

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. KONDISI UMUM

Mendasari Undang- undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional yang merupakan penjabaran dari RPJP dan berpedoman pada RPJMN. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2015-2019 tidak lepas dari Visi Presiden RI Periode 2015-2019 " Terwujudnya Indonesia Yang Berdaulat, Mandiri dan Berkepribadian Berlandaskan Gotong Royong yang merupakan bagian dari pelaksanaan RPJMN tahapan ke-III dari RPJPN yang mencita-citakan terwujudnya INDONESIA YANG MAJU DAN MANDIRI, ADIL DAN DEMOKRATIS SERTA AMAN DAN BERSATU DALAM WADAH NEGARA KESATUAN REPUBLIK INDONESIA serta untuk mewujudkan Visi Presiden Republik Indonesia yaitu TERWUJUDNYA INDONESIA YANG BERDAULAT, MANDIRI DAN BERKEPRIBADIAN BERLANDASKAN GOTONG ROYONG, dilaksanakan melalui NAWA CITA (Sembilan Strategi) yang harus dilaksanakan Kabinet Kerja.

Sejalan dengan perkembangan kebijakan ditingkat nasional maupun internasional, dan dalam rangka mengantisipasi perubahan lingkungan strategis yang terjadi, maka dengan melihat kondisi terakhir Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2010-2014 sebagaimana telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 7 Tahun 2010 dipandang perlu untuk dilakukan penajaman penyempurnaan/penyesuaian.

Penajaman/penyempurnaan dimaksud berkenaan dengan adanya kebijakan di tingkat nasional berupa ditetapkannya Peraturan

Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Tahun 2011-2025 maupun adanya proses reformasi birokrasi yang sedang berjalan di Kementerian Perhubungan maupun telah ditetapkannya Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2010 yang telah disempurnakan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012.

Penyusunan Rencana Strategis KNKT Tahun 2015-2019 dimaksudkan adalah untuk menyusun rencana program pembangunan dan kegiatan di lingkungan KNKT selama 5 tahun mendatang yang akan dibiayai oleh APBN, serta sumber pembiayaan lainnya, dan akan menjadi indikator kinerja pertanggungjawaban KNKT

Renstra mendeskripsikan secara mendalam dan menyeluruh tentang potensi dan kondisi KNKT terkait keselamatan transportasi, meliputi lingkungan internal (kekuatan dan kelemahan) dan keadaan lingkungan eksternal yang dirasakan sebagai peluang dan ancaman. Potensi dan kondisi tersebut ditelaah secara akurat dan mendalam melalui evaluasi analisis dan interpretasi dengan analisa SWOT, agar dapat mengidentifikasi masalah yang dihadapi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi KNKT untuk mendukung upaya peningkatan keselamatan transportasi. Program dan kegiatan yang diuraikan merupakan alternatif perbaikan dan penyelesaian agar kinerja pelaksanaan investigasi dan pembuatan rekomendasi dapat memberikan dampak yang langsung pada perbaikan keselamatan transportasi nasional.

Tahun 2012 merupakan Tahun menyongsong masa perubahan ketiga dari KNKT yang didasari adanya Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 sebagai pengganti dari Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun

1999, dan KNKT merupakan lembaga non struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden, bersifat mandiri dan bertanggung jawab atas objektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi serta dalam melaksanakan tugasnya KNKT dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan. Sekretariat KNKT berada di lingkungan Kementerian Perhubungan, secara fungsional berada di bawah dan bertanggung jawab kepada KNKT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan, berkedudukan di Ibu Kota Negara.

KNKT memiliki tugas sebagai berikut :

1. Melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi;
2. Memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait; dan
3. Memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

Dalam melaksanakan tugasnya KNKT memiliki Fungsi:

1. Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
2. Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
3. Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan transportasi;
4. Penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;
5. Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
6. Pelaksanaan monitoring/pemantauan dan klarifikasi terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;

7. Penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan;
8. Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
9. Penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan; dan
10. Pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli

Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 memberikan perubahan keanggotaan KNKT menjadi lebih jelas, yaitu terdapat Ketua, Wakil Ketua dan 4 (empat) Ketua Sub Komite Investigasi dan dibantu oleh Investigator Keselamatan Transportasi untuk masing-masing moda transportasi sejumlah 10 (sepuluh) personil dan tenaga ahli yang sifatnya ad hoc, meskipun demikian jumlah investigator kiranya perlu dipersiapkan tambahan yang memadai, investigator yang bersifat tidak tetap guna mendukung kelancaran tugas investigasi dan untuk memantau rekomendasi yang telah dikeluarkan oleh KNKT sejauh mana telah dilaksanakan oleh lembaga atau instansi terkait sehingga diperlukan adanya tim monitoring pelaksanaan rekomendasi.

Konsep kelembagaan KNKT adalah menjadi lembaga yang dapat meningkatkan keselamatan transportasi dan bekerja secara terpisah dari pengaruh lembaga pemerintahan yang bertanggung jawab dalam bidang transportasi. Oleh karena itu KNKT menjadi lembaga yang terpisah dan independen dari infiltrasi lembaga pemerintahan lainnya dalam mengeluarkan produk kerjanya (rekomendasi). Independensi KNKT diharapkan dapat mendukung keleluasaan KNKT untuk turut serta melaksanakan pengawasan sistem transportasi, melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, dan memberikan rekomendasi yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan transportasi melalui rekomendasi yang diterbitkan. KNKT beranggotakan lima orang

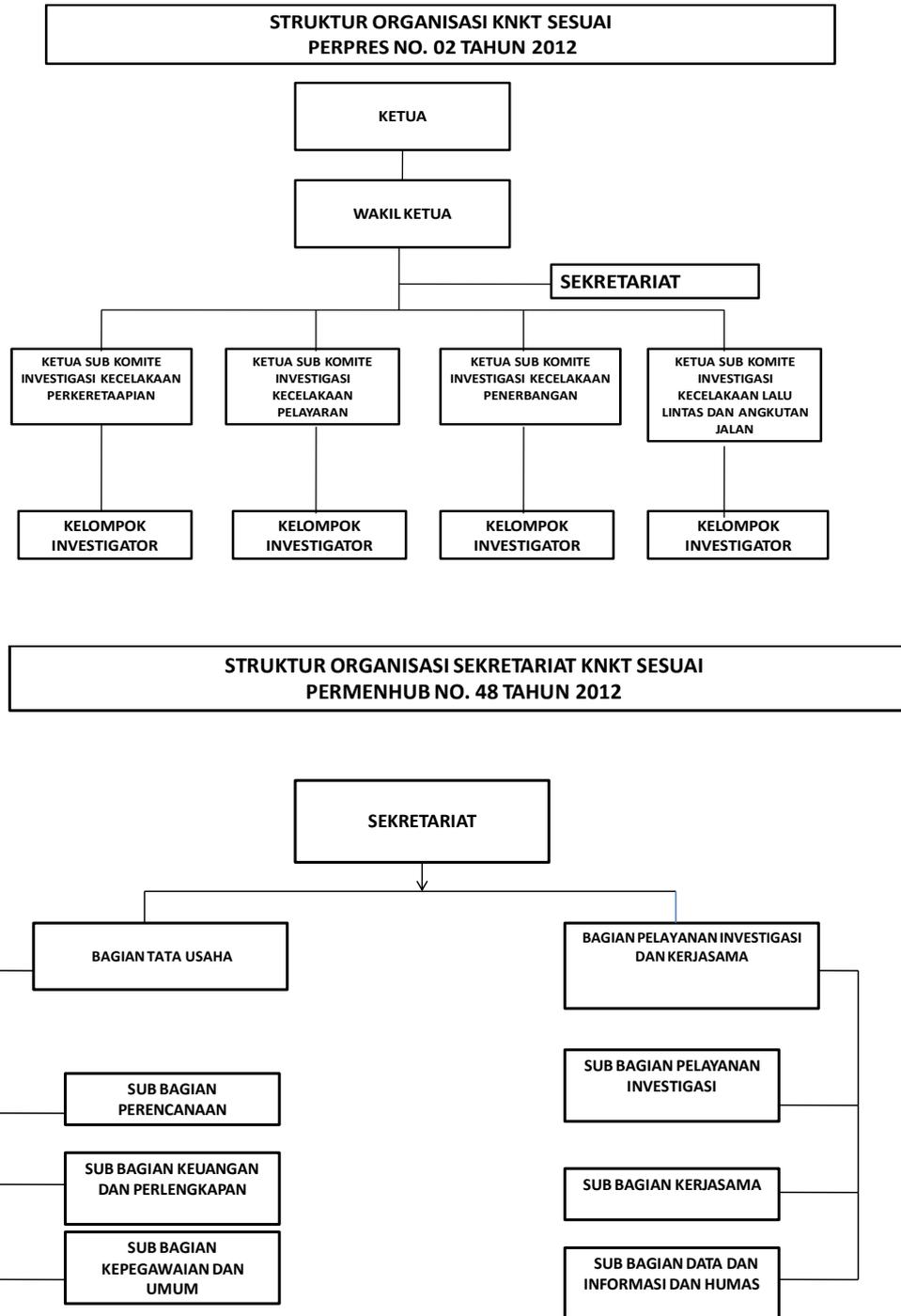
yang diangkat oleh Presiden dengan masa tugas selama 5 tahun yaitu sebagai berikut :

1. Ketua KNKT merangkap Anggota;
2. Wakil Ketua KNKT merangkap Anggota;
3. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian merangkap Anggota;
4. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran merangkap Anggota;
5. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan merangkap Anggota;
6. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merangkap Anggota;

Ketua KNKT mengangkat 40 (empat puluh) investigator yang di koordinasikan oleh Sub Komite masing-masing 10 (sepuluh) orang, dengan penamaan investigator sebagai berikut:

1. Investigator Keselamatan Perkeretaapian;
2. Investigator Keselamatan Pelayaran;
3. Investigator Keselamatan Penerbangan; dan
4. Investigator Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Konsep kedepan selain 4 (empat) investigator akan ditambah dengan Investigator Multi Moda dan akan dibuat tingkatan atau leveling masing-masing investigator.



Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai tugas memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada seluruh satuan organisasi di lingkungan Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

1. Penyusunan rencana dan program dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan;
2. Pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan BMN;
3. Pelaksanaan urusan kepegawaian, dan pengelolaan SDM investigasi, hukum, organisasi, tatalaksana, rumah tangga, dan keprotokolan;
4. Pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi;
5. Pemberian dukungan pelaksanaan kerja sama investigasi dan kerja sama lainnya; dan
6. Pengelolaan data dan informasi serta Hubungan Masyarakat.

Dari proses interaksi dengan masyarakat yang dilakukan dalam rangka menyusun Renstra KNKT 2015-2019, keberadaan KNKT ini amat diperlukan. Wilayah Indonesia yang sangat luas, terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan laut/selat, membuat transportasi di Indonesia menjadi lengkap dan berimbang dari semua moda transportasi. Jumlah penduduk Indonesia yang cukup tinggi dan pertumbuhan ekonomi yang relatif baik, mendorong terjadinya mobilisasi penduduk dan peningkatan kegiatan ekonomi antar pulau yang cukup tinggi. Kondisi ini tentunya menyebabkan terjadinya peningkatan jumlah sarana transportasi. Kecenderungan yang terjadi adalah semakin besar peluang terjadinya kecelakaan transportasi. Dinamika ini menuntut upaya pengawasan, pengendalian dan peningkatan keselamatan transportasi yang lebih aktif dan serius lagi.

Perjalanan KNKT sampai saat ini dapat dibagi ke dalam 4 (empat) periode, yaitu:

1. Periode sebelum tahun 2005.
2. Periode 2005-2009.
3. Periode 2010-2014.
4. Periode 2015-2019.

Pembagian ini didasarkan pada adanya pedoman tertulis KNKT dalam menjalankan tugas (Renstra). Pada periode 2005-2009, KNKT sudah memiliki pedoman yang disebut Blue Print KNKT. Sedangkan pada periode sebelumnya KNKT menjalankan tugas dan fungsinya tanpa berdasarkan pada pedoman yang baku.

Pada masa sebelum tahun 2005, dalam menjalankan tugasnya, KNKT mengacu kepada Keppres Nomor 105 Tahun 1999 Tentang KNKT. Struktur organisasi pun masih sederhana. SDM sejak awal mengandalkan kepada SDM yang ditugaskan oleh Departemen Perhubungan untuk mengelola administrasi kesekretariatan Komite, selain terbatas jumlahnya juga bukan yang terbaik kualitasnya. Terlepas dari manajemen lembaga yang masih “seadanya” keberadaan KNKT sendiri membangun harapan yang tinggi di masyarakat bahwa transportasi di Indonesia akan semakin membaik. Dengan keterbatasan SDM dan ketidakjelasan tindak lanjut dari hasil pekerjaan KNKT, kinerja KNKT sendiri memang belum memberikan hasil yang memuaskan.

Peran dan eksistensi KNKT mengalami penguatan pada periode 2005-2009. Kehadiran Blue Print KNKT, setidaknya memberikan kejelasan apa yang akan dicapai dan dilakukan KNKT di dalam pembangunan transportasi nasional. Perhatian dan harapan publik kepada KNKT pun meningkat dan pada periode 2009-2014 KNKT mengalami perubahan didalam struktur organisasi yaitu pada tanggal 5 Januari 2012 Presiden Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Presiden No. 2

Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Peraturan Presiden ini menyempurnakan surat Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999. Berdasarkan peraturan presiden dimaksud KNKT adalah lembaga non-struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden Republik Indonesia. Tugas Pokok KNKT adalah melakukan investigasi pada kecelakaan 4 moda transportasi, yaitu moda transportasi Perkeretaapian, Pelayaran, Penerbangan dan Kecelakaan tertentu kendaraan bermotor umum, memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan memberikan saran dan pertimbangan kepada presiden berdasarkan hasil investigasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

I.2. POTENSI DAN PERMASALAHAN

Keselamatan transportasi merupakan bagian terpenting baik dalam penyelenggaraan transportasi maupun dalam kehidupan sosial masyarakat. Krisis keselamatan transportasi sudah merupakan bagian dari ancaman dalam kehidupan masyarakat baik dalam skala nasional, regional dan global.

Berdasarkan hasil penelitian dari WHO, Kecelakaan Transportasi (Jalan) pada tahun 2004 telah mencapai peringkat ke 9 (sembilan) dalam daftar 10 (sepuluh) penyebab kematian di Dunia, dimana sebanyak 1.3 juta orang meninggal akibat kecelakaan transportasi setiap tahun yang terjadi diseluruh dunia. Apabila tidak dilakukan aksi peningkatan keselamatan transportasi, maka diperkirakan tahun 2020 angka kematian akibat kecelakaan transportasi mencapai 1.9 Juta orang setiap tahun atau 216.895 orang meninggal setiap jam. Selain itu pada tahun 2030, diperkirakan kecelakaan transportasi akan mencapai peringkat ke 5 (lima) dalam daftar 10 (sepuluh) penyebab terbesar kematian. Kecelakaan transportasi jalan selama ini juga telah menimbulkan kerugian (biaya) ekonomi yang mencapai sekitar 1 – 3 %

dari *Gross Domestic Product* bagi sebagian besar negara. Dengan berbagai pertimbangan tersebut, Perserikatan Bangsa-Bangsa melalui Sekjen PBB menerbitkan Resolusi 64/255 pada 10 Maret 2010 tentang *Improving Global Road Safety* melalui Program *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*.

Di Indonesia dalam rangka mendukung resolusi PBB tersebut pemerintah telah mencanangkan Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan yang diawali dengan penetapan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 yang diterbitkan tanggal 11 April 2013, dimana Presiden menginstruksikan kepada beberapa pimpinan lembaga kementerian, Gubernur dan Bupati/Walikota sesuai tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing untuk mengambil langkah-langkah dalam melaksanakan Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan yang meliputi beberapa 4 Pilar aspek yaitu Manajemen Keselamatan Jalan, Jalan Yang Berkeselamatan, Kendaraan Yang Berkeselamatan, Perilaku Pengguna jalan dan Penanganan Pra dan Pasca Kecelakaan.

Sangat disayangkan, dalam Inpres tersebut belum menempatkan KNKT dalam daftar lembaga pemerintah yang mendapatkan tugas atau instruksi dalam melaksanakan program aksi keselamatan Jalan tersebut. Padahal apabila KNKT dilibatkan diharapkan dapat berperan dalam upaya menurunkan angka kecelakaan melalui investigasi dan rekomendasi keselamatan guna mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama. Karena sesuai Perundang-undangan dibidang Transportasi (Perkeretaapian, Pelayaran, Penerbangan dan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dan Peraturan Pemerintah Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT telah ditunjuk oleh Pemerintah sebagai lembaga yang bertugas melaksanakan kegiatan investigasi (pemeriksaan dan penelitian) kecelakaan transportasi, memberikan rekomendasi hasil investigasi kepada pihak terkait.

Adapun angka kecelakaan transportasi jalan di Indonesia yang terjadi selama tahun 2014 masih sangat tinggi yaitu sebanyak 95.906 kejadian

atau rata-rata 11 kejadian kecelakaan setiap jam. Tingginya kejadian kecelakaan juga diiringi dengan tingginya jumlah korban akibat kecelakaan selama tahun 2014 mencapai 164.878 orang yang meliputi 109.741 luka ringan, 26.840 luka berat dan 28.297 meninggal dunia. Dengan kata lain pada tahun 2014 jumlah korban akibat kecelakaan transportasi jalan rata-rata setiap jam mencapai 19 orang yang meliputi 13 luka ringan/jam, 3 luka berat/jam dan 3 orang meninggal dunia/jam.

