



LAPORAN TRIWULAN IV

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 IV 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 IV.

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

Jakarta, Januari 2025

Kepala Sekretariat
Komite Nasional Keselamatan
Transportasi



EEN NURAINI SAIDAH

Pembina Tk.I

NIP. 19711206 199803 2 001

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
BAB I	
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Maksud dan Tujuan	1
1.3 Struktur dan Organisasi	1
1.4 Perjanjian Kinerja	3
BAB II	
ANALISA CAPAIAN KINERJA TRIWULANAN	5
2.1 Capaian Kinerja Triwulan IV Tahun 2024	5
2.2 Realisasi Penyerapan Anggaran Triwulan IV Tahun 2024	11
BAB III	
PENUTUP	13
3.1 KESIMPULAN	13
3.2 SARAN	13
LAMPIRAN	14
Daftar Rekomendasi Hasil Investigasi Yang Ditindaklanjuti Stakeholder	14

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

1.3 Struktur dan Organisasi

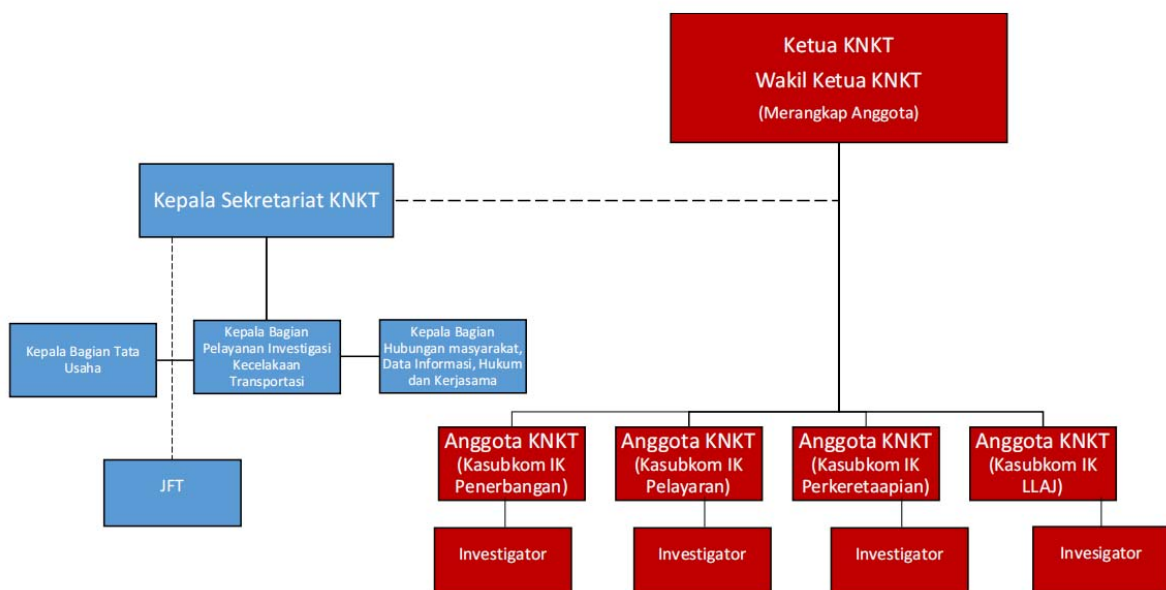
Dalam pelaksanaannya oleh lembaga atau instansi terkait sehingga diperlukan adanya tim monitoring pelaksanaan rekomendasi. Konsep kelembagaan KNKT adalah menjadi lembaga yang dapat meningkatkan keselamatan transportasi

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 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. 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 46.501.733.000,-

Kegiatan	Anggaran
1. Legislasi dan Litigasi	Rp. 813.894.000,-
2. Pengelolaan Organisasi dan SDM	Rp. 2.660.376.000,-
3. Pelayanan Pemeriksaan Kecelakaan Moda Transportasi	Rp. 12.104.462.000,-

4. Pengelolaan Komunikasi dan Informasi Publik	Rp.	1.572.692.000,-
5. Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	Rp.	28.665.068.000,-
6. Pengelolaan Kemitraan dan Kerjasama	Rp.	685.241.000,-

BAB II

ANALISA CAPAIAN KINERJA TRIWULANAN

2.1 Capaian Kinerja Triwulan IV 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.

Tabel II.1
Perbandingan Realisasi Kinerja Triwulan IV
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			CAPAIN KINERJA			CAPAIN KINERJA
				OKT	NOV	DES	OKT	NOV	DES	
IKK.1	Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder	%	58	50,61	58,79	58,79	87,25%	101,36%	101,36%	101,36%

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.1
Perbandingan Realisasi Kinerja Triwulan IV
Tahun 2024 terhadap Target PK Tahun 2024

NO	INDIKATOR KINERJA KEGIATAN	SAT UAN	TAR GET	REALISASI KINERJA			CAPAIN KINERJA			CAPAIN KINERJA
				OKT	NOV	DES	OKT	NOV	DES	
IKK.1	Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder	%	58	50,61	58,79	58,79	87,25 %	101,36 %	101,36 %	101,36%
IKK.2	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	%	100	96,00	98,00	100	96,00 %	98,00 %	100,00 %	100%
IKK.3	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	%	100	96,50	98,00	100,00	96,50 %	98,00 %	100,00 %	100%
IKK.4	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	Nilai	80	0	0	57,84	0,00%	0,00%	72,3%	72,3%
IKK.5	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	%	100	87,00	94,00	100,00	87,00 %	94,00 %	100,00 %	100 %

IKK.6	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	%	100	96,00	98,00	100,00%	96,00%	98,00%	100,00%	100 %
-------	---	---	-----	-------	-------	---------	--------	--------	---------	-------

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 IV ini untuk Rekomendasi Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi yang Ditindaklanjuti Stakeholder telah tercapai sebanyak 101,36% 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 IV telah tercapai 100,00% 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 Ketua KNKT
- c. Indikator Kinerja Kegiatan ketiga “Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM” dengan target 100% sampai dengan Triwulan IV telah tercapai 100,00%. 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 IV telah dihasilkan nilai 57,84 sehingga presentase kinerja mencapai 72,3 %. 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

Pada monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik tahun 2024, KNKT mendapat nilai yang kurang dari target yang ditentukan. Hal tersebut dikarenakan pada informasi pengadaan, KNKT dianggap tidak mengunggah dokumen yang dipersyaratkan sehingga mengalami kekurangan nilai yang signifikan (22,5 poin). KNKT sudah mengajukan keberatan pada Komisi Informasi Pusat, menyampaikan bahwa di tahun tersebut tidak ada pelelangan. Namun keberatan tersebut tidak diterima sehingga poin yang didapat menjadikan KNKT tidak lolos passing grade. Situasi ini membuat KNKT tidak bisa mengikuti fase wawancara dan kehilangan 20 poin.

