



**MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 85 TAHUN 2018
TENTANG
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 34 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);

3. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

4. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1844) sebagaimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Keempat atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 814);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan.
2. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

3. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
4. Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat RUNK LLAJ adalah dokumen perencanaan keselamatan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
5. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
6. Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan adalah suatu analisis sistematis yang dilakukan untuk memberikan gambaran dalam rangka pemenuhan seluruh elemen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dalam bentuk Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
7. Pengamatan dan Pemantauan adalah kegiatan mengamati dan mengikuti perkembangan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan melalui laporan yang disampaikan Perusahaan Angkutan Umum.
8. Inspeksi adalah pengamatan langsung terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh inspektur/petugas yang ditunjuk oleh instansi/kepala masing-masing pembina lalu lintas dan angkutan jalan.
9. Audit adalah pemeriksaan formal terhadap objek tertentu dalam Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh auditor yang ditunjuk oleh pejabat yang menerbitkan izin.
10. Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah dokumen yang memuat rincian elemen sistem manajemen keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
11. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

12. Pemerintah Pusat adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
13. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.
14. Menteri adalah Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
15. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
16. Kepala Badan adalah Kepala Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.

Pasal 2

- (1) Peraturan Menteri ini merupakan pedoman dan tata cara pembinaan pelaksanaan dan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum untuk memastikan tata kelola keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan standar keselamatan yang ditetapkan.
- (2) Peraturan Menteri ini dibuat untuk memberikan pedoman bagi Perusahaan Angkutan Umum dalam menyusun Sistem Manajemen Keselamatan.

Pasal 3

Ruang lingkup pengaturan dalam Peraturan Menteri ini meliputi:

- a. pedoman penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- b. tata cara pembinaan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; dan
- c. sanksi administratif.

BAB II

PEDOMAN PENYUSUNAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

Pasal 4

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.
- (2) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat dalam paling lama 3 (tiga) bulan sejak izin penyelenggaraan angkutan umum diberikan.
- (3) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang telah dibuat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaporkan kepada pemberi izin penyelenggaraan angkutan umum sesuai dengan kewenangannya.
- (4) Dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan:
 - a. penilaian oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah;
 - b. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
- (5) Penyempurnaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan dalam hal:
 - a. perubahan RUNK LLAJ yang berpengaruh pada Perusahaan Angkutan Umum;
 - b. perubahan teknologi; dan
 - c. perubahan manajemen Perusahaan Angkutan Umum.

Pasal 5

- (1) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum meliputi:
 - a. komitmen dan kebijakan;
 - b. pengorganisasian;
 - c. manajemen bahaya dan risiko;
 - d. fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor;
 - e. dokumentasi dan data;
 - f. peningkatan kompetensi dan pelatihan;
 - g. tanggap darurat;
 - h. pelaporan kecelakaan internal;
 - i. monitoring dan evaluasi; dan
 - j. pengukuran kinerja.
- (2) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun oleh petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang sistem manajemen keselamatan angkutan umum.
- (3) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 6

- (1) Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) disusun dalam bentuk Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
- (2) Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sesuai dengan format yang tercantum dalam Lampiran II yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

BAB III
TATA CARA PEMBINAAN PELAKSANAAN
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN
ANGKUTAN UMUM

Bagian Kesatu
Umum

Pasal 7

- (1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah melakukan pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang dilaksanakan oleh Perusahaan Angkutan Umum.
- (2) Pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
 - b. pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
- (3) Pembinaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Bagian Kedua
Pelaksanaan Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan
Perusahaan Angkutan Umum

Pasal 8

- (1) Pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a dilakukan terhadap:

- a. Perusahaan Angkutan Umum yang telah membuat dan melaporkan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; dan
 - b. Perusahaan Angkutan Umum yang direkomendasikan untuk dilakukan penilaian ulang berdasarkan hasil audit.
- (2) Pelaksanaan penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Tim Penilai yang dibentuk oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.
 - (3) Tim penilai sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh petugas penilai yang memiliki sertifikat pendidikan dan pelatihan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
 - (4) Dalam hal petugas penilai sebagaimana dimaksud pada ayat (3) belum terbentuk maka penilaian dilaksanakan oleh pejabat struktural yang membidangi keselamatan.

Pasal 9

- (1) Hasil penilaian oleh Tim Penilai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 dituangkan dalam Berita Acara Hasil Penilaian.
- (2) Berdasarkan hasil penilaian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) Perusahaan Angkutan Umum dinyatakan memenuhi atau tidak memenuhi.
- (3) Bagi Perusahaan Angkutan Umum yang telah dinyatakan memenuhi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2) Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya menerbitkan Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
- (4) Bagi Perusahaan Angkutan Umum yang dinyatakan tidak memenuhi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (2)

wajib melakukan perbaikan Sistem Manajemen Keselamatan paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja.

- (5) Dalam hal Perusahaan Angkutan Umum tidak memperbaiki Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dikenai sanksi administratif.

Pasal 10

Sertifikat Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (3) berlaku selama 5 (lima) tahun sepanjang Perusahaan Angkutan Umum masih menjalankan usaha di bidang angkutan umum sesuai izin penyelenggaraan angkutan umum yang diberikan.

Bagian Ketiga

Pemberian Bimbingan Teknis dan Bantuan Teknis

Pasal 11

Pemberian bimbingan teknis dan bantuan teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b paling sedikit berupa kegiatan:

- a. penyuluhan terhadap Perusahaan Angkutan Umum;
- b. pembinaan teknis dan pelatihan terhadap penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum;
- c. sosialisasi terhadap peraturan dan pedoman penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum; dan/atau
- d. pemberian bantuan teknis keselamatan.

Bagian Keempat
Pengawasan Terhadap Pelaksanaan Sistem Manajemen
Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum

Pasal 12

Pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf c dilakukan dengan tahapan:

- a. pengamatan dan pemantauan;
- b. inspeksi; dan
- c. audit.

Pasal 13

- (1) Pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui pengamatan dan pemantauan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf a merupakan kegiatan mengamati dan mengikuti perkembangan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan melalui laporan yang disampaikan Perusahaan Angkutan Umum.
- (2) Pengawasan melalui pengamatan dan pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. kegiatan pengumpulan data sekunder; dan
 - b. monitoring dan evaluasi secara rutin.
- (3) Pengawasan melalui pengamatan dan pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh petugas yang dibentuk oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.
- (4) Hasil pengawasan melalui Pengamatan dan Pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa laporan perkembangan situasi dan kondisinya disampaikan kepada Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 14

- (1) Pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui inspeksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf b merupakan pemeriksaan rutin dan acaksecara menyeluruh terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
- (2) Pemeriksaan rutin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali setiap 2 (dua) tahun terhadap Perusahaan Angkutan Umum secara acak.
- (3) Pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui inspeksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh inspektur atau pejabat struktural bidang keselamatan yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.
- (4) Hasil pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui inspeksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa laporan keadaan dan kinerja obyek yang di inspeksi dan disampaikan kepada Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 15

- (1) Pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui audit sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 huruf c merupakan pemeriksaan khusus dan sistematis terhadap tingkat kepatuhan Perusahaan Angkutan Umum terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.
- (2) Pengawasan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum melalui audit sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh auditor yang ditunjuk oleh pejabat yang menerbitkan izin.

- (3) Hasil audit terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebagai dasar pengenaan sanksi administratif bagi perusahaan angkutan umum dan disampaikan kepada Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 16

- (1) Dalam kondisi tertentu pemberi izin dapat menugaskan auditor untuk melakukan audit terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
- (2) Dalam kondisi tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. kecelakaan lalu lintas yang menonjol;
 - b. kecelakaan lalu lintas yang berulang-ulang;
 - c. pengaduan masyarakat; dan
 - d. perintah lain dari pemberi izin.

Pasal 17

- (1) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 dan Pasal 15 ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.
- (2) Tindakan korektif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. perbaikan kinerja terhadap obyek audit dan inspeksi; dan
 - b. perubahan kebijakan dan/atau regulasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
- (3) Penegakan hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pengenaan sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB IV
SANKSI ADMINISTRATIF

Pasal 18

- (1) Perusahaan Angkutan Umum yang tidak membuat, melaksanakan dan menyusun Sistem Manajemen Keselamatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) dikenai sanksi administratif.
- (2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembekuan izin; dan/atau
 - c. pencabutan izin.
- (3) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

Pasal 19

- (1) Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) huruf a dikenakan paling banyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari.
- (2) Dalam hal pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikenai pembekuan kartu pengawasan.
- (3) 60 (enam puluh) hari sejak pemegang izin tetap tidak melaksanakan kewajiban setelah berakhirnya jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dikenai pencabutan izin berupa pencabutan kartu pengawasan.

BAB V
KETENTUAN PERALIHAN

Pasal 20

Perusahaan Angkutan Umum yang telah memperoleh izin penyelenggaraan angkutan umum sebelum berlakunya Peraturan Menteri ini, wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum paling lama tanggal 15 September 2018.

BAB VI
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 21

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 10 September 2018

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 14 September 2018

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2018 NOMOR 1280

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



LAMPIRAN I
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 85 TAHUN 2018
TENTANG
SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

A. Komitmen dan Kebijakan.

1. Komitmen dan kebijakan dinyatakan dalam visi, misi, kebijakan, dan sasaran perusahaan yang ingin dicapai untuk meningkatkan kinerja keselamatan dalam pelayanan angkutan umum.
2. Komitmen dan Kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan adalah suatu pernyataan tentang dedikasi Perusahaan Angkutan Umum terhadap keselamatan yang menjadi salah satu standar minimal dalam pelayanan jasa angkutan umum.
3. Komitmen Perusahaan Angkutan Umum terhadap keselamatan angkutan umum harus:
 - a) disahkan oleh pimpinan Perusahaan Angkutan Umum;
 - b) tertulis, bertanggal, dan ditandatangani;
 - c) ditempatkan di lokasi yang strategis dan mudah terlihat;
 - d) secara jelas menyatakan komitmen perusahaan terhadap keselamatan;
 - e) terdokumentasi dan terpelihara dengan baik; dan
 - f) dilakukan evaluasi secara berkala 1 (satu) tahun sekali.
4. Kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum paling sedikit memuat:
 - a) visi dan misi;
 - b) sasaran;
 - c) tujuan;
 - d) program keselamatan;
 - e) komitmen dan tekad melaksanakan kebijakan;
 - f) kerangka dan program kerja yang mencakup kegiatan Perusahaan Angkutan Umum secara menyeluruh yang bersifat umum dan/atau operasional; dan
 - g) ditetapkan oleh Direktur Utama atau Pimpinan Perusahaan Angkutan Umum.

B. Pengorganisasian.

1. Pengorganisasian berisi struktur organisasi, tugas dan fungsi unit organisasi Perusahaan Angkutan Umum.
2. Struktur organisasi sistem manajemen keselamatan Perusahaan Angkutan Umum berupa petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang sistem manajemen keselamatan angkutan umum yang merupakan bagian dari struktur organisasi perusahaan angkutan umum.

3. Tugas dan fungsi petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan angkutan umum meliputi:
 - a) melakukan perencanaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan;
 - b) mengusulkan Standar Operasional Prosedur (SOP) pelaksanaan elemen Sistem Manajemen Keselamatan;
 - c) memastikan Sistem Manajemen Keselamatan terlaksana sesuai dengan ketentuan;
 - d) memberikan pemahaman mengenai keselamatan angkutan umum kepada seluruh karyawan;
 - e) memiliki kewenangan untuk mengusulkan masukan dan perbaikan dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan;
 - f) mengukur dan memantau kinerja semua individu dan atau tim kerja terhadap Sistem Manajemen Keselamatan;
 - g) melakukan evaluasi pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan; dan
 - h) bertanggungjawab terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.

C. Manajemen Bahaya dan Risiko.

1. Manajemen bahaya dan risiko merupakan standar prosedur operasi untuk:
 - a) menetapkan prosedur analisis bahaya dan risiko;
 - b) melakukan analisis bahaya dan risiko setiap kegiatan;
 - c) mendokumentasikan semua hasil analisis bahaya dan risiko; dan
 - d) melakukan pengendalian bahaya dan risiko.
2. Prosedur analisis bahaya dan risiko ditetapkan oleh pimpinan tertinggi perusahaan.
3. Analisis bahaya dan risiko setiap kegiatan dilakukan dengan identifikasi potensi bahaya terhadap:
 - a) awak kendaraan bermotor dan mekanik;
 - b) kendaraan bermotor; dan
 - c) lingkungan (rute, cuaca, kondisi jalan, dan perlengkapannya).
4. Mendokumentasikan semua hasil analisis bahaya dan risiko merupakan kegiatan pencatatan dan pelaporan semua hasil kegiatan analisis bahaya dan risiko yang dilakukan dengan identifikasi potensi bahaya.
5. Pengendalian bahaya dan risiko meliputi :
 - a) penyusunan program pengendalian bahaya dan risiko yang timbul dari operasi perusahaan;
 - b) pengawasan, *review*, dan perbaikan program pengendalian bahaya dan risiko; dan
 - c) mengkomunikasikan hasil kegiatan analisis bahaya dan risiko kepada seluruh karyawan.

D. Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan Kendaraan bermotor

1. Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor berupa tersedianya fasilitas penyimpanan suku cadang serta pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor yang digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan.
2. Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor meliputi:
 - a) fasilitas pemeriksaan, perawatan, dan pemantauan fisik kendaraan bermotor;
 - b) fasilitas penyediaan sarana pendukung yang memadai untuk mendukung keselamatan angkutan, misalnya bengkel, klinik, ruang pengemudi, ruang parkir; dan
 - c) fasilitas penyimpanan suku cadang.

E. Dokumentasi dan Data

1. Dokumentasi dan data berupa tersedianya dokumentasi dan data terkait dengan penyelenggaraan kegiatan operasional perusahaan dalam mendukung pencapaian kinerja keselamatan.
2. Pendokumentasian diberlakukan pada setiap elemen Sistem Manajemen Keselamatan.
3. Dokumentasi dan data paling sedikit:
 - a) pengemudi;
 - b) kendaraan bermotor;
 - c) kecelakaan; dan
 - d) historis perjalanan awak kendaraan bermotor (*e-logbook*).
4. Dokumentasi dan data wajib dilaporkan kepada Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.
5. Dokumentasi dan data dilakukan dengan membentuk *database* baik secara manual ataupun elektronik untuk memudahkan dalam penyimpanan, pengambilan analisis, dan sebaran data yang efektif.

F. Peningkatan Kompetensi dan Pelatihan

1. Peningkatan kompetensi dan pelatihan berupa:
 - a) terpenuhinya persyaratan kompetensi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
 - b) adanya program pelatihan bagi awak kendaraan bermotor dan mekanik sesuai dengan kebutuhan secara berkala.
2. Peningkatan kompetensi dibuktikan dengan sertifikat profesi pengemudi.
3. Pelatihan dapat diselenggarakan oleh:
 - a) Perusahaan Angkutan Umum, secara berkala berdasarkan matriks kebutuhan analisis pelatihan; atau
 - b) Agen Pemegang Merek (APM), dibuktikan dengan sertifikat pelatihan yang diterbitkan oleh Agen Pemegang Merek (APM) tersebut.

G. Tanggap Darurat

1. Tanggap darurat berupa standar prosedur operasi untuk menghadapi setiap keadaan darurat yang meliputi:
 - a) pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat;
 - b) identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi; dan
 - c) sistem manajemen krisis dan tanggap darurat.
2. Pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat dilakukan dengan menetapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) tanggap darurat.
3. Identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi serta sistem manajemen krisis dan tanggap darurat meliputi kegiatan:
 - a) identifikasi terhadap kecelakaan lalu lintas, kebakaran, dan lainnya untuk menghindarkan kerugian, kerusakan dan korban yang lebih besar;
 - b) membentuk tim tanggap darurat di kantor pusat, kantor cabang dan tempat penyimpanan kendaraan bermotor;
 - c) menyiapkan sarana dan fasilitas tanggap darurat untuk setiap kendaraan bermotor; dan
 - d) mengadakan pelatihan tanggap darurat berkala.