Krisis keselamatan transportasi sebagaimana uraian tersebut diatas tentunya perlu mendapat perhatian dan penanganan yang serius dari pemerintah agar tidak menimbulkan keresahan masyarakat dan pada akhirnya dapat mempengaruhi stabilitas nasional. Dalam upaya melaksanakan program peningkatan keselamatan jalan, dipandang perlu untuk pengembangan kelembagaan KNKT dan peningkatan kapasitas (Sarana, Prasarana dan SDM), sehingga KNKT menjadi lembaga negara yang independen sepenuhnya, kredibel, akuntabel, handal dan profesional dalam tugas, fungsi dan kewenangannya. Dan diharapkan KNKT yang akan datang dapat lebih berperan dalam menurunkan angka kecelakaan melalui pencegahan terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama.

Dalam hal keselamatan Perkeretaapian, berdasarkan data dalam Buku 1 Statistik Perhubungan Tahun 2014 Jumlah kejadian kecelakaan kereta api antara tahun 2010 dan 2012 mengalami penurunan sebesar 27 persen per tahun. Sedangkan pada tahun 2013 kejadian kecelakaan meningkat sebesar 25 persen dan pada tahun 2014 jumlah kejadian kecelakaan tetap sama seperti pada tahun 2013 yaitu sebesar 39 kejadian.

Berdasarkan jenis kecelakaannya, Anjlokkan merupakan satu-satunya jenis kecelakaan yang paling dominan berkisar antara 23 sampai 33 kejadian setiap tahun selama periode 2010 – 2014 dimana angka kejadian kecelakaan anjlokkan tertinggi terjadi pada tahun 2014.

Adapun korban akibat kecelakaan kereta api antara tahun 2010 dan 2012 terjadi penurunan drastis yaitu semula 276 orang pada 2010 menjadi 49 pada 2012 dan terus menurun sampai tahun 2014 jumlah korban mencapai 16 orang dengan rincian 3 orang meninggal, 7 orang luka berat dan 6 orang luka ringan.

Berdasarkan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional yang dituangkan dalam bentuk Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM. 43 tahun 2011, Perkeretaapian nasional akan dikembangkan melalui program multi operator sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pengembangan perkeretaapian dimulai dengan pembangunan jaringan pelayanan baru berupa penambahan jaringan prasarana dan jumlah sarana Perkeretaapian di beberapa daerah sehingga jumlah sarana, prasarana dan SDM dalam penyelenggaraan perkeretaapian semakin meningkat. Apabila tidak dilakukan langkah-langkah antisipatif dalam upaya peningkatan keselamatan perkeretaapian, maka dapat dimungkinkan jumlah kejadian kecelakaan kereta api akan semakin meningkat dan diiringi dengan peningkatan jumlah korban akibat kecelakaan kereta api

Pemerintah Republik Indonesia bertanggung jawab untuk melakukan investigasi pada setiap kecelakaan transportasi yang terjadi di dalam wilayah Republik Indonesia yang melibatkan prasarana dan sarana transportasi nasional atau melibatkan negara lain yang memasuki wilayah Republik Indonesia, sebagaimana halnya negara-negara lain seperti Amerika Serikat memiliki NTSB (*National Transportation Safety Board*), Perancis BEA (*French Bureau Enquetes Accidentes*), Australia ATSB (*Australian Transportation Safety Bureau*), Singapore AAIB (*Air Accident Investigation Bureau*), Canada TSB (*Canadian Transportation Safety Board*), China CIAIAC (*Civil Aviation Accidents and Incidents Investigation Commission*), Belanda *Dutch Safety Board*, Italia ANSV (*Agenzia Nazionale Per La Sicurezza Del Volo*), Korea KARAIB (*Korean Aviation and Railway Accident Investigation Board*), Jepang JARAIC

(Japanese Aircraft and Railway Accident Investigation Commission) Kamboja AAIU (Air Accident Investigations Unit) dan sebagainya.

Pasal 175 Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 256 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 357 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, mengamanatkan adanya Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang menangani investigasi kecelakaan transportasi, meskipun dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalann tidak terdapat pasal yang menentukan adanya Komite Nasional Keselamatan Transportasi namun Pasal 206 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengisyaratkan adanya audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina lalu lintas angkutan jalan dan diperkuat dengan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, bahwa yang menangani investigasi kecelakaan transportasi adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Pada tanggal 5 Januari 2012 Presiden Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Peraturan Presiden ini menyempurnakan Surat Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999. Berdasarkan Peraturan Presiden dimaksud KNKT adalah lembaga non-struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden Republik Indonesia. Meskipun dalam melaksanakan tugas dan fungsi KNKT dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan namun dalam melaksanakan tugas KNKT bersifat mandiri atau independen dan bertanggung jawab atas obyektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi, mentaati norma hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan serta menjaga kerahasiaan keterangan yang karena

sifatnya merupakan rahasia KNKT yang diperoleh berdasarkan kedudukannya sebagai anggota.

Tugas Pokok KNKT adalah melakukan investigasi kecelakaan transportasi pada kecelakaan 4 moda transportasi, yaitu moda penerbangan, pelayaran, perkeretaapian dan lalu lintas dan angkutan jalan, memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

Pada Hakekatnya tugas Investigasi yang dilaksanakan KNKT merupakan satu rangkaian yang melekat dari upaya Kementerian Perhubungan dalam mencegah terjadinya kecelakaan transportasi, meningkatkan rasa aman dan keselamatan bagi pengguna jasa setiap moda transportasi, dalam rangka implementasi program “*Road Map to Zero Accident*” dengan penekanan pada aspek 3S (*Safety, Security, Services*)+C (*Compliances*) bagi masyarakat.

Pelaksanaan Investigasi oleh KNKT selalu didasarkan pada Azas yang berlaku Internasional yaitu *No Blame, No Judicial* dan *No Liability Investigation*, yaitu penyelidikan kecelakaan untuk mengungkap Apa, Mengapa dan Bagaimana kecelakaan tersebut bisa terjadi, menemukan rangkaian penyebab dan faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan serta memperbaiki sistem atau proses yang lemah dan keliru untuk dapat diperbaiki melalui suatu Rekomendasi kepada semua instansi terkait.

Investigasi KNKT tidak bermaksud untuk menentukan/mencari kesalahan seseorang, atau kelalaian seseorang dan bukan untuk tujuan memproses kecelakaan tersebut secara hukum atau menuntut ganti rugi yang diakibatkan suatu kecelakaan transportasi. Dalam

setiap tahap proses investigasi kecelakaan transportasi, apabila diketemukan terdapat indikasi unsur kesengajaan, kriminalitas, sabotase dan terorisme yang menyebabkan kecelakaan atau hampir kecelakaan, maka KNKT harus menghentikan proses investigasi kecelakaan transportasi dan menyerahkan kepada instansi yang berwenang melakukan penyidikan. Dalam hal kecelakaan transportasi, apabila terdapat indikasi dan/atau praduga perbuatan tindak indisipliner dan/atau perbuatan tindak pidana, instansi yang berwenang melakukan pemeriksaan, penyelidikan dan/atau penyidikan, dapat melaksanakan tugas dan fungsinya masing-masing.

Standar pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi terutama penerbangan adalah mengacu kepada regulasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO). *Convention Chicago 1946* Dalam *Annex 13* paragraph 3.1 tertulis : *“The sole objective of the investigation of accident or incident shall be the prevention of accidents and incidents. It is not the purpose of this activity to apportion blame or liability.”*

Sedangkan untuk pelayaran didasarkan pada *United Nations Convention on the Law Of the Sea (UNCLOS) 1982 Art. 2 & 94* “Setiap negara harus mengadakan pemeriksaan atas setiap kecelakaan kapal atau insiden pelayaran di laut lepas terhadap kapal yang mengibarkan benderanya”, IMO Resolution A.849 (20) : *Appendix 5 Code for Casualty Investigation adopted on 27 November 1997* yang diadopsi tanggal 27 November 1997 memintakepada semua negara bendera kapal untuk melakukan investigasi semua kecelakaan kapal baikkecelakaan yang sangat berat maupun berat dan menyampaikan temuan-temuannya kepada IMO, dan Bab I-Ketentuan Umum, Bagian C – Kecelakaan, Regulasi 21(a). *“EachAdministration undertakes to conduct an investigation of anycasualty occurring to any of its ships subject to the provisions of the present Convention when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present*

regulations might be desirable". (Setiap negara melakukan investigasi terhadap kecelakaan yang terjadi pada kapal apapun yang memenuhi syarat/ketentuan konvensi terkini jika diputuskan bahwa sangat dibutuhkan bantuan investigasi untuk menentukan perubahan apa yang diinginkan untuk regulasi di masa mendatang). Kode ini mewajibkan dilaksanakannya investigasi aspek keselamatan pelayaran pada setiap kecelakaan laut sangat berat (*very serious marine casualty*), serta Penjelasan SOLAS 1974, Reg. XI/1 yang didefinisikan sebagai sebuah kecelakaan laut yang menyebabkan kerugian total (*total loss*) bagi kapal atau menyebabkan kematian atau kerusakan berat pada lingkungan hidup. Kode ini juga mewajibkan dilaksanakannya investigasi pada kecelakaan-kecelakaan laut lainnya oleh Negara bendera jika dianggap bahwa investigasi tersebut bisa memberikan informasi yang dapat digunakan untuk mencegah terjadinya kecelakaan di masa depan.