- e. Indikator Kinerja Kegiatan Ke-lima “Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum” dengan target 100% sampai dengan Triwulan IV telah tercapai 100,00 % 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 IV telah tercapai 100,00 % dengan capaian antara lain:

- 1) Pembayaran iuran organisasi Internasional
- 2) Menghadiri pertemuan organisasi internasional
- 3) Penandatanganan perjanjian kerjasama

2.2 Realisasi Penyerapan Anggaran Triwulan IV Tahun 2024

Realisasi penyerapan anggaran sampai periode Desember 2024 adalah sebesar Rp. 46.016.433.264,- atau mencapai 98,96% dari alokasi anggaran sebesar Rp. 46.501.733.000,-. Adapun realisasi anggaran tahun 2024 Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebagai berikut:

Tabel II.3
Realisasi Penyerapan Anggaran Triwulan IV Tahun 2024 terhadap Target PK Tahun 2024

SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	PAGU ANGGARAN	REALISASI KEUANGAN (%)		
				OKT	NOV	DES
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1	Meningkatnya Kualitas Manajemen Keselamatan Transportasi	Rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang ditindaklanjuti stakeholder	12.104.462.000	12.070.285.692 (99.72%)	12.070.285.692 (99.72%)	12.102.450.692 (99,98%)
2	Meningkatnya Tata Kelola Kebijakan, Regulasi dan Hukum	Tingkat Penyelenggaraan Penyusunan NSPK Investigasi Keselamatan Transportasi	813.894.000	813.805.250 (99.99 %)	813.805.250 (99,99%)	813.805.250 (99,99%)
3	Meningkatnya Kapabilitas Kepegawaian dan Organisasi KNKT	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Organisasi dan SDM	2.660.376.000	2.657.440.200 (99.89%)	2.657.440.200 (99.89%)	2.659.865.200 (99,98%)
4	Meningkatnya Layanan Komunikasi dan Informasi Publik KNKT	Nilai audit monitoring evaluasi keterbukaan informasi publik	1.572.692.000	1.572.603.500 (99.99%)	1.572.603.500 (99.99%)	1.572.603.500 (99,99%)

5	Meningkatnya Kualitas Penyelenggaraan Kegiatan Pendukung Tugas dan Fungsi	Tingkat Penyelenggaraan Pengelolaan Perencanaan, Keuangan, BMN dan Umum	28.665.068.000	22.061.826.846 (76.96%)	23.436.100.321 (81.76%)	28.182.501.622 (98,32%)
6	Meningkatnya Kapabilitas kerjasama dan kemitraan KNKT	Tingkat penyelenggaraan kegiatan kerjasama Investigasi keselamatan transportasi	685.241.000	685.207.000 (100%)	685.207.000 (100%)	685.207.000 (100%)

BAB III

PENUTUP

3.1 KESIMPULAN

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memiliki anggaran sebesar RP. 46.501.733.000,- dengan total daya serap Komite Nasional Keselamatan Transportasi sampai dengan periode Desember 2024 adalah sebesar Rp. 46.016.433.264,- atau mencapai 98,96%.

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 Hasil Investigasi Yang Ditindaklanjuti Stakeholder

Data Rekomendasi Pelayaran yang Close Oktober 2024
(20 Rekomendasi Pelayaran)

No	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
Hasil Monrek Tanggal 5 Agustus 2024					
	Tenggelam KM Pemudi tanggal 3 Juli 2013 di perairan Laut Banda 80 mil laut barat daya Pulau Buru, Maluku.	KSOP Tanjung Perak	Mengawasi pelaksanaan pemanduan sesuai prosedur yang berlaku di Pelabuhan Tanjung Perak	Close (1)	- Telah diterbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 455 Tahun 2016 tentang Penetapan alur pelayaran, sistem rute, tata cara berlalu lintas dan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS). - Telah dibuat Keputusan Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya Nomor: SK – SYB. Tpr 17 Tahun 2023 tentang Sistem Operasional dan Prosedur Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal di Wilayah Perairan Wajib Pandu Kelas I Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Gresik.
	Tenggelam KM Irama Nusantara tanggal 24 Desember 2013	KSOP Tanjung Perak	Memperhatikan notasi klas kapal terhadap kondisi perairan dan cuaca yang akan dilalui	Close (2)	Menerapkan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 28

	di perairan Pulau Keramaian, Masalembo, Laut Jawa		kapal terkait penerbitan surat persetujuan berlayar (SPB).		Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar dan Persetujuan Kegiatan Kapal di Pelabuhan. • Memperhatikan Prakiraan cuaca dari Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (BMKG).
	KNKT-14-04-03-03/ Tubrukan/KM Journey/ KM Fatima III / KM Lambelu / 1 April 2014 / Tanjung Perak / Jawa Timur	KSOP Tanjung Perak	Meningkatkan pengawasan terhadap penerapan prosedur pemanduan kapal	Close (3)	• Menerapkan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal • Bersurat kepada Pt Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak selaku operator pemanduan Nomor PP.302/02/05/SYB.Tpr-15 Tanggal 03 Desember 2015 perihal Peningkatan Pengawasan Pemanduan terkait Penyampaian Telegram/Faximile Dirjen Hubla Nomor 272/XI/DN-15 tanggal 20 November 2015 perihal Peningkatan pengawasan pemanduan dalam rangka menjamin keselamatan berlayar serta kelancaran berlalu lintas kapal di perairan pelabuhan.

