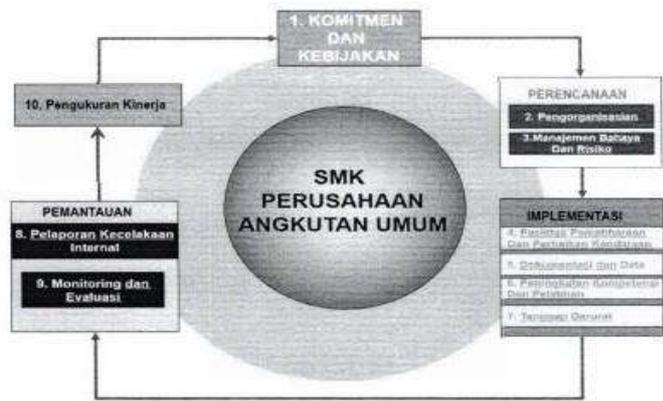


LAMPIRAN

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
----------------------------------	---------------------------------	---------------------------

LAMPIRAN 1 Dokumen Control SMK PAU

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;

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> <ol style="list-style-type: none"> a. Koordinator Penanggulangan Keadaan Darurat b. Penanggung jawab setiap ruanagan ,Tim Pemadam, Tim Evakuasi, Sekuriti dll c. Penanggung jawab sistem komunikasi (intern & ekstern) <p>1.2. Darurat kebakaran</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 ; <ol style="list-style-type: none"> 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>1.3. Gempa Bumi</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	
2	<p>Penanggulangan Keadaan Darurat di dalam Bus</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	

LAMPIRAN 12 Contoh Prosedur Tanggap Darurat

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 13 Contoh Prosedur Pelaporan Kecelakaan

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 14 Formulir Laporan Kecelakaan

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 15 Formulir Laporan Kecelakaan Lalulintas

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/ula 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	Diperiksa
		Disetujui

LAMPIRAN 16 Prosedur Pengukuran dan Pemantauan Kinerja

SPEKIFIKASI TEKNIS BUS UKURAN SEDANGHIGH DECK
BUY THE SERVICE (BTS)
TAHUN 2021

I.	URAIAN UMUM :	
1.	Bus sedang dimaksud merupakan bus yang didesain secara khusus, diperuntukkan sebagai angkutan umum massal/BTS;	
2.	Rancang bangun bus harus sesuai dengan ketentuan-ketentuan persyaratan teknis dan laik jalan yang telah ditetapkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat;	
3.	Chassis yang ditawarkan adalah chassis engine bukan chassis kabin dan harus satu perusahaan, satu merek, satu jenis serta satu tipe;	
4.	Landasan mobil bus yang ditawarkan, harus memiliki Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Pengesahan dan Sertifikasi Tipe Landasan Kendaraan bermotor sebagai Landasan Mobil Bus;	
5.	Rancang bangun karoseri yang diajukan oleh perusahaan peserta pelelangan harus memenuhi persyaratan rancang bangun yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat;	
6.	Pembangunan rumah-rumah (karoseri) harus dikerjakan oleh perusahaan karoseri yang berada di Indonesia dengan mengacu Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Pengesahan Rancang Bangun dan Rekayasa Kendaraan Bermotor dan telah terdaftar di Dinas Perhubungan Provinsi sesuai dengan domisili karoseri.	
II.	LANDASAN MESIN	
1.	Rangka landasan	: Landasan mobil bus (chassis engine)
2.	GVW	: 7.500 – 8.000 kg.
3.	Motor penggerak	: Motor diesel Mesin depan atau mesin belakang minimal 4 silinder dengan kapasitas > 3900 cc. Injeksi langsung
4.	Kapasitas Tangki BBM	: Sesuai Bawaan Chassis (Original)
5.	Daya Mesin	: \geq 120 PS.
6.	Engine Standard	: Minimal Euro II Engine.