H. Pelaporan Kecelakaan Internal

1. Pelaporan kecelakaan internal merupakan laporan setiap kecelakaan lalu lintas yang memuat:
 - a) lokasi kejadian kecelakaan;
 - b) kondisi lingkungan sekitar tempat kejadian kecelakaan; dan
 - c) identifikasi faktor penyebab kecelakaan.
2. Setiap Perusahaan Angkutan Umum membuat prosedur pelaporan kecelakaan internal dan standar formulir kecelakaan.
3. Perusahaan dapat mengembangkan pelaporan kecelakaan internal yang mencakup analisis dan tindak lanjut untuk mencegah kecelakaan serupa terulang kembali.

I. Monitoring dan Evaluasi

1. Monitoring dan evaluasi merupakan kegiatan tinjau ulang yang dilakukan secara berkala dalam waktu 3 (tiga) bulan untuk mengetahui kelemahan dan kelebihan pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan.
2. Monitoring dan evaluasi dilakukan melalui audit internal perusahaan.
3. Pelaksanaan audit internal perusahaan dilakukan terhadap pemenuhan pelaksanaan seluruh elemen Sistem Manajemen Keselamatan.

J. Pengukuran Kinerja

1. Pengukuran kinerja merupakan kegiatan berkala untuk mengetahui tingkat keselamatan pelayanan angkutan yang dinyatakan dengan:
 - a) rasio antara jumlah kejadian kecelakaan dengan kendaraan bermotor kilometer; dan

- b) rasio antara korban kecelakaan dengan kejadian kecelakaan.
2. Rasio antara jumlah kejadian kecelakaan dengan kendaraan bermotor kilometer adalah angka kecelakaan yang digambarkan dalam bagian (jumlah kecelakaan, kematian, luka-luka, atau kecelakaan total dalam 100.000 (seratus ribu) km dengan persamaan:

$$AR = \frac{C \times 100.000}{V}$$

Keterangan:

- AR : angka kecelakaan per 100.000 kend-km
C : jumlah kecelakaan (kematian, luka-luka atau kecelakaan total)
V : kendaraan bermotor - km perjalanan dalam satu periode (satu bulan, tahun)

Keterangan:

1. Jika $AR > X \text{ Control}$ atas maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) sangat buruk.
 2. Jika $AR > X_{rat} < X \text{ Control}$ atas maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) buruk.
 3. Jika $AR < X_{rat} > 0$, maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) baik.
 4. Jika $AR = 0$ maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) sangat baik.
3. Rasio antara korban kecelakaan dengan kejadian kecelakaan adalah indeks kekerasan untuk menggambarkan tingkat kekerasan yang didefinisikan sebagai jumlah kefatalan (kematian) tiap kecelakaan, dengan persamaan :

$$SI = F/A$$

Keterangan :

- SI : Indeks Kekerasan (*severity index*)
F : Banyaknya kefatalan (kematian) dalam waktu tertentu (setahun)
A : jumlah seluruh kecelakaan dalam waktu tertentu (bulan, tahun)

Keterangan:

1. Jika $SI > X \text{ Control}$ atas maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) sangat buruk.
2. Jika $SI > X_{rat} < X \text{ Control}$ atas maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) buruk.
3. Jika $SI < X_{rat} > 0$, maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) baik.

4. Jika $SI = 0$ maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) sangat baik.
4. Pengukuran kinerja selain dinyatakan dengan rasio pada angka 1 dapat dinyatakan dengan rasio tingkat kerusakan yang diukur berdasarkan hari yang hilang karena kendaraan bermotor tidak beroperasi.
5. Perusahaan harus membuat, mengembangkan, dan melaksanakan standar prosedur operasi pemantauan dan pengukuran kinerja keselamatan secara berkala dan mendokumentasikan hasilnya.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

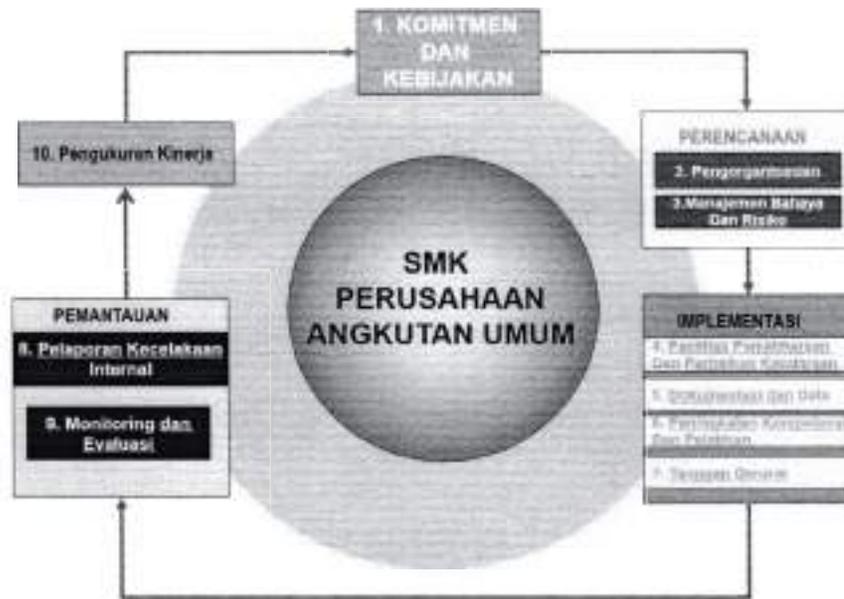
KEPALA BIRO HUKUM,



WAHU ADHI H., SH, DESS
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19651023 199203 1 003

LAMPIRAN II
 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
 REPUBLIK INDONESIA
 NOMOR
 TENTANG
 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
 PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

**DOKUMEN
 SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
 PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM**



DOKUMEN KONTROL

No. Rev.	CATATAN REVISI
1	
2	
3	
4	
5	

STATUS DOKUMEN ASLI SALINAN

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Disusun Oleh Bag. Keselamatan	Direvisi Oleh Kepala Operasi	Disahkan Oleh Direktur
----------------------------------	---------------------------------	---------------------------

KATA PENGANTAR

Manajemen Perusahaan Angkutan Umum sangat memperhatikan keselamatan dalam operasinya, untuk menjamin agar penumpang dapat diantar dengan selamat sejak berangkat sampai ke tempat tujuan.

Dalam upaya untuk meningkatkan keselamatan tersebut, perusahaan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan untuk memastikan bahwa semua program keselamatan dalam perusahaan telah dijalankan dan dipenuhi dengan baik.

Keselamatan adalah kebutuhan semua pihak, mulai dari manajemen, awak angkutan, pekerja, penumpang dan masyarakat umum. Oleh karena itu, kami mengharapkan agar semua pihak dapat mendukung pelaksanaan program keselamatan.

Keselamatan Angkutan adalah kebutuhan dan untuk kita bersama.

Selamat bekerja

Direktur Utama

DAFTAR ISI

Hal

Lembar Pengesahan	
Kata Pengantar	
Kebijakan Keselamatan Perusahaan	
Daftar isi	
1. Pendahuluan	
2. Dasar	
3. Tujuan dan Sasaran	
4. Profil Perusahaan	
5. Struktur Sistem Manajemen Keselamatan	
6. Elemen dan Ekspektasi	
6.1. Komitmen dan Kebijakan	
6.2. Pengorganisasian	
6.3. Manajemen Bahaya dan Risiko	
6.4. Fasilitas Perbaikan dan Perbaikan Kendaraan bermotor	
6.5. Dokumentasi dan Data	
6.6. Peningkatan Kompetensi dan Pelatihan	
6.7. Tanggap Darurat	
6.8. Pelaporan Kecelakaan Internal	
6.9. Monitoring dan Evaluasi	
6.10 Pengukuran Kinerja	
LAMPIRAN	

SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN
PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

.....

1. Pendahuluan

Perusahaan Angkutan Umumadalah Perusahaan Angkutan yang beroperasi di rute perjalanan (misalnya Pulau Jawa/Pulau Bali/Pulau Sumatera/Pulau Kalimantan/Pulau Sulawesi dan lain-lain) yang berdiri sejak tahun Perusahaan mengoperasikan sejumlah armada bus dengan jumlah awak sebanyak orang.

Sejalan dengan kebijakan manajemen, perusahaan menjalankan Sistem Manajemen Keselamatan untuk meningkatkan dan menjamin keselamatan dalam operasi angkutan untuk melindungi aset perusahaan, awak angkutan, penumpang dan masyarakat umum.

2. Dasar

- a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja;
- b. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan;
Pasal 86 bahwa setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas keselamatan dan kesehatan kerja.
Pasal 87 bahwa setiap perusahaan wajib menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang terintegrasi dengan manajemen perusahaan.
- c. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
Pasal 204 bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Pasal 27 bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK LLAJ.

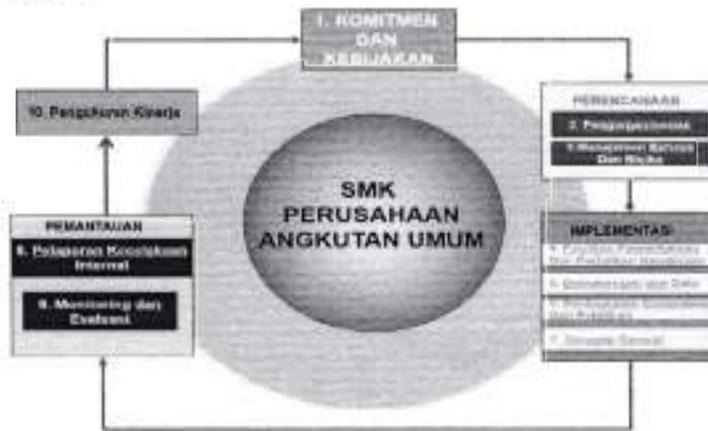
3. Profil Perusahaan

Berisikan tentang profil perusahaan, yang memuat keterangan paling sedikit mengenai :

- a. kapan perusahaan berdiri dan sejarah perusahaan;
- b. kedudukan/lokasi perusahaan;
- c. jumlah dan jenis pelayanan/rute yang dilayani;
- d. jumlah armada yang dioperasikan; dan
- e. jumlah tenaga kerja yang dibutuhkan.

4. Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan

Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan disusun secara sistematis dengan menggunakan pendekatan siklus PDCA (*Plan-Do-Check-Action*) yang terdiri atas 10 (sepuluh) elemen pokok yang dilengkapi dengan ekspektasi penerapan yang diinginkan sesuai dengan kebutuhan perusahaan.



Gambar 1. Struktur Sistem Manajemen Keselamatan

Proses Sistem Manajemen Keselamatan sebagai berikut:

- Sistem Manajemen Keselamatan dimulai dengan penetapan kebijakan keselamatan tertulis sebagai wujud komitmen dan kepemimpinan manajemen.
- Proses berikutnya adalah proses perencanaan yang dimulai dengan identifikasi bahaya yang ada dalam perusahaan yang harus dikendalikan dan dikelola sehingga kejadian yang tidak diinginkan dapat dihindari.
- Menetapkan pengorganisasian semua sumber daya yang diperlukan.
- Tahap implementasi yang mencakup pembinaan sumber daya manusia dan kompetensi, komunikasi dan konsultasi serta pengendalian operasi angkutan termasuk tanggap darurat.
- Hasil pelaksanaan tersebut dipantau dan diukur secara berkala guna memastikan bahwa sasaran telah tercapai.
- Jika terjadi penyimpangan, manajemen segera melakukan peninjauan ulang untuk kemudian menetapkan langkah perbaikan.

5. Elemen Sistem Manajemen Keselamatan

Dalam menjalankan usaha angkutan Perusahaan Angkutan Umum berpedoman kepada Sistem Manajemen Keselamatan yang dijabarkan dalam 10 (sepuluh) elemen sebagaimana yang diamanatkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum sebagai berikut :

- Komitmen dan Kebijakan;
- Pengorganisasian;
- Manajemen Bahaya dan Risiko;
- Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan;

- e. Dokumentasi dan Data;
- f. Peningkatan dan Kompetensi Pelatihan;
- g. Tanggap Darurat;
- h. Pelaporan Kecelakaan Internal;
- i. Monitoring dan Evaluasi; dan
- j. Pengukuran Kinerja.

1) KOMITMEN DAN KEBIJAKAN

Komitmen dan Kebijakan merupakan landasan penerapan keselamatan dalam perusahaan. Tanpa dukungan manajemen maka program keselamatan tidak akan berhasil dengan baik. Dalam rangka menunjukkan komitmen dan dukungan tersebut manajemen perlu menetapkan komitmen dan kebijakan keselamatan perusahaan.

Perusahaan Angkutan Umum mempunyai komitmen dan kebijakan sebagai berikut:

a) Komitmen

Contoh 1 (komitmen perusahaan)

KOMITMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM

Kualitas pelayanan prima merupakan bentuk komitmen kami terhadap aspek keselamatan yang juga merupakan tujuan Perusahaan Angkutan Umum:

1. Perusahaan Angkutan Umumbersedia mematuhi seluruh peraturan lalu lintas yang berlaku dan melakukan tindakan pencegahan terhadap terjadinya kecelakaan.
2. Perusahaan Angkutan Umumakan selalu proaktif dalam meminimalisir bahaya dan risiko apabila aterjadi kecelakaan.
3. Perusahaan Angkutan Umumberkomitmen dalam memberikan pelatihan secara rutin kepada pengemudi dan mekanik.
4. Perusahaan Angkutan Umumberkomitmen dalam memberikan pelatihan tanggap darurat dalam mengantisipasi apabila terjadi kecelakaan.
5. Perusahaan Angkutan Umumakan membuat sistem informulirasi dan komunikasi sebagai wadah informulirasi dan konsultasi antara seluruh karyawan dan penumpang serta pihak lainnya.

Pengawasan terhadap keselamatan merupakan tanggung jawab seluruh personil dan manajemen untuk memastikan bahwa keselamatan merupakan hal terpenting

Tanggal, __, bulan, __ tahun, __

Ttd

Direktur Utama

Contoh 2 (komitmen perusahaan)

" DIREKSI PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM ... MEMILIKI KOMITMEN YANG TINGGI UNTUK MELAKSANAKAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN MENGUTAMAKAN SHOLAT DALAM MENJALANKAN OPERASIONAL PERUSAHAAN INI

Tanggal,

ttd

Direksi Perusahaan...

Selain komitmen perusahaan, Perusahaan Angkutan Umum ...juga mewajibkan para pengemudi untuk berkomitmen terhadap keselamatan sekaligus untuk membentuk budaya keselamatan pengemudi. Hal ini ditandai dengan pernyataan komitmen para pengemudi.

Contoh 3 (komitmen pengemudi)

KOMITMEN PENGEMUDI

Saya bertandatangan di bawah ini, dalam mengemudikan kendaraan bermotor akan selalu:

1. Mematuhi seluruh peraturan lalu lintas yang berlaku;
2. Melakukan tindakan pencegahan terhadap terjadinya kecelakaan;
3. Mengendarai kendaraan bermotor sesuai batas kecepatan yang diizinkan;
4. Memberikan contoh yang baik dalam mengemudikan kendaraan bermotor;
5. Selalu memakai sabuk pengaman dan memastikan penumpang memakaisabuk pengaman
6. Membuat perencanaan yang baik sebelum melakukan perjalanan;
7. Tidak menggunakan telepon genggam ketika sedang mengemudikanKendaraan bermotor;
8. Berlaku dan bertindak santun dalam mengemudikan kendaraan bermotor;
9. Berperan aktif dalam mempromosikan keselamatan mengemudi;
10. Melaporkan kejadian kecelakaan kendaraan bermotor.

Jika saya melakukan tindakan yang tidak sesuai dengan deklarasi ini dan berakibat berupa pelanggaran lalu lintas ataupun kecelakaan maka saya bersedia menerima tindakan dari perusahaan sesuai peraturan yang berlaku.

_____, 2018

Nama : _____

NIK : _____

b) Kebijakan

Perusahaan Angkutan Umum sebagai perusahaan jasa angkutan menempatkan aspek keselamatan sebagai prioritas untuk menjamin keselamatan awak angkutan, penumpang, aset perusahaan, dan masyarakat luas sekaligus untuk mencapai kepuasan pelanggan.