					Mulai tanggal 4 Desember 2015, KSU Utama Tanjung Perak menempatkan 2 (dua) staf pengawas pandu di Control room station pandu yang dioperasikan PT Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak selama 24 jam.
	Kecelakaan lain-lain kapal Citra Mulia 9 tanggal 23 Mei 2018 di perairan Laut Jawa	KSOP Kelas II Gresik	Memperbaiki pemeriksaan dokumen pengawakan minimum terkait dengan penggunaan sertifikat pemilik lama oleh pemilik baru.	Close (4)	- Kantor KSOP Kelas II Gresik telah melaksanakan pelayanan kapal dan barnag melalui system aplikasi sesuai dengan PM 8 Tahun 2022 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal Melalui INAPORNET, memeriksa dokumen Pengawakan Minimum yang di upload di INAPORNET sesuai data perusahaan pemilik kapal PM. 28 Tahun 2022 tentang Tata Cara Penerbitan SPB dan Persetujuan Kegiatan Kapal Di Pelabuhan. - Saat ini system INAPORNET sudah terintegrasi dengan SIMLALA dan data kapal yang ada pada Direktorat Perkapalan dan Kepelautan, hal ini meminimalisir terjadinya kekeliruan/kesalahan/ketidaksamaan antara data perusahaan pelayanan
			Memperbaiki pemeriksaan dokumen kapal saat kedatangan dan keberangkatan kapal terkait dengan penggunaan sertifikat pemilik lama oleh pemilik baru.	Close (5)	

					dan kepemilikan kapal dan dokumen kapal. Berkenaan dengan hal tersebut, setiap pemohon pelayanan kapal dan barang di Pelabuhan Gresik pengajuannya telah menggunakan sistem INAPORNET, sehingga tidak dapat memanipulasi data kapal yang diajukan.
	Terbakarnya Gerbang Samudra I tanggal 2 desember 2018 di Karang Jamuang, Laut Jawa	PT Gerbang Samudra Sarana	Memastikan detektor kebakaran di atas kapal diperiksa secara berkala serta dapat berfungsi dengan baik setiap saat	Close (6)	- Pemeriksaan <i>detector</i> kebakaran telah diperiksa secara berkala. - Telah dibuat jadwal patrol keselamatan dan keamanan di atas kapal yang di lakukan oleh crew kapal. - Telah dilakukan latihan kebakaran secara berkala sesuai matrik drill di atas kapal (matrik Dril Terlampir). - Data jumlah awak kapal dan pengikut di buat sesuai dengan daftar awak kapal dan daftar pengikut, daftar penumpang dibuat sesuai dengan jumlah sebenarnya dan dilaporkan ke regulator / syahbandar.
			Membuat sistem patroli kebakaran secara berkala di atas kapal.	Close (7)	
			Melakukan evaluasi dan memonitor efektivitas pelatihan pemadaman kebakaran di atas kapal (<i>fire drill</i>) dan membuat sijil kebakaran yang bersifat khusus untuk kebakaran di lokasi tertentu seperti di geladak kendaraan atau area yang berpotensi tinggi terjadinya kebakaran.	Close (8)	

			Memastikan jumlah dan data pelayar (awak kapal, penumpang, dan pengikut) di atas kapal sesuai dengan keadaan sebenarnya.	Close (9)	
	Kebakaran Asia Prima I tanggal 5 Mei 2017 di Tanjung Perak, Surabaya	PT Sunindo Transnusa Sejahtera	Pemasangan instalasi listrik di dalam ruang muatan harus sesuai dengan aturan yang disyaratkan oleh badan klasifikasi	Close (10)	• Di dalam ruang muatan / palka lainnya tidak ada instalasi listrik; • Tidak ada tangki bahan bakar tambahan; • KM ASIA PRIMA I Sudah tidak ada lagi
			Penempatan tangki bahan bakar tambahan, harus seizin dari badan klasifikasi dengan terlebih dahulu mengajukan gambar konstruksi dan posisi tangki untuk disetujui	Close (11)	
	Terbakar Multi Abadi 01 tanggal 27 Agustus 2017 di perairan Tanjung Perak, Jawa Timur	PT Citra Baru Adi Nusantara	Memastikan awak kapal dibekali pengetahuan mengenai risiko kebakaran spontan material organik jerami dan kotoran ternak	Close (12)	• Menerangkan bahwa kapal KM Multi Abadi 01 setelah kejadian tersebut sudah kami adakan proses <i>scrapping</i> (kapal tidak beroperasi lagi). • Menerangkan bahwa sudah 3 (tiga) tahun terakhir kapal kami tidak muat ternak karena pemilik muatan ternak lebih cenderung menggunakan kapal
			Menyusun prosedur pemuatan ternak termasuk penanganan sampah jerami dan kotoran ternak dengan	Close (13)	

			mempertimbangkan potensi kebakaran spontan.		jenis ternak (Kapal pemerintah), sehingga kapal kami hanya muat barang-barang regular.
			Memperbaiki prosedur jaga dan meningkatkan pengawasan jaga labuh sebagai upaya meningkatkan keselamatan.	Close (14)	• Menerangkan bahwa bilamana kapal kami di pakai pencharter untuk muatan ternak maka SOP pemuatan ternak akan kami lengkapi di atas kapal (SOP Pemuatan terlampir). • Menerangkan bahwa manajemen telah melengkapi Prosesur jaga laut di atas kapal dan juga dilengkapi <i>Master's Standing Order</i> serta <i>Muster list</i>/sijil dengan tujuan agar awak kapal dalam menghadapi kejadian kebakaran dapat segera terdeteksi untuk pengatasan secara cepat dan tepat (terlampir)
	Kandas kapal KTC I tanggal 4 Oktober 2017 di sekitar Buoy 4 APBS, Jawa Timur	PT Anugrah Pasific Jaya	Memastikan implementasi <i>Bridge Resource Management</i> (BRM) di atas kapal terlaksana dengan baik.	Close (15)	• Kami infokan bahwa KM KTC 1 sudah kami jual kepada pihak lain sejak tanggal 03 Agustus 2018. • Terkait dengan rekomendasi nomor 1, kami sudah melakukan monitoring ke kapal – kapal yang ada di dalam PT Anugerah Pasific Jaya berupa Form Check List ISM Code No F-03.04a, F-03.03 dan F-03.02 yang wajib di isi sebelum kapal berlayar dan memastikan
			Menginstruksikan awak kapal agar dalam bernavigasi menggunakan alat navigasi kapal yang sudah ditetapkan	Close (16)	

