



KOMITE NASIONAL KESELAMATAN  
TRANSPORTASI REPUBLIK INDONESIA

# ANALISIS KONDISI FAKTUAL KESELAMATAN PADA SEKTOR LLAJ



## DASAR HUKUM

### PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 62 TAHUN 2013 TENTANG INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI

“Investigasi Kecelakaan Transportasi adalah kegiatan *penelitian* terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan objektif agar tidak terjadi kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama”



## JENIS KECELAKAAN TRANSPORTASI YANG DILAKUKAN INVESTIGASI OLEH KNKT

### Pasal 6

Investigasi Kecelakaan Transportasi dilakukan terhadap:

- a. Kecelakaan Kereta Api;
- b. Kecelakaan Kapal;
- c. Kecelakaan Pesawat Udara; dan
- d. Kecelakaan tertentu kendaraan bermotor umum.

### Pasal 19

Kecelakaan tertentu kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf d, meliputi:

- a. Terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang;
- b. Mengundang perhatian publik secara luas;
- c. Menimbulkan polemik/kontroversi;
- d. Menimbulkan prasarana rusak berat;
- e. Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun;
- f. Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun; dan/atau
- g. Mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.



## DATA KECELAKAAN LLAJ YANG DIINVESTIGASI OLEH KNKT

NO.	TAHUN	JUMLAH KECELAKAAN	KORBAN JIWA	
			MENINGGAL	LUKA LUKA
1	2007*	8	94	112
2	2008**	6	56	164
3	2009	9	105	104
4	2010***	3	28	45
5	2011	7	85	56
6	2012	8	84	141
7	2013	8	109	228
8	2014	5	19	86
9	2015	5	69	141
10	2016	6	57	140
11	2017	15	41	66
<b>TOTAL</b>		<b>80</b>	<b>747</b>	<b>1283</b>



## POLA KECELAKAAN PADA ANGKUTAN UMUM PNP/BARANG

1. Pengemudi tidak mampu mengendalikan kendaraannya
  - a. Terdapat masalah teknis pada sistem kendaraan
  - b. Pengemudi kurang *familiar* dengan teknologi kendaraan (*human interface machine*)
  - c. Penurunan *situation awareness* pada pengemudi akibat *fatigue*
2. Pengemudi tidak mampu memahami kondisi jalan dan lingkungannya
  - a. Jalan yang tidak *regulating road* (dibawah standar)
  - b. Jalan yang kurang informatif (*self explaining road*) / minim rambu
  - c. Penurunan *situation awareness* pada pengemudi akibat *fatigue*
3. Pengemudi tidak mampu memahami gerakan pengguna jalan lain
  - a. Salah persepsi
  - b. Kecerobohan / pelanggaran lalu lintas
  - c. Penurunan *situation awareness* pada pengemudi akibat *fatigue*



## KECELAKAAN BUS SEMPATI STAR DI ACEH



## DATA DAN FAKTA KECELAKAAN BUS SEMPATI STAR DI ACEH

1. Dalam 1 (satu) tahun armadanya mengalami 15 kali kecelakaan
2. Seluruh armada bus Sempati Star adalah bus baru dengan teknologi terbaru (*automatic transmision dan cruize control*)
3. Pengemudi kurang familiar *dengan teknologi baru dimaksud*
4. Waktu operasional bus malam hari, semua bus berangkat dari Banda Aceh / Medan pada sore/malam hari
5. Tidak ada ketentuan tentang waktu istirahat / libur pengemudi. ( Rata-rata pengemudi mengambil libur selama 7 (tujuh) hari dalam 3 (tiga) bulan kerja.
6. Tidak pernah dilakukan cek kesehatan pada pengemudi

### REKOMENDASI KNKT

1. Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan pada PO Sempati Star
2. Pelatihan pengemudi oleh APM kendaraan terkait
3. Menerapkan manajemen pengaturan awak
4. Mengatur waktu libur / istirahat pengemudi
5. Melakukan pemeriksaan kesehatan pada pengemudi secara rutin



