CAPAIAN LAINNYA DALAM HUBUNGAN MULTILATERAL

Tabel I.6
PERTEMUAN / SIDANG INTERNATIONAL DI BIDANG HUBUNGAN MULTILATERAL

NO.	TEMPAT DAN WAKTU KEGIATAN	KEGIATAN	CAPAIAN/ POSISI
1.	Jakarta, Virtual, 14 – 15 Januari 2026	*The 20th ASEAN Japan Experts Group Meeting on Logistics and the ASEAN-Japan Cold Chain Logistics Workshop*	Perwakilan Bidang Hubungan Multilateral PFKKI telah menghadiri *the 20th ASEAN Japan Experts Group Meeting on Logistics and the ASEAN-Japan Cold Chain Logistics Workshop.* Pertemuan dimaksud membahas terkait *Pilot Project Cold Chain Logistic Project* yang telah diselenggarakan di Malaysia pada November - Desember 2024 dan implementasi *cold chain logistic* oleh penyedia jasa logistik di Kawasan ASEAN. Dalam hal *capacity building*, Jepang memiliki program *Logistics Lecture* yang diselenggarakan oleh SGH Foundation. Program ini diselenggarakan di Vietnam, Laos, dan Malaysia, berfokus pada pemberian materi manajemen praktis dan penerapan inisiatif *cold chain* dibawah kerangka AJTP. Selain itu, *ASEAN Federation of Forwarders Association* (AFFA) juga menyelenggarakan *Training of Trainers* (ToT) secara daring pada tahun 2023 dan menghasilkan 63 Master Trainer di Kawasan ASEAN.

			Terkait implementasi *cold chain logistic* oleh penyedia jasa logistik di Kawasan ASEAN, tercatat terdapat 167 operator logistik Indonesia yang mayoritasnya berasal dari perusahaan lokal. Pada pembahasan terkait *Green Logistics*, Malaysia selaku *Lead Country* menyampaikan bahwa mereka sedang dalam tahap mengadaptasi *Japan Green Logistic Checklist* agar lebih sesuai dengan kondisi dan kebutuhan Kawasan ASEAN, khususnya untuk mendukung industri UMKM. Dari hasil kajian Malaysia, *Japan Green Logistic Checklist* tidak dapat diterapkan kepada seluruh jenis bisnis di Kawasan ASEAN karena setiap perusahaan memiliki sistem yang berbeda. Dengan demikian, panduan ini tidak akan bersifat wajib dan hanya menjadi alat bagi perusahaan-perusahaan untuk menilai sejauh mana mereka telah menerapkan *Green Logistic*. Dalam pertemuan dimaksud, Jepang juga menekankan pentingnya penguatan sistem *cold chain logistic*, mengingat sekitar 90% limbah makanan terjadi pada tahap distribusi yang dapat memicu kasus keracunan makanan. Oleh karena itu, pada 2024 MLIT Jepang memimpin pengembangan ISO 31512, yang merupakan sebuah standar internasional untuk layanan logistik rantai dingin B2B. Standar ini menetapkan persyaratan ketat terkait pemeriksaan barang di area terkontrol serta pencatatan suhu truk secara berkala.

			Tindak Lanjut: PFKKI akan berkoordinasi dengan Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda terkait hasil dari pertemuan *The 20th ASEAN Japan Experts Group Meeting on Logistics* dan *the ASEAN-Japan Cold Chain Logistics Workshop,* serta peluang kerja sama bidang transportasi pada isu *cold-chain logistics*
2.	Jakarta, Virtual, 19 Januari 2026	Pertemuan antara *Japan Radio Air Navigation Systems Association* (JRANSA), *ASEAN Secretariat*, dan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara terkait pembahasan *GNSS Implementation Plan Training in ASEAN* (GIPTA 2.0)	Pertemuan antara Kementerian Perhubungan, *ASEAN Secretariat*, dan JRANSA membahas terkait *draft Memorandum of Understanding* (MoU) *between Directorate General of Civil Aviation* (DGCA) *Indonesia and Japan Radio Air Navigation Systems Association* (JRANSA) *for the Operatipn of the GNSS Analyzer and Data Utilization by JRANSA on the GIPTA 2.0 Project*. *ASEAN Secretariat* menyampaikan bahwa terkait dengan proyek kerja sama yang akan dilakukan dengan ADB terkait GNSS ini akan dimulai pada tahun 2026-2029. Saat ini, ADB telah mendapatkan persetujuan dari Kementerian Keuangan terkait proyek kerja sama tersebut untuk selanjutnya akan dilakukan pembahasan lanjut pada pertemuan ATWG untuk diajukan untuk disetujui pada tingkat STOM dan ATM. Kepala PFKKI menyampaikan pandangannya bahwa JRANSA dan DJPU sebaiknya terlebih dahulu berfokus pada penyelesaian proyek GIPTA 2.0 yang akan berakhir pada tanggal 31 Agustus 2026. Terkait

