

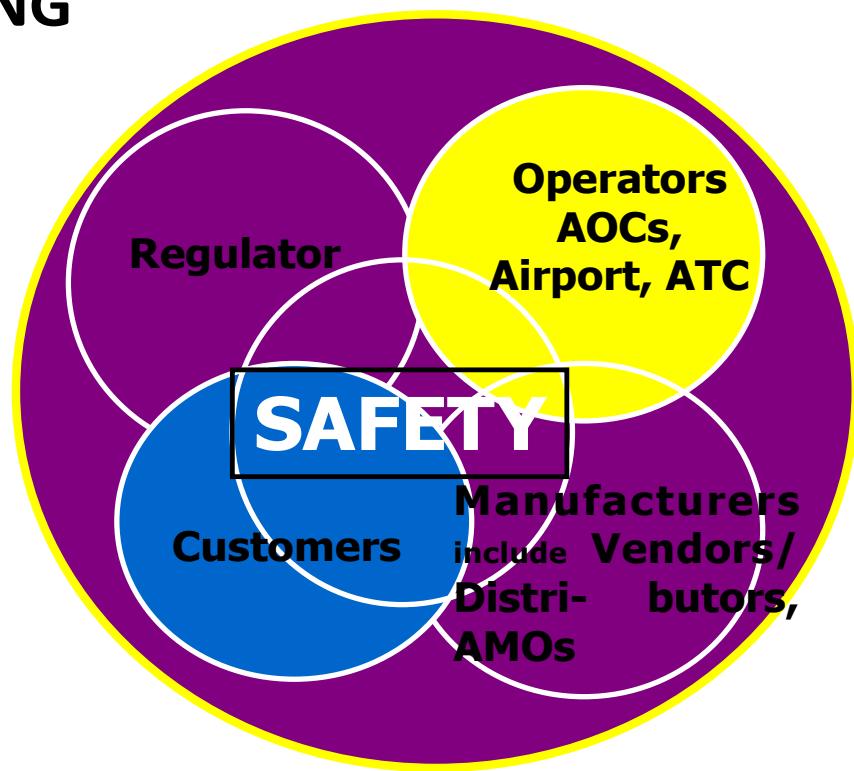
STUDI KASUS TRANSPORTASI DI SEKITAR KITA

OLEH: BUDHI M. SUYITNO
DEKAN FT UNIVERSITAS PANCASILA
ANGGOTA AIPI (AKADEMI ILMU PENGETAHUAN INDONESIA)

Jakarta, Selasa 15 Nopember 2022

- **SAFETY'BUILDING'**

SAFE AIRPLANE + SAFE OPERATION + SAFE INFRASTRUCTURE = SAFE AIR TRAVEL





MINISTRY OF TRANSPORTATION
Directorate General of Civil Aviation

In summary, our plan is to enhance:



26

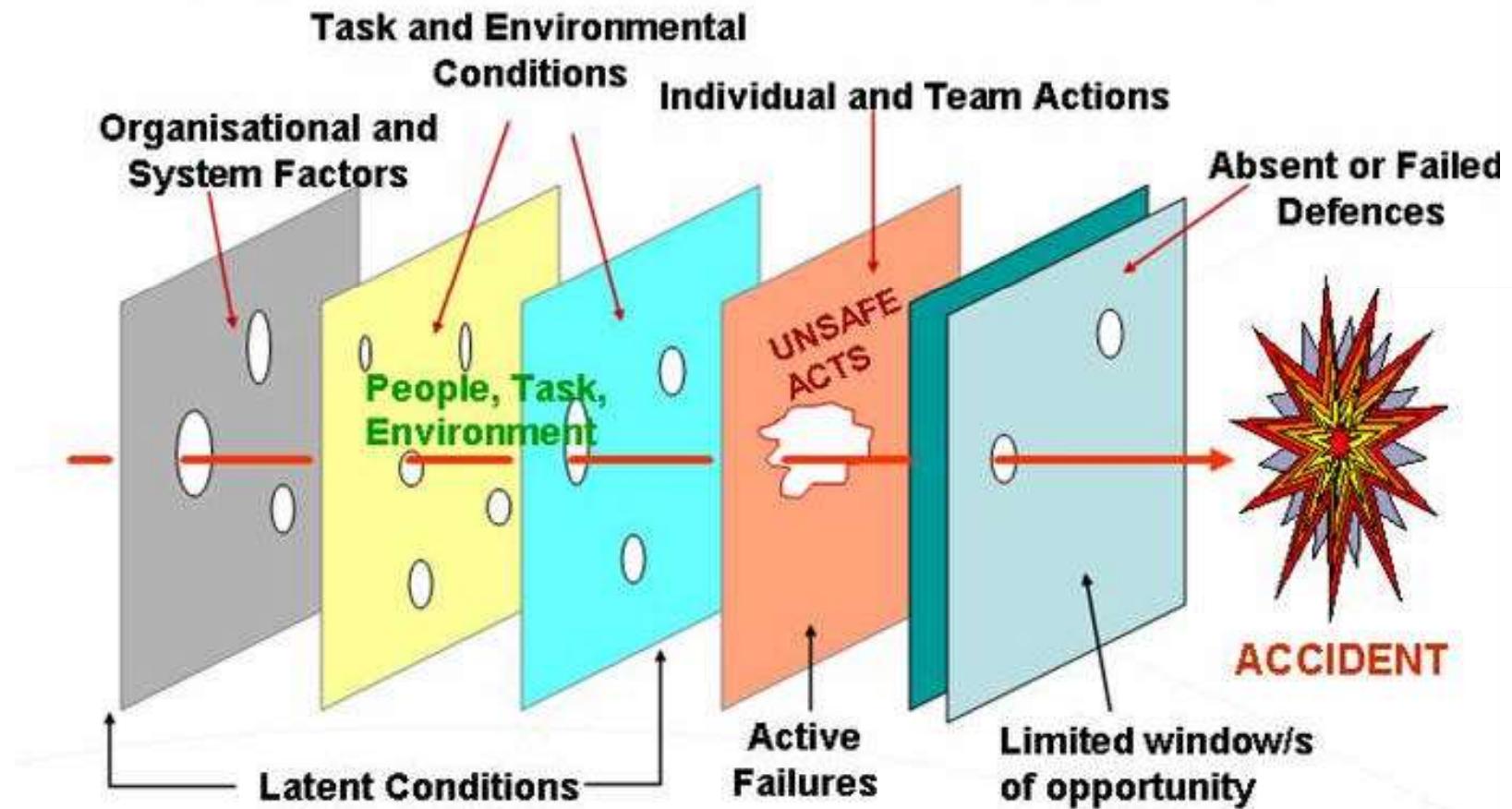


MINISTRY OF TRANSPORTATION
Directorate General of Civil Aviation

We need to address root causes of accidents

The Reason Model

(adapted from Reason, 1990)