## KECELAKAAN BUS ROSALIA INDAH DI PURBALINGGA



## DATA DAN FAKTA KECELAKAAN BUS ROSALIA INDAH DI PURBALINGGA

1. Bus Rosalia Indah masuk ke jalan yang bukan jalur trayeknya
2. Pengemudi tidak begitu mengenal jalan pada rute dimaksud
3. Kondisi geometrik jalan dibawah standar
4. Pengemudi mengalami kelelahan setelah melalui kemacetan parah (kecelakaan terjadi sehari sebelum hari H lebaran)
5. Pengemudi dalam waktu 3 (tiga) bulan baru mengambil libur 4 hari
6. Tidak pernah dilakukan cek kesehatan pada pengemudi

### REKOMENDASI KNKT

1. Mekanisme pengawasan trayek angkutan umum oleh pemberi ijin
2. Pembuatan ERP (*Emergency Respons Plan*) jika terjadi kemacetan *massive* pada masa lebaran
3. Menerapkan manajemen pengaturan awak
4. Mengatur waktu libur / istirahat pengemudi
5. Melakukan pemeriksaan kesehatan pada pengemudi secara rutin



## TEMPAT ISTIRAHAT PENGEMUDI BUS



DI POOL KENDARAAN



DI TERMINAL BUS



DI KENDARAAN



DI KENDARAAN

## KECELAKAAN TERBAKARNYA TRUK BBM DI JAGORAWI



## DATA DAN FAKTA KECELAKAAN TERBAKARNYA TRUK BBM DI JAGORAWI

1. Pada tanggal 26 Pebruari 2017 Truk Pengangkut BBM yang membawa 32.000 liter Premium terbakar di Jagorawi
2. Kebakaran dipicu dari kondisi tromol yang overheat
3. PT. PATRA NIAGA sudah memiliki dan mengadopsi SMKTD Pertamina dibidang pengangkutan BBM
4. Sistem pemeliharaan armada masih belum berjalan dengan baik
5. Sistem penanganan kecelakaan belum berjalan dengan baik
6. Sistem penugasan awak masih terdapat risk / menimbulkan fatigue

### REKOMENDASI KNKT

1. Kaji ulang implementasi SMKTD di PT. PATRA NIAGA
3. Memperbaiki sistem pemeliharaan kendaraan bermotor
4. Memperbaiki sistem penanganan keadaan darurat
5. Memperbaiki sistem penugasan awak (SM2) dengan memasukkan batasan waktu kerja
6. Mendorong penyelenggara jalan tol untuk membuat ERP (Emergency Response Plan) jika terjadi kecelakaan kendaraan B3, serta melakukan pelatihan PKD secara rutin.