			peralatan dimaksud, Kepala PFKKI berpandangan bahwa apabila kepemilikan peralatan telah menjadi milik Indonesia, maka Indonesia memiliki hak dan kendali penuh atas peralatan tersebut Setelah dilakukan diskusi dengan pihak JRANSA dalam pertemuan tersebut, disepakati bahwa Direktorat Navigasi Penerbangan akan menerima peralatan GNSS Analyzer dengan catatan bahwa Indonesia tidak akan menggunakan peralatan tersebut setelah proyek GIPTA 2.0 selesai. Selanjutnya, ASEAN Secretariat akan membantu memformulasikan redaksi Nota Kesepahaman (MoU) untuk mendapatkan tanggapan dari pihak Indonesia. **Tindak Lanjut:** PFKKI akan berkoordinasi dengan Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Direktorat Navigasi Penerbangan, dan ASEAN Secretariat terkait penyusunan MoU yang akan menjadi dasar hukum kelanjutan implementasi proyek GIPTA 2.0.
3.	London, Inggris, 10 – 12 Februari 2026	*4th ASEAN - UK Working Group on Regional Air Services Agreement (4th AUKWG-RASA)*	*4th* AUKWG-RASA merupakan pertemuan lanjutan dari proses negosiasi dalam kerja sama di bidang transportasi udara antara ASEAN dan Inggris guna peningkatan konektivitas udara antara kedua belah pihak. Hasil dari pertemuan tersebut akan dilaporkan pada *ASEAN Senior Transport Officials Meeting* (STOM) dan *ASEAN Transport Ministers Meeting* (ATM).

			Beberapa hal penting yang dibahas dalam pertemuan diantaranya: 1. ASEAN Caucus Meeting; 2. *4th ASEAN – United Kingdom Working Group on Regional Air Services Agreement (4th AUKWG – RASA)* Dalam pembahasan mengenai *draft Air Services Agreement between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,* ASEAN mengusulkan Hak Angkut Ketiga dan Keempat Tidak Terbatas untuk layanan penumpang, kargo, dan kombinasi antara poin ASEAN manapun dan poin Inggris manapun tanpa pembatasan frekuensi, kapasitas, rute, atau jenis pesawat terbang, berdasarkan persyaratan peraturan yang berlaku. Dalam hal ini, Indonesia secara khusus memberikan reservasi untuk membatasi "poin manapun" menjadi 5 (lima) kota yang ditunjuk, yaitu: Jakarta, Denpasar, Makassar, Surabaya, dan Medan. Inggris meminta Indonesia, Thailand, dan Vietnam untuk mempertimbangkan kembali reservasi pada draft perjanjian ini dengan pandangan bahwa

			reservasi tersebut tidak tercantum dalam perjanjian bilateral negara masing-masing dengan UK. Isu-isu terkait Hak Angkut dapat dibahas lebih lanjut pada Pertemuan *Joint Committee* untuk mencapai pengaturan yang lebih liberal. Terkait dengan proses lanjut setelah finalisasi draft perjanjian, perlu disepakati level Pejabat Penandatangan dari kedua belah Pihak. ASEAN Secretariat menjelaskan bahwa setelah negosiasi selesai, proses legal scrubbing akan memakan waktu lebih dari 6 (enam) bulan dan proses pengumpulan Full Powers dapat membutuhkan waktu sekitar 6 (enam) bulan bagi beberapa Negara Anggota ASEAN. **Tindak Lanjut:** 1. PFKKI akan berkoordinasi dengan Direktorat Angkutan Udara terkait posisi Indonesia terhadap draft Air Services Agreement between the Governments of the Member States of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. 2. PFKKI akan terus berkoordinasi dengan Ditjen Perhubungan Udara dan ASEAN Secretariat terkait level Pejabat Penandatangan Perjanjian dan