CASUALTY INVESTIGATION CODE RESOLUTION MARITIME SAFETY COMMITTEE 255(84) Adopted on 16 May 2008 – take effect 1 January 2010
 1.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation.

2.11 A marine safety investigation means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and making of safety recommendations as necessary.

Chapter 9 -> PARALLEL INVESTIGATIONS

Chapter 10 -> CO-OPERATION

Chapter 11.1 Marine Safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation are impartial and objective.

Untuk menindaklanjuti *Global Plan for The Decade Of Action For Road Safety 2011-2020* sudah seharusnya Pemerintah Republik Indonesia turut menjalankan program dimaksud sebagai masyarakat yang tergabung dalam tatanan dunia internasional.

KNKT melaksanakan investigasi terhadap kecelakaan yang terjadi di setiap moda transportasi, berdasarkan Kriteria tertentu yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tanggal 1 Oktober 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Untuk Moda Perkeretaapian, Investigasi dilakukan terhadap kecelakaan yang termasuk kategori PLH (Peristiwa Luar Biasa Hebat) yang memenuhi kriteria menyebabkan rintang jalan KA lebih dari 6 jam, terdapat korban manusia, terjadinya kekusutan operasional Perjalanan KA yang terulang seperti halnya anjlokkan pada satu tempat tertentu, Anjlokkan di tikungan tertentu, atau terjadinya kerusakan berulang karena penyebab sama pada bagian tertentu KA seperti As Roda dan Keretakan Rel.

Untuk Moda Pelayaran, ketentuan batasan investigasi mengacu kepada kriteria kecelakaan yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organization*), yaitu melaksanakan investigasi terhadap setiap kecelakaan yang dikategorikan sebagai Kecelakaan sangat berat (*Very Serious Marine Casualty*). Yang dimaksud dengan Kategori sangat Berat adalah suatu kecelakaan yang dialami satu kapal yang berakibat hilangnya kapal tersebut atau sama sekali tidak dapat diselamatkan, menimbulkan korban jiwa dan pencemaran lingkungan berat. Selain itu ketentuan di atas, batasan kecelakaan yang diinvestigasi KNKT adalah kecelakaan yang melibatkan kapal barang dan kapal tangki dengan ukuran minimum 500 GT, dan kecelakaan yang melibatkan kapal penumpang dan kapal Ikan dengan ukuran minimum 100 GT.

KNKT juga melakukan investigasi kecelakaan yang berdampak nasional.

Untuk Moda Penerbangan mengacu kepada ketentuan Annex 13 ICAO, yang menekankan Investigasi dilakukan terhadap kecelakaan pesawat udara yang berkategori *Accident* dan *Serious Incident*. Sedangkan untuk kecelakaan dengan kategori *Incident*, cukup memberikan *Occurrence Report* dan penelitian Insiden tersebut dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Untuk Moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Investigasi dilakukan terhadap kecelakaan tertentu kendaraan bermotor umum yang menelan korban jiwa meninggal 8 (delapan) orang atau lebih, mengundang perhatian publik, menimbulkan polemik, menimbulkan prasarana rusak berat, terjadi berulang pada merk atau tipe kendaraan yang sama, dan terjadi berulang di suatu lokasi/tempat yang sama dan mencemarkan lingkungan.

Untuk kecelakaan transportasi yang tidak diinvestigasi KNKT, pelaksana investigasi dilaksanakan oleh aparat dari jajaran Direktorat Jenderal moda terkait serta Dinas Perhubungan di masing-masing daerah atau Kepolisian Republik Indonesia.

Dalam menentukan penyebab terjadinya suatu kecelakaan transportasi yang terkadang masyarakat ingin cepat mengetahui penyebabnya suatu kecelakaan transportasi bahwa KNKT selaku lembaga investigasi keselamatan transportasi tidak akan terburu-buru menyampaikan penyebab terjadinya kecelakaan atas hasil investigasi kecelakaan transportasi sebelum selesai secara keseluruhan investigasi yang dilaksanakan.

Dalam peraturan perundang-undangan terkait maupun standar operasional prosedur telah menetapkan bahwa untuk mengetahui penyebab terjadinya suatu kecelakaan transportasi akan dimuat dalam Buku Laporan Akhir hasil investigasi kecelakaan transportasi, Moda Perkeretaapian memakan waktu paling lama selama 6 (enam) bulan, Moda Pelayaran paling lama selama 12 bulan, Moda Penerbangan paling lama selama 12 bulan dan Moda LLAJ paling lama selama 3 (tiga) bulan.

Dalam rangka mempertahankan keberadaan kelembagaan KNKT ditingkatnasional maupun internasional dan meningkatkan dasar hukum pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi, maka KNKT memiliki program kedepan secara bertahap meningkatkan legalitas dari Peraturan Pemerintah dan Peraturan Presiden menjadi undang-undang. Dengan perubahan dasar hukum atau legalitas keberadaan KNKT dengan undang-undang akan secara penuh dan mandiri KNKT dalam melaksanakan tugasnya tidak dikoordinasikan dengan Kementerian Perhubungan.

Hasil audit ICAO *Universal Safety Oversight Audit Programme Continous Monitoring Approach* (USOAP-CMA) yang dilaksanakan pada tanggal 5 s.d 14 Mei 2014 terdapat 503 temuan yang berkaitan dengan:

1. *Legislasi* (LEG) 15 PQ (*Protocol Questions*);
2. Organisasi (ORG) 12 PQ;
3. Pelatihan dan Lisensi Personil (PEL) 62 PQ;
4. Operasi Penerbangan (OPS) 85 PQ;
5. Pesawat Udara (AIR) 73 PQ;
6. Investigasi Kecelakaan dan Insiden Pesawat Udara (AIG) 74 PQ;
7. Pelayanan Navigasi Udara (ANS) 101 PQ; dan
8. Pelayanan Darat dan Bandar Udara (AGA) 81 PQ.

Sesuai temuan audit ICAO USOAP bahwa KNKT berkaitan dengan AIG sejumlah 74 PQ. dari 74 terdapat *Protocol Questions* (PQ) 2.205

berhubungan dengan PQ AIG 6.202 sarana dan prasarana KNKT diantaranya, gedung kantor KNKT saat ini kurang memadai sehingga perlu memiliki gedung tersendiri. Hubungan dengan kategori II menjadi kategori I, kepemilikan gedung KNKT tidak sangat signifikan mempengaruhi karena terwakili oleh pemenuhan *protocol question* yang lainnya, namun kedepan bahwa KNKT perlu memiliki kantor yang memenuhi standar ICAO untuk penyediaan sarana dan prasarannya.

Berkaitan dengan temuan audit ICAO USOAP bahwa KNKT harus memiliki anggaran yang ***independent*** dan anggaran ***contingency***, kedepan bahwa KNKT dipandang perlu untuk memiliki anggaran contingency tersebut guna menanggulangi apabila terjadi krisis anggaran untuk investigasi kecelakaan transportasi yang melampaui batas anggaran yang dimiliki KNKT pada tahun berjalan dengan terjadinya suatu kecelakaan transportasi yang luar biasa, meskipun tidak diharapkan.

Upaya mewujudkan transportasi yang aman dan nyaman adalah dengan meningkatkan kepastian keselamatan transportasi yang dapat dipantau dari menurunnya tingkat terjadinya kecelakaan transportasi, dan menurunnya tingkat kualitas kecelakaan transportasi (penurunan jumlah korban). Upaya menurunkan tingkat kecelakaan dapat dilakukan secara preventif maupun proaktif. Wujud upaya penurunan kecelakaan transportasi ini diantaranya dengan adanya lembaga/organisasi yang mumpuni dalam melakukan investigasi penyebab kecelakaan transportasi, sehingga tidak terulang kembali kecelakaan transportasi karena penyebab yang sama. Di Indonesia lembaga yang memiliki tugas pokok dan fungsi melakukan investigasi kecelakaan transportasi adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi sehingga KNKT mempunyai potensi yaitu:

1. Meningkatkan kualitas dan kuantitas sumber daya manusia (Investigator, Tenaga Ahli, Penunjang Investigator dan Tenaga Administrasi lainnya);
2. Mewujudkan regulasi yang memperkuat peran dan kedudukan Komite Nasional Keselamatan Transportasi di dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi sesuai Undang-Undang
3. Meningkatkan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi dan menghasilkan laporan yang sesuai standar dan ketentuan yang berlaku serta rekomendasi yang cepat, tepat, akurat, transparan dan akuntabel
4. Sebagai anggota dari lembaga keselamatan transportasi internasional perlu meningkatkan hubungan kerjasama dengan operator transportasi, produsen transportasi, perguruan tinggi, lembaga penelitian. Pemerintah Daerah dan lembaga-lembaga lainnya yang terkait dalam meningkatkan keselamatan transportasi, baik di dalam negeri maupun luar negeri seperti ICAO, AIMO, ISASI, ASIASASI, MAIF, MAIFA, ITSAP/ATSB, JICA/JTSB, IAI Forum, Fligth Scape, ECCAIRS dan COSCAP, APRAST/AIG dan instansi/organisasi yang membidangi investigasi di setiap negara terkait;
5. Memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi
6. Meningkatkan kualitas data dan laporan yang lengkap, aktual dan aplikatif melalui sistem data base yang berlaku;
7. Meningkatkan advokasi pada instansi terkait atas rekomendasi keselamatan transportasi dan personil terkait lainnya guna dapat mencegah terjadinya kecelakaan transportasi; dan
8. Melaksanakan monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan rekomendasi hasil laporan final.

