



# LAPORAN TRIWULAN III

**2024**

Laporan Monitoring Capaian Kinerja  
Komite Nasional Keselamatan Transportasi

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2024 dapat diselesaikan.

Penyusunan laporan monitoring capaian kinerja triwulanan merupakan bagian dari penyusunan Laporan Kinerja sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020 tentang Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Dalam penyusunan laporan ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai keberhasilan pelaksanaan kegiatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang tertuang dalam Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Satuan Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi selama Triwulan III.

Demikian laporan ini disajikan dengan harapan dapat bermanfaat khususnya untuk peningkatan kinerja bagi organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta bermanfaat bagi kita semua.

Jakarta, Oktober 2024

Plt. Kepala Sekretariat Komite  
Nasional Keselamatan  
Transportasi  
Kepala Bagian Tata Usaha



**CISKANINGTYAS HERTANTRI**

Pembina Tk.I

NIP. 19691219 199603 2 001

## DAFTAR ISI

|  |    |
|--|----|
| KATA PENGANTAR .....   | i  |
| DAFTAR ISI .....   | ii |
| BAB I PENDAHULUAN .....  | 1  |
| A. Latar Belakang.....   | 1  |
| B. Maksud dan Tujuan .....   | 1  |
| C. Struktur Organisasi .....   | 1  |
| BAB II ANALISIS CAPAIAN KINERJA .....  | 3  |
| A. Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi TW. III .....    | 3  |
| B. Realisasi Anggaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi TW.III.....   | 5  |
| BAB III PENUTUP .....  | 6  |
| A. Kesimpulan dan Saran .....  | 6  |
| LAMPIRAN.....  | 7  |
| Tabel Rekomendasi Hasil Investigasi yang <i>Close</i> TW III Tahun 2024..... | 15 |

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sebagaimana diamanatkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas 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, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 35 Tahun 2014 Tentang Pedoman Evaluasi Terhadap Laporan Akuntabilitas Kinerja Di Lingkungan Kementerian Perhubungan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 85 Tahun 2020 tentang Penyelenggaraan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Laporan Monitoring Capaian Kinerja Triwulan III Komite Nasional Keselamatan Transportasi ini berisi capaian atau progress kegiatan yang mendukung Indikator Kinerja KNKT yang ada di dalam Perjanjian kinerja. Dengan tersusunnya Laporan Capaian Kinerja Triwulan III TA. 2024 Komite Nasional Keselamatan Transportasi, diharapkan memberikan manfaat yang nyata dalam pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Komite Nasional Keselamatan Transportasi dapat diselenggarakan yang lebih efektif, serta menciptakan pemerintahan yang akuntabel.

### **1.2 Maksud dan Tujuan**

- a. Untuk membandingkan antara target dan realisasi kinerja triwulan dan analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang akan dilakukan;
- b. Untuk membandingkan realisasi kinerja triwulan dengan target tahunan;
- c. Sebagai bahan monitoring dan evaluasi kebijakan dalam mencapai tujuan organisasi.

### **1.3 Struktur dan Organisasi**

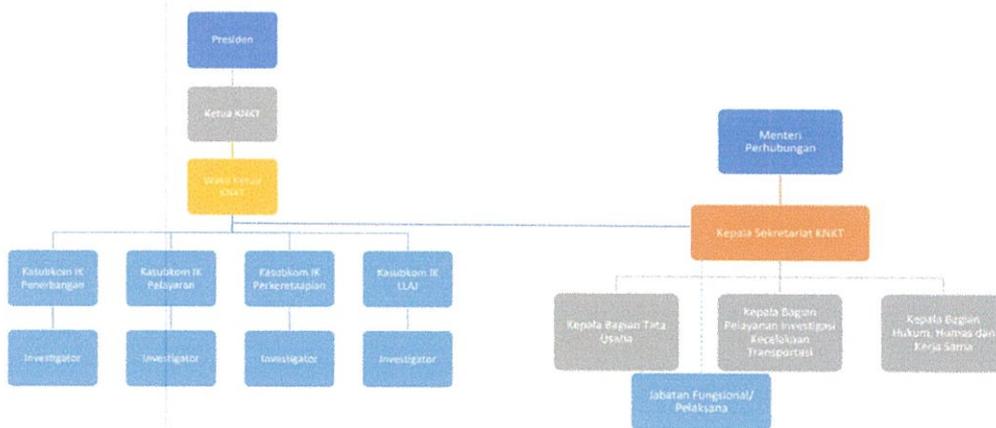
Dalam pelaksanaannya oleh lembaga atau instansi terkait sehingga diperlukan adanya tim monitoring pelaksanaan rekomendasi. Konsep kelembagaan KNKT adalah menjadi lembaga yang dapat meningkatkan keselamatan transportasi dan

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 keeluasaan 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. 4 (empat) orang anggota KNKT.

Struktur organisasi KNKT sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2023 sebagai berikut:

Gambar 1.1  
**STRUKTUR ORGANISASI  
 KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
 SESUAI PM NO.54 TAHUN 2023**



## 1.4 Perjanjian Kinerja

### Perjanjian kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi

| NO | SASARAN KEGIATAN  | INDIKATOR KINERJA   | SATUAN | TARGET |
|----|---|---|--------|--------|
| 1  | Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi                  | 1. Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder | %      | 58     |
| 2  | Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum                    | 2. Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi           | %      | 100    |
| 3  | Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT                  | 3. Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM                                 | %      | 100    |
| 4  | Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT                 | 4. Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik                           | Nilai  | 80     |
| 5  | Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi | 5. Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum                | %      | 100    |
| 6  | Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT                     | 6. Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi        | %      | 100    |

Berdasarkan Perjanjian Kinerja Tahun 2024, Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam menjalankan tugas dan fungsinya memiliki total anggaran sebesar Rp 44.094.137.000,-

#### Kegiatan

1. Legislasi dan Litigasi

#### Anggaran

Rp. 837.328.000,-

2. Pengelolaan Organisasi dan SDM

Rp. 1.537.921.000,-

|   |     |                  |
|---|-----|------------------|
| 3. Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi | Rp. | 12.605.349.000,- |
| 4. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik        | Rp. | 1.623.475.000,-  |
| 5. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum    | Rp. | 26.777.427.000,- |
| 6. Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama                | Rp. | 712.637.000,-    |

## BAB II

### ANALISA CAPAIAN KINERJA TRIWULANAN

#### 2.1. Capaian Kinerja Triwulan III Tahun 2024

Penilaian capaian kinerja dengan melakukan perbandingan antara rencana kerja dengan realisasi untuk masing-masing kegiatan sebagai komponen dari sasaran sehingga diperoleh nilai capaian dari masing-masing kegiatan dengan rata-rata seluruh sasaran. Dalam penyusunan laporan menggunakan metode penyandingan untuk memberikan gambaran sejauh mana pelaksanaan misi organisasi dalam rangka mewujudkan sasaran yang telah ditetapkan dapat tercapai.

#### 2.1.1 Perbandingan target dan capaian kinerja (triwulan) kegiatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Tabel II. 1  
Perbandingan Realisasi Kinerja Triwulan III  
Tahun 2024 terhadap Target PK Tahun 2024  
Pada Indikator Kinerja Kegiatan Ketiga Koma Dua Dua (3,22)

| NO    | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN   | SATUAN | TARGET | REALISASI KINERJA |       |       | CAPAIAN KINERJA |         |         | CAPAIAN KINERJA |
|-------|--|--------|--------|-------------------|-------|-------|-----------------|---------|---------|-----------------|
|       |  |        |        | JUL               | AUG   | SEP   | JUL             | AUG     | SEP     |                 |
| IKK.1 | Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder | %      | 58     | 33,94             | 38,18 | 44,55 | 58.52 %         | 65.83 % | 76.80 % | 76,80%          |

Uraian dan penjelasan terkait kendala yang dihadapi dalam pencapaian kinerja Adapun kendala yang dihadapi dalam pencapaian kinerja adalah :

- Berdasarkan peraturan, KNKT tidak memiliki wewenang untuk memberikan sanksi kepada stakeholder yang tidak menindaklanjuti rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT.
- Ketidaksesuaian antara maksud dari rekomendasi KNKT dengan tindak lanjut yang dilakukan oleh stakeholder penerima rekomendasi.

