhubungan.
    - a) Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi berada di lantai 3 Gedung Perhubungan Laut Jalan Medan Merdeka Timur No. 5. Kondisi saat ini, KNKT menempati bersama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kementerian Perhubungan;
    - b) Jumlah kendaraan operasional di Lingkungan Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebanyak 18 kendaraan dengan jenis dan fungsi yang berbeda.
  2. Peningkatan layanan administrasi perkantoran Kementerian Perhubungan.

Saat ini, Sistem Administrasi Perkantoran Kementerian Perhubungan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 95 tahun 2016 tentang Sistem Administrasi Perkantoran Kementerian Perhubungan dan perubahannya pada PM 66 Tahun 2018 Yang selanjutnya dijabarkan dalam beberapa dokumen petunjuk teknis seperti:

    - a) PM 92 Tahun 2014 tentang Jadwal Retensi Arsip Substantif di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
    - b) PM 7 Tahun 2014 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Naskah Dinas Elektronik di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
    - c) PM 94 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyusutan Arsip di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
    - d) PM 79 tahun 2010 tentang Jadwal Retensi Arsip di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
    - e) PM 112 Tahun 2018 tentang Kode Klasifikasi Arsip di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- e. Aspek Pengelolaan Data dan Informasi
- Untuk mendukung penyelenggaraan tugas dan fungsi Komite Nasional Keselamatan Transportasi Kementerian Perhubungan khususnya dalam hal penyediaan data dan informasi perhubungan telah dilakukan upaya-upaya pengelolaan data dan informasi, sistem informasi, serta fasilitas media layanan informasi publik. Aspek ini cukup penting dalam memberikan dan membentuk citra positif terhadap keberadaan Kementerian

Perhubungan untuk membangun kepercayaan dan hubungan yang baik dengan stakeholders dan publik.

f. Aspek Komunikasi

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 tahun 2019 tentang pengelolaan komunikasi publik merupakan dasar hukum dalam pengelolaan komunikasi publik di Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Dalam PM 38 Tahun 2019 pengelolaan komunikasi Publik disusun sebagai acuan bagi pengelola Komunikasi Publik di lingkungan Kementerian dalam melaksanakan tata kelola Komunikasi Publik secara terintegrasi, optimal, efektif, efisien, dan akuntabel.

Dalam pelaksanaan pengelolaan informasi dan dokumentasi, Komite Nasional Keselamatan Transportasi berpedoman pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2018 tentang Pedoman Pengelolaan Informasi dan Dokumentasi di Lingkungan Perhubungan. Tujuan ditetapkannya Peraturan Menteri ini adalah:

- 1) Mewujudkan penyelenggaraan pemerintahan yang baik, yaitu yang transparan, efektif dan efisien, akuntabel serta dapat dipertanggungjawabkan;
- 2) Meningkatkan pengelolaan dan pelayanan Informasi dan dokumentasi di Kementerian Perhubungan untuk menghasilkan layanan Informasi dan dokumentasi yang berkualitas.

Keselamatan transportasi merupakan bagian terpenting dalam penyelenggaraan transportasi maupun dalam kehidupan sosial keselamatan transportasi sudah menjadi perhatian utama dalam program pembangunan baik dalam skala nasional, regional dan global. Maka dari itu, KNKT memiliki peran penting dalam meningkatkan keselamatan transportasi di Indonesia yang melibatkan sarana dan prasarana transportasi nasional atau melibatkan negara lain yang memasuki wilayah Republik Indonesia. Krisis keselamatan transportasi tentunya menjadi perhatian dan perlu pendapat pandangan yang serius dari pemerintah. Dalam upaya melaksanakan program peningkatan keselamatan transportasi, dipandang perlu untuk pengembangan kelembagaan KNKT dan peningkatan kapasitas (sarana, prasarana dan SDM). Sehingga KNKT menjadi lembaga negara yang independen sepenuhnya, kredibel, akuntabel, handal dan profesional dalam tugas, fungsi dan kewenangannya, dan diharapkan KNKT yang akan datang dapat lebih berperan dalam menurunkan angka kecelakaan melalui pencegahan terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama. Pada hakekatnya KNKT melaksanakan tugas investigasi merupakan satu rangkaian yang melekat dari upaya pemerintah dalam mencegah terjadi kecelakaan, maka ditempuh adanya kebijakan sebagai berikut:



- 1) membuat rancangan Undang-Undang keselamatan nasional tentang kelembagaan, pendanaan, penyusunan program keselamatan, investigasi kecelakaan serta kampanye keselamatan;
- 2) Mempersiapkan KNKT menjadi lembaga sesuai dengan undang-undang keselamatan nasional yang efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkauan nasional dan internasional, diantaranya dengan merintis pembentukan perwakilan di tingkat provinsi atau wilayah, serta menata kelengkapan administrasi;
- 3) 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.
- 4) 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;
- 5) Meningkatkan kegiatan monitoring dan evaluasi rekomendasi KNKT dengan melakukan inovasi dalam penyelenggaraannya.

Keberhasilan suatu organisasi sangat ditentukan oleh kemampuan beradaptasi dengan perubahan lingkungan, baik secara internal maupun eksternal. Perubahan lingkungan yang cepat dan sulit diprediksi, mengharuskan setiap organisasi memperhatikan lingkungan internal dan eksternal terkait permasalahan yang mempengaruhi organisasi dalam suatu proses perencanaan. Temuan audit ICAO USOAP bahwa KNKT berkaitan dengan AIG terdapat 74 PQ yang harus dipenuhi. Dari 74 PQ tersebut terdapat Protocol Questions (PQ) 2.205 berhubungan dengan PQ AIG 6.202 terkait sarana dan prasarana KNKT, diantaranya gedung KNKT saat ini kurang memadai sehingga perlu memiliki gedung tersendiri. Ke depan KNKT perlu memiliki kantor yang memenuhi standar ICAO untuk penyediaan sarana dan prasarananya.

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 2021 mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2020 Tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan, dengan susunan sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

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

### **BAB II PERENCANAAN KINERJA**

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

### **BAB III AKUNTABILITAS KINERJA**

#### **A. Capaian Kinerja Organisasi**

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

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

#### **B. Realisasi Anggaran**

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

## **BAB IV PENUTUP**

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

### **LAMPIRAN**

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

## BAB II

## PERENCANAAN KINERJA

### 2.1. Perencanaan Strategis

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

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

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

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

### 2.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2021

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 2021 Unit Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Rencana Kinerja Tahunan 2021 KNKT

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		TARGET
1		2		3
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan
		5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan
		6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%
		8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan
		9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket
		10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan

### 2.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2021

Selain adanya Rencana Kinerja Tahunan, pada awal Tahun 2021 Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi telah menyusun dokumen yang termuat dalam suatu kesepakatan perjanjian kinerja antara Kepala Sekretariat KNKT dengan Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan.

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

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

Tabel 2.2 Perjanjian Kinerja Tahun 2021

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		TARGET
1		2		3
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	20 Laporan
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan
		5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	14 Kegiatan
		6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	6 Kegiatan
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%
		8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan
		9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	12 Paket

		10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan

Tabel 2.3 Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2021

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		TARGET
1		2		3
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan
		5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan
		6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%
		8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan
		9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket



		10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan

### 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 2021, namun tidak semua sasaran strategis ditargetkan untuk rentang waktu Triwulan III tahun 2021, sasaran strategis Tahun Anggaran 2021 adalah sebagai berikut;

Tabel 2.4 Sasaran Strategis KNKT 2021

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

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



Gambar 2.1 Peta Strategis KNKT Tahun 2021

### Strategi Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Strategi yang digunakan oleh KNKT di dalam menjalankan kebijakan adalah:

1. Meningkatkan kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi;
2. Membuat Rancangan Undang-undang keselamatan nasional tentang kelembagaan, pendanaan, penyusunan program keselamatan, investigasi kecelakaan serta kampanye keselamatan;
3. Mempersiapkan KNKT menjadi lembaga sesuai dengan undang-undang keselamatan nasional yang efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkauan 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.

Untuk merealisasikan program dengan sasaran dan indikator kinerja tersebut di atas, dalam DIPA Tahun Anggaran 2021 telah dialokasikan anggaran sebesar Rp. 50.880.492.000,- namun pagu telah mengalami refocusing IV sebesar Rp 41.529.020.000,-. Dengan pagu tersebut agar KNKT memenuhi kegiatan strategis, maka adanya pengajuan penambahan anggaran kepada Kementerian Perhubungan sebesar Rp. 10.934.136.000,- dan yang disetujui sebesar Rp. 6.293.950.000,-. Setelah pelaksanaan revisi DIPA terakhir sebesar Rp. 46.154.576.000,- dengan anggaran tersebut dialokasikan untuk melaksanakan kegiatan yang dilaksanakan oleh KNKT selama tahun 2021 untuk menghasilkan beberapa *output*. Adapun alokasi anggaran KNKT Tahun anggaran 2021 per *output* adalah sebagai berikut

Tabel 2.5  
Alokasi Anggaran Tahun 2021

NO	OUTPUT	ANGGARAN (Rp)
1	Norma, Standard, Prosedur dan Kriteria	814.136.000
2	Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal	2.015.829.000
3	Layanan Pendidikan dan Pelatihan Internal	719.619.000
4	Pengawasan dan Pengendalian Layanan	9.089.021.000
5	Sosialisasi dan Diseminasi	657.894.000
6	Data dan Informasi Publik	7.135.756.000
7	Layanan Kehumasan dan Protokoler	959.049.000
8	Layanan Perkantoran	19.315.295.000
9	Layanan Perencanaan dan Penganggaran Internal	439.198.000
10	Layanan Umum	114.140.000
11	Layanan sarana internal	1.486.587.000
12	Layanan Prasarana internal	2.406.068.000
13	Layanan Monitoring dan Evaluasi Internal	480.387.000
14	Kerjasama	521.597.000

## BAB III AKUNTABILITAS KINERJA

Penyusunan LAKIP Komite Nasional Keselamatan Transportasi merupakan bentuk pertanggungjawaban kinerja periode tahun 2021 yang memuat realisasi kinerja dan persentase capaian kinerja atas target-target kinerja yang telah diperjanjikan selama tahun 2021.

### 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 11 Indikator Kinerja dalam Perjanjian Kinerja KNKT tahun 2021. 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:

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

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

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

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

### 3.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021 terhadap Target Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2021

Table 3.1  
Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2021

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		TARGET	Realisasi Kinerja Tahun 2021				Kinerja (%)
					Tw.1	Tw.2	Tw.3	Tw.4	
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%	7.69	42.73	55.53	85,54	164,5%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	1.91	2.78	5.21	5,99	100%
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan	0.99	5.06	14.88	15,99	100%
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan	0	2	3.7	4	100%
		5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan	0.98	3.15	8.45	13	100%
		6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan	1.72	2.76	3.78	5	100%
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%	25	50	75	100	100%
		8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran,	8 Laporan	2.97	4.47	6.65	8	100%

			Laporan Keuangan serta Laporan BMN						
		9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket	0	1.3	6.97	7	100%
		10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan	1.03	2.62	4.68	5,99	100%
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan	0.5	0.91	1.33	2	100%

### 3.3 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Dengan ditetapkan Sasaran dan Indikator Kinerja Utama KNKT yang baru, maka capaian kinerja yang akan diukur pada tahun 2020 ini terdiri dari 11 (sebelas) pengukuran indikator kinerja utama. Berdasarkan hasil pengukuran kinerja secara umum pada tahun 2021 KNKT berhasil mencapai sasaran dan indikator kinerja yang telah ditetapkan dalam perjanjian kinerja Tahun 2021. Berikut di bawah ini capaian kinerja terhadap target kinerja selama tahun 2021:

Tabel 3.2 Capaian Sasaran dan Indikator Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2021

Indikator Kinerja		Target	Realisasi	Capaian
<b>IKK1</b>	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%	85,54	164.5
<b>IKK2</b>	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	5,99	100
<b>IKK3</b>	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan	15,99	100
<b>IKK4</b>	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan	4	100
<b>IKK5</b>	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan	13	100

<b>IKK6</b>	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan	5	100
<b>IKK7</b>	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%	100	100
<b>IKK8</b>	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan	8	100
<b>IKK9</b>	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket	7	100
<b>IKK10</b>	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan	6	100
<b>IKK11</b>	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan	2	100
Capaian Kinerja				100

### 3.3.1 Sasaran Strategis 1: Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi

Manajemen Keselamatan Transportasi merupakan implementasi atas pelaksanaan investigasi dan pembuatan rekomendasi dengan memberikan dampak secara langsung pada perbaikan keselamatan transportasi nasional. Dalam rangka untuk mengetahui sejauh mana tingkat pelaksanaan tersebut, dituangkan dalam 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
<b>IKK 1</b>	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52 %	85.54	164.5%

Dari Capaian Sasaran Strategis diatas adapun pagu dan realisasi pada DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2021 sebagai berikut:

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

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	% Capaian
<b>Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi</b>	9.089.021.000	9.088.987.673	99.996%



### IKK1 “Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder”

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

Pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi harus dilaksanakan secermat mungkin agar tujuan investigasi dapat tercapai. Dalam pelaksanaan investigasi digunakan daftar pertanyaan dan checklist agar semua langkah yang telah direncanakan dapat dilaksanakan dengan baik dan kebutuhan data/informasi dapat terpenuhi. Jumlah kecelakaan transportasi yang diinvestigasi KNKT (kejadian Tahun 2021) dan jumlah laporan kecelakaan transportasi yang telah diselesaikan selama Tahun 2021 berdasarkan data per 31 Desember 2021 sebagaimana tabel berikut:

Tabel 3.5  
Laporan Kecelakaan Transportasi 2021

NO	Moda Transportasi	Jumlah kecelakaan yang diinvestigasi Tahun 2021	Jumlah laporan yang diselesaikan			
			Draft Lap Awal	Lap Awal	Draft Lap Akhir	Lap Akhir
1	Perkeretaapian	5	-	5	-	-
2	Pelayaran	19	-	12	4	3
3	Penerbangan	20	-	20	-	-
4	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	18	-	9	2	7

KNKT memberikan rekomendasi keselamatan (hasil investigasi kecelakaan) transportasi kepada stakeholder ini dimaksud untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Apabila rekomendasi hasil investigasi belum ditindaklanjuti oleh pihak terkait maka KNKT akan melakukan klarifikasi dan monitoring rekomendasi yang dimaksud. Tahun 2021 ini, rekomendasi keselamatan transportasi KNKT yang telah dilaksanakan oleh masing-masing stakeholder yang berstatus close meliputi:

1. Moda pelayaran sebanyak 75 rekomendasi;
2. Moda perkeretaapian sebanyak 35 rekomendasi;
3. Moda LLAJ sebanyak 243 rekomendasi;
4. Moda penerbangan sebanyak 24 rekomendasi.

Sehingga, KNKT untuk capaian kinerja pada prosentase rekomendasi hasil laporan final investigasi kecelakaan transportasi yang telah ditindaklanjuti oleh stakeholder tahun berjalan dibagi dengan jumlah rekomendasi yang dikeluarkan pada tahun berjalan sehingga pada tahun 2021 terealisasi sebesar 85,54% atau capaiannya sebesar 164,5% dari target 52% dengan total rekomendasi yang ditindaklanjuti oleh stakeholder sejumlah 367 rekomendasi.

- a. Perhitungan realisasi

$$\frac{367}{429} \times 100\% = 85,54\%$$

- b. Perhitungan capaian

$$85,54\% \div 52\% = 164,5\%$$

Hal ini disebabkan:

- a. KNKT berdasarkan peraturan tidak memiliki wewenang untuk memberikan sanksi kepada pihak yang tidak merespon rekomendasi KNKT;
- b. Ketidakesuaian Antara maksud dari rekomendasi KNKT dengan tindak lanjut yang dilakukan oleh stakeholder penerima rekomendasi;
- c. KNKT masih menunggu kajian teknis terkait dengan keselamatan yang akan dilakukan oleh stakeholder penerima rekomendasi untuk menindaklanjuti beberapa rekomendasi dari KNKT;
- d. Ketidaktahuan penerima rekomendasi bahwa rekomendasi yang diberikan sifatnya wajib dan harus dilaporkan hasil/implementasi setelah diberikan rekomendasi;
- e. Terdapat beberapa stakeholder yang kita berikan rekomendasi sudah menjalankan rekomendasi yang kita berikan tetapi belum dilaporkan ke KNKT;
- f. Pada saat rapat kegiatan monitoring rekomendasi, pihak stakeholder penerima rekomendasi sering kali menghadirkan personil yang kompetensinya/bidang kerjanya tidak sesuai untuk memberikan penjelasan atau membuat keputusan seperti apa tindak lanjut setelahnya;
- g. Ada data dan juga analisa yang harus diperbaharui mengingat adanya temuan baru dalam beberapa laporan hasil investigasi kecelakaan;

Terdapat beberapa perusahaan yang sudah tidak beroperasi lagi dan ada yang pindah alamat tanpa memberitahui;

### **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 3.6 Capaian Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

Kode IKK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
<b>IKK 2</b>	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	5,99	100%

Adapun pagu dan realisasi atas sasaran ini pada DIPA KNKT tahun 2021 sebagai berikut:

Tabel 3.7 Pagu dan Realisasi Sasaran Strategis 2: Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	% Capaian
<b>Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum</b>	814.136.000	814.136.000	100%

### 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. Reviu Standar Operasional Prosedur KNKT;
2. Revisi PM Nomor 48 Tahun 2012 tentang Skretariat KNKT;
3. Penyusunan Naskah Akademik Rancangan Undang-undang Investigasi Keselamatan Transportasi;
4. Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Jabatan Fungsional Investigator;
5. Jabatan Fungsional Investigator;
6. Revisi Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012.

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

Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi merupakan sasaran strategis yang digunakan untuk mengetahui sejauh mana pegawai memberikan dukungan untuk mewujudkan tujuan dari organisasi. Maka dari itu dalam sasaran strategis ini terdapat hanya 1 (satu) Indikator Kinerja Kegiatan yang digunakan sebagai ukuran tingkat kapabilitas kepegawaian dan organisasi di Lingkungan KNKT, berikut penjabarannya:

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

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	<b>16 Laporan</b>	<b>16</b>	100%

Dalam capaian Sasaran Strategis diatas terdapat pagu dan realisasi pada DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2021 sebagai berikut:

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

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	%Capaian
<b>Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT</b>	2.735.448.000	2.734.442.484	99,96%

### **IKK 3 “Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal”**

Dalam indikator kegiatan pengelolaan urusan kepegawaian, kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan internal mendefinisikan antara layanan organisasi dan tata kelola dengan layanan Pendidikan dan pelatihan internal memberikan manfaat dalam mendukung pelaksanaan tugas pokok KNKT. Salah satu dari strategi Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam menjalankan kebijakan peningkatan profesionalisme dan kinerja, maka telah diselenggarakan pendidikan dan pelatihan antara lain:

- a. *Bloodbome Pathogen Training;*
- b. *Analysis Investigation;*
- c. *Basic Investigation Training;*
- d. *Human Factors for Transport Investigation Training;*
- e. *MARPOL with US EMBASSY;*
- f. *Handling Hazardous Material Accident In Highway With Us Embassy.*

Hal yang mendukung tercapainya kinerja adalah pelaksanaan beberapa Pendidikan dan pelatihan internal yang diselenggarakan pada tahun 2021.

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

Dalam upaya meningkatkan layanan komunikasi dan informasi publik KNKT guna mendukung penyelenggaraan tugas dan fungsi KNKT khususnya dalam penyediaan data dan informasi, diharapkan dapat memberikan informasi lebih optimal kepada publik baik secara konvensional tidak hanya melalui produk cetak maupun digital seperti website dan jejaring sosial media. Maka dari itu terdapat 3 (tiga) indikator kinerja kegiatan yang digunakan sebagai ukuran untuk mengetahui tingkat layanan komunikasi dan informasi publik KNKT, adapun penjabarannya sebagai berikut:

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

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	<b>4 Kegiatan</b>	<b>4</b>	100%
IKK5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	<b>13 Kegiatan</b>	<b>13</b>	100%
IKK6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	<b>5 Kegiatan</b>	<b>5</b>	100%

Sasaran strategis ini terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2021 dapat dirinci 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	8.752.699.000	8.752.521.781	100%
<b>Jumlah Kegiatan Accident Review Forum</b>	657.894.000	657.871.100	100%
<b>Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi</b>	7.135.756.000	7.135.602.408	100%
<b>Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler</b>	959.049.000	959.048.273	100%

#### IKK4 “Jumlah Kegiatan Accident Review Forum”

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

### **IKK5 “Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi”**

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

### **IKK6 “Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler”**

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

#### **3.3.5 Sasaran Strategis 5: 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 dibagi ke dalam 4 (empat) Indikator Kinerja Kegiatan sebagai berikut:

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

Kode IK	Indikator Kinerja	Target	Realisasi	Capaian
IKK7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100 %	100	100%
IKK8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan	8	100%

IKK9	Jumlah Kegiatan Jumlah Sarana dan Prasarana Internal	<b>7 Paket</b>	<b>7</b>	100%
IKK10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	<b>6 Laporan</b>	<b>6</b>	100%

Dalam sasaran strategis tersebut adapun pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2021 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	24.241.675.000	24.222.645.940	99.92%
<b>Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran</b>	19.315.295.000	19.298.927.890	99.92%
<b>Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN</b>	553.338.000	553.322.000	100%
<b>Jumlah Kegiatan Jumlah Sarana dan Prasarana Internal</b>	3.892.655.000	3.890.012.050	99.93%
<b>Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran</b>	480.387.000	480.384.000	100%

#### IKK7 “Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran”

Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran merupakan salah satu dari pendukung dalam meningkatkan kinerja pegawai dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Salah satu capaian dari kegiatan ini adalah realisasi anggaran untuk Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Investigator setelah terbitnya Perpres No 89 Tahun 2019, yang mekanisme pembayarannya diberikan setiap bulan dengan rincian sebagai berikut:

- Ketua sebesar Rp. 35.000.000,- (tiga puluh lima juta rupiah);
- Wakil Ketua sebesar Rp. 32.200.000,- (tiga puluh dua juta dua ratus ribu rupiah);
- Ketua Sub Komite sebesar Rp. 29.050.000,- (dua puluh sembilan juta lima puluh ribu rupiah); dan
- Investigator sebesar Rp. 17.500.000,- (tujuh belas juta lima ratus ribu rupiah).



Sementara sebelum adanya Perpres No 89 Tahun 2016 tersebut, besaran honor yang diterima Ketua KNKT adalah Rp. 4.500.000,- dan Kasubkom sebesar Rp. 2.500.000,- per bulan. Hal inilah salah satu faktor yang menyebabkan lamanya proses perekrutan anggota KNKT dan Investigator beberapa waktu yang lalu.

#### **IKK8 “Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN”**

Dalam kegiatan ini yang dihasilkan dari pelaksanaan penyusunan laporan perencanaan dan penganggaran, laporan keuangan serta laporan BMN sebagai bentuk pertanggungjawaban pemerintah atas perencanaan dan penganggaran, pelaksanaan APBN. Hasil dari kegiatan ini adalah laporan yang dihasilkan dari pelaksanaan penyusunan laporan keuangan, BMN, dan pemantauan kegiatan sebagai bentuk pertanggungjawaban pemerintah atas pelaksanaan APBN berupa laporan realisasi anggaran, neraca, laporan arus kas, laporan operasional, laporan perubahan ekuitas, laporan perubahan saldo anggaran lebih, dan catatan atas laporan keuangan.

#### **IKK9 “Jumlah Kegiatan Jumlah Sarana dan Prasarana Internal”**

Pada kegiatan sarana dan prasarana internal merupakan serangkaian kegiatan pelayanan yang dilakukan di dalam organisasi kepada pegawai atau unit organisasi agar mampu, berdayaguna dan berhasil dalam memberikan pelayanan eksternal. Sedangkan untuk kelancaran proses penyusunan laporan investigasi diperlukan baik sarana dan prasarana sebagai penunjang kegiatan para pegawai dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya.

#### **IKK10 “Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran”**

Kegiatan monitoring dan evaluasi akuntabilitas kinerja dan pelaksanaan anggaran merupakan upaya meningkatkan implementasi secara efektif dan efisien anggaran berbasis kinerja yang dimiliki oleh kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Indikator Kinerja ini menghasilkan Laporan meliputi:

1. Penyusunan Laporan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP);
2. Penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP);
3. Penyusunan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP);
4. Penyusunan Laporan Tahunan (LAPTAH);
5. Penyusunan Laporan Realisasi Daya Serap DIPA;
6. Laporan Sistem E-Monitoring.

### 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/organisasi 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
IKK11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	<b>2 Kegiatan</b>	<b>2</b>	100%

Dari capaian sasaran strategis diatas terdapat pagu dan realisasi pada DIPA KNKT tahun 2021 sebagai berikut:

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

Sasaran Strategis	Pagu	Realisasi	%Capaian
<b>Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT</b>	521.597.000	521.360.000	99.95%

#### IKK11 “Jumlah Laporan Kegiatan kerjasama Investigasi Keselamatan Transportasi”

Hasil kegiatan ini adalah berupa laporan tentang kegiatan kerjasama dalam rangka meningkatkan hubungan kerjasama dengan operator transportasi, produsen transportasi, perguruan tinggi, Lembaga penelitian, pemerintah daerah dan Lembaga-lembaga lainnya yang terkait dalam meningkatkan keselamatan transportasi, baik dalam negeri maupun luar negeri.

### 3.4 Realisasi Anggaran

Pagu alokasi Anggaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi pada tahun 2021 sesuai dengan Nomor DIPA: SP DIPA-022.01.1.901274/2021 tanggal 23 November 2020 sebesar Rp. 50.880.492.000,- (Lima Puluh Miliar Delapan Puluh Delapan Juta Empat Ratus Sembilan Puluh Dua Ribu Rupiah) dan pagu telah mengalami revisi hingga ke-10 (sepuluh). Untuk revisi refocusing ke IV terdapat penambahan/pengurangan anggaran dan untuk revisi ke VI

merupakan revisi internal yang tidak merubah pagu. Sehingga pada revisi pagu anggaran terakhir sebesar Rp. 46.154.576.000,- (Empat Puluh Enam Miliar Seratus Lima Puluh Empat Juta Lima Ratus Tujuh Puluh Enam Ribu Rupiah).

Tabel 3.16 Pagu dan Realisasi Anggaran 2021

NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KEGIATAN	ANGGARAN	REALISASI	%
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	9.089.021.000	9.088.987.673	99,996%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	814.136.000	814.136.000	100%
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	2.735.448.000	2.734.442.484	99.96%
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	657.894.000	657.871.100	100%
		Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	7.135.756.000	7.135.602.408	100%
		Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	959.049.000	959.048.273	100%
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	19.315.295.000	19.298.927.890	99.92%
		Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	553.338.000	553.322.000	100%
		Jumlah Sarana dan Prasarana internal	3.892.655.000	3.890.012.050	99.93%

		Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	480.387.000	480.384.000	100%
6	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	521.597.000	521.360.000	99.95%
<b>Total</b>			46.154.576.000	46.134.093.878	99.96%

#### 3.4.1 Alokasi total anggaran tahun 2021

Dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2021, pagu DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2021 setelah revisi adalah sebesar Rp. 46.154.576.000,-. Realisasi anggaran yang terserap per 31 Desember 2021 sebesar Rp. 46.134.093.878,- (99,96%) yang digunakan untuk melaksanakan 6 (enam) sasaran program/kegiatan yang dijabarkan ke dalam 11 indikator dimana hampir semua kegiatan tersebut dapat terlaksana 100% sesuai dengan yang ditargetkan.

#### 3.4.2 Analisis Dana Yang Terserap Oleh Unit Kerja

Analisis Penyerapan Anggaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2021 mencapai 99,96% yang diperoleh dari pembagian akumulasi realisasi anggaran dibagi dengan akumulasi pagu anggaran dan dikalikan 100%.

#### 3.4.3 Analisis Efisiensi Sumber daya

Penggunaan sumber daya (khususnya sumber daya Keuangan) yang dialokasikan dalam DIPA KNKT TA. 2021 dalam penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi KNKT sebagaimana tabel berikut:

Tabel 3.17  
Capaian Alokasi DIPA KNKT TA. 2021

NO	INDIKATOR KEGIATAN	TAR.	PAGU (Rp)	REALISASI KEUANGAN		REAL FISIK (%)
				(Rp)	(%)	
1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%	9.089.021.000	9.088.987.673	99,996%	164.5%

2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	814.136.000	814.136.000	100%	100%
3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan	2.735.448.000	2.734.442.484	99.96%	100%
4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan	657.894.000	657.871.100	100%	100%
5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan	7.135.756.000	7.135.602.408	100%	100%
6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan	959.049.000	959.048.273	100%	100%
7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%	19.315.295.000	19.298.927.890	99.92%	100%
8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan	553.338.000	553.322.000	100%	100%
9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket	3.892.655.000	3.890.012.050	99.93%	100%
10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan	480.387.000	480.384.000	100%	100%
11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan	521.597.000	521.360.000	99.95%	100%

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa pada Tahun 2021 seluruh indikator kinerja yang diselenggarakan oleh KNKT terealisasi dengan persentase capaian rata-rata sebesar 100% (capaian fisik) dan persentase penyerapan keuangan sebesar 99,96%.

#### 3.4.4 Pengukuran dan Evaluasi Kinerja

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 22/PMK.02/2021 tentang Pengukuran dan Evaluasi Kinerja Anggaran Atas Pelaksanaan Rencana Kerja dan

Anggaran Kementerian Negara/Lembaga dan diturunkan ke dalam Peraturan Dirjen Anggaran Nomor PER-7/AG/2021 tentang Pedoman Teknis Evaluasi Kinerja Anggaran, dimana peraturan tersebut mengatur tata cara pengukuran pada proses evaluasi kinerja anggaran dengan mengukur 4 variabel antara lain: a) Capaian output; b) Penyerapan Anggaran; c). Efisiensi; dan d) Konsistensi Penyerapan Anggaran terhadap Perencanaan. Dan berikut hasil pengukuran dan evaluasi kinerja anggaran pada Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2021.