KEMANDIRIAN'OTORITAS'PENERBANGAN'(REGULATOR)'DENGAN'
PENDEKATAN'8'ELEMEN'UTAMA'(Ref. ICAO)'





REGULATOR VS OPERATOR

Case	Regulator	Operator	Status
I	Yes	Yes	<ul style="list-style-type: none">• Bilateral / Multilateral Recognition (agreement)Approved product
II	Yes	No	<ul style="list-style-type: none">• Bilateral / Multilateral Recognition (agreement)Non Approved product
III	No	Yes	<ul style="list-style-type: none">• No Bilateral / Multilateral Recognition (agreement)Non Approved product
IV	No	No	<ul style="list-style-type: none">• No Bilateral / Multilateral Recognition (agreement)Non Approved product

- KESELAMATAN (SAFETY) adalah :

Suatu kondisi dimana resiko yang membahayakan orang, properti dapat dikurangi atau dapat dijaga pada tingkat yang dapat diterima (*minimal accepted level of safety*) melalui suatu suatu proses berkelanjutan melalui identifikasi bahaya dan manajemen resiko (ICAO Doc. 9859).

Catatan:

zero accident merupakan *ultimate goal*, walaupun untuk jangka panjang hampir mustahil dicapai, maka regulator akan selalu mengatur, membina dan mengawasi untuk menuju kondisi ideal tersebut.

- KEAMANAN (*Security*) adalah :

Suatu kondisi terjadinya pelanggaran hukum, regulasi (peraturan), persyaratan dan segala tindakan yang **bertentangan dengan hukum (*unlawful act*)** sehingga membahayakan nyawa orang, properti atau menghambat pengoperasian penerbangan.

Beberapa diantara contoh seperti sabotase, terorisme, mengangkut/membawa barang-barang berbahaya (senpi, senjata tajam, bahan peledak dsb.), awak pesawat tak menunjukkan lisensinya dll.

- LAIK UDARA (*Airworthy*) adalah :

Suatu kondisi kelayakan pesawat terbang beserta seluruh komponen, perlengkapan, dokumen, seluruh elemen sistem dan awak pesawatnya yang selalu mematuhi (*comply with*) regulasi dan sesuai dengan (*conform to*) standar keselamatan penerbangan.

STUDI KASUS

- 1. KASUS UNDANG-UNDANG NO.1/2009 PENERBANGAN**
 - a. Kasus BAB IX (#1)**
 - b. Kasus Pasal 468 (#2)**
- 2. KASUS MTI/BPSDM SCTW'95 (#3)**
- 3. KASUS KRL MEDAN-KUALANAMU (#4)**
- 4. INDUSTRI PENERBANGAN**
 - a. EU BAN/ EC LETTER 4 JULY 2007 (#5)**
 - b. KECELAKAAN DI ADISUCIPTO (#6)**
 - c. Kasus CN-235 (#7)**
- 5. KASUS INDUSTRI PERKERETAAPIAN (#8)**
- 6. KASUS KECELAKAAN FERRY TOBA (#9)**
- 7. STUDI KASUS NO. 10: UU NO. 22/2009 LLAJ (#10)**

KASUS NO. 1

UU NO. 1 /BAB IX : KEPENTINGAN INTERNASIONAL ATAS OBYEK PESAWAT UDARA (12 PASAL)

- Pasal 71
- Objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, dan/atau perjanjian sewa guna usaha.
- Pasal 72
- Perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 dapat dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak pada perjanjian tersebut.
- Pasal 73
- Dalam hal perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 tunduk pada hukum Indonesia, perjanjian tersebut harus dibuat dalam akta otentik yang paling sedikit memuat:
 - identitas para pihak;
 - identitas dari objek pesawat udara; dan
 - hak dan kewajiban para pihak.

KASUS NO. 1

- Pasal 74
- (1) Debitur dapat menerbitkan kuasa memohon deregistrasi kepada kreditur untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor atas pesawat terbang atau helikopter yang telah memperoleh tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.
- (2) Kuasa memohon deregistrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus diakui dan dicatat oleh Menteri dan tidak dapat dibatalkan tanpa persetujuan kreditur.
- (3) Kuasa memohon deregistrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tetap berlaku pada saat debitur dinyatakan pailit atau berada dalam keadaan tidak mampu membayar utang.
- (4) Kreditur merupakan satu-satunya pihak yang berwenang untuk mengajukan permohonan penghapusan pendaftaran pesawat terbang atau helikopter tersebut sesuai dengan ketentuan-ketentuan dalam kuasa memohon deregistrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

KASUS NO. 1

- Pasal 80
- Pengadilan, kurator, pengurus kepailitan, dan/atau debitur harus menyerahkan penguasaan objek pesawat udara kepada kreditur yang berhak dalam jangka waktu yang ditetapkan oleh Pemerintah.
- Pasal 81
- Tagihan-tagihan tertentu memiliki prioritas terhadap tagihan dari pemegang kepentingan internasional yang terdaftar atas objek pesawat udara.
- Pasal 82
- Ketentuan dalam konvensi internasional mengenai kepentingan internasional dalam peralatan bergerak dan protokol mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan pesawat udara, di mana Indonesia merupakan pihak mempunyai kekuatan hukum di Indonesia dan merupakan ketentuan hukum khusus (*lex specialis*).