Untuk itu perusahaan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dengan pokok-pokok sebagai berikut :

- a. Keselamatan transportasi merupakan komitmen dan kebijakan manajemen perusahaan;
- b. Perusahaan akan mencrapkan keselamatan dalam operasi sejak tahap persiapan, pemberangkatan, perjalanan sampai ke tempat tujuan;

- c. Perusahaan akan memenuhi semua persyaratan peraturan perundang-undangan mengenai keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- d. Perusahaan akan senantiasa berupaya menyediakan sumberdaya yang diperlukan untuk keberhasilan program Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Untuk mencapai keberhasilan keselamatan, perusahaan akan melibatkan semua unsur dalam perusahaan termasuk pengguna jasa agar senantiasa mengutamakan keselamatan.

(Tempat dan tanggal dikeluarkan)
Direktur Utama

Tujuan & Sasaran

Tujuan

Tujuan Sistem Manajemen Keselamatan angkutan paling sedikit sebagai berikut:

- a. sebagai wujud komitmen manajemen terhadap keselamatan operasi angkutan untuk melindungi awak angkutan, penumpang, masyarakat umum dan aset perusahaan;
- b. mencegah kecelakaan dan kerugian yang timbul untuk meningkatkan efisiensi perusahaan;
- c. sebagai bentuk tanggung jawab perusahaan dalam menyediakan pelayanan angkutan umum yang selamat dan handal kepada masyarakat.

Sasaran

Perusahaan/manajemen menetapkan target/sasaran dan program-program Manajemen Keselamatan Angkutan Umum yang mencakup seluruh kegiatan operasi angkutan meliputi pekerja, pengemudi, penumpang, aset mitra kerja, dan sarana pendukungnya.

Contoh target dan program

Sasaran	Program	Jadwal	Wewenang
Tidak ada kecelakaan selama operasional angkutan	Merekrut Ahli Keselamatan Angkutan Jalan untuk merencanakan Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum serta melakukan identifikasi bahaya dan rencana pengendalian terhadapnya	Februari 2018	HRD
	Membentuk Unit Organisasi Manajemen Keselamatan atau Petugas yang menangani keselamatan angkutan umum	Maret 2018	Pimpinan Perusahaan

	Menyediakan sumber daya yang dibutuhkan sesuai identifikasi bahaya dan perencanaan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan	Juni 2018	HRD
Meningkatkan kesehatan karyawan khususnya pengemudi dan mekanik	Mengikutsertakan pengemudi dan mekanik dalam program asuransi kesehatan seperti BPJS dan lainnya	Maret 2018	HRD Unit Manajemen Keselamatan dan Ahli Asuransi
	Melaksanakan kerjasama dengan rumah sakit terdekat sebagai rujukan penanganan kecelakaan kerja ataupun keadaan darurat saat terjadi kecelakaan angkutan	Maret 2018	HRD/Manajemen Perusahaan
	Melakukan kegiatan pengecekan rutin bagi pengemudi	Mei 2018	HRD/Manajemen Perusahaan
	Menyediakan kantin bagi pengemudi dan karyawan untuk penyediaan makanan sehat dan bergizi	Juli 2018	Manajemen Perusahaan
	Membangun klinik untuk melakukan pemantauan kesehatan pengemudi secara rutin	Juli 2018	Manajemen Perusahaan
Meningkatkan Kemampuan Pengemudi dan Mekanik	Melaksanakan pendidikan dan pelatihan bagi penegemudi dan mekanik sesuai dengan kebutuhan, keahlian dan kompetensi secara rutin baik dilaksanakan sendiri maupun pihak luar	Agustus 2018	Manajemen Perusahaan/HRD
	Menjalin kerjasama dengan instansi terkait baik pemerintah atau non pemerintah yang memiliki kewenangan khusus untuk memberikan pelatihan dan sertifikat kompetensi keahlian pengemudi dan mekanik	September 2018	HRD/Unit Manajemen Keselamatan/Petugas Manajemen Keselamatan
Monitoring, evaluasi dan pengukuran kinerja perusahaan	Melaksanakan audit internal Sistem Manajemen Keselamatan minimal setiap satu tahun sekali ataupun jika ada kondisi yang memerlukan tindakan audit Sistem Manajemen Keselamatan baik secara internal maupun eksternal	November 2018	Unit Manajemen Keselamatan/Petugas Manajemen Keselamatan

Visi

Perusahaan menempatkan visi atau pandangan yang jauh kedepan tentang apa yang hendak dicapai khususnya terkait aspek keselamatan dan merupakan bagian dari kebijakan perusahaan secara umum.

Contoh visi

Perusahaan Angkutan Umum mempunyai visi sebagai berikut:

Menjadikan Perusahaan Angkutan Umum sebagai layanan angkutan yang menghubungkan antara propinsi dengan kualitas prima, handal dan selamat.

Misi

Misi merupakan pernyataan tentang apa yang harus dikerjakan oleh perusahaan angkutan dalam usaha mewujudkan visi tersebut.

Dalam menjalankan visi dan mencapai sasaran yang hendak dicapai, Perusahaan Angkutan Umummelaksanakan misi paling sedikit :

- a. memberikan jasa layanan angkutan jalan dengan kualitas terbaik;
- b. mengutamakan aspek keselamatan dalam segala aspek;
- c. membangun layanan angkutan yang nyaman, tepat waktu dan kompetitif untuk kepuasan pelanggan.

Komitmen dan kebijakan perusahaan secara rutin dilakukan *review* oleh pimpinan perusahaan untuk melihat pelaksanaan dan kinerja manajemen keselamatan secara keseluruhan dan dikomunikasikan kepada seluruh personil untuk mewujudkan budaya keselamatan.

Dengan penerapan komitmen dan kebijakan ini ada beberapa hal yang diharapkan perusahaan paling sedikit :

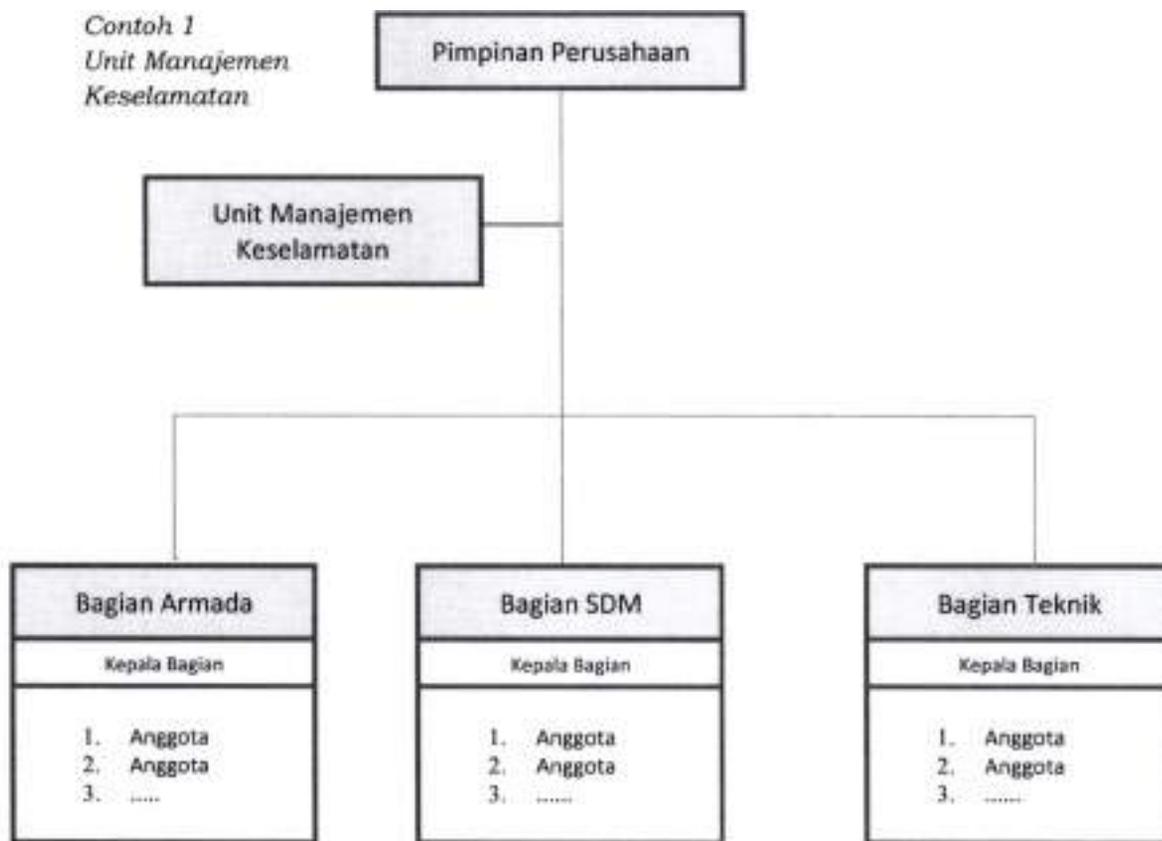
1. adanya komitmen yang kuat dari Manajemen terhadap aspek keselamatan yang ditunjukkan dalam sikap sehari-hari;
2. adanya peran serta dan keterlibatan aktif seluruh pemegang kepentingan dalam meningkatkan kinerja Keselamatan;
3. menetapkan dan mensosialisasikan komitmen dan kebijakan Keselamatan diseluruh jajaran operasi perusahaan;
4. menetapkan sasaran dan program kerja Keselamatan;
5. SK Direksi tentang Sistem Manajemen Keselamatan.

2) PENGORGANISASIAN

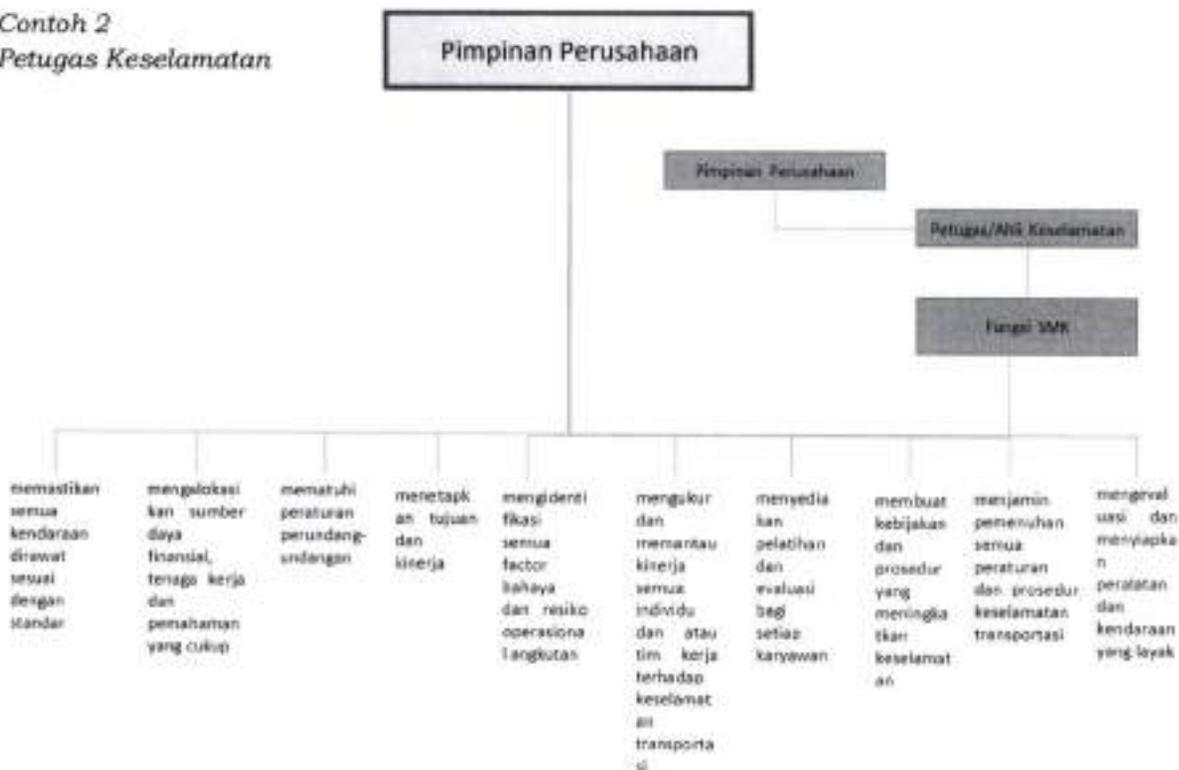
Keberhasilan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dalam perusahaan memerlukan pengorganisasian dan penyediaan sumber daya yang memadai. Manajemen dan pengorganisasian dalam Sistem Manajemen Keselamatan diwujudkan dalam pembagian tanggung jawab yang jelas untuk semua posisi jabatan yang terdapat dalam perusahaan.

Untuk mendukung pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum membentuk unit/petugas keselamatan yang bertanggung jawab dalam Sistem Manajemen Keselamatan. Unit ini juga bertanggung jawab untuk mengkomunikasikan semua aspek keselamatan kepada seluruh personel perusahaan terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan. Dengan adanya unit yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan maka struktur organisasi Perusahaan Angkutan Umum mengalami penyempurnaan menjadi

Contoh 1
Unit Manajemen Keselamatan



Contoh 2
Petugas Keselamatan



Dalam menjalankan fungsi Sistem Manajemen Keselamatan unit manajemen keselamatan ataupun petugas keselamatan melaksanakan tugas sebagai berikut :

1. melakukan pemantauan pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan;
2. memberikan pembinaan dan pelatihan kepada semua pekerja dan pengemudi untuk meningkatkan kesadaran keselamatan;
3. melakukan pemeriksaan tempat kerja dan armada bus secara berkala;
4. memastikan bahwa semua prosedur keselamatan telah dijalankan;
5. melakukan penyelidikan kecelakaan;
6. mengadakan pertemuan berkala sekurangnya setiap bulan untuk membahas isu-isu keselamatan yang ada dalam perusahaan;
7. memberikan laporan secara berkala kepada manajemen mengenai pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan.

Sedangkan untuk mendukung tugas dimaksud unit manajemen keselamatan ataupun petugas keselamatan melaksanakan fungsi sebagai berikut :

1. mengalokasikan sumber daya finansial, tenaga kerja, dan pemahaman yang cukup;
2. mematuhi peraturan perundang-undangan;
3. mengidentifikasi semua faktor bahaya dan risiko operasional angkutan;
4. membuat kebijakan dan prosedur yang meningkatkan keselamatan misal sistem perekrutan pengemudi dan mekanik, membuat peraturan atau prosedur internal perusahaan dan kebijakan lainnya terkait keselamatan;
5. mengukur dan memantau kinerja semua individu dan atau tim kerja terhadap keselamatan transportasi;
6. menetapkan tujuan dan kinerja;
7. menyediakan pelatihan dan evaluasi bagi setiap karyawan;
8. menjamin pemenuhan semua peraturan dan prosedur keselamatan transportasi;
9. mengevaluasi dan menyiapkan peralatan dan kendaraan bermotor yang layak;
10. memastikan semua kendaraan bermotor dirawat sesuai dengan standar;
11. mengkomunikasikan seluruh pelaksanaan manajemen keselamatan kepada seluruh karyawan perusahaan (utamanya pengemudi terkait bahaya dan risiko);
12. mengikutsertakan seluruh personil di bawah kendali unit yang membidangi manajemen keselamatan untuk berperan aktif dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di lingkungan Perusahaan dengan cara partisipasi dan konsultasi.

Catatan:

tugas dan fungsi Sistem Manajemen Keselamatan dapat ditambahkan dari contoh diatas disesuaikan dengan kebutuhan perusahaan.