Gambar 3.1 tingkat variabel dalam pengukuran dalam penilaian evaluasi kinerja anggaran

Penilaian Evaluasi Kinerja Anggaran atas Aspek Implementasi yang dihasilkan pada satuan kerja tersebut sebesar 84,42%, maka nilai kinerja atas Aspek Implementasi satuan kinerja tersebut termasuk kategori baik.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **4.1 Kesimpulan**

Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2021 disusun sebagai gambaran atau tolak ukur keberhasilan dan kekurangan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya selama tahun 2021. Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama Tahun Anggaran 2020 dikaitkan dengan upaya-upaya yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan Perjanjian Kinerja Tahun 2020 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.

Capaian kinerja KNKT yang diukur berdasarkan dari penilaian dan pengukuran terhadap capaian hasil kinerja kegiatan sebesar 100% dengan daya serap Keuangan sebesar 99,96%, konsistensi penyerapan anggaran terhadap perencanaan 86,75% dan efisiensi sebesar 1,27% serta dapat disampaikan bahwa kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi pada tahun 2021 sebesar 84,19%.

Dalam pencapaian kinerja tahun 2021, KNKT telah menunjukkan capaian kinerja, baik capaian kinerja outcome (IKU) dan capaian kinerja output yang cukup optimal. Selain itu, pada tahun 2021 ini merupakan tahun keempat KNKT mengikuti kegiatan monitoring keterbukaan informasi serta mendapatkan peningkatan nilai dari 69,09 menjadi 76,52 dengan kualifikasi “cukup informatif” pada kategori Lembaga non Struktural.

#### **4.2 Saran Tindak Lanjut**

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

1. perekrutan investigator baru untuk mengisi kekurangan dari jumlah yang ideal masing-masing 10 (sepuluh) orang tiap moda untuk mempercepat penyelesaian laporan.
2. Meningkatkan kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang berkompeten baik di dalam dan di luar dalam bidang transportasi untuk meningkatkan kinerja KNKT.



3. Meningkatkan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen yang tepat, pola bimbingan teknis yang berkesinambungan dan peningkatan standar kompetensi semua unsur di KNKT.
4. Menyusun perubahan Perpres Nomor 2 Tahun 2012 tentang KNKT dalam rangka menata kelembagaan KNKT menjadi organisasi yang lebih besar sehingga dapat berfungsi lebih efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkauan nasional dan internasional.
5. Pelaksanaan MoU dengan Perguruan Tinggi dan Lembaga lain di dalam dan di luar negeri.
6. Meningkatkan kelengkapan kebutuhan peralatan investigasi, sarana dan prasarana administrasi secara bertahap berdasarkan skala prioritas dengan mempertimbangkan ketersediaan anggaran dikarenakan anggaran KNKT melekat pada DIPA Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.

## LAMPIRAN

NO	SASARAN PROGRAM/KEGIATAN	INDIKATOR KEGIATAN	TARGET	REALISASI	CAPAIAN FISIK (%)	ANGGARAN	REALISASI	%
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%	85.54	164.5%	9.089.021.000	9.088.987.673	100%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK	6	100	814.136.000	814.136.000	100%
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan	16	100	2.735.448.000	2.734.442.484	99.96%
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan	4	100	657.894.000	657.871.100	100%
		Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan	13	100	7.135.756.000	7.135.602.408	100%
		Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan	5	100	959.049.000	959.048.273	100%
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%	100	100	19.315.295.000	19.298.927.890	99.92%

## LAMPIRAN

	Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan	8	100	553.338.000	553.322.000	100%
		Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket	7	100	3.892.655.000	3.890.012.050	99.93%
		Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan	6	100	480.387.000	480.384.000	100%
6	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan	2	100	521.597.000	521.360.000	99.95%

## LAMPIRAN

NO	INDIKATOR	PAGU (Rp)	Realisasi				Daya Serap
			Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV	
1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	9.089.021.000	4,226,587,679	5,673,228,755	7,917,573,979	9,088,987,673	100.00%
2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	814.136.000	391,259,000	521,485,000	667,935,000	814,136,000	100.00%
3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	2.735.448.000	307,972,406	946,060,142	1,903,410,354	2,734,442,484	99.96%
4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	657.894.000	0	184,786,000	584,971,100	657,871,100	<b>100.00%</b>
5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	7.135.756.000	147,005,600	760,465,549	4,692,488,705	7,135,602,408	<b>100.00%</b>
6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	959.049.000	300,622,100	405,264,273	590,479,273	959,048,273	<b>100.00%</b>
7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	19.315.295.000	3,663,379,166	5,380,164,717	13,398,353,297	19,298,927,890	99.92%
8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	553.338.000	3,729,893,166	370,960,000	441,570,000	553,322,000	100.00%

## LAMPIRAN

9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	3.892.655.000	0	19,740,000	1,948,599,170	3,890,012,050	99.93%
10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	480.387.000	149,440,000	240,214,000	359,624,000	480,384,000	100.00%
11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	521.597.000	61,696,000	112,829,200	212,163,200	521,360,000	99.95%

## LAMPIRAN

PERNYATAAN PERJANJIAN KINERJA  
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN



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

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

Selanjutnya disebut pihak pertama

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


Selaku atas Pihak Pertama, selanjutnya disebut Pihak Kedua

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

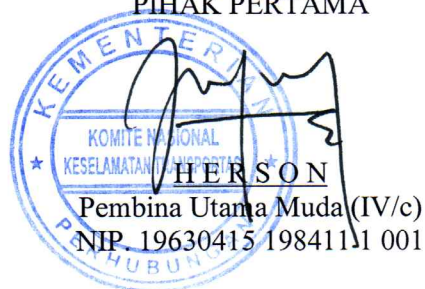
Pihak Kedua akan memberikan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

Jakarta, 6 April 2021

PIHAK KEDUA

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

PIHAK PERTAMA

  
HERSON  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19630415 198411 1 001

LAMPIRAN PERJANJIAN KINERJA  
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Unit Eselon II : SEKRETARIAT KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI,  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Tahun Anggaran : 2021

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		TARGET
1		2		3
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan
		5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan
		6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%
		8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan
		9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket
		10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan

No Kegiatan  
1 Legislasi dan Litigasi  
2 Pengelolaan Organisasi dan SDM

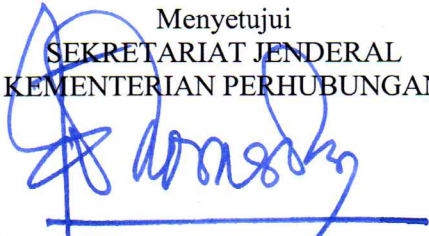
Anggaran  
Rp. 901.496.000,-  
Rp. 3.101.318.000,-



3	Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	Rp.	7.424.752.000,-
4	Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	Rp.	4.910.782.000,-
5	Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	Rp.	25.054.475.000,-
6	Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama	Rp.	636.197.000,-

Jakarta, 6 April 2021

Menyetujui  
SEKRETARIAT JENDERAL  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

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

KEPALA SEKRETARIAT

  
HERSON  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19630415 198411 1 001

**RENCANA KINERJA TAHUNAN**  
**KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI**  
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

Unit Eselon II : SEKRETARIAT KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI,  
 KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Tahun Anggaran : 2021

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA		TARGET
1		2		3
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	1.	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	52%
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	2	Jumlah NSPK Bidang Investigasi Keselamatan Transportasi	6 NSPK
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	3	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Urusan Kepegawaian, Kearsipan serta Pendidikan dan Pelatihan Internal	16 Laporan
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	4	Jumlah Kegiatan Accident Review Forum	4 Kegiatan
		5	Jumlah Kegiatan Pengelolaan Data dan Informasi Transportasi	13 Kegiatan
		6	Jumlah Kegiatan Kehumasan dan Protokoler	5 Kegiatan
5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	7	Tersedianya Penyelenggaraan Perkantoran	100%
		8	Jumlah Laporan Perencanaan dan Penganggaran, Laporan Keuangan serta Laporan BMN	8 Laporan
		9	Jumlah Sarana dan Prasarana internal	7 Paket
		10	Jumlah Laporan Monitoring dan Evaluasi Akuntabilitas Kinerja dan Pelaksanaan Anggaran	6 Laporan
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	11	Jumlah laporan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	2 Kegiatan

Jakarta, 6 April 2021

KEPALA SEKRETARIAT

  
**HERSON**  
 Pembina Utama Muda (IV/c)  
 NIP. 19630415 198411 1 001

## Hasil Rekomendasi Yang Ditinjaulanjuti Stakeholder

REKOMENDASI MODA PELAYARAN				
No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
1	Kebakaran KMP. NUSA BHAKTI di Pantai Bug – Bug Karangasem, Bali	KSOP Padang Bai	Pengawasan terhadap posisi garis muat kapal dan kedekatan pintu rampah sebelum kapal diberangkatkan	1. Pengawasan terhadap posisi garis muat kapal KMP Nusa Bhakti telah dilakukan oleh perwira jaga saat itu dalam kondisi stabil dan muatan pun tidak banyak namun rupanya di luar sepengetahuan petugas terjadi kendala di mesin untuk kedepannya akan menjadi perhatian agar lebih teliti dan berhati-hati dalam pengawasan
2		PT Putera Master Sarana	Menerapkan aturan secara ketat untuk melarang keberadaan penumpang baik penumpang biasa maupun sopir/kernet di geladak kendaraan, larangan merokok di geladak kendaraan dan menjalankan mesin kendaraan selama pelayaran	Sudah dibuatkan papan pengumuman di car deck sesuai PM 62 tahun 2019.
3			Peningkatan kemampuan awak kapal dalam fire drill dan abandon ship untuk kondisi real time.	Sudah dilakukan secara berkala oleh nakhoda dan crew kapal.
4			Adanya panduan pemakaian life jacket dan penyelamatan diri di setiap keberangkatan kapal Ro-Ro.	Sudah dibuatkan dalam bentuk video dan pamphlet.
5			Pemasangan fire detector di geladak kendaraan dan video surveillance di kamar mesin dan geladak kendaraan	Sudah terpasang.
6			Pengaturan jarak antara kendaraan sesuai ketentuan yang berlaku.	Saat pemuatan sudah dilakukan oleh pihak crew dan terkait juga dengan stabilitas kapal.
7			Melaksanakan system perawatan dan pemeliharaan sesuai ketentuan ketentuan dan buku petunjuk (manual book).	Dilakukan secara periodik.
8	Tenggelamnya MT. JOSEPHINE I di Perairan	KSOP Palembang	Administrator Pelabuhan selaku Superintendent Kepanduan agar meningkatkan pembinaan dan pengawasan terhadap pelaksanaan pemanduan kapal-kapal yang keluar-masuk pelabuhan;	1. Akan dilaksanakan program Assessment Pandu per 6 bulan sebagai sarana evaluasi kegiatan dan updating kondisi dari masing-masing pandu. 2. Melakukan penerapan PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal dengan melakukan evaluasi berkala setiap 6 (enam) bulan terhadap sarana dan prasarana serta pelaksanaan jasa pemanduan dan penundaan kapal.
				3. Melaksanakan koordinasi dan komunikasi antar BUP pelaksana pemanduan dan penundaan kapal agar dapat bersinergi dengan baik sehingga kegiatan kapal keluar masuk pelabuhan dapat terlaksana dengan lancar.
				4. Mengarahkan ahli ukur kapal dan pejabat pendaftaran kapal agar lebih teliti terhadap Builder Certificate dan Deletion Certificate eks luar negeri.
9			Administrator pelabuhan sebagai pejabat pendaftar kapal, dalam proses pendaftaran kapal-kapal bekas dari luar negeri perlu memperhatikan tipe kapal sesuai dengan builder certificate dan atau deletion certificate dan salinan sertifikat keselamatan kapal dari negara asal terakhir.	
10	Tenggelamnya KM. WAHAI STAR di Pulau Tiga Nusa Telu, Ambon	KSOP Namrole	Pengawasan secara detail dan ketat terhadap semua penumpang di pelabuhan atau pun di pesisir pantai agar lebih terdaftar	1. Sudah sesuai SOP yang berlaku di kantor UPP Namrole, tetapi ada sebagian pesisir masih belum sesuai SOP disebabkan jangkauan dan kondisi lapangan. Saat ini petugas Syahbandar dan Dishub Kabupaten Buru Selatan berusaha untuk melaksanakan.
11			Pengawasan terhadap penerapan ISPS di pelabuhan untuk mencegah penumpang gelap	2. Pengawasan dan penerapan ISPS di Pelabuhan Namrole sangat baik sesuai prosedur yaitu calon penumpang harus memiliki tiket untuk naik ke kapal, namun terdapat karakteristik masyarakat di Pelabuhan Namrole melakukan pengiriman dan penjemputan barang dari/ke kapal yang dilakukan setelah kegiatan debarkasi/embarkasi penumpang.
12			Penyediaan alat komunikasi radio antara pelabuhan induk dengan pelabuhan-pelabuhan satuan kerja (satker) di wilayahnya	3. Alat komunikasi Radio (HT) sudah tersedia di masing-masing kantor pelabuhanbaik induk maupun satker. Komunikasi kantor induk ke satker tidak dapat dilakukan karena belum ada SSB yang berfungsi di pelabuhan sehingga saat ini komunikasi menggunakan handphone.
13	Terbalinya KM. ACITA – 03 di Pesisir Pantai Lakeba, Bau-Bau, Sulawesi Tenggara	KSOP Tomia	Sosialisasi disiplin keselamatan kepada pengguna jasa angkutan kapal-kapal rakyat khususnya mengenai kedisiplinan pergerakan penumpang di atas kapal (mengumpul di salah satu sisi kapal pada saat kapal berlayar)	Setiap kali keberangkatan kapal baik kapal penumpang maupun kapal barang telah dilakukan sosialisasi berupa himbauan tentang keselamatan pelayaran, sehingga tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.
14	Kebakaran KM. SALVIA di Perairan Sebelah Timur, Sekitar Pulau Damar,	PT. BUKIT MERAPIN NUSANTARA LINES	meningkatkan pengawasan atas penerapan ISM Code pada perawatan mesin	1. Sudah dilaksanakan untuk peningkatan, direvisi, diberlakukan dan dibuatkan jadwal tentang Penerapan pengawasan atas penerapan ISM Code pada perawatan mesin di atas kapal sesuai dengan Buku Manual Sistem Manajemen Keselamatan ( SMKK). menggunakan Form di BM -026 Form Kartu pemeliharaan ( BM-026.00.01) Form laporan Kerusakan ( BM -026.00.01 A) Form Laporan Perbaikan Kerusakan ( BM-026.00.01 B) Fom Perawatan Rutin ( BM-026.00.02) Form Plan Maintenance Service ( PMS)
				2. Sudah dilaksanakan untuk peningkatan, direvisi, diberlakukan dan dibuatkan Jadwal tentang Penerapan pengawasan terhadap kualitas Suku cadang yang digunakan pada perawatan Mesin di atas kapal sesuai dengan Buku Manual Sistem Mengacu di Fom BM -026 Form Persediaan Barang ( BM-026 00.03) Form Kendali Perbaikan Peralatan kapal ke darat ( BM-026.00.04)
16			Meningkatkan implementasi sistem manajemen keselamatan di darat dan di kapal	3. Dilaksanakan untuk peningkatan, direvisi, diberlakukan, dan dibuatkan jadwal Internal Audit Tahunan di darat dan di kapal sesuai dengan Buku Manual Sistem Keselamatan dengan pengecekan Internal Audit untuk mengukur pelaksanaan Implementasi 1SM Code di Kapal ataupun di darat. Fom Jadwal Rencana Audit Internal BM-005.00 102) Fom Jadwal Pelaksanaan Audit Internal BM-005.001.03)
17			Meningkatkan profesionalisme awak kapal dan petugas darat yang diberikan kewenangan untuk implementasi sistem manajemen keselamatan	4. Sudah dilaksanakan untuk peningkatan Profesional dengan mengganti Personil Kapal dan Darat atau Designated Persons Ashore (DPA) yang di tunjuk diberikan kewenangan untuk pelaksanaan Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan.
18			Menggunakan media pemadam alternatif yang ramah lingkungan sebagai media pemadam pengganti Halon	5. Sudah dilaksanakan Penggantian media pemadam yang ramah lingkungan dari Halon ke CO2 System fixed ( Re-Install ) selain Portable Apart yang tersedia di atas kapal.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
19			Meningkatkan pengawasan dan ketelitian dalam melaksanakan perawatan kapal	6. Sudah dilaksanakan pengawasan untuk peningkatan dengan penerapan di Form Checklist Inspeksi kondisi kapal ( BM-025.00.01) Form Laporan Inspeksi kondisi kapal ( BM-025.00.02)
20	Tubrukan MT. GLORIA SENTOSA dengan KAPAL JUKUNG IRPANSYA di Selat	KSOP Palembang	Meningkatkan pengawasan terhadap kapal-kapal tradisional yang terbuat dari kayu terkait dengan perlengkapan navigasi untuk pencegahan tubrukan termasuk di antaranya lampu navigasi, isyarat bunyi (suling), dan isyarat lampu yang memenuhi standar marine	1. Melaksanakan koordinasi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sumsel terkait dengan pemenuhan peralatan navigasi terhadap kapal-kapal tradisional (Sertifikat kapal-kapal tradisional dikeluarkan oleh Dishub Provinsi Sumsel. 2. Melaksanakan patroli rutin dan melakukan sosialisasi terhadap keselamatan pelayaran bagi kapal-kapal tradisional.
21			Melakukan pembinaan terhadap para Pandu dengan mengingatkan bahwa setiap sebelum mencapai tikungan ataupun pertemuan dengan alur pelayaran sungai yang digunakan oleh kapal jukung harus membunyikan suling panjang sebagai peringatan	3. Telah dilaksanakannya pembinaan dan sosialisasi kepada pandu.
			Tanggung jawab komando pengendalian kapal sepenuhnya ada pada Nakhoda tidak boleh dialihkan kepada Pandu	4. Melakukan sosialisasi kepada nakhoda kapal terkait batas-batas tanggung jawab nakhoda dan pandu di saat berada di atas kapal.
22	Tenggelamnya Kapal WINDUKARSA di Perairan	UPP Bajoe	Meningkatkan pemeriksaan terhadap konstruksi terkait stabilitas kapal penyeberangan antara lain sistem pembuangan (scupper dan freing port) dan sistem bilga	1. Melaksanakan pengecekan pada sistem pembuangan dan sistem bilga setiap kapal bertolak.
23			Meningkatkan pemeriksaan terhadap saluran/celah yang ada di geladak kendaraan	2. Melaksanakan pengecekan secara berkala pada saluran geladak kendaraan.
24			Meningkatkan pemeriksaan kondisi kapal pada waktu bertolak	3. Melakukan evaluasi terhadap daftar pemeriksaan fisik kapal dalam rangka surat persetujuan berlayar atau pada saat kapal bertolak.
25		PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Bajoe	Meningkatkan pengawasan terhadap pengaturan muatan dan kendaraan di atas kapal	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe telah meningkatkan pengawasan terhadap pengaturan muatan dan kendaraan di atas kapal dengan pembuatan portal di PeLabuan Bajoe dan Kolaka, sehingga kendaraan yang akan melintas tidak melebihi ketinggian dari portal tersebut sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan PM 27 Tahun 2016.
26			Mengoptimalkan Jembatan timbang untuk menyediakan informasi tentang berat kendaraan yang akan dimuat ke kapal penyeberangan sehingga dapat digunakan terkait perhitungan stabilitas kapal	PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe telah mengoptimalkan fungsi dari jembatan timbang di PeLabuanBajoe dan Kolaka, pembuatan form isian bagi kendaraan yang telah dilakukan penimbangan dan telah membuat rambu batasan maksimal tonase yang diizinkan.
27	Tenggelamnya KM. MERATUS BANJAR 2 di Perairan Masalembu, Jawa Timur	PT Samudera Marine Indonesia	Membuat prosedur penilaian dan memperbaiki prosedur perbaikan katup yang tersedia saat ini termasuk perlunya penerbitan welding procedure specification pada setiap perbaikan komponen ketika dinilai dibutuhkan perbaikan dengan cara pengelasan.	Kami telah merevisi SOP (work instruction, petunjukkerja) terhadap kegiatan perbaikan Valve Mechanical disertai dengan risk assessment dan WPS.
28	Tenggelamnya KMP. RAFELIA 2 Selat Bali, Bali	OPP Ketapang Gilimanuk	Dalam menerbitkan surat persetujuan masuk lintasan, perlu diperhatikan dan dipertimbangkan kondisi teknis kapal terkait kesesuaian teknis kapal, aspek keselamatan dan aspek operasional	1. Untuk saat ini dalam pengurusan surat persetujuan masuk lintasan, wajib melampirkan Surat Pernyataan dari Nakhoda dan KKM kapal tersebut yang akan menggantikan dalam keadaan siap aspek keselamatan dan aspek operasional (Terlampir).
29			Mengkaji ulang ketentuan batas waktu operasional bongkar dan muat kapal dengan memperhatikan aspek pemeriksaan kondisi kelaikan lautan kapal ketika berangkat.	2. Untuk batas waktu operasional bongkar dan muat kapal saat ini sudah berjalan dengan memperhatikan aspek pemeriksaan kondisi kelaiklautan kapal ketika akan berangkat, baik untuk pengawasan pelashingan kendaraan (Terlampir).
30	Tenggelamnya KM. DHARMA KENCANA VIII di LABUAN BAJO	KSOP Labuan Bajo	Melakukan pemeriksaan terhadap kapal-kapal yang masih menggunakan peta no 296 keluaran tahun 2007 dan memberikan peringatan tentang keterbatasan peta tersebut kepada operator pelayaran yang beroperasi di wilayah Labuan Bajo	Telah dilaksanakan kegiatan Salvage dan pekerjaan bawah air, pengangkatan dan penyingkiran kerangka kapal KM Dharma Kencana VIII.
31	Kebakaran KM. ZAHRO EXPRESS di Perairan Teluk	KSOP Muara Angke	Melakukan pemeriksaan terhadap kondisi konstruksi kapal, konstruksi kamar mesin, sistem permesinan dan kelistrikan serta sistem bahan bakar kapal yang sejenis KM. Zahro Express.	1. Melakukan pemeriksaan terhadap kapal-kapal yang akan memperpanjang sertifikat.
32			Mengevaluasi jumlah marine inspector yang bertugas memeriksa kapal dan memiliki kompetensi yang sesuai dengan kebutuhan.	2. Menambah jumlah petugas Marine Inspector dari 2 orang menjadi 3 orang.
33			Agar melengkapi penutup pelindung bukaan kipas (fan) ventilasi generator untuk mengurangi kemungkinan masuknya lebih banyak debu, uap air dan uap minyak masuk dan semuanya terakumulasi di dalam generator.	3. Menghimbau kepada pemilik dan nakhoda kapal agar menempatkan genset portabel pada posisi yang aman.
34			Agar dilakukan pengukuran tahanan isolator (megger test) dari generator dan motor-motor listrik setelah selesai perawatan.	4. Sudah dilaksanakan.
35			Memeriksa ulang semua peralatan kelistrikan yang digunakan di atas kapal agar sesuai dengan ketentuan yang ada seperti halnya penggunaan marine kabel yang sesuai dengan standar kapal yang disyaratkan.	5. Sudah dilaksanakan.
36			Memperbaiki fungsi ventilator kamar mesin sehingga pertukaran udara di dalam kamar mesin tidak terhambat dan kondisi kamar mesin tidak lembab.	6. Sudah dilaksanakan.
37			Melakukan pengawasan terhadap Surat Instruksi Dirjen Perhubungan laut Nomor: UM008/1/11/JDPL-17 tentang kewajiban nakhoda dalam penanganan penumpang selama pelayaran.	7. Sudah dilaksanakan.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
38	Tubrukan KARTIKA SEGARA JBB DE RONG 19 di Selat Singapore	PT PERTAMINA	Melakukan evaluasi dan pengawasan secara lebih seksama agar hazard-hazard tersebut di atas dapat dilakukan mitigasi untuk menghindari kejadian serupa dikemudian hari	<p><b>I. Pada ketentuan dan persyaratan proses pengadaan kapal charter:</b></p> <p>a) Kapal wajib memiliki Pertamina Safety Approval (PSA) yang valid, sebagai bukti kapal telah divetting dan memenuhi kriteria minimum yang ditetapkan Pertamina, diantaranya terkait; General Condition, Safety Management, Navigation &amp; Communication, Crew Management, dan Pollution Prevention. Kapal juga dipersyaratkan melaksanakan Revetting PSA setiap 6 (enam) bulan/setahun sekali sesuai usia kapal.</p> <p>b) Khusus kapal angkutan impor, kapal diwajibkan telah diinspeksi sesuai standard OCIMF – Ship Inspection Report (SIRE) programme dengan hasil yang dinilai acceptable.</p> <p>c) Pemilik kapal telah di prakualifikasi Contractor Safety Management System (CSMS) untuk memastikan penyedia jasa telah menerapkan aspek HSE dalam setiap lini pekerjaan.</p> <p>d) Kapal diwajibkan terinstalasi vessel tracking dan CCTV diatas kapal sebagai alat monitoring keamanan dan keselamatan kapal, crew kapal dan cargo.</p> <p>e) Pelaksanaan screening kru, Nakhoda harus memiliki pengalaman yang cukup dan semua kru kapal memiliki sertifikat/ijazah/pelatihan yang diperlukan sesuai jabatan.</p> <p>f) Pemilik Kapal diwajibkan dan bertanggungjawab untuk memenuhi dan mematuhi peraturan keselamatan kerja, safety operation, dan pemenuhan aspek lingkungan lingkungan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan sesuai dengan standard yang berlaku di Pertamina.</p> <p>g) Pemilik kapal diwajibkan untuk menjamin bahwa kapal yang digunakan untuk melaksanakan pengangkutan dapat memberikan kinerja yang baik dan selalu dalam kondisi siap dalam segala hal (laik operasi dan laik laut) untuk menjalankan pengangkutan sesuai instruksi Pertamina.</p> <p>h) Next step; akan dipersyaratkan kepada Pemilik kapal (khusus yang melayani pelayaran di perairan luar Indonesia) untuk melampirkan hasil melaksanakan Navigation Audit by Independence party guna menjamin readiness kompetensi personil &amp; perangkat navigasi untuk mendukung proses Navigasi kapal dapat berlangsung aman selama masa kontrak.</p>
				<p><b>II. Safety Campaign</b></p> <p>a) Safety Campaign &amp; penyampaian komitmen Manajemen PT PIS kepada seluruh kapal yang disewa &amp; dioperasikan untuk meningkatkan safety awareness.</p> <p>b) Distribusi S/Sirkular terkait keselamatan dan keamanan dan Sosialisasi Monthly Safety/Posteryaitu AKCES: Aksi Cepat Serentak kepada seluruh kapal.</p> <p>c) Evaluasi dan Pengawasan terhadap safety tools yang ada diatas kappal yaitu Vessel Tracking dan CCTV secara harian.</p> <p>d) Investigasi kasus insiden di kapal operasional PT PIS dan monitoring tindak lanjut.</p> <p>e) Monitoring safety performance kapal dan evaluasi secara periodic.</p> <p>f) Next Step;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelaksanaan Joint Safety Inspection (JSI) secara random keatas kapal-kapal yang disewa dan dioperasikan oleh PT PIS.</li> <li>- Implementasi Work in Progress Inspection CSMS untuk kapal yang disewa PT PIS.</li> </ul>
				<p>III. Melakukan evaluasi kinerja kapal melalui vessel scoring report yang diterbitkan secara bulanan untuk memberikan gambaran terkait kinerja kapal baik dari aspek performance maupun non-performance dimana Safety dan PSA Compliance menjadi salah satu criteria penilaian.</p>
39	Tenggelamnya Kapal AWET MUDA di Hilir Banyuasin.	KSOP Palembang	Meningkatkan pengawasan secara bersinergi terhadap operasional kapal-kapal sejenis Awet Muda terutama terkait pemenuhan terhadap peraturan kelaiklautan kapal.	1. Melaksanakan koordinasi ke Dinas Perhubungan Provinsi Sumsel terkait pemenuhan peraturan kelaiklautan kapal
40			Meningkatkan sosialisasi terhadap pendaftaran kapal, pemenuhan ketentuan ijin trayek dan sertifikasi keselamatan konstruksi kapal terhadap operator kapal-kapal sejenis Awet Muda.	2. Melaksanakan koordinasi ke Dinas Perhubungan Provinsi Sumsel terkait ijin trayek dan sertifikasi keselamatan konstruksi kapal serta mendorong Dinas Perhubungan agar dapat mensosialisasikan aturan-aturan dari Pemerintah Daerah terhadap pemenuhan tanggung jawab keselamatan kapal-kapal angkutan sungai dan danau.
41			Bersama dengan Pemerintah Daerah mengkaji ulang peraturan daerah terkait aspek keselamatan angkutan sungai dan danau untuk diselaraskan dengan peraturan tingkat pusat.	3. Mengoptimalkan rapat dan koordinasi dengan Dishub Provinsi Sumsel dan BPTD Wilayah VII Sumsel-Babel terhadap aspek keselamatan kapal-kapal sungai dan danau.
42	LAIN-LAIN EVER JUDGER, BALIKPAPAN BAY, EAST KALIMANTAN	KSOP Balikpapan	To review oil leak response procedure based on related regulations, including: a.the assessment of the oil companies' procedures and implementation of Tier 1 drills; b.developing clear procedures of being the coordinator of Tier 1; and c.campaigning the hotline number to the companies and community in the Balikpapan Bay region.	<p>1. a. Based on Ministerial Regulation no. 58 of 2013, Oil Companies already have Standard Operating Procedures (SOP) and requirements for pollution prevention which include: - Procedures, Personnel's and Equipment's.</p> <p>Regarding the assessment, we attached the Letter of Approval of Fulfilments of Pollution Prevention Requirements Number: 05 / XI / PMN / DN-20. The letter was issued in Jakarta on November 10, 2020 on behalf of the Director General of Sea Transportation, Director of the Sea and Coast Guard.</p> <p>b. KSOP Balikpapan have made Standard Operating Procedures (SOP) as Mission Commander (MC) and On Scene Commander (OSC). KSOP Balikpapan already socialized and carry out Exercise to the Oil Companies as attached.</p> <p>c. KSOP Balikpapan has sent Letters to TERSUS Pertamina regarding the procedures for dealing with oil spills in Balikpapan and has informing hotline number that can be contacted.</p>
43			To review and comply with the adequacy of firefighting system in its working region.	KSOP Balikpapan already has fire prevention and control procedures for ships in Balikpapan waters port. TERSUS Pertamina have firefighting equipment (checklist attached).
44			To ensure all off shore installations in its working region match with the nautical charts.	KSOP Balikpapan will propose a Marine Map to Hydros in order to ensure that the underwater Pipeline Map is in accordance with the existing one.
45			To provide a right to the oil companies in securing their subsea assets continuously.	Based on Ministerial Regulation no. 51 of 2015 about Operation of Sea Ports and based on Ministerial Regulation no. 20 of 2017 about TERSUS and TUKS. To the owner of TERSUS PERTAMINA are given responsibility for managing their main business.
46	Kebakaran Kapal LABITRA ADINDA di Selat Bali	UPP Ketapang	1. Melakukan pemeriksaan penempatan, pelindung, dan pengoperasian accu/battery (aki) mesin induk dan mesin bantu dalam kondisi yang aman sesuai aturan yang berlaku.	1. Telah dilaksanakan pemeriksaan penempatan, pelindung, dan pengoperasian accu/battery (aki) untuk ditempatkan pada ruang tersendiri (khusus) yang terlindung dan terhindar dari potensi kebakaran serta dilengkapi dengan sistem yang baik dan terkoneksi dengan instalasi yang lainnya secara benar
47			2. Melakukan pemeriksaan kondisi kebersihan kamar mesin termasuk got dari bahan-bahan mudah terbakar.	2. Telah dilaksanakan pemeriksaan kebersihan kamar mesin, termasuk got-got dari bahan apapun yang mudah terbakar, termasuk instalasi yang ada di ruang kamar mesin (mesin induk dan mesin bantu).