Permasalahan yang dihadapi oleh KNKT, sebagai berikut :

1. Tantangan dan masalah yang dihadapi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi Hak Keuangan dan Penghasilan lainnya untuk Anggota KNKT, Investigator Keselamatan dan Tenaga Ahli KNKT sampai saat ini belum bisa dilaksanakan;
2. Investigator Keselamatan Transportasi sesuai dengan Perpres No. 2 Tahun 2012 sejumlah 40 orang untuk keempat moda Transportasi belum terealisasi;
3. Khusus untuk penyelesaian laporan investigasi kecelakaan transportasi dari tahun 2007 sampai dengan September 2015 sejumlah 96 laporan belum final;
4. Kurang mendapat perhatian atas rekomendasi yang telah diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), untuk melaksanakan peningkatan keselamatan;
5. Sebagai hasil tindak lanjut ratifikasi Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) secara otomatis KNKT patuh terhadap hasil audit yang mereka keluarkan guna pengembangan organisasi kedepannya, hasil audit terhadap keselamatan penerbangan di Indonesia disampaikan hasil *review* ICAO terhadap *Corrective Action Plan (CAP) area ORG pada Protocol Question (PQ) 2.205* adalah sebagai berikut :
 - a) CAP yang disusun tidak menjelaskan bahwa KNKT akan mengalokasikan gedung untuk mengakomodir para investigator dalam melaksanakan investigasi kecelakaan secara efektif;
 - b) ICAO beranggapan bahwa ruangan bagi investigator tetap (full time investigator) tidak kondusif untuk bekerja secara efisien dan tidak dapat menjaga privasi dalam diskusi-diskusi yang bersifat rahasia/tertutup.
6. Mengupayakan peningkatan legalisasi KNKT menjadi undang-undang yang pada saat ini hanya diatur dengan Peraturan Presiden dan Peraturan Pemerintah;

7. Sebagai pijakan penyusunan rencana kerja yang sifatnya strategis perlu disusun melalui Masterplan Kinerja KNKT oleh lembaga yang mempunyai kompetensi;
8. Seiring dengan kemajuan teknologi sarana, prasarana dan fasilitas moda transportasi maka membawa dampak terhadap kemampuan analisa investigator, diharapkan untuk selalu meningkatkan kemampuan/pengetahuan dari investigator keselamatan transportasi;
9. Jumlah PNS selaku staf pendukung tugas dan Fungsi KNKT baik secara teknis maupun administratif masih kurang.

BAB II

VISI, MISI DAN TUJUAN KNKT

II.1. VISI

“To promote transportation safety through the conduct of independent, objective and professional investigations of transportation accident and in line with International Convention.”

“Dalam rangka mencapai keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independent, objective dan professional serta sejalan dengan kovensi Internasional yang berlaku”

Visi ini diselaraskan dengan visi Kementerian Perhubungan yang tertuang di dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Bidang Perhubungan Nasional Tahun 2005-2025, yang berbunyi ***“Terwujudnya Penyelenggaraan Transportasi Nasional Yang Handal, Berdaya Saing dan Memberikan Nilai Tambah”***. Pokok perhatian utama KNKT terhadap visi RPJP Kementerian Perhubungan 2005-2025 adalah pada aspek terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang handal. Pelayanan transportasi yang handal diindikasikan oleh penyelenggaraan transportasi yang aman (*security*), selamat (*safety*), nyaman (*comfortable*), tepat waktu (*punctuality*), terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh pelosok tanah air serta mampu mendukung pembangunan nasional dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Oleh karena itu visi KNKT juga mengarah kepada upaya mendukung terwujudnya sistem transportasi yang handal, dari aspek transportasi yang aman, dan selamat. Dengan tersedianya sistem transportasi yang aman dan selamat, maka tingkat kepercayaan pengguna transportasi akan meningkat.

Investigasi yang independen, memberi gambaran bahwa KNKT mampu melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi secara mandiri, tidak terdapat ketergantungan dengan pihak-pihak tertentu untuk menghindari konflik kepentingan sehingga KNKT dapat memberikan rekomendasi keselamatan secara obyektif dapat memberikan dampak yang langsung bagi perbaikan sistem transportasi, menjunjung tinggi nilai-nilai profesionalitas dan dapat dipertanggungjawabkan.

II.2. MISI

The mission of Komite Nasional Keselamatan Transportasi is to maintain and improve transport safety and public confidence through excellence by:

- *maintaining our presidentially mandated independence, objectivity and professionalism;*
- *conducting objective, precise accident investigations and safety studies;*
- *carry out safety communication and education; and*
- *advocating and promoting NTSC accident report and safety recommendations to stakeholder and key personnels.*

Misi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah menjaga dan meningkatkan keselamatan transportasi serta kepercayaan masyarakat dengan cara:

- Menjaga mandat yang diberikan presiden agar tetap independen, objektif dan profesional;
- Melaksanakan investigasi kecelakaan secara akurat, objektif dan kajian (*study*) untuk masalah keselamatan;
- Melakukan sosialisasi dan edukasi tentang keselamatan; dan
- Melakukan advokasi dan promosi hasil laporan investigasi dan rekomendasi keselamatan KNKT kepada stakeholder dan para pelaku utama.

Cara tersebut diharapkan dapat menjadikan KNKT:

1. Menjadi bagian dari pembangunan transportasi nasional, sehingga memberikan rasa aman dan nyaman pada masyarakat pengguna transportasi nasional
2. Diakui kredibilitasnya oleh masyarakat dalam melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi yang berazaskan *no blame, no judicial and no liability*.
3. Menghasilkan rekomendasi yang bermanfaat dan dilaksanakan oleh pihak penerima rekomendasi, serta memberi peluang kepada masyarakat untuk turut serta mengawasi implementasi rekomendasi, dan
4. Membangun citra Indonesia sebagai Negara yang peduli kepada peningkatan keselamatan transportasi baik kepada masyarakat Indonesia maupun kepada masyarakat internasional.

II.3. VALUE

1. Fokus Pada Tujuan

In achieving our mission, we need our staff to be mission-focused, team-oriented, pro-active, well-experienced and knowledgeable. We also need our staff to possess an inquiring mind, where they will continuously look out areas for improvement and to be able to innovate and seek solutions to them

Dalam mencapai tujuan misi kita bersama, dibutuhkan staf yang fokus pada tujuan misi, kerjasama team yang baik, proaktif, mempunyai pengalaman dan pengetahuan investigasi kecelakaan transportasi yang baik. Selain itu, kita juga membutuhkan staff yang selalu mempunyai pemikiran-pemikiran kedepan, dimana mereka secara berkesinambungan mampu mencari ide-ide untuk perbaikan dan berinovasi dalam rangka mencari solusi dari suatu masalah.

2. Bertanggung Jawab

As an independent investigation authority, the National Transport Safety Committee (NTSC) of Indonesia is responsible for the investigation of accidents and serious incidents in Indonesia territory involving all types of transport. The NTSC also participates in overseas investigations of accidents and serious incidents involving Indonesia aircraft and ship or aircraft and ship that are managed by an Indonesia operator.

Sebagai badan investigasi yang independen, Komite Nasional Keselamatan Transportasi bertanggung jawab atas penelitian kecelakaan transportasi yang terjadi di wilayah Indonesia untuk semua moda; pesawat, kereta api, kendaraan darat dan kapal, serta juga pesawat atau kapal yang dioperasikan dibawah bendera Indonesia dan terjadi di luar wilayah Republik Indonesia.

3. Manajemen Data

*When carrying out its investigations, the NTSC will gather, record and analyze all the available information on the accidents or serious incidents; determine the causes and/ or validity of the contributing factors; identify the possible safety issues; To prevent accidents/incidents recurrence, **the NTSC develops and issues safety recommendations to other government agencies, the industry, and other organizations to address these safety issues** and completed the investigation report.*

Ketika melakukan investigasi, KNKT akan mengumpulkan semua data dan informasi yang diperlukan untuk dilakukan analisa guna mengetahui factor penyebab dan factor-faktor lainnya yang berkontribusi baik langsung maupun tidak langsung terhadap kecelakaan tersebut. Dari hasil analisa akan dapat diketahui dimana letak kelemahan atau safety issue yang perlu segera ditindak lanjuti dengan mengeluarkan rekomendasi yang effective terhadap hasil kesimpulan serta temuan-temuan

(findings) dan menerbitkan report hasil investigasi untuk khalayak umum.