			berkoordinasi dengan Kementerian Luar Negeri untuk proses penerbitan Full Powers.
4.	Jakarta, 15 – 16 Januari 2026	*National Workshop and Stakeholder Consultation Meeting on Electrification of Public Transport in Indonesia*	1. UNESCAP bekerja sama dengan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan Politeknik Transportasi Darat Indonesia (PTDI-STTD) telah menyelenggarakan *National Workshop and Stakeholder Consultation Meeting on Electric Mobility in Public Transport* pada 15 – 16 Januari 2026 di Jakarta. Kegiatan ini merupakan bagian integral dari proyek *"ASEAN Electric Vehicle (EV) Accelerator Programme"*. Forum ini dirancang untuk menjadi wadah kolaborasi antara pemangku kepentingan nasional dan internasional dalam menyelaraskan visi mobilitas listrik di Indonesia. 2. Salah satu agenda utama dalam lokakarya ini adalah melakukan tinjauan terhadap inisiatif yang sedang berjalan di kota-kota besar Indonesia terkait elektrifikasi transportasi publik. Evaluasi ini penting untuk mengidentifikasi keberhasilan maupun hambatan yang dihadapi di lapangan, sehingga dapat menjadi bahan referensi bagi kebijakan nasional di masa depan. Melalui tinjauan ini, diharapkan muncul rekomendasi yang berbasis

			pada data lapangan guna mempercepat implementasi bus listrik di luar wilayah ibu kota. 3. Pemerintah Republik Indonesia secara resmi telah memperkuat landasan hukum terkait transisi energi berkelanjutan melalui pengesahan Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2023. Regulasi tersebut merupakan amandemen atas Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) untuk Transportasi Jalan. Penguatan mandat ini bertujuan untuk memberikan kepastian hukum serta mengakselerasi transformasi sektor transportasi nasional menuju penggunaan energi bersih, sejalan dengan target yang ditetapkan dalam Rencana Umum Energi Nasional (RUEN). 4. Berdasarkan data terkini dari Kementerian Perhubungan, penetrasi kendaraan listrik di Indonesia menunjukkan tren pertumbuhan yang signifikan dengan total registrasi mencapai 207.478 unit, yang mencakup kategori sepeda motor dan mobil penumpang. Meskipun angka ini mencerminkan perkembangan positif di sektor kendaraan pribadi, fokus strategis kini diarahkan pada elektrifikasi angkutan umum massal. Hal ini

			dikarenakan transportasi publik memiliki peran sentral dalam mereduksi emisi karbon secara kolektif di kawasan perkotaan yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas tinggi. 5. Dalam implementasi transportasi publik berbasis listrik, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui TransJakarta telah menjadi tolok ukur nasional. Hingga akhir tahun 2025, armada bus listrik yang beroperasi di jalur BRT maupun non-BRT telah mencapai kurang lebih 425 unit. Pemerintah daerah tersebut juga telah menetapkan peta jalan strategis untuk mengelektrifikasi seluruh armada bus pada tahun 2030. Pencapaian ini diharapkan dapat memicu efek domino bagi kota-kota besar lainnya di Indonesia untuk segera mengadopsi teknologi serupa guna mencapai target emisi nol bersih. 6. Mengingat wewenang pengelolaan transportasi publik berada di bawah yurisdiksi pemerintah daerah dan kota, tantangan besar muncul terkait kesiapan kapasitas kepemimpinan serta kompetensi teknis pejabat daerah. Terdapat kebutuhan mendesak untuk membekali para pengambil keputusan di tingkat lokal dengan kemampuan perencanaan yang komprehensif. Perencanaan tersebut mencakup aspek teknis