- KNKT masih menunggu kajian teknis terkait dengan keselamatan yang akan dilakukan oleh stakeholders penerima rekomendasi untuk menindaklanjuti beberapa rekomendasi dari KNKT.
- Stakeholder penerima rekomendasi tidak mengetahui bahwa rekomendasi yang diberikan sifatnya wajib dan harus dilaporkan hasil implementasinya.
- Terdapat beberapa stakeholder yang telah menjalankan rekomendasi tetapi belum dilaporkan kepada KNKT
- Pada saat kegiatan rapat 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,
- 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 pemberitahuan.
- Terdapat regulasi yang tidak memberikan kewenangan bagi stakeholder untuk melaksanakan rekomendasi KNKT
- Beberapa investigasi tidak dapat dilaksanakan secara fisik dilapangan atau pelaksanaan investigasi tidak *on site*, yang disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, masalah keamanan di lokasi/daerah tersebut, lokasi yang sulit untuk diakses misalnya hutan belantara dan beberapa faktor pendukung lainnya.

Uraian dan penjelasan terkait upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pencapaian kinerja dan mengatasi kendala yang dihadapi. Adapun upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan pencapaian kinerja dan mengatasi kendala yang dihadapi adalah:

- KNKT telah memberikan waktu masa tanggapan 30 hari ketika draf yang di dalamnya terdapat rekomendasi.
- Saat difinalkan, KNKT menyebutkan dalam laporannya rekomendasi yang masih open.
- Setiap tahun KNKT memonitor, mengundang, menyurati pihak-pihak terkait yang rekomendasinya masih open.

- Setiap tahun KNKT menerbitkan Surat Keputusan Ketua terkait rekomendasi yang tidak dapat ditindaklanjuti disertai justifikasinya. Pada Tahun 2024 dikeluarkan Surat Keputusan Ketua KNKT Nomor SK-KETUA KNKT 28 TAHUN 2024.
- KNKT menyediakan fasilitas link zoom untuk investigasi yang dilakukan secara virtual (investigasi tidak on site) dengan menghadirkan stakeholder terkait.

Tabel II. 2  
Perbandingan Realisasi Kinerja Triwulan III  
Tahun 2024 terhadap Target PK Tahun 2024

| NO    | INDIKATOR KINERJA KEGIATAN   | SAT UAN | TAR GET | REALISASI KINERJA |       |       | CAPAIN KINERJA |         |         | CAPAIN KINERJA |
|-------|--|---------|---------|-------------------|-------|-------|----------------|---------|---------|----------------|
|       |  |         |         | JUL               | AUG   | SEP   | JUL            | AUG     | SEP     |                |
| IKK.1 | Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder | %       | 58      | 33,94             | 38,18 | 44,55 | 58.52 %        | 65.83 % | 76.80 % | 76,80%         |
| IKK.2 | Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi           | %       | 100     | 92,00             | 94,00 | 94,00 | 92,00 %        | 94,00 % | 94,00 % | 94,00%         |
| IKK.3 | Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM                                 | %       | 100     | 93,57             | 93,57 | 95,00 | 93,57 %        | 93,57 % | 95,00 % | 95,00%         |
| IKK.4 | Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik                           | Nilai   | 80      | 0                 | 0     | 0,00  | 0,00%          | 0,00%   | 0,00%   | 0,00%          |

|       |   |   |     |       |       |       |         |         |         |         |
|-------|---|---|-----|-------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| IKK.5 | Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum         | % | 100 | 66,00 | 73,00 | 80,00 | 66,00 % | 73,00 % | 80,00 % | 80,00 % |
| IKK.6 | Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi | % | 100 | 81,67 | 87,50 | 95,42 | 81,67 % | 87,50 % | 95,42 % | 95,42 % |

Pencapaian masing-masing indikator kinerja, sebagai berikut:

a. Indikator kinerja kegiatan pertama “Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder” dengan target persentase 58% (Lima Puluh Delapan Persen) sampai dengan Triwulan III ini untuk Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder telah tercapai sebanyak 76,80% dengan capaian antara lain:

- 1) Investigasi Kecelakaan Transportasi;
- 2) Monitoring dan Evaluasi Hasil Investigasi;
- 3) Accident Review forum.

Adapun upaya untuk meningkatkan pencapaian kinerja adalah:

- 1) Perlu adanya suatu sistem informasi manajemen yang merangkum seluruh informasi pelaksanaan investigasi dari persiapan pelaksanaan investigasi, kegiatan investigasi, analisa hasil investigasi, sampai dengan proses release laporan investigasi. System informasi manajemen investigasi tersebut diharapkan dapat menciptakan laporan investigasi yang lebih efektif dan akuntabel.
- 2) Menambah volume kegiatan monitoring rekomendasi untuk memastikan bahwa rekomendasi KNKT benar- benar dijalankan oleh stakeholder terkait
- 3) Mengirimkan surat kembali kepada stakeholder yang masih belum juga menjawab/menanggapi hasil rekomendasi KNKT agar mereka segera

merespon sehingga rekomendasi yang tadinya masih *open* dapat segera di *close*.

- 4) Mengundang stakeholder untuk dimintakan tanggapan dan klarifikasi atas rekomendasi yang masih open atau rekomendasi yang sudah dijawab tetapi masih belum lengkap/belum selesai.
- b. Indikator kinerja kegiatan kedua “Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi” dengan target 100% sampai dengan Triwulan III telah tercapai 94,00% dengan capaian antara lain:
- 1) Revisi Peraturan Menteri 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat KNKT (digantikan dengan Peraturan Menteri Nomor 54 Tahun 2024)
  - 2) Review SOP panduan pelatihan investigator
  - 3) Review SOP panduan penulisan laporan
  - 4) Revisi Peraturan Presiden Nomor 89 tahun 2016 tentang Hak Keuangan dan Fasilitas lainnya bagi anggota KNKT dan Investigator
  - 5) Penyusunan Rancangan Peraturan Keuta KNKT
- c. Indikator Kinerja Kegiatan ketiga “Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM” dengan target 100% sampai dengan Triwulan III telah tercapai 95,00%. Di dalam presentase Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM terdapat 2 kegiatan, yaitu Layanan Organisasi dan Tata Kelola Internal serta Layanan Pendidikan dan Pelatihan.
- d. Indikator Kinerja Kegiatan Keempat “Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik” dengan target nilai 80 sampai dengan Triwulan III telah tercapai dengan nilai masih 0 karena penilaian terdapat pada akhir tahun. adapun aspek – aspek sebagai parameter penilaian evaluasi meliputi:
- Sarana dan Prasarana
  - Kualitas informasi
  - Jenis informasi
  - Komitmen organisasi
  - Digitalisasi
  - Inovasi dan strategi

Penetapan Kategori Badan Publik hasil Monev KIP Tahun 2024 berdasarkan akumulasi penilaian dari tahapan kuesioner, Verifikasi data dan Presentasi dengan formula:

$$\left( \frac{\text{Nilai Kuesioner} + \text{Nilai Verifikasi}}{2} \times 80\% \right) + (\text{Nilai Presentasi} \times 20\%) = \text{Nilai Kategori}$$

Nilai kategori adalah skor yang diperoleh Badan Publik sebagai dasar penetapan kategori keterbukaan informasi publik, yaitu:

1. Kategori Informatif, dengan nilai 90 – 100
  2. Kategori Menuju Informatif, dengan nilai 80 - 89.9
  3. Kategori Cukup Informatif, dengan nilai 60-79.9
  4. Kategori Kurang Informatif, dengan nilai 40-59.9
  5. Kategori Informatif, dengan nilai <39.9
- e. Indikator Kinerja Kegiatan Ke-lima “Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum” dengan target 100% sampai dengan Triwulan III telah tercapai 80,00 % dengan capaian antara lain:
- 1) Penelitian Pagu Alokasi Anggaran Tahun 2024 pada aplikasi E-planing
  - 2) Pembahasan draft final Reviu Renstra Setjen 2020-2024
  - 3) Pembahasan Manajemen Risiko Tingkat Sekretariat Jenderal
  - 4) Laporan Daya Serap DIPA
  - 5) Penyelarasan Laporan Aplikasi Keuangan
  - 6) Laporan Sistem Span (Monsakti dan Monevpa)
  - 7) Laporan Aplikasi e-SPT
  - 8) Laporan Tahunan
  - 9) Laporan Sistem E-Monitoring
- f. Indikator Kinerja Kegiatan ke-enam “Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi” dengan target 100% sampai dengan Triwulan III telah tercapai 95,42 % dengan capaian antara lain:
- 1) Pembayaran iuran organisasi Internasional
  - 2) Menghadiri pertemuan organisasi internasional
  - 3) Penandatanganan perjanjian kerjasama

## 2.2 Realisasi Penyerapan Anggaran per IKU Sekretariat Jenderal Triwulan III Tahun 2024

Realisasi penyerapan anggaran sampai periode September 2024 adalah sebesar Rp. 36.124.529.963,- atau mencapai 79,70% dari alokasi anggaran sebesar Rp. 45.327.513.000,-. Adapun realisasi anggaran tahun 2024 Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel II.2  
Realisasi Penyerapan Anggaran Triwulan III  
Tahun 2024 terhadap Target PK Tahun 2024

| SASARAN PROGRAM (SP) |   | INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)  | PAGU ANGGARAN  | REALISASI KEUANGAN (%)     |                            |                            |
|----------------------|---|--|----------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
|                      |   |  |                | JUL                        | AUG                        | SEP                        |
| (1)                  |   | (2)  | (3)            | (4)                        | (5)                        | (6)                        |
| 1                    | Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi                  | Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder | 12.104.462.000 | 11.520.117.142<br>(95,17%) | 11.926.660.142<br>(98,53%) | 12.070.285.692<br>(99,72%) |
| 2                    | Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum                    | Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi           | 813.894.000    | 773.805.250<br>(95,07 %)   | 813.805.250<br>(99,99%)    | 813.805.250<br>(99,99%)    |
| 3                    | Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT                  | Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM                                 | 1.486.156.000  | 1.409.070.200<br>(94,81%)  | 1.412.970.200<br>(95,08%)  | 1.485.645.200<br>(99,97%)  |
| 4                    | Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT                 | Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik                           | 1.572.692.000  | 733.555.500<br>(46,64%)    | 1.112.057.500<br>(70,71%)  | 1.572.603.500<br>(99,99%)  |
| 5                    | Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi | Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum                | 28.665.068.000 | 15.106.363.678<br>(52,70%) | 17.582.663.181<br>(61,34%) | 19.496.983.321<br>(68,02%) |

|   |   |   |             |                         |                         |                       |
|---|---|---|-------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 6 | Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT | Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi | 685.241.000 | 508.498.000<br>(74,21%) | 576.596.000<br>(84,14%) | 685.207.000<br>(100%) |
|---|---|---|-------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|

## **BAB III**

### **PENUTUP**

#### **3.1 KESIMPULAN**

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memiliki anggaran sebesar RP. 45.327.513.000,- dengan total daya serap Komite Nasional Keselamatan Transportasi sampai dengan periode September 2024 adalah sebesar Rp. Rp. 36.124.529.963,- atau mencapai 79,70%.

#### **3.2 SARAN**

Guna mengoptimalkan kinerja organisasi, Komite Nasional Keselamatan Transportasi maka melakukan peningkatan pencapaian kinerja sebagai berikut:

- a. Setiap tahun KNKT menerbitkan Surat keputusan ketua terkait rekomendasi yang tidak dapat dilanjutkan (TDTL) disertai justifikasinya.
- b. Mulai tahun 2024 KNKT telah menggunakan system informasi manajemen investigasi (SIMVEST) yang menggunakan seluruh informasi pelaksanaan investigasi dari persiapan pelaksanaan investigasi, kegiatan investigasi, analisis hasil investigasi, sampai dengan proses release laporan investigasi. System informasi manajemen investigasi tersebut diharapkan dapat menciptakan laporan investigasi yang lebih efektif dan akuntabel.
- c. KNKT menekankan kegiatan monitoring dan evaluasi rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi sebagai kegiatan unggulan yang menjadi prioritas utama setiap tahunnya.

# LAMPIRAN

Daftar Rekomendasi Close di Bulan Juli 2024

(12 Rekomendasi LLAJ + 5 Rekomendasi Perkeretaapian)

| NO  | INVESTIGASI  | INSTANSI                                   | REKOMENDASI  | STATUS  | TANGGAPAN  |
|---|--|--|--|---|--|
| <b>Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR</b> |  |  |  |   |  |
| 1   | Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan berupa tabrakan beruntun dump truck B-9410-UIU di Tol Cipularang KM 91,200-B, Kabupaten Purwakarta, Jawa Barat, 2 September 2019 | Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR | <p>1. Memerintahkan PT.Jasamarga untuk segera memperbaiki jalur penyelamat yang telah dibuat di ruas Tol Cipularang KM 90-100 agar bersesuaian dengan Permenhub 82 Tahun 2015 tentang desain lajur darurat.</p> <p>2. Memerintahkan setiap BUJT untuk melengkapi ruas-ruas tol yang memiliki turunan panjang dengan jalur keselamatan yang spesifikasinya bersesuaian dengan Permenhub 82 Tahun 2015 tentang desain lajur darurat.</p> | <p><b>CLOSED (1)</b></p> <p><b>CLOSED (2)</b></p> | <p>Telah dilakukan evaluasi terhadap Jalur Penyelamat Darurat pada ruas PT Jasa Marga (termasuk ruas Jalan Tol Cipularang) oleh Ditjen Bina Marga dan disampaikan hasil serta rekomendasinya kepada PT Jasa Marga<br/>Surat Kepala BPJT<br/>Nomor: BM.07.02-P/601<br/>Tanggal: 15 Agustus 2022<br/>Hal: Instruksi Perbaikan Jalur Penyelamat Darurat<br/>Evaluasi tersebut sudah berdasarkan dengan Permenhub 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.</p> <p>Telah dilakukan evaluasi terhadap Jalur Penyelamat Darurat pada ruas PT Jasa Marga oleh Ditjen Bina Marga dan disampaikan hasil serta rekomendasinya kepada PT Jasa Marga<br/>Surat Kepala BPJT<br/>Nomor: BM.07.02-P/601<br/>Tanggal: 15 Agustus 2022</p> |