KASUS NO. 1

- **Indonesia salah satu negara yang telah meratifikasi *Capetown Protocol* (*THE CONVENTION ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT ON MATTERS SPECIFIC TO AIRCRAFT EQUIPMENT*);**
- **Banyak maskapai penerbangan yang memilih menyewa pesawat daripada membeli;**
- **Banyak kasus terjadi penyewa (*lessee*) mengalami gagal bayar, tapi membiarkan pesawat sewaan berada di wilayah Indonesia sehingga merugikan pemilik (*lessor*);**
- **BAB IX ini “*by accident*” lolos dari pembahasan antara legislatif dan eksekutif.**

PERTANYAAN KASUS NO. 1

- Bagaimana tanggungjawab etika/moral dari para anggota legislatif/ eksekutif/ industri/ bisnis yang terlibat kasus ini?
- Sejauh manakah pengawasan *Judicial Review* dari Komisi Yudisial dan masyarakat agar efektif?
- Bagaimanakah Mahkamah Konstitusi dapat turut mengambil peran agar kasus seperti ini tak terulang?
- Bagaimana proses uji materi agar menjadi efektif?
- Jawaban semua pertanyaan diatas: **INI PROSES POLITIK ! ATAU TEPATNYA KONSPIRASI POLITIK DAGANG SAPI**

KASUS NO. 2

REGULASI TERKAIT:

- ✓ UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea*.
- ✓ UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- ✓ UU No. 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup
- ✓ PP No. 38 tentang Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)
- ✓ *Civil Aviation Safety Regulation (172, 173)*
- ✓ Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional
- ✓ Annex 11 *Air Traffic Services*
- ✓ *Regional Air Navigation Meeting (RAN)*
- ✓ Laporan Kongres Kedirgantaraan Nasional Kedua
- ✓ Sumber – Sumber Lain yang Terkait

CNS-ATM

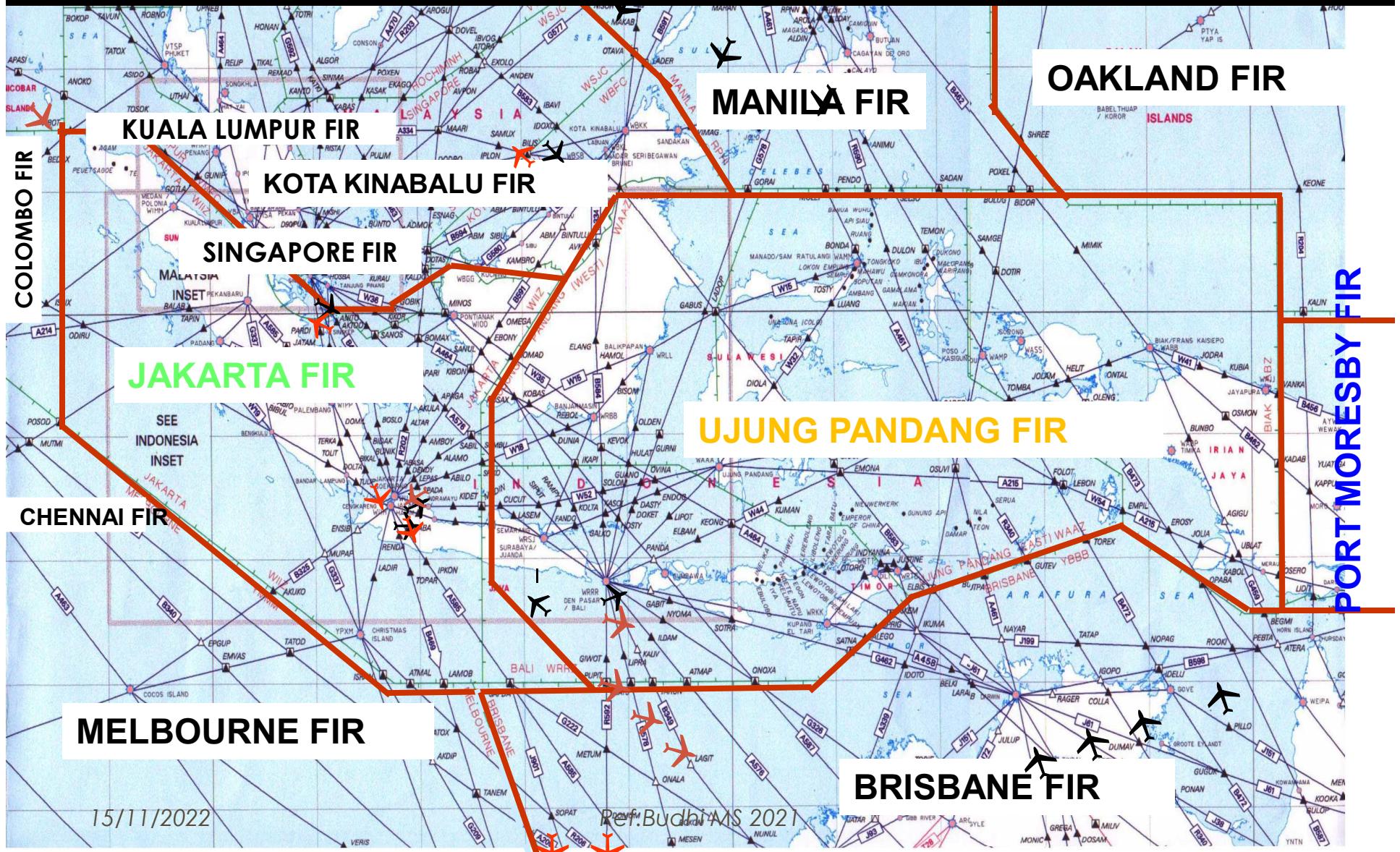
(COMMUNICATION, NAVIGATION AND SURVEILLANCE-AIR TRAFFIC MANAGEMENT)

CNS are related to re-enforcement of infrastructure, technology, operating system and human resources development, while ATM focuses on the implementation of efficient and effective management on the airspace