					Bridge Resource Management (BRM) berjalan dengan baik. • Terkait dengan rekomendasi no 2, kami sudah menginstruksikan kru untuk melakukan pengecekan rutin alat-alat navigasi yang ada di kapal dan memastikan selalu dapat digunakan saat kapal beroperasi
	Terbakar KM Tanto Ceria tanggal 26 November 2019 di APBS, Jawa Timur	PT Tanto Intim Line	Memastikan sensor pemadam kebakaran terpasang di seluruh bangunan akomodasi dan anjungan.	Close (17)	• Memeriksa dan menyesuaikan jumlah lokasi <i>fire detector</i> sesuai dengan <i>Fire Plan</i> Kapal. • Mengisi FOAM SMK untuk memeriksa alat deteksi kebakaran (<i>Weekly and Monthly basis</i>).
			Memastikan awak kapal untuk selalu: a. melakukan latihan pemadaman kebakaran di atas kapal semirip mungkin dengan kejadian nyata; b. memeriksa kondisi dinding yang bersebelahan dengan <i>funnel</i> secara berkala; c. memeriksa kondisi pembungkus <i>manifold</i> gas buang secara berkala; d. dan melaporkan kejadian tidak biasa kepada <i>Marine</i>	Close (18)	• Drill Kebakaran dilakukan rutin oleh kru kapal setiap 1 bulan sekali di tempat yang berbeda setiap bulannya (Akomodasi, E/R, Deck) • Secara rutin memeriksa melalui perintah dari Nakhoda dan manajemen serta menulis bukti pengecekan di loogbook kapal (Fire & Security patrol ketika pemanggilan pergantian dinas jaga). • E/R Kru melakukan fire patrol setelah berdinas jaga dan melaporkan anomaly kepada KKM apabila menemukan.

			Inspector, Surveyor klas, dan DPA		• Secara berkala melakukan internal audit, eksternal audit dan urgent inspection ke kapal-kapal PT Tanto untuk meningkatkan kewaspadaan dan edukasi terhadap hal-hal berbahaya. • Menginformasikan bahwa kapal-kapal tanto tidak ada yang mempunyai kriteria yang sama seperti kapal KM Tanto Ceria yang mempunyai akses langsung dari anjungan ke kamar pandu satu lantai di bawah anjungan. • Setiap nakhoda di atas kapal PT Tanto wajib mengadakan safety meeting setiap satu bulan sekali dan mengedukasi kru mengenai tugas, tanggung jawab sesuai sijil keadaan darurat. <i>(Sesuai dengan surat Statement Of Fact yang di buat oleh PT. Tanto Intim Line dan di tandatangani oleh DPA tanggal 6 Agustus 2024. Data dukung terlampir)</i>
			Memastikan pintu kamar Pandu dapat selalu dipantau secara langsung secara visual dari anjungan, tanpa terhalang dinding atau pintu	Close (19)	
			Memastikan awak kapal yang berada di atas kapal mampu untuk menjalankan sijil keadaan darurat	Close (20)	

Daftar Rekomendasi Close di Bulan November 2024
(4 Rekomendasi Perkeretaapian + 23 Rekomendasi Penerbangan)

No	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
1	Anjlok KA 3003D Babaranjang Emplasemen St. Durian Sumatera Selatan DIVRE IV Tanjungkarang 24 September 2018 (KNKT.18.09.09.02)	PT Kereta Api indonesia (Persero)	Mengatur ulang distribusi beban pada tiap as roda dari seluruh rangkaian gerbong agar tidak melebihi melebihi toleransi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan untuk rel tipe R.54 dan tidak melebihi beban maksimum as roda yang dipersyaratkan dalam spesifikasi unit bearing sesuai dengan kelasnya.	Closed	Tanggapan 23 September 2021 dan Surat Direktur Utama PT KAI (Persero) No. KS.201/X/2/KA-2021 tanggal 7 Oktober 2021 perihal TL keselamatan (safety action) atas rekomendasi keselamatan KNKT: Terlampir : 1. Standar Operasional Prosedur (SOP) Bongkar Muat di Stasiun Simpang. 2. SOP Bongkar Muat di Stasiun Banjarsari. 3. SOP Bongkar Muat di Stasiun Muaralawai. 4. Dokumentasi kegiatan. Tanggapan 4 Juli 2024 1. Terlampir SOP PT KAI dan PT BA tentang Pemuatan Batu Bara di TLS tanggal 10 Agustus 2023 2. Contoh Dokumen Laporan Pengisian Gerbong di TLS 3. Contoh Dokumen Lepas Tambah Gerbong Isian Muatan tidak rata Tanggapan 8 Agustus 2024