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
48			3. Memastikan pen pengaman pada botol utama CO2 sistem pemadam tetap di kamar mesin telah dilepas ketika kapal beroperasi sebelum menerbitkan sertifikat keselamatan kapal penumpang.	3. Telah dilaksanakan pemeriksaan dan memberikan familiarisasi kepada crew kapal untuk memperhatikan pen pengaman pada botol utama CO2 sistem pemadam tetap di kamar mesin telah dilepas ketika kapal beroperasi.
49			4. Melakukan pemeriksaan perlengkapan di kapal seperti blower dan ventilasi, katup tutup cepat yang dapat ditutup dari luar kamar mesin dan perlengkapan EEBD yang siap sedia digunakan.	4. Telah dilaksanakan pemeriksaan bahwa untuk blower, ventilasi, katup tutup cepat yang dapat ditutup dari luar kamar mesin dan EEBD telah diadakan <i>annual maintenance</i> oleh pihak ketiga ( <i>service station</i> ).
50			5. Melakukan verifikasi pelaksanaan latihan rutin kebakaran dan pemahaman pengoperasian CO2 sistem kamar mesin.	5. Memverifikasi SMK manual dan dokumentasi terhadap pelaksanaan <i>drill</i> /latihan tanggap darurat termasuk (latihan kebakaran) di atas kapal dilaksanakan sesuai jadwal dan telah dilakukan familiarisasi kepada semua crew kapal yang berpedoman pada (sijil kebakaran) termasuk di dalamnya tentang pengoperasian CO2 <i>fixed system</i> di ruang kamar mesin.
51	Tubrukan BUNGA MELATI 79 de Tngan ONGKANG GOLDEN WAY3310 di Selat Wowoni, SULAWESI	PT Sari Ampenan	Memastikan SMK di ataskapal berisikan tentang cara bernavigasi yang aman di laut bebas, mendekati daratan maupun di perairan pelabuhan.	Pihak Perusahaan telah memberikan Manual Book SMK, sesuai dengan ketentuan dalam ISM Code, dan Juga telah di approve Dirjen Perhubungan Laut Jakarta. Disamping itu pada saat penerimaan Crew, maka Bagian Pengawasan bersama DPA telah melakukan Sosialisasi kepada Crew yang akan naik/ dimutasi kekapal, sesuai Prosedur Penerimaan Crew/ Awak Kapal. (Khususnya Nakhoda dan Muallim/KKM termasuk para Masinis.
52			2. Memastikan SMK di ataskapal berisikan tentang pelatihan dan training mengenai situasi darurat di laut.	Sesuai dengan Pokok Bahasan SMK dalam Prosedur 06-SH telah dijelaskan langkah-2 prosedur Kesiapan Menghadapi Keadaan Darurat diatas kapal yang harus dipahami dan dilaksanakan oleh Crew kapal mulai dari Nakhoda serta Perwira dan ABK. Pelatihan-pelatihan wajib dilaksanakan antara lain : a. Penurunan/ Olah Sekoci, Life Craft, Pemadam Kebakaran serta pengecekan alat-2 kelengkapannya. antara lain Life boy, Life jacket dll b. Penggunaan isyarat bahaya c. Memahami peran darurat untuk masing Crew d. Bagian DPA telah melakukan Sosialisasi, baik mengenai pelaporan, pengisian Form SMK dan dilakukan Internal Audit. e. Setiap perpanjangan SMC masing-masing kapal, selalu dilakukan Eksternal Audit dari Ditjen Perhubungan Laut Jakarta., sedangkan untuk Endorsement SMC dilakukan pemeriksaan NTR oleh Marine Inspector Syan dan dari Klasil/Utama
53			3. Kapal dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis yang telah disetujui oleh pihak otoritas dan Biro Klasifikasi Indonesia.	KM. BungaMelati 79 memiliki Sertifikat - sertifikat yang terkait dengan Teknis Keselamatan dan sertifikat Operasional sebagai Kapal barang, disamping itu juga dilengkapi Sertifikat yang terkait dengan Konstruksi Kapal, dan Mesin Kapal yang di keluarkan oleh Biro Klasifikasi Indonesia ( BKI).
54			4. Mewajibkan pemilik kapal menyingkirkan kerangka kapal dan muatannya ke tempat lain sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 dan PM 38 Tahun 2018 tentang perubahan kedua atas PM 71 tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air.	Sesuai ketentuan yang berlaku dalam Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang pelayaran khususnya pasal 203, KM. Bunga Melati 79 telah diasuransikan dalam Program Wreck Removal Insurance Including Pollution Liability terakhir Polis / Sertifikat No. 0528/CWR/IOBE-14/01/2018 diterbitkan tanggal 24 Januari 2018 berlaku s/d tanggal 24 Januari 2019. dari PT. QBE General Insurance Indonesia (Anggota Konsorsium Asuransi Wreck Removal).
				2). Dengan adanya musibah tubrukan KM. Bunga Melati 79 dengan Tongkang Golden Way 3310 diselat Wowoni ( Kendari) Sulawesi Tenggara tersebut, maka PT. SARI Ampenan telah melakukan langkah sebagai berikut:
				(1). Melapora/ menghadap KSOP Klas II Kendari, untuk menyelesaikan kewajiban Perusahaan berkaitan dengan musibah tersebut.
				(2) . Melaporkan kepada KSOP bahwa kapal KM. BungaMelati 79 telah diasuransikan Wreck Removal Including Pollution Liability, kepada PT. Asuransi QBE General Insurance Indonesia (Anggota Konsorsium Asuransi Wreck Removal) ( Suratlaporan ke KSOP Kendari No. 015/SA-DPA/IV/2019 tgl 01 April 2019
				(3) . PT. Sari Ampenan telah mengikuti Prosedur tentang kewajiban menyingkirkan kerangka kapal, sesuai ketentuan yang berlaku, dengan memindahkan tanggungjawab pelaksanaannya melalui Aduransi Wreck Removal
				(4) . Posisi tenggelamnya KM. Bunga Melati 79 di Selat Wowoni (tidak dalam Alur) Bapak KSOP Kendari ( Disnav Kendari) telah dipasang/ ditempatkan BUY tanda pengingat bagi kapal-kapal yang melalui Selat Wowoni agar berhati-hatidalamolah gerak/ bernavigasi keluar dan/atau masuk Selat Wowoni.
				3. Mengikuti Proses Hukum baik yang ditetapkan oleh Mahkamah Pelayaran Pusat ( Kementerian Perhubungan ) dengan Putusan sesuai No. HK.212/04/III/MP.2019 tanggal 22 Maret 2019 maupun proses Pengadilan Negeri UNNAHA Kendari, karena ada 1 orang Crew meninggal dunia.
55		PT Buana Benua Shipping	Tongkang Golden Way 3310 harus dilengkapi dengan lampu navigasi sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL).	Tongkang sudah dilengkapi dengan lampu navigasi
56			Tongkang dioperasikan sesuai dengan spesifikasi teknis yang telah disetujui oleh pihak otoritas dan Biro Klasifikasi Indonesia.	Dokumen terlampir
57	Terbakarnya MOLISE di Perairan Pulau Padar, Nusa Tenggara Timur	Direktorat Jenderal Standardisasi dan Perlindungan Konsumen, Kementerian Perdagangan	Meningkatkan pengawasan terhadap produk impor berupa motor tempel dan suku cadangnya dalam hal penyediaan terjemahan buku panduan berbahasa Indonesia untuk produk impor.	Dalam hal penyediaan terjemahan buku panduan berbahasa Indonesia untuk produk impor berupa motor tempel dan suku cadangnya, dapat kami sampaikan bahwa hal tersebut belum diatur pada Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 26 tahun 2021 tentang Penetapan Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Perdagangan serta Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 25 Tahun 2021 tentang Penetapan Barang Yang Wajib Menggunakan atau Melengkapi Label Berbahasa Indonesia.
58		UPP Labuan Bajo	Membuat system pengawasan pelatihan menghadapi kondisi darurat bagi awak kapal wisata.	KUPP L. Bajo sudah pernah melakukan Pelatihan/Rescue kusus bagi para awak kapal Gt. 7 kebawah.
59			Meningkatkan pengawasan keselamatan pada kapal wisata, terutama pada marka garis muat.	KUPP L. Bajo sering melakukan pengawasan pada kapal sebelum SPB di keluarkan.
60			Meningjau ulang penempatan ILR pada kapal ukuran kecil.	Kapal wisata ukuran kecil selama ini menggunakan alat keselamatan berupa Life Jacket dan Ring Buoy. Kalaupun harus menggunakan ILR, maka kami akan mewajibkan menggunakan ILR yang ukuran kecil.
61			Membuat dan memastikan data dokumen kapal benar dan sesuai dengan kondisinya sebenarnya.	Selama ini kondisi kapal sesuai dengan dokumen kapal. Adapun perubahan-perubahan fisik kapal pemilik kappel tidak melaporkan kepada pihak Otoritas Pelabuhan.
62	Kandas ALTAF di Perairan Pantai Merah, Nusa Tenggara	UPP Labuan Bajo	Meningkatkan pengawasan pada pergerakan kapal wisata di wilayah kerja UPP Kelas III Labuan Bajo.	Setiap kapal yang berlayar di wilayah kerja kami selaku Otoritas Pelabuhan selalu memantau lewat radio kapal.
63			Memastikan kapal wisata yang berangkat dan datang telah mendapatkan izin yang sesuai.	Semua kapal yang berlayar selalu kami berikan surat persetujuan berlayar (SPB) setelah melakukan pengecekan (Check List).

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
64			Menetapkan titik kedatangan dan keberangkatan kapal wisata yang resmi.	Tujuan keberangkatan kapal dan kedatangan kapal kami berikan sesuai permintaan kapal yang tertera di surat persetujuan berlayar (SPB).
65			Melakukan sosialisasi keselamatan pelayaran secara berkala kepada pemilik kapal wisata.	Kami selalu pengawas keselamatan pelayaran sering melakukan sosialisasi kepada Nahkoda kapal tentang pentingnya keselamatan pelayaran.
66			Memastikan semua kapal yang ada di wilayah kerja UPP Kelas III Labuan Bajo telah terdaftar.	Kapal-kapal yang masuk di wilayah kerja KUPP L. Bajo telah teregistrasi di KUPP Labuan Bajo.
67	LAIN-LAIN/NUSA PUTERA di Pelabuhan Bakauheni, Selat	PT Putera Master Sarana Penyeberangan Mulia	Melengkapi manual pengoperasian dan perawatan (Operating and Maintenance Manual) pintu rampa yang diverifikasi dan disetujui oleh BKI, selanjutnya OMM ditempatkan di ataskapal.	Sudah ada di kapal dan disosialisasikan ke crew yang bertugas untuk membuka/menutup ramp door.
68			Melakukan perawatan pintu rampa kapal secara berkala untuk menghindari kerusakan konstruksi akibat korosi.	Selalu dilakukan pengecekan secara berkala terutama disaat docking tahunan.
69			Memasang tanda yang menunjukkan beban kerja aman (SWL) di konstruksi pintu rampa.	Terpasang di pintu masuk kapal.
70	Terbakarnya/MENTARI SELARAS/8 JUNI di Perairan Waingapu, NTT	KSOP Parepare	Memastikan pemilik kapal memperhatikan roda tangan blower kama rmesin dan fungsi pen pengaman di tabung CO2 pemadam api tetap di kapal yang dilengkapi dengan mekanisme linkage sebelum penerbitan sertifikat keselamatan kapal.	1. Seluruh tabung CO2 system instalasi pemadam api tetap dan tabung-tabung APAR telah dilakukan pemeriksaan dan perawatan oleh pihak perusahaan dengan menggunakan pihak ketiga, dengan hasil baik yang dibuktikan dengan sertifikat.
				2. Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal (PPPK) atau <i>Marine Inspector</i> juga melakukan pemeriksaan ulang terhadap alat-alat pemadam kebakaran, baik instalasi tetap maupun yang portable dengan baik, sehingga sertifikat akhirnya diterbitkan.
71	Tenggelamnya NUR ALLYA di PERAIRAN HALMAHERA,	PT Sucofindo Cabang Manado	Melakukan pengecekan analisis MC dari nickel ore dan memastikan hasil analisis tersebut telah diterima oleh Nahkoda sebelum pemuatan ke kapal dimulai.	1. Kami melakukan kegiatan berdasarkan regulasi pemerintah yaitu Surat Edaran Kementerian ESDM Nomor 05.E/30/DJB/2016, tentang penggunaan surveyor dalam rangka pelaksanaan kegiatan penjualan/pengapalan mineral dan batubara.
72			Menggunakan laboratorium yang telah disertifikasi dengan peralatan telah terkalibrasi dalam proses pengujian sample nickel ore atau bahan tambang Grup A.	
73			Membuat prosedur terperinci tentang pengujian bahan tambang nickel ore atau bahan tambang GrupA,yang dimulai dari pengambilan sampel hingga proses pengapalannya.	
74			Menunjuk personel yang kompeten dan memiliki sertifikat sesuai dengan bidang keahliannya.	
75	KANDAS NUSA AGUNG di Alur Pelabuhan Bakauheni, Lampung	PT Putera Master Sarana Penyeberangan Mulia	Memastikan bahwa awak kapal memiliki hak penuh untuk menentukan pergerakan kapal.	Saat kapal berlayar sepenuhnya kapal di bawah wewenang /komando captain beserta crew yang bertugas.
ODA PERKERETAAPIAN				
No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
1	Gangguan operasi LRT Sumsel KA 45 (TS-4) di petak jalan antara St. Asrama Haji – St. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II, Divre III	PT INKA (Persero)	Memastikan untuk melakukan uji coba kesiapan operasi pelayanan komersial ( <i>Trial-run/Burn-in/Testing &amp; Commissioning</i> ) sebelum beroperasi secara komersil termasuk untuk produk selanjutnya, dengan tujuan untuk mengetahui kehandalan serta <i>system integration</i> keseluruhan sistem sarana serta integrasi dengan keseluruhan sistem prasarana sesuai peraturan/standar serta <i>recommended practice</i> yang telah ada	<i>Endurance test</i> sudah dilakukan PT INKA (Persero) pada proyek selanjutnya yaitu:
2			Memastikan untuk melakukan pengawasan dan perbaikan yang berkelanjutan agar tindakan - tindakan keselamatan yang telah dilakukan dapat berjalan dengan efektif	Melakukan perawatan sarana secara berkala dan uji kelaikan tahunan dari regulator (DJKA)
3	Gangguan Operasi LRT Sumsel KA 43 (TS-7) di KM 20+4/5 petak jalan antara St. Jakabaring – St. Polresta, Divre III Palembang, Sumatera		Memastikan untuk melakukan uji coba kesiapan operasi pelayanan komersial ( <i>Trial-run/Burn-in/Testing &amp; Commissioning</i> ) sebelum beroperasi secara komersil termasuk untuk produk selanjutnya, dengan tujuan untuk mengetahui kehandalan serta <i>system integration</i> keseluruhan sistem sarana serta integrasi dengan keseluruhan sistem prasarana sesuai peraturan/standar serta <i>recommended practice</i> yang telah ada	<i>Endurance test</i> sudah dilakukan PT INKA (Persero) pada proyek selanjutnya yaitu: a) 4 TS KRDE; b) LRT Jabodebek; c) Revitalisasi 10 TS KRL
4			<i>Endurance test</i> sudah dilakukan PT INKA (Persero) pada proyek selanjutnya yaitu: a) 4 TS KRDE; b) LRT Jabodebek; c) Revitalisasi 10 TS KRL	Melakukan perawatan sarana secara berkala dan uji kelaikan tahunan dari regulator (DJKA)
5	Anjlokkan KA 1748 di KM 11+4/5 di Empl. St. Jatinegara, DKI Jakarta, Wilayah Daop 1 Jakarta, 30/10/2017	PT Kereta Commuter Indonesia	Melakukan kajian komprehensif mengenai dinamika sarana perkeretaapian untuk seluruh tipe seri <i>Train Set</i> KRL yang dioperasikan oleh PT KCI.	Dalam tahap penjjajaan kontrak dengan Monash University dengan lingkup kontrak.....  Tanggapan PT KCI (12 Maret 2020): PT KCI akan melakukan koordinasi dengan Direktorat Keselamatan dan Keamanan PT KAI mengenai tindaklanjut pelaksanaan kajian komprehensif dinamika sarana perkeretaapian untuk seluruh tipe seri KRL yang dioperasikan oleh PT KCI. <b>(Akan disampaikan dokumen persuratan terkait)</b>  Tanggapan dalam surat Direktur Utama PT KCI no. 203/DU-OPS/KCI/VII/2020 tanggal 29 Juli 2020 perihal tanggapan laporan monitoring KNKT TW I: -PT KCI akan menyampaikan dokumen persuratan terkait tindak lanjut pelaksanaan kajian komprehensif dinamika sarana perkeretaapian untuk seluruh tipe seri KRL yang dioperasikan oleh PT KCI. - Surat pengajuan kajian komprehensif ke Monash University untuk seluruh tipe KRL tertuang dalam surat rencana konsultasi dengan pihak IRT atau Monash University bidang sarana dengan nomor surat KS.101/IV/2/KA-2018, tertanggal 16 April 2018. - Surat undangan rapat berkaitan MoU antara KCI dengan IRT/Monash University nomor 02/CE/Tek-Sar/KCI/IV/2019, tertanggal 8 Januari 2019 (dokumen terlampir)
				Tanggapan dalam surat Plt. President Director PT KCI no. 111/DU-OPS/KCI/IV/2021 tanggal 19 April 2021 perihal TL rekomendasi kecelakaan perkeretaapian: a. PT KCI sudah melakukan pertemuan dengan PT MRT pada tanggal 12 April 2021 untuk melakukan diskusi mengenai wheelset yang terdiri atas profil roda, jarak roda (back to back) KRL 990 mm dengan kesimpulan tidak ada permasalahan kondisi sarana KRL dari Jepang yang digunakan di Indonesia dengan track yang ada di Indonesia; b. PT KCI akan melakukan kerja sama dengan PT INKA guna menganalisa secara komprehensif interaksi antara sarana KRL dengan track lebar 1067 mm di Indonesia.  <b>(KNKT masih menunggu hasil kajian komprehensif mengenai dinamika sarana perkeretaapian yang dioperasikan oleh PT KCI)</b>

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
6	Anjlok KA 1722 KRL Commuter Line di Km 51+800/900 Petak Jalan		Memastikan jalur perawatan pada seluruh Dipo KRL memiliki tinggi rel dengan level yang sama	Tanggapan PT KCI pada rapat 23 September 2021: Tinggi rel jalur perawatan Depo KRL (Depo Depok, Depo Bogor, Bukit Duri) sudah dilakukan pengukuran dan sesuai dengan standar
7			Memastikan ketersediaan suku cadang perawatan berkala khususnya untuk sarana Train set Tokyu Seri 8000	Tanggapan PT KCI pada rapat 23 September 2021: Pengadaan suku cadang trainset Tokyu seri 8000/8500 sudah dilakukan untuk perawatan berkala: 1. Kontrak No. 136/HK-PG/KCI/V/2019 Pengadaan Light maintenance untuk EMU Tokyu 8500 2. Kontrak No. 322/HK-PG/KCI/XI/2019 Pengadaan spare part of Tokyu 850:
8			Memastikan tersedianya instruksi manual perawatan dari pabrikan dan dipahami oleh tenaga perawatan sarana sebelum sarana dioperasikan	Tanggapan PT KCI pada rapat 23 September 2021: (Sudah tersedianya instruksi manual perawatan dari pabrikan dan dipahami oleh tenaga perawatan sarana sebelum sarana dioperasikan). Instruksi manual perawatan sudah digunakan akan tetapi mengacu kepada aturan yang baru merujuk PM 69 Tahun 2018 tentang SMKP bahwa dokumen tersebut harus mendapat pengesahan dari pihak regulator (DJKA). PT KCI sudah mengajukan permohonan pengesahan sispro melalui surat dari PLT. CU KCI kepada Dir. Sarana Perkeretaapian DJKA No. 225/DU-TEK/KCI/VIII/2021 perihal Permohonan Pengesahan Sistem dan Prosedur Perawatan Sarana PT. KCI tanggal 26 Agustus 2021
9			Memastikan bahwa tenaga perawatan sarana telah mendapat pelatihan sesuai dengan jenis dan tipe trainset yang dirawat	Tanggapan PT KCI pada rapat 23 September 2021: Untuk tenaga perawatan sarana telah mendapat pelatihan sesuai dengan tipe trainset -Tahun 2015 s/d 2018 Pelatihan Perawatan KRL JR di Omiya Jepang -Tahun 2019 Pelatihan Perawatan KRL Tokyu di Nagatsuta
10			Memberikan bimbingan dan pelatihan kepada personil tenaga perawatan sarana dan quality controller sarana sehingga cacat atau degradasi pada sarana dapat terdeteksi lebih awal	Tanggapan PT KCI pada rapat 23 September 2021: Sudah dilakukan bimbingan dan pelatihan kepada personil tenaga perawatan sarana dan quality control sarana
11	Anjlok KA 3032 di Jalur I emplasemen St. Durian, Sub Divre III.2 Tanjungkarang Sumatera Selatan,	PT Kereta Api Indonesia (Persero)	Melakukan pemasangan peralatan pendeteksi anjlok yang terhubung langsung dengan pipa udara tekan (air brake pipe) dalam sistem pengereman rangkaian gerbong dan/atau dapat memberikan peringatan awal ke awak sarana perkeretaapian agar proses pengereman dapat langsung dilakukan sesaat setelah terjadinya anjlok kereta api sehingga dampak kerusakan prasarana dan sarana perkeretaapian akibat	Disampaikan bahwa sampai dengan saat ini sarana PT. KAI (Persero) belum dilengkapi dengan alat pendeteksi alat anjlok. Dikarenakan dasar pengadaan dan pemasangan di sarana PT. KAI (Persero) sangat penting untuk dilakukan dan didasari kajian komprehensif tentang keselamatan, teknis dan finansial. Di samping rekomendasi KNKT tersebut, di operasional KA telah melaksanakan SOP untuk menjaminnya keselamatan perjalanan kereta api, sebagai berikut:  1. PD 16A Jilid 1 a. Pasal 8, ayat (4) Pemeriksaan kelengkapan peralatan inventaris yang terdiri dari 4 (empat) buah stopblok, 2 (dua) buah bendera merah, 1 (satu) buah bendera kuning, 2 (dua) keping papan skip merah sebagai semboyan 21, 1 (satu) buah pemadam api, 1 (satu) set radio rangkaian, dan kartu riwayat lokomotif diisi oleh dipo pemelihara atau dipo perbaikan). b. Pasal 21, kewajiban masinis memperhatikan bagian belakang kereta api. c. Pasal 41, ayat 13. 2. PD 19 Jilid 1, bagian kesembilan, kereta api putus atau yang terlihat tidak membawa tanda akhir. 3. PD 3 : a. Pasal 13, semboyan 1 "Isyarat Kondisi Siap", ayat (1) Kepastian bahwa petugas di stasiun telah siap menerima kedatangan KA ataupun KA yang sedang lewat sambil memperhatikan semua semboyan KA yang terlihat/terdengar. b. Pasal 88, Semboyan No. 21 "Tanda Akhiran Kereta Api".
				<u>Tanggapan KNKT:</u> Agar PT. KAI dapat melakukan kajian teknis terkait pemasangan peralatan pendeteksi anjlok khususnya pada gerbong batubara di Divre III dan Divre IV karena pada kecelakaan anjlok KA 3032 di Emplasemen St. Blimbingairkaka terjadi pada gerbong dengan urutan ke-51 (GB 50 86 254) dari total keseluruhan rangkaian gerbong sebanyak 60 gerbong, dimana pada urutan gerbong tersebut masinis tidak dapat melihat atau merasakan adanya rangkaian gerbong yang anjlok dan anjlok terjadi setelah PPKA St. Blimbingairkaka telah menyaksikan "Semboyan 21" atau rangkaian gerbong terakhir dari KA 3032 telah berangkat dari St. Blimbingairkaka. Anjlok pada gerbong GB 50 86 254 tidak menyebabkan air brake pipe dari gerbong putus, dimana putusnya air brake pipe dapat menyebabkan berkurangnya tekanan udara di brake air pipe secara drastis dan secara otomatis akan mengaktifkan sistem pengereman pada rangkaian KA, karena air brake pipe dari gerbong tidak putus, sehingga gerbong yang anjlok tetap dapat ditarik dan terseret sampai dengan St. Durian. Gerbong dari rangkaian KA 3032 mulai dari urutan ke-51 sampai dengan ke-54 terguling di St. Durian setelah gerbong GB 50 86 254 yang anjlok masuk St. Durian dan menabrak wesel. Tanggapan PT KAI (13 Maret 2020): PT KAI masih dalam proses pelaksanaan kajian penambahan teknologi pendeteksi anjlok sehingga dampak kerusakan prasarana dan sarana perkeretaapian akibat anjlok dapat diminimalisir. (Tanggapan KNKT: Menimbang kembali penggunaan alat pendeteksi anjlok atau sistem yang dapat memberikan peringatan dini jika terjadi anjlok kepada awak sarana untuk rangkaian KA Babarpanjang 60 gerbong mengingat dampak anjlok cukup signifikan terhadap kerusakan prasarana perkeretaapian)
12	Anjlok KA 3019 di emplasemen St. Lubukbatang, Sumatera Selatan,		Memasang sistem pendeteksi anjlok pada rangkaian sarana perkeretaapian dan/atau sistem yang dapat memberikan peringatan awal ke awak sarana perkeretaapian agar proses pengereman dapat langsung dilakukan sesaat setelah terjadinya anjlok kereta api untuk mengurangi tingkat kerusakan prasarana dan sarana perkeretaapian akibat anjlok	Disampaikan bahwa sampai dengan saat ini sarana PT. KAI (Persero) belum dilengkapi dengan alat pendeteksi alat anjlok dikarenakan pengadaan dan pemasangan di sarana PT. KAI (Persero) sangat penting untuk dilakukan dan didasari kajian komprehensif tentang keselamatan, teknis dan finansial.  Tanggapan PT KAI (13 Maret 2020): PT KAI masih dalam proses pelaksanaan kajian penambahan teknologi pendeteksi anjlok sehingga dampak kerusakan prasarana dan sarana perkeretaapian akibat anjlok dapat diminimalisir.  (KNKT masih menunggu hasil kajian penambahan teknologi pendeteksi anjlok sesuai hasil rapat dengan PT KAI (Persero) tanggal 13 Maret 2020)