			infrastruktur pengisian daya, integrasi sistem moda transportasi, hingga manajemen operasional armada berbasis baterai yang memiliki karakteristik berbeda dengan kendaraan konvensional. 7. Keberhasilan transisi menuju mobilitas listrik sangat bergantung pada ketersediaan kerangka kebijakan yang kokoh, ekosistem industri yang terintegrasi, serta kesiapan pasokan energi terbarukan. Selain itu, aspek pembiayaan dan model operasional yang beragam sering kali menjadi prasyarat utama bagi kelancaran transisi ini. Tanpa dukungan finansial yang inovatif dan kemitraan strategis, pemerintah daerah akan menghadapi hambatan besar dalam mengalihkan anggaran dari moda transportasi berbahan bakar fosil ke teknologi listrik yang memiliki biaya investasi awal lebih tinggi. 8. Selain itu, pertemuan ini akan memperkenalkan *EV Readiness Index* (Indeks Kesiapan EV) untuk transportasi publik bagi negara-negara di kawasan Asia Tenggara. Indeks ini akan berfungsi sebagai alat ukur standar bagi pemerintah kota dalam menilai tingkat kesiapan infrastruktur, regulasi, dan dukungan sosial mereka terhadap ekosistem kendaraan listrik.

			Dengan adanya indeks ini, setiap kota memiliki panduan yang jelas mengenai aspek mana yang perlu diperkuat agar transisi menuju mobilitas listrik dapat berjalan secara sistematis dan efisien. 9. Aspek krusial lainnya adalah pertukaran pengetahuan dan pengalaman regional mengenai elektrifikasi transportasi publik di kawasan ASEAN. Dengan berbagi studi kasus dari negara-negara tetangga, Indonesia dapat mengadopsi praktik-praktik terbaik (*best practices*) sekaligus memitigasi risiko kegagalan teknis dalam pengembangan ekosistem EV. Sesi berbagi pengetahuan ini diharapkan dapat memperluas wawasan para pejabat daerah mengenai berbagai opsi teknologi dan strategi operasional yang telah terbukti berhasil di lingkungan yang serupa. 10. Peningkatan kapasitas pejabat daerah dan kota akan menjadi fokus utama guna memastikan bahwa setiap kebijakan yang diambil didasarkan pada prinsip efisiensi dan keberlanjutan. Workshop ini akan memberikan pelatihan intensif mengenai metodologi perencanaan sistem transportasi publik masa depan yang ramah lingkungan. Partisipasi dari kota-kota potensial seperti Bandung,

			Denpasar, Medan, Surabaya, Semarang, dan Pekanbaru menunjukkan komitmen pemerintah pusat untuk melakukan pemerataan transisi energi di seluruh wilayah strategis Indonesia. 11. Dalam forum konsultasi pemangku kepentingan, umpan balik dari para pelaku industri EV dan pejabat kota akan dikumpulkan untuk merumuskan langkah-langkah percepatan yang konkret. Masukan ini sangat penting untuk menjamin bahwa kebijakan yang dibuat oleh pemerintah pusat sejalan dengan kebutuhan dan kemampuan di tingkat daerah. Dialog ini juga bertujuan untuk menyelaraskan kontribusi Indonesia terhadap target besar *ASEAN EV Accelerator Programme*, yang menempatkan Indonesia sebagai pemain kunci di pasar kendaraan listrik regional. 12. Pertemuan ini juga melibatkan representasi dari kementerian terkait seperti Kementerian ESDM, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Keuangan, serta lembaga internasional, akademisi, dan organisasi non-pemerintah. Keterlibatan lintas sektoral ini memastikan bahwa isu mobilitas listrik dibahas tidak hanya dari sudut pandang transportasi, tetapi juga dari perspektif ketahanan energi, dampak lingkungan, serta keberlanjutan