					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; 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; 3. Bahwa dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemuatan Batubara belum ditemukan tentang seluruh rangkaian KA dilakukan pemeriksaan distribusi dan keseimbangan beban roda dalam satu bogie dan dipastikan beban tiap roda tidak melebihi ketentuan yang dipersyaratkan, hal tersebut telah diatur pada Standar Operasional Prosedur Penimbangan Angkutan Batubara menggunakan Timbangan Kereta Api (Train Scale) di Stasiun Tanjungenimbaru nomor SOP.CFKL.104/VIII16KA-2024
--	--	--	--	--	---

					pada BAB III "Ketentuan Khusus" point 1 tentang Kelebihan Muatan atau Perbedaan Beban Muatan Antar Bogie.
2	Anjlokan KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02)	PT Kereta Api indonesia (Persero)	Melakukan refreshment training secara berkala kepada petugas operasional pelayanan KA terkait interlocking pada sistem persinyalan perkeretaapian	Closed	Tanggapan 20 Juni 2024 Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala. Tanggapan 9 Juli 2024 1. Terlampir Kurikulum dan Silabus serta Materi Bahan Ajar Diklap 2. Dilakukan Diklap Terpadu Kondisi Tertentu (gangguan) sebanyak VIII Angkatan secara berkala. Tanggapan 8 Agustus 2024 Tim MT telah melakukan penyesuaian kurikulum dan silabus Diklap Modul Terpadu pada Kondisi Tertentu (Gangguan) dengan menambahkan mata latih
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	Memastikan tersedianya prosedur terkait pelayanan peralatan blok yang menggunakan sistem interface yang menghubungkan blok mekanik dengan blok elektrik	Closed	DJKA melalui Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Wilayah Bandung telah meminta pabrikan IBM untuk menyusun manual produk, instalasi, maintenance/troubleshooting dan testing yang akan diinstalasikan pada pekerjaan Pembangunan Sistem Persinyalan dan Telekomunikasi Jalur Ganda KA antara Kiaracondong - Cicalengka Tahap II

					Segmen Kiaracondong - Gedebage dan Haurpugur - Cicalengka. --> menunggu konfirmasi dari penyelenggara dalam rapat monev rekomendasi KNKT tanggal 2 atau 3 Juli 2024 Tanggapan 14 November 2024 pada tanggal 20 Juni 2024 1. Sudah dilakukan pengaturan perjalanan kereta api Haurpugur - Cicalengka menggunakan warta KA oleh PT KAI; 2. Sudah dibuat Instruksi Kerja Stasiun Haurpugur dan Stasiun Cicalengka oleh PT KAI; 3. Sudah dilakukan pengawasan Instruksi Direktur Operasi PT KAI.
4	Anjlok KA 75A (Pandalungan) di emplasemen St. Tanggulangin, Daop 8 Surabaya tanggal 14 Januari 2024 (KNKT.24.01.02.02)	Direktorat Jenderal Perkeretaapian	Memastikan pedoman pemeriksaan dan perawatan wesel mekanik dapat mendeteksi kondisi komponen penguncian secara menyeluruh	Closed	Tanggapan 14 November 2024 pada tanggal 20 Juni 2024 Sudah dilakukan pemasangan sabuk pada lockbox secara bertahap dan sudah dilakukan pemeriksaan keretakan lockbox dengan dye penetrant oleh PT KAI

No	INVESTIGASI	INSTANSI	REKOMENDASI	STATUS	TANGGAPAN
1	KNKT.15.03.07.04	Directorate General of Civil Aviation	To ensure the implementation of safety action taken by Hevilift Aviation Indonesia.	CLOSED	Terkait implementasi dari safety action yang dilakukan oleh Hevilift Aviation, DGCA telah memastikan telah dilaksanakan dengan melakukan hal-hal sebagai berikut - Merview dan mengesahkan revisi company operation manual (COM) terkait perubahan pembatasan penggunaan automation pada saat special type of operation, ie Under-slung, aerial photography with open doors and when operating under VFR condition below 1000 ft - Telah mereview dan mengesahkan Revisi Company Training Manual (CTM) regarding to Sikorsky S-76 training syllabus by adding chapter 2.16, serta telah memonitor pelaksanaan Trainingnya
2	KNKT.15.03.07.04	Directorate General of Civil Aviation	To review the others Sikorsky similar operation's Operator related to the training and the restriction of automation usage.	CLOSED	DGCA telah melakukan reviu terhadap Operator yang menggunakan pesawat Sikorsky S76C+, dimana pada saat ini Operator yang menggunakan Helikopter Sikorsky S76 C+ hanya PT Pelita Air Service. Hasil reviu DGCA adalah bahwa PT Pelita Air Service telah memiliki prosedur terkait Training and the restriction of automation usage yaitu pada Operation Manual A chapter 8.15

					Use of Automation dan Operation Manual D chapter 3.2 Flight Crew Training for Rotary Wing. Sebagai tambahan mengacu kepada Contributing Factor Final Investigation Report KNKT.15.03.08.04 yang menyebutkan bahwa "The Helicopter un-commanded attituded was a result of looseing of the ham nut on the forward rod end bearing which subsequently separated from the push rod, resulted in the un-commanded servo movement and loss of control of the helicopter" terkait hal tersebut Federal Aviation Authority (FAA) dan DGCA telah mengeluarkan Airworthiness Directive AD. PT Pelita Air Service telah mengerjakan Airworthiness dan FAA (AD 2015-19-51) dengan bukti Engineering Order Nomor TA/SB/S76C++/2015 tanggal 11 September 2015 tentang Flight Controol - Main and Tail Rotor Servo Input Control Pushrods - One Time Inspection of Slippage Mark dan Airworthiness Directive compliance Record
3	KNKT.15.08.17.04	Directorate General of Civil Aviation	To ensure that the recommendations addressed to the air operator are well implemented.	CLOSED	Terkait implementasi dari saferty recommendations terhadap PT Trigana Air Service, DGCA telah memastikan safety recommendations telah dilaksanakan dengan

					melakukan hal-hal sebagai berikut: 1. DGCA telah memonitor bahwa PT Trigana Air Service telah melakukan tindaklanjut dengan menyampaikan surat ke KNKT melalui surat 001/TAS-PDI/I/2016 tanggal 5 Januari 2016 2. DGCA telah memonitor bahwa PT Trigana Air Service telah melaksanakan butir butir rekomendasi keselamatan yaitu: - PT Trigana Air Service telah mengeluarkan Pilot Notice yang isinya menekankan para pilot untuk follow visual guidance dan follow weatger minima. PT Trigana juga telah mengeluarkan Visual Guidance baru pada bulan November 2025. - Chief Training PT Trigana telah mengeluarkan memo terkait Route Check/Line Training terhadap seluruh Captain Pilot ATR. Route Check/Line Training dimaksud telah dilaksanakan yang mencakup didalamnya: a) Arrival procedures, Depart procedures, holding procedure b) CRM/STD call out Aircraft COnfiguration c) Aircraft Configurion d) Flight Execution Crew Briefing, checklist reading, approach procedures 3. PT Trigana Air Service telah
--	--	--	--	--	--