No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
13	Anjlok KRL KA 1340 di Km 0+3/4 empi St. Jakarta Daop 1 Jakarta,		Investigasi mendapatkan bahwa kondisi prasarana (wesel) sudah tidak standar, sehingga KNKT merekomendasikan untuk melakukan identifikasi dan penilaian risiko terhadap kondisi perawatan prasarana perkeretaapian di Daop I Jakarta sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 60 Tahun 2012 Tentang Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api	Pada tahun 2018 telah melakukan pengadaan wesel baru jumlah 100 unit (sudah datang) dan proses pengadaan 2 unit wesel inggris. Proses pemasangan tahun 2019. Wesel 63A telah diganti dengan wesel ex emplasemen St. Tangerang sudut 1:8 tanggal 28 Des 2017. Tiap bulan dilakukan update profil resiko yang dikoordinir oleh QC JJ yang dibahas dalam pertemuan Safety Commite tiap bulannya. Tanggapan PT KAI (13 Maret 2020): - PT KAI Daop 1 Jakarta telah melakukan penggantian : a. Wesel 63A di emplasemen St. Jakarta Kota. b. Penggantian 2 wesel inggris 23B1/B2 dan 43B1/B2 dan telah dilakukan pada tanggal 23 – 25 Februari 2020 c. Program penggantian wesel inggris di empi jakk sebanyak 2 unit th 2020 - Membuat profil risiko terkait wesel tersebut. (KNKT masih menunggu dokumen profil risiko, berdasarkan hasil rapat pada tanggal 13 Maret 2020)
14			Melakukan pengajuan permohonan sertifikasi tenaga perawatan prasarana perkeretaapian yang belum memiliki sertifikat keahlian dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 17 tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Perawatan Prasarana Perkeretaapian.	Pemohonan telah diajukan ke DJKA, sampai saat ini jumlah pegawai tenaga perawatan prasaranan jalan rel dan jembatan DAOP 1 Jakarta yang telah bersertifikasi sebanyak 193 dan yang dalam proses sebanyak 400. khusus untuk sertifikat operator las akan dimasukkan dalam persyaratan kontrak. <u>Tanggapan PT KAI (13 Maret 2020):</u> - PT KAI Daop 1 Jakarta telah memiliki 193 tenaga perawatan prasarana perkeretaapian yang tersertifikasi dan 400 tenaga perawatan prasarana perkeretaapian sedang dalam proses diajukan untuk sertifikasi. - Berdasarkan SK Direksi ..., Daop 1 Jakarta telah memiliki UPT Mekanik Ringan.  (KNKT masih menunggu data dukung dokumen pengajuan permohonan sertifikasi tenaga perawatan prasarana perkeretaapian yang belum memiliki sertifikat keahlian dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 17 tahun 2017 tentang Sertifikasi Tenaga Perawatan Prasarana Perkeretaapian, serta SK Direksi tentang UPT Mekanik Ringan, sesuai hasil rapat pada tanggal 13 Maret 2020)
15	Anjlok KA 1507 di Km 5+640 emplasemen St. Manggarai, Daop 1 Jakarta 03/10/2017		Melakukan identifikasi dan penilaian resiko terhdap kondisi perawatan prasarana perkeretaapian khususnya di emplasemen stasiun yang mengoperasikan wesel inggris.	<u>Tanggapan PT KAI (13 Maret 2020):</u> Akan disampaikan identifikasi dan penilaian resiko terhadap kondisi perawatan prasarana perkeretaapian khususnya di emplasemen stasiun yang mengoperasikan wesel inggris.(KNKT masih menunggu hasil identifikasi hazard dan penilaian resiko terhadap kondisi perawatan prasarana khususnya pada emplasemen stasiun dengan wesel inggris)
16	Anjlok KA 20 Km 155+134 emplasemen Stasiun Bandung Daop 2 Bandung		Banyak ditemukan kondisi komponen-komponen wesel yang telah aus, bantalan kayu lapuk dan ballas kurang di Emplasemen Stasiun Bandung yang berisiko terhadap keselamatan operasional kereta api sehingga diperlukan penggantian dan perbaikan terhadap kondisi tersebut.	Tanggapan PT KAI 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: Berkas safety action Daop 2 Bd terlampir
17			Melakukan kalibrasi alat uji kekuatan throwing, trailing dan resistant untuk motor wesel secara berkala.	Tanggapan PT KAI 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: File Dokumen Datasheet dan Kalibrasi Portable Point Machine Force Tester (H2M) terlampir
18			Melakukan perbaikan terhadap kondisi pertinggian jalan rel di Depo perawatan sarana perkeretaapian untuk keperluan pemeriksaan dan perawatan sarana perkeretaapian sehingga tidak terdapat perbedaan ketinggian antar rel.	Tanggapan PT KAI 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: Dokumen Leveling track depo perawatan sarana terlampir
19	Rel patah di Km 49+3/4 petak jalan antara St. Cilebut - St. Bogor Daop I Jakarta, 07/03/2018		Memastikan untuk tidak menggunakan pemotong pijar dalam pengerjaan pemotongan dan pelubangan rel sesuai dengan Buku 6A Seri Perjana 2012: Metode Kerja Perawatan Jalan Rel yang dikeluarkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).	Tanggapan PT KAI 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 Instruksi Direktur Pengelolaan Prasarana PT KAI Persero (D3) nomor : 1/KI.205/VII/D3/T/KA/2016 tanggal 11 Agustus 2016 tentang Instruksi D3 perihal Penanganan Permanen Rel Patah, Pengelasan Sambungan Rel dan Larangan Melubangi Rel dengan Brander.
20	Anjlok KA 3031C di Km 308+031 petak jalan antara St. Tanjungrangbang – St. Sukamerindu 17 Maret 2018		Mengevaluasi kembali Profil Risiko Keselamatan di Wilayah Resor JR IV.24 Airasam, agar tindak lanjut yang dilakukan dapat menurunkan Tingkat Risiko	Tanggapan PT KAI 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: Telah dilakukan evaluasi dan pemetaan potensi risiko keselamatan dan melakukan kontrol sesuai dengan titik risiko nya (dokumen terlampir)
21			Meningkatkan kompetensi petugas yang berwenang melakukan identifikasi hazard dan penilaian risiko	Tanggapan PT KAI 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: Secara terprogram dan berkala dilakukannya pembinaan terhadap seluruh jajaran SDM jalan rel dan jembatan terhadap Tugas Pokok dan fungsi serta kewenangan sesuai kompetensinya (dokumen terlampir)
22			Memastikan bahwa proses pengukuran perangkat roda telah sesuai dengan SOP yang berlaku dan menggunakan peralatan yang terkalibrasi	Tanggapan PT KAI 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 berkas dokumentasi perawatan sarana / gerbong dan alat ukur sarana/gerbong yang terkalibrasi.
23			Memasang sistem pendeteksi anjlokkan pada rangkaian sarana perkeretaapian dan/atau sistem yang dapat memberikan peringatan awal ke awak sarana perkeretaapian agar proses pengereman dapat langsung dilakukan sesaat setelah terjadinya anjlokkan kereta api untuk mengurangi tingkat kerusakan prasarana dan sarana perkeretaapian akibat anjlokkan	Tanggapan PT KAI 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 PT KAI (Persero) saat ini investasi difokuskan pada pencegahan anjlokkan meliputi surface preparation, pemeriksaan Non Destructive Test NDT dan Advanced NDT, antara lain: 1. Metode Inspeksi Pemeriksaan NDT; beberapa metode yang digunakan adalah : a. Metode Ultrasonic Testing (UT) b. Metode Penetrant Test (PT) 2. Penanganan di lapangan; telah dilakukan Asistensi Keteknikan NDT di 3 Balai Yasa, yaitu: a. Balai Yasa Tegal pada tanggal 25 - 26 Maret 2021 b. Balai Yasa Lahat pada tanggal 30 Maret - 1 April 2021 c. Balai Yasa Manggarai pada tanggal 6 April 2021.
24	Anjlok KA 3003D Emplasemen St. Durian Sumatera Selatan Divre IV Tanjungkarang		Menggunakan alat ukur yang sesuai untuk proses rekondisi bearing dan memperbaiki deviasi atau penyimpangan dari alat ukur yang digunakan dalam proses rekondisi bearing serta melengkapi alat bantu untuk pekerjaan rekondisi bearing yang tidak tersedia;	Tanggapan PT KAI 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: Dokumentasi pada safety action temuan KNKT 2016-2018 dari RR (no. dokumen 4.5)

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
25			Melakukan pengawasan terhadap seluruh proses perawatan tiap unit bearing yang dilakukan di Balai Yasa mulai dari proses pelepasan, pencucian, pemeriksaan, pelumasan, pengukuran, perakitan, penyimpanan dan pemasangan unit bearing ke jurnal as roda telah sesuai dengan metode dan prosedur rekondisi bearing yang telah ditetapkan dalam Manual Instruksi Perawatan Bearing yang dikeluarkan oleh tiap pabrik bearing;	Tanggapan PT KAI 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: Dokumentasi pada safety action temuan KNKT 2016-2018 dari RR (no. dokumen 4.5)
26			Memastikan tidak adanya kotoran atau partikel asing yang masuk ke dalam pelumas bearing saat proses rekondisi bearing dan massa pelumas yang diaplikasikan ke bearing sesuai dengan takaran yang ditentukan ditetapkan dalam Manual Instruksi Perawatan Bearing yang dikeluarkan oleh tiap pabrik bearing;	Tanggapan PT KAI 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: Dokumentasi pada safety action temuan KNKT 2016-2018 dari RR (no. dokumen 4.5)
27			Melakukan pengawasan terhadap pemeriksaan kondisi bearing yang beroperasi dan memastikan pemeriksaan kondisi bearing yang dilakukan sesuai dengan yang ketentuan yang dipersyaratkan dalam Manual Instruksi Perawatan Bearing yang dikeluarkan oleh tiap pabrik bearing;	Tanggapan PT KAI 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: <b>Dokumentasi pada safety action temuan KNKT 2016-2018 dari RR (no. dokumen 4.5)</b>
28	Anjlok KLB D2/11401 di Jembatan BH 541 Km 153+0/1 petak jalan antara St. Padalarang – St. Cilame tanggal 04/12/2018		Mengevaluasi kembali identifikasi resiko pada jembatan yang dilakukan Daop 2 Bandung di bulan September 2018, mencantumkan hasil adanya potensi anjlok disebabkan bantalan lapuk di jembatan BH 541 dengan mempertimbangkan prioritas penanganannya untuk memperkecil resiko	a. Melakukan assessment profil risiko, memberikan solusi mitigasi risiko dan memantau pengelolaan risiko keselamatan agar terjaminnya safety di jalan rel pada bagian Jalan Rel Daop 2 Bandung; b. Membuat profil risiko keselamatan dan melakukan kontrol sesuai dengan tingkat risikonya di wilayah Resor Jalan Rel 2.4 Cilame; c. Melakukan pengawasan berjenjang terhadap kualitas perawatan jalan rel di wilayah QC JJ 2A; d. Melakukan asesmen pengelolaan risiko keselamatan terkait dengan kebutuhan material yang berdampak pada keselamatan di wilayah QC JJ 2A.
29			Memastikan seluruh operator KPJR telah mengikuti pelatihan yang diselenggarakan oleh pabrik, vendor dan/atau prinsipal, atau lembaga atau badan hukum yang telah mendapat persetujuan dari pabrik, vendor dan/atau prinsipal untuk menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan peralatan khusus tersebut	Tanggapan PT KAI 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: Data Pelatihan pekerja yang telah mengikuti pelatihan pengoperasian KPJR terlampir
30			Memastikan seluruh operator KPJR memiliki Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian sebagaimana diamanatkan dalam Permenhub No. PM 4 Tahun 2017 tentang Sertifikat Kecakapan Awak Sarana Perkeretaapian	Tanggapan PT KAI 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: Tanda Kecakapan Operator KPJR terlampir
31			Melakukan perawatan KPJR sesuai dengan Maintenance Instruction yang dikeluarkan pabrik untuk tiap tipe KPJR	Tanggapan PT KAI 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: Dokumen perawatan KPJR terlampir
32	Anjlok KA 1722 KRL Commuter Line di Km 51+800/900 Petak Jalan Antara St. Cilebut - St. Bogor, Daop I Jakarta tanggal 10 Maret 2019		Mengevaluasi kembali periode perawatan berkala jalan rel dengan mempertimbangkan kondisi frekuensi, pembebanan dan kecepatan perjalanan kereta api serta cuaca di lingkungan operasional kereta api	Tanggapan PT KAI 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: Quality Controller Jalan Rel & Jembatan 1C Bogor telah melaksanakan : 1. Evaluasi program, realisasi beserta perawatan lengkung yang dilakukan oleh KUART serta hasil evaluasinya terdokumentasi (dokumentasi kegiatan pada form safety action Daop 1 Jakarta). 2. Secara berkala melakukan uji kompetensi SDM di wilayahnya (dokumentasi kegiatan pada form safety action Daop 1 Jakarta). 3. Melakukan assesment pengelolaan risiko keselamatan operasional KA dan memberikan solusi mitigasi risiko di wilayahnya (pembahasan manajemen risiko dilakukan minimal satu bulan sekali dalam rapat safety committee Daop 1 Jakarta).
33			Memastikan kondisi geometri jalur kereta api khususnya pada pelintasan sebidang sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan	Tanggapan PT KAI 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: KUPT Resor Jalan Rel 1.16 Boo telah melaksanakan: 1. Pengelolaan risiko keselamatan berkaitan dengan geometri jalan rel; 2. Meningkatkan perawatan geometri lengkung; 3. Meyakinkan dan melakukan evaluasi kualitas hasil pekerjaan perawatan lengkung. (dokumentasi kegiatan pada form safety action Daop 1 Jakarta).
34			Memastikan aliran air hujan dari jalan di sekitar perlintasan sebidang tidak langsung mengalir ke struktur jalan rel dan membuat sistem drainase di perlintasan sebidang sehingga tidak terjadi penggenangan air pada jalan rel	Tanggapan PT KAI 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: Telah dilaksanakan pekerjaan pembuatan drainase dengan U-Ditch di Km. 51+750/950 jalur Hulu pada tanggal 14 Juni 2019 (dokumentasi kegiatan pada form safety action Daop 1 Jakarta).
35			Memberikan bimbingan dan pelatihan kepada personil tenaga perawatan prasarana dan quality controller struktur jalan rel sehingga cacat atau degradasi pada struktur jalan rel dapat terdeteksi lebih awal	Tanggapan PT KAI 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: Senior Manager Jalan Rel & Jembatan Daop 1 Jakarta secara rutin dan berkala melakukan pembinaan, pengawasan dan evaluasi terkait dengan perawatan jalan rel (dokumentasi kegiatan pada form safety action Daop 1 Jakarta ).
IDASI MODA LLAJ				
No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
1	Tabrakan antara mobil barang BK -8537- RD dengan mobil barang BG-8746-Y di ruas	Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Selatan	Dilakukan pemasangan rambu di kawasan TPK dan sekitarnya serta melakukan pengecatan marka jalan	Dapat kami sampaikan pada ruas 027 Simpang Indralaya – Batas Kota Prabumulih telah dilaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan pada tahun anggaran 2015 oleh Satuan Kerja Perhubungan Darat Provinsi Sumatera Selatan.
2		Dinas Perhubungan Kabupaten Muara Enim	1. Dianggarkan untuk pemasangan rambu dan pengecatan marka di kawasan TPK;	Pemasangan rambu-rambu dan pengecatan marka jalan adalah yang berada di ruas jalan Nasional sesuai kewenangannya adalah yang bertanggung jawab di Bidang Prasarana dan Prasarana Lalu Lintas Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan termasuk yang menganggarkan/mengusulkannya kedalam APBD
3			2. Larangan terhadap mobil barang yang digunakan untuk mengangkut orang dengan melakukan pengawasan di jalan.	Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 137 Ayat (3,4) sebagai berikut. • Angkutan barang wajib menggunakan mobil barang, dan mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali ada kepentingan lain berdasarkan pertimbangan kepolisian dan/atau pemerintah daerah • Untuk melakukan pengawasan di jalan nasional wewenangny Pemerintah Provinsi untuk pengawasan di jalan Kabupaten/Kota adalah wewenangny pemerintah kabupaten
4	Mobil Bus PO. Lubuk Tappi	Dinas Perhubungan Provinsi	1. Melaksanakan pemasangan rambu-rambu yang sesuai di jalan Tanjung Sakti - Manna;	1) Bahwa kejadian kecelakaan yang terjadi pada tahun 2007 di ruas Jalan Raya Prabumulih – Palembang KM. 71,5 Desa Lembak