			ekonomi. Sinergi ini merupakan kunci untuk menciptakan ekosistem kendaraan listrik yang mandiri dan berdaya saing tinggi. 13. Penyelenggaraan *National Workshop* ini menghasilkan dokumen rekomendasi strategis yang akan menjadi landasan bagi percepatan transisi mobilitas listrik di sektor transportasi umum. Dengan koordinasi yang solid antara pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan mitra pembangunan internasional, Indonesia optimistis dapat mewujudkan sistem transportasi publik yang bersih, efisien, dan berkelanjutan. Laporan ini diajukan agar menjadi perhatian dalam pengambilan kebijakan strategis selanjutnya di lingkungan instansi
5.	Jakarta, Virtual, 3 Februari 2026	*OECD Economic Survey Indonesia 2026 Structural Mission Visit*	Bidang Hubungan Multilateral PFKKI telah menghadiri Rapat *OECD Economic Survey Indonesia 2026 Structural Mission Visit* pada tanggal 3 Februari 2026 secara virtual di Jakarta. Rapat ini membahas pelaksanaan *OECD Economic Survey Indonesia 2026* yang mencakup *scoping* mission dan tidak lanjut penyelarasan Terms of References 2025. Rapat dipimpin oleh Kepala Biro Manajemen Kinerja dan Kerja Sama Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan RI bersama dengan

			Delegasi *OECD Cyrille Pierre (Permanent Representative of France to the OECD)* dan dihadiri K/L terkait **Catatan dan Saran Upaya Tindak Lanjut:** 1. Menyusun dan menyampaikan jawaban tertulis atas pertanyaan/kuesioner dari OECD kepada unit kerja terkait di lingkungan Kementerian Perhubungan, khususnya yang berkaitan dengan infrastruktur transportasi dan logistik. 2. Menghimpun bahan masukan substantif dari unit kerja teknis sebagai kontribusi Indonesia dalam penyusunan draft *OECD Economic Survey Indonesia 2026*, terutama terkait integrasi transportasi dalam *Global Value Chains* (GVC). 3. Melakukan koordinasi lanjutan dengan Kementerian/Lembaga terkait guna memastikan keselarasan posisi dan data yang akan disampaikan kepada OECD. 4. Menyiapkan bahan tanggapan Pemerintah Indonesia atas draft awal *OECD Economic Survey* yang dijadwalkan akan diterima pada bulan Juli 2026. 5. Melakukan pemantauan terhadap perkembangan proses penyusunan laporan hingga tahap *peer review* dan finalisasi, termasuk menyiapkan dukungan substansi apabila diperlukan dalam pembahasan lanjutan.
6.	Istanbul, Turki, 4 – 5 Februari 2026	Pertemuan ESCAP *Regional Meeting on Advancing Sustainable Transport*	Kementerian Perhubungan RI telah menghadiri Pertemuan *Regional Meeting on*

		Corridors along the Asian Highway Network and beyond	*Advancing Sustainable Transport Corridors along the Asian Highway Network and beyond* pada tanggal 4 – 5 Februari 2026 di Istanbul, Turki. Delegasi Kementerian Perhubungan RI terdiri atas perwakilan Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Pusat Fasilitasi Kemitraan dan Kelembagaan Internasional. Pertemuan ini bertujuan untuk membahas temuan awal dari pelaksanaan proyek studi *"Accelerating Collective Action in the Third Decade of the Programme of Action for Landlocked Developing Countries (2024–2034) through Strengthening Operational Connectivity along the Asian Highway Network and its Connections".* Pertemuan juga membahas pengalaman dan praktik terbaik dari negara di kawasan Asia dan Pasifik dan mengadopsi draf kerangka kerja regional mengenai koridor transportasi berkelanjutan di Asia dan Pasifik. Salah satu isu strategis yang dibahas pada pertemuan ini adalah potensi dibentuknya Sistem Asuransi Kendaraan Bermotor Internasional sebagai instrumen pendukung

			kelancaran operasional lintas batas di sepanjang Jaringan Jalan Raya Asia. Delegasi Pemerintah Republik Indonesia c.q. Kementerian Perhubungan RI menyampaikan paparan terkait inisiatif strategis nasional dalam pengembangan koridor transportasi berkelanjutan melalui pendekatan dekarbonisasi *Avoid–Shift–Improve (ASI)*, *Zero Over Dimension Over Loading (Zero ODOL),* pemanfaatan transportasi cerdas dan kecerdasan buatan (AI) dan implementasi inisiatif transportasi berkelanjutan di sepanjang Jaringan Jalan Asia di kawasan Asia dan Pasifik. **Catatan dan Saran Upaya Tindak Lanjut:** 1. PFKKI akan berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Badan Kebijakan Transportasi guna menyelaraskan kebijakan nasional dengan draf kerangka kerja regional koridor transportasi berkelanjutan di kawasan Asia dan Pasifik. 2. PFKKI akan berkoordinasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk melakukan penelaahan lebih lanjut terkait