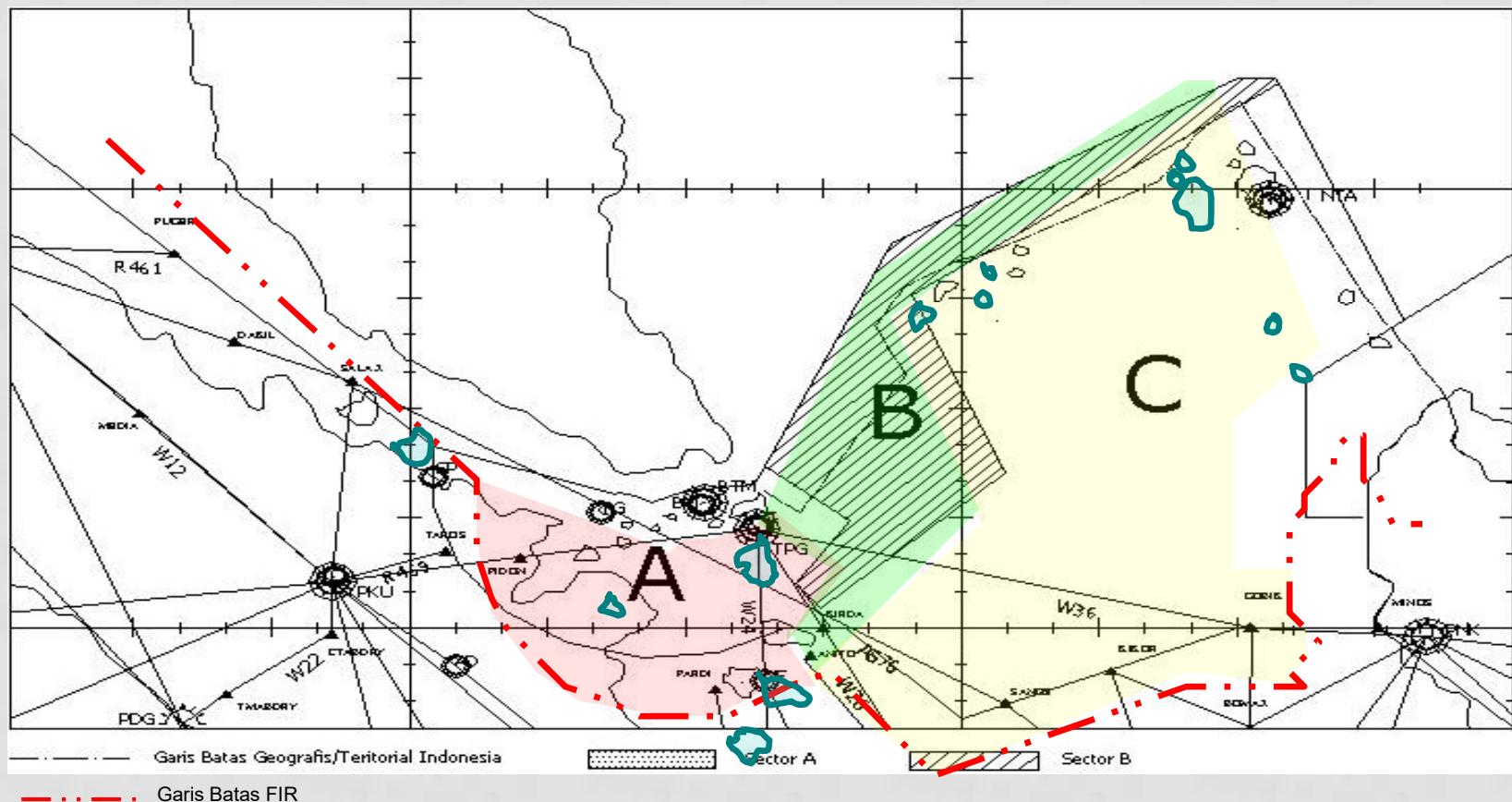
- ATC
- air traffic flow management
- airspace management
- flight efficiency
- fuel conservation.

**MORE THAN 4000 TRAFFIC MOVEMENTS / DAY
OPERATING WITHIN JAKARTA & UJUNG PANDANG FIRs WHICH ARE
CONTROLLED BY JAKARTA ATSC & UJUNG PANDANG ATSC**

Source MATSC



GARIS BATAS GEOGRAFIS/TERITORIAL KEPULAUAN INDONESIA
MENURUT PP 38 TH 2002 DAN
SEKTOR A,B,C (SESUAI DG PERJANJIAN BILATERAL 21 SEPTEMBER 1996
(RUANG UDARA DI ATAS KEPULAUAN NATUNA)



Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara
15/11/2022 Ref.Budhi MS 2021

KEDAULATAN UDARA INDONESIA (SOVEREIGNTY)

KEDAULATAN ATAS WILAYAH RUANG UDARA

- Chicago Convention
 - article 1 tentang kedaulatan: The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.
 - article 2 tentang territory Negara: For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.
- Pada RAN I Honolulu tahun 1973 diputuskan bahwa ruang udara di atas Kepulauan Natuna dan Riau adalah dalam batas FIR Singapura, di mana untuk pengelolaannya di atas ketinggian 20.000 kaki oleh Singapura sedangkan 20.000 kaki kebawah oleh Malaysia.
- Dengan disahkannya United Nations Convention Law of the Sea – UNCLOS tahun 1982, sesuai dengan asas negara kepulauan, maka ruang udara di atas Natuna termasuk teritorial Negara Kesatuan Republik Indonesia.
 - Catatan: masalah Kedaulatan Negara (sovereignty) sudah selesai, tapi Hak untuk Berdaulat (sovereignty right) belum.

KASUS NO. 2

UU NO. 1 TAHUN 2009 TENTANG PENERBANGAN

Pasal 458

Wilayah udara Republik Indonesia, yang pelayanan navigasi penerbangannya didelegasikan kepada negara lain berdasarkan perjanjian sudah harus dievaluasi dan dilayani oleh lembaga penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan paling lambat 15 (lima belas) tahun sejak Undang – undang ini berlaku.

PERTANYAAN KASUS NO. 2

- Bagaimana merealisasikan amanat Pasal 458 UU Penerbangan ini?
- Adakah pertimbangan nasional/internasional yang harus diperhitungkan terlebih dahulu?
- Siapakah yang sebaiknya terlibat dalam realisasi amanat Pasal 458 tersebut?
- Apa resikonya jika pihak asing bertahan tak bersedia menyerahkan FIR yang dikuasainya?
- Siapa yang paling bertanggungjawab?