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
5			2. Membuat marka tengah dan marka tepi pada ruas jalan Tanjung Sakti – Manna;	
6			3. Pemasangan Pagar Pengaman Jalan (Guardrail) dan delineator pada sisi ruas jalan Tanjung Sakti – Manna, terutama pada ruas jalan yang tepinya jurang.	
7	Tabrakan antara Bus Doa Ibu dengan Mobil Elf di Jalan Raya Nagrek KM 37 Nagrek, Bandung Jumat, 13 Juli 2007 (KNKT-KJ-07-06-07-02)	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Perlu dilakukan pengkajian mengenai penerapan pembatasan kecepatan kendaraan mobil penumpang jenis bis pada mesin kendaraan, mengingat kendaraan yang melibatkan mobil penumpang jenis bus frekuensinya cukup tinggi setiap tabrakan dan menimbulkan korban meninggal dunia cukup banyak;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah menerbitkan PM 111 tahun 2015 tentang tata cara penetaan batas kecepatan.
8	Tabrakan antara Bus Pariwisata Fajar Transport bernomor polisi B-706-WB dengan Mobil Feroza bernomor polisi B-890- BZ Di	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Melakukan pengawasan dan menindak bagi perusahaan bus yang kondisinya tidak terawat serta lebih intensif melakukan pembinaan berupa pendidikan, pelatihan dan pengawasan terhadap pengemudi angkutan penumpang dan barang mengenai peraturan – peraturan yang harus ditaati selama mengemudi guna untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas pada titik – titik rawan kecelakaan juga melaksanakan audit keselamatan terhadap perusahaan otobus.	Tanggapan Direktorat Angkutan Jalan : Melakukan monitoring dan evaluasi yang dilaksanakan pada kegiatan Herregistrasi, klarifikasi dan pembinaan angkutan jalan yang dilaksanakan rutin setiap tahun.
9		Dinas Perhubungan Kab Subang	1. Dianggarkan untuk pemasangan rambu dan pengecatan marka disekitar lokasi kawasan TKP guna mengurangi tingkat kecelakaan;	Sudah di ajukan anggaran ke Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat, dan sudah dilaksanakan survey kebutuhan Sarana Prasarana (Sarpras) Lalu Lintas oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat untuk di alokasikan di APBD Tahun 2022.
10			2. Larangan terhadap mobil penumpang yang digunakan untuk mengangkut orang melebihi kapasitas tempat duduk selain mobil penumpang umum.	Larangan sudah dilakukan melalui kegiatan sosialisasi dan edaran juga razia yang dilakukan secara berkala.
11	Terbakarnya Bus KH-7014-GI milik Yessoe Travel di Jalan	Dinas Perhubungan Propinsi	1. Melakukan pengawasan terhadap ijin kendaraan yang tidak sesuai dengan peruntukannya;	1. sudah dilaksanakan penertiban yang dilaksanakan setiap 1 (satu) tahun sekali
12			2. Melakukan pengawasan terhadap pembuatan rangka/karoseri kendaraan yang dilakukan oleh operator;	2 . sudah dikoordinasikan dengan unit PKB di Kab/kota
13			3. Melakukan pengawasan terhadap kelengkapan alat-alat keselamatan pada bus angkutan umum sesuai dengan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang;	3. Menerapkan Ramp check di Terminal se-Kalteng.
14			4. Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan pada awak angkutan umum;	4. Setiap 1 (satu) tahun sekali sudah dilaksanakan oleh BPTD XVI Provinsi Kalimantan Tengah
15			5. Melakukan peningkatan pengawasan terhadap pemberian ijin kelaikan/KIR dan izin trayek.	5. Sudah dilakukan melalui forum LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah
16	Tabrakan beruntun yang melibatkan 9 kendaraan di Jalan Raya Brondong KM. 86-88 Di Brondong Kota	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Pemasangan rambu-rambu dan marka di sekitar lokasi kecelakaan yang terdiri dari: Rambu larangan mendahului, Marka ujuh atau tidak putus, Rambu peringatan kombinasi tikungan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas : Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus
17		ATPM Mitsubishi	Melakukan pengkajian penggunaan peralatan yang dapat bekerja secara otomatis menghentikan kereta tempelan apabila alat perangkat putus/bocor dari kendaraan penarik.	Kami PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) untuk menyampaikan tanggapan formal atas rekomendasi KNKT berdasarkan laporan investigasi dan penelitian kecelakaan lalu lintas KNKT-08-01-01-01 sebagai berikut : 1) Bahwa kendaraan Mitsubishi Fuso dengan nomor polisi W 8641 UA ("Kendaraan") adalah kendaraan yang tidak dirakit, diimpor, dan/atau didistribusikan oleh KTB. Sehingga besar kemungkinan bahwa kendaraan di impor oleh importir umum sehingga KTB tidak dapat mengkonfirmasi spesifikasi dan riwayat kendaraan 2) Bahwa seluruh kendaraan yang dirakit dan didistribusikan oleh KTB telah melalui rangkaian pengujian standard regulasi yang dibuktikan dengan diterbitkannya surat uji tipe dari kementerian perhubungan 3) Bahwa khusus untuk flexible hose, KTB telah menyediakan service booklet untuk seluruh kendaraan yang menginformasikan pedoman dan tata cara kepada konsumen terkait perawatan dan perbaikan termasuk flexible hose dan rekomendasi periode penggantian dari flexible hose;
18	Mobil Bus PO Penantian Utama BE-2334-FC jatuh ke dalam jurang di Jalan Lintas	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Melengkapi fasilitas kelengkapan jalan (rambu peringatan, rambu larangan kecepatan maksimum khusus, 60 km/jam batas kecepatan maksimum, marka jalan, beton pengaman, pagar pengaman jalan (guardrail)) pada ruas-ruas jalan yang rawan kecelakaan.	Tanggapan Direktur Lalu lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
19		Dinas Perhubungan Provinsi Lampung	Memberikan pembinaan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota untuk meningkatkan pengawasan dan pengaturan lalu lintas jalan pada daerah yang rawan kecelakaan dan Melakukan inventarisasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) yang ada dalam wilayah propinsinya.	1) Melakukan investigasi bersama yang terdiri dari KNKT, Dishub Provinsi dan Dishub Kab. Lampung Barat ke Lokasi kejadian kecelakaan (2008). 2) Memberikan teguran dan pembinaan serta sanksi administrasi kepada PO. Penantian Utama 3) Kementerian PUPR cq. Pengelola Jalan Nasional Lampung telah melakukan rekayasa gemetrik jalan dengan memasang dinding beton dan pelebaran pada tikungan daerah lawan kecelakaan (DRK) tahun 2009/2010. 4) Kementerian perhubungan telah memasang fasilitas keselamatan seperti rambu lalu lintas, marka jalan, lampu penerangan jalan umum tenaga surya (solar cell) pengecoran bahu jalan dan pembuatan tembok penahan (water barrier) photo terlampir. 5) Melaksanakan program rutin Pekan Nasional Keselamatan Transportasi Jalan (PNKTJ), pemilihan awak kendaraan umum teladan/abdiyasa teladan, lomba wahana tata nagraha (WTN) di Provinsi Lampung. 6) Upaya upaya pembinaan pada dinas perhubungan Kabupaten/kota untuk meningkat pengawasan dan pengaturan lalu lintas melalui forum LLAJ, bimbingan teknis LLAJ dan rakornis jajaran dinas perhubungan Kabupaten/Kota se Provinsi Lampung secara rutin dan berkesinambungan.
20	Kecelakaan tunggal mobil Kijang terguling dan masuk sungai di Jembatan Beringin Jalan Lintas Sumatera, Dusun I, Ds. Beringin, Kec. Lubai, Prabumulih, Sumatera Selatan Rabu, 18 Februari 2009 (KNKT-09-02-01 -01)	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2. Perlu dipasang pita penggaduh dekat jembatan yang menikung tajam untuk peringatan kepada pengemudi.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
21	Tabrakan PO Harapan Jaya dengan KA Rapih Dhoho di Perlintasan Sebidang JPL 281 di KM. 185 + 281 Jl. Brigjen Katamso Desa Kampung Dalem, Kediri Senin, 23 Februari 2009 (KNKT-09-02-02-01)	c. Dinas Kota Kediri yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan dan Dinas Propinsi Jawa Timur yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan dan LLAJ	1. Melakukan koordinasi yang baik dengan pihak PT. KAI dan pihak Kepolisian dalam rangka mengantisipasi segala kemungkinan yang terjadi pada setiap perpotongan sebidang;	Tanggapan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur : Telah rutin dilakukan sosialisasi keselamatan perkeretaapian di lokasi-lokasi yang terdapat perlintasan sebidang, dengan melibatkan stakeholder terkait. Tanggapan Dinas Perhubungan Kota Kediri: Memang sudah menjadi tugas bersama pihak terkait untuk selalu berkoordinasi dalam rangka mengantisipasi kemungkinan-kemungkinan yang terjadi pada setiap perpotongan sebidang dengan mengacu kepada aturan yang sudah ada dan peran penting semua pihak juga harus bener-bener dijadikan sebagai perhatian utama. Dengan demikian diperlukan sebuah komitmen bersama dalam penerapan strategi untukantisipasi hal tersebut sesuai dengan tugas dan fungsinya
22			2. Melengkapi rambu-rambu, RPPJ dan marka di lokasi kejadian.	Tanggapan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur: lokasi telah dilengkapi rambu RPPJ dan marka jalan Tanggapan Dinas Perhubungan Kota Kediri: Hasil inspeksi Dinas Perhubungan Kota Kediri di lokasi kejadian untuk kelengkapan sarana dan prasarana sudah cukup lengkap. Perlu perjuangan bersama meningkatkan safety driving/road safety bagi pengguna jalan untuk menciptakan keamanan dan keselamatan berkendara di setiap perpotongan sebidang
23		d. Pemerintah Kota Kediri	Melakukan penertiban bangunan yang membatasi jarak pandang bebas di sekitar perpotongan sebidang JPL 281 dan yang berada di ruang milik jalan kereta api (rawan terkena dampak jika terjadi kecelakaan yang fatal)	Tanggapan Dinas Perhubungan Kota Kediri : 1. Pasca tabrakan PO Harapan Jaya dengan KA Rapih Dhoho di Perlintasan sebidang JPL 281 di KM 185 +281 Jl. Brigjend Katamso, Pemerintah Kota Kediri langsung melakukan penertiban bangunan yang membatasi jarak pandang bebas di sekitar perpotongan sebidang JPL 281 yang berada di ruang milik jalan kereta api. 2. Dokumen berupa foto terlampir.
24	Mobil Daihatsu Taruna menabrak pohon di Jalan Sudirman, Kota Batu, Malang, Jawa Timur Kamis, 16 April 2009 (KNKT-09-04-03-01)	Dinas Pemerintah Propinsi yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan Jawa Timur	Melaksanakan rekomendasi segera berupa pemasangan fasilitas kelengkapan jalan yang memadai, antara lain menambah rambu batas kecepatan yang diijinkan dan rambu peringatan adanya tikungan, rambu turunan dan tanjakan; menambah jumlah garis pita penghaduh untuk mengingatkan pengemudi agar mengurangi kecepatan.	rekomendasi Sudah dilaksanakan
25	Mobil Bus PO. Yanti terguling dan masuk sungai di Jalan Padang – Padang Panjang Kecamatan X Koto, Kabupaten	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Segera melengkapi jalan tersebut dengan perlengkapan jalan yang diperlukan, seperti rambu-rambu seperti rambu peringatan, rambu tentang batas kecepatan maksimum, cermin cembung yang ditempatkan di titik tikungan, marka tepi dan marka tengah utuh, rambu peringatan hati-hati (rawan kecelakaan) dan pagar pengaman (guard rail).	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
26		b. Direktorat Jenderal Bina	1. Segera memperbaiki pagar jembatan yang rusak akibat tertabrak mobil bus;	Sudah Diperbaiki
27			2. Membangun tanggul beton pengaman pada sisi kiri dan kanan jalan (tepi jurang);	Sudah Dilaksanakan
28			3. Memasang lampu penerangan jalan;	Perlu dilakukan koordinasi dengan BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat).
29			4. Memperbaiki dan memperkecil sudut kemiringan tanjakan /vertical alignment jalan.	sudah dilakukan
30	Tabrakan antara Mobil Bus PO. Hadi Mulyo dengan KA. Prameks di Pintu Perlintasan Jombor antara ST. Ceper - ST. Klaten (KM 132+1) di Perbatasan Desa Dlimas Dan Jombor Kecamatan Ceper, Klaten Jawa Tengah Minggu, 5 Juli 2009 (KNKT-09-07-05-01)	Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Agar melengkapi marka jalan dan pita penghaduh (ribbon/rumble strip) yang dapat membantu pengemudi kendaraan bermotor mengantisipasi adanya perpotongan sebidang.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
31	Tabrakan antara mobil bus PO Jaya Utama dengan Suzuki Carry di Jalur Pantura KM 50 Desa Sukolilo Kecamatan Bancar Kabupaten Tuban Jawa Timur Kamis, 24 September 2009 (KNKT-09-09-09-01)	c. Dinas Provinsi Jawa Timur yang bertanggung jawab di bidang Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Lalu Lintas Jalan (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur)	Melakukan pengawasan perijinan trayek dan operasional angkutan yang beroperasi di wilayahnya terutama terhadap pelanggaran jumlah penumpang (muatan lebih).	Telah dilakukan pengawasan angkutan jalan melalui kegiatan inspeksi keselamatan jalan dalam bentuk operasi sadar keselamatan dan ketertiban, dan telah dianggarkan dalam kegiatan APBD Provinsi Jawa Timur
32		d. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Melengkapi rambu peringatan (hati-hati), batas kecepatan dan pita penghaduh pada lokasi jalan yang statis dan monoton yang sering menimbulkan kecelakaan, terutama pada lokasi kejadian tersebut;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
33			2. Melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban sehubungan dengan penempatan lokasi alat perlengkapan jalan agar dapat lebih efektif dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
34	Bus Pariwisata PO Parahyangan B-7123- WK menabrak Sedan Timor D-	b. Dinas Kabupaten Subang yang bertanggung jawab di bidang penyelenggaraan	1. Berkoordinasi dengan institusi yang bertanggung jawab di bidang pembinaan dan pengawasan lalu lintas jalan dalam hal sosialisasi tentang keselamatan kepada masyarakat di daerah binaannya;	Pada prinsipnya sosialisasi sudah rutin diselenggarakan bekerja sama dengan jajaran Polres Subang dengan melibatkan masyarakat. Evaluasi selalu dilaksanakan dengan membentuk Forum Lalu Lintas sebagai media untuk curah gagasan dan bertukar informasi yang melibatkan stakeholder terkait.
35			2. Menempatkan petugas/patrol terutama pada daerah-daerah/ruas jalan rawan kecelakaan.	Keterbatasan kendaraan operasional untuk melaksanakan patrol di daerah yang rawan terjadi kecelakaan lalu lintas menjadi kendala utama Dinas Perhubungan. selain itu keterbatasan anggaran dinas juga membatasi kegiatan patrol/penempatan petugas di sekitar ruas jalan yang rawan terjadi kecelakaan.
36		d. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Melengkapi rambu-rambu peringatan, rambu himbauan, pita penghaduh dan kaca cembung pada jalan-jalan yang menanjak, menurun, tikungan tajam serta tempat-tempat yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
37	Tabrakan antara mobil Bus PO Medali Mas dengan mobil barang/kereta gandeng memuat semen di Jalan Raya Sucorejo Kecamatan Jenu Kabupaten Tuban, Jawa Timur Minggu, 01 November 2009 (KNKT-09-11-09-01)	a. Dinas Propinsi Jawa Timur yang bertanggung jawab dalam bidang Perhubungan, juga sebagai Instansi Penyelenggara dan Pengawasan Jembatan Timbang	Melaksanakan rekomendasi segera berupa pemasangan fasilitas kelengkapan jalan yang memadai, antara lain menambah rambu peringatan; menambah jumlah garis pita penghaduh untuk menyadarkan pengemudi agar mengurangi kecepatan dan Memperketat pengawasan angkutan barang (mengoptimalkan pengoperasian jembatan timbang dan mengembalikan fungsi jembatan timbang sebagaimana maksud dan tujuan diselenggarakannya penimbangan kendaraan bermotor, khususnya mobil barang).	Akan dikoordinasikan dengan stakeholder terkait, Mengingat operasional jembatan timbang (JT) menjadi kewenangan Ditjen Perhubungan Darat cq. BPTD wil. XI Jawa Timur dan ruas jalan di lokasi berstatus jalan nasional.
38	Tabrakan antara mobil bus PO. Jaya AE-7159-US dengan truk trailer PT. Siba H-1994-MS di Jalan Raya Cakelan Desa	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	Melengkapi rambu-rambu peringatan ( antara lain rambu peringatan tanjakan / turunan, batas kecepatan dll), dan pita penghaduh pada ruas jalan yang rawan terjadinya kecelakaan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
39		b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum	Membuat permukaan jalan dengan ketinggian yang sama baik arah Pekalongan – Semarang maupun arah sebaliknya dan Membuat median permanen (beton) sesuai dengan standar safety pada ruas jalan tersebut.	Ruas jalan tersebut pada STA.62+700 sudah dilakukan rehabilitasi jalan dengan ketinggian/elevasi yang sama dari kedua arah, untuk median jalan sudah dilakukan peninggian sesuai standar ketentuan yang berlaku.
40		c. Dinas pada Pemda Provinsi Jawa Tengah yang bertanggung jawab di bidang Perhubungan	Meningkatkan pengamanan terhadap pengoperasian kendaraan baik untuk angkutan penumpang maupun barang, termasuk dalam hal ini mengoptimalkan fungsi jembatan timbang dan Perlunya penyiapan pos pengawasan dan pengamanan terutama pada titik – titik rawan kecelakaan. Termasuk penyiapan mobil derek yang dapat dioperasikan sewaktu – waktu manakala terjadi kendaraan yang mengalami trouble (tidak dapat menanjak dsb).	1. Untuk penertiban operasi angkutan umum dan angkutan barang Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah secara rutin melaksanakan Pengawasan dan Penertiban (WASTIB) melalui UPP PPK Pekalongan 2010 s/d 2018 dan BPSP Wil VI Pekalongan 2018 s/d sekarang di Terminal Type B Banyuputih Kab. Batang; 2. Optimalisasi Jembatan Timbang di Jawa Tengah operasionalnya dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah s/d tahun 2016, untuk selanjutnya dilaksanakan oleh BPTD X Jateng-DIY; 3. Terkait dengan pengawasan dan pengamanan lalu lintas di Jalan Raya termasuk mobil derek Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah telah berkoordinasi dengan Dishub Kabupaten Batang dan Polres Batang.
41	Tabrakan antara mobil barang kereta tempelan Scania, mobil penumpang Suzuki Carry,	e. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2. Melengkapi rambu-rambu jalan seperti rambu jalan menurun dan tikungan;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
42		a. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum	1. Segera menutup lubang pada ruas jalan daerah antara Weru - Tegal Gubug (Arjawinangun) titik lokasi terjadinya kecelakaan. Demikian juga lubang-lubang dalam yang cukup membahayakan keselamatan pengguna jalan, dari arah Jatibarang menuju Cirebon dan sebaliknya.	Dilaksanakan melalui paket long segment.
43			2. Segera memasang lampu penerangan jalan dari mulai Pasar Tegal Gubug ke arah Arjawinangun. Median jalan dengan tinggi sekitar 30 cm dan tidak adanya lampu penerangan jalan mengakibatkan silau pada malam hari bagi pengemudi dari arah berlawanan.	
44		d. Dinas Perhubungan Kota Kediri	Untuk mempertegas pelarangan penggunaan bumper yang tidak standar terutama pada mobil barang / truk, karena dapat menimbulkan tingkat fatalitas yang tinggi.	1. Sudah ada tindakan tegas dari Dinas Perhubungan Kota Kediri, karena bertentangan dengan PP NO. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasa 41 ayat 2 yang berbunyi "Bumper dengan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak menonjol kedepan lebih dari 500 (limaratus) milimeter melewati bagian badan kendaraan yang paling depan". Karena bisa menyebabkan tingkat fatalitas yang tinggi. Dengan memperketat kendaraan yang akan lulus uji KIR baik segi administrasi maupun teknis sebagai langkah mempersempit tingkat pelanggaran kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, yakni kendaraan angkutan barang yang melebihi dimensi kendaraan dan muatan (overdimension dan overload). Ketentuan pasal 48 dan Pasal 49 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 2. Dukungan semua pihak tentang prosedur rekrutmen driver, penugasan, dan pembinaan sehingga tercipta pengemudi yang handal, tanggap dalam berbagai medan serta berpengalaman merupakan faktor utama untukantisipasi penyebab kecelakaan selain kendaraan (Probability Causes).
45	Mobil Bus Hissaki AA-1729-CA Jurusan Semarang – Kerasukan masulung dalam	a. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian	1. Mempertimbangkan untuk menambah lampu penerangan jalan dengan intensitas yang lebih besar di sekitar ruas Jalan Dusun Pingit, Kecamatan Pringsurat, Temanggung, Jawa Tengah.	1). Untuk lampu penerangan jalan kita koordinasikan dengan perhubungan.
46			2. Segera memperbaiki tembok jembatan yang hancur serta memasang Guard Rail di sepanjang tepi jalan yang bawahnya curam sekitar 100 meter arah dari tembok jembatan yang hancur ke arah selatan menuju Magelang.	2). Untuk pemasnagan guardrail telah dilaksanakan tahun 2020
47	Mobil Grand Max Luxio BK-1394-KO terjun ke Sungai Batang Gadisdi Desa	c. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	1. Pemasangan rambu-rambu kelengkapan jalan baik rambu peringatan maupun rambu-rambu himbauan dan cermin cembung jalan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
48			2. Perbaikan dan pemasangan guardrail pada sisi jalan yang dilengkapi dengan reflektor untuk memandu/mengarahkan pengemudi pada malam hari.	
49			3. Pengecatan marka tepi jalan dan pemasangan paku jalan.	
50			4. Pemasangan rambu peringatan turunan, rambu peringatan tikungan, rambu peringatan tikungan (chevron), rambu larangan menyiap dari kedua arah dan rambu batas kecepatan.	
51	Tabrakan antara mobil bus PO. Siba H-1994-MS dengan mobil bus PO. Siba H-1994-MS	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Melengkapi rambu batas kecepatan maksimal di sekitar lokasi kejadian kecelakaan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: BPTD Wil. XI Jawa Timur telah melaksanakan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
52			4. Memperjelas marka jalan (marka tepi/pinggir dan tengah jalan).	
53		e. PO. Sumber Kencono	1. Mempekerjakan pengemudi tidak melebihi waktu kerja mengemudi yang telah ditentukan yaitu 8 (delapan) jam untuk pengemudi kendaraan umum angkutan antar kota.	Kami sangat mengapresiasi dan berterimakasih atas petunjuk dari hasil investigasi, bahwa kami harus mempekerjakan pengemudi dalam waktu yang ditentukan yaitu 8 (delapan) jam dan kami sudah melaksanakan hal tersebut. Untuk trayek dengan jarak tempuh yang panjang, kami mempekerjakan 2 (dua) orang pengemudi supaya tidak melanggar ketentuan jam kerja yang telah diatur sesuai perundangan-undangan yang berlaku.
54			2. Melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap awak kendaraan agar lebih mengutamakan keselamatan berlalu lintas ketika sedang mengemudikan kendaraannya.	Terkait rekomendasi nomor 2 (dua), kami sudah melaksanakan rekomendasi tersebut dengan melakukan pembinaan secara berkala dan oposional (Sesuai kasus darurat kami lakukan sesegera mungkin) kepada awak kendaraan kami. Kami juga menyusun panduan SMK (sistem manajemen keselamatan) supaya perawatan dan operasional kendaraan serta awak kendaraan bisa terselenggara dengan mengutamakan kaidah keselamatan berlalu lintas.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
55	Mobil bus PT. Antar Lintas Sumatera BK-7088-DL masuk ke dalam telaga di Jalan Tarutung-Sipirok, Desa Aek Latong, Kecamatan Sipirok, Kabupaten Tapanuli Selatan, Sumatera Utara Minggu, 26 Juni 2011 (KNKT-11-06-05-01)	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	Segera melengkapi fasilitas perlengkapan jalan setelah jalan tersebut selesai diperbaiki.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
56	Tabrakan antara mobil bus Isuzu Elf AG-7103-ML dengan	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Memperjelas marka jalan khususnya marka tengah terutama di ruas jalan yang menikung di lokasi terjadinya kecelakaan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan
57			2. Pemasangan rambu-rambu kelengkapan jalan baik rambu peringatan maupun himbauan	
58		b. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	1. Membersihkan gundukan material bekas pengerjaan perbaikan jalan agar tidak mempersempit ruas jalan dan mengganggu aktifitas lalu lintas.	Rekomendasi sudah dilaksanakan
59			2. Melakukan pengawasan dan pembinaan terhadap pengusaha angkutan dan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dalam hal pemberian izin trayek khususnya mobil bus.	Telah dilakukan secara rutin pembinaan keselamatan terhadap pengusaha bus dan pengendara, khususnya Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang dalam hal ini merupakan kewenangan provinsi. Sebagai informasi, kabupaten/kota tidak menerbitkan trayek bus, kecuali kota Surabaya yang menerbitkan trayek untuk bus kota.
60		c. Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar	Lebih selektif dan cermat dalam menerbitkan izin trayek kendaraan penumpang umum.	1. Dinas Perhubunagn Kabupaten Blitar telah melaksanakan segala upaya untuk melakukan penelitian dalam rangka penerbitan surat izin usaha angkutan sesuai dengan dasar hukum/aturan yang berlaku. 2. Per tanggal 9 Oktober 2019 kewenangan pengeluaran izin usaha angkutan telah diimpahkan kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu dan posisi Dinas Perhubungan adalah sebagai pemberi rekomendasi atas penerbitan izin usaha angkutan dan izin trayek. 3. Dinas perhubungan Kabupaten Blitar akan lebih selektif dan cermat dalam pelaksanaan fasilitasi pengurusan izin usaha angkutan dan izin trayek dalam bentuk pemberian rekomendasi
61	Tabrakan antara mobil bus PO. Sinar Jaya B-7166-TGA dengan mobil penumpang	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Pemasangan rambu-rambu kelengkapan jalan baik rambu peringatan maupun rambu-rambu himbauan dan petunjuk.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan
62			2. Mempertebal kembali marka tepi jalan yang telah buram, 500 m dari dan ke lokasi terjadinya kecelakaan.	
63			3. Melengkapi rambu-rambu lalu lintas, baik rambu himbauan maupun peringatan pada ruas jalan sepanjang 500 m ke dan dari titik lokasi terjadinya kecelakaan.	
64	Tabrakan beruntun mobil bus PO. Karunia Bakti jurusan Garut-Jakarta Z-7519-DA dengan 7 (tujuh) mobil dan empat sepeda motor di Jalan Raya Puncak, Cisarua, Bogor, Jawa Barat Jumat, 10 Februari 2012 (KNKT-12-02-02-01)	h. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum	2. Menyediakan lajur darurat (emergency refuge) untuk mengantisipasi kemungkinan terjadinya kendaraan yang mengalami kegagalan pengereman (brake malfunction). (rekseg)	Belum dilaksanakan, tidak terdapat lahan untuk lokasi lajur darurat.
65	Mobil bus Mitsubishi L 300 P-2668-U menabrak dar belakang (rear end collision) truk gandeng AG-8164-US di Jalan Raya Surabaya-Jember KM. 166.6 dari arah Surabaya, Desa Gambirono, Kabupaten Jember, Jawa Timur Minggu, 8 April 2012 (KNKT-12-04-04-01)	a. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur	1. Pemasangan pita penggadu 100 m - 200 m dari dan ke titik lokasi terjadinya kecelakaan, mengingat frekuensi kegiatan keluar masuk kendaraan pengangkut bahan baku kayu dan plywood ke pabrik PT. Sejahtera Usaha Bersama cukup tinggi.	Dilakukan penambahan personil pengaturan lalu lintas keluar masuk kendaraan ke pabrik oleh pihak perusahaan. Terkait pemasangan pita penggadu, akan dikoordinasikan dengan dinas PU bina marga Prov. Jatim.
66	Mobil bus PO. Yanti Group BA-3653-L terbakar di Nagari Hulu Aia Kecamatan Harau, Kabupaten Lima Puluh Kota, Sumatera Barat Selasa, 1 Mei 2012 (KNKT-12-05-05-01)	a. Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Riau	1. Melakukan pengawasan terhadap setiap mobil bus mengenai penyimpanan barang di dalam kendaraan sehingga tidak mengganggu kenyamanan penumpang dan dengan mudah keluar masuk melalui pintu sesuai dengan PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 81 ayat 1 dan 2 serta Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Pasal 91 ayat 1, ayat 2 dan ayat 3.	Dinas perhubungan Provinsi Riau berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota se-Provinsi Riau sesuai dengan kewenangannya masing-masing, menekankan perlunya melakukan pengawasan dan inspeksi keselamatan (Ramp Check) terhadap seluruh armada bus sebelum dioperasikan di jalan.
67			2. Memastikan setiap mobil bus yang beroperasi memiliki akses keluar pada sisi kanan dan kiri untuk keadaan darurat, untuk bus dengan jumlah penumpang 27 sampai dengan 50 penumpang harus memiliki akses keluar pada sisi kanan dan kiri paling sedikit 2 (dua) akses keluar sesuai PP Nomor 55 tahun 2012 Tentang Kendaraan pasal 83 ayat 3b.	sesuai dengan kewenangan yang dimiliki, Dinas Perhubungan Provinsi Riau secara selektif melakukan penelitian secara administrasi dan teknis rancang bangun kendaraan sebelum memberikan pertimbangan teknis sebagai bagian dari persyaratan pemberian izin penyelenggaraan AKDP dan AJDP yang dikeluarkan oleh Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Satu Pintu (DPMPS) Provinsi Riau.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
68			3. Melakukan pengawasan terhadap kelengkapan alat-alat keselamatan pada bus angkutan umum sesuai dengan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1763/AJ.501/DRJD/2003 tentang Petunjuk Teknis Tanggap Darurat Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang.	<ul style="list-style-type: none"> <li>inspeksi keselamatan (Ramp Check) secara rutin dilakukan terutama menjelang dan saat pelaksanaan operasi angkutan lebaran, natal, dan tahun baru secara terpadu dengan unsur terkait (BPTD, Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/ Kota, Polda Riau, PT Jasa Raharja (Persero) Cabang Riau. Kegiatan ramp check dilakukan meliputi pemeriksaan teknis kendaraan, tata cara pemuatan penumpang dan barnag, cek kesehatan pengemudi, administrasi pengemudi dan kendaraan, memberikan pengarahan bagi pemilik dan pengemudi kendaraan terkait surat kelengkapan yang wajib ada di armada bus</li> <li>selain kegiatan Ramp check jelang pelaksanaan kegiatan arus mudik (Lebaran dan Nataru), guna menjamin tersedianya fasilitas keselamatan yang wajib ada di setiap armada bus, PT Jasa Raharja (Persero) cabang Riau bersama Dinas Perhubungan Provinsi Riau memberikan bantuan berupa alat pemecah kaca darurat kepada sejumlah PO. Pada kesempatan tersebut, selain memastikan ketersediaan alat pemecah kaca darurat kelengkapan pintu darurat juga menjadi perhatian untuk dilakukan pemeriksaan. Kedua komponen tersebut mutlak tersedia sebagaimana telah diatur dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan.</li> </ul>
69			4. Memberi pelatihan tentang aspek keselamatan dan keamanan kendaraan pada awak angkutan umum.	Balai/UPT Pelatihan Perhubungan (tahun 2000-2017) telah menjalankan program pembinaan melalui kegiatan diklat aparat perhubungan (Provinsi dan Kabupaten/Kota) serta pembinaan kepada operator angkutan jalan. Selain program pendidikan, melalui kegiatan pemilihan awak kendaraan umum teladan (AKUT) juga telah dilakukan pemberian pengetahuan dan keterampilan yang menyangkut aspek keselamatan kendaraan dan keselamatan mengemudi.
70	Tabrakan antara mobil bus PO. Harapan Jaya AG-7850-UR dengan mobil barang W-8286 UD 2 (dua) Senda	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	6. Memasang rambu batas kecepatan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
71		c. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur	1. Melakukan peningkatan pembinaan dan pengawasan terhadap jam kerja pengemudi AKDP;	Telah rutin dilaksanakan pembinaan pengemudi melalui kegiatan pembinaan pengemudi angkutan umum, dan terkait pengawasan secara rutin dilaksanakan dalam kegiatan inspeksi keselamatan jalan dalam bentuk operasi sadar keselamatan dan ketertiban (KESTIB) dan ramp check terminal.
72			2. Memberi sosialisasi keselamatan (Defensive Driving) kepada pengemudi angkutan umum.	Telah rutin dilaksanakan pembinaan pengemudi melalui kegiatan pembinaan pengemudi angkutan umum, dan telah dianggarkan dalam kegiatan APBD Provinsi Jawa Timur
73		d. Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung	Dalam setiap pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor agar pada saat melakukan pra uji teknis dilakukan secara cermat dan lebih teliti, hal ini terkait dengan temuan kanvas rem dan tromol kendaraan tersebut yang terdapat goresan dan keausan yang tidak merata.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Lebih meningkatkan pemeriksaan uji berkala,</li> <li>Menghimbau dan menganjurkan kepada pemilik perusahaan autobus untuk melakukan perawatan secara berkala terutama untuk kendaraan yang memiliki usia lebih dari 5 tahun.</li> </ol>
74	Mobil bus Mitsubishi FE 304 Colt E-7586-Y masuk jurang di Jalan Lintas Barat Tebing	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	2. Membuat garis median jalan dan marka tepi pada ruas jalan 500 meter sebelum dan sesudah lokasi terjadi	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
75			3. Mewajibkan kepada pengusaha angkutan umum untuk melengkapi peralatan tanggap darurat pada setiap kendaraan yang akan dioperasikan untuk angkutan umum.	Telah diterbitkan PM 74 tahun 2021 tentang perlengkapan keselamatan kendaraan bermotor. Sebagai contoh wajib melengkapi apar, pintu darurat, perisai kolong samping dan belakang, apc dll.
76		b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum	Melakukan pembersihan/pemangkasan terhadap pohon-pohon atau hal-hal yang menghalangi ruang pandang bebas pengemudi kendaraan bermotor terutama pada daerah-daerah rawan kecelakaan.	Untuk menindak lanjuti rekomendasi dari KNKT pada tahun 2012 pad alokasi tersebut sudah dilakukan penanganan sesuai rekomendasi. Pembersihan/pemangkasan pohon atau rumput yang menghalangi pandang bebas pengemudi sudah dilakukan.
77	Tabrakan antara mobil barang bak muatan terbuka Mitsubishi Colt Diesel E-8813-WG dengan mobil minibus Suzuki Futura D-1850-XW di Jalan Raya Sumedang – Cirebon KM. 25 + 300 Betulan Dusun Warung, Desa Padanaan, Kecamatan Paseh, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat Rabu, 6 Maret 2013 (KNKT-13-03-03-01)	c. Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka dan Kabupaten Cirebon	1. Melaksanakan pengujian kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor yang menumpang uji sesuai dengan prosedur dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.	<p>Tanggapan Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka :</p> <p>1. Sesuai surat Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka No. 08 Tahun 2017 tentang SOP Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor pada Unit Kerja Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor, bahwa unit Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor Dishub Kabupaten Majalengka telah menerapkan sistem Drive Thru (Optimalisasi satu jalur) yang berbasis teknologi informasi dimana pengemudi kendaraan tanpa harus turun dari kendaraan dapat langsung mendaftar dan membayar retribusi pelayanan pengujian ke loket pendaftaran dalam satu antrian. Pendaftaran dan pembayaran pun sudah dapat dilakukan secara Online dengan aplikasi SIK1lat Mobile bekerja sama dengan Bank BJB, sehingga pembayaran dapat dilakukan secara Non Tunai. Hal ini sesuai dengan amanat Peraturan Menteri Perhubungan No PM. 13 Tahun 2015 tentang pengujian kendaraan bermotor. Pada pasal 73 dinyatakan bahwa setiap unit pelaksana uji kendaraan bermotor harus menyelenggarakan system informasi pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor.</p> <p>2. Dalam pelayanan pengujian untuk kendaraan yang akan melaksanakan numpang uji keluar maupun numpang uji masuk dari/ke dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka dipersyaratkan memiliki surat pengantar dari daerah asal domisili kendaraan sesuai ketentuan peraturan perundangan yang berlaku.</p>
78			2. Menerbitkan surat pemberitahuan tentang habis berlakunya masa uji berkala kepada pemilik kendaraan yang berada di wilayah pembinaannya.	Tanggapan Dinas Perhubungan Kabupaten Majalengka : Saat ini pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor di Dishub Kabupaten Majalengka sudah menggunakan aplikasi SIM PKB yang dalam system aplikasi tersebut ada pemberitahuan habis masa berlakunya uji berkala melalui SMS Gateway yang sedang berupaya dikembangkan menjadi WA Gateway.
79	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan mobil bus L 300 nomor kendaraan BK-	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	1. Melengkapi rambu-rambu baik peringatan, himbauan maupun petunjuk arah pada titik-titik menjelang lokasi rawan kecelakaan sepanjang 500 meter sebelum dan sesudah titik terjadinya kecelakaan.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
80		b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum	1. Memperbaiki / melakukan perkerasan bahu jalan yang berupa tanah/ rumput pada ruas jalan, bahu jalan yang berlubang / terkena gerusan air sepanjang 500 meter sebelum dan sesudah titik terjadinya kecelakaan.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pada tahun 2013 telah dilakukan perbaikan badan jalan dan bahu jalan dengan penambalan lubang menggunakan aspal</li> <li>Pada tahun 2013 telah dilakukan juga pengendalian tanaman dengan pembersihan semak dan belukar sehingga terpenuhi jarak pandang pengemudi.</li> </ol>
81			2. Melakukan pemangkasan semak dan belukar yang menghalangi jarak pandang pengemudi .	
82	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tabrakan	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Memasang pengaman tepi jalan (guard rail) sepanjang kurang lebih 100 meter pada tepi jalan menikung tempat terjadinya kecelakaan dari arah Purwokerto menuju Yogyakarta.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan
83			2. Memasang rambu-rambu peringatan dan larangan sepanjang ruas jalan mulai dari jarak 500 meter sebelum dan sesudah titik terjadinya kecelakaan.	

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
84	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan mobil bus PO. Giri Indah B-7297-BI menabrak mobil barang bak muatan terbuka (pick up) F-8237-FK dan kemudian masuk jurang/sungai Ciliwung pukul 08.30 WIB di Jl. Raya Puncak Tugu KM. 86, Kecamatan Cisarua, Kabupaten Bogor, Jawa Barat Rabu, 21 Agustus 2013 (KNKT-13-08-06-01)	b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum	Memperbaiki bahu jalan sepanjang 500 meter sebelum dan sesudah titik terjadinya kecelakaan.	Dilaksanakan melalui paket long segment
85	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tabrakan antara mobil barang pick up bak muatan terbuka B-2625-XCU dengan mobil barang truk gandeng bak muatan	b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat/Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional V Waru Sidoarjo	1. Melakukan pelebaran jembatan Kali Putung, Desa Curah Tulis, Kecamatan Tongas dari 11,4 meter menjadi 13,5 meter.	1) kondisi jembatan bottle neck akan diusulkan pelebaran pada TA. 2022
86		c. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur dan Kepolisian Daerah Jawa Timur	Menginstruksikan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Kota 1. Memberikan bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat Kabupaten/Kota Jawa Timur khususnya Kabupaten Probolinggo tentang penggunaan mobil barang sesuai dengan peruntukannya.	Telah dilaksanakan pembinaan terhadap masyarakat melalui kegiatan sosialisasi keselamatan masyarakat, dan telah dianggarkan dalam kegiatan APBD Provinsi Jawa Timur
87			2. Melaksanakan pengawasan pengoperasian mobil barang yang tidak sesuai peruntukannya (mobil barang untuk mengangkut orang).	Telah rutin dilaksanakan pengawasan angkutan jalan melalui kegiatan inspeksi keselamatan jalan dalam bentuk operasi sadar keselamatan dan ketertiban di jalur pasuruan –Probolinggo dengan melibatkan unsur kepolisian.
88			3. Melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan Undang undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 58 yang berbunyi "Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas". Hal ini terkait dengan pemasangan bumper tanduk pada mobil barang.	Telah rutin dilaksanakan pengawasan angkutan jalan melalui kegiatan operasi sadar keselamatan dan ketertiban di jalur Pasuruan- Probolinggo dengan melibatkan unsur kepolisian
89	Mobil Penumpang L 300 BM-7522-DW berserempetan dengan mobil penumpang Daihatsu Grand Max BA-1798-FK kemudian menabrak bagian belakang mobil barang truk B-9202-UYW di KM. 56.700 Pasar Guguak Kayu Tanam Kabupaten Padang Pariaman, Sumatera Barat Selasa 1 Juli 2014 (KNKT-14-07-03-01)	b. Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Barat	1. Bekerjasama dengan pihak kepolisian untuk menertibkan pengoperasian kendaraan bermotor pribadi yang diperuntukan untuk angkutan penumpang umum.	Telah melakukan pengawasan (Razia Gabungan) dengan pola sidang di tempat terhadap kendaraan angkutan umum/ tidak umum dan kendaraan angkutan barang, pada ruas jalan provinsi, jalan Nasional semenjak tahun 2014 sampai sekarang (foto kegiatan terlampir), dengan melibatkan instansi terkait : 1. Ditlantas Polda Sumbar 2. Satlantas Polres setempat 3. POM TNI AD setempat 4. Kejaksaan negeri setempat 5. Pengadilan negeri setempat 6. Dishub Kab/kota setempat 7. BPTD Wil III Prov. Sumbar 8. PT Jasa Raharja Setempat 9. BRI Setempat
90	Kecelakaan antara mobil Crane B-9387-PD dan KA KLB KP/10084 jurusan Banyuwangi-Madiun di Pintu Perlintasan	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	2. Melaksanakan penataan ulang sistem pemasangan rambu pada Jalan Raya Buduran, Kab. Sidoarjo dari arah Surabaya menuju Sidoarjo, menjelang JPL nomor 49 sesuai dengan SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK770/KA.401/DRDJ/2005 tentang Pedoman Teknis Perlintasan Sebidang antara Jalan dengan Jalur Kereta Api;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di jalan nasional dan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada spot khusus yang memerlukan penanganan khusus lebih mendalam
91		c. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	1. Menginstruksikan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota untuk bekerja sama dengan PT. KAI (Persero) agar melaksanakan diklat dan pembinaan teknis terhadap pegawainya yang akan ditugaskan pada perlintasan sebidang;	Penjaga pintu perlintasan telah mendapatkan pelatihan dan sertifikasi dari Ditjen Perkeretaapian.
92			2) Melakukan sosialisasi terhadap pengusaha/operator angkutan alat berat tentang aspek keselamatan, tata cara pemindahan alat berat dari satu tempat ke tempat lain yang berada di wilayah pembinaannya;	Rekomendasi sudah dilaksanakan
93			3) Melakukan himbauan terhadap masyarakat tentang tatacara berlalulintas yang benar dalam melintasi perlintasan sebidang khususnya pada JPL yang geometrinnya identik dengan JPL 49;	Telah rutin dilaksanakan kegiatan sosialisasi keselamatan dan himbauan terhadap masyarakat sekitar perlintasan sebidang dan telah dianggarkan dalam kegiatan APBD Provinsi Jawa Timur
94	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)	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	Menerapkan peraturan untuk melakukan pemasangan perangkat pencatat data seperti blackbox pada kendaraan umum agar pergerakan kendaraan dapat dievaluasi jika dibutuhkan serta mempermudah proses investigasi keselamatan transportasi jika terlibat kecelakaan di kemudian hari.	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: • Telah diterbitkan SK.2925.AJ/AJ.404/DRJD/2018 tentang tata cara pengawasan waktu kerja pengemudi kendaraan bermotor umum. • KP.2081/AJ.801/DRJD/2019 tentang petunjuk teknis alat pemantau pergerakan kendaraan secara elektronik pada angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum.
95	Kecelakaan Tunggal Mobil Bus PO. Rukun Sayur AD-1543-CF Di. Jl. Tol Palikanci	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	5. Mengkaji ulang Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, No. SK.7234/AJ.401/DRJT/2013 tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan untuk masalah guardrail agar berfungsi lebih efektif.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor: PM 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan penganan pengguna jalan sebagai langkah perbaikan terhadap pagar pengaman jalan dan mengakomodir alat peredam
96			6. Membuat peraturan terkait pemasangan peredam tumbukan pada objek-objek yang merupakan hazard (tiang JPO) pada jalan tol sesuai PP No.15 Th. 2005 tentang Jalan Tol Pasal 5 Ayat 5.	
97		b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PU dan Perumahan Rakyat	2. Memasang peredam tumbukan pada objek-objek yang merupakan hazard (tiang JPO) pada jalan tol sesuai dengan PP No. 15 Th. 2005 tentang Jalan Tol Pasal 5 Ayat 5.	Informasi dari BUJT (Badan usaha Jalan Tol) PT Jasa Marga (Persero) Tbk sebagai berikut : 1). Jasa marga ruas jalan tol Palimanan – Kanci sudah melakukan pemasnagan paku marka jalan, guardrail dimedian yang rawan kecelakaan dan pemasnagan rumble strip (dokumentasi terlampir).