|  |  |  |   |                       |   |
|--|--|--|---|-----------------------|---|
|  |  |  |   |                       | Hal: Instruksi Perbaikan Jalur Penyelamat Darurat<br>Evaluasi tersebut sudah berdasarkan dengan Permenhub 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.  |
|  |  |  | 3. Memerintahkan setiap BUJT agar memiliki SDM yang difungsikan dalam menginventaris kejadian kecelakaan dan memiliki kompetensi yang memadai dalam menganalisa kecelakaan sehingga terdapat data statistik kecelakaan yang lengkap dan memadai bagi seluruh ruas tol yang ada di Indonesia.                        | <b>CLOSED<br/>(3)</b> | Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/841<br>Tanggal: 11 Desember 2023<br>Perihal: Instruksi kepada BUJT terkait Sumber Daya Manusia (SDM) Khusus Bidang Keselamatan Jalan   |
|  |  |  | 4. Mewajibkan bagi seluruh operator jalan tol agar memiliki <i>gate</i> khusus kendaraan besar di setiap pintu masuk tol beserta sarana pengukuran bobot muatan kendaraan sehingga kendaraan besar yang setelah diukur muatannya melebihi batas yang ditentukan ( <i>overload</i> ) akan diarahkan ke lajur keluar. | <b>CLOSED<br/>(4)</b> | Progres masih dalam tahap Design Document namun pemberlakuan implementasi pengendalian kendaraan ODOL akan dilakukan koordinasi dengan Kemenhub. Terkait Design Document tersebut BPJT telah menyampaikan Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol kepada seluruh BUJT sekaligus instruksi penyusunan DED pemasangan alat deteksi kendaraan ODOL melalui:<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/25<br>Tanggal: 19 Januari 2022<br>Hal: Penyampaian Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol |

|  |  |  |   |                       |   |
|--|--|--|---|-----------------------|---|
|  |  |  |   |                       | Sampai dengan saat ini telah terpasang Weight in Motion (WIM) pada 14 lokasi yang tersebar di seluruh ruas jalan tol.   |
|  |  |  | 5. Mewajibkan bagi seluruh operator jalan tol agar memiliki sistem pengenaan denda pada gerbang selanjutnya bagi kendaraan besar yang telah diindikasikan muatannya berlebih di pintu masuk tol namun tidak mau untuk keluar tol pada kesempatan pertama. | <b>CLOSED<br/>(5)</b> | <p>BPJT telah menyampaikan Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol kepada seluruh BUJT sekaligus instruksi penyusunan DED pemasangan alat deteksi kendaraan ODOL melalui:</p> <p>Surat Kepala BPJT<br/>         Nomor: BM.07.02-P/25<br/>         Tanggal: 19 Januari 2022<br/>         Hal: Penyampaian Project Design Document Implementasi Pengendalian Kendaraan ODOL di Jalan Tol</p> <p>Sampai dengan saat ini belum ditetapkan perhitungan pembebanan sanksi terhadap kendaraan ODOL di jalan tol, namun sudah ada dasar pengenaan denda terhadap pelanggaran kendaraan ODOL yaitu pada pasal 307 yang berbunyi "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu</p> |

|   |   |  |  |                       |   |
|---|---|--|--|-----------------------|---|
|   |   |  |  |                       | rupiah)". UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ).   |
|   |   |  | 6. Mewajibkan bagi seluruh operator tol agar mengimplementasikan sistem kamera kecepatan baik itu kamera jenis tetap ( <i>fixed camera</i> ) maupun jenis berjalan ( <i>mobile camera</i> ) dan denda secara elektronik bagi pemilik kendaraan untuk setiap pelanggaran kecepatan yang dilakukan sebagai perwujudan dari sistem manajemen kecepatan dalam melakukan pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran batas kecepatan maksimum, kecepatan minimum, dan kecepatan di bahu jalan. | <b>CLOSED<br/>(6)</b> | Saat ini telah terpasang speed camera sebanyak 28 unit pada 19 ruas milik PT Jasa Marga, 1 unit pada ruas jalan tol Permai dan 1 unit pada ruas jalan tol Bakter. Untuk pemasangan speed camera di ruas-ruas lainnya dilakukan secara bertahap dengan terus dilakukan sosialisasi.  |
| 2 | Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan tabrakan antara mobil tangki dengan mobil penumpang, di Jalan Tol Tangerang KM. 6+800, Kota Tangerang, Banten, tanggal 8 Oktober 2019 | Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR | 1. Membuat SOP tanggap darurat untuk kecelakaan kendaraan bermotor khususnya penanganan angkutan B3.   | <b>CLOSED<br/>(7)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol |
|   |   |  | 2. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan semua jenis kendaraan khususnya angkutan B3 yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol.   | <b>CLOSED<br/>(8)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT   |

|  |  |  |  |                        |  |
|--|--|--|--|------------------------|--|
|  |  |  |  |                        | Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.  |
|  |  |  | 3. Memerintahkan operator jalan tol untuk membuat nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait penanganan kecelakaan yang melibatkan B3.     | <b>CLOSED<br/>(9)</b>  | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.                      |
|  |  |  | 4. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan pengawasan dan sosialisasi terhadap kendaraan yang membawa B3 agar memenuhi standar keselamatan. | <b>CLOSED<br/>(10)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol. |
|  |  |  | 5. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan pengangkut B3.                                 | <b>CLOSED<br/>(11)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT  |

|  |  |  |   |                        |   |
|--|--|--|---|------------------------|---|
|  |  |  |   |                        | <p>Nomor: BM.07.02-P/211<br/> Tanggal: 19 Maret 2021<br/> Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.</p>  |
|  |  |  | 6. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan tempat parkir khusus B3 | <b>CLOSED<br/>(12)</b> | <p>Sudah dikeluarkan surat perintah terkait penyediaan tempat parkir khusus B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br/> Surat Kepala BPJT<br/> Nomor: BM.07.02-P/211<br/> Tanggal: 19 Maret 2021<br/> Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol.</p> |

| No  | INVESTIGASI  | INSTANSI                           | REKOMENDASI   | STATUS    | TANGGAPAN  |
|---|--|------------------------------------|---|-----------|--|
| DIREKTORAT JENDERAL PERKERETAAPIAN<br>(Update 24 Juni 2024) |  |                                    |   |           |  |
| 1   | Anjlok KA D1/5144C Commuter Line di KM. 1 + 603,5 emplasemen St. Kampungbandan Jakarta tanggal 26 November 2022 (KNKT.22.11.03.02) | Direktorat Jenderal Perkeretaapian | Meningkatkan pengawasan terkait kesesuaian prosedur yang digunakan operator prasarana dan sarana perkeretaapian terhadap proses perawatan prasarana dan sarana perkeretaapian termasuk pada siklus perawatan berkala dan perawatan yang bersifat korektif | Close (1) | Pengawasan penerapan SMKP penyelenggara perkeretaapian secara sistem dilaksanakan dalam mekanisme audit SMKP (keselamatan) yang secara berkala dilakukan DJKA pada setiap Penyelenggara Perkeretaapian. DJKA telah melaksanakan audit keselamatan di PT. KAI (Persero) pada tahun 2021 namun dalam pelaksanaannya audit tertunda karena terjadinya kecelakaan KA yang merupakan peristiwa yang kritikal di dalam SMKP. Audit SMKP kepada PT. KAI dilakukan kembali di tahun 2024 dan saat dalam tahap menunggu surat tanggapan dari PT KAI dengan batas waktu 30 hari kerja sejak 5 Juni 2024. |
|   |  |                                    | Meningkatkan pengawasan terhadap pengoperasian dari sarana perkeretaapian dan memastikan performa atau kinerja dari sarana perkeretaapian yang dioperasikan sesuai dengan standar dan spesifikasi teknis dari tipe sarana perkeretaapian tersebut         | Close (2) | Pengawasan penerapan SMKP penyelenggara perkeretaapian secara sistem dilaksanakan dalam mekanisme audit SMKP (keselamatan) yang secara berkala dilakukan DJKA pada setiap Penyelenggara Perkeretaapian. DJKA telah melaksanakan audit keselamatan di PT. KAI (Persero) pada tahun 2021 namun dalam pelaksanaannya audit tertunda karena terjadinya kecelakaan KA yang merupakan peristiwa yang kritikal di dalam SMKP.   |