					menyiapkan dan menggunakan Spider Track sejak akhir tahun 2015 hingga saat ini sebagai sistem monitoring pesawat yang dioperasikan oleh PT Trigana Air Service 4. PT Trigana Air Service telah mengeluarkan internal memo untuk melakukan evaluasi pencatatan terkini/up date dari perawatan pesawat dan component pesawat yang dioperasikan PT Trigana Air Service 5. PT Trigana Air Service telah melakukan Melakukan pemutakhiran (Updating) component status sesuai dengan kondisi aktual, termasuk juga secara khusus melakukan pemeriksaan FDR dan CVR yang terpasang di semua Pesawat ATR
4	KNKT.16.10.37.04	Perkumpulan Penerbangan Alfa Indonesia	KNKT recommends the operator to ensure all pilots conduct the flight according to the basic VFR weather minimum	CLOSED	PPAI has been make a safety notice about the basic VFR weather minimum to all flight crew members.
5	KNKT.17.05.17.04	Directorate General of Civil Aviation	Rendani airport has not held Aerodrome Certificate and the Aerodrome Manual (AM) has not been approved by DGCA at the time of accident. KNKT recommend DGCA to process the certification of aerodrome	CLOSED	DGCA telah melakukan Sertifikasi terhadap Bandar Udara Rendani pada tahun 2022, termasuk didalamnya telah mengesahkan Aerodrome Manual (AM). Pada tanggal 26 Oktober 2022 DGCA telah mengeluarkan sertifikat Bandar Udara kepada Bandar Udara Rendani

			certificate for the Rendani airport.		
6	KNKT.18.06.24.04	Directorate General of Civil Aviation	In 2017, KNKT issued safety recommendation number 04.R-2015-17.6 which was recommend the Directorate General of Civil Aviation (DGCA) to publish the visual route guidance for airport without instrument approach procedure and responded that the DGCA offered aircraft operator to submit draft visual guidance to DGCA and AirNav Indonesia for further discussion. During this occurrence, the AIP Volume IV did not include approach guidance for Nabire. The FlyingSAS issued route information of Nabire and Visual Flight Rules (VFR) chart for route Nabire – Sugapa (Bilora) and return, this guidance was used for internal purpose. KNKT recommends the DGCA to ensure that the safety recommendation number 04.R-2015-17.6 which published in 2017 is performed for all Indonesian airports without instrument approach procedure.	CLOSED	DGCA telah menetapkan VFR Route diwilayah Papua yang dipublikasi didalam AIP Indonesia publikasi pada AIP Amdt 97 tanggal 27 Oktober 2020. Pada tahun 2023 dilakukan penyesuaian publikasi VFR Route terkait perpindahan Lokasi bandara Nabire di dalam AIP Amdt 134 yang dipublikasi tanggal 7 September 2023

7	KNKT.18.06.24.04	Directorate General of Civil Aviation	The AIP Volume IV of Nabire published by the DGCA contained different coordinate of the NBR VOR/DME location. KNKT recommends the DGCA to determine the correct coordinate of NBR VOR/DME and also review the possibility of other incorrect coordinate of navigation aid in the AIP.	CLOSED	DGCA telah melakukan amandement AIP guna mengoreksi korodinat NDB VOR/DME di Bandara Nabire. Pada awal Tahun 2024, Bandara Nabire lama telah direlokasi ke Bandara Douw Aturure Nabire sesuai publikasi AIP Amendment 145 tahun 2024 tanggal 16 Mei 2024. Dimana peralatan NBR VOR DME sudah tidak dipergunakan baik untuk Instrument Approach Procedure (IAP) maupun ATS route.
8	KNKT.18.06.25.04	Directorate General of Civil Aviation	On the AIP, the coordinate of TB NDB position was written 000230.07 S and 1112713.13 E, this format is not clearly describe decimal degrees format or degrees-minutes-second format, therefore KNKT recommends to ensure the standard coordinate format in the AIP.	CLOSED	DGCA telah mengatur format standar koordinat pada AIP pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 9 Tahun 2023 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 175 Tentang Penyelenggara Pelayanan Informasi Aeronautika
9	KNKT.21.01.01.04	Directorate General of Civil Aviation	KNKT recommends the DGCA to include a requirement of UPRT in the CASR and to develop guidance to increase the effectiveness of UPRT.	CLOSED	Safety recommendation pada preliminary report sudah di respon oleh DGCA sebagaimana yang disebutkan pada safety action dalam Final Investigation Report Accident PK-CLC tanggal 10 November 2022 “Responding to the safety recommendation above, the DGCA had accelerated the UPRT program by assigning a special task force to implement the UPRT on 25 June

					2021. The UPRT task force included the participation of DGCA Inspectors, DGCA Test Pilot, aircraft operator flight instructors, and aircraft operator UPRT instructors. The UPRT task force has duties as follows: 1. Review and develop guidance for UPRT implementation in Indonesia, 2. Review and develop regulations related to UPRT in Indonesia, 3. Implement UPRT program in Indonesia, 4. Develop a technical guidance and accelerate UPRT implementation in Indonesia, 5. Arrange agreement with internationally recognized UPRT expert. The UPRT task force has completed several actions as follows: 1. On 17 June 2021, completed the draft Advisory Circular for UPRT, 2. On June 2021, completed the draft of amendment of the CASR Part 121 including the provision related to UPRT, 3. On 8 September 2021, completed initial review of UPRT Implementation Plan proposed by an international UPRT expert, On 21 October 2021, completed reviewing of international UPRT expert proposal.”
--	--	--	--	--	--