No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
98			3. Mengevaluasi ulang keefektifan guardrail agar dapat meningkatkan keselamatan jalan tol.	2). Jasamarga ruas tol Palimanan – Kanci melakukan upaya dengan cara memasang guardrail pada daerah rawan kecelakaan sesuai dengan surat edaran Nomor 02/SE/Db/2017 tentang penyampaian spesifikasi khusus jalan bebas hambatan dan jalan tol 2017. Dalam hal ini sampai dengan saat ini tidak lagi terjadi kecelakaan pada lokasi KM 202 A tersebut.
99			8. Memberlakukan kewajiban penggunaan sabuk keselamatan pada setiap kursi penumpang di mobil bus, dalam waktu 2 (dua) tahun.	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Telah diterbitkan : 1). PM 27 tahun 2015 tentang perubahan atas peraturan menteri perhubungan no PM 10 Tahun 2012 tentang standar pelayanan minimal angkutan massal berbeasis jalan; 2). PM 28 tahun 2015 tentang perubahan atas peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 tahun 2014 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek; 3). PM 29 Tahun 2015 tentang perubahan atas peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek
100		e. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	Dalam penertiban izin insidentil agar dilakukan pemeriksaan teknis secara lengkap terhadap mobil-mobil yang diajukan.	Penerbitan izin insidentil dilakukan pemeriksaan secara teknis secara lengkap, namun sejak kejadian kecelakaan Bus Rukun Sayur Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah tidak lagi menerbitkan izin insidentil.
101	Kecelakaan tunggal mobil elf B-8378-OU di Tol Cipali Km. 307, Cirebon, Jawa Barat (KNKT.15.12.06.01)	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.	4. Menetapkan kebijakan kewajiban pemasangan safety guard (konstruksi pengaman bagian belakang) pada mobil barang.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor: PM 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengaman pengguna jalan sebagai langkah perbaikan terhadap pagar pengaman jalan.
102	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)	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.	6. Memberikan penyuluhan kepada pengemudi angkutan umum terkait dengan cara mengatasi dalam keadaan darurat.	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Memberikan materi keselamatan angkutan umum pada kegiatan semiloka pengusahaan angkutan umum secara rutin setiap tahun.
103	Kecelakaan beruntun truk B-9479-GDA menabrak Angkutan Kota F-1989-YY,	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.	1. Melengkapi kelengkapan dan perlengkapan fasilitas LLAJ pada ruas jalan Sukabumi – Cianjur terutama pada jalan-jalan yang telah dilakukan perbaikan;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat melalui BPTD Wilayah IX Provinsi Jawa Barat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan guna meningkatkan keselamatan jalan pada tahun 2018 di ruas Cianjur-Sukabumi
104			2. Segera mengeluarkan kebijakan terkait dengan sertifikasi kompetensi pengemudi khususnya mobil barang;	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan : Untuk kebijakan sertifikasi kompetensi pengemudi sejak tahun 2019 sudah dijalankan untuk pengemudi angkutan barang khusus. Sedangkan untuk angkutan barang umum sedang dilakukan pembahasan NSPK terkait sertifikasinya.
105	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	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.	2. Mengusulkan ketentuan tentang kendaraan barang untuk mengangkut manusia dihilangkan dari atau tidak diperbolehkan dalam peraturan perundang-undangan;	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Sudah tertuang pada PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan PM 117 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek
106	Kecelakaan tunggal tergulingnya mobil bus AA-	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	1. Dalam pengurusan ijin trayek pada Dirjen Perhubungan Darat harus dilampirkan sertifikat kompetensi pengemudi dari lembaga akreditasi yang sah;	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Dalam pengurusan perijinan baru, harus melampirkan elogbook pengemudi yang akan dipekerjakan
107			4. Khusus pada daerah rawan kecelakaan yang sekaligus rawan longsor dalam hal pemasangan pagar pengaman jalan agar dapat ditentukan spesifikasi yang lebih baik.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor: PM 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengaman pengguna jalan sebagai langkah perbaikan terhadap pagar pengaman jalan.
108		b. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	3. Melakukan survei inspeksi keselamatan jalan pada ruas jalan Purbalingga – Belik – Randu Dongkal, khususnya yang menyangkut kondisi teknis fasilitas jalan (posisi pemasangan dan posisi pondasi), rambu, pagar pengaman jalan dan tanda tikungan jalan.	Terkait jalur Belik pada tahun 2018 Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah telah memasang perlengkapan jalan diantaranya rambu peringatan keselamatan jalan, Warning Light, Pita Penggadu, Guardrail di lokasi tikungan titik terjadinya laka dan sekitar jalur tersebut yang menjadi daerah rawan kecelakaan (DRK)
109			4. Melakukan pengawasan dan penertiban terhadap ruas jalan Pemalang – Purbalingga terkait dengan jalan akses lokal dan pedesaan yang langsung menuju jalan utama.	Tanggapan terkait hal tersebut : dengan diterbitkannya akses jalan lokal dan pedesaan yang langsung menuju jalur utama perlu dipertimbangkan kembali karena jalur tersebut satu-satunya jalur alternatif dari Purbalingga menuju jalur pintara dan sebaliknya sehingga jika dilakukan penertiban di jalur tersebut maka perlu tersedianya jalur alternatif lainnya.
110			5. Menutup jalur penyelamat (arrester bed) yang terletak pada jalur lawan sekitar 300 meter sebelum lokasi terjadinya kecelakaan.	Jalur penyelamat dimaksud merupakan kewenangan PU Bina Marga Provinsi Jawa Tengah, terkait rekomendasi KNKT tersebut akan dikoordinasikan ke Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Tengah.
111			6. Melakukan sosialisasi tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan kepada pengusaha-pengusaha angkutan mobil bus maupun mobil barang.	Pada tahun 2017 sudah dilakukan sosialisasi keselamatan LLAJ kepada pengusaha oleh Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah melalui Rapat Forum LLAJ yang diselenggarakan di Dinas Perhubungan Kab. Pemalang pada tahun 2017.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
112	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Terbakarnya Mobil Tangki B-9195-SEH di KM. 11 Tol Jagorawi yang terjadi pada hari Minggu, 26 Februari 2017 pukul 03.50 WIB (KNKT.17.02.01.01)	G. PT. Pertamina	1) Melakukan pengawasan terhadap perusahaan distribusi BBM mengenai penggunaan tractor head agar bersesuaian dengan kapasitas kereta tempelannya sesuai dengan volume 1 tentang Manajemen Fabrikasi;	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga : Status Closed reff. Berita acara rapat pembahasan rekomendasi keselamatan LLAJ tahun 2017 tanggal 8 juli 2020, bahwa : a. Pertamina telah melakukan update panduan mobil tangki volume 1 pada 10 maret 2020 termasuk perubahan terhadap : stiker relatif, posisi knalpot, perubahan system pengereman, upgrade daya tractor head, tambahan pemasangan APAR jenis foam, dan upgrade interlock. Perubahan panduan sudah disebarluaskan melalui memorandum internal dan notulen rapat, versi resmi panduan akan diluncurkan tahun 2021 b. Mulai tahun 2014, PT Pertamina tidak lagi menggunakan Hino FM 260 JD sebagai tractor head untuk kereta tempelan JBKB 44 ton. c. Surat dan memo dari VP Supply & Distribution Management telah disampaikan kepada ATPM pabrikaan tangka, pengelola mobil tangka dan internal Pertamina
113			2) Memerintahkan kepada perusahaan distribusi BBM yang ditunjuk agar melakukan pemasangan kampas rem pada sepatu rem menggunakan peralatan mesin	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Status Closed reff. Berita acara rapat pembahasan rekomendasi keselamatan LLAJ tahun 2017 tanggal 8 juli 2020, bahwa : a. PT Pertamina Patraniaga di Terminal BBM Pengapon di Semarang telah bekerjasama dengan bengkel resmi Hino yang telah menggunakan mekanis pressure b. PT Pertamina Patraniaga di Terminal BBM Plumpang sedang menjajaki kerja sama dengan bengkel resmi Hino dan dalam 6 bulan sudah dapat dilaksanakan c. Untuk peningkatan kompetensi mekanik Terminal BBM Plumpang maka dilakukan sertifikasi oleh pabrikan Hino, UD Truck, Mercedes Benz, MAN
114			3) 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.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Status Closed reff. Berita acara rapat pembahasan rekomendasi keselamatan LLAJ tahun 2017 tanggal 8 juli 2020, bahwa : a. PT Pertamina telah melakukan upgrade fitur GPS sehingga dapat mendeteksi overspeed, harsh braking, harsh cornering, harsh acceleration, deteksi black zone (geofence) b. Kontrak baru pemasangan GPS telah dilakukan dengan provider kredibel sehingga performafitur GPS telah berfungsi dengan baik
115	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan tabrakan beruntun antara Bus Pariwisata Kitrans B-7057-BGA dengan beberapa	A. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	1) Memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Propinsi, 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.	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Memberikan materi keselamatan angkutan umum pada kegiatan semiloka penguasaan angkutan umum yang dilaksanakan setiap tahun
116			2) Untuk melakukan penambahan rambu-rambu peringatan khususnya rambu batas kecepatan maksimal (di bawah kecepatan rencana) sebelum tempat kejadian kecelakaan, pemasangan pagar keselamatan sepanjang daerah rawan kecelakaan dan himbauan yang dianggap perlu guna peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat melalui BPTD Wilayah IX Provinsi Jawa Barat telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan guna meningkatkan keselamatan jalan pada tahun 2017 dan 2018 di ruas Puncak-Bts Kota Cianjur sebagai langkah meningkatkan keselamatan jalan pada ruas tersebut.
117	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan tabrakan antara truk trailer B-9644-UEL dengan truk tangki B-9383-UU di Tol Tangerang-Merak KM.32.900, Jum'at 19 Mei	A. PT. Pertamina Patra Niaga	1) Teknologi perangkat keselamatan pada sistem pengereman kendaraan penarik harus sama dengan kereta tempelan;	PT Pertamina Patra Niaga mendapatkan penugasan dari PT Pertamina (Persero) untuk pengiriman BBM/BBK ke SPBU dengan menggunakan mobil tangki yang telah memenuhi persyaratan sesuai buku panduan mobil tangki Pertamina yaitu : 1). Setiap head truck (prime mover) dan trailer wajib menggunakan rem ABS (anti lock brake system) & indikator pressure pada speedometer terintegrasi dengan sistem pengereman. *panduan volume 1 manajemen pabrikasi, D. Perlengkapan pengereman (Lampiran-2)
118			2) Menggunakan kendaraan penarik yang mempunyai daya mesin penggerak minimum terhadap JBKB;	2). Perbandingan antara daya dan berat total kendaraan berikut muatannya minimum 8,00 kilowatt per 1000 (seribu) kilogram JBKB *panduan volume 1 manajemen pabrikasi, Bab II syarat & Persyaratan (Lampiran-3)
119			3) Mengadakan simulasi tanggap darurat dalam Pengelola Jalan Tol dan memberikan nomor penghubung Emergency Response Commander (ERC) yang siap 24 jam;	3). Belum dilakukan simulasi tanggap darurat kecelakaan di jalan tol, karena terkendala perizinan. Tindaklanjuti : dilaksanakan koordinasi untuk melaksanakan simulasi tanggap darurat terbakarnya tangki BBM di jalan tol yang melibatkan: • Kementerian PUPR • Kementerian Perhubungan • Kemendagri • Korlantas POLRI • BNPB • BPJT • PT Pertamina Patra Niaga • Dinas Damkar Pemda Setempat
120			4) Membuat nomor tunggal telepon darurat yang mudah diingat (3 – 5 digit) dan memastikan bahwa nomor telepon tersebut dapat dihubungi setiap saat dan sepanjang waktu.	PT Pertamina (Persero) memiliki kebijakan untuk nomor telepon call center yakni 135 yang di tempel dilambung tangki bagian belakang pada setiap armada mobil tangki dan nomor 081310318750 call center 24 jam PT Pertamina Patra sesuai dengan struktur organisasi keadaan darurat dilokasi Fleet Integrated Terminal Plumpang yang rutin disosialisasikan kepada seluruh awak mobil tangki. (Lampiran-4)
121	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan Antara Isuzu ELF Nopol S 7485 N dengan kendaraan Truk Tronton Nopol DK 9455 WL di Jalan Raya Denpasar - Gilimanuk KM. 121	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat	6. Memerintahkan kepada Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) untuk melaksanakan pengecatan ulang marka yang sudah hilang dan mengganti dengan marka yang memantulkan cahaya sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan. BPTD agar juga memasang rambu-rambu peringatan dan kelengkapan jalan lainnya yang memberi informasi kepada pengguna jalan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas agar saat melintasi ruas jalan tersebut lebih berhati-hati dan waspada.	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat melalui BPTD di seluruh Indonesia secara berkala melaksanakan monitoring kinerja perlengkapan jalan dan hasil evaluasi tersebut dijadikan dasar pengajuan pengadaan dan pemasangan jalan pada tahun berjalan maupun tahun berikutnya melalui mekanisme RKA-K/

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
122		c. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat	Melaksanakan secara rutin pelapisan ulang permukaan jalan untuk mengurangi jalan bergelombang, peninggian bahu jalan agar sama rata dengan bahu jalan pada keseluruhan jalan nasional Gilimanuk-Denpasar.	1) Pada lokasi Lakalantas KM 121+700 s/d KM 121+100 telah dilaksanakan overlay TA 2019, dengan penanganan sebagai berikut : • Patching dengan CMM • Overlay 2 lapis AC-WC tebal 5 cm dan AC-BC tebal 7 cm sepanjang 600 meter • Penanganan bahu jalan dengan Agg S, DPT pasangan batu pada bahu jalan 2) Untuk penanganan badan jalan setiap tahunnya telah dianggarkan alokasi penanganan rutin di lokasi tersebut untuk menjaga kondisi jalan. penanganan sebagai berikut :
123	Kecelakaan Lalulintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Mobil Bus PO.	a. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	2. Melarang kendaraan sedang, terutama bus / truk dengan lebar 2,5 meter dan panjang 12 meter untuk melewati ruas jalan tersebut, atau dijadikan sebagai jalur alternatif, mengingat tidak semua pengemudi memahami medan jalan serta memahami bagaimana cara menangani medan tertentu;	Pada titik awal ruas jalan Pemalang-Randungkal- Purbalingga dan sebaliknya sudah terpasang rambu kelas jalan (III)
124			3. Perlu segera merevitalisasi pagar pengaman jalan dengan kekuatan pondasi dan ketinggian yang sesuai standar sebagai pencegahan dan penyelamatan bagi kasus dengan sudut tumbukan lebih landai sehingga kendaraan dapat dikembalikan ke jalurnya;	Ketinggian tiang penyangga pagar pengaman jalan sesuai ketentuan adalah 1,8 meter dan tiang yang tertanam adalah 1 meter sehingga sisa tiang peyangga 0,8 meter dan pondasi 1 meter , mengingat kondisi geografis bayaman sisi sisinya terdapat lembah yang cukup curam maka jika dilakukan revitalisasi akan melebihi volume spekteknis sebagaimana ketentuan PM Perhubungan No. 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengaman jalan
125			4. Delineator beton perlu untuk diganti menggunakan delineator standar berbahan plat besi atau plastik yang dilengkapi reflektor;	Pengadaan Delinator yang berbahan besi plat atau bahan plastik dengan reflektor pada tahun 2021 ini dialokasikan di wilayah Cilacap, sedang untuk wilayah Purbalingga, Bayaman akan dialokasikan pada tahun 2022
126			5. Perlu pemasangan paku jalan pada marka tengah khususnya pada titik-titik rawan kecelakaan mengingat di daerah tersebut seringkali turun kabut sehingga bisa memandu pengemudi untuk tetap pada lajurnya.	Paku Jalan merupakan fasilitas keselamatan jalan, sampai saat ini belum termasuk dalam daftar aplikasi SistemInformasi
127		c. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan	1. Perlu dibuat desain pengawasan pelaksanaan trayek angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur khususnya untuk bus AKAP, mengingat seringkali pengemudi melakukan pelanggaran trayek saat terjadi kemacetan pada rute trayeknya;	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Kewajiban memasang GPS sebagai salah satu bentuk pengawasan yang teertuang pada PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek
128	Kecelakaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil bus PO. Medali Mas N-7130-UA	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan	2. Seseberapa mungkin membuat database nasional dengan format yang seragam mengenai Kendaraan Bermotor Wajib Uji di seluruh Indonesia yang mudah diakses secara real time agar status setiap Kendaraan Bermotor Wajib Uji terdeteksi sehingga Pasal 73 dan 74 PM 133 Tahun 2015 dapat terimplementasi;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ruas tersebut akan menjadi prioritas pemasangan pada realokasi anggaran TA 2021 dan kebutuhan tahun 2022
129			4. Melakukan pemasangan rambu batas kecepatan yang berkeselamatan, warning light, rambu peringatan rawan kecelakaan pada daerah yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas termasuk di lokasi terjadinya kecelakaan;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ruas tersebut akan menjadi prioritas pemasangan pada realokasi anggaran TA 2021 dan kebutuhan tahun 2022
130			5. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan orang dalam keselamatan transportasi;	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Dilaksanakan rutin setiap tahun dalam kegiatan herregistrasi, klarifikasi dan pembinaan angkutan jalan dan evaluasi tarif.
131		b. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat	Meningkatkan kualitas inspeksi jalan dan segera melakukan perbaikan pada jalan nasional khususnya pada daerah rawan kecelakaan seperti ruas Jalan Probolinggo – Situbondo.	• BBPJN Jatim-Bali setiap tahun selalu melaksanakan survei kondisi jalan nasional sebanyak 2 kali (semester 1 dan semester II) • Secara rutin telah dilakukan pemeriksaan kondisi jalan eksisting oleh PPK terkait • Lokasi yang dimaksud telah dilaksanakan penanganan rigid pavement dan setiap tahun selalu dianggarkan alokasi pemeliharaan jalan untuk menjaga kondisi jalan
132		d. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	1. Memerintahkan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota khususnya yang geometrik jalannya menurun tajam 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;	Telah dilakukan pemeriksaan dan pengawasan secara rutin melalui kegiatan inspeksi keselamatan jalan dalam bentuk operasi sadar keselamatan dan keteriban di jalur Situbondo-Probolinggo, dan telah dianggarkan dalam kegiatan APBD Provinsi Jawa Timur
133			2. Melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan orang dalam meningkatkan keselamatan transportasi termasuk didalamnya penindakan terhadap kendaraan yang tidak mentaati ijin rute trayek yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan.	Telah dilakukan pembinaan dan pengawasan secara rutin terhadap perusahaan-perusahaan angkutan penumpang umum, dan telah dianggarkan dalam kegiatan APBD Provinsi Jawa Timur
134		j. PO. Medali Mas	1. Agar mematuhi rute trayek yang sudah ditetapkan Kementerian Perhubungan;	Perusahaan kami selalu berkomitmen untuk tetap selalu mematuhi trayek yang sudah ditetapkan Kementerian Perhubungan
135			2. Menyediakan pengemudi pengganti pada trayek yang total waktu tempuh perjalanannya lebih dari 8 jam.	Perusahaan kami menyediakan 2 pengemudi untuk trayek yang total waktu tempuhnya lebih dari 8 jam.
136			3. Mentaati Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Permen PU No. 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sehingga seluruh armada yang ada dilengkapi dengan sabuk keselamatan pada seluruh kursi penumpang.	Perusahaan kami berkomitmen untuk mentaati Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2015 tentang perubahan atas Permen PU No. 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, dengan melengkapi sabuk pengaman untuk kursi penumpang.
137	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan beruntun Truk Crane N-9065-UA dengan beberapa kendaraan lainnya di	b. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur	1. Untuk melakukan penambahan rambu-rambu peringatan khususnya rambu peringatan penyempitan badan jalan dan peringatan turunan landai sebelum tempat kejadian kecelakaan sepanjang daerah rawan kecelakaan dan himbauan yang dianggap perlu guna peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai Permenhub Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.	Akan dikoordinasikan dengan BPTD Wilayah XI Jawa Timur untuk penambahan rambu, mengingat jalan tersebut adalah berstatus jalan nasional.
138		d. Wijaya Putra Tnport	1. Agar mematuhi aturan dan prosedur modifikasi kendaraan bermotor yang berpedoman pada persyaratan teknis dan laik jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.	Seluruh armada truk kami telah mengikuti aturan dan prosedur modifikasi sesuai ketentuan yang berlaku
139			2. Perawatan dan service berkala khususnya pada sistem keselamatan kendaraan sesuai petunjuk perawatan yang direkomendasikan pabrikan.	Seluruh armada truk kami secara rutin menjalani perawatan & service
140			3. Pengemudi dan mekanik perusahaan harus memiliki sertifikat keahlian yang dikeluarkan oleh institusi resmi yang ditunjuk pemerintah.	Seluruh driver & mekanik harus memiliki sertifikat keahlian yang sesuai dengan bidangnya.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
141	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil penumpang T-1316-SI dengan Mobil bus B-1853-YZ di Jl. Kebumen-Banyumas Km 16 Ds. Sidomulyo Karang Anyar Kebumen, 27 Agustus 2017 KNKT.17.08.11.01	c. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah	Menginventarisasi daerah rawan kecelakaan untuk dilakukan identifikasi kebutuhan akan prasarana yang lebih lengkap	Ruas jalan Kebumen – Banyumas merupakan jalan nasional, terkait rekomendasi KNKT dimaksud sudah dikoordinasikan ke BPTD Wilayah X Jawa Tengah-DIY sesuai kewenangannya.
142	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa	a. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR	1. Membuat drainase dari aspal berupa tali air yang terbagi 2 (dua) agar air yang mengalir ke bawah tidak menggenangi badan jalan.	1). Penanganan drainase dilaksanakan bersamaan dengan pemeliharaan jalan
143			2. Perbaikan alinemen flyover ( konektivitas dari flyover ke jalan utama) sisi Utara dan Selatan meliputi pelebaran jalan pada sisi Utara dan Selatan flyover agar tidak terjadi penyempitan yang menghambat laju kendaraan dan penyesuaian desain frontage road sisi Utara dan Selatan flyover.	2). Sudah dilaksanakan re-alinyemen flyover kretek
144			3. Membuat jalur pedestrian bagi pejalan kaki di daerah sepanjang flyover	3). Apabila di buat jalur pedestrian, maka akan mengurangi lebar bahu jalan yang ada yang berfungsi sebagai jalur darurat. Pejalan kaki tidak di desain untuk melewati atas flyover, tetapi bisa melalui frontage yang ada di bawah flyover.
145			2. Menetapkan pembatasan kecepatan dengan instalasi rambu batas kecepatan tertinggi 40 km/jam secara berulang setiap 50 meter arah turun	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat melalui BPTD wilayah X provinsi Jateng dan DIY telah melaksanakan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jana di tahun 2017 pada ruas BTS.KAB.TEGAL/KAB.BREBES - PRUPUK dimana salah satu lokasinya adalah di fly over Paguyangan termasuk didalamnya memasang rambu lalu lintas sebanyak 50 buah guna peningkatan keselamatan jalan.
146			8. Memasang guardrail di sekitar lokasi kejadian kecelakaan yang memiliki perbedaan tinggi dengan jalan	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Akan menjadi prioritas pengusulan kegiatan pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan
147	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tabrakan antara mobil bus	c.Manajemen CV. Bintang Sempati Star	1. Pelatihan khusus pemeliharaan dan penggunaan teknologi kendaraan bermotor pada awak kendaraan dan mekanik untuk memastikan penggunaan dan perawatan armadanya dengan benar sesuai dengan teknologi yang digunakan;	Kami PT Bintang Sempati Star memberi tanggapan bahwasanya sudah melaksanakan semua rekomendasi KNKT, sudah dikunjungi baik oleh ketua KNKT maupun Plt. Ketua Sub Komite LLAJ, kunjungan terakhir ke PT Bintang Sempati Star Ketua Komite LLAJ didampingi oleh subdit keselamatan sarana dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
148			2. Membuat manual tata cara pengoperasian dan pre inspection untuk mencegah terjadinya malfunction pada armadanya;	
149			3. Mendesain penggunaan log book pada armadanya untuk mencatat keluhan pengemudi terhadap performa kendaraan agar dapat ditindaklanjuti oleh manajemen untuk dilakukan perawatan.	
150	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terbakarnya mobil tangki PT. Patra Niaga T-9580-E di Jl. Tol Cikampek	PT Pertamina	1. Memasukkan kriteria penggunaan suku cadang yang spesifikasi teknisnya dapat dipertanggungjawabkan serta kepastian usia pakai komponen yang bersangkutan dalam klausul perjanjian dengan pihak yang melakukan perawatan kendaraan.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Pertamina Patra Niaga telah mengeluarkan KAK (Kerangka Acuan Kerja) yang mengatur pola kerjasama dengan pihak ketiga yang melakukan proses perawatan dan pergantian komponen sesuai dengan ATPM. Kerangka acuan kerja ini sudah diimplementasikan sejak 30 September 2020 (dokumen terlampir)
151			2. 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.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Pertamina Patra Niaga telah menyediakan bengkel khusus yang telah dipersyaratkan dalam KAK (seperti tersebut dalam point 1 di atas) yang memberikan pelayanan perbaikan Mobil Tangki yang berada dalam satu region ataupun dalam satu Fuel Terminal.
152			3. Melakukan pengkajian ulang penggunaan material aluminium untuk tangki BBM karena kurangnya daya tahan terhadap temperatur tinggi dan kurang memadainya kekuatan terhadap <i>impact</i> untuk kondisi di Indonesia.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Mengacu ke standard ADR 2019 Vol.2 Hal 476 (point 6.8.2.1 19). Dengan kondisi di Indonesia untuk menyesuaikan dengan kelas jalan dan dengan jarak tempuh yang relatif jauh dibutuhkan berat tangki yang lebih ringan. Telah dilakukan pengaturan untuk tangki dengan kapasitas kurang dari 16 KL kebawah menggunakan bahan tangki jenis Mild Steel, disesuaikan dengan kelas jalan yang cenderung keras dan bergelombang. Untuk penambahan proteksi bila terjadi kebakaran tangki dilakukan penambahan jenis alat pemadam api ringan dengan jenis Foam untuk efektifitas dan proses penanggulangan kebakaran secara lebih cepat
153			4. 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.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Pertamina Patra Niaga telah mengajukan Surat Permohonan ke Dirjen Hubdar Nomor L3PPNPPN3 40000.110/2020/002 tanggal 4 Desember 2020 terkait pengajuan dispensasi untuk pengujian berkala mobil tangki dapat menggunakan tempat pemeriksaan sesuai dengan domisili (sesuai dengan lokasi operasional mobil tangki berada).
154			5. Agar Pertamina meminta buku panduan cara perbaikan dan perawatan mobil tangki kepada karoseri yang sudah dibakukan menggunakan bahasa Indonesia.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Sudah disampaikan kepada seluruh oabrikan/karosei tangki pertamina pada tanggal 27 Januari 2020 dalam forum Foccus Group Discussion (FGD) bersama pabrikan dan ATPM untuk dapat menambahkan manual book pemeliharaan tangki dalam bahasa Indonesia. Progress saat ini : dalam tahap proses pemenuhan dari pabrikan ke pihak Pertamina.
155			6. Agar Pertamina meminta katalog spesifikasi teknis bagi setiap komponen suku cadang yang berada pada mobil tangki.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Pertamina Patra Niaga telah memiliki katalog semua suku cadang dari beberapa Pabrikan sesuai dengan merk/jenis kendaraan yang dioperasikan termasuk juga pada semua pabrikan/karoseri untuk tangki.
156			7. Agar perusahaan karoseri mobil tangki memberikan pelatihan teknis kepada mekanik mengenai perawatan dan perbaikan mobil tangki terkait.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Untuk peningkatan kompetensi Mekanik Mobil Tangki di Terminal BBM Plumpang dilakukan training dan sertifikasi oleh pabrikan Hino, UD Truck, Mercedes Benz, MAN. Untuk wilayah lain, saat pembelian mobil juga dilengkapi training bersertifikat dari brand/merk kepada mekanik sebagai bentuk customer satisfaction service.
157			8. Meninjau ulang tanggung jawab dan <i>job description</i> mengenai penanganan semua kecelakaan pada mobil tangki yang selama ini dibebankan kepada HSSE <i>Marketing</i> agar dialihkan kepada <i>operation</i> dan <i>maintenance</i> di bagian <i>fleet management</i> .	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Pertamina Patra Niaga telah membentuk dan mengesahkan Tim Tanggap Darurat Insiden Kecelakaan Mobil Tangki dengan peran serta aktif dari fungsi operasi dan Fleet Management.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
158			9. Agar membuat buku panduan untuk perawatan dan perbaikan mobil tangki yang simpel dan mudah dimengerti oleh mekanik.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Pertamina Patra Niaga telah menyusun dan menetapkan standar perawatan perbaikan dan perawatan mobil tangki yang harus dilakukan oleh mekanik secara berkala.
159			10. Mengganti jenis APAR di kendaraan dengan APAR yang lebih efektif dalam melakukan pemadaman kebakaran di mobil tangki terutama kebakaran yang berasal dari nyala api di ban kendaraan.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Pertamina telah melakukan revisi Panduan Mobil Tangki volume 1 pada 10 Maret 2020 termasuk didalamnya terkait perubahan tambahan pemasangan APAR jenis foam.
160			11. Mengganti APAR di mobil tangki dengan APAR yang memiliki jangkauan pemadaman cukup jauh di atas 10 meter.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Untuk meningkatkan efektifitas penanggulangan kebakaran telah dilakukan : 1. Ditambahkan APAR jenis foam 2. Program training penanggulangan kebakaran kepada awak mobil tangki telah dilakukan secara rutin di setiap terminal BBM
161			12. Memasukkan kelengkapan APD khusus untuk penanganan kebakaran (baju tahan panas, dsb) ke dalam standar dan persyaratan mobil tangki di volume 1.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Tim penanggulangan keadaan darurat Pertamina sudah menyiapkan sarana dan fasilitas baju tahan panas/fire suit bagi tim Fire Brigadenya. Untuk penanggulangan keadaan darurat di jalan raya akibat kecelakaan mobil tangki maka diupayakan bekerja sama dengan pihak-pihak terkait dengan PJR, Pengelola Jalan Tol, Dinas Pemadam Kebakaran dll, sehingga upaya penanggulangan dapat dilakukan secara lebih cepat sesuai dengan kewenangan masing-masing pihak
162			16. Melakukan verifikasi terhadap hasil perbaikan armada yang dilakukan oleh pemilik kendaraan yang menyewakan kendaraannya kepada PT. Pertamina agar sesuai dengan standar perbaikan dan <i>spare part</i> yang memenuhi spesifikasi teknis.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Verifikasi ulang terhadap hail perbaikan yang dilakukan oleh pemilik mobil tangki, telah dilakukan secara konsisten oleh mekanik Patra Niaga menggunakan ceklist periksa.
163			17. Melakukan pengangkatan karyawan tetap bagi para AMT sehingga memudahkan pembinaan AMT dan meningkatkan loyalitas AMT kepada perusahaan serta terjadi peningkatan kesejahteraan AMT.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Status pekerja Awak Mobil Tangki telah ditentukan sebagai / menjadi pekerja tetap dari perusahaan penyedia jasa awak mobil tangki sejak tahun 2017
164			18. Melaksanakan sertifikasi mekanik, kepala teknik untuk kelaikan kendaraan angkutan B3.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Para mekanik sudah dilengkapi training bersertifikat dari brand/merek sebagai bentuk customer satisfaction service. Untuk peningkatan kompetensi mekanik mobil tangki di terminal BBM Plumpang dilakukan training dan sertifikasi oleh pabrikan Hino, UD Truck, Mercedes Benz, MAN
165			19. Memasukkan fasilitas dan kompetensi SDM untuk perawatan yang sesuai dengan standar <i>practice</i> dan APM dalam klausul perjanjian dengan pihak yang melakukan perawatan kendaraan.	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: Persyaratan fasilitas bengkel perawatan dan kompetensi SDM sudah tertuang dalm KAK (Kerangka Acuan Kerja) sebagai persyaratan kontrak dengan pihak ketiga penyedia jasa maintenance mobil tangki, yang sudah diberlakukan sejak tahun 2020
166	PT Pertamina Patra Niaga		1. Meningkatkan kemampuan <i>fire fighting</i> awak mobil tangki baik itu pengemudi (AMT 1) maupun pembantu pengemudi (AMT 2) dengan menyediakan standar kurikulum dan silabus pelatihan, standar proses pelatihan yang harus dijalani, standar tenaga instruktur pengajarnya dan juga standar peralatan pelatihan untuk awak kendaraan;	Setiap tahun jenis training/pelatihan telah dibuatkan dalam bentuk Matrix Pelatihan Awak Mobil Tangki oleh oleh Tim HSSE Area, di setuju Operation Area Manager dan diketahui General Manager ke Lokasi Integrated/Fuel Terminal yang digunakan untuk acuan materi pelaksanaan pelatihan awak mobil (AMT) oleh pengelola awak mobil tangki (lampiran-5)
167			2. Pelatihan tanggap darurat bagi awak mobil tangki pengemudi harus dilakukan pemuktahiran kembali setiap satu tahun;	Pelatihan tanggap darurat kami laksanakan secara berkala 1 kali setiap tahun untuk setiap pengemudi (AMT) dengan tetap mempertimbangkan jadwal operasional dan pemerataan pelatihan bertempat di area Fuel Terminal. (Lampiran-6)
168			3. Melakukan <i>assessment</i> terhadap awak mobil tangki yang telah mendapatkan pelatihan tanggap darurat agar dapat diketahui tingkat pemahaman materi yang diberikan;	Assesment dilakukan pada setiap pelaksanaan pelatihan awak mobil tangki dengan bahan evaluasinya melalui Pre Test dan Post Test (Lampiran-7).
169			4. Meningkatkan kompetensi/keahlian para personil petugas untuk kompetensi <i>pre inspection</i> .	Telah ditetapkan petugas inspector dan dilakukan pelatihan pemeriksaan kendaraan (pre inspection) oleh instruktur APM. Sertifikasi dikeluarkan oleh APM (Hino). (Lampiran-8)
170			5. Membuat nomor tunggal telepon darurat <i>emergency call center</i> yang mudah diingat (3 – 5 digit) dan memastikan bahwa nomor telepon tersebut dapat dihubungi setiap saat dan sepanjang waktu.	PT Pertamina (Persero) memiliki kebijakan untuk nomor telepon call center yakni 135 yang ditempel di lambung tangki bagian belakang pada setiap armada mobil tangki. (Lampiran-9).
171			6. Memastikan bahwa awak mobil tangki selalu menghubungi nomor <i>emergency call center</i> setiap terjadi keadaan darurat termasuk apabila mobil tangki yang dioperasikannya mengalami kecelakaan lalu lintas.	Telah dibuatkan nomor telepon darurat dan di sosialisasikan kepada awak mobil tangki 02648282874, sesuai dengan struktur organisasi keadaan darurat dilokasi Fleet TBBM Cikampek (Lampiran-10)
172			7. Membuat SOP untuk <i>emergency call center</i> PT. Pertamina Patra Niaga terkait tanggap darurat sehingga penanganan kecelakaan seperti kebakaran dapat dilakukan dengan cepat dan terkoordinasi.	Telah dibuat SOP tanggap darurat dan telah di sosialisasikan kepada awak mobil tangki, meliputi: • Kecelakaan lalu lintas korban jiwa (meninggal/luka-luka) • Insiden api dan tumpahan BBM/BBK. (Lampiran-11)
173			8. Membuat alternatif komunikasi selain perangkat komunikasi <i>handphone</i> seperti perangkat komunikasi berbasis <i>radio rig</i> dan atau internet agar saat terjadi keadaan darurat dapat segera dilakukan koordinasi antara awak mobil tangki dan <i>emergency call center</i> untuk melakukan tindakan penanganan kebakaran yang terjadi.	Di buku Panduan Mobil Tangki Pertamina penggunaan radio komunikasi dua arah tidak diwajibkan untuk AMT, sebagai gantinya dapat menggunakan fasilitas GPS pada fitur "panic button" (Lampiran-12)
174			9. Agar jam kerja pengemudi tidak melebihi ketentuan yang ada pada Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.	Tanggal 17 juni 2020 telah dibuatkan memorandum dari Fleet Management Division Head ke seluruh GM perihal Penerapan Rigid System dan Autoblock & Punishment System; dengan penetapan awak mobil tangki (AMT) bekerja 12 jam kerja perhari, terhitung semenjak AMT masuk kerja dan melakukan Finger Ready dan jam mengemudi AMT maksimum 10 jam perhari berdasarkan data engine on yang terintegrasi dengan GPS yang terpasang pada mobil tangki (Lampiran-13)
175			10. Melengkapi setiap kendaraan dengan buku rekam jejak kendaraan ( <i>logbook</i> ) yang meliputi data waktu dan tanggal setiap perawatan, perbaikan, maupun penggantian komponen serta keluhan pengemudi. Buku rekam jejak kendaraan ini juga harus terintegrasi dengan <i>check list</i> harian kendaraan. Buku rekam jejak kendaraan yang lengkap dan detil diperlukan untuk mengantisipasi tidak diterapkannya sistem pengemudi batangan sehingga setiap pengemudi yang membacanya akan mengetahui dengan pasti kondisi setiap kendaraan yang akan dikemudikan.	Selain yang telah tersedia di sistem informasi operasi distribusi (SIOD) untuk notifikasi durasi waktunya perawatan kendaraan, tersedia juga log book yang tersimpan dalam data base di lokasi sebagai catatan kondisi mobil tangki yang dilengkapi checklist serah terima penggunaan mobil tangki dan dilengkapi dengan History Call perbaikan mobil tangki mencakup Maintenance Management System & Tyre Management System (Lampiran-14)