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

|  |  |  |   |              |   |
|--|--|--|---|--------------|---|
|  |  |  |   |              | Audit SMKP kepada PT. KAI dilakukan kembali di tahun 2024 dan saat dalam tahap menunggu surat tanggapan dari PT KAI dengan batas waktu 30 hari kerja sejak 5 Juni 2024.   |
|  |  |  | Melakukan pengawasan terhadap kondisi geometri jalan rel khususnya pada jalan rel di area sekitar wesel | Close<br>(5) | Melakukan pengawasan dan mengirim surat teguran kepada PT KAI (data dukung terlampir)<br>DJKA telah melakukan monitoring dan evaluasi tindak lanjut rekomendasi KNKT dan surat teguran Direktur Jenderal Perkeretaapian |

Daftar Rekomendasi Close di Bulan September 2024

(8 Rekomendasi Pelayaran + 7 Rekomendasi Perkeretaapian + 6 Rekomendasi LLAJ)

| No   | INVESTIGASI  | INSTANSI  | REKOMENDASI   | STATUS    | TANGGAPAN  |
|--|--|---|---|-----------|--|
| <b>KSOP Kelas I Banten</b>   |  |   |   |           |  |
| Surat Kepala Kantor KSOP Kelas I Banten Capt, Hermanta, SH., MM., M.Mar Nomor: UM.209/1/1/KSOP.Btn-2024 Tanggal 16 Februari 2024.  |  |   |   |           |  |
| <b>Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar</b>   |  |   |   |           |  |
| Surat a.n Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar, Kepala Bidang Pengawasan dan Penindakan Saharuddi, ST., M.A.P Nomor: UM.002/1/11KSOP.MKS.2024 Tanggal 28 Februari 2024 |  |   |   |           |  |
| 1.   | KNKT.18.07.22.03/MIRING NYA/LESTARI MAJU/03 JULI 2018/PERAIRAN PABADILANG/SULAWESI SELATAN | Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Utama Makassar | 1. Memastikan gambar Safety & Fire Control Plan kapal telah diperiksa dan disahkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan sebelum menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang.  | Close (1) | 1. Pengesahan gambar safety dan fire control plan KM. Lestari maju telah disetujui oleh Badan Klasifikasi PT Biro Klasifikasi Indonesia dan gambar kapal telah diperiksa dan disahkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan .<br>2. Catatan – catatan rekomendasi oleh Direktorat perkapalan dan kepelautan yang telah dilaksanakan sebelum pemerbitan sertifikat KM. Lestari Maju, antara lain :<br>a. Penambahan ruang akomodasi untuk penumpang;<br>b. Kapal telah diklaskan pada PT Biro Klasifikasi Indonesia;<br>c. Penambahan kapasitas peralatan/perlengkapan keselamatan; |
|  |  |   | 2. Dalam pengawasan terhadap perombakan bangunan kapal agar dipastikan semua catatan-catatan rekomendasi yang dikeluarkan oleh Direktorat Perkapalan dan Kepelautan telah dilaksanakan keseluruhannya sebelum menerbitkan surat-surat dan sertifikat kapal. | Close (2) |  |

|  |  |  |   |              |   |
|--|--|--|---|--------------|---|
|  |  |  | 3. Dalam pemeriksaan Nautis, Teknik dan Radio agar Marine Inspector memastikan semua rekomendasi yang telah diberikan kepada pemilik kapal yang bersifat wajib, agar dilaksanakan sebelum menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang.   | Close<br>(3) | d. Setelah selesai perombakan, telah dilaksanakan inclining test dan sea trial.   |
|  |  |  | 4. Pengukuran ulang dalam rangka penerbitan Surat Ukur Internasional setelah dilakukan perombakan kapal dengan penambahan ruang akomodasi penumpang (Passenger Room) agar disesuaikan dengan PM 8 Tahun 2013 Pasal 12 ayat (1) dan (2) tentang pengukuran fisik kapal atau menggunakan gambar rancang bangun. | Close<br>(4) | 3. Rekomendasi yang bersifat wajib telah dilaksanakan oleh pemilik kapal sebelum dilakukan penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal<br>4. Penerbitan Surat Ukur Internasional KM Lestari Maju telah mendapat persetujuan dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan sesuai PM 8 Tahun 2013. |

**KSOP utama Belawan**

Surat Kepala Kantor KSOP utama Belawan Rivolindo, S.H., M.M., Nomor: UM.006/2/9/KSOP.BLW-2024 Tanggal 29 Februari 2024.

|     |                  |                    |   |              |   |
|-----|------------------|--------------------|---|--------------|---|
| 22. | KNKT.17.06.17.03 | KSOP utama Belawan | 1. Meningkatkan pengawasan terhadap penerbitan SPB terutama terkait dengan sijil awak kapal untuk menyesuaikan dengan peraturan yang berlaku. | Close<br>(5) | A. Sebelum kapal melakukan proses SPB di lakukan validasi dan verifikasi oleh masing-masing yang mempunyai Tusi terhadap dokumen atau sertifikasi kapal dengan pengawasan terhadap sijil (on/off),pkl, crew list sesuai dengan peraturan/perundang-undangan yang berlaku:<br>1. Undang – undang Nomor 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran<br>2. UU No 11 Tahun 2020 tentang Cipta kerja |
|-----|------------------|--------------------|---|--------------|---|

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  | <ol style="list-style-type: none"><li>3. PP No. 31 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan Bidang Pelayaran.</li><li>4. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhan.</li><li>5. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang angkutan di Perairan</li><li>6. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan</li><li>7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan utama</li><li>8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 93 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut.</li><li>9. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut</li><li>10. Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor :HK.103/3/11/DJPL-15 tanggal 23 September 2015 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Barang Menggunakan Inaportnet di Pelabuhan</li></ol> |
|--|--|--|--|--|--|

|  |  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|--|---|
|  |  |  |  |  | <p>11. UM.002/87/18/DJPL-16 tanggal 24 November 2016 perihal Penyerahan Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Acuan Standar Pelayanan (Service Level Standard/SLS) menggunakan inaportnet untuk pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan.</p> <p>B. Terkait siji awak kapal, telah dilakukan proses sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Bahwa seluruh awak kapal AVATAR sudah dilaksanakan pemeriksaan dan pengesahan awak list (approve ke pelaut pada sistem inaportnet) sehingga dianggap siji awak kapal AVATAR sudah sesuai. Proses validasi dan dokumen sudah melalui sistem inaportnet (SPS online Sahbandar Belawan) yang berlaku pada tahun 2016.</li><li>2. Jika salah satu siklus tidak terverifikasi dalam sistem (awaklist/pengawakan) maka tidak bisa melanjutkan ke sistem berikutnya.</li><li>3. Sistem data yang lebih dari 5 tahun sudah dapat dilakukan penghapusan data. Aturan tersebut yaitu:<ol style="list-style-type: none"><li>a. IMO Resolution No. 1047 (27) : Prinsip prinsip pengawakan kapal yang aman.</li></ol></li></ol> |
|--|--|--|--|--|---|

|                                     |  |                    |   |           |  |
|-------------------------------------|--|--------------------|---|-----------|--|
|                                     |  |                    |   |           | <ul style="list-style-type: none"> <li>b. Konvensi STCW 1978/1995 (STCW 7 amandemen 95).</li> <li>c. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.</li> <li>d. KUHD ps; 401 tentang pkl.</li> <li>e. PP No 7 Tahun 2000 tentang kepelautan.</li> <li>f. PM No. 110 tahun 2016 tentang pejabat pemeriksa keselamatan kapal.</li> <li>g. PM No. 26 Tahun 2022 tentang pengawakan kapal niaga (NCVS).</li> <li>h. Per DJPL HK.103/2/19/DJPL-16 : pelaksanaan penyelenggaraan kelaiklautan kapal.</li> </ul> |
| Hasil Monrek Tanggal 5 Agustus 2024 |  |                    |   |           |  |
| 1                                   | Terbakar KM Mandiri Nusantara tanggal 30 Mei 2009, di perairan Keramaian, Bawean, Jawa Timur | KSOP Tanjung Perak | Meningkatkan koordinasi aparat-aparat pengawas di lapangan dalam rangka pengawasan terhadap semua muatan dan barang bawaan penumpang, untuk menghindari muatan berbahaya masuk ke dalam kapal penumpang | Close (6) | Keputusan Bersama Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak, Kepala Distrik Navigasi Kelas I Surabaya, Direktur Polisi Perairan Polda Jawa Timur, Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak, Kepala Kantor Kesehatan Pelabuhan Kelas I   |