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

			which provided alerts of Forward-Looking Terrain Avoidance (FLTA) and Premature Descent Alert (PDA). The alert system of ST3400 TAWS/RMI includes an annunciation and aural alerts. Prior to the departure, there was no record or report of aircraft system malfunction. The CVR recorded 30 minutes of audio record on four channels with hearable quality. The CVR did not record any aural alert from the aircraft TAWS. The investigation has not determined the absence of the TAWS alert. However, as the aircraft operating in a mountainous area, the alerts from the TAWS will increase the pilot awareness when flying close to terrain. Therefore, KNKT recommends the aircraft operator to ensure all TAWS installed in their aircraft are functioning and able to generate alert as intended.		functioning and able to generate alert as intended
12	KNKT.21.09.12.04	Rimbun Abadi Aviasi	The aircraft operator provided go around procedure at Bilorai in Runway Analysis	CLOSED	The aircraft operated developed visual guidance to Bilorai which contained a go around maneuver.

			Manual for DHC-6-400 (PT6A-34). The procedure was “abeam tower on final right turn out”. However, several pilots advised the best practice when conducted a go around from Runway 27 of Bilorai is to fly straight until reaching over Bilai Airstrip. The differences between the procedure and the undocumented best practice maneuver could make the pilot confuse to select the safest go around maneuver. Therefore, KNKT recommends the aircraft operator to review the go around maneuver at Bilorai and determines the safe maneuver to be followed by the pilot.		The new visual guidance then had been distributed and communicated to all pilots.
13	KNKT.22.07.10.04	Directorate General of Civil Aviation	KNKT recommends DGCA to provide the Staff Instruction regarding implementation of the regulation about the use of psychoactive substances	CLOSED	1. Pada tanggal 8 Agustus 2024 telah dilaksanakan rapat pembahasan rekomendasi keselamatan KNKT terhadap DGCA dalam final KNKT.22.07.10.04 (PK-WSU) Aircraft Accident investigation report. Dengan hasil DGCA akan merevisi Staff Instruction 65-01 Chapter V, E, 1, a, 3) terkait persyaratan penerbitan (issuance) dan perpanjangan (renewal AMEL yang merubah “A Copy of curent

					statement that no indication under inviolance of drugs (at least 6 months)” menjadi "under the influence of any psychoactive substance" sesuai dengan CASR 65.09. 2. DGCA telah melakukan proses revisi Staff Instruction 65-01 Chapter V, E, 1, a, 3) dengan merubah kalimat dalam Staff Instruction tersebut “A Copy of curent statement that no indication under inviolance of drugs (at least 6 months)” menjadi "under the influence of any psychoactive substance" sesuai dengan CASR 65.09. 3. Selain perubahan Staff Instruction 65-01 Chapter V, E, 1, a, 3), DGCA telah menerbitkan surat nomor UM.006/48/13/DKPPU-2024 tanggal 20 September 2024 perihal Surat Pemberitahuan, yang ditujukan kepada Pemegang sertifikat AOC, OC, dan AMO agar tidak menugaskan pemegang lisensi/sertifikat untuk menjalankan kewenangan (exercise the privileges) dari pemegang AMEL, COMA, dan Certificate of Validation bila diketahui sedang dalam pengaruh Psychoactive Substance sesuai dengan ketentuan CASR Part 69.9 Use of Psychoactive
--	--	--	--	--	--

					Substance. Dalam surat tersebut juga diwajibkan melampirkan surat keterangan tidak dalam pengaruh Psychoactive Substance (A Copy of Current statement that no indication under the influence any Psychoactive Substance) pada saat permohonan penerbitan baru (issuance) atau perpanjangan (renewal) AMEL, COMA, dan Certificate of Validation yang dikeluarkan sesuai dengan CASR 65
14	KNKT.23.05.08.04	AirNav Indonesia	According to Aeronautical Information Publication (AIP) Volume IV subchapter WIEB AD 2.3, the operational hours to provide the Aeronautical Flight Information Service (AFIS) at Sipora Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ) is from 0000 to 0700 UTC (0700 to 1400 LT) and operates daily. However, Operation Standard Manual of Rokot Air Traffic Service (ATS) unit subchapter 3.3 stated that the AFIS is only provided two days per week and seven hours of service on each day. This condition allowed the Aeronautical Communication Officer (ACO) to leave Rokot and	CLOSED	Telah dilakukan review dan update pada Manual Operasi dari versi tahun 2018 ke versi 001 Tahun 2023 Cabang Pekanbaru dimana jam operasional sudah mengacu kepada AIP Vol IV WIEB subsection AD 2.3 Operational Hours Air Traffic Service (ATS) yaitu dari pukul 00.00 sampai dengan 07.00 UTC (Evidence dapat diakses melalui http://gg.gg/evidenceunitrokot);

			return to his hometown at Padang which was on a different island during the day off. The differences of operating hours information and unavailability of ACO was considered as hazard in the case of an emergency flight to Rokot on the day when the ACO was not scheduled to provide the AFIS. Therefore, KNKT recommends AirNav Indonesia to review the operational hours to provide the AFIS and ensuring that the published operational hours are in line with the approved Operational Standard Manual of Rokot ATS unit.		
15	KNKT.23.05.08.04	AirNav Indonesia	According to Operation Standard Manual of Rokot Air Traffic Service (ATS) unit subchapter stated that the minimum operational personnel at Rokot are two personnel consisting of one ACO and one supervisor. In 2018, the Rokot Air Traffic Services (ATS) unit has two qualified ACOs and in 2019, one of the ACO was	CLOSED	Sesuai dengan dokumen formulasi kebutuhan personel pemandu komunikasi penerbangan dengan mempertimbangkan manajemen kelelahan (fatigue management) tahun 2023-2027 yang telah ditetapkan, bahwa kebutuhan personel di Unit Rokot adalah 0 (nol) personel dedicated, sehingga pemberian pelayanan AFIS di lokasi tersebut dilakukan dengan cara