Selain melaksanakan tugas dan fungsi unit ini juga diberikan wewenang dalam pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan sebagai berikut:

Contoh pembagian peran wewenang dalam pelaksanaan sistem manajemen keselamatan dalam organisasi perusahaan

Peran	Wewenang
Manajer Keselamatan/Petugas Keselamatan	<ol style="list-style-type: none">1. Memimpin semua rapat pleno ataupun menunjuk anggota untuk memimpin rapat pleno Manajemen Keselamatan.2. Menentukan langkah dan kebijakan demi tercapainya pelaksanaan program-program Manajemen Keselamatan.3. Mempertanggung-jawabkan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan di Perusahaan ke Dinas/Instansi terkait melalui Pimpinan Perusahaan.4. Mempertanggung-jawabkan program-program SMK dan pelaksanaannya kepada Direksi/Pimpinan Perusahaan.5. Mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan dan program-program Sistem Manajemen Keselamatan di Perusahaan.
Sekretaris	<ol style="list-style-type: none">1. Membuat undangan dan notulen rapat.2. Mengelola administrasi surat-surat.3. Melaksanakan pencatatan rekaman-rekaman.4. Memberikan bantuan/saran yang diperlukan oleh bagian-bagian demi suksesnya program-program Sistem Manajemen Keselamatan.5. Membuat laporan.
Anggota	<ol style="list-style-type: none">1. Melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan dan program-program kerja yang telah ditetapkan sesuai dengan bagian atau seksi masing-masing.2. Melaporkan kepada Manajer Keselamatan atas kegiatan yang telah dilaksanakan.3. Menyusun bahan prosedur terkait sistem manajemen keselamatan.4. Memberikan masukan terkait pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan.

Perusahaan menjamin pemenuhan sumber daya yang relevan untuk penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di lingkungan Perusahaan. Unit manajemen keselamatan dibentuk guna menunjukkan komitmen pengusaha terhadap aspek keselamatan. Unit manajemen

keselamatan diberi wewenang untuk mengurus semua aspek yang terkait keselamatan seperti pelibatan dengan bagian *Human Resources Development* (HRD) dalam perekrutan pengemudi dan mekanik, mengusulkan pembuatan bahan prosedur keselamatan, penyusunan program-program keselamatan, penyusunan bahan kebijakan, dan lain-lain.

Dalam membentuk unit atau petugas keselamatan yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan dapat menyesuaikan dengan struktur organisasi yang ada sesuai dengan kebutuhan masing-masing tidak harus terpaku pada contoh diatas), namun pada prinsipnya perusahaan mempunyai struktur yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan dimaksud.

Perusahaan diharapkan dapat mengelola aspek keselamatan dengan penyediaan sumber daya yang cukup untuk mencapai sasaran Keselamatan yang telah ditetapkan yang mencakup manusia, dana, waktu, dan sarana/prasarana yang diperlukan. Untuk itu perusahaan perlu menerapkan hal-hal sebagai berikut :

1. adanya struktur organisasi pengelolaan keselamatan yang memuat hubungan antar jabatan, bagian, tugas, wewenang dan tanggung jawab masing-masing;
2. tersedianya sumber daya untuk mendukung keberhasilan dan peningkatan Keselamatan dalam perusahaan;
3. menunjuk dan menetapkan unit yang membidangi manajemen keselamatan atau Petugas Keselamatan (*Safety Officer*) untuk mengorganisir kegiatan dan program keselamatan;
4. prosedur Struktur Organisasi Keselamatan (contoh prosedur terlampir).

3) MANAJEMEN BAHAYA DAN RISIKO

Kegiatan pengangkutan mengandung berbagai potensi bahaya yang dapat mengakibatkan kecelakaan atau kerusakan materi. Sebelum menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dilakukan kajian awal untuk mengidentifikasi potensi risiko dan bahaya dari setiap kegiatan operasi angkutan di seluruh lokasi kegiatan dan fungsi dalam perusahaan yang meliputi bahaya kecelakaan lalu lintas, kebakaran, bencana alam, dan lainnya.

Bahaya merupakan sebuah kejadian atau peristiwa yang berpotensi menyebabkan kerusakan, cedera, atau kehilangan nyawa. Risiko adalah perubahan yang disebabkan oleh kerusakan yang terjadi, sehingga sering disebutkan bahwa risiko adalah *chance of loss* atau kerugian. Dalam perusahaan, bahaya dan risiko merupakan dua hal yang dapat menyebabkan terganggunya pencapaian tujuan, merugikan perusahaan, dan menimbulkan ketidakpercayaan dari

masyarakat. Oleh karena itu potensi bahaya dan risiko harus diidentifikasi untuk mengurangi atau menghilangkan kemungkinan terjadinya kedua hal tersebut. Elemen keselamatan mengharuskan adanya sistem manajemen untuk mengelola potensi bahaya dan risiko dalam suatu perencanaan yang matang. Berdasarkan elemen manajemen bahaya dan risiko maka Perusahaan Angkutan Umum ...melakukan identifikasi terhadap bahaya dan risiko atas 3 (tiga) faktor yaitu:

Manusia

faktor-faktor yang diidentifikasi meliputi usia pekerja, kesehatan, kelelahan dan stres, keterampilan, alat-alat perlindungan, faktor kejahatan lalulintas.

Lingkungan

faktor-faktor yang diidentifikasi meliputi kondisi jalan, cuaca, dan lain-lain.

Jenis Kendaraan Bermotor

faktor-faktor yang diidentifikasi meliputi apakah kendaraan bermotor kecil, menengah atau besar, ikut mempengaruhi besar kecilnya bahaya dan risiko yang akan terjadi atau faktor lain dari kendaraan bermotor selain ukuran yang dapat mempengaruhi besar/kecilnya bahaya dan risiko.

Dari ketiga faktor diatas kemudian diklasifikasikan berdasarkan tingkatan bahaya dan risiko yang berbeda yaitu:

1. bahaya dan risiko yang luar biasa (*extreme risk*) yang menyebabkan kematian;
2. bahaya dan risiko tingkat tinggi (*high risk*) yang menyebabkan cacat tubuh;
3. bahaya dan risiko tingkat menengah (*moderate risk*) yang tidak menyebabkan cacat tubuh tapi bisa menimbulkan trauma;
4. bahaya dan risiko tingkat rendah (*low risk*), yang tidak menyebabkan trauma tapi bisa menimbulkan goncangan jiwa.

Penilaian terhadap identifikasi bahaya dan risiko menggunakan pendekatan metode matriks risiko yang relatif sederhana serta mudah digunakan, diterapkan dan menyajikan representasi di dalamnya. Setelah dilakukan identifikasi bahaya dan risiko kemudian dilakukan pengendalian terhadap bahaya dan risiko dengan kaidah sebagai berikut:

1. Eliminasi
(menghilangkan bahaya).
2. Substitusi
(mengganti sumber/ alat/ mesin/ bahan/ material/ aktivitas).
3. Perancangan
(perancangan/perencanaan/modifikasi instalasi sumber/alat/ mesin/ bahan/ material/ aktivitas supaya menjadi aman).

4. Administrasi
(penerapan prosedur/aturan kerja, pelatihan dan pengendalian).
5. Alat Pelindung Diri
(penyediaan alat pelindung diri bagi pengemudi dengan paparan bahaya dan risiko tinggi).

Keseluruhan identifikasi bahaya, penilaian, dan pengendalian bahaya dan risiko didokumentasikan dan diperbarui sebagai acuan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan di lingkungan Perusahaan. Pelaksanaan identifikasi bahaya dan risiko dilakukan dengan mencatat bahaya dan risiko yang mencakup:

1. Identifikasi faktor bahaya dan risiko;
2. Identifikasi perilaku berbahaya yang terjadi jika seseorang melakukan hal tertentu, misalnya mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan lelah, mengantuk, atau mabuk;
3. identifikasi kecenderungan tingkat bahaya dari masing-masing faktor;
4. identifikasi *track record* para karyawan yang bertanggungjawab atas pelaksanaan sistem manajemen keselamatan.

Selain pencatatan bahaya dan risiko tersebut perusahaan atau Perusahaan Angkutan Umum melakukan evaluasi terhadap penerapan pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan yang menyangkut hal-hal sebagai berikut :

1. Peralatan dan seleksi kendaraan bermotor
Peralatan yang digunakan hendaknya adalah peralatan yang standar dan kendaraan bermotor yang dioperasikan merupakan kendaraan bermotor yang telah melalui uji kelayakan oleh tim teknisi yang profesional atau yang berkompeten.
2. Prosedur perawatan kendaraan bermotor
Tim teknisi yang ditunjuk oleh manajemen harus mematuhi prosedur perawatan kendaraan bermotor yang diberlakukan berdasarkan fungsi Sistem Manajemen Keselamatan.
3. Rute
Rute aman dan rute yang tidak aman atau rawan kecelakaan yang dilewati sehingga evaluasi terhadap rute penting dilakukan untuk memastikan kendaraan bermotor aman saat melewati rute tersebut.
4. Analisis Kecelakaan
Perusahaan melakukan analisis kecelakaan untuk mengetahui faktor penyebab secara menyeluruh sehingga kecelakaan serupa tidak terulang kembali.
5. Jam kerja
Jam kerja merupakan salah satu faktor yang sangat berpengaruh dalam keselamatan transportasi. Seorang pengemudi dengan jam kerja yang tinggi tentu memiliki pengalaman dan kecakapan yang lebih memadai ketimbang sebaliknya.

6. Gawat darurat

Pihak perusahaan melakukan evaluasi terhadap penanganan tanggap darurat jika terjadi kecelakaan tidak hanya memberikan pengetahuan namun juga keterampilan untuk mengatasi situasi kecelakaan yang terjadi.

7. Lingkungan

Perusahaan melakukan evaluasi terhadap aspek lingkungan (jalan, cuaca dan lainnya).

Untuk mendukung pelaksanaan manajemen bahaya dan risiko maka perusahaan menyiapkan prosedur terkait identifikasi bahaya dan penilaian bahaya dan risiko dan matriks bahaya dan risiko. (terlampir matriks identifikasi dan pengendalian bahaya dan risiko dan matriks bahaya dan risiko).

4) Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan Kendaraan Bermotor

Perusahaan menguraikan/menggambarkan dan menjelaskan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor yang dimiliki dan/atau dikuasai perusahaan beserta prosedur pemeliharaan dan perbaikan. Beberapa hal yang dijelaskan dalam buku pedoman meliputi :

1. fasilitas pemeliharaan dan perbaikan yang dimiliki/dikuasai perusahaan;
2. kelaikan armada angkutan;
3. prosedur pemeriksaan kendaraan bermotor; dan
4. penyediaan tenaga pengemudi dan mekanik yang kompeten.

(Contoh) :

Untuk mendukung keselamatan dalam operasi angkutan diperlukan dukungan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan yang baik dan memadai yang mencakup armada angkutan, sarana pemeliharaan, administrasi dan lainnya. Banyak terjadi kecelakaan karena kondisi kendaraan bermotor tidak layak operasi seperti kondisi rem, ban, mesin dan lainnya. Untuk itu, semua sarana angkutan harus dalam kondisi baik dan dioperasikan dengan aman.

Sesuai Pasal 48 (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Perusahaan menjamin kelaikan dan keselamatan semua sarana yang terkait dengan operasi angkutan umum.

Menindaklanjuti amanat Undang-undang diatas maka Perusahaan Angkutan Umum ... melengkapi kegiatan operasional angkutan dengan menyediakan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan

bermotor sebagai syarat utama keselamatan berupa fasilitas penyimpanan suku cadang serta pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor yang digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan. Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor meliputi :

1. fasilitas pemeriksaan, perawatan, dan pemantauan fisik kendaraan bermotor. Fasilitas Perusahaan Angkutan Umum ... memiliki/menguasai tempat untuk memeriksa dan merawat kendaraan bermotor dengan luas sebesar m² dan dilengkapi dengan peralatan pendukung meliputi... (*jabarkan semua informulirasi terkait fasilitas pemeriksaan, perawatan, dan pemantauan fisik kendaraan bermotor sesuai kondisi yang dimiliki perusahaan termasuk dokumentasi dan data-data*);
2. fasilitas penyediaan sarana pendukung yang memadai untuk mendukung keselamatan angkutan, misalnya bengkel, klinik, ruang pengemudi, ruang parkir (*jabarkan sesuai kondisi yang dimiliki perusahaan*); dan
3. fasilitas penyimpanan suku cadang (*jabarkan sesuai kondisi yang dimiliki/dikuasai perusahaan*).

Untuk memastikan armada laik jalan maka Perusahaan Angkutan Umum menetapkan prosedur pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor yang ditetapkan oleh pemimpin perusahaan. Untuk mendukung hal tersebut perusahaan melengkapi dengan penyediaan tenaga pengemudi dan mekanik yang berkompeten. Pemeriksaan terhadap pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor menggunakan formulir baku sehingga memudahkan bagi pengemudi dan mekanik untuk mengecek kendaraan bermotor dan pendokumentasian bagi perusahaan.

(terlampir contoh prosedur dan formulir pemeriksaan keselamatan kendaraan bermotor)

5) DOKUMENTASI DAN DATA

Perusahaan Angkutan Umum diharapkan memahami fungsi keselamatan utama dan prosesnya dalam mengembangkan dokumentasi standar. Proses ini dilakukan dengan cara mengidentifikasi sumber daya yang berpotensi digunakan misalnya sarana kendaraan bermotor, peralatan, karyawan (pengemudi), kejadian/data kecelakaan dan sistem tertentu. Hasil identifikasi ini berupa data yang senantiasa diperbaharui (*update*).

Dokumentasi

Sistem dokumentasi dalam Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum meliputi:

Tingkat Dokumen	Jenis Dokumen
Dokumen Tingkat I	Panduan (<i>Manual Book</i>) perusahaan terkait Sistem Manajemen Keselamatan termasuk sasaran dan program keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
Dokumen Tingkat II	Prosedur Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.
Dokumen Tingkat III	Instruksi Keselamatan Pimpinan Perusahaan.
Dokumen Tingkat IV	Data historis perjalanan kendaraan bermotor (<i>e-logbook</i>), formulir, laporan, catatan dan rekaman keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (pemeliharaan, pemeriksaan dan perbaikan, riwayat hidup pengemudi, analisis kecelakaan untuk pengemudi, kendaraan bermotor, dan kejadian kecelakaan)
Dokumen Tingkat V	pengumuman, surat menyurat dan sejenisnya.
Dokumen Tingkat VI	Peraturan perundang-undangan dan persyaratan keselamatan lainnya dari Pemerintah dan instansi terkait.
Dokumen Tingkat VII	Perizinan
Dokumen Tingkat VIII	Hasil pengujian berkala kendaraan bermotor.
Dokumen Tingkat IX	Dokumen Internal (Denah, Proses, Daftar Mesin/Alat, Daftar Bahan B3) berkaitan dengan penerapan K3).
Dokumen Tingkat X	Kontrak Kerja dan Kerjasama terkait keselamatan pengangkutan. (Perusahaan Angkutan Barang)
Dokumen Tingkat XI	Laporan Pihak Lainnya (mitra dan masyarakat)
Dokumen Tingkat XII	Hasil audit/pemeriksaan dari pihak internal dan luar.

Media dokumentasi yang digunakan berupa media kertas (cetak), *digital* (foto dan file program komputer), dokumentasi *online* maupun media-media lain yang relevan dengan teknologi yang digunakan manajemen perusahaan dengan membentuk *database* (baik manual maupun elektronik).

Semua elemen Sistem Manajemen Keselamatan didokumentasikan dan dikendalikan (diatur dan didistribusikan/diidentifikasi) oleh Unit yang membidangi manajemen keselamatan atau petugas keselamatan.

Pengendalian Dokumen

Seluruh dokumentasi dan formulir yang digunakan dalam penerapan Sistem Manajemen Keselamatan perlu diidentifikasi dan dikendalikan. Pengendalian dokumentasi termasuk di dalamnya mengenai tata cara persetujuan dokumen, penerbitan, penyimpanan, dan pemusnahan dokumen.

Seluruh dokumen dan dokumentasi akan tersedia saat diperlukan dalam kondisi operasional termasuk saat keadaan darurat.

6) PENINGKATAN KOMPETENSI DAN PELATIHAN

Pelatihan merupakan unsur penting dalam mendukung Sistem Manajemen Keselamatan untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan serta kompetensi pekerja khususnya pengemudi untuk menjalankan tugas dengan aman dan selamat.

Dalam elemen ini perusahaan menjelaskan pelaksanaan dan program-program terkait penyelenggaraan pelatihan bagi pengemudi dan mekanik beserta kompetensinya.

(contoh)

Perusahaan Angkutan Umumtelah membuat prosedur terkait pelatihan dan kompetensi bagi karyawan khususnya pengemudi, awak kendaraan bermotor, dan mekanik untuk mendukung keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan (*prosedur terlampir*). Pelatihan bagi awak kendaraan bermotor dan mekanik diidentifikasi berdasarkan matriks analisis kebutuhan pelatihan (*matriks terlampir*) untuk memastikan bahwa awak kendaraan bermotor dan mekanik memiliki pengetahuan, keterampilan dan pengalaman dalam menjalankan tugasnya.