|   |  |                       |   |              |  |
|---|--|-----------------------|---|--------------|--|
|   |  |                       |   |              | Surabaya, Kepala Balai Besar Karantina Pertanian Surabaya, Kepala Kantor Imigrasi Kelas I TPI Tanjung Perak, Kepala KPP Bea Cukai Tipe Madya Pabean Tanjung Perak, Kepala Stasiun Metereologi Maritim Perak II Surabaya, Kepala Balai KIPM Surabaya II, Kepala PLP Kelas II Tanjung Perak dan CEO PT. Pelindo III (Persero) Regional Jawa Timur Nomor HK. 2016/06/05/OP. Tpr-19 dan HK. 201/03/19/Syb. Tpr/2019 tentang Sistem dan Prosedur Pelayanan Kapal, Barang dan Penumpang secara Terintegrasi di Pelabuhan Tg. Perak |
| 2 | Kebakaran KM Mustika Kencana II tanggal 4 Juli 2022 di perairan 45 nm selatan Pulau Masalembu Besar, Laut Jawa, Jawa Timur | KSOP<br>Tanjung Perak | Mengeluarkan regulasi dengan mempertimbangkan keselamatan kapal yang mewajibkan setiap kapal Ro-Ro untuk menyediakan sambungan kelistrikan bagi kendaraan yang membutuhkan sumber daya listrik dan mewajibkan kendaraan truk box berpendingin menggunakan suplai listrik dari kapal | Close<br>(7) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2016 Tentang Garis Muat Kapal dan Pemuatan, Pasal 63, Ayat 2.c.3 bahwa “mesin kendaraan harus dimatikan, persneling dan rem tangan harus diaktifkan serta semua kendaraan harus diikat (lashing) dengan alat lashing yang sesuai dengan jarak dan kondisi cuaca pelayaran serta roda kendaraan harus dibanjal”</li> </ul>   |

|   |   |                       |   |              |   |
|---|---|-----------------------|---|--------------|---|
|   |   |                       | sebagai tenaga penggerak mesin pendingin.   |              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor: UM.003/5/10/DK-16 tanggal 19 Februari 2016 tentang Standar Keselamatan Pengangkutan Kendaraan pada Kapal Penumpang Ro-Ro.</li> </ul>  |
| 3 | Tubrukan KM Alken Pesat dengan KM Alpine tanggal 11 Desember 2012 di kolam Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, Jawa Timur | KSOP<br>Tanjung Perak | Mengimplementasikan sistem informasi lalu-litas kapal ( <i>Vessel Traffic Information System/ VTIS</i> ) dalam proses masuk dan keluar alur pelayaran pelabuhan Tanjung Perak | Close<br>(8) | <p>Telah diterbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 455 Tahun 2016 tentang Penetapan Alur Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS).</p> <p>Telah dibuat Keputusan Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya Nomor: SK – SYB. Tpr 17 Tahun 2023 tentang Sistem Operasional dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal di Wilayah Perairan Wajib Pandu Kelas I Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Gresik</p> |

| No   | INVESTIGASI  | INSTANSI                          | REKOMENDASI   | STATUS    | TANGGAPAN   |
|--|--|-----------------------------------|---|-----------|---|
| <b>PT KERETA API INDONESIA (PERSERO)</b><br>(Close Berdasarkan Surat dari PT KAI 24 Juni 2024) |  |                                   |   |           |   |
| 1  | Anjlokkan KA 17 Semeru di KM 520+4 petak jalan Stasiun Sentolo – Wates Daop 6 Yogyakarta tanggal 17 Oktober 2023 (KNKT.23.10.04.02)                                  | PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) | Mempertimbangkan untuk mengkaji penyusunan prosedur darurat operasional perjalanan kereta api untuk memberhentikan sementara seluruh perjalanan kereta api yang akan melewati suatu lokasi jalan rel tertentu jika pada lokasi jalan rel tersebut sebelumnya terdapat laporan kondisi kritis atau berbahaya untuk kemudian lokasi jalan rel ini diperiksa dan dilakukan perbaikan lebih lanjut oleh unit jalan rel dan jembatan sampai jalan rel yang akan dilewati oleh kereta api dinyatakan aman | Close (1) | Terkait dengan peraturan untuk prosedur tanggap darurat PT KAI telah mengeluarkan Peraturan Direksi PT KAI Nomor : Per.U/KT.204/VI/1/KA-2024 tentang Perubahan Atas Peraturan Direksi Nomor : Per.U/KT.204/XII/1/KA-2018 tentang Standar Operasional Prosedur Tanggap Darurat gangguan operasional kereta api                                       |
| 2  | Tabrakan KA 350 CL Bandung dan KA 65A Turangga di Km 181+700 petak jalan Cicalengka - Haurpugur, Daop 2 Bandung Jawa Barat tanggal 5 Januari 2024 (KNKT.24.01.01.02) | PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) | Menyusun prosedur terkait pelayanan peralatan blok yang menggunakan sistem interface yang menghubungkan blok mekanik dengan blok elektrik   | Close (2) | 1. Menetapkan pengaturan Perjalanan Kereta Api di Petak Jalan Haurpugur - Cicalengka menggunakan warta KA (sampai dengan hubungan blok dinyatakan baik kembali) dan untuk tambahan pengamanan perka dengan ketentuan ASP sebelum memberangkatkan KA nya wajib melakukan komunikasi dengan PPKP untuk memastikan ulang bahwa petak jalan Haurpugur - |

|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
|  |  |  |  | <p>Cicalengka kondisi tiada KA lainnya (berdasarkan Nota Dinas EVP Daop 2 Bd Nomor: 4/KT.203/I/DO.2/2024 tanggal 6 Januari 2024 perihal Pelayanan KA</p> <p>Wajib Menggunakan Tanya Jawab Aman Melalui Warta KA di Stasiun Cicalengka dan Haurpugur.</p> <p>2. Melakukan review, dan penyusunan Instruksi Kerja Stasiun Haurpugur dan Stasiun Cicalengka (Instruksi Kerja terlampir), dengan ketentuan tambahan terkait komunikasi terkait permintaan blok dan melakukan konfirmasi dengan PPKA Stasiun yang memberikan blok, pada saat blok sudah diterima oleh PPKA haurpugur atau oleh PPKA Cicalengka.</p> <p>3. Pengawasan terkait pelaksanaan Instruksi Direktur Operasi yang tertuang dalam warta dinas O/131 tanggal 10 Januari 2024 yang berisi tentang tindakan PPKA pada saat menerima blok, namun PPKA Stasiun sebelah tidak melakukan pemberian blok kepada PPKA tersebut.</p> |
|--|--|--|--|---|