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
176			11. Membuat algoritma sistem pendistribusian bahan bakar dari TBBM ke SPBU-SPBU yang mempertimbangkan kedekatan lokasi antar SPBU, kesesuaian kelas jalan terendah yang boleh dilalui tipe truk yang digunakan, dan total waktu tempuh dalam pelayanan seluruh SPBU per hari kegiatan.	Telah tersedia algoritma system pendistribusian BBM sesuai dengan kapasitas mobil tangki, kelas jalan dan jarak pada tree logic SPBU (Lampiran-15)
177			12. Memasukkan waktu tunggu untuk antrian pengambilan lokasi distribusi BBM untuk turut diperhitungkan kedalam waktu kerja dalam sistem MS2.	Pengaturan waktu kerja awak mobil tangki, diatur melalui system grouping pershift yang tercatat melalui absensi kehadiran datang ke lokasi di finger ready sekaligus untuk menghindari penumpukan/antrian created shipment di awal memulai opening penyaluran BBM/BBK (Lampiran-16)
178			15. Melengkapi mobil tangki dengan APAR yang memiliki tingkat keefektifan tinggi untuk melakukan pemadaman nyala api yang terjadi di ban.	APAR tersedia pada mobil tangki berjumlah 3 Pcs dengan 2 buah jenis DCP dan 1 buah jenis CO2 & Pertamina telah melakukan update panduan mobil tangki volume 1 pada 10 Maret 2020 termasuk perubahan tambahan pemasangan APAR jenis foam. (Lampiran-18)
179			16. Melengkapi mobil tangki dengan APAR yang memiliki daya jangkauan lebih dari 10 meter untuk memudahkan awak mobil tangki dalam memadamkan nyala api yang terjadi.	Untuk meningkatkan efektifitas penanggulangan kebakaran sudah dilakukan: • Ditambahkan APAR jenis foam • Program training penanggulangan kebakaran kepada awak mobil tangki (Lampiran-19)
180			18. Menggunakan kampas rem kereta tempelan yang memiliki spesifikasi teknik termasuk titik nyala api yang serupa dengan design kampas keluaran pabrik rem pada roda kereta tempelan.	PT Pertamina Patra Niaga sudah mengeluarkan ketentuan mengenai penyediaan spare part original dari APM (termasuk kanvas rem) sesuai dengan memorandum dari Fleet Management Division Head Nomor.S0PPN110.112/2020/7 20 tanggal 30 September 2020 perihal Revisi Informasi Pemberlakuan Pedoman Acuan Kerja Perawatan (Preventive Maintenance) Mobil Tangki yang dikelola dan perbaikan (Correptive & Breakdown Maintenance) Mobil Tangki Milik PT Pertamina Patra Niaga (Lampiran-20)
181			19. Melakukan pemasangan kampas rem kereta tempelan dengan teknik dan peralatan yang sesuai dengan standar pemasangan komponen sistem pengereman kereta tempelan keluaran pabrik rem pada roda kereta tempelan.	PT Pertamina Patra Niaga sudah mengeluarkan ketentuan mengenai pemasangan kanvas rem tidak diperkenankan dengan cara manual atau dengan palu melainkan harus dengan alat press sesuai dengan memorandum dari Fleet Management Division Head Nomor.S0PPN110.112/2020/7 20 tanggal 20 september 2020 (Lampiran-20)
182			20. Menambahkan item <i>checklist</i> harian pada bagian mekanik untuk melakukan pemeriksaan kondisi pelumasan pada <i>bearing-bearing</i> termasuk <i>bearing as s-cam</i> .	Pelumasan dilaksanakan di mobil tangki setiap melakukan service secara rutin terutama dibagian titik titik peralatan yang mengalami perputaran, dengan Memorandum dari Direktur Operasi Nomor: S0PPN100.110/2018/033 Tanggal 24 Oktober 2018 perihal Kehandalan dan Checklist Mobil Tangki Fleet Management (Lampiran-21)
183			21. Menambahkan item <i>checklist</i> harian pada bagian pengemudi untuk melakukan pemeriksaan jumlah, jenis, dan kondisi dari APAR yang tersedia di mobil tangki beserta masa berlakunya.	Pemeriksaan perlengkapan mobil tangki menegani kondisi dan keberadaan APAR sesuai dengan Memorandum dari Direktur Operasi Nomor : S0PPN100.110/2018/033 tanggal 24 Oktober 2018 perihal Kehandalan Dan Checklist Mobil Tangki Fleet Management (Lampiran-21)
184			22. Menambahkan item <i>checklist</i> harian pada bagian pengemudi untuk melakukan pengecekan sistem pengereman.	Pemeriksaan mobil tangki mengenai kondisi pengereman telah ada di checklist harian & mingguan sesuai dengan Memorandum Direktur Operasi Nomor: S0PPN100.110/2018/033 tanggal 24 Oktober 2018 perihal Kehandalan Dan Checklist Mobil Tangki Fleet Management (Lampiran-21)
185			23. Membuat <i>checklist</i> harian khusus bagi <i>tireman</i> yang didalamnya terdapat pengecekan temperatur tromol dan ban dari masing-masing roda dan ban pada setiap sumbu mobil tangki agar dapat terevaluasi mengenai kinerja sistem pengereman dan <i>pyrolysis</i> ban pasca pengoperasian kendaraan.	Telah ada petugas harian yang melakukan pengecekan dan pengukuran suhu pada tromol roda dan ban pada setiap sumbu (Lampiran-22)
186			24. Membuat jadwal perawatan dan penggantian keseluruhan komponen suku cadang mobil tangki termasuk komponen sistem pengereman dalam kurun waktu harian, bulanan, maupun tahunan sehingga memudahkan mekanik dalam melakukan perawatan dan perbaikan kendaraan.	Mobil tangki dalam satu bulan ada terjadwal off (tidak dioperasikan) 2 (dua) hari untuk dilakukan pemeriksaan mobil tangki pada periode harian, mingguan, bulanan, sebagai upaya untuk memastikan kehandalan mobil tangki agar siap dan laik beroperasi serta memnuhi asperk HSSE (Lampiran-23)
187			25. Menambahkan item pengecekan kekakuan pegas pada jadwal perawatan dan penggantian suku cadang mobil tangki.	Sebagai upaya tindakan pencegahan di setiap jadwal off 2 (dua) hari per bulan, melakukan pengecekan sesuai form checklist di bagian suspensi dan pneumatic metode pemeriksaan dilaksanakan secara visual, bunyi/pendengaran dan operasional yang selanjutnya apabila ditemukan kondisi part yang melebihi penggantian atau perbaikan. (Lampiran-24)
188			26. Penambahan item pengecekan pergerakan <i>slack adjuster</i> pada checklist maintenance harian oleh mekanik sehingga dapat dideteksi apabila terjadi indikasi kendala pada mekanisme rem.	Sebagai bentuk pencegahan dan tindakan terhadap mobil tangki agar tidak terjadi kegagalan operasi dengan melakukan pengecekan sesuai form checklist yang disediakan dengan cakupan sebagai berikut: • Engine • Transmisi • Gardan • Suspensi • Pneumatic • Kelistrikan (Lampiran-24)
189			27. Pembuatan SOP khusus bagi pengemudi untuk pengecekan sistem pengereman secara dinamis sebelum melanjutkan perjalanan lebih jauh sehingga kejanggalan pada sistem <i>interlock bottom loader</i> (permasalahan pada <i>microswitch</i> tutup bottom loader, dsb), maupun ketidaknormalan fungsi <i>parking brake chamber</i> dapat terdeteksi (Subbab 2.10.1. Sistem <i>Interlock</i> ).	Tata cara pengecekan system pengereman, interlock bottom loader mengacu ke panduan mobil tangki pertamina volume 3 dan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan mobil tangki tersebut oleh AMT tertuang di tugas & tanggu jawab pada buku saku service excellence dengan penerapan bahwa sebelum AMT melaksanakan tugas, diwajibkan untuk melakukan pengecekan minimal sebagai berikut: • Air radiator • Membuang air dalam tabung angin • Mengecek kondisi angin • Mengecek pengereman • Lampu lampu • Kondisi tekanan ban • Kondisi APAR (Lampiran-25)
190			28. Memastikan pemeriksaan komponen sistem pengereman secara menyeluruh termasuk kondisi tromol, <i>disk brake</i> , dsb ketika dilakuknya evaluasi kinerja sistem pengereman serta penggantian suku cadang dan diambil tindakan apabila ditemukan suatu kejanggalan.	Pelaksanaan pada point 27 berdasarkan hasil pengecekan tersebut, apabila terdapat kejanggalan atau kondisi yang tidak normal semestinya, maka sesuai dengan SOP, AMT wajib laor ke petugas armada untuk ditindaklanjuti oleh petugas workshop. Apabila part yang digunakan masih dalam toleransi maka diberlakukan perbaikan dna apabila melebihi toleransi akan dilakukan penggantian part
191			29. Membuat program analisis untuk data trip GPS setiap mobil tangki sehingga apabila terjadi penurunan kecepatan rata-rata kendaraan dapat dijadikan suatu warning apakah terjadi suatu masalah pada mobil tangki	Seluruh mobil tangki telah dilengkapi GPS dan memiliki fitur yang dapat mendeteksi overspeed, hars acceleration, zero overpaking, black zone (geofence) yang termonitor secara rigid system pada integrated fleet management system (IFMS) (Lampiran-27)

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
192	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tabrakan antara mobil barang DA-1983-TN dengan mobil barang KB-8629 yang terjadi pada Sabtu,	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	Agar melakukan pemasangan rambu-rambu peringatan seperti peringatan terdapat tikungan, tanjakan dan turunan. Selain itu rambu peringatan batas kecepatan maximum (dibawah kecepatan rencana) sebelum dan sesudah lokasi terjadinya kecelakaan, dan papan himbauan yang dianggap perlu guna meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat melalui BPTD wilayah XVI provinsi Kalimantan Tengah telah melaksanakan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada tahun 2020 untuk lokasi dimaksud dengan penanganan berupa pengadaan perlengkapan jalan
193		c. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah	1) Agar melakukan koordinasi dengan Kepolisian setempat untuk melakukan pengawasan penggunaan mobil pick up sesuai dengan peruntukannya sebagaimana yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan Pasal 61 Ayat 4.	1. Koordinasi dilakukan melalui forum LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah.
194			2) Agar melakukan kordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota/Kabupaten untuk melakukan sosialisasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 90 Ayat 1 tentang waktu kerja dan istirahat pengemudi kepada operator angkutan umum dan angkutan barang	2. Setiap menjelang libur hari besar Dinas Perhubungan Kab/Kota Se-Kalteng memberikan himbauan kepada masyarakat agar tidak mengangkut penumpang dengan angkutan barang.
195	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Tergulingnya Bus F-7959-AA	e. Dinas Perhubungan Kota Bogor	1. Pemutahiran identifikasi data Kendaraan Bermotor Wajib Uji dengan Sistem Informasi Uji Berkala untuk mengurangi kesalahan data di kartu induk yang ditulis tangan;	Untuk hal tersebut telah dilaksanakan terhitung mulai Bulan September 2018 untuk Kartu Induk yang sebelumnya di tulis tangan telah di rubah atau di print dan data telah di lengkapi ke dalam sistem informasi manajemen pengujian kendaraan bermotor untuk kartu uji tersebut
196			2. Melaksanakan uji berkala kendaraan bermotor sesuai dengan tujuan penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor.	Pelaksanaan uji kendaraan di Dinas perhubungan Kota Bogor pada seksi pengujian kendaraan bermotor telah dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang ada (PM no 133 tahun 2015) dapat di buktikan dengan dinas perhubungan Kota Bogor telah lulus kalibrasi alat uji dan telah mendapatkan akreditasi B dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan
197	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)	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	3. Menerapkan tindakan khusus untuk mencegah kecelakaan lalu lintas jalan, meminimalkan risiko cedera yaitu speed management berupa pemasangan speed camera serta penegakan sanksi terhadap pelanggaran batas kecepatan;	Ditjen Perhubungan Darat sedang mengusulkan kegiatan Arterial Traffic Management System (ATMS) dimana kegiatan termasuk penempatan kamera pemantau kecepatan dan volume lalu lintas guna meningkatkan keselamatan dan kelancaran lalu lintas jalan melalui pendekatan teknologi informatika.
198	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Terbakarnya Mobil Tangki A-9033-F di Jl. Tol Merak KM. 84 20 Maret 2018 (KNKT.18.03.05.01)	c. PT. Pertamina	1. Memasang peralatan event data recorder pada kendaraan pengangkut B3 yang didalamnya memuat parameter-parameter penting untuk menganalisis pengoperasian kendaraan seperti: posisi kendaraan, percepatan longitudinal, percepatan lateral, temperatur ban, dsb;	Tanggapan PT Pertamina Patra Niaga: a. pertamina telah melakukan upgrading fitur GPS sehingga dapat mendeteksi overspeed, hars braking, hars conering, hars acceleration, deteksi black zone (geofence). b. Kontrak baru pemasangan GPS telah dilakukan dengan provider kredibel sehingga performa fitur GPS telah berrfungsi dengan baik. c. Patra Niaga menguji coba pemasangan smart MT di FT Ujung Berung dengan 15 fitur (termasuk elektronik data recorder) pada 10 unit mobil tangki.
199			2. Membuat prosedur pemeriksaan teknis kendaraan pengangkut BBM yang meliputi kendaraan beserta tangkinya dengan mengacu kepada Buku Panduan Mobil Tangki;	Pertamina Patra Niaga telah melakukan pemeriksaan mobil tangki dengan mengacu pada : 1. Ceklist pemeriksaan Pra Operasional Mobil Tangki yang dilakukan bersama pertamina dengan pengelola MT. 2. Ceklist pemeriksaan harian untuk kesiapan perjalanan oleh awak mobil tangki 3. Ceklist pemeriksaan mingguan oleh mekanik dan pengawas armada. 4. Ceklist pemeriksaan setelah perbaikan oleh pemilik mobil tangki.
200			3. Mengkaji ulang prosedur dan mekanisme pemeliharaan dan perawatan kendaraan pengangkut BBM dalam kontrak kerja yang memberi fungsi pengawasan dan pengendalian secara penuh kepada PT. Patra Niaga Pertamina dan PT. Elnusa Petrofin dalam menjamin kelaikan teknis kendaraan pengangkut BBM;	Pertamina patra niaga telah diberikan kewenangan untuk melakukan pengawasan dan pengendalian dalam rangka menjamin kelayakan teknis melalui kontrak all in plus mulai april 2019.
201			4. Membuat standard pelayanan minimal bagi bengkel/unit perawatan dan pemeliharaan kendaraan pengangkut BBM baik yang dikelola oleh PT. Patra Niaga Pertamina maupun pihak ketiga lainnya;	Pertamina patra niaga telah mengeluarkan KAK (Kerangka Acuan Kerja) yang mengatur pelayanan minimal pada bengkel perawatan termasuk fasilitas bengkel, kompetensi SDM dan kualitas pelayanan/perawatan.
202			5. Mengkaji ulang prosedur tanggap darurat kecelakaan kendaraan pengangkut BBM dengan membuat ERP (Emergency Response Plan) yang efektif serta disosialisasikan secara berkala melalui Pelatihan Tanggap Darurat (PKD) yang diselenggarakan secara periodik sekurangnya sekali dalam setahun.	Telah dilakukan review dan revisi terkait prosedur tanggap darurat kecelakaan mobil tangki (Pedoman No. 001/150/A/2017 Rev.0 – Pedoman Pelaksanaan Tanggap Darurat Pertamina Patra Niaga). Pelaksanaan pelatihan sudah dilaksanakan pada tahun 2019 secara simulasi table top dan praktik pelaksanaan pemadamannya di fasilitas Fire Ground Terminal Plumpang. Akan dilakukan pelatihan simulasi keadaan darurat penanggulangan kecelakaan dan kebakaran mobil tangki yang akan diagendakan pada tahun 2021
203		d. PT. Pertamina Patra Niaga	1. Melakukan assessment terhadap pengemudi yang telah mendapatkan pelatihan tanggap darurat agar dapat diketahui tingkat pemahaman materi yang diberikan;	Assesment dilakukan pada setiap pelaksanaan pelatihan awak mobil tangki dengan bahan evaluasinya melalui Pre Test dan Post Test (Lampiran-7)
204			2. Meningkatkan kompetensi/keahliannya kepada personil petugas kompetensi <i>pre inspection</i> .	Telah dilakukan pelatihan/training driver & training oleh tim astra UD truck tanggal 17 november 2020
205			3. Menggunakan check list perawatan kendaraan yang lebih detail, tidak hanya melihat secara visual dengan parameter "baik dan tidak baik".	Menambahkan keterangan kerusakan dan detail kerusakan pada checklist kehandalan mobil tangki sesuai dengan Memorandum Direktur Operasi Nomor: S0PPN100.110/2018/033 tanggal 24 Oktober 2018 perihal Kehandalan Dan Checklist Mobil Tangki Fleet Management (Lampiran-29)
206			5. Memindahkan micro switch ke tempat yang lebih aman yang tidak bersentuhan langsung dengan bottom loading . Serta diberi safety allert pada dashboard agar pengemudi mengetahui ketika interlock dan microswitch sedang kondisi aktif.	Recheck pemeriksaan mobil tangki secara rutin dan telah dilakukan penyesuaian kondisi area bottom loading terhadap mobil tangki yang baru (Lampiran-30)
207			6. Melaksanakan sertifikasi mekanik untuk kelaikan kendaraan angkutan B3.	Mekanik telah diikut sertakan bersama dengan awak mobil tangki untuk mengikuti pelatihan B3 (Lampiran-31)
208			7. Fasilitas dan kompetensi SDM untuk perawatan harus sesuai dengan standar practice dan APM.	PT Pertamina Patra Niaga sudah mengeluarkan ketentuan mengenai fasilitas dengan kompetensi SDM sesuai dengan memorandum dari Fleet Management Division Head Nomor: S0PPN110.112/2020/720 tanggal 30 September 2020 perihal revisi Informasi Pemberlakuan Pedoman Acuan Kerja Perawatan (Preventive Maintenance) Mobil Tangki yang di kelola Dan Perbaikan (Corrective & Breakdown Maintenance) Mobil Tangki Milik PT Pertamina Patra Niaga (Lampiran-20)