Semua personel Perusahaan Angkutan Umum yaitu awak kendaraan bermotor dan mekanik sudah mempunyai kompetensi yang sesuai dengan posisi mereka masing-masing. Total personel yang sudah mempunyai kompetensi berjumlah...orang dengan rincian paling sedikit:

1. Pengemudiorang.
2. Pengemudi cadangan orang.
3. Kondaktur orang.
4. Pembantu pengemudi orang.
5. Mekanik....orang.

Persyaratan pelatihan dan kompetensi terkait Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum... didasarkan pada program perusahaan terkait pengembangan Sumber Daya Manusia yang direncanakan oleh bagian Sumber Daya Manusia atau unit yang membidangi manajemen keselamatan (dan bisa koordinasi keduanya). Program-program pelatihan dan kompetensi ini secara rutin dilaksanakan oleh perusahaan. Pelaksanaan pelatihan secara rutin dilakukan oleh lembaga pelatihan baik oleh pemerintah maupun lembaga lain yang terakreditasi dan juga Agen Pemegang Merek (APM) sebagai bentuk tanggung jawab dalam memberikan transfer pengetahuan terhadap teknologi kendaraan bermotor yang digunakan. Pihak Agen Pemegang Merek (APM) juga memberikan sertifikat pelatihan sebagai bukti pelatihan yang sudah mereka laksanakan. Pemberian kompetensi kepada pengemudi, awak kendaraan bermotor, dan mekanik diberikan oleh badan sertifikasi kompetensi nasional atau badan lain yang diberi wewenang khusus dalam pemberian sertifikat kompetensi. Dokumen terkait pelatihan dan kompetensi terhadap pengemudi, awak kendaraan bermotor, dan mekanik terekam dan terdokumentasi dengan baik dan tersimpan aman oleh perusahaan dan dapat digunakan sewaktu waktu untuk kepentingan perusahaan dan kepentingan lainnya yang dianggap penting.

Prosedur pelatihan dan kompetensi (masukan lampiran)

PELATIHAN DAN KOMPETENSI		
NO	LANGKAH -LANGKAH PROSEDUR	KETERANGAN
1.	UMUM	
1.1.	Keberhasilan Sistem Manajemen Keselamatan tidak terlepas dari aspek pengetahuan dan keterampilan sumber daya manusianya (dalam hal ini pengemudi, awak kendaraan bermotor dan mekanik)	
1.2.	Untuk meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia dimaksud, perusahaan menetapkan sistem prosedur pelatihan dan kompetensi berdasarkan matriks kebutuhan pelatihan dan kompetensi	
1.3.	Perusahaan wajib memprogramkan pelatihan dan kompetensi terhadap Sumber Daya Manusia (dalam hal ini pengemudi, awak kendaraan bermotor dan mekanik) baik untuk karyawan baru maupun karyawan lama sesuai posisinya masing-masing dan jika memungkinkan dapat memprogramkan pelatihan manajemen keselamatan bagi manajemen.	
2.	PELATIHAN DAN KOMPETENSI	
2.1.	Setiap pekerja, khususnya awak bus harus memiliki kompetensi dan kemampuan sesuai dengan pekerjaannya masing-masing	
2.2.	Perusahaan melakukan pembinaan berkala kepada semua pekerja untuk meningkatkan keahlian dan kesadaran tentang keselamatan	
2.3.	Perusahaan menetapkan persyaratan standar kompetensi berdasarkan matriks analisis kebutuhan pelatihan	
2.4.	Perusahaan menetapkan persyaratan standar kompetensi berdasarkan matriks analisis kebutuhan pelatihan	
2.5.	Perusahaan membuat catatan untuk mengisi kekosongan pelatihan dan kompetensi yang belum diikuti pekerja	
	Dibuat	Diperiksa
		Disetujui

7) TANGGAP DARURAT

Perusahaan Angkutan Umum ... memberikan gambaran dan penjelasan terkait dengan pembuatan prosedur untuk mengidentifikasi potensi dan respon terhadap situasi darurat dan untuk mencegah dan menghadapi apabila terjadi situasi darurat.

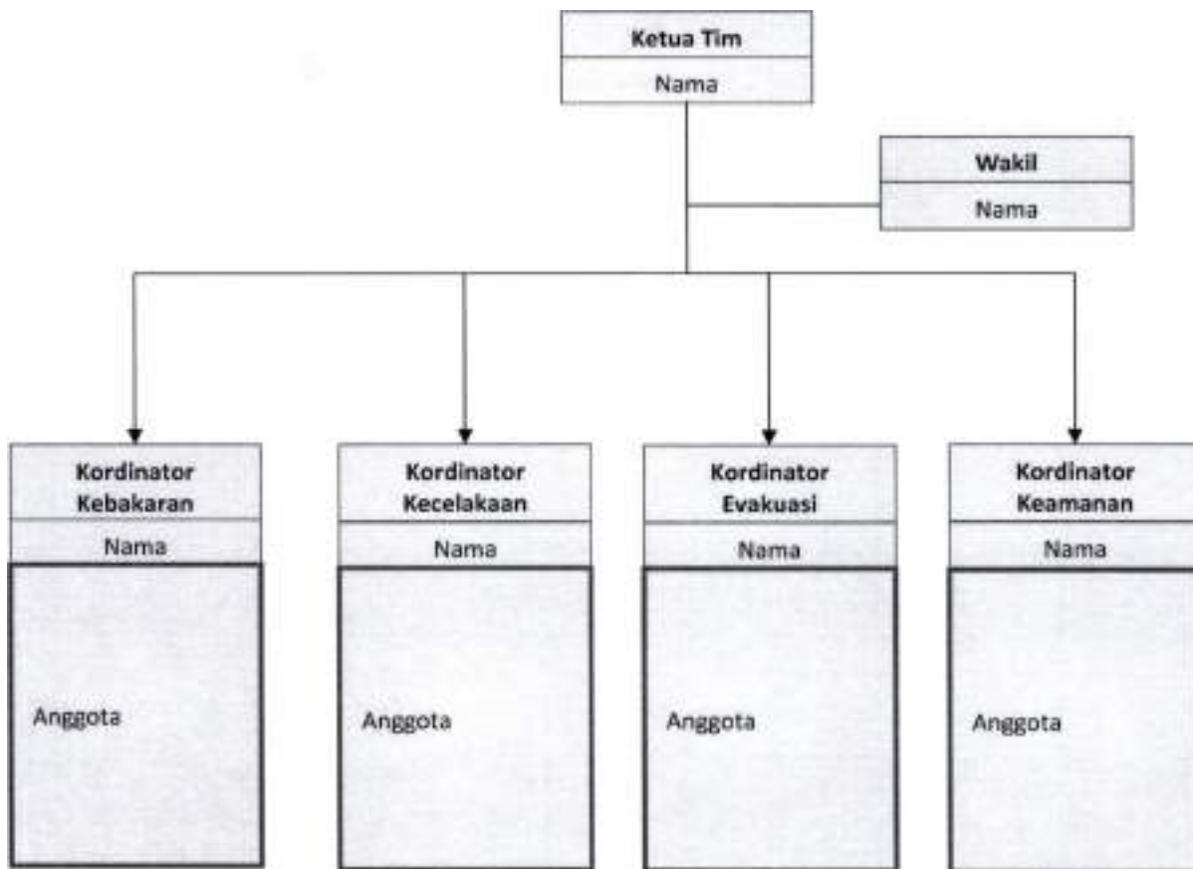
Perusahaan harus mempersiapkan diri untuk menghadapi setiap keadaan darurat seperti kecelakaan lalu lintas, kebakaran, dan lainnya untuk menghindari kerugian, kerusakan dan korban yang lebih besar.

Perusahaan harus mengembangkan, menetapkan, dan menerapkan manajemen krisis dan tanggap darurat.

Tahapan Penanganan Keadaan Darurat :

1. *Emergency Response Plan*
 - a. Perusahaan telah melakukan identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi angkutan;
 - b. Perusahaan harus membuat dan mengembangkan prosedur tanggap darurat;
 - c. Mengidentifikasi persyaratan standar yang akan digunakan sesuai dengan kemampuan dan sumber daya yang ada;
 - d. Mengidentifikasi program kesiagaan dan tanggap darurat yang akan dilakukan; dan
 - e. Membentuk tim tanggap darurat.
2. *Emergency Response Operation*
 - a. menetapkan peran dan tanggung jawab serta wewenang tim tanggap darurat;
 - b. menetapkan program pelatihan tanggap darurat;
 - c. menetapkan komunikasi tanggap darurat;
 - d. melengkapi fasilitas tanggap darurat untuk mengendalikan terjadinya keadaan darurat di kendaraan bermotor; dan
 - e. menetapkan prosedur tanggap darurat oleh pimpinan perusahaan.
3. *Emergency Response Evaluation*
 - a. penerapan fasilitas tanggap darurat di kendaraan bermotor;
 - b. melaksanakan simulasi kegiatan tanggap darurat; dan
 - c. menganalisis kerusakan yang mungkin terjadi akibat keadaan darurat.
4. *Emergency Response Review*
 - a. perbaikan atas ketersediaan fasilitas tanggap darurat dalam merespon kemungkinan terjadinya tanggap darurat;
 - b. perbaikan terhadap prosedur tanggap darurat; dan
 - c. peningkatan pelatihan terhadap awak kendaraan bermotor dalam menghadapi tanggap darurat.

Tim Tanggap Darurat



Tugas dan fungsi Tim Tanggap Darurat :

1. melaksanakan penanggulangan tanggap darurat terhadap kecelakaan;
2. melaksanakan pelatihan/simulasi penanggulangan kecelakaan;
3. menyediakan fasilitas tanggap darurat di kendaraan bermotor;
4. melakukan pelatihan tanggap darurat terhadap awak kendaraan bermotor; dan
5. melakukan pertemuan rutin.

Wewenang Tim Tanggap Darurat

Peran	Wewenang
Ketua	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menentukan dan memutuskan Kebijakan Tanggap Darurat angkutan. 2. Mengajukan anggaran dana yang berkaitan dengan sarana dan prasarana tanggap darurat angkutan. 3. Melaksanakan kerjasama dengan pihak terkait yang berkaitan dengan tanggap darurat (misal untuk angkutan B3).
Wakil	<ol style="list-style-type: none"> 1. Membuat laporan kinerja Tim Tanggap Darurat. 2. Melakukan pemantauan kebutuhan dan perawatan sarana dan prasarana tanggap darurat angkutan. 3. Mengundang partisipasi seluruh awak kendaraan bermotor untuk melaksanakan latihan tanggap darurat apabila terjadi kecelakaan. 4. Menjadwalkan pertemuan rutin maupun non rutin Tim Tanggap Darurat. 5. Membantu tugas-tugas ketua apabila Ketua berhalangan.
Regu Pemadam Kebakaran	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melatih awak kendaraan bermotor dalam pemadaman kebakaran kendaraan bermotor menggunakan semua sarana pemadam apiringan secara aman, selamat, dan efektif. 2. Membantu awak kendaraan bermotor dalam memadamkan api apabila terjadi kecelakaan kendaraan bermotor. 3. Melaksanakan tindakan keamanan selama berlangsungnya tanggap darurat. 4. Melaporkan segala kekurangan/kerusakan sarana pemadam api dalam kendaraan bermotor.
Regu Evakuasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Membantu melatih awak kendaraan bermotor apabila terjadi kecelakaan untuk melakukan evakuasi terhadap penumpang ataupun barang. 2. Melaporkan segala kekurangan/kerusakan sarana dan prasarana evakuasi di lingkungan Perusahaan kepada Koordinator, Wakil maupun Ketua Unit Tanggap Darurat. 3. Membantu awak kendaraan bermotor apabila terjadi kecelakaan berupa evakuasi korban. 4. Mengakomodasi sarana transportasi darurat dari lokasi kejadian kecelakaan untuk para korban.
Regu P3K	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melatih awak kendaraan bermotor terkait penggunaan P3K saat terjadi kecelakaan. 2. Melaporkan segala kekurangan/kerusakan sarana dan prasarana P3K di kendaraan bermotor kepada Ketua Tim Tanggap Darurat. 3. Mengakomodasi kebutuhan umum tanggap darurat (makanan, minuman, pakaian, selimut, pakaian, dan lain-lain) 4. Melaporkan kepada Ketua Tim Tanggap Darurat dalam hal terdapat korban yang memerlukan tindakan medis. 5.

Fasilitas Tanggap Darurat

Fasilitas tanggap darurat meliputi :

- jendela darurat dan pintu darurat;
- alat pemukul kaca;
- alat pemadam kebakaran;
- alat kendali pembuka pintu utama yang dirancang dan ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah dioperasikan baik oleh awak kendaraan bermotor maupun penumpang;
- dokumen tertulis berupa tata cara pengoperasian fasilitas tanggap darurat yang ditulis secara jelas dan mudah terbaca baik secara permanen ditempel atau dalam bentuk buku panduan.



Pelaksanaan Tanggap Darurat

Untuk mengantisipasi dampak kecelakaan atau meminimalkan dampak kecelakaan Perusahaan Angkutan Umum wajib menyusun dokumen yang memuat ketentuan dan pelaksanaan tanggap darurat kecelakaan kendaraan bermotor dalam bentuk :

- dokumen tertulis yang jelas dan mudah dibaca dalam bentuk selebaran yang diletakkan pada setiap tempat duduk penumpang;
- dokumentertulis yang jelas dan mudah dibaca dalam bentuk selebaran terkait keamanan dan keselamatan awak kendaraan bermotor dan barang;
- instruksi lisan bagi penumpang sebelum kendaraan bermotor berangkat (khusus bagi angkutan orang) meliputi letak fasilitas tanggap darurat, fungsi fasilitas tanggap darurat, dan cara penggunaan fasilitas tanggap darurat.

Kotak 8.2.

PETUNJUK PRAKTIS TANGGAP DARURAT

Perhatikan dan pelajari tatacara penggunaan fasilitas tanggap darurat pada kendaraan yang Anda tumpangi, dalam keadaan darurat:

1. **Jangan panik**, usahakan tetap tenang.
2. **Apabila terjadi kebakaran**, berusaha merunduk dan keluar dari dalam kendaraan karena asap akan membumbung ke atas. Bila tersedia **gunakan pintu darurat**.
3. **Tekan tombol darurat**, apabila kendaraan menggunakan **pintu hidrolik**.
4. **Pecahkan kaca kendaraan** dengan alat pemecah kaca yang tersedia atau alat lain yang memungkinkan.
5. **Gunakan alat pemadam kebakaran**.
6. **Pintu darurat** harus selalu dalam keadaan tidak terkunci.
7. **Bantulah** orang yang memerlukan pertolongan.