			reassigned to another ATS unit. Since that time, the Rokot ATS unit has only one qualified ACO that provided Aerodrome Flight Information Service at Sipora Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ). That condition was not in accordance with the approved Operation Standard Manual of Rokot ATS unit and considered as hazard for flight operation if the existing ACO is unable to perform its duty due to unforeseen situation. Therefore, KNKT recommends AirNav Indonesia to review the minimum operational personnel at Rokot for ensuring the AFIS provision can be provided on Sipora Aerodrome Flight Information Zone (AFIZ).		memobilisasi personel di Cabang Induknya (Pekanbaru) melalui mekanisme penugasan secara bergantian setiap bulannya guna meminimalisir potensi fatigue hazard yang terjadi. (Dok. FRMS terlampir)
16	KNKT.23.05.08.04	Susi Air	The aircraft was equipped with Garmin G1000 Global Positioning System (GPS), which has capability of flight data logging. The logging data can be used as Flight Data Analysis for the safety management system and support the investigation	CLOSED	Menanggapi anjuran untuk memastikan seluruh pesawat dengan kemampuan GPS dapat menyimpan data penerbangan, dengan ini kami bermaksud memberikan konfirmasi bahwa seluruh pesawat Susi Air yang mampu melakukan Flight Data Logging telah dilengkapi dengan kartu SD, dan telah berfungsi aktif.

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

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

			possibility of pilot overlooking the marking and might have made the pilot landing on the undesignated runway. Therefore, KNKT recommends the DGCA to review the regulation of closed runway markings to minimise the risk of pilot landing on undesignated runway		
18	KNKT.23.05.09.04	Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku	The pilot was unaware of the movement of the animals when landing on the runway until the aircraft hit the boar. The presence of animals, or other foreign objects on the runway, is a hazard for taking off and landing the aircraft. Therefore, KNKT recommends the operator, Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku, to ensure wildlife hazards are well controlled by the local villagers at the airstrip.	CLOSED	- YPPT telah melakukan sosialisasi terhadap masyarakat kampung di Dumadama; - Masyarakat kampung telah mengelilingi lapangan terbang untuk dapat mengontrol agar hewan tidak masuk ke area lapangan; - Masyarakat telah berkomitmen untuk menjaga dan memelihara lapangan Dumadama.
19	KNKT.23.10.15.04	Angkasa Aviation Academy	The FI who was the Assistance Chief Instructor and acted as Head of AAA, at the day of the occurrence had schedule to conduct training flights and management meeting. The FI also	CLOSED	AAA issued Standard Operational Procedure (SOP) for flight schedule roster. In the procedure, there are stages that must be followed by the schedule roster in arranging flight and simulator schedules. The procedure also regulates the rest time

			conducted unscheduled recurrent flight for another FI. The FI was in fasting. The training flights and the management meeting might create significant workload for the FI. The fasting might degrade the human performance which reduce the ability to handle the existing workload. Therefore, KNKT recommends the AAA to review the procedure for the FI flight schedule to consider the workload.		that must be had by both the FI and pilot students, which is 15 hours each day. FI or pilot students who are fasting will not be given flight schedules. FI with multi-rating will not be given flight schedules if they operated a different aircraft the day before. The SOP ensures that the workload of both the FI and the pilot students remains within acceptable limits
20	KNKT.23.10.15.04	Angkasa Aviation Academy	The FI conducted multi engine training flights with some exercises that were performed by reducing power lever(s) to idle position which would trigger the activation of landing gear warning. During the one engine failure exercise the landing gear warning was active. After landing, the FI recalled that the landing checklist had not been executed. Several exercises with activation of the landing gear warning might create alarm fatigue . Therefore, KNKT recommends the AAA to	CLOSED	AAA has established procedures for reading the checklist when the aircraft is not in motion and when the aircraft is in the air. If the aircraft is not in motion, the checklist reading procedure uses the read and do checklist. If the aircraft is in the air, the procedure used is the flow and verify checklist. The SOP also regulates the creation of an essential checklist (take-off, after take-off, descent & approach, landing) in the form of a quick reference card mounted to the control column.

			ensure the checklist executes in all phase of flight.		
21	KNKT.24.01.02.04	Batik Air	KNKT recommends Batik Air Indonesia to develop detailed guidance and procedure for ensuring that the IM SAFE personal checklist can be used to assess pilot physical and mental condition properly	CLOSED	Batik Air revised the OM-A by adding detailed guidance for pilot and flight attendant (all crew members) to apply the IMSAFE personal checklist. The revision also described detailed procedures to use the checklist, which requires all crew members to use the IMSAFE personal checklist before performing a flight duty. After completing the self-assessment using the checklist, if the crew feels that they are not fit to fly, they can immediately report to the respective chief so they can be relieved from the flight duty. Batik Air conducted several efforts to ensure that the revised guidance and procedure are implemented properly, such as: • issued safety notice to pilots and flight attendants, and recorded the recipient of the safety notice; • conducted safety campaign within the company which highlighted the IMSAFE personal checklist not only to all crew members but also to all ground support personnel;
22	KNKT.24.01.02.04	Batik Air	KNKT recommends Batik Air Indonesia to develop detailed procedures to conduct cockpit check for ensuring that the	CLOSED	Batik Air revised the Safety Emergency Procedures by adding detailed procedures to conduct periodic cockpit check. The periodic cockpit check must be

			cockpit check can be implemented properly.		conducted no more than every 30 minutes. In addition, Batik Air also conducted several efforts to ensure that the periodic cockpit check procedure is implemented properly, such as: • issued safety notice to pilots and flight attendants which highlighted the revised periodic cockpit check procedure; • conducted safety campaign within the company which highlighted the revised periodic cockpit check procedure; • presented the revised periodic cockpit check procedure during monthly pilot and flight attendant sharing session.
23	KNKT.24.03.08.04	Smart Aviation	KNKT recommends Smart Aviation to develop and implement route guidance to conduct flights from Tarakan to Binuang	CLOSED	Smart Aviation has created and implemented route guidance to onduct flights from Tarakan to Binuang