K	SISTEM MONITORING KESELAMATAN, KEAMANAN DAN PERILAKU PENUMPANG		
1.	Perangkat Elektronik yang merekam video dalam format digital dan disimpan ke media penyimpanan lokal atau penyimpanan dalam jaringan (server) yang terdiri dari 8 channel yang dapat berfungsi sebagai black box utama.	MDVR A5-H0404	Dimensi: Panjang 313mm x Lebar 176mm x Tinggi 119mm Berat: 3.7 Kg. Video Input: 4 channels AHD + 4 channel IPC 4*1080P@25fps+4*1080P@30 fps
2.	Perangkat elektronik tahan api yang bekerja mendukung black box utama yang digunakan untuk analisa dan pembuktian jika terjadi kecelakaan.	Fireproof box	Interface: USB2.0 Kapasitas: 32GB Dimensi: Panjang 112mm x Lebar 82mm x Tinggi 72mm. Berat 1.2 Kg
3.	Alat pengawas pengemudi yang dilengkapi teknologi AI (Artificial Intelligence) digunakan untuk memberikan peringatan alarm jika pengemudi merokok, kelelahan, menggunakan ponsel dan saat pengemudi tidak ada/tidak duduk di tempat yang tepat.	Kamera DSM (Driver Status Monitor) dan indikator LED R-Watch.	Dimensi: Lebar 105 x Tinggi 89 x Tebal 60mm. Berat: 450g Lensa: 6mm M12 Sensor: 1/3" 1.3M Pixel CMOS Dipasang pada dashboard dengan kamera mengarah ke bangku pengemudi.
4.	Kamera pengawas jalan yang dilengkapi teknologi AI (Artificial Intelligence) digunakan untuk memberikan peringatan alarm awal jika bus kedatangan ngebut, menyimpang jalur dan terjadi potensi tabrakan depan.	Kamera ADAS (Advanced Driver Assistance System).	Sensor: 1/2.8" 1920 x 1080 CMOS Jarak Objek: 8MM Ukuran: M12 Dipasang pada dashboard dengan kamera mengarah ke kaca depan bus.

5.	Alat Penghitung jumlah penumpang bus, dilengkapi teknologi AI (Artificial Intelligence) untuk akurasi perhitungan penumpang.	Penghitung penumpang tipe P2	Dimensi: 156.4mm x 81.4mm x 36.1mm. CPU: ARM Cortex-A7. Memory: 1GB Alarm: 2 channels alarm I/O. Serial Interface: 1*RS485 4PIN small 557 Dipasang diatas pintu bus
6.	Kamera CCTV yang digunakan untuk monitor kondisi dalam bus	AHD Small Dome (A6220CP) Professional series	Dimensi: Lebar 95mm x Tinggi 80mm Berat: 205g. Resolusi: 1280H x 720V Bentuk kubah (dome) Dipasang pada plafon belakang bus.
7.	Kamera CCTV sudut lebar yang digunakan untuk monitor kondisi dalam bus	Wide Angle AHD Small Dome (A6310CP1) Professional Series	Dimensi: Lebar 95mm x Tinggi 80mm Resolusi: 1920H*1080V Berat: 308g Bentuk kubah (dome), Dipasang pada plafon depan bus
8.	Panel Sentuh Multi Fungsi yang digunakan untuk membaca kartu saat pengemudi mulai beroperasi, dan sebagai control black box dan media komunikasi dua arah pengemudi dan penumpang	Panel Sentuh Multi fungsing CP4 dengan layar 7 inci	Dimensi: Lebar 185mm x Tinggi 128mm x Tebal 34.9mm. Ukuran: 7 Inch. Resolution: 800 x 480 Aspect ratio: 16:9 Panel Material: 70% PC + 30% ABS Engineering plastics. Material tombol: Silicone RFID Wipe Card Module: 13.56 MHZ untuk absensi pengemudi.
9.	Kartu Indentitas pengemudi sebagai kartu absensi pengemudi	RFID Card Driver	Dimensi: Panjang 85.6 mm x Lebar 54 mm
10.	Penyimpanan extra untuk blackbox untuk penyimpanan tambahan	Harddisk SATA 2 TB, 2.5 inch	Dimensi: Panjang 100mm x Lebar 70mm x Tebal 7mm. Ukuran 2.5 Inch. Berat 100g.
11.	Kabel untuk instalasi alat dalam bus	1 Set kabel berstandar SNI	Panjang dan jumlah kabel menyesuaikan penempatan alat dalam bus.