Sumber: Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No SK 1763/AJ/SPJ/DAJD/2003



Contoh Dokumen Tanggap Darurat (contoh)

DOKUMEN TANGGAP DARURAT DI KENDARAAN BERMOTOR	
Dokumen Tanggap Darurat	
<i>Apabila terjadi keadaan darurat dalam operasional angkutan awak kendaraan bermotor harus segera mungkin menghubungi nomor pelayanan gawat darurat dan juga menghubungi kantor perusahaan terdekat.</i>	
<i>Perusahaan harus dapat dihubungi dan segera merespon permintaan tersebut</i>	
Nomor Darurat Polisi dan Ambulans(misalnya tekan "119")	
DokumenTanggap Darurat lain yang mudah dihubungi saat ada penanganan tanggap darurat	
1	Alamat Perusahaan Angkutan
2	Nomortelepon untuk menghubungi perusahaan
3	Nomortelepon cabang perusahaan terdekat
Pertimbangan saat kondisi darurat	
1	prioritasyang pertama ditolong adalah penumpang (semua tindakan lainnya ditempatkan setelah penumpang).
2	prioritasyang pertama ditolong adalah awak kendaraan bermotor/orang (barang di prioritaskan setelahnya).
3	mampu menguasai keadaan, tetap tenang, memarkir kendaraan bermotor di tempat yang aman, bicara yang pelan dan jelas arahkan penumpang ke arah lokasi yang paling aman.
4	mampu menguasai keadaan, tetap tenang, memarkir kendaraan bermotor di tempat yang aman, jika barang berbahaya jauhkan kendaraan bermotor dari kemungkinan membahayakan orang di sekitar.
5	untuk kejadian seperti bus terbakar, banjir ataupun yang menyebabkan korban meninggal, awak kendaraan bermotor diwajibkan menghubungi nomor tanggap darurat maupun polisi.
6	kendalikanlalu lintas dengan memasang segitiga yang memantulkan cahaya di depan dan belakang kendaraan bermotor.
7	laporkan kepada pimpinan perusahaan dan hindari menerima pernyataan tanggungjawab ataautawaran tuntutan penyelesaian

Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K)

Pertolongan Pertama Pada Korban Kecelakaan (P3K) pada dasarnya merupakan upaya memberikan perawatan kepada korban kecelakaan sesegera mungkin. Upaya pertolongan ini merupakan kunci utamanya adalah memberikan ketenangan kepada korban selama "waktu emas" (yaitu satu jam pertama sesudah kecelakaan). Pengemudi, penumpang, atau masyarakat umum di sekitar kejadian dapat mengambil tindakan sederhana yang dapatdiambil untuk menyelamatkan nyawa seseorang.

8) PELAPORAN KECELAKAAN

Setiap kejadian harus diselidiki untuk mengetahui faktor penyebab sehingga dapat dilakukan langkah dan upaya perbaikan sehingga tidak terulang kembali.Setiap Perusahaan Angkutan Umum harus melakukan penelitian dan pelaporan jika terjadi kecelakaan yang melibatkan perusahaannya. Pelaporan kecelakaan berguna untuk mengetahui faktor-faktor penyebab kecelakaan yang dan digunakan untuk mengidentifikasi bahaya dan risiko.

Perusahaan mempunyai suatu sistem pelaporan, penyelidikan, analisa, dan tindak lanjut insiden untuk mencari akar penyebab (*root causes*) dan mengembangkan sistem pencatatan dan pelaporan kejadian ke instansi berwenang.

Pelaporan berguna untuk mengidentifikasi atau mengklasifikasi kecelakaan dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan yang sama. Oleh karena itu, perusahaan harus mempunyai prosedur pelaporan kecelakaan dan formulir laporan kecelakaan (terlampir).

9) MONITORING DAN EVALUASI

Setiap aktivitas operasional yang mengandung risiko kecelakaan harus dikendalikan dengan baik. Perusahaan menetapkan prosedur monitoring dan evaluasi untuk mengendalikan bahaya dan risiko.

Setiap Perusahaan Angkutan Umum harus melakukan monitoring dan evaluasi terhadap Sistem Manajemen Keselamatan. Monitoring dan evaluasi dilakukan secara berkala untuk memastikan bahwa manajemen keselamatan sudah diterapkan sesuai dengan prosedur atau ketentuan yang berlaku. Monitoring dan evaluasi dapat dilakukan melalui audit internal perusahaan (prosedur monitoring dan evaluasi dan formulir audit internal perusahaan terlampir).

10) PENGUKURAN KINERJA

Perusahaan mengembangkan sistem untuk mengukur dan memantau kinerja Keselamatan secara berkala untuk mengetahui kelebihan dan kelemahan sehingga dapat diambil tindakan dan langkah perbaikan. Setiap Perusahaan Angkutan Penumpang Umum harus melakukan pengukuran dan pemantauan kinerja. Pengukuran dan pemantauan kinerja berlaku untuk segenap unsur yang terkait dengan keselamatan angkutan umum. Prioritas dapat diberikan kepada unsur yang langsung terkait dengan keselamatan angkutan umum.

Pengukuran kinerja merupakan kegiatan berkala untuk mengetahui tingkat keselamatan pelayanan angkutan yang dinyatakan dengan:

- a) Rasio antara jumlah kejadian kecelakaan dengan kendaraan bermotor kilometer; dan
- b) Rasio antara korban kecelakaan dengan kejadian kecelakaan.

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Contoh Prosedur Pengorganisasian

PENGORGANISASIAN DAN SUMBERDAYA		
NO	LANGKAH -LANGKAH	KETERANGAN
1.	UMUM	
1.1.	Kegiatan Keselamatan dalam perusahaan harus dikelola seperti mengelola aspek lainnya dalam perusahaan seperti keuangan, operasi, Sumber Daya Manusia	
1.2.	Untuk mengelola keselamatan dengan baik, perusahaan menetapkan sistem pengorganisasian, tugas dan tanggung jawab, serta kompetensi	
2.	PENGORGANISASIAN	
2.1.	Untuk menangani aspek keselamatan perusahaan membentuk Petugas Keselamatan atau Unit Manajemen Keselamatan dengan anggota sebagai berikut : Ketua : Manajer Keselamatan Sekretaris : Ahli Keselamatan Anggota : Kepala Bagian Manajemen Keselamatan Kepala Bagian Manajemen Bahaya dan Risiko dan lain-lain (d disesuaikan dengan kebutuhan organisasi)	
2.2.	Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan melapor kepada Pimpinan tertinggi (Direktur Utama) dalam perusahaan	
3	TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB	
3.1.	Pimpinan perusahaan bertanggung jawab terhadap terlaksananya keselamatan transportasi dalam perusahaan dan memberikan dukungan dan komitmennya terhadap penerapan keselamatan transportasi.	
3.2.	Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan bertanggung jawab untuk mengelola aspek keselamatan dalam operasi dengan melakukan hal-hal sebagai berikut : a. melakukan pemantauan pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan; b. memberikan pembinaan dan pelatihan kepada semua pekerja dan pengemudi untuk meningkatkan kesadaran keselamatan; c. melakukan pemeriksaan tempat kerja dan armada bus secara berkala; d. memastikan bahwa semua prosedur keselamatan telah dijalankan; e. melakukan penyelidikan kecelakaan; f. mengadakan pertemuan berkala sekurangnya setiap bulan untuk membahas isu-isu keselamatan yang ada dalam perusahaan; dan g. memberikan laporan secara berkala kepada manajemen mengenai pelaksanaan keselamatan dalam perusahaan.	
3.3.	Ahli Keselamatan atau pekerja yang ditunjuk bertanggung jawab mengelola aspek keselamatan sehari-hari	
3.4.	Pekerja bertanggung jawab untuk melaksanakan keselamatan dalam menjalankan pekerjaan masing-masing untuk keselamatan dirinya, aset perusahaan dan pelanggan	
	Dibuat	Diperiksa
		Disetujui

Lampiran 2 : Contoh Prosedur Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko

IDENTIFIKASI BAHAYA DAN PENILAIAN RISIKO		
NO	PROSEDUR	KETERANGAN
1.	UMUM	
1.1.	Setiap kegiatan yang dilaksanakan harus dilengkapi dengan identifikasi bahaya dan penilaian risiko untuk mengetahui potensi bahaya serta langkah penanggulangannya	
1.2.	Identifikasi bahaya dan Penilaian Risiko dilakukan untuk seluruh kegiatan dan sarana sebagai berikut : 1. area perkantoran 2. area perbengkelan 3. armada angkutan 4. kegiatan pengoperasian armada angkutan sesuai dengan trayek masing-masing	
1.3.	Hasil identifikasi bahaya dan penilaian risiko harus digunakan sebagai masukan dalam menyusun rencana kerja dan kegiatan angkutan	
2.	Pelaksana Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko	
2.1.	Identifikasi bahaya dan penilaian risiko harus dilakukan oleh pengawas operasi yang dibentuk perusahaan	
2.2.	Identifikasi Bahaya dan Penilaian risiko dilakukan dengan menggunakan formulir terlampir dengan langkah-langkah sebagai berikut : a) Tentukan alat, aktivitas atau route yang akan diidentifikasi misalnya "bus" b) Identifikasi apa saja potensi bahaya yang dapat terjadi dalam kegiatan/sarana atau route tersebut, misalnya pecah ban c) Tentukan apa dampak atau akibat yang timbul jika bahaya terjadi, misalnya jika ban pecah, mobil bisa menggelanding atau slip mengakibatkan korban jiwa atau kerusakan kendaraan bermotor d) Tentukan tingkat risikonya dengan mempertimbangkan kemungkinan (likelihood), Keparahan yang diakibatkan (Severity) dan tingkat risiko (LxS) e) Tentukan tingkat Risiko (High, Medium, Low) g) Tentukan langkah pengendalian, misalnya pemeriksaan tekanan ban, pemeriksaan kondisi ban, pembatasan muatan dan lainnya h) Tentukan siapa yang bertanggung jawab menangani hal tersebut, misalnya mekanik dan sopir	
3.	Komunikasi Bahaya	
3.1.	Hasil identifikasi bahaya dan penilaian risiko harus dikomunikasikan kepada semua pihak terkait, khususnya para pengemudi dan awak angkutan lainnya	
3.2.	Perusahaan harus menyusun dan menetapkan program kerja untuk mengendalikan semua potensi bahaya yang diidentifikasi	
	Dibuat	Disetujui

Lampiran 3 : Contoh Formulir Identifikasi Bahaya dan Pengendalian Risiko

P.O..... ****		IDENTIFIKASI BAHAYA DAN PENGENDALIAN RISIKO						No	Nomor hal. :
								TANGGAL	
								Penilaian Risikooleh ;	
No Urut	Kegiatan/ Sarana Angkutan/route	Potensi Bahaya	Risiko	Peringkat Risiko				Rekomendasi Pengendalian Risiko	PENANGGUNG JAWAB
				LL	S	RR	Risk		
Tanggal		Dibuat Oleh			Diperiksa oleh			Disetujui oleh :	

Note :

LL = Likelihood/Kemungkinan atau Peluang Risiko

S = Severity, akibat atau keparahan

RR = Risk Rating, Nilai Risiko = LL x S

Risk= Peringkat Risiko = Rendah, Sedang atau Tinggi

Lampiran 4 : Contoh Matrik Penilaian Bahaya dan Risiko

Kemungkinan Kejadian Likelihood (LL)		Keparahan Kejadian Severity (S)				Keterangan
		1	2	3	4	
		Ringan, tidak ada kerusakan berarti dan tidak ada cedera	Cedera ringan, kerusakan ringan, bus dapat beroperasi kembali	Cedera berat, kerusakan parah bus tidak bisa beroperasi sampai 3 hari	Cedera berat fatal, bus rusak berat tidak bisa beroperasi lebih dari 3 hari	
1	Sangat jarang terjadi	1	2	3	4	
2	Dapat dan pernah terjadi dalam 1 tahun terakhir	2	4	6	8	
3	Sering terjadi lebih dari 3 kali dalam setahun terakhir	3	6	9	12	
4	Sangat sering dan dapat terjadi setiap saat selama operasi berlangsung	4	8	12	16	
Peringkat Risiko						
Rendah (low)	1-4	Dilakukan pengendalian dengan prosedur yang sudah ada oleh pengawas atau awak bus				
Sedang (Medium)	6-8	Perlu dilakukan langkah pengamanan untuk mencegah kejadian oleh pengawas				
Tinggi (High)	9-12	Perlu tindakan nyata dan segera dari manajemen untuk mencegah kejadian				

Lampiran 4 : Contoh Prosedur Keselamatan Pengoperasian Kendaraan bermotor

PENGOPERASIAN KENDARAAN BERMOTOR		
NO	LANGKAH -LANGKAH	KETERANGAN
	PEDOMAN BAGI PENGEMUDI	
1.	Sebelum Mengemudi	
1.1.	Setiap pengemudi diwajibkan untuk memeriksa dan meneliti kondisi kendaraan bermotornya setiap hari sebelum dihidupkan baik dari segi keberadaan perlengkapannya dan kondisi perlengkapan tersebut.	
1.2.	Selalu menjaga kebersihan kendaraan bermotornya.	
1.3.	Setiap pengemudi kendaraan bermotor harus memiliki surat ijin mengemudi (SIM) sesuai jenis kendaraan bermotornya	
1.4.	Pastikan kendaraan bermotor yang akan dipakai telah dilengkapi dengan dokumen yang masa lakunya masih valid, seperti STNK.	
1.5.	Setiap pengemudi harus memahami dan mematuhi perundangan mengenai lalu lintas yang berlaku dan rambu-rambu/ tanda lalulintas.	
1.6.	Sebelum menghidupkan mesin kendaraan bermotor harus dipastikan bahwa gigi persneling dalam posisi nol dan rem tangan terpasang.	
1.7.	Setiap pengemudi harus dalam kondisi sehat, tidak diperkenankan mengemudikan kendaraan bermotor dalam kondisi mabuk, mengantuk dan kondisi lainnya yang membahayakan.	
1.8.	Pengemudi harus memastikan semua perlengkapan kendaraan bermotor yang penting berfungsi dengan baik, seperti wiper (alat yang berfungsi sebagai pembersih air sewaktu hujan), lampu, klakson dan alarm sewaktu kendaraan bermotor mundur serta tekanan angin pada ban cukup.	
1.9.	Pengemudi harus memastikan semua perlengkapan kendaraan bermotor sudah tersedia di dalam kendaraan bermotor, seperti : dongkrak, kunci roda dan kunci-kunci lainnya yang diperlukan, senter, alat pemadam kebakaran portabel, Kotak P3K, segitiga pengaman dan perlengkapan lainnya yang disyaratkan dalam peraturan lalu lintas.	
1.10	Setiap pengemudi yang mendapat tugas untuk kepentingan dinas perusahaan diluar lokasi kerja/keluar daerah/perjalanan yang cukup jauh, harus mendapat ijin dari pejabat yang berwenang terlebih dahulu dan dilengkapi dengan surat tugas/surat jalan. Gunakan peta untuk memudahkan route perjalanan.	
2	Pada Saat Mengemudi.	
2.1.	Nyalakan lampu depan pada saat fajar dan senja hari minimal 30 menit sebelum matahari terbenam dan 30 menit sesudah fajar.	
2.2.	Tidak diperkenankan menggunakan handphone dan radio panggil pada saat mengemudikan kendaraan bermotor, gunakan hanya pada saat berhenti.	
2.3.	Jangan minum, makan dan merokok saat mengemudi.	
2.4.	Jalankan kendaraan bermotor anda pada kecepatan yang aman dan patuhi batas kecepatan maksimum yang berlaku.	
2.5.	Jaga jarak yang aman antar kendaraan bermotor. Hormati penumpang, pengendara lain serta pejalan kaki.	
2.6.	Istirahat 1/2 jam sesudah mengemudi selama 3 jam.	
2.7.	Laporkan segera apabila terjadi kecelakaan. Beri keterangan secara rinci untuk memudahkan penyelidikan.	
2.8.	Pastikan pengemudi dan semua penumpang sudah memakai sabuk pengaman. Jika ada yang tidak patuh, segera laporkan	
3	Setelah Mengemudi.	
3.1.	Sebelum meninggalkan kendaraan bermotor setelah kegiatan operasi berakhir, pengemudi diwajibkan membersihkan / mencuci kendaraan bermotor ditempat yang telah disediakan.	
3.2.	Parkirkan kendaraan bermotor ditempat yang telah ditentukan.	
3.3.	Pastikan kendaraan bermotor dalam keadaan terkunci, dan rem tangan difungsikan. Simpanlah kunci ditempat yang telah ditentukan.	