			posisi Indonesia pada potensi penyusunan Sistem Asuransi Kendaraan Bermotor Internasional di kawasan Asia dan Pasifik, dengan mempertimbangkan kepentingan nasional, kesesuaian regulasi domestik dan aspek perlindungan hukum bagi operator transportasi nasional. 3. Kementerian Perhubungan c.q PFKKI dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat perlu aktif dalam pembahasan penyusunan rekomendasi kebijakan oleh UNESCAP mengenai harmonisasi regulasi lintas negara agar tetap sejalan dengan kepentingan nasional Indonesia dalam memperkuat rantai pasok global.
7.	Jakarta, 11 – 12 Februari 2026	*Roadmap Kick-off Meeting* dan *Legal & Operational Workshop on API/PNR*	Bidang Multilateral PFKKI telah menghadiri *Roadmap Kick-off Meeting dan Legal & Operational Workshop on Advance Passenger Information (API)/Passenger Name Record (PNR)* yang dilaksanakan DI Hotel Mandarin Oreintal, Jakarta pada hari Rabu-Kamis, 11-12 Februari 2026. Kegiatan dibuka oleh Deputi Bidang Kerja Sama Internasional BNPT yang diwakili oleh Direktur Kerja Sama Regional dan Multilateral BNPT, Dionisius Elvan Swasono, dan dihadiri oleh Kementerian dan Lembaga terkait. Workshop dipandu oleh narasumber dari United Nations

			Office of Counter-Terrorism, United Nations Office on Drugs and Crime, serta Pemerintah Australia. Kegiatan ini bertujuan untuk menyampaikan temuan utama dan rekomendasi dari CT Travel Roadmap Indonesia, menyelaraskan prioritas nasional Indonesia dengan dukungan UNOCT, dan memulai langkah implementasi terkoordinasi lintas kementerian/lembaga. Kegiatan ini juga bertujuan untuk memperkuat kapasitas pejabat di tingkat teknis dan operasional serta aparat penegak hukum dalam aspek legal dan operasional dalam pemanfaatan API/PNR sebagai tindak lanjut hasil konsultasi nasional Beberapa poin penting dalam kegiatan tersebut adalah : 1. Kegiatan ini merupakan rangkaian kerja sama antara Badan Nasional Penanggulangan Terorisme (BNPT) dengan United Nations Office of Counter-Terrorism melalui CT Travel Programme, yang telah berjalan sejak tahun 2025. Program ini bertujuan untuk memperkuat kapasitas negara anggota PBB dalam mendeteksi dan mencegah pergerakan pelaku terorisme serta kejahatan serius lintas negara melalui pemanfaatan data perjalanan penumpang berupa Informasi API (Advance Passenger Information) dan PNR (Passenger Name Record). 2. Kegiatan workshop didahului dengan penandatanganan Letter of Intent (LoI) kerjasama CT Travel Program antara Pemerintah Indonesia yang diwakili BNPT dengan UNOCT.

			3. API (Advance Passenger Information) adalah suatu kesatuan elemen data yang dikumpulkan oleh pengangkut yang bersumber dari informasi yang diberikan oleh penumpang dan diperoleh dari sistem kontrol keberangkatan (departure control system) sebelum keberangkatan penumpang menggunakan sarana pengangkut udara. 4. PNR (Passenger Name Record) adalah suatu kesatuan elemen data yang dikumpulkan oleh pengangkut dan/atau sistem pemesanan tiket penumpang (computer reservation system) sarana pengangkut udara, bersumber dari informasi yang diberikan oleh penumpang pada saat pemesanan tiket pesawat, dan diperoleh dari sistem airlines dan/atau sistem reservasi komputer (computer reservation system) udara. 5. Dalam rangka penyusunan National API/PNR Roadmap, disepakati pembentukan Kelompok Kerja Nasional yang terbagi dalam empat pilar, yaitu: a. Pilar I Kerangka Kerja Hukum, dengan Ditjen Bea Cukai sebagai focal point, yang bertugas merumuskan landasan regulasi, termasuk aspek perlindungan data pribadi dan mekanisme pengawasan. b. Pilar II Operasional, yang berfokus pada tata kelola Passenger Information Unit (PIU), prosedur pertukaran data antarinstansi, dan interoperabilitas sistem.