4. Manajemen Rekomendasi

Monitor the follow up of the safety recommendations and encourage them to implement and keep in alert.

Selanjutnya tugas KNKT melakukan monitoring tindak lanjut hasil rekomendasi dan implementasinya serta senantiasa menyemangati untuk selalu peka terhadap masalah keselamatan transportasi.

II.4. TUJUAN

Rencana strategis KNKT 2015-2019 bertujuan untuk mewujudkan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi yang independen, obyektif dan profesional sehingga KNKT dapat memberikan rekomendasi keselamatan yang tepat sasaran.

Pelaksanaan kegiatan investigasi kecelakaan transportasi yang independen, obyektif dan profesional berkaitan dengan ketersediaan sumber daya manusia yang berkualitas, optimalisasi kapasitas, pengembangan dan penerapan teknologi investigasi.

Dalam mencapai tujuan Misi kita bersama, maka dibutuhkan staf yang fokus pada tujuan misi, kerjasama tim yang baik, proaktif, mempunyai pengalaman dan pengetahuan investigasi kecelakaan transportasi yang baik. Selain itu, kita juga membutuhkan staf yang selalu mempunyai pemikiran-pemikiran kedepan, dimana mereka secara berkesinambungan mampu mencari ide-ide untuk perbaikan dan berinovasi dalam rangka mencari solusi dari suatu masalah.

Sebagai badan investigasi yang independen, Komite Nasional Keselamatan Transportasi bertanggung jawab atas penelitian kecelakaan transportasi yang terjadi di wilayah Indonesia untuk semua moda; pesawat, kereta api, kendaraan darat dan kapal, serta

juga pesawat atau kapal yang dioperasikan dibawah bendera Indonesia dan terjadi di luar wilayah Republik Indonesia.

Ketika melakukan investigasi, KNKT akan mengumpulkan semua data dan informasi yang diperlukan untuk dilakukan analisa guna mengetahui faktor penyebab dan faktor-faktor lainnya yang berkontribusi baik langsung maupun tidak langsung terhadap kecelakaan tersebut. Dari hasil analisa akan dapat diketahui dimana letak kelemahan atau *safety issue* yang perlu segera ditindaklanjuti dengan mengeluarkan rekomendasi yang efektif terhadap hasil kesimpulan serta temuan-temuan (*findings*) dan menerbitkan laporan hasil investigasi untuk khalayak umum.

Selanjutnya tugas KNKT melakukan monitoring tindak lanjut hasil rekomendasi dan implementasinya serta senantiasa menyemangati untuk selalu peka terhadap masalah keselamatan transportasi.

II.5. SASARAN STRATEGIS KNKT

Sasaran strategis dari pembangunan nasional di bidang perhubungan tahun 2005-2025 adalah terwujudnyapenyelenggaraan transportasi nasional yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah. Pencapaian sasaran strategis tersebut diantaranya harus didukung oleh terwujudnya pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi yang independen, obyektif dan profesional sehingga KNKT dapat menghasilkan rekomendasi keselamatan yang tepat sasaran serta berdampak pada peningkatan keselamatan transportasi.

Berdasarkan tujuan Renstra KNKT 2015-2019 maka sasaran strategis Renstra KNKT 2015-2019 dalam rangka mewujudkan visi dan misinya adalah sebagai berikut :

1. Terwujudnya peningkatan keselamatan dalam sistem transportasi di Indonesia.

2. Terpenuhinya kebutuhan terhadap sumber daya manusia berupa tenaga investigator, tenaga peneliti, tenaga ahli dan kesekretariatan yang kompeten dan berintegritas.
3. Terwujudnya legislasi dan aturan yang memperkuat fungsi, peran dan kedudukan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya.
4. Terwujudnya organisasi KNKT yang efektif, efisien, berkelanjutan, dan mempunyai daya jangkau nasional.
5. Terwujudnya hubungan kerjasama dalam dan luar negeri dengan operator transportasi, produsen transportasi, perguruan tinggi, lembaga penelitian, pemerintah daerah dan lembaga-lembaga lainnya yang terkait dalam meningkatkan keselamatan transportasi.
6. Terwujudnya sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi yang handal dan memadai.
7. Terwujudnya pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT yang mampu memberikan rekomendasi yang tepat sasaran.
8. Terwujudnya monitoring dan advokasi terhadap pelaksanaan rekomendasi keselamatan KNKT.

BAB III

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI

III.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI KNKT

Dalam rangka menentukan arah kebijakan dan strategi, KNKT menggunakan analisa SWOT yaitu KNKT memiliki kekuatan yang dapat mempercepat peningkatan keselamatan transportasi, namun sekaligus memiliki kelemahan yang kemungkinan besar akan menghambat kemajuan atau rencana strategis yang sudah tersusun. Dengan mengetahui kekuatan dan kelemahan tersebut sejak dini, diharapkan seluruh jajaran KNKT mampu mengantisipasi dan mengubah kelemahan menjadi kekuatan dan ancaman menjadi peluang. Kekuatan dan kelemahan yang dimiliki KNKT adalah sebagai berikut :

Kekuatan (Strength)

1. Anggota KNKT sesuai PP No 2 Tahun 2013 sudah terpilih dan dilantik.
2. Investigator yang berjumlah 10 (sepuluh) orang di masing-masing moda transportasi bersifat tetap diharapkan dapat fokus menyelesaikan laporan investigasi kecelakaan transportasi.
3. Adanya temuan dari audit ICAO yang menginginkan KNKT menjadi lembaga sendiri dan terpisah dari Kementerian Perhubungan.
4. KNKT secara internasional telah dikenal dan keberadaannya menjadi keharusan.
5. Komitmen Pemerintah dalam menata regulasi di bidang perhubungan dan mewujudkan sarana transportasi yang aman dan

nyaman, seperti yang tercantum di dalam RPJP Bidang Perhubungan 2005-2025.

Kelemahan (Weakness)

1. Indonesia belum memiliki Undang-undang tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.
2. Rekomendasi keselamatan transportasi yang dikeluarkan oleh KNKT belum dilaksanakan secara optimal.
3. Keterbatasan sarana dan prasarana investigasi.
4. Keterbatasan anggaran pembiayaan dan hak keuangan serta fasilitas KNKT belum optimal.
5. Investigator Keselamatan Transportasi yang tetap belum terpenuhi sesuai kebutuhan.

Peluang (Opportunity)

1. Adanya temuan audit ICAO yang dipandang menguntungkan bagi KNKT di dalam menjawab tantangan dari stakeholder. Audit ICAO tersebut dapat menjadi alasan agar KNKT diberikan kesempatan untuk menjadi organisasi atau lembaga yang lebih independent dan profesional di luar dari Kementerian Perhubungan sehingga dapat memperbaiki sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi.
2. Indonesia memiliki perguruan tinggi dan lembaga penelitian yang memiliki fasilitas SDM yang cukup mumpuni untuk melaksanakan tugas investigasi kecelakaan transportasi.
3. Terbukanya peluang kerja sama teknik dengan perusahaan-perusahaan transportasi dan produsen sarana transportasi di dalam dan luar negeri yang dapat memberikan dampak bagi peningkatan keselamatan penyelenggaraan transportasi nasional.
4. Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan yang menindaklanjuti resolusi PBB Nomor

64/255 tanggal 10 Maret 2010 tentang *Improving Global Road Safety melalui Program Decade of Action for Road Safety 2011-2020*

5. Keberadaan KNKT menjadi harapan publik untuk mempercepat upaya mewujudkan transportasi yang aman dan meningkatkan keselamatan transportasi.

Ancaman (Threat)

1. Wilayah kerja KNKT diseluruh Indonesia sedangkan lokasi kantor KNKT berada di Jakarta sehingga ketika terjadi kecelakaan transportasi di daerah tertentu memerlukan waktu relatif lama untuk sampai di lokasi dan sangat mempengaruhi kinerja investigasi;
2. Rekomendasi keselamatan transportasi yang diterbitkan oleh KNKT kurang mendapat perhatian dan tindak lanjut sepenuhnya dari stakeholder terkait.
3. Pengetahuan masyarakat terhadap peraturan keselamatan transportasi, budaya keselamatan dan kesadaran pentingnya keselamatan transportasi masih lemah.
4. Tidak tersedianya anggaran contingency untuk menghadapi terjadinya kecelakaan yang luar biasa dan melampaui batas anggaran KNKT
5. Rencana Pemerintah dalam penghapusan lembaga non struktural yang dianggap tumpang tindih dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya serta pemborosan anggaran.