4.	PEDOMAN BAGI PENUMPANG	
4.1.	Untuk bus yang dilengkapi dengan sabuk pengaman, selalu menggunakan sabuk pengaman. Pastikan sabuk pengaman berfungsi dan dalam keadaan baik.	
4.2.	Naik turun ditempat yang telah ditentukan	
4.3.	Letakkan barang-barang di tempat yang aman. Barang yang bertebaran dapat menjadi benda yang membahayakan.	
4.4.	Ingatkan pengemudi jika menjalankan kendaraan bermotor terlalu cepat atau tidak melaksanakan pedoman yang aman.	
4.5.	Jangan berjalan-jalan di atas kendaraan bermotor saat kendaraan sedang melaju	
4.6.	Jangan membawa barang atau bahan yang membahayakan seperti bahan mudah terbakar, minyak, petasan dan lainnya	
5.	PERLENGKAPAN STANDAR KENDARAAN BERMOTOR	
5.1.	Perengkapan standar yang harus diperiksa oleh pengemudi/mekanik untuk kendaraan bermotor: 1. Sabuk pengaman 2. Alat pemadam api ringan 3. Kotak P3K 4. Tanda peringatan: a. Dilarang merokok! b. Gunakan Sabuk Pengaman! 5. Penghapus kaca 6. Lampu bahaya 7. Klakson 8. Rem 9. Air radiator dan air accu 10. Buku catatan servis 11. Dokumen kendaraan bermotor (STNK/BPKB) 12. Kotak peralatan (Tool box kit) 13. Palu pemecah kaca 14. Segitiga Pengaman, dsb	
	Dibuat	Diperiksa
		Disetujui

Lampiran 5 : Contoh Formulir Pemeriksaan Kendaraan bermotor

DAFTAR PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR (Daftar Periksa Harian Bagi Pengemudi)					
I. DOKUMEN		<i>KONDISI</i>			KETERANGAN
		Baik	Ada	Tidak	
1	Surat ijin mengemudi				
2	Surat Tugas / Surat Jalan				
II. PERLENGKAPAN KEAMANAN					
1	Sabuk pengaman				
2	Alat Pemadam Api Ringan				
3	Kotak P3K				
4	Palu pemecah kaca				
5	Tanda peringatan				
	-Dilarang merokok				
	-Pakailah sabuk pengaman				
III. PERLENGKAPAN KENDARAAN BERMOTOR					
1	Kebersihan kaca-kaca kendaraan bermotor				
2	Penghapus kaca/wiper dan airnya				
3	Lampu-lampu				
4	Lampu tanda bahaya				
5	Lampu indikator				
6	Klakson				
7	Kaca spion				
8	Rem				
9	Kondisi ban				
10	Suspensi				
11	Kondisi badan kendaraan bermotor				
12	Pelumas				
13	Air accu				
14	Air radiator				
15	Buku catatan servis				

Catatan:

Pastikan persyaratan standard dalam checklist di atas ada dan kondisinya dalam keadaan baik sebelum mengemudikan kendaraan bermotor tsb.

Lamiran 6 : Contoh Formulir Pemeriksaan Kendaraan bermotor Sebelum Operasi

LEMBARAN PEMERIKSAAN KENDARAAN BERMOTOR SEBELUM OPERASI

No Body	Tgl Pemeriksaan :	Km Akhir :
No.Kendaraan bermotor		

Berikan tanda v pada kotak periksa jika instruksi telah dilaksanakan, distel, diperbaiki dan ditambah

No	Hal yang diperiksa	Prosedur pemeriksaan	Kondisi	Catatan
A BAGIAN LUAR KENDARAAN BERMOTOR				
1.	Bagian luar	Periksa dengan teliti seluruh bodi, cat, karat, bodi penyok, cat tergores, kaca pecah		
2.	Fungsi dari masing-masing bagian body :pintu,tutup ruang mesin, tutup bagasi, hidrolisk	Periksa kondisi pintu, kunci pintu, tutup ruang bagasi, pintu darurat dan lainnya		
3.	Fungsi bagian kelistrikan semua lampu	Periksa bekerjanya lampu besar, lampu parker, belakang, rem, tanda belok, mundur, plat nomor, lampu darurat dll		
B RUANG MESIN				
4.	Air pendingin mesin dan air pembersih kaca	Periksa dan teliti melalui tangki cadangan air pendingin dan tangki air pembersih		
5.	Oli Mesin	Periksa Oli Mesin pada tongkat pengukur oli		
6.	Minyak power steering	Periksa permukaan minyak melalui pengukur/tutup		
7.	Minyak rem	Periksa dan teliti permukaan minyak rem pada tangki cadangan dan perhatikan adanya kebocoran minyak		
8.	Baterai	Periksa baterai dan cek terminal da air aki		
9.	Sistem emisi gas buang	Periksa sambungan-sambungan slang, dan saringan udara , kabel dll		
10.	Kondisi mesin	Periksa bekerjanya mesin, amati putaran, suara, getaran dll		
11.	Periksa kebocoran bahan bakar	Perhatikan kebocoran bahan bakar pada sambungan, mesin, oli dan lainnya		
C BAGIAN BAWAH KENDARAAN BERMOTOR				
12.	Kondisi system kopling, system bahan bakar,mesin, pendingin, oil transmisi dll	Periksa kebocoraan, dan bekerjkanya mesin pada saat dingin dan dipanaskan, amati puraran idel, suara mesin, getaran,dll)		
13.	Sistem Gas Buang	Periksa dengan teliti pipa gas buang (knalpot), muffler, insulator, dan kemungkinan bocor		
14.	Rem Peringan	Periksa rotor kemungkinan berkarat		
15.	Mur Pengikat Roda	Periksa semua mur dan kekencangannya		
16.	Ban-ban	Periksa dengan teliti kondisi ban, cacat, rusak, tipis, bocor, tekanan		
C BAGIAN DALAM KENDARAAN BERMOTOR				
17.	Tempat duduk,sabukpengaman	Periksa kondisi jok dan sabuk pengaman		
18.	Bagian dalam	Periksa semua peralatan seperti instrument, door trim, klakson, spion dalam		
19.	Sistem Kelistrikan interior	Periksa semua lampu instrument (kecepatan, temperature, fuel dll), AC, Radio dan semua peralatan listrik lainnya		
D TEST JALAN				
20.	Rem	Periksa gerak bebas pedal rem, tinggi pedal dan jarak cadangan pedal saat diinjak, periksa fungsi rem, bunyi rem, fungsi rem parkir dan lampu indikator		
21.	Kopling	Periksa gerak pedal kopling, tinggi pedal,danjarak cadangan pedal saat diinjak. Periksa bunyi gemeretak kopling saat dihubungkan dan dilepaskan		
22.	Mesin	Periksa kemamouan mesin dalam kondisi dijalankan, termasuk kecepatan kemampuan jelajah, putaran idling dan saat penurunan putaran. Pastikan bahwa kemampuan mesin adalah normal, lembut dan meyakinkan		

23.	Transmisi	Transmisi manual, periksa bekerjanya tuas pemindah terhadap bunyi yang tidak normal. Transmisi otomatis. Periksabekerjanya tuas pemindah pada setiap kecepatan dan neutral star switch.		
24.	Differensial	Periksa suaranya		
25.	Kemudi	Periksa posisi lurus roda kemudi saat belok		
26.	Suspensi	Periksa adanya bunyi-bunyi tidak normal pada suspense		
E PEMERIKSAAN AKHIR				
27.	Kaca-kaca spion	Stel kaca-kaca spion luar dan sesuaikan dengan posisi pengemudi		
28.	Perlengkapan tambahan	Pastikan ban serep, tool set, dongkrak, tempat sampah dll		
29.	Alat Darurat	Periksa semua peralatan darurat seperti P3K, Alat pemadam Kebakaran, Segitiga Pengaman, Palu darurat dll		
30.	Lain-lain	Periksa kelengkapan surat-surat dan identitas kendaraan bermotor masih berlaku		
Diperiksa Oleh		Disetujui oleh		

Lampiran 7 : Contoh Prosedur Tanggap Darurat

PENANGGULANGAN KEADAAN DARURAT		
NO	PROSEDUR	KETERANGAN
1	<p>Penanggulangan Keadaan Darurat di Kantor (Gedung)</p> <p>1.1. Untuk menghadapi keadaan darurat di area kantor dibentuk Tim Penanggulangan Keadaan Darurat yang mengatur tugas dan tanggung jawab antara lain :</p> <p>a. Koordinator Penanggulangan Keadaan Darurat b. Penanggung jawab setiap ruangan ,Tim Pemadam, Tim Evakuasi, Sekuriti dll c. Penanggung jawab sistem komunikasi (intern & ekstern)</p> <p>1.2. Darurat kebakaran</p> <p>1) Sistem alarm, APAR dan sarana proteksi kebakaran lainnya harus dicek dan selalu dalam kondisi siap dipakai. 2) Semua personal yang mengetahui terjadinya kebakaran harus segera memadamkan guna mencegah perluasan api. 3) Koordinator Penanggulangan Keadaan Darurat bersama Tim Pemadam yang terlatih segera mengambil langkah pemadaman lebih lanjut. 4) Jika kebakaran membesar, segera hubungi Petugas Pemadam Kebakaran Kota serta aparat Kepolisian setempat. 5) Tim evakuasi mengambil langkah penyelamatan penghuni (pekerja, tamu, pengunjung) serta dokumen penting perusahaan ke tempat aman (Assembling Point). 6) Tim Evakuasi melakukan penghitungan (absensi) untuk memastikan bahwa jumlah penghuni lengkap. 7) Jika terperangkap didalam ruangan ; a. Beritahukan keberadaan anda kepada orang diluar. b. Sambil menunggu pertolongan, cegah asap masuk dengan menutup bawah lubang pintu dengan kain basah c. Berjalan merangkak (udara dibawah relatif lebih bersih) 8) Bila terdapat korban manusia, segera lakukan pertolongan pertama/ P3K atau CPR sesuai keperluan dan segera dibawa ke Rumah Sakit terdekat. 9) Tim Pemadam Gedung berkoordinasi dengan Petugas Pemadaman Kebakaran Kota dan aparat Kepolisian melakukan penanggulangan sampai situasi dan kondisi dinyatakan aman.</p> <p>1.3. Gempa Bumi</p> <p>1) Jika terjadi gempa bumi, segera berlindung di tempat yang aman menunggu petunjuk lebih lanjut 2) Jika memungkinkan segera meninggalkan ruangan menuju tempat terbuka menunggu petunjuk lebih lanjut</p>	
2	<p>Penanggulangan Keadaan Darurat di dalam Bus</p> <p>2.1. Keadaan darurat dalam bus dapat terjadi seperti kebakaran, kecelakaan dan kejadian lainnya 2.2. Pengemudi dan awak bus lainnya bertanggung jawab mengamankan kendaraan bermotor dan melindungi keselamatan penumpang 2.3. Jika terjadi kebakaran dalam bus, segera pinggirkan kendaraan bermotor di tempat yang aman 2.4. Seluruh penumpang segera keluar dari dalam bus melalui pintu dan jendela darurat 2.5. Padamkan kebakaran dengan peralatan yang tersedia 2.6. Beri bantuan kepada korban sampai bantuan dari luar datang 2.7. Hubungi no tanggap darurat dan polisi</p>	

3	Penanggulangan Keadaan Darurat di dalam kendaraan bermotor angkutan Barang 3.1 Keadaan darurat didalam kendaraan bermotor dapat terjadi seperti kebakaran, kecelakaan dan kejadian lainnya 3.2 Pengemudi dan awak angkutan barang lainnya bertanggung jawab mengamankan kendaraan bermotor dan melindungi keselamatan barang bawaan 3.3 Jika terjadi kebakaran dalam kendaraan bermotor, segera pinggirkan kendaraan bermotor di tempat yang aman 3.4 Padamkan kebakaran dengan peralatan yang tersedia 3.5 Beri bantuan apa bila ada korban sampai bantuan dari luar datang 3.6 Hubungi nomor tanggap darurat dan polisi	
4	Penanggulangan Keadaan Darurat di dalam Kendaraan bermotor Mobil Penumpang Umum (Angkutan Perkotaan dan Taksi) 4.1 Keadaan darurat dalam Mobil Penumpang Umum dapat terjadi seperti kebakaran, kecelakaan dan kejadian lainnya 4.2 Pengemudi bertanggung jawab mengamankan kendaraan bermotor dan melindungi keselamatan penumpang 4.3 Jika terjadi kebakaran dalam Mobil Penumpang Umum, segera pinggirkan kendaraan bermotor di tempat yang aman 4.4 Seluruh penumpang segera keluar dari dalam Mobil Penumpang Umum melalui pintu atau jendela, gunakan pemecah kaca untuk memecahkan kaca 4.5 Padamkan kebakaran dengan peralatan yang tersedia 4.6 Beri bantuan kepada korban sampai bantuan dari luar datang 4.7 Hubungi nomor tanggap darurat dan polisi	
Dibuat	Diperiksa	Disetujui

Lampiran 8 : Contoh Prosedur Pelaporan Kecelakaan

PENYELIDIKAN DAN PELAPORAN KECELAKAAN		
NO	PROSEDUR	KETERANGAN
1.	UMUM	
1.1.	Setiap kejadian dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di lingkungan perusahaan wajib diselidiki dan dilaporkan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan	
1.2.	Setiap pengemudi harus melaporkan semua kejadian yang menimpa armada angkutan kepada Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan	
1.3.	Setiap kejadian wajib diselidiki untuk mengetahui faktor penyebabnya sehingga dapat diambil langkah-langkah pencegahan agar kejadian serupa tidak terulang kembali	
2.	PROSEDUR PELAPORAN	
2.1.	Setiap pengemudi wajib melaporkan semua kecelakaan yang menimpanya segera setelah kejadian melalui saluran telepon atau SMS kepada pengawas operasi yang ditunjuk	
2.2.	Pejabat yang berwenang jika perlu segera menuju tempat kejadian dan melakukan penyelidikan yang diperlukan (jika perlu berkoordinasi dengan pihak kepolisian yang menangani kejadian)	
3.	TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB	
3.1.	Setiap pekerja dan pengemudi wajib melaporkan kejadian yang menimpa dirinya atau pihak lain	
3.2.	Setiap Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan wajib membuat dan mengisi formulir laporan kecelakaan yang ditujukan kepada manajemen.	
3.3.	Setiap Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan wajib menganalisis semua kejadian dan membuat rekomendasi kepada manajemen untuk mencegah kejadian serupa tidak terulang kembali	
3.4.	Manajemen harus mengambil langkah nyata untuk melakukan perbaikan dan tindakan pencegahan	
	Dibuat	Diperiksa
		Disetujui

Lampiran 9 : Contoh Formulir Laporan Kecelakaan

1.	Tanggal /jam Kejadian			
2.	Lokasi Kecelakaan			
3.	Kronologis Kejadian			
4.	Kendaraan bermotor yang terlibat	Kendaraan bermotor 1	Kendaraan bermotor 2	Kendaraan bermotor 3
	NomorKendaraan bermotor			
	Jenis			
	Pengemudi			
	Muatan			
5.	Kerugian Materi			
6.	Korban	1	2	3
	Nama			
	Umur			
	Cedera			
7.	Penyebab Kecelakaan			
	Unsur Manusia	Kendaraan bermotor	Lingkungan/Alam	Lain-lain
	Tidak punya SIM	Rusak	Jalan licin	Pengguna jalan lain
	Mengantuk	Tidak laik	Kabut	Bencana alam
	Kurang Trampil	Tidak sesuai	Rambu kurang	
	Melanggar	Rem	Desain jalan	
	Tidak hati-2	Ban	Hujan	
Lain-lain	Lain-lain	Lain-lain		
8.	Rekomendasi Pencegahan			
Dilaporkan Oleh		Nama/Tanda tangan		

Lampiran 10 : Contoh Formulir Laporan Kecelakaan Lalu Lintas

Jenis Kecelakaan	Ringan		Berat		Meninggal	
Tanggal		Jam				
Korban	Nama					
	Umur					
	Jenis Kelamin					
	Bagian					
Lokasi Kecelakaan						
Kronologis Kejadian						
Kerugian Materi						
Penyebab Kejadian						
Langkah Pencegahan						
Dilaporkan Oleh	Nama/Tanda tangan					

Lampiran 10 : Contoh Prosedur Pengukuran dan Pemantauan Kinerja

PENGUKURAN DAN PEMANTAUAN KINERJA		
NO	PROSEDUR	KETERANGAN
1	UMUM	
1.1.	Kinerja keselamatan dalam perusahaan harus diukur dan dipantau secara berkala untuk mengetahui tingkat keselamatan operasi perusahaan	
1.2.	Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan melakukan pemantauan kinerja keselamatan dan membuat laporan kepada manajemen	
2.	PENGUKURAN KINERJA KESELAMATAN	
2.1.	Pengukuran Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas dilakukan dengan menggunakan formulir seperti terlampir yang mencakup angka kecelakaan lalu lintas dan keparahan kejadiannya	
2.2.	Pengukuran tingkat kecelakaan kerja dilakukan dengan menggunakan formulir terlampir yang mencakup angka kejadian kecelakaan dan keparahan kecelakaan	
3	STATISTIK KECELAKAAN	
3.1.	Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan membuat statistik kecelakaan lalu lintas dan kecelakaan kerja setiap bulan dan tahunan yang disebarluaskan kepada semua pihak terkait dan pekerja	
4.	KINERJA OPERASI	
4.1.	Kinerja operasi diukur untuk mengetahui tingkat kehandalan armada misalnya angka kerusakan, biaya pemeliharaan dan lainnya	
4.2.	Kinerja operasi pelayanan angkutan yaitu rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan terhadap jumlah kapasitas tempat duduk (<i>Load Factor</i>)	
	Dibuat	Disetujui