SOLUSI KASUS NO. 2

- Ini masalah Hak untuk Berdaulat (*Sovereign Right*) , bukan masalah Kedaulatan Negara
- Menyiapkan SDM yang *non conflict of interest* dalam jumlah dan kualitas kompetensi yang sesuai dengan regulasi dan standar keselamatan penerbangan;
- Meningkatkan (*upgrading*) sistem CNS-ATM setara dengan Australia atau Singapura;
- Menyediakan Pendidikan dan latihan SDM navigasi penerbangan yang berkelas dunia;
- Mengikuti dan mengaplikasikan IPTEK terus menerus sehingga selalu kompetitif;
- Menyempurnakan Regulasi dan organisasi/ kelembagaan bertaraf internasional;
- Menyusun *time schedule pengambil-alihan FIR Singapura*;
- **Well Done !!**

KASUS NO. 3: SCTW '95

1. Semua MTI (*maritime training institute*) di Indonesia harus memenuhi persyaratan SCTW'95 (*standard certification and training for seafarers '95*), diantara syarat tersebut mempunyai Quality Management System (QMS) yang telah berlaku;
2. Pihak Kemenhub menunjuk konsultan Malaysia untuk menyiapkan QMS tersebut bagi semua MTI di lingkungan BPSDM maupun Swasta yang dananya ditanggung oleh masing-masing MTI;
3. **Dalam diskusi di Kemenhub yang dihadiri pihak Ditjenla, BPSDM, representasi Konsultan dan dipimpin oleh Sekjen, muncul kejanggalan sbb.:**
 - a. Konsultan membuat laporan ke IMO yang isinya seolah-olah semua MTI telah memberlakukan QMS, padahal belum;
 - b. Konsultan melaporkan bahwa audit ke semua MTI telah dilaksanakan dengan baik dan lengkap;
 - c. Konsultan mengakui perbuatannya, jika tak ada yang lapor ke IMO, maka tak ada masalah.

PERTANYAAN DAN SOLUSI KASUS NO. 3

Pertanyaan:

1. Apakah pekerjaan konsultan ini valid?;
2. Bagaimanakah meyakinkan semua pihak bahwa hasil konsultan ini dapat dipertanggung-jawabkan secara regulasi dan standard SCTW'95?.

Jawab:

1. Sama sekali tidak valid;
2. Tak dapat meyakinkan, sebab jadwal audit konsultan ke beberapa MTI dilakukan pada bulan Maret di hari minggu yang tak masuk akal;
3. Akhirnya jasa konsultan ini batal.

KASUS NO. 4: KRL MEDAN-KUALANAMU

1. Pemenang tender manufaktur Korea yang bermitra dengan perusahaan lokal;
2. Masa uji coba sebelum selesai proses sertifikasi dilakukan sambil beroperasi, penumpang sudah dipungut bayaran;
3. Resiko yang ditanggung penumpang jika terjadi kecelakaan tak ditanggung asuransi;
4. Kedua pihak regulator dan operator tak paham kondisi ini, membiarkan produk *prototype KRL* beroperasi layaknya kondisi normal.

Pertanyaan

1. Bagaimana proses sertifikasi yang seharusnya diselesaikan oleh pihak pemenang tender?;
2. Bagaimana tindakan regulator di satu pihak dan operator di lain pihak?

SOLUSI KASUS NO. 4: KRL MEDAN-KUALANAMU

1. Pemenang tender wajib memenuhi regulasi dan UU No.23/2007 tentang Perkeretaapian;
2. Pihak Regulator wajib menjalankan perintah UU No.23/2007 tanpa kompromi yaitu menerbitkan peraturan/regulasi terkait, menegakkan peraturan dan mengawasi para operator agar selalu *comply with safety regulations and conform to safety standards*;
3. Segera dalam waktu sesingkat-singkatnya menyelesaikan proses Sertifikasi Tipe, sehingga produk KRL tersebut laik operasi.



MINISTRY OF TRANSPORTATION
Directorate General of Civil Aviation

We cannot and will not accept accidents



Our objective is to a respected, regional leader in delivering safe, secure, compliant and efficient aviation services

WE ARE AT A CRITICAL TIME IN AVIATION SAFETY AND SECURITY

KASUS NO. 5: POSISI REGULATOR

- ✓ Agar suara Indonesia di dengar dunia penerbangan, maka keanggotaan di ICAO Council jadi keharusan.
- ✓ Sesuai pasal 10 UU No.1/2009, perlu konsistensi Regulator sebagai pengatur, pembina dan pengawas industri penerbangan sipil
- ✓ Keselamatan Penerbangan Indonesia mendapat predikat Kategori Idari ICAO dan FAA Amerika, tetapi untuk keamanan baru Bandara Ngurah Rai Bali yang lulus audit TSA (*Transport Security Agency*) Amerika (satu dari 25 bandara internasional di Indonesia).
- ✓ Peningkatan kapasitas organisasi (regulator/opertor), SDM, manajemen dan sistem keselamatan, keamanan dan pelayanan terus menerus.

KASUS NO. 5

EUROPEAN COMMISSION LETTER, 4 JULY 2007

SUBJECT : UPDATE OF THE COMMUNITY LIST OF AIR CARRIERS ON WHICH THE EUROPEAN COMMISSION (EC) HAS IMPOSED AN OPERATING BAN.