**BAGAIMANA HAL HAL TERSEBUT  
BISA / SERINGKALI TERJADI ?**

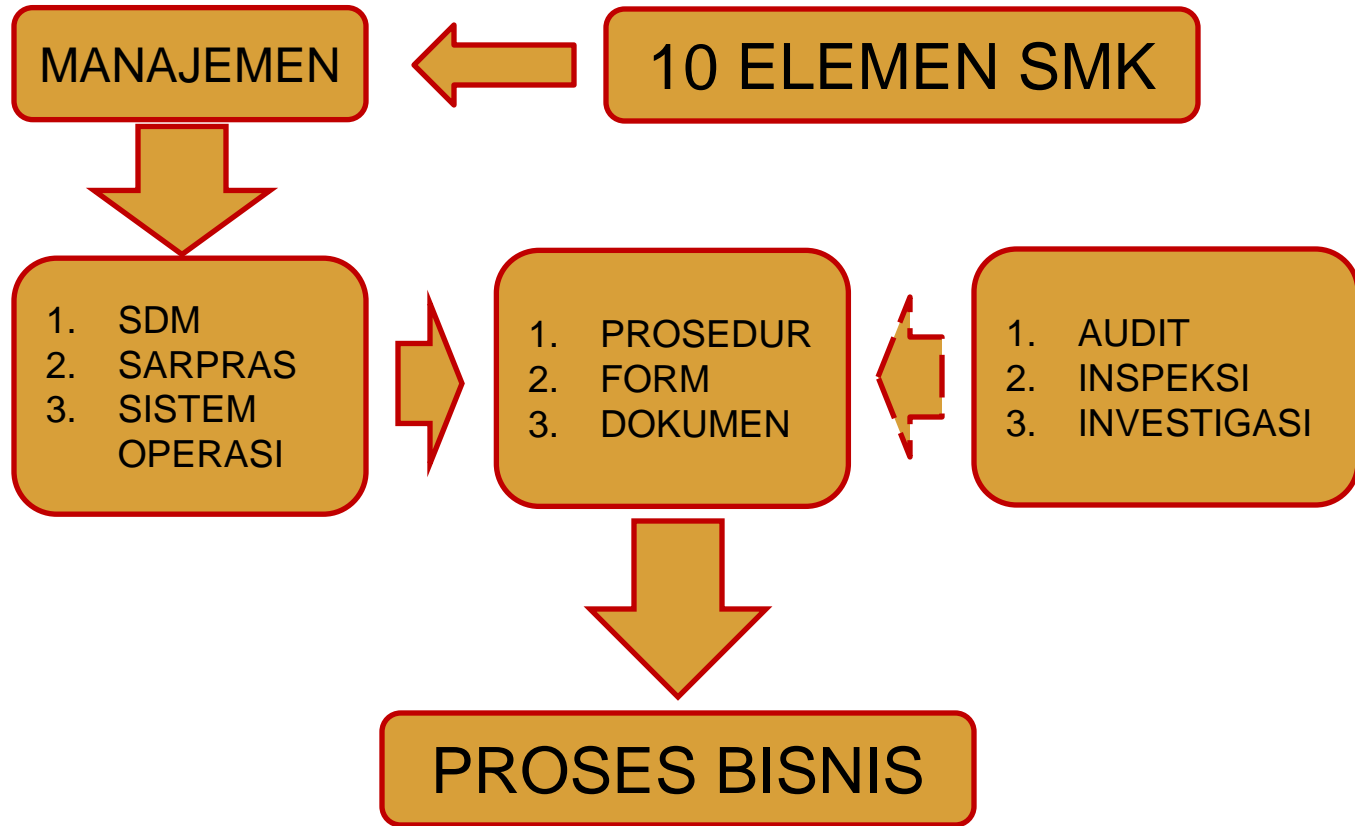


# 10 ELEMEN SMK

- ❑ Komitmen dan Kebijakan
- ❑ Manajemen dan Pengorganisasian
- ❑ Manajemen Bahaya dan Risiko
- ❑ Infrastruktur Transportasi
- ❑ Dokumentasi dan Data
- ❑ Pelatihan dan Kompetensi
- ❑ Tanggap Darurat
- ❑ Penyelidikan dan Pelaporan Kecelakaan
- ❑ Pengukuran dan Pemantauan Kinerja
- ❑ Audit dan Evaluasi



- ❑ RESTRUKTURISASI  
ORGANISASI  
( PROFESIONALITY)
- ❑ DUKUNGAN KEBIJAKAN  
DAN PEMBIAYAAN



## PERMASALAHAN IMPLEMENTASI SMK

- Sudah ada SMK, tapi implementasinya belum optimal
- Sudah ada SMK, tapi belum diimplementasikan
- Belum ada SMK sama sekali
- Belum didukung dengan regulasi terkait
- Belum ada panduan / pedoman baku



Perlu sentuhan langsung dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam hal :

1. Mempersiapkan / membuat regulasi yang mendukung;
2. Membuat program implementasi SMK yang realible dan faktual
3. Menyediakan sumber daya yang memadai untuk percepatan program dimaksud

## UU NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LLAJ

### Pasal 90

- (1). Setiap Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari.
- (3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.
- (4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam.

## PERMASALAHAN SAAT INI

- a. Tidak diatur ketentuan mengenai waktu libur bagi pengemudi ;
- b. Tidak diatur ketentuan mengenai waktu mengemudi malam hari dan siang hari
- c. Tidak diatur ketentuan mengenai tempat istirahat bagi pengemudi;
- d. Tidak diatur tentang hak pengemudi selama libur
- e. Masih salah mempersepsikan istilah waktu kerja dan waktu mengemudi



### UU NOMOR 13 TAHUN 2003 TENTANG KETENAGAKERJAAN

#### Pasal 77

- (1) Setiap pengusaha wajib melaksanakan ketentuan waktu kerja.
- (2) Waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
  - a. 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu; atau
  - b. 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu.
- (3) Ketentuan waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) *tidak berlaku bagi sektor usaha atau pekerjaan tertentu.*