III.2. ARAH KEBIJAKAN KNKT 2015-2019

Berdasarkan tujuan Renstra KNKT 2015-2019 dan mengacu kepada sasaran strategis pembangunan nasional perhubungan tersebut, maka sasaran strategis Renstra 2015-2019 dalam rangka mewujudkan visi dan misi KNKT adalah sebagai berikut :

1. SDM
 - a. Investigator

- 1) Rekrutmen Investigator
 - 2) Pola Diklat
 - 3) Standar Kompetensi
 - b. Kesekretariatan
 - 1) Rekrutmen
 - 2) Pendidikan Dasar
 - 3) Pendidikan Lanjutan
2. Legislasi.
Penataan dan pelaksanaan reformasi regulasi yang memperkuat peran dan kedudukan KNKT di dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi.
 3. Diklat.
Peningkatan kapasitas sumber daya manusia (tenaga investigator, tenaga peneliti, tenaga ahli dan tenaga pendukung)
 4. Organisasi.
Penataan organisasi KNKT agar menjadi organisasi yang efektif, efisien, berkelanjutan dan memiliki daya jangkau nasional dalam meningkatkan hubungan kerjasama dengan operator transportasi, produsen transportasi, perguruan tinggi, lembaga penelitian, pemerintah daerah, dan lembaga-lembaga lainnya yang terkait termasuk kerjasama luar negeri.
 5. Peningkatan sarana dan prasarana KNKT.

III.3. STRATEGI KNKT PADA 2015-2019

Strategi yang digunakan oleh KNKT di dalam menjalankan kebijakan adalah :

- 1) Membuat Rancangan Undang-Undang tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan penataan peraturan pelaksanaannya melalui konsolidasi eksternal dan internal, serta memperhatikan undang-undang transportasi yang terkait.

- 2) Menata kelembagaan KNKT menjadi organisasi menjadi lebih besar yang efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkau nasional, diantaranya dengan merintis pembentukan perwakilan di tingkat provinsi atau wilayah, serta menata kelengkapan administrasi dan atribut internal kelembagaan.
- 3) Meningkatkan kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang kompeten untuk meningkatkan kinerja KNKT di dalam dan di luar negeri dalam rangka :
 - a. Meningkatkan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen, Pola Diklat dan Standar Kompetensi Subkom;
 - b. Meningkatkan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen, Pola Diklat dan Standar Kompetensi; dan
 - c. Bantuan tenaga ahli tidak tetap untuk investigasi kecelakaan transportasi.
- 4) Meningkatkan kelengkapan sarana dan prasarana administrasi kelembagaan secara bertahap berdasarkan prioritas dan standar minimal kelengkapan dan peralatan, dengan mempertimbangkan ketersediaan anggaran.

III.4. PROGRAM DAN KEGIATAN KNKT 2016 :

Program :

Penyelenggaraan Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Pemberian Rekomendasi Hasil Investigasi kepada pihak terkait.

Output Kegiatan :

- 1) Pelayanan Investigasi Kecelakaan Transportasi
 - a. Penyelenggaraan pemeriksaan awal dan lanjutan bidang investigasi
 - b. Penyusunan laporan dan rekomendasi hasil investigasi

- c. Pos Koordinasi monitoring kecelakaan transportasi dan tanggap darurat
- 2) Pelayanan Kesekretariatan
- a. Penyusunan laporan perencanaan
 - b. Penyusunan laporan keuangan
 - c. Penyusunan laporan kepegawaian dan umum
 - d. Penyusunan laporan data dan informasi dan hubungan masyarakat
 - e. Penyusunan laporan kerjasama
- 3) Pembinaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM)
- a. Menyusun Standar Kompetensi
 - b. Menyusun Silabus dan Kurikulum
 - c. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi
 - d. On The Job Training (OJT) Dasar
 - e. Perekrut-an tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia
- 4) Penyusunan Legislasi.
- a. Penyiapan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT);
 - b. Penyiapan Rancangan Undang-Undang tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT);
 - c. Studi Lapangan Rancangan Undang-Undang tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT);
 - d. Studi Kepustakaan Rancangan Undang-Undang tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT);
 - e. Uji Publik RUU tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT); dan

- f. Menyerahkan Naskah Akademik RUU tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) kepada DPR dan Pemerintah.
- 5) Monitoring dan Advokasi
- a. Pelaksanaan monitoring dan Advokasi hasil investigasi dan rekomendasi untuk masing-masing moda; dan
 - b. Menerima dan mengevaluasi hasil monitoring dan advokasi dari masing-masing moda yang telah melaksanakan rekomendasi BNKT.
- 6) Organisasi
- a. Menyiapkan rancangan struktur organisasi, dan tata kerja BNKT sesuai RUU tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT);
 - b. Menyiapkan analisis jabatan sesuai peta jabatan organisasi dan tata kerja KNKT; dan
 - c. Pengembangan fungsi organisasi *quality assurance* dan *reviewer*.
- 7) Pengadaan Perlengkapan Sarana Gedung Kantor
- a. Kesekretariatan
 - (1) Pengembangan server;
 - (2) Pembuatan sistem Administrasi Perkantoran secara elektronik;
 - (3) Pengembangan SIMVEST;
 - (4) Pengembangan *call center* dan *dispatch center*;
 - (5) Pemenuhan Perlengkapan kantor untuk 40 investigator.
 - b. Subkom Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian
peningkatan peralatan investigasi kecelakaan perkeretaapian.
 - c. Subkom Investigasi Kecelakaan Pelayaran
peningkatan peralatan investigasi kecelakaan pelayaran.
 - d. Subkom Investigasi Kecelakaan Penerbangan
peningkatan peralatan investigasi kecelakaan penerbangan.

- e. Subkom Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan peningkatan peralatan investigasi kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 8) Pengadaan Prasarana.
- a. Revitalisasi ruang kantor untuk menampung 40 investigator;
 - b. Penyusunan master plan gedung;
 - c. Penyusunan *Detail Engineering Design*;
 - d. Penyusunan Amdal;
 - e. Pengadaan Tanah dan Gedung; dan
 - f. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB).
- 9) Layanan Perkantoran.
- Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran

BAB IV

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

IV.1. TARGET KINERJA

Target kinerja diukur dari Indikator Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2015-2019 disusun berdasarkan acuan dari kinerja sasaran Rencana Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2015-2019.

Program	: Penyelenggaraan Investigasi Kecelakaan Transportasi dan Pemberian Rekomendasi Hasil Investigasi kepada Pihak Terkait.
Sasaran Program	: Terwujudnya pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi yang independen, objektif dan professional, akan menghasilkan rekomendasi yang efektif dimana/sesuai dengan konvensi Internasional.
Indikator Kinerja Utama (IKU)	: Ketepatan waktu pelaksanaan investigasi kecelakaan sampai dengan penyusunan laporan final/akhir.
Kegiatan	: Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Secara lebih jelasnya indikator kinerja utama Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2015-2019 dapat dilihat pada tabel IV.1.1.

Output Kegiatan :

1. Pelayanan Investigasi Kecelakaan Transportasi;
2. Pelayanan Kesekretariatan;

3. Pembinaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM);
4. Legislasi;
5. Monitoring dan Advokasi;
6. Organisasi;
7. Sarana;
8. Prasarana; dan
9. Layanan Perkantoran.

Secara lebih jelasnya Output dan Sub Output Kegiatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2015-2019 dapat dilihat pada tabel IV.1.2.

Tabel IV.1.1.Indikator Kinerja Utama Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2015-2019

SASARAN PROGRAM (SP)		INDIKATOR KINERJA UTAMA (IKU)	SATUAN	TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	TAHUN 2018	TAHUN 2019
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1.	<i>Terwujudnya pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi yang independent, objektif dan professional, akan menghasilkan rekomendasi yang efektif dimana/ sesuai dengan konvensi internasional.</i>	Ketepatan waktu pelaksanaan Investigasi kecelakaan sampai dengan penyusunan laporan final/akhir	100	100	100	100	100	100

Tabel IV.1.2.Output dan Sub Output Kegiatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2015-2019

OUTPUT KEGIATAN	SUB OUTPUT KEGIATAN				
	2015	2016	2017	2018	2019
Pelayanan Investigasi Kecelakaan Transportasi	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi 3. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi dan Tanggap Darurat	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi 3. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi dan Tanggap Darurat	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi 3. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi dan Tanggap Darurat	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi 3. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi dan Tanggap Darurat	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi 3. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi dan Tanggap Darurat

Pelayanan Kesekretariatan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama
Pembinaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Standar Kompetensi 2. Menyusun Silabus dan Kurikulum 3. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi 4. On The Job Training (OJT) Dasar 5. Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Standar Kompetensi 2. Menyusun Silabus dan Kurikulum 3. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi 4. On The Job Training (OJT) Dasar 5. Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Silabus dan Kurikulum Lanjutan 2. Melaksanakan Diklat Lanjutan Investigasi 3. On The Job Training (OJT) Lanjutan 4. Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melaksanakan Diklat Lanjutan Investigasi 2. On The Job Training (OJT) Lanjutan 3. Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melaksanakan Diklat Lanjutan Investigasi 2. On The Job Training (OJT) Lanjutan 3. Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia
Penyusunan Legislasi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyiapan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyiapan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyempurnaan Naskah Akademis dan Rancangan Undang-Undang Badan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan Rancangan Peraturan Pemerintah amanat 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pelaksanaan dan Sosialisasi Peraturan Pemerintah dan Peraturan terkait