- 1. The Air Safety Committee met to examine this issue from 25 to 27 June 2007 in Brussels.**
- 2. On 4 July the European Commission formally adopted a Regulation amending Regulation 474/2006 EC establishing the list of air carriers which are subject to an operating ban within the community**
- 3. This Regulation shall be published in the Official Journal of the European Communities on Thursday 5 July and will enter into force on Friday 6 July 2007**
- 4. The Commission has decided that, taking into account the common criteria in the Annex to EC Regulation – i.e. the list of air carriers of which all operation are subject to an operating ban within the community.**

KASUS NO. 5

EU LETTER, 4 JULY 2007

AN OPERATING BAN ON THE FOLLOWING GROUNDS ;

- 1.Verified evidence of serious safety deficiencies on the part of all air carriers certified in Indonesia, identified by a safety audit report carried out by Indonesia's civil aviation authority following a succession of accidents, which revealed that none of the country's air carriers meet relevant safety standards;
- 2.The U.S Department of Transportation's Federal Aviation Administration (FAA) lowered Indonesia's safety rating in its IASA programme, for the reason that Indonesia fails to comply with international safety standards set by the International Civil Aviation Organization (ICAO). Such a measure amounts effectively to an operating ban on all carriers certified by Indonesia. As a consequence, Indonesian carriers will not be permitted to commence service to the United States;

KASUS NO. 5

EU LETTER, 4 JULY 2007

3. The last ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) report, related to the audit performed from 6 to 15 February 2007, has indicated serious shortcomings with regard to the capability of the civil aviation authorities of Indonesia to perform their air safety oversight responsibilities;
4. The Competent authorities of Indonesia demonstrated an insufficient ability to implement and enforces the relevant safety Standard. Furthermore, these authorities did not reply adequately and in a timely manner when concerns about the safety of the operation of carriers licensed in Indonesia were raised by the Commission.

KASUS NO. 5

INDONESIAN DGAC POSITION

1. The Indonesian authority (the Directorate General of Civil Aviation, DGAC) carried out a safety oversight audit based on compliance records of all commercial operators (schedule and non schedule airlines). The audit report indicated 3 categories of compliances. Category I covers any operator has an excellent compliance (more than 85%), Category II has a good compliance (more than 65% but less than 85%) and while Category III has a poor compliance (less than 65%). It was first announced on March 2007, and repeated quarterly. This category methodology was originally developed by DGCA and first recognized by Arab Saudi Authority, followed by Japan, Australia and EU later on.
2. The FAA safety audit was carried out on July 2007 and came into force later on September 2007 (2 months after EU ban).
3. The draft of ICAO USOAP final report was sent to DGCA 2 weeks after or early March 2007, and disclosed by ICAO on September 2007.
4. There were 17 EU letters in the last three years which were not well responded.

PERTANYAAN KASUS NO. 5

- Persiapan apa saja yang harus dilakukan dalam menghadapi perundingan kasus ini?
- Bagaimana menentukan langkah-langkah, taktik dan strategi jitu, agar kepentingan nasional terjaga?
- Bagaimana antisipasi peran pemerintah/ regulator ke depan dan diplomasi apa yang harus dikembangkan agar kasus seperti ini tak terulang lagi?

SOLUSI KASUS NO. 5

INDONESIAN DGAC POSITION

- *EU Aviation Safety Unit is not The EASA (European Aviation Safety Authority)*
- *No fact finding (through audit) conducted by EU prior to the EU Ban*
- *No evidence shown by EU concerning Indonesian Airlines*
- *No corrective actions opportunity given by EU to the auditee (Indonesian DGAC)*
- *This EU Ban is somehow part of 'blaming and shaming diplomacy'*

KASUS NO. 6

KECELAKAAN PESAWAT DI YOGYAKARTA

MARET 2017

Dua minggu setelah kecelakaan pesawat di Yogyakarta tsb, pihak Konsul Kedubes Australia menemui Dirjen Hubud di bulan Maret 2007, menanyakan perihal bandara Adi Suciyo Yogyakarta sbb.:

- 1. Mengapa tak mempunyai SOB (serifikat operasi bandara) yang berlaku?**
- 2. Bukankah itu menyalahi regulasi keselamatan nasional/internasional?**
- 3. Bagaimana pertanggungjawaban DJU (DGAC)?**

PERTANYAAN KASUS NO. 6

- 1. Bagaimana merubah posisi Indonesia yang dibawah angin menjadi berimbang atau bahkan bias diatas angin?**
- 2. Taktik dan strategi macam apa yang harus dipersiapkan untuk menghadapi masalah yang dilematis ini?**
- 3. Bagaimana dalam waktu sesingkat-singkatnya dapat mencapai *win-win solution*?**

SOLUSI KASUS NO. 6

- Jawab Dirjen Hubud (DGAC) sbb:
1. Sebelum memberi jawaban, bolehkah numpong tanya, mengapa manifest penumpang tertera nama seorang perempuan/ibu tapi jasadnya ternyata seorang perwira polisi (kolonel?) Australia?
 2. Apakah ada operasi *under cover* sebelum kedatangan PM Australia ke Yogyakarta, yang tak dilaporkan kepada pihak pemerintah Indonesia?
 3. Kasus selesai.

KASUS NO. 7

PESAWAT CN-235-100/110

- **LAPORAN OLEH OPERATOR DAN AIRLINES:**

- Ditemukan korosi, retak atau kombinasi keduanya di komponen *elevator torque tube* (panjang sekitar 500 mm dan diameter 50 mm) yang terletak di bagian ekor pesawat;
- Penemuan tersebut mengindikasikan bahwa kerusakan dapat terjadi pada pesawat yang berumur kurang dari setahun beroperasi, baik yang keluaran pabrik PT. IPTN maupun CASA Spanyol.
- Untuk pesawat yang umur operasinya lebih dari 2 tahun, ditemukan korsi berat di sepanjang *torque tube* dan retak dari tempat dua *brecket* yang berseberangan sampai ke masing2 ujungnya.
- Elevator merupakan salah satu alat kontrol dan berfungsi sebagai kemudi untuk gerakan pesawat menuik/mendaki yang sangat vital. Kegagalan fungsi ini megakibatkan pesawat menuik tanpa kendali sebelum *crash* di permukaan tanah.

PERTANYAAN KASUS NO. 7

- Pertama kali dilaporkan ke DJU yang diteruskan ke Menhub th 1993, dan oleh Menhub kemudian disampaikan ke Dirut PT. IPTN/ Menristek/Ka BPPT;
- Pihak PT. IPTN melalui Dirutnya membantah, dan menyatakan bahwa pesawat CN-235 series tak ditemukan kasus korosi maupun retak di *torque tube* nya.