Atas dasar amanat UU Ketenagakerjaan tersebut, *Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI* yang mengatur mengenai *waktu kerja dan waktu kerja lembur* serta *upah kerja lembur* (khusus) di *sektor usaha* atau *pekerjaan tertentu* sejauh ini baru ada 3 (tiga), yakni :

- a. Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor Kep-234/Men/2003 tentang Waktu Kerja dan Istirahat Pada Sektor Usaha Energi Dan Sumber Daya Mineral *Pada Daerah Tertentu*;
- b. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor Per-15/Men/VII/2005 tentang Waktu Kerja dan Istirahat *Pada Sektor Usaha Pertambangan Umum Pada Daerah Operasi Tertentu*; dan
- c. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI Nomor Per-11/Men/VII/2010 tentang Waktu Kerja dan Istirahat *Di Sektor Perikanan Pada Daerah Operasi Tertentu*;



Memperhatikan ketentuan pengaturan waktu kerja bagi pengemudi baik yang diatur oleh UU Nomor 22 Tahun 2009 maupun oleh UU Nomor 13 Tahun 2003 ada beberapa hal yang perlu dicermati :

1. Ketentuan waktu kerja bagi pengemudi sebagaimana diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 belum cukup mengakomodasi kebutuhan pengaturan untuk mengurangi resiko kelelahan pada pengemudi angkutan umum, karena didalamnya tidak mengatur tentang waktu istirahat pengemudi secara akumulatif. Selain itu juga tidak diatur ketentuan waktu kerja bagi pengemudi bus malam yang memiliki resiko lebih tinggi dibandingkan pengemudi bus biasa;
2. Pada ketentuan waktu kerja bagi pengemudi angkutan umum tidak dijelaskan siapa yang menjalankan fungsi pengawasan, apakah lembaga yang bertanggung jawab di bidang transportasi ataukah tenaga kerja
3. Pada UU Nomor 13 Tahun 2003 masih terbuka peluang untuk mengatur waktu kerja dan waktu istirahat secara tersendiri (khusus) pekerjaan yang memiliki karakteristik khusus, termasuk didalamnya adalah pengemudi angkutan umum



## YANG PERLU MENJADI PERHATIAN

1. Penelitian dari *Australian Transportation Safety Board (ATSB)* menunjukkan bahwa faktor manusia (*human factor*) adalah penyebab yang memberi kontribusi sekitar 70 % dari seluruh *kecelakaan di Australia*, dan 85 % diantaranya adalah termasuk kasus penurunan *kewaspadaan (Lost of Situational Awareness)* yang disebabkan oleh faktor kelelahan.
2. Penurunan *situasional awareness* ini dapat mengarah kepada ketidakmampuan pengemudi dalam membuat keputusan (*decision making*) dan tindakan yang tidak sesuai
3. Dari sebagian besar kecelakaan yang dilakukan investigasi oleh KNKT, faktor penurunan *situasional awareness* ini menjadi faktor penyebab utama pengemudi tidak mampu mengendalikan kendaraan
4. Dalam kasus kecelakaan angkutan umum di Indonesia, semua perusahaan yang terlibat dalam kecelakaan tidak ada yang mengatur ketentuan waktu libur bagi pengemudi dan tidak pernah dilakukan kontrol kesehatan pada pengemudi sehingga potensi pengemudi untuk mengalami kelelahan saat bekerja sangat tinggi dan ini merupakan kondisi yang berbahaya.



## SARAN

1. Ketentuan tentang Sistem Manajemen Keselamatan perlu didorong implementasinya pada perusahaan angkutan umum khususnya AKAP serta perusahaan transporter B3/angkutan berat lainnya
2. Implementasi SMK tersebut perlu didukung dengan regulasi yang lebih bersifat supportif dan menjadi dasar pengambilan kebijakan.
3. Agar dapat dibuat road map berupa target implementasi SMK dimana didalamnya tergambar dengan jelas time horizon pencapaian, sasaran, kendala, sumber daya yang diperlukan dsb



**TERIMA KASIH**