	<p>Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>2. Penyiapan Rancangan Undang-Undang BNKT</p> <p>3. Studi Lapangan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>4. Studi Kepustakaan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>5. Uji Publik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>6. Menyerahkan Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) kepada DPR dan Pemerintah</p>	<p>Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>2. Penyiapan Rancangan Undang-Undang BNKT</p> <p>3. Studi Lapangan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>4. Studi Kepustakaan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>5. Uji Publik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>6. Menyerahkan Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) kepada DPR dan Pemerintah</p>	<p>Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>2. Rapat antar Lembaga dikoordinasikan oleh DPR</p> <p>3. Tanggapan dari publik, fraksi-fraksi, pemerintah dll</p> <p>4. Pengesahan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) menjadi Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>5. Pelaksanaan dan Sosialisasi Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>	<p>dari Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>2. Penyusunan Peraturan BNKT</p> <p>3. Penyusunan Peraturan-peraturan lain yang terkait dengan Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>	<p>lainnya</p>
Monitoring dan Advokasi	<p>1. Pelaksanaan monitoring dan Advokasi hasil investigasi dan rekomendasi untuk</p>	<p>1. Pelaksanaan monitoring dan Advokasi hasil investigasi dan rekomendasi untuk</p>	<p>1. Pelaksanaan monitoring dan Advokasi hasil investigasi dan rekomendasi untuk</p>	<p>1. Pelaksanaan monitoring dan Advokasi hasil investigasi dan rekomendasi untuk</p>	<p>1. Pelaksanaan monitoring dan Advokasi hasil investigasi dan rekomendasi untuk masing-masing moda</p>

	<p>masing-masing moda</p> <p>2. Menerima dan mengevaluasi hasil monitoring dan advokasi dari masing-masing moda yang telah melaksanakan rekomendasi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>	<p>masing-masing moda</p> <p>2. Menerima dan mengevaluasi hasil monitoring dan advokasi dari masing-masing moda yang telah melaksanakan rekomendasi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>	<p>masing-masing moda</p> <p>2. Menerima dan mengevaluasi hasil monitoring dan advokasi dari masing-masing moda yang telah melaksanakan rekomendasi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>	<p>masing-masing moda</p> <p>2. Menerima dan mengevaluasi hasil monitoring dan advokasi dari masing-masing moda yang telah melaksanakan rekomendasi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>	<p>2. Menerima dan mengevaluasi hasil monitoring dan advokasi dari masing-masing moda yang telah melaksanakan rekomendasi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>
Organisasi	<p>1. Menyiapkan rancangan struktur organisasi, dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)sesuai Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>2. Menyiapkan analisis jabatan sesuai peta jabatan organisasi dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>3. Pengembangan fungsi organisasi <i>quality</i></p>	<p>1. Menyiapkan rancangan struktur organisasi, dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)sesuai Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>2. Menyiapkan analisis jabatan sesuai peta jabatan organisasi dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>3. Pengembangan fungsi organisasi <i>quality assurance</i> dan <i>reviewer</i></p>	<p>1. Menyiapkan rancangan struktur organisasi dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)sesuai Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p> <p>2. Menyiapkan analisis jabatan sesuai peta jabatan organisasi dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)dengan mempertimbangkan</p>	<p>1. Pelaksanaan organisasi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)</p>	<p>1. Evaluasi pelaksanaan organisasi</p>

	<i>assurance</i> dan <i>reviewer</i>		peralihan dari organisasi lama ke organisasi baru		
Pengadaan Perlengkapan Sarana Gedung Kantor	1. Kesekretariatan a. Pengembangan server b. Pembuatan sistem Administrasi Perkantoran secara elektronik c. Pengembangan SIMVEST d. Pengembangan call center dan dispatch center e. Pemenuhan Perlengkapan kantor untuk 40	1. Kesekretariatan a. Pengembangan server b. Pembuatan sistem Administrasi Perkantoran secara elektronik c. Pengembangan SIMVEST d. Pengembangan call center dan dispatch center e. Pemenuhan Perlengkapan kantor untuk 40	1. Subkom IK Perkeretaapian Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian 2. Subkom IK Pelayaran Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Pelayaran 3. Subkom IK Penerbangan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Penerbangan 4. Subkom IK Lalu	1. Pengadaan Sarana gedung baru 2. Subkom IK Perkeretaapian Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian 3. Subkom IK Pelayaran Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Pelayaran 4. Subkom IK	1. Pemeliharaan dan Perawatan Gedung dan <i>mechanical</i> dan <i>electrical</i> gedung 2. Subkom IK Perkeretaapian Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian 3. Subkom IK Pelayaran Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Pelayaran 4. Subkom IK Penerbangan

	<p>investigator</p> <p>2. Subkom IK Perkeretaapian Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian</p> <p>3. Subkom IK Pelayaran Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Pelayaran</p> <p>4. Subkom IK Penerbangan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Penerbangan</p> <p>5. Subkom IK Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</p>	<p>investigator</p> <p>2. Subkom IK Perkeretaapian Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian</p> <p>3. Subkom IK Pelayaran Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Pelayaran</p> <p>4. Subkom IK Penerbangan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Penerbangan</p> <p>5. Subkom IK Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</p>	<p>Lintas dan Angkutan Jalan</p> <p>Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</p>	<p>Penerbangan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Penerbangan</p> <p>5. Subkom IK Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</p>	<p>Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Penerbangan</p> <p>5. Subkom IK Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peningkatan Peralatan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</p>
<p>Pengadaan Prasarana</p>	<p>1. Revitalisasi ruang kantor untuk menampung 40 investigator</p> <p>2. Penyusunan master plan gedung</p> <p>3. Penyusunan <i>Detail Engineering Design</i></p> <p>4. Penyusunan Amdal</p> <p>5. Pengadaan Tanah dan</p>	<p>1. Revitalisasi ruang kantor untuk menampung 40 investigator</p> <p>2. Penyusunan master plan gedung</p> <p>3. Penyusunan <i>Detail Engineering Design</i></p> <p>4. Penyusunan Amdal</p> <p>5. Pengadaan Tanah dan</p>	<p>Pelaksanaan Pengadaan Tanah dan Pembangunan Gedung</p>		

	Gedung 6. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)	Gedung 6. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)			
Layanan Perkantoran	Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan perkantoran

IV.2. KERANGKA PENDANAAN

Pendanaan merupakan salah satu kunci utama dalam tercapainya pembangunan infrastruktur, yang memerlukan dana yang besar. Pembangunan infrastruktur transportasi membutuhkan pembiayaan yang terstruktur dalam periode yang panjang. Pemerintah dapat meningkatkan pembelanjaan sektor publik hingga mencapai 5% bahkan hingga 7% PDB. Pemerintah mempunyai kewajiban (*Public Sector Obligation*) membangun infrastruktur dasar yang layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara komersial. Kemitraan pemerintah dan swasta (*Public Private Partnership*) diperlukan untuk mendukung proyek-proyek yang layak secara ekonomi namun kurang layak secara finansial.

**Tabel IV.2 Matriks Pendanaan Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Pada Tahun 2015-2019**

NO.	OUTPUT KEGIATAN	ALOKASI PENDANAAN					TOTAL (Rp.000)
		2015	2016	2017	2018	2019	
1.	Program KNKT Tahun 2015-2019	43.659.317	123.194.679	148.194.679	173.194.679	107.146.793	595.390.147

BAB V

PENUTUP

Dokumen Rencana Strategis KNKT Tahun 2015-2019 ini merupakan acuan bagi KNKT untuk menyusun Rencana Kinerja Tahunan KNKT serta untuk melakukan evaluasi tahunan berdasarkan pencapaian indikator kinerja. Dengan adanya Renstra ini, diharapkan KNKT dapat mewujudkan visi dan misinya, serta mendukung terwujudnya visi dan misi pembangunan perhubungan tingkat nasional. Renstra ini berlaku setelah ditetapkan oleh Ketua KNKT. Keberhasilan pelaksanaan Rencana Strategis (Renstra) KNKT Tahun 2015-2019 tergantung pada sikap mental, tekad, semangat, ketaatan dan disiplin para penyelenggara KNKT dan dukungan dari para penyelenggara negara lainnya serta masyarakat secara umum.

Dalam kaitan itu, seluruh penyelenggara pemerintahan, masyarakat dan seluruh stakeholder di bidang perhubungan harus secara bersungguh-sungguh melaksanakan program-program pembangunan yang tertuang dalam Rencana Strategis (Renstra) KNKT tahun 2015-2019 sehingga mampu memberikan hasil meningkatnya keselamatan transportasi yang dapat dinikmati secara adil dan merata oleh seluruh rakyat Indonesia.