Pertanyaan:

Bagaimana solusinya?

SOLUSI KASUS NO. 7

- Fakta di lapangan menyatakan benar adanya korosi dan retak di komponen CN-235 tersebut;
- Pihak Kemenristek/ PT.IPTN akhirnya dapat diyakinkan setelah ditunjukkan beberapa bukti komponen yang sudah dilepas di hangar PT. Merpati di Surabaya;
- Korosi terjadi karena kesalahan manufaktur yang menimbulkan *residual stress* pada *microstructure grain* yang mengakibatkan *inter-grainular corrosion*;
- Kesalahan pemilihan Al 7075 yang fatigue endurance nya lemah mengakibatkan terjadinya keretakan yang menjalar;
- Kombinasi korosi dan retak sangat berbahaya, oleh karenanya sebagai solusi dilakukan perbaikan proses manufaktur (*extruded tube*) dan penggunaan Al 2023 yang tahan fatigue.

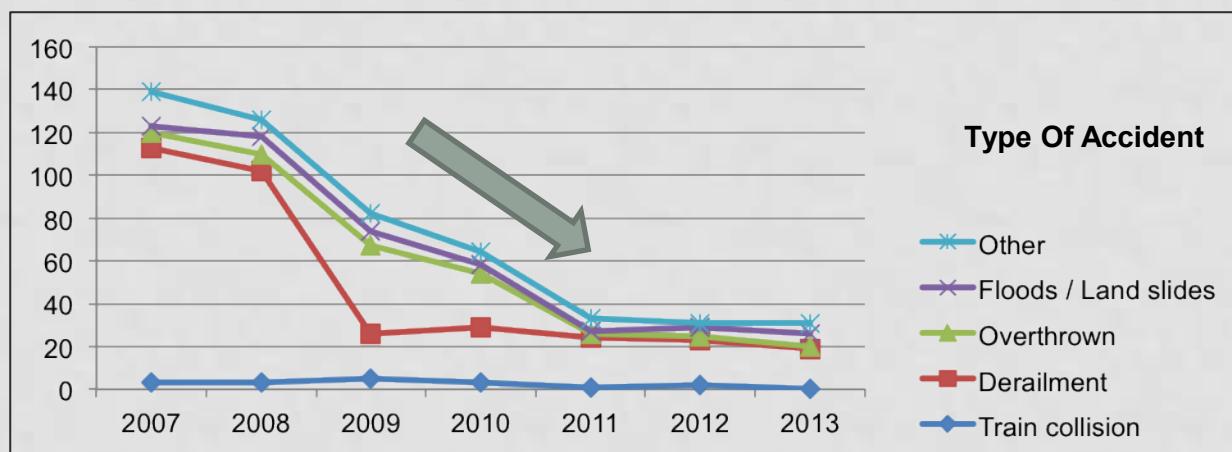
STUDI KASUS NO. 8: KECELAKAAN KA (2011)

- Kecelakaan KA “head to head” dan “sodomi”, masih terjadi;
- Regulasi keselamatan (reglemen) selama puluhan tahun hamper tak pernah di revisi;
- UU No. 23/2007 tentang perkeretaapian belum dilengkapi secara tuntas peraturan dibawahnya secara terinci;
- Personil Ditjen KA baru berjumlah sekitar 500 orang



ACCIDENT YEAR 2007 - 2013

NO	TYPE OF ACCIDENT	YEAR					
		2007	2008	2009	2010	2011	2013
1	Train collision	3	3	5	3	1	2
2	Derailment	110	99	21	26	23	19
3	Overthrown	7	8	41	25	2	1
4	Floods / Land slides	3	8	7	4	1	4
5	Other	16	8	8	6	6	5
TOTAL		139	126	82	64	33	31



Average Growth of Accident rate year 2007-2012 (-30%)

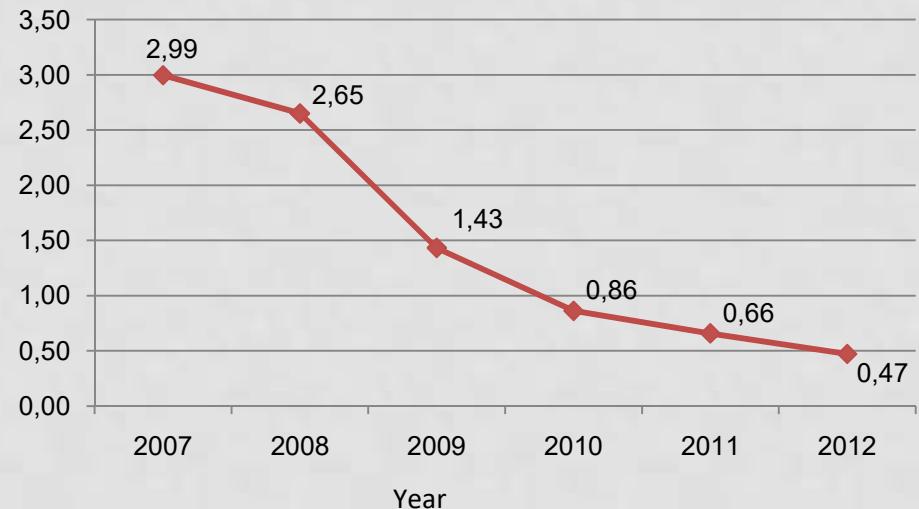


RATE OF ACCIDENT

Year	Accident	Distance (KM)	RoA
2007	139	46.414.271	2,99
2008	126	47.568.579	2,65
2009	69	48.188.833	1,43
2010	42	48.722.833	0,86
2011	33	50.140.079	0,66
2012	31	65.635.028	0,47

Average Growth of Accident rate 2007 - 2012 to **-30%**

Rate of Railway Accident





PERATURAN PERUNDANGAN PERKERETAAPIAN

UU No. 23 tahun 2007

PP No. 6 tahun 2017

Tentang perubahan atas
PP No. 56 tahun 2009

PP No. 61 tahun 2016

Tentang perubahan atas
PP No. 72 tahun 2009

Bidang Prasarana, Sarana, SDM, Tatanan dan
Pembinaan, dan Bidang Kelembagaan Perkeretaapian