|  |  |  |  |                      |   |
|--|--|--|--|----------------------|---|
|  |  |  | <p>Memastikan terlaksananya sistem pelaporan potensi bahaya dan setiap potensi bahaya yang telah diidentifikasi telah dikomunikasikan kepada SDM operasional pelayanan perjalanan kereta api sebagai bagian dari penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian</p> | <p>Close<br/>(3)</p> | <p>Tanggapan 20 Juni 2024<br/>Menetapkan prosedur Pelaporan Potensi Bahaya Lingkup Operasional Pelayanan Perjalanan Kereta Api<br/>(berdasarkan Nota Dinas EVP Daop 2 Bd Nomor: 6/KS.102/II/DO.2/2024 tanggal 12 Februari 2024 perihal Sistem Pelaporan Potensi Bahaya Lingkup Operasional Pelayanan Perjalanan Kereta Api, jika terjadi gangguan prasarana (jalan rel dan persinyalan) atau muncul anomali pada persinyalan, dengan urutan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Kepala Stasiun / PPKA segera melaporkan kepada Dinas Terkait.</li><li>2. Kepala Stasiun / PPKA melaporkan kepada PPKP.</li><li>3. Kepala Stasiun / PPKA mencatat di buku gangguan.</li><li>4. Melaporkannya pada aplikasi Safety Railway Information (SRI).</li><li>5. Unit terkait yang mendapat laporan, pada kesempatan pertama segera melakukan langkah pengamanan dan perbaikan.</li></ol> |
|--|--|--|--|----------------------|---|

|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
|  |  |  |  | <p>Prosedur pelaporan tersebut saat ini sudah berjalan, sebagaimana telah terjadi peningkatan jumlah pelaporan pada aplikasi SRI Wilayah Daop 2 Bandung</p> <p>Tanggapan 9 Juli 2024</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Pasca kejadian, EVP Daop 2 mengeluarkan Instruksi Upaya Peningkatan Keselamatan, Keamanan dan Mengantisipasi Timbulnya Gangguan Perka di Wilayah Daerah Operasi 2 Bandung tanggal 22 Januari 2024, yang diantaranya mencatat semua potensi gangguan dalam IBPR dan usulan perbaikannya</li><li>2. Kantor Pusat telah melakukan reviu dan update IBPR dengan menambahkan identifikasi, terkait:<ol style="list-style-type: none"><li>a. Potensi kegagalan sistem dimana salah satu stasiun menerima blok tanpa adanya permintaan dan PPKA stasiun sebelah tidak melakukan pemberian blok</li><li>b. Potensi PPKA kurang aktif berkomunikasi dengan PPKP saat adanya pemindahan persilangan</li><li>c. Potensi ketidaktertiban proses administrasi dimana PPKA tidak mencatat gangguan di Buku Gangguan Operasional</li></ol></li></ol> |
|--|--|--|--|---|

|   |  |                                   |   |           |  |
|---|--|-----------------------------------|---|-----------|--|
| 3 | Anjlok KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02) | PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) | Mereview pedoman pemeriksaan dan perawatan wesel mekanik agar dapat mendeteksi kondisi komponen penguncian secara menyeluruh  | Close (4) | Tanggapan 20 Juni 2024<br>Sedang dilakukan review pedoman pemeriksaan dan perawatan wesel mekanik agar dapat mendeteksi kondisi komponen penguncian secara menyeluruh dengan menambahkan checklist eksternal locking pada wesel. Untuk langkah pencegahan kejadian yang sama, PT KAI telah melakukan:<br>1. Pemasangan sabuk pada lock box rencana pengadaan External Locking pada tahun 2024 secara bertahap.<br>2. Pemeriksaan keretakan lockbox dengan dye penetrant.         |
|   |  |                                   | Mereview prosedur terkait pelayanan KA, khususnya untuk persinyalan mekanik, ketika terjadi gangguan sinyal agar dapat mengatur secara jelas langkah-langkah untuk memastikan/ meyakinkan kedudukan wesel | Close (5) | Tanggapan 20 Juni 2024<br>1. Pembuatan Instruksi Kerja (IK) Pelayanan Perka dalam Kondisi Tidak Normal di setiap stasiun.<br>2. Saat terjadi Gangguan Sinyal Utama, pelayanan KA menggunakan MS (Btk 92) sesuai dengan PD 19 Jilid I pasal 49 dan Instruksi Direksi Nomor O.250.<br><br>Tanggapan 9 Juli 2024<br>1. Telah dilakukan revisi terhadap PDPS Stasiun Tanggulangin<br>2. Pembuatan Instruksi Kerja (IK) Pelayanan Perka dalam Kondisi Tidak Normal di setiap stasiun. |

|   |  |  |   |              |   |
|---|--|--|---|--------------|---|
|   |  |  |   |              | 3. Saat terjadi Gangguan Sinyal Utama, pelayanan KA menggunakan MS (Btk 92) sesuai dengan PD 19 Jilid I pasal 49 dan Instruksi Direksi Nomor O.250.   |
| 4 | Anjlok KA 3003D<br>Babaranjang<br>Emplasemen St. Durian<br>Sumatera Selatan<br>DIVRE IV Tanjungkarang<br>24 September 2018<br>(KNKT.18.09.09.02) | PT KERETA<br>API<br>INDONESIA<br>(PERSERO) | Mengatur ulang distribusi beban pada tiap as roda dari seluruh rangkaian gerbong agar tidak melebihi melebihi toleransi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan untuk rel tipe R.54 dan tidak melebihi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan dalam spesifikasi unit bearing sesuai dengan kelasnya. | Close<br>(6) | "Tanggapan 23 September 2021 dan Surat Direktur Utama PT KAI (Persero) No. KS.201/X/2/KA-2021 tanggal 7 Oktober 2021 perihal TL keselamatan (safety action) atas rekomendasi keselamatan KNKT:<br>Terlampir :<br>1. Standar Operasional Prosedur (SOP) Bongkar Muat di Stasiun Simpang.<br>2. SOP Bongkar Muat di Stasiun Banjarsari.<br>3. SOP Bongkar Muat di Stasiun Muaralawai.<br>4. Dokumentasi kegiatan.<br><br>Tanggapan 4 Juli 2024<br>1. Terlampir SOP PT KAI dan PT BA tentang Pemuatan Batu Bara di TLS tanggal 10 Agustus 2023<br>2. Contoh Dokumen Laporan Pengisian Gerbong di TLS<br>3. Contoh Dokumen Lepas Tambah Gerbong Isian Muatan tidak rata<br><br>Tanggapan 8 Agustus 2024 |

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  | <p>1. Unit Angkutan Barang telah mengirimkan pemenuhan data pendukung SOP Bongkar Muat Angkutan Batubara, dokumentasi penempatan Petugas Pengawas di tempat loading/TLS di PTBA dan Pemasangan CCTV pada beberapa titik sebagai antisipasi potensi pengisian muatan tidak merata;</p> <p>2. Untuk mengantisipasi potensi unsafe atas ketidakseimbangan beban roda dalam satu bogie telah dilakukan pemasangan timbangan train scale di jalur loop menuju dan dari TLS pada emplasemen Tanjungenimbaru;</p> <p>3. Bahwa dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemuatan Batubara belum ditemukan tentang seluruh rangkaian KA dilakukan pemeriksaan distribusi dan keseimbangan beban roda dalam satu bogie dan dipastikan beban tiap roda tidak melebihi ketentuan yang dipersyaratkan, hal tersebut telah diatur pada Standar Operasional Prosedur Penimbangan Angkutan Batubara menggunakan Timbangan Kereta Api (Train Scale) di Stasiun Tanjungenimbaru nomor SOP.CFKL.104/VIII16KA-2024</p> |
|--|--|--|--|--|--|