L.	ACCESSORIES :		
1.	Panel display / LED Destination Board	- 1 (satu) pcs dipasang di depan	Ukuran 200 x 1200 mm, dengan 1 (satu) warna.

		bagian interior, menghadap ke luar. - 1 (satu) pcs dipasang di belakang bagian interior, menghadap ke luar.	Menampilkan nomor dan nama rute Dengan Voice Announcer
2.	Audio system dilengkapi Speaker sebanyak 4 (empat) buah	Single DIN dengan kombinasi single disc	-
3.	Jam digital 1 (satu) buah dipasang di bagian dalam depan	Standard Karoseri	Ukuran tinggi angka minimal 8 cm
4.	Panel display Halte dilengkapi dengan rekaman suara penunjuk tempat-tempat penghentian	1 (satu) pcs. Digital LED di pasang di depan bagian interior, menghadap ke dalam	Minimal 15 karakter dengan ukuran tinggi huruf minimal 15 cm dan berwarna merah
5.	Slot identitas pengemudi dipasang diatas Dashboard	Ukuran sesuai karoseri	Slot identitas pengemudi dipasang diatas Dashboard
6.	Kamera CCTV 3 channel DVR Jumlah kamera 3 buah	- 1 (satu) pcs di depan menghadap ke dalam - 1 (satu) pcs di atas pintu masuk penumpang - 1 (satu) pcs di belakang menghadap ke depan	- 1 (satu) pcs Monitor 7 inch di pasang di dashboard - Tanpa Voice Announcer

M.	BENTUK DAN DESAIN KONSTRUKSI :		
1.	Cowl depan dan belakang serta komponen-komponen body lainnya dibentuk dengan system press (tidak dengan ketok palu).	Dibuat dari bahan Fiber Glass	-
2.	Plat samping dan atas dibuat dari plat gulung	-	-

	(coil) dan dipasang dengan system tarik.		
3.	Dashboard Didesain satu kesatuan	Dibuat dari bahan Fiber Glass/ABS	-
4.	Rangka body dan Cross Member	Menggunakan las Metal Inert Gas (MIG) Welding dengan las-lasan penuh, disertai penghalusan.	Pengelasan harus sempurna
5.	Penyambungan plat samping dengan atap.	Menggunakan las Metal Inert Gas (MIG) Welding dengan las-lasan penuh, disertai penghalusan.	Pengelasan harus sempurna
6.	Bibir plat untuk kaca	Menggunakan las Metal Inert Gas (MIG) Welding dengan las-lasan penuh, disertai penghalusan.	Pengelasan harus sempurna
N.	TATA CARA Pengerjaan komponen Karoseri:		
1.	Untuk menjamin ketepatan ukuran dan dimensi karoseri maka seluruh pekerjaan perakitan dan perangkaian komponen dalam pengerjaan karoseri dilakukan dengan menggunakan peralatan sekurang-kurangnya a. alat bantu presisi/JIG; b. docking system; c. press brake; d. cutting machine; e. spot welding; f. stretching (penarik plat); g. drailling Machine.		
2.	Untuk menjamin kerapian pengecatan diperlukan alat bantu sekurang-kurangnya spray booth & oven		
3.	Untuk menjamin body bus tidak bocor diperlukan alat bantu sekurang-kurangnya water leaking test		
4.	Untuk kebersihan selama pekerjaan diperlukan alat bantu sekurang-kurangnya air compressor		
5.	Komponen pipa dan plat dibuat terlebih dahulu dengan menggunakan alat bantu presisi sebagaimana angka 1 (satu);		