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
209			8. Melengkapi setiap kendaraan dengan buku rekam jejak kendaraan (logbook) yang meliputi data waktu dan tanggal setiap perawatan, perbaikan, maupun penggantian komponen serta keluhan pengemudi.	Selain yang telah tersedia di sistem informasi operasi distribusi (SIOD) untuk notifikasi durasi waktunya perawatan kendaraan, tersedia juga log book yang tersimpan dalam data base di lokasi sebagai catatan kondisi mobil tangki yang dilengkapi checklist serah terima penggunaan mobil tangki dan dilengkapi dengan history call perbaikan mobil tangki mencakup Maintenance Management System & Tyre Management System (Lampiran-32)
210	Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa	c. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR	2. Pemangkasan pohon pada tebing di sekitar tikungan agar tidak menghalangi jarak pandang pengemudi;	2). Telah dilaksanakan pemangkasan pohon pada tebing di sekitar tikungan.
211			3. Penyusunan aturan mengenai standar jalur penyelamat pada jalan antar kota.	3). Penyusunan pedoman dilaksanakan oleh direktorat pusat
212	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan Mobil Bus Mira	A. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR	1. Melakukan inventarisasi kondisi jalan dan meningkatkan kemantapan jalan pada ruas jalan Mantingan (Batas Prov. Jateng) – Batas Kota Ngawi (link 027);	a. BBPJN Jatim-Bali setiap tahun selalu melaksanakan survei kondisi jalan nasional sebanyak 2 kali (semester I dan semester II) b. Secara rutin telah dilakukan pemeriksaan kondisi jalan eksisting oleh PPK terkait
213			2. Melakukan perbaikan konstruksi perkerasan untuk menjaga supaya bebas lubang dan perbaikan kerataan bahu jalan (bahu jalan diperkeras/rigid)	2). Untuk penanganan badan jalan setiap tahunnya telah dianggarkan alokasi penanganan rutin di lokasi tersebut untuk menjaga kondisi jalan, untuk penanganan bahu jalan akan diusulkan di TA 2022
214			3. Untuk jangka panjang agar dilakukan peningkatan kapasitas lajur dari 7 meter minimal menjadi 2-7-2 (11 meter) untuk mengakomodir kendaraan lokal khususnya sepeda motor roda 2 dan 3	3) saat ini kapasitas jalan masih memenuhi volume lalu lintas yang ada di lokasi ruas jalan tersebut
215	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan antara mobil barang H 1996 CZ dengan beberapa kendaraan lainnya di Jalan	A. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR	1. Mengkaji ulang fungsi / peranan Jalan Raya Jatisawit Kota Bumiayu Kabupaten Brebes dalam system jaringan pelayanan jalan dari arteri primer menjadi arteri sekunder mengingat ruas jalan dimaksud memiliki karakteristik pergerakan lokal yang didominasi dengan sepeda motor, kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki, sehingga untuk pergerakan terusan (trough traffic) dapat dialihkan ke jalan lingkar;	1) sudah dilaksanakan dengan pemasangan water barrier agar kendaraan berat tidak masuk dalam kota Bumiayu tetapi dapat dialihkan ke jalan lingkar
216			2. Melakukan perbaikan desain pada mulut flyover dari arah utara sehingga pertemuan arus lalu lintas yang menuruni flyover dan arus minor dari sebelah kiri jembatan dengan arus lalu lintas yang akan menaiki fly over dapat berjalan harmonis dengan mempertimbangkan gaya-gaya yang bekerja pada kendaraan, sedapat mungkin arus yang berlawanan dipisahkan dengan median, dan jika tidak terdapat ruang yang cukup untuk membuat median maka selain marka solid juga harus dipasang paku jalan (road stud);	2) sudah dilaksanakan
217			3. Khusus pertemuan merging antara arus mayor yang menuruni flyover dengan arus minor dari sebelah kiri flyover, harus mempertimbangkan aspek sudut pandang pengemudi dari kedua arah, panjang lajur peralihan serta marka, rambu/papan peringatan yang jelas akan adanya pertemuan dua arus;	3) sudah dilaksanakan. Dokumentasi rambu peringatan FO Kretek :
218			4. Membuat jalur penyelamat (escape ramp) dan pagar pengaman jalan (guardrail) yang penempatannya sesudah mulut utara flyover, untuk mengantisipasi kegagalan system rem pada kendaraan yang meluncur dari flyover (forgiving road);	4) sudah dilaksanakan
219		b. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	1. Perlu merelokasi Jembatan Timbang Ajibarang untuk mem filter pergerakan kendaraan barang yang over loading dari arah selatan menuju utara yang akan melalui 3 (tiga) flyover, yang berpotensi mengalami overhear/kegagalan system pengereman. Kondisi eksisting saat ini jembatan timbang berada pada sisi kiri arus lalu lintas utara – selatan, idealnya berada pada sisi kiri selatan - utara;	Tanggapan Direktorat Prasarana: a. Telah dilakukan optimalisasi UPPKB Ajibarang melalui perkuatan personil dari kantor pusat, Polres Banyumas, Kodim Banyumas dan Dinas Perhubungan Banyumas, guna meningkatkan pengawasan angkutan barang di jalur Brebes – Banyumas; b. Pada tahun 2021 Ditjen Hubdat sudah menyusun FS Relokasi UPPKB Ajibarang; c. Pada tahun 2022 akan dilakukan pemasangan WIM di ruas jalan Brebes – Banyumas.
220	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa mobil bus A 7507 S menabrak JPO di Tol Cipali Km. 108.800, Palimanan, Jawa Barat, Sabtu 18 Agustus 2018 (KNKT.18.08.12.01)	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	1. Agar dibuat Peraturan Menteri Perhubungan yang khusus mengatur ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat dan waktu libur bagi pengemudi kendaraan umum. Saat ini regulasi yang mengatur tentang hal tersebut belum mampu mengakomodir fenomena yang berlaku pada moda angkutan jalan, khususnya pada kendaraan umum Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan kendaraan Pariwisata yang memiliki waktu operasional lebih dari 12 (dua belas) jam dan sebagian besar diantaranya melakukan aktivitas pada malam hari. Perlu dibedakan ketentuan antara waktu istirahat dan waktu libur bagi Bus AKAP dan Pariwisata dengan kendaraan umum lainnya yang beroperasi secara normal pada siang hari, karena siklus kerja metabolisme tubuh manusia yang bekerja pada malam hari dengan siang hari berbeda. Saat ini waktu libur pengemudi bagi kendaraan umum Bus AKAP dan kendaraan Pariwisata tidak diatur, baik oleh Pemerintah maupun perusahaan;	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Telah tertuang dalam PM 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan PM 117 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.



No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
221	Kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa Kecelakaan mobil bus pariwisata masuk ke jurang di Kabupaten Tobasa, Sumatera Utara, Sabtu 18 Agustus 2018. (KNKT.18.08.13.01)	b. Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kementerian Perhubungan	Menyelenggarakan sertikasi pengemudi angkutan umum yang didalamnya memuat kurikulum mengenai safety driving dan defense driving, termasuk tatacara melakukan pengereman dan pengendalian kendaraan saat keadaan darurat.	1) Pusat pengembangan SDM perhubungan Darat dan UPT diklat di matra darat telah dan akan melaksanakan kegiatan peningkatan kompetensi SDM bagi pengemudi angkutan umum terhadap pelaksanaan sertifikasi pengemudi angkutan umum dengan dasar pelaksanaan : a. Undang undang no 22 tahun 2009 tentang LLAJ b. Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Nomor 269 Tahun 2014 tentang Mengemudi angkutan bermotor, dengan kursil pelatihanterdapat materi-materi terkait safety driving, defense driving, road safety dan pretrip inspection, serta tata cara melakukan pengereman dan pengendalian kendaraan saat keadaan darurat. Disamping itu dalam pembinaan dan pengawasan dilapangan terkait dengan sertifikasi pengemudi angkutan umum antara lain : a. Kriteria sertifikasi pengemudi angkutan umum yang diikuti. b. Masa berlaku sertifikat pengemudi angkutan umum (SPAU) c. Mekanisme mengikuti pelatihan dan sertifikasi 2) Pelaksanaan pelatihan dan sertifikasi bagi pengemudi angkutan umum dilaksanakan di PTDI-STTD Bekasi bekerjasama dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Adapun mekanisme pelaksanaan pelatihan meliputi : 1) Pelatihan dilaksanakan selama 5 (lima hari) dengan jumlah jam pelajaran sebanyak 50 JP dan telah mengakomodir materi safety driving ddan defensive driving, tata cara pengereman dan pengendalian kendaraan saat keadaan darurat (kurikulum terlampir). 2) Setelah mengikuti pelatihan, peserta akan mendapatkan surat tanda tamat pendidikan dan pelatihan (STTPP) sebagai persyaratan untuk mengikuti uji kompetensi yang dilaksanakan oleh Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP P1). 3) Setelah mengikuti uji kompetensi dan dinyatakan lulus maka peserta akan mendapatkan sertifikat kompetensi pengemudi angkutan umum. 3) Dalam rangka peningkatan kompetensi SDM pengemudi angkutan umum (orang dan barang) bahwa pusat Pengembangan SDM Perhubungan Darat telah melaksanakan koordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dengan hasil sebagai berikut : a) Sasaran pelaksanaan sertifikasi pengemudi angkutan umum (orang dan barang) dibagi menjadi 4 kategori meliputi : 1. Pengemudi baru; 2. Pengemudi berpengalaman; 3. Instruktur pengemudi 4. Asesor umum
				b) Diperlukan reviu terhadap kurikulum dan silabus pelatihan pengemudi angkutan umum (orang dan barang) untuk mengakomodir mata pelajaran, meliputi : 1. Pengetahuan tentang sistem pengereman pada kendaraan sesuai pabrikan (Hino, Scania, Mercedes Bens, Isuzu, dll). 2. Etika dan teknik pengemudi saat di tikungan, tanjakan, dan turunan. 3. Etika dan teknik mendahului kendaraan lain 4. Hazard dan resiko pada ovality (tromol yang berubah bentuk); 5. Pengenalan/penguasaan pengemudi terhadap teknologi yang digunakan (Human Machine Interface). 4) Dalam rangka pemenuhan dan pengembangan SDM di bidang transportasi Daratpada tahun 2020 telah dilakukan penandatanganan MOU antara BPSDM dan Ditjen Perhubungan Darat. 5) Sebagai langkah responsive selanjutnya Pusat Pengembangan SDM Perhubungan Darat bersama UPT Diklat di matra darat pada tahun 2021 akan melaksanakan diklat pengemudi angkutan orang dan barang dengan mekanisme Diklat Pemberdayaan Masyarakat (DPM), maupun diklat kerja sama.
222	Kecelakaan mobil bus Bima Suci A 7520 CS di Jalan Tol Cipularang KM. 70.400, Kec. Babakan Cikao, Kab. Purwakarta, Senin 28 Januari 2019	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	2. Melakukan pengawasan mengenai jam kerja pengemudi agar tidak menimbulkan <i>fatigue</i> dan pengawasan mengenai sistem penggajian pengemudi sehingga mengurangi kejadian pengemudi yang mengendarai kendaraan dengan kecepatan tinggi dan bekerja <i>over time</i> hingga tidak mengindahkan waktu istirahat.	Tanggapan Direktur Angkutan Jalan: Telah diterbitkan SK.2925.AJ/AJ.404/DRDJ/2018 tentang tata cara pengawasan waktu kerja pengemudi kendaraan bermotor
223	Kecelakaan mobil bus pariwisata PT. Kramat Jati D 7591 AF di Jalan Raya By Pass Cicalengka - Nagreg, Kab. Bandung, Rabu 6 Februari 2019	e. PT. Kramat Djati	Dalam rangka meningkatkan sistem keselamatan pengoperasian kendaraan maka manajemen PT. Kramat Djati agar melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK), antara lain sebagai berikut : 1. Pengemudi harus mengikuti pelatihan maupun peningkatan kompetensi dalam hal keterampilan mengemudi, pengetahuan teknis kendaraan dan regulasi mengenai sistem keselamatan angkutan jalan yang dibuktikan dengan sertifikat.	Kami telah melaksanakan prosedur sistem manajemen keselamatan (SMK) yang dianjurkan, diantaranya : 1). Jadwal berangkat yang terjadwal bagi padra pengemudi 2). Melakukan service berkala terhadap setiap kendaraan yang beroperasi, dan selalu dilakukan serah terima antara mekanik foreman dnegan penegemudi. 3). Pengontrolan tensi darah pengemudi dan pemberian vitamin dilakukan setiap pemberangkatan agar pengemudi tetap terjaga kesehatannya dan diberikan arahan jangan sampai membawa kendaraan melebihi aturan yang berlaku.
224			2. Mekanik perusahaan harus memiliki sertifikat, hal ini tentu berpengaruh terhadap kemampuan dalam mengidentifikasi kondisi kelaikan mobil bus.	
225			3. Jika terjadi kegagalan teknis di perjalanan yang sekiranya berkaitan dengan komponen kritis, kendaraan tidak boleh digunakan dan harus diperbaiki di bengkel oleh mekanik bersertifikat.	
226			4. Diwajibkan memiliki bus cadangan untuk antisipasi ketidaknormalan kondisi bus yang dapat terjadi sewaktu-waktu.	
227			5. Melakukan evaluasi kinerja pada bagian operasional dan bengkel untuk menilai seberapa besar pencapaian kinerja yang harus dilaksanakan oleh masing-masing bagian. Selain itu tidak ada pengawasan ketat yang dilakukan manajemen terhadap hal di atas. Dengan demikian, pencegahan terhadap ketidaklaikan kendaraan tidak dapat dilakukan.	
228	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa kecelakaan tunggal	c. PT. Jasamarga Solo Ngawi	1. Melakukan kampanye keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tentang pentingnya tekanan udara di ban dan rotasi ban pada semua roda sehingga angka kecelakaan yang ditimbulkan akibat pecah ban dapat ditekan sekecil mungkin.	PT Jasamarga Solo Ngawi (PT JSN) melengkapi tempat istirahat dan Pelayanan (TIP) dengan saranan pengecekan tekanan ban dan pengisian angin serta gardu Top Up Saldo.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
229			2. Melakukan kampanye keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tentang pentingnya beristirahat setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam. Kurang istirahat atau kualitas tidur yang buruk, lingkungan kerja dan beban kerja, penyakit, gaya hidup dan lain-lain dapat berpotensi menyebabkan kelelahan. Kelelahan dapat merusak kewaspadaan pengemudi dan kemampuan untuk mengoperasikan kendaraan dengan aman. Pengemudi mengalami <i>Microsleep</i> menjadi faktor yang berkontribusi terjadinya kecelakaan tabrak belakang.	Kampanye Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Ruas Solo-Ngawi dilakukan dengan : 1). Pemasangan spanduk himbauan di sepanjang ruas tol yang penempatannya di pagar Overpass/JPO. 2). Meningkatkan pelayanan di Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) di sepanjang ruas, seperti menyediakan tempat makanan/warung/restoran yang memiliki ciri khas dan populer di masing-masing lokasi.
230			3. Agar dipasang papan reklame besar berisikan gambar (objek wisata di Indonesia) untuk merusak kejenuhan dan menarik perhatian pengemudi.	Saat ini PT JSN berupaya bekerjasama dengan instansi luar maupun daerah terkait dengan pemasangan reklame untuk pengembangan daerah masing-masing.
231			4. Gunakan marka <i>chevron</i> pada badan jalan di beberapa titik secara berulang untuk mengurangi kecepatan. Pembuatan marka <i>chevron</i> pada lajur jalan akan membuat tipuan mata pada pengemudi sehingga saat melaju diatasnya pengemudi akan merasakan pada kecepatan yang tinggi sehingga otomatis akan mengurangi kecepatannya. Pemasangan marka ini terutama pada bagian jalan yang menurun. Pada beberapa negara maju cara ini efektif untuk mengurangi kasus <i>over speeding</i> (Lampiran 1).	Dalam rangka menekan angka kecelakaan di ruas Jalan Tol Solo –Ngawi, PT JSN terus berupaya dengan 1). Memasang Marka Reduce di beberapa titik mulai dari KM. 547+000 s.d Km.580+000 Jlaur A dan B. 2). Memasang strobo di beberapa titik rawan kecelakaan. 3). Memasang rumble strip (tipe biasa dan tepok pramuka). 4). Menambah rambu chevron tikungan pada lokasi yang minim rambu. 5). Pemasangan marka profil. 6). Penyempurnaan pagar peragamaan jalan (guardrail) sebagaimana rekomendasi dari BPJT.
232			5. 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 (Permenhub No.13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas).	Saat ini PT JSN memiliki 8 (Delapan) rambu lalu lintas elektronik atau disebut juga variable Message Sign (VMS) yang terpasang di menjelang pintu masuk gerbang tol. Adapun rencana tahun 2021 ini, PT JSN akan memasang VMS yang rencana penempatannya berada di jalur utama (Mainroad) berjumlah 2 (dua) unit masing-masing di jalur A dan jalur B.
233	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	c. Manajemen PT. Safari Jaya Mandiri	Melakukan mitigasi potensi bahaya, berupa mencatat faktor-faktor risiko yang diidentifikasi untuk membuat perjalanan aman dan efisien. Mengurangi risiko yang berbeda-beda yang berkaitan dengan risiko di rute perjalanan. Hal ini dapat berupa berbagai jenis ancaman yang disebabkan oleh kondisi jalan, lingkungan, teknologi kendaraan dan kegiatan manusia	Kami dari PT Safari Jaya Mandiri telah mencatat beberapa faktor – faktor yang diidentifikasi untuk membuat perjalanan aman dan efisien, berikut faktor – faktor yang telah kami catat : 1) Penyarangan penumpang dari terminal asal semisal kesehatan / kejiwaan, karena melihat dari kecelakaan salah satu unit kami H 1469 CB ada salah satu penumpang yang memiliki gangguan jiwa sehingga menyebabkan kecelakaan, mungkin akan lebih baik dapat disaring dulu di terminal asal karena pada saat di bis tertentu tidak mungkin apabila seorang pengemudi bis untuk tidak fokus mengemudi karena jalan kondisi jalan raya sekarang sangat padat dan motor bisa lewat secara mendadak. Juga mungkin untuk dipikirkan segi hukumnya karena sejak kejadian bus kami H 1469 CB 17 Juni 2019 unit kami masih ditahan di majalengka padahal proses hukum telah di sp3 karena pelaku memiliki gangguan kejiwaan, jadi menurut kami mungkin ada baiknya penumpang yang memiliki gangguan kejiwaan dapat di cek dulu di terminal asal mungkin pulogebang karena dampaknya sangat besar dan tidak dapat diminta pertanggungjawaban dan sangat membebani perusahaan kecil seperti kami ini. 2) Kondisi jalan tol cipali yang mungkin perlu diberi penyekat di tengah sehingga apabila bus/bis oleng tidak sampai ke lajur sebaliknya yang dimana bisa menyebabkan kecelakaan yang lebih parah. 3) Kami juga sudah menindak lanjuti untuk perihal pemakaian handphone disaat mengemudi dan menyarankan agar asisten supir yang memakai handphone apabila membutuhkan.
234	Kecelakaan mobil truk tangki Pertamina B 9851 SEH	c. PT. Pertamina Patra Niaga	1. Melakukan <i>assessment</i> terhadap <i>safety induction</i> terhadap AMT;	Assesment terhadap calon AMT dan test tingkat pemahaman AMT terhadap materi saat mengikuti <i>safety induction</i> (Lampiran-33)
235			2. Evaluasi mengenai pemasangan <i>speed limiter</i> terhadap mobil tangki, apakah; efektif digunakan di jalan tol maupun ketika mobil tangki membutuhkan kecepatan diatas batas yang diizinkan dengan alasan keselamatan;	Tanggal 17 juni 2020 PT Pertamina Patra Niaga telah menerbitkan memorandum dari Fleet Management Division Head ke seluruh GM perihal penerapan Rigid System dan autoblock & Punishment System pada program Integrated Fleet Management system ; terhadap pelanggaran overspeed dengan mekanisme open block (izin) menyesuaikan dengan level pelanggaran berdasarkan otorisasi site supervisor/ operation area manager/ general manager (Lampiran-12)
236			3. Pemasangan alat pendeteksi penggunaan sabuk pengaman oleh AMT ataupun pemasangan sinyal peringatan pada mobil tangki apabila AMT belum memasang sabuk pengamannya;	Sabuk pengaman manual, telah dibuatkan sticker rambu/keterangan pada kabin mobil tangki untuk "kewajiban menggunakan sabuk pengaman" (Lampiran-34)
237			4. Membangun bengkel perawatan dan perbaikan khusus untuk truk <i>trailer</i> tangkinya yang lengkap dan komprehensif;	PT Pertamina Patra Niaga sudah mengeluarkan ketentuan fasilitas/bengkel perawatan dan perbaikan mobil tangki sesuai dengan memorandum dari Fleet Management Division Head Nomor: S0PPN110.112/220/720 tanggal 30 September 2020 perihal Pemberlakuan Pedoman Acuan Kerja Perawatan (Preventive Maintenance) Mobil Tangki yang di kelola Dan Perbaikan (Corrective & Breakdown Maintenance) Mobil Tangki Milik PT Pertamina Patra Niaga (Lampiran-20)
238			5. Melaksanakan optimasi efektivitas sistem kerja <i>interlock</i> truk <i>trailer</i> tangki.	Mulai tahun 2019 telah dilakukan perubahan terkait sistem kerja interlock. Diantara perubahan yang dilakukan adalah sebagai berikut: • Merubah konfigurasi switch interlock, yang sebelumnya menggunakan normally close sekarang menggunakan normally open • Merubah penempatan switch interlock sudah tidak ditempatkan disisi sudut penutup box • Merubah sistem bukaan pada penutup box dengan sistem swing ke atas Adapun hal tersebut dilakukan untuk mencegah interlock aktif saat mobil tangki beroperasi sebagai akibat adanya getaran pada penutup box (Lampiran 35)
239	Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan bus Rosalia Indah AD 1666 CF dengan truk tangki pengangkut minyak sawit di jalan Lintas Tengah	a. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan	3. Dibuat aturan penggunaan marka chevron pada badan jalan di beberapa titik secara berulang untuk mengurangi kecepatan. Pembuatan marka chevron pada lajur jalan akan membuat tipuan mata pada pengemudi sehingga saat melaju diatasnya pengemudi akan merasakan pada kecepatan yang tinggi sehingga otomatis akan mengurangi kecepatannya. Pemasangan marka ini terutama pada bagian jalan yang menurun (jalan nasional, propinsi dan kota/kabupaten). Pada beberapa negara maju cara ini efektif untuk mengurangi kasus <i>over speeding</i> ;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat sudah mengeluarkan Perdirjen Nomor: KP.312/AJ/502/DRJD/2020 tentang uji coba penyelenggaraan marka pengurangan kecepatan dan melakukan uji coba pada ruas jalan tol Cikopo-Palimanan arah Palimanan pada KM 99+100- 99+600 dan 159+900- 160+600 sementara arah Cikampek pada KM 113+800- 113+300 dan akan melakukan evaluasi untuk langkah lebih lanjut.
240			4. Agar memerintahkan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VI Bengkulu Lampung: a. Melakukan survey jalan untuk inventaris kebutuhan perlengkapan jalan Jalan Lintas Tengah Sumatera. Sepanjang 500 meter sebelum dan sesudah tempat kejadian kecelakaan tidak ada perlengkapan jalan yang sesuai Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Petunjuk Teknis Perlengkapan Jalan;	Tanggapan Direktur Lalu Lintas: Ditjen Perhubungan Darat sudah mengeluarkan Perdirjen Nomor: KP.312/AJ/502/DRJD/2020 tentang uji coba penyelenggaraan marka pengurangan kecepatan dan melakukan uji coba pada ruas jalan tol Cikopo-Palimanan arah Palimanan pada KM 99+100- 99+600 dan 159+900- 160+600 sementara arah Cikampek pada KM 113+800- 113+300 dan akan melakukan evaluasi untuk langkah lebih lanjut.

No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
241		c. PT. Rosalia Indah Transport	Melakukan mitigasi potensi bahaya, berupa: 1. Penerapan SOP pengoperasian kendaraan dan dilakukan pemantauan dengan tanda bahaya apabila kendaraan melebihi kecepatan dan melanggar rute yang telah ditentukan berupa bunyi atau alarm. Pengemudi bertanggung jawab untuk mengemudi pada kecepatan yang aman, maka harus dibuat sistem yang menjadi informasi batas kecepatan dan sistem peringatan;	Sesuai arahan dari rekomendasi KNKT, adapun tanggapan manajemen PT. Rosalia Indah Transport adalah sebagai berikut : 1). Melakukan mitigasi potensi bahaya a). Melampirkan SOP Pengendalian Armada SOP/PAM/01 dengan STD/PAM/0106 tentang Standard/Statement Mengemudi Bis dan IKA/PAM/0108 tentang Instruksi Kerja Mengemudi Bis yang telah diimplementasikan di PT. Rosalia Indah Transport. b). Semua armada telah dipasang GPS dan dipantau selama 24 jam oleh tim pemantau perjalanan armada (PPA) di kantor pusat yang tertuang dalam SOP/OPR/05 tentang prosedur pemantauan perjalanan armada. Tim pemantau perjalanan armada (PPA) berfungsi memantau dan memastikan bahwa armada selamat sampai tujuan, adapun peringatan melalui signa alarm pada monitor tim pemantau perjalanan armada (PPA). Salah satu yang dipantau adalah kecepatan armada tidak boleh melebihi batas kecepatan yang ditentukan, maka tim pemantau perjalanan armada (PPA) akan menghubungi atau memberi peringatan untuk segera menurunkan kecepatan kepada awak bis yang terbukti melebihi kecepatan yang sudah ditentukan. Jika terdapat kendala di perjalanan tim pemantau perjalanan armada (PPA) dapat segera memberikan solusi yang terbaik untuk awak bis.
242			2. Pengumpulan data untuk membuat perjalanan aman dan efisien. Merekam dan melakukan survei lalu lintas dan area risiko potensial termasuk titik hitam, Ini termasuk mencatat faktor-faktor risiko yang diidentifikasi dan langkah-langkah mitigasi yang sesuai pada rute tertentu;	2). Pengumpulan data untuk membuat perjalanan aman dan efisien PT. Rosalia Indah Transport telah membuat, mensurvei rute dan mengidentifikasi area-area mana saja yang mempunyai faktor potensi bahaya dan dituangkan dalam bentuk register mitigasi bahaya perjalanan yang tertuang pada FRM/MAR/0605 tentang Register Bahaya dan Resiko di Perjalanan. Dalam mitigasi yang sudah dibuat tersebut mengacu pada sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum (SMKPAU) mengenai manajemen bahaya dan resiko disetiap kegiatan operasi angkutan umum diseluruh lokasi kegiatan
243			3. Mengurangi risiko yang berbeda-beda yang berkaitan dengan risiko di rute perjalanan. Hal ini dapat berupa berbagai jenis ancaman yang disebabkan oleh kondisi jalan, lingkungan, teknologi kendaraan dan kegiatan manusia.	3). Mengurangi risiko yang berbeda-beda yang berkaitan dengan rute perjalanan PT. Rosalia Indah Transport juga telah membuat daftar untuk mengurangi potensi yang ada, dengan membuat Register Bahaya dan Resiko di Perjalanan yang tertuang dalam FRM/MAR/0605 tentang Register Bahaya dan Resiko di Perjalanan berisi mengenai uraian resiko yang dimungkinkan timbul di jalan. Konsekuensi bahaya yang diterima baik dari armada, manusia, maupun, lingkungan. Dalam register bahaya dan resiko di perjalanan juga terdapat rencana tindakan perbaikan dan juga pencegahan berkelanjutan
MODA PENERBANGAN				
No	Jenis Kecelakaan	Instansi	Rekomendasi	TANGGAPAN
1	PK-GAF – Abnormal Runway Contact PK GARUDA INDONESIA ATR 72-212A; PK-GAF H. Hasan Aroeboesman Airport, Ende Republic of Indonesia 19 October 2015	PT. Garuda Indonesia	<i>the KNKT recommend the Garuda Indonesia to review the implementation of serious incident handling to ensure the serious incident is reported as soon as possible and to prevent the loss of useful information for the investigation.</i>	<i>Garuda Indonesia issued Safety Advisory which included a reminder to safety personnel to report serious incident within 24 hours after the event occurs to the safety department. The advisory included in the web-based information portal that can be accessed by all personnel within the company.</i>
2			<i>the KNKT recommend the Garuda Indonesia to review the Visual Maneuvering Chart of runway 27 Ende to prevent pilot improvisation that may deviate from standard.</i>	<i>Garuda Indonesia advised that the flight operation from and to Ende had been closed until further notice. Garuda Indonesia also included the safety issue of the Ende's chart as assessment subject in their database for ensuring that if the route will be reopened, the safety issue will be considered during the safety risk assessment.</i>
3			<i>the KNKT recommend the Garuda Indonesia to review the training method to ensure the Crew Resource Management is implemented in accordance with the company procedure.</i>	<i>Garuda Indonesia included the runway excursion at Ende as CRM syllabus which highlighted the issue of communication, workload management and situational awareness.</i>
4	PK-MUA – Abnormal Runway Contact ; BLIMBINGSARI AIRPORT, BANYUWANGI ; 16 JANUARI 2017	PT. MANDIRI UTAMA FLIGHT ACADEMY	<i>KNKT recommend to improve the rescue and firefighting personnel training to ensure the personnel ability to handle the actual emergency.</i>	<i>Rescue and firefighting personnel at banyuwangi airport have carried out training in responding to dangerous situations, in order to achieve maximum results in handling emergencies</i>
5	PK-RTZ – Controlled Flight Into Terrain;PK-RTZ Tunggal Wulung Airport, Cilacap Central Java Republic of Indonesia 20 Maret 2018	Genesa Flying School Super Decathlon 8KCAB;	<i>Based on the video footage, during the last maneuver, the aircraft initiated the roll earlier and at lower altitude which not accordance to the requirement to start roll is when the pitch 45° for the Cuban Eight or Cloverleaf maneuver. The early roll resulted in the aircraft altitude too low during inverted which was the initial altitude when the aircraft flying down and resulted in the aircraft bounced to the apron during leveling off. KNKT recommend the performance of aerobatic maneuver should follow the minimum requirement of the aerobatic flight technique and the aircraft performance.</i>	<i>'Genesa Flight Academy PSC 141D-016 did not operate the aerobatic aircraft since the accident</i>
6	PK-GRJ & PK-WFW – Airprox Garuda Indonesia CRJ 1000; PK-GRJ and Wings Air ATR 72-500; PK-WFW Left Downwind Runway 10, Tambolaka Airport Republic of Indonesia 11 Mei 2018	Garuda Indonesia	<i>The readback from GIA460 PM that the WON1921 would join left downwind runway 10 indicated that the PM had acknowledged the WON1921 pilot intention. However, when the GIA460 PF advised the PM that WON1921 would join right downwind runway 10, made the PM followed the PF assumption and disregarded the WON1921 information. The absence of pilot's discussion to assess of WON1921 flight properly indicated that Crew Resource Management was not implemented properly. The OM-Part A subchapter 11.11.1 described that Crew Resource Management requires each pilot to be able supplement or act as back-up for the other pilot. Therefore, the KNKT recommend to ensure all pilot to implement Crew Resource Management described in the OM-Part A.</i>	<i>In 2020, Garuda Indonesia published Human Factors Bulletin for all pilot which included a reminder to create an effective working climate by communicate, cooperative, coordinative and contributive.  In 2021, Garuda Indonesia conducted CRM recurrent training that highlighted verbal intervention as useful method to prevent incident or accident. The recurrent training also reminded pilot to use the PACE (probing, alerting, challenging and emergency warning) intervention as required in the OM-Part A.</i>