Lampiran 10 : Contoh Formulir Statistik Kecelakaan

**STATISTIK KECELAKAAN LALU LINTAS
PERUSAHAAN ANGGKUTAN UMUM**

No	Bulan	Jumlah Armada	Jumlah Km	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas			AR Kecelakaan	SI Kecelakaan
				Ringan	Sedang	Berat		
1.	Januari							
2.	Februari							
3.	Maret							
4.	April							
5.	Mei							
6.	Juni							
7.	Juli							
8.	Agustus							
9.	September							
10.	Oktober							
11.	November							
12.	Desember							
	Total							

*AR : Accident Rate

*SI: Severity Index

Keterangan:

<p>1. Accident Rate (AR) adalah ratio antara Jumlah Kejadian Kecelakaan dengan Kendaraan Km dengan rumus :</p> $AR = \frac{\text{Jumlah Kecelakaan} \times 100.000}{\text{Jumlah Km Tempuh}}$	Kecelakaan Ringan	Kecelakaan Lalu lintas yang tidak mengakibatkan kerugian atau cedera dan tidak mengakibatkan operasi bus terganggu
	Kecelakaan Sedang	Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan cedera ringan, kerusakan sedang dan operasi bus terganggu lebih maksimal 3 hari
	Kecelakaan Berat	Kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban jiwa, kerusakan berat kendaraan dan mengakibatkan gangguan operasi bus lebih dari 3 hari
<p>2. Indeks Keparahan (Severity Index) (SI) adalah Ratio antara Korban Kecelakaan dengan Kejadian Kecelakaan</p> $SI = \frac{\text{Jumlah Korban Meninggal}}{\text{Jumlah kecelakaan}}$		

Contoh Perhitungan :

1. Mencari Angka Kecelakaan per bulan

Pada tahun 2015 suatu perusahaan Angkutan Umum X memiliki 100 armada yang selama kurun waktu satu tahun menempuh jalan sebanyak 1.375.000 km (dengan rincian perjalanan perbulan sebagaimana tabel dibawah). Selama waktu tersebut terjadi 14x kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan pertama terjadi di bulan Januari sebanyak 3x mengakibatkan kendaraan masuk bengkel selama 3 hari. Kecelakaan kedua di bulan maret 3x kendaraan masuk bengkel selama 7 hari. Kecelakaan ketiga 4x dan kendaraan masuk bengkel 14 hari. Kecelakaan keempat 1x kendaraan masuk bengkel 5 hari dan kecelakaan kelima di bulan desember 3x kendaraan masuk bengkel 11 hari. Hal ini mengakibatkan kendaraan tidak beroperasi selama 40 hari.

Data kecelakaan tahun 2015

No	Bulan	Jumlah Km	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas			Total Laka
			Ringan	Sedang	Berat	
1.	Januari	100.000	1	1	1	3
2.	Februari	100.000				0
3.	Maret	130.000		3		3
4.	April	100.000				0
5.	Mei	100.000				0
6.	Juni	120.000			4	4
7.	Juli	110.000				0
8.	Agustus	130.000				0
9.	September	100.000			1	1
10.	Oktober	150.000				0
11.	November	125.000				0
12.	Desember	110.000			3	3
	Total	1.375.000	1	4	9	14
	Rata-rata					1,166667
	Sd					1

Langkah I

Mencari angka kecelakaan per bulan dengan rumus dibawah ini:

$$AR = \frac{C \times 100.000}{V} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan :

- AR : angka kecelakaan per 100.000 kend-km
- C : jumlah kecelakaan (kematian, luka-luka atau kecelakaan total)
- V : kendaraan - km perjalanan dalam satu periode (satu tahun)

AR (januari) = (3 x 100.000)/ 100.000
 AR = 3
 AR² = 9

Dst.. (bulan februari-desember)

Masukan nilai-nilai tersebut ke dalam tabel

NO	Bulan	Jumlah Km	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas			Total Laka	AR Kec Per bulan	AR Kec^2
			Ringan	Sedang	Berat			
1	Januari	100,000	1	1	1	3	3	9
2	Februari	100,000	0	0	0	0	0	0
3	Maret	130,000	0	3	0	3	2	5
4	April	100,000	0	0	0	0	0	0
5	Mei	100,000	0	0	0	0	0	0
6	Juni	120,000	0	0	4	4	3	11
7	Juli	110,000	0	0	0	0	0	0
8	Agustus	130,000	0	0	0	0	0	0
9	September	100,000	0	0	1	1	1	1
10	Oktober	150,000	0	0	0	0	0	0
11	November	125,000	0	0	0	0	0	0
12	Desember	110,000	0	0	3	3	3	7
Total		1,375,000	1	4	9	14	12	34
Rata-rata						1.17	1.03	
Sd						1.41		

Langkah 2

Hitung standar deviasi dengan rumus :

Standar deviasi

$$SD = \sqrt{\frac{(n \times \sum AR^2) - (\sum AR)^2}{n(n-1)}} \dots\dots\dots (2)$$

Maka,

$$X' = AR_{rat} + Sd \dots\dots\dots (3)$$

Dengan

- AR_{rat} = rata-rata angka kecelakaan per 100.000 kend-km
- ∑AR = jumlah total angka kecelakaan per 100.000 kend-km
- n = jumlah bulan atau tahun
- X' = angka batas atas

Setelah dihitung dengan rumus diatas diperoleh standar deviasi = 1

Langkah 3

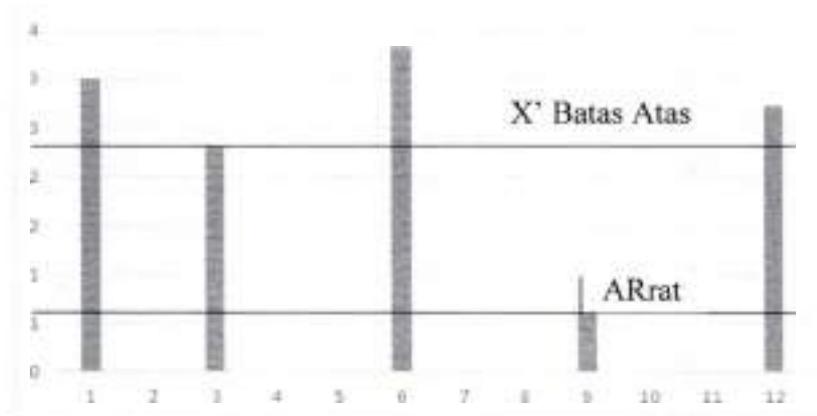
Setelah diperoleh nilai standar deviasi untuk meliha kinerja perbulan perusahaan angkutan umum kita tentukan terlebih dahulu untuk angka batas atasnya dengan menggunakan persamaan (3), dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Jika $AR > X$ Batas atas maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) sangat buruk
2. Jika $AR > X_{rat} < X$ Batas atas maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) buruk
3. Jika $AR < X_{rat} > 0$, maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) baik
4. Jika $AR = 0$ maka kinerja keselamatan perusahaan tersebut bulan (..) sangat baik

Dari perhitungan diatas diperoleh hal hal berikut :

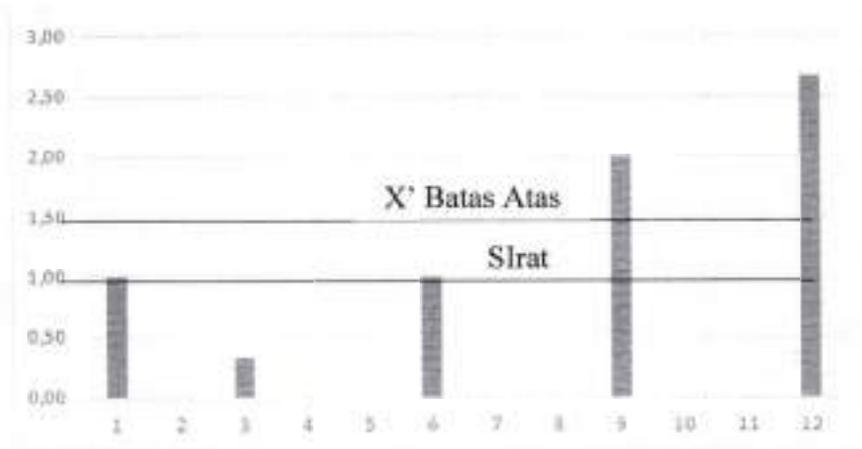
$$Sd = 1,41 \quad AR_{rat} = 1,17$$

$$X \text{ Batas Atas} = 2,58$$



Dari hasil penghitungan angka kecelakaan dan diagram kontrol terhadap angka kecelakaan, maka kinerja keselamatan perusahaan X dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Untuk bulan Januari, Juni dan Desember Perusahaan X mempunyai kinerja keselamatan **sangat buruk** karena nilai angka kecelakaan diatas garis X' batas atas, yang berarti bawa kecelakaan di bulan tersebut diatas rata-rata kecelakaan dalam satu tahun.
2. Untuk bulan Maret dan September Perusahaan X mempunyai kinerja keselamatan **buruk** karena nilai AR lebih besar dari ARrat (rata-rata angka kecelakaan per 100.000 kend-km) namun masih dibawah X batas atas, yang berarti kecelakaan masih diatas rata-rata atau sama dengan rata-rata.



Dari hasil penghitungan angka kecelakaan dan diagram kontrol terhadap angka kecelakaan, maka kinerja keselamatan perusahaan X dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Untuk bulan September dan Desember Perusahaan X mempunyai kinerja keselamatan **sangat buruk** karena nilai angka kecelakaan diatas garis X batas atas, yang berarti bawa indeks keparahan di bulan tersebut diatas rata-rata indeks keparahan dalam satu tahun.
2. Untuk bulan Januari dan Juni Perusahaan X mempunyai kinerja keselamatan **buruk** karena nilai AR lebih besar dari Xrat (rata-rata angka kecelakaan) namun masih dibawah X Batas atas, yang berarti indeks keparahan masih diatas rata-rata atau sama dengan rata-rata.
3. Untuk bulan lainnya kinerja keselamatan mempunyai kinerja yang **baik** karena dibawah nilai rata-rata indeks keparahan dalam satu tahun.

3. **Menghitung nilai AR tahun 2015 dan SI 2015**

Hitung nilai AR tahun (2015) dengan persamaan (1) dan Hitung nilai indeks keparahan dengan persamaan (4),

Untuk mengukur kecenderungan kinerja keselamatan dapat digunakan persamaan berikut :

$$S-AR \text{ (Safe - AR)} = \frac{AR \text{ (kini)} - AR \text{ (lampau)}}{AR \text{ (lampau)}} \dots\dots\dots (6)$$

Atau

$$S-SI \text{ (Safe - SI)} = \frac{SI \text{ (kini)} - SI \text{ (lampau)}}{SI \text{ (lampau)}} \dots\dots\dots (7)$$

- 3. Untuk bulan lainnya kinerja keselamatan mempunyai kinerja yang **baik** karena dibawah nilai rata-rata angka kecelakaan armada dalam satu tahun.

2. **Menghitung nilai SI (Severity Indeks)**

Langkah 1

Mencari angka indeks keparahan per bulan dengan rumus dibawah ini:

$$SI = F/A \dots\dots\dots(4)$$

Keterangan :

- SI : Indeks Keparahannya (*severity index*)
- F : Banyaknya korban meninggal dalam waktu tertentu (setahun)
- A : jumlah seluruh kecelakaan dalam setahun/waktu tertentu

SI (januari) = 3/3 = 1

SI² = 1

Dst...(bulan februari – desember)

Masukan nilai-nilai tersebut ke dalam tabel

No	Bulan	Jumlah Korban Meninggal	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas			Total Laka	SI Per bulan	SI ²
			Ringan	Sedang	Berat			
1.	Januari	3	1	1	1	3	1.00	1.0
2.	Februari	0	0	0	0	0	0.00	0.0
3.	Maret	1	0	3	0	3	0.33	0.1
4.	April	0	0	0	0	0	0.00	0.0
5.	Mei	0	0	0	0	0	0.00	0.0
6.	Juni	4	0	0	4	4	1.00	1.0
7.	Juli	0	0	0	0	0	0.00	0.0
8.	Agustus	0	0	0	0	0	0.00	0.0
9.	September	2	0	0	1	1	2.00	4.0
10.	Oktober	0	0	0	0	0	0.00	0.0
11.	November	0	0	0	0	0	0.00	0.0
12.	Desember	8	0	0	3	3	2.67	7.1
	Total	18	1	4	9	14	7.00	13.22
	Rata-rata					1.17	0.58	
	Sd					0.91		

Contoh perhitungan :

Pada tahun 2016 perusahaan X mengalami kecelakaan sebanyak 3x dengan jumlah korban meninggal 5 jiwa dan km tempuh kendaraan selama satu tahun 1 juta km, maka bandingkan kinerja keselamatan Perusahaan X antara tahun 2015 dan 2016 dengan menggunakan AR (angka kecelakaan tahun 2015 dan 2016) dan SI (indeks keparahan).

Dengan menggunakan persamaan (1) dan (2) kita tentukan nilai angka kecelakaan (AR) dan Indeks Keparahannya (SI) :

$$\begin{aligned} \text{AR tahun 2016} &= (C \times 100.000) / V & \text{AR 2015} &= 1.02 \\ &= (3 \times 100.000) / 1000.000 & \text{SI 2015} &= 0.64 \\ &= 0.3 \\ \text{SI tahun 2016} &= 5/3 \\ &= 1.7 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{S-AR (Safe - AR)} &= \frac{\text{AR (kini)} - \text{AR (lampau)}}{\text{AR (lampau)}} \\ &= \frac{0.3 - 1.02}{1.02} \\ &= -0,72 \end{aligned}$$

$$\text{Besarnya angka penurunan} = \text{S-AR} \times 100\%$$

$$\begin{aligned} \text{S-SI (Safe - SI)} &= \frac{\text{SI (kini)} - \text{SI (lampau)}}{\text{SI (lampau)}} \\ &= \frac{1,7 - 0,64}{0,64} \\ &= 1,66 \end{aligned}$$

$$\text{Besarnya angka penurunan} = \text{S-SI} \times 100\%$$

Dari hasil perhitungan diperoleh angka -0.72 berarti angka kecelakaan cenderung menurun dari tahun 2015 ke tahun 2016. Hal ini berarti bahwa kinerja keselamatan cenderung membaik di tahun 2016 karena ada penurunan angka kecelakaan sebesar 72%, namun indeks kekerasan kecelakaan tahun 2016 lebih besar jika dibandingkan dengan tahun 2015 yaitu 1.7 untuk tahun 2016 dan 0.64 untuk tahun 2015.

Kesimpulan dari hasil perhitungan AR dan SI dapat di Analisa sebagai berikut:

Tingginya indeks keparahan kecelakaan menunjukkan bahwa tingginya korban akibat kecelakaan yang diakibatkan sehingga berdasarkan nilai AR dan SI maka perusahaan perlu melakukan beberapa perbaikan kinerja perusahaan agar tidak terjadi kecelakaan atau walaupun terjadi kecelakaan tidak sampai mengakibatkan korban meninggal.

Oleh karena itu, pencatatan terhadap kejadian kecelakaan seperti jumlah kecelakaan, jumlah korban, kronologis, waktu kecelakaan dan lain-lain diperlukan untuk mencari factor penyebab dari kejadian kecelakaan tersebut untuk selanjutnya perusahaan melakukan Analisa agar kecelakaan serupa tidak terulang kembali.

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Salinan sesuai dengan aslinya