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api, dan
Tarif

- **10 PM untuk Prasarana**
- **15 PM/ KM untuk Sarana**
- 16 PM/ KM untuk SDM
- 4 PM untuk Tatanan dan Pembinaan
- 4 PM untuk Kelembagaan

- 10 PM untuk Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
- 14 PM untuk Tarif

Baru mengakomodir Persyaratan Teknis
Prasarana dan Standar Spesifikasi Sarana
Kereta Api Berkecepatan Normal



KERETA API BERKECEPATAN TINGGI, MONOREL,
MOTOR INDUKSI LINIER, GERAK UDARA,
LEVITASI MAGNETIK, TREM, KERETA GANTUNG



PERTANYAAN KASUS NO. 8

- Bagaimana mengatasi kasus keselamatan, keamanan dan kenyamanan perkeretaapian di Indonesia?;
- Bagaimana mengatasi pertumbuhan industri perkeretaapian yang cukup pesat ini (ada pengembangan jalur KA di luar Sumatra, Sulawesi, Kalimantan dan Papua, MRT, LRT, multi-operator dsb.)?
- Bagaimana menghadapi tuntutan “multi-operator” di masa yang akan datang?;

SOLUSI KASUS NO. 8

- Internal PT. KAI melakukan *safety assessment* mendalam, dan memutuskan untuk meningkatkan pemahaman maupun kompetensi SDM terhadap keselamatan KA melalui pelatihan difasilitasi oleh Asosiasi Perkeretaapian Australia;
- Rencana program keselamatan PT. KAI, kemudian dipresentasikan di UKP4 yang diteruskan ke Wakil Presiden;
- UKP4 juga meminta masukan dari beberapa nara sumber yang pernah terlibat di Tim Nasional EKKT, yang menyarankan:
 - a. memperkuat Regulator Ditjen KA;
 - b. membentuk Direktorat Keselamatan di PT. KAI;
 - c. memberlakukan persyaratan/ kewajiban di semua aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan (penertiban bangunan liar khususnya di jalan rel, penentuan Kawasan steril di tiap stasiun, penertiban penumpang diatas gerbong, pemberlakuan e-ticket, pemesanan tiket on-line, dsb.).

STUDI KASUS NO. 9: KECELAKAAN FERRY/ASDP TOBA

- Kecelakaan Ferry terjadi di danau Toba yang membawa korban jiwa lebih dari 200 orang;
- Surat ukur kapal ferry, kapal kayu yang dimodifikasi struktur atas pakai metal dan dimuat penumpang/barang lebih dari kapasitasnya (titik berat geser keatas dan labil);
- Pelampung tersedia, tapi terkunci takut diambil penumpang;
- Kendaraan dan barang yang diangkut wajib diikat (*lassing*) nyatanya tidak, sehingga mempengaruhi stabilitas;
- Kendaraan dan barang yang diangkut wajib diikat (*lassing*) nyatanya tidak;
- Modifikasi dilakukan tanpa referensi dari regulator;
- Operator kurang memahami aspek keselamatan danau;
- Regulator daerah tidak berfungsi
- Kemenhub melimpahkan kewenangan ASDP ke Pemda, tanpa pembinaan kompetensi sebagai regulator di daerah;
- ASDP dibina oleh Kemenhub melalui pejabat setingkat Eselon III (Kasubdit ASDP) di bawah naungan Ditjen. Perhubungan Darat;

PERTANYAAN KASUS NO. 9: FERRY TOBA

- Hikmah apakah yang dapat dipelajari atas kasus kecelakaan ferry di danau Toba ini?;
- Bagaimanakah mengantisipasi penyempurnaan/ perbaikan system ASDP ke depan?;
- Bagaimana membedah kasus ini dengan menggunakan 8 elemen audit seperti yang dipakai ICAO?

SOLUSI KASUS NO. 9: FERRY TOBA

- Masalah ini mengungkap adanya bahaya latent di lingkungan Kemenhub bahwa fungsi regulator tak bekerja smestinya;
- Penyempurnaan/perbaikan berawal dari tataran regulasi, organisasi, kapasitas/kompetensi SDM, SNPK (standar, norma, prosedur dan kriteria) secara menyeluruh dan total dan laian-lain;
- Penggunaan 8 elemen USOAP/ICAO dapat dilakukan dengan sedikit penyesuaian dan dilakukan oleh Tim Terpadu yang berpengalaman dan bebas konflik kepentingan.

STUDI KASUS NO. 10: UU NO. 22/2009 LLAJ

- Keselamatan tanggungjawab pemerintah (Kemenhub, KemPUPR, Kemendagri/Pemda, Kemen Industri, Kemen Lingk. Hidup dll.);
- Keamanan LLAJ tanggungjawab Kepolisian Republik Indonesia.
- Jalan Tol dinaungi oleh Badan Otoritas Jalan Tol
- ASDP dibawah naungan Ditjen Darat setingkat Eselon III (Kasubdit).

Pertanyaan:

Darimana perbaikan sistem ASDP dimulai

SOLUSI KASUS NO. 10: UU NO. 22/2009

- Perlu dilakukan revisi UU No. 22/2009 dan sekaligus UU No. 17/2008 agar ada pemisahan antara ASDP dari Ditjen. Perhubungan Darat
- Perioda transisi dapat melalui persiapan regulasi, organisasi, kapasitas/kompetensi SDM, SNPK dan pengoperasian;
- Pemisahan secara tegas tanggungjawab dan fungsi masing-masing komponen regulator.

CHINESE & JAVANESE PROVERBS

He who blames others has a long way to go on his journey

Dia yang suka menyalahkan orang lain masih jauh jaraknya dari tujuan perjalanananya

He who blames himself is halfway there

Dia yang suka menyalahkan dirinya sendiri masih setengah jalan ke tujuan perjalanananya

He who blames no one has arrived

Dia yang tak pernah menyalahkan siapa-siapa berarti sudah sampai ke tujuannya

*Opo sing tumibo marang awakmu, ora wurung mung murih
becikmu dewe*

Apa yang menimpa dirimu, tak lain demi kebaikan dirimu semata

Terima kasih