|   |  |                                   |  |           |  |
|---|--|-----------------------------------|--|-----------|--|
|   |  |                                   |  |           | pada BAB III "Ketentuan Khusus" point 1 tentang Kelebihan Muatan atau Perbedaan Beban Muatan Antar Bogie.  |
| 5 | Anjlok KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02) | PT KERETA API INDONESIA (PERSERO) | Melakukan refreshment training secara berkala kepada petugas operasional pelayanan KA terkait interlocking pada sistem persinyalan perkeretaapia | Close (7) | <p>Tanggapan 20 Juni 2024<br/>Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala.</p> <p>Tanggapan 9 Juli 2024<br/>1. Terlampir Kurikulum dan Silabus serta Materi Bahan Ajar Diklap<br/>2. Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala.</p> <p>Tanggapan 8 Agustus 2024<br/>Tim MT telah melakukan penyesuaian kurikulum dan silabus Diklap Modul Terpadu pada Kondisi Tertentu (Gangguan) dengan menambahkan mata latih Filosofi/Fundamental Tindakan pada Saat Kondisi Tertentu.</p> |

| No   | INVESTIGASI | INSTANSI | REKOMENDASI | STATUS | TANGGAPAN |
|--|-------------|----------|-------------|--------|-----------|
| Hasil Rapat Monrek LLAJ Tanggal 11 Juli 2024 |             |          |             |        |           |

|   |  |   |  |            |   |
|---|--|---|--|------------|---|
| 1 | Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kecelakaan tunggal jatuh ke jurang mobil bus pariwisata B 7260 CGA, di Kawasan Wisata Guci, Pekandangan, Bojong, Kab. Tegal, Jawa Tengah, tanggal 7 Mei 2023 (KNKT.23.05.03.01)          | Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan | 1. Melakukan pembinaan teknis kepada pengemudi angkutan orang maupun barang, khususnya terkait pemahaman sistem rem bus dan truk serta prosedur dan tata cara parkir dan persiapan kendaraan khususnya pada kondisi jalan yang kritis/sub standar; | Closed (1) | Telah dilakukan sosialisasi dan pembinaan terhadap perusahaan angkutan barang, baik dari aspek Perusahaan dengan skema SMK, dan pengemudi dengan program pelatihan awak angkutan barang berbahaya.  |
|   |  |   | 2. Membuat pedoman teknis standar tempat parkir kendaraan pada daerah tujuan wisata, mengingat saat ini terdapat banyak destinasi wisata alam yang memiliki topografi berbukit dan cukup berbahaya untuk parkir kendaraan wisatawan                | Closed (2) | Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata cara mengemudi yang baik dan benar (safety riding) |
| 2 | Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berupa tabrak belakang Truk Tangki T 9472 DG di Tol Cikopo – Palimanan (Cipali) KM 79+900B, Ds. Cimahi, Kec. Cempaka, Purwakarta, Jawa Barat, Kamis 28 September 2023 (KNKT.23.09.08.01) | Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan | 1. Pelatihan dan sosialisasi mengenai <i>situational awareness</i> atau penanganan kondisi tanggap darurat yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.      | Closed (3) | Telah dilakukan sosialisasi kepada para pelaku usaha angkutan barang yang dimana wajib dalam pemenuhan izin operasinya dengan pemenuhan Dokumen SMK.  |
|   |  |   | 2. Melakukan sosialisasi penggunaan sabuk keselamatan bagi seluruh penumpang kendaraan.  | Closed (4) | Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata  |

|  |  |  |   |               |   |
|--|--|--|---|---------------|---|
|  |  |  |   |               | cara mengemudi yang baik dan benar (safety riding)  |
|  |  |  | 3. Melakukan sosialisasi mengenai tata cara pengangkutan barang.  | Closed<br>(5) | Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata cara muat angkutan barang khusus                   |
|  |  |  | 4. Melakukan sosialisasi pemasangan segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di jalan sesuai dengan Pasal 121 UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; | Closed<br>(6) | Telah dilakukan sosialisasi dan pemenuhan kewajiban syarat teknis bagi seluruh pelaku usaha angkutan barang berbahaya dengan melakukan pemenuhi sertifikasi kompetensi pengemudi yang didalam kurikulum pengajarannya tertuai tata cara mengemudi yang baik dan benar (safety riding) |

## Daftar Rekomendasi Close di Bulan Agustus 2024

(14 Rekomendasi LLAJ)

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

|  |  |  |  |                       |   |
|--|--|--|--|-----------------------|---|
|  |  |  | 2. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan semua jenis kendaraan khususnya angkutan B3 yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. | <b>CLOSED<br/>(3)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol |
|  |  |  | 3. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan unit <i>rescue</i> yang memiliki fasilitas pemadaman kebakaran memadai minimal 1 unit per 50 km agar dapat menangani kebakaran dengan lebih cepat.   | <b>CLOSED<br/>(4)</b> | Sesuai dengan Permen PU 16/2014 tentang SPM Jalan Tol, setiap ruas tol harus memiliki kendaraan <i>rescue</i> minimal 1 unit per 50 km atau 1 unit jika < 50 km dilengkapi dengan peralatan penyelamatan termasuk APAR.   |
|  |  |  | 4. Memerintahkan operator jalan tol untuk membuat nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait penanganan kecelakaan yang melibatkan B3.   | <b>CLOSED<br/>(5)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol  |
|  |  |  | 5. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan pengawasan dan sosialisasi terhadap kendaraan yang membawa B3 agar memenuhi standar keselamatan.   | <b>CLOSED<br/>(6)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021  |

|   |   |  |  |                   |   |
|---|---|--|--|-------------------|---|
|   |   |  |  |                   | Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol   |
|   |   |  | 6. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan pengangkut B3. | <b>CLOSED (7)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol |
|   |   |  | 7. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan tempat parkir khusus B3  | <b>CLOSED (8)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait penyediaan tempat parkir khusus B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol                   |
| 2 | Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berupa Terbakarnya Mobil Tangki A-9033-F di Jl. Tol Merak KM. 84 20 Maret 2018 (KNKT.18.03.05.01) | Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian PUPR | 1. Membuat SOP tanggap darurat untuk kecelakaan kendaraan bermotor khususnya penanganan angkutan B3;                 | <b>CLOSED (9)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait   |

|  |  |  |  |                        |   |
|--|--|--|--|------------------------|---|
|  |  |  |  |                        | Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol   |
|  |  |  | 2. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM yang dibutuhkan untuk melakukan penanganan kecelakaan semua jenis kendaraan khususnya angkutan B3 yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol; | <b>CLOSED<br/>(10)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait untuk menyediakan fasilitas, sarana, prasarana dan SDM untuk penanganan kecelakaan khususnya angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol |
|  |  |  | 3. Memerintahkan operator jalan tol untuk membuat nota kesepahaman dengan operator angkutan B3 terkait penanganan kecelakaan yang melibatkan B3;   | <b>CLOSED<br/>(11)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait nota kesepahaman antara BUJT dengan operator angkutan B3<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol  |
|  |  |  | 4. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan pengawasan dan sosialisasi terhadap kendaraan yang membawa B3 agar memenuhi standar keselamatan;   | <b>CLOSED<br/>(12)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait SOP Tanggap Darurat khususnya Penanganan Angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait   |

|  |  |  |  |                        |   |
|--|--|--|--|------------------------|---|
|  |  |  |  |                        | Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol   |
|  |  |  | 5. Memerintahkan operator jalan tol untuk melakukan perawatan terhadap fasilitas umum untuk kendaraan pengangkut B3; | <b>CLOSED<br/>(13)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait perawatan terhadap fasum untuk kendaraan angkutan B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol |
|  |  |  | 6. Memerintahkan operator jalan tol untuk menyediakan tempat parkir khusus B3.                                       | <b>CLOSED<br/>(14)</b> | Sudah dikeluarkan surat perintah terkait penyediaan tempat parkir khusus B3 dari Kepala BPJT ke BUJT<br>Surat Kepala BPJT<br>Nomor: BM.07.02-P/211<br>Tanggal: 19 Maret 2021<br>Hal: Peningkatan Pelayanan untuk Keselamatan Pengguna Jalan Tol terkait Angkutan Limbah Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang Melintas di Jalan Tol                   |