			c. Pilar III Keterlibatan Industri Transportasi, yang menitikberatkan pada kesiapan maskapai dan integrasi sistem pengiriman data. d. Pilar IV Solusi Teknologi, yang akan merumuskan arsitektur sistem, keamanan siber, dan konektivitas dengan basis data nasional maupun internasional. Kementerian Perhubungan tergabung sebagai anggota pada seluruh pilar Kelompok Kerja Nasional tersebut. 6. Berdasarkan diskusi selama workshop, terdapat beberapa isu strategis yang mengemuka, antara lain: a. Sampai saat ini belum ada aturan secara tegas mengatur jangka waktu retensi dan mekanisme pemusnahan data PIU. Penghapusan data PIU perlu dilakukan mengingat data yang terlalu lama disimpan akan berisiko mengalami kebocoran data dan memastikan kepatuhan terhadap prinsip perlindungan data pribadi. b. Lembaga yang selama ini mengelola data PIU adalah Bea Cukai, dan saat ini perlu adanya regulasi baru yang mengatur prosedur pemanfaatan data PIU agar dapat diberikan kepada Lembaga lain yang membutuhkan namun tetap terjaga kerahasiaan data public. Dalam hal ini perlu juga ada lembaga pengawas yang berwenang menjaga kebocoran data. c. Standar tata kelola PIU Indonesia belum sepenuhnya selaras dengan standar internasional, sehingga membatasi

			kemampuan Indonesia dalam melakukan pertukaran data API/PNR dengan yurisdiksi tertentu, termasuk Uni Eropa, yang mensyaratkan standar perlindungan data yang tinggi. d. Implementasi API/PNR saat ini baru diterapkan pada subsektor transportasi udara, sementara moda darat, laut, dan perkeretaapian belum memiliki sistem serupa. 7. Adapun langkah tindak lanjut yang disepakati dalam workshop meliputi: a. Penyusunan MoU antar Kementerian/Lembaga apabila diperlukan untuk memperkuat koordinasi dan kerja sama pertukaran data. b. Konsolidasi awal masing-masing kelompok kerja untuk memetakan kebutuhan regulasi, operasional, dan teknologi. c. Perlu adanya harmonisasi peraturan pada masing-masing K/L, termasuk penyesuaian dengan Undang-Undang Perlindungan Data Pribadi. d. Penguatan konektivitas sistem dengan Interpol guna integrasi watchlist internasional. 8. Saran dan Masukan untuk pengelolaan PIU dari Sektor Transportasi : a. Data API/PNR saat ini hanya terdapat pada subsektor transportasi Udara, subsektor transportasi lain (Darat, Laut, Perkeretaapian) belum menerapkan API/PNR, sehingga

			untuk masuk ke dalam Kelompok Kerja yang akan dibentuk hanya difokuskan dari Ditjen Perhubungan Udara. b. Memperjelas kebutuhan oleh Kemenhub cq. Ditjen Perhubungan Udara dalam masing-masing pilar kerja sesuai kebutuhan pembahasan (hukum, operasional, teknologi).
8.			
9.			
10.			

Keterangan : Font Color Red – Hubungan Organisasi PBB
Font Color Blue – Hubungan Organisasi Non PBB

Tabel I.7
PENANDATANGANAN PERJANJIAN / MEMORANDUM OF UNDERSTANDING DI BIDANG HUBUNGAN MULTILATERAL

NO.	TANGGAL	PERIHAL	KETERANGAN
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

Keterangan : Font Color Red – Hubungan Organisasi PBB
Font Color Blue – Hubungan Organisasi Non PBB