



**KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI**

**LAPORAN  
AKUNTABILITAS  
KINERJA**

**TAHUN  
2019**

**JAKARTA, JANUARI 2019**

[knkt.dephub.go.id](http://knkt.dephub.go.id) | [knkt@dephub.go.id](mailto:knkt@dephub.go.id) | [@knkt\\_ri](https://twitter.com/knkt_ri)

## KATA PENGANTAR

Puji syukur ke khadirat Allah SWT atas rahmat-Nya sehingga Laporan Akuntabilitas Instansi Pemerintah (LAKIP) pada unit kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dapat disusun tepat waktu. Laporan kinerja adalah perwujudan kewajiban suatu instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan/kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan dalam rangka mencapai visi, misi dan tujuan organisasi secara terukur sesuai dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan sebagaimana diatur dalam Perpres Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah.

Sebagai salah satu instansi pemerintah dengan tugas pokok dan fungsi melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, Komite Nasional Keselamatan Transportasi tentunya juga harus menyampaikan Laporan Kinerja Tahunan sehingga para *stakeholder* dan masyarakat umum mendapat informasi tentang apa yang telah dilakukan dalam Tahun Anggaran yang telah berakhir pada 31 Desember 2018.

Sepanjang Tahun 2018 Komite Nasional Keselamatan Transportasi telah melaksanakan tupoksinya dalam kegiatan yang dijabarkan ke dalam 4 output yaitu: *Layanan Investigasi, Layanan Dukungan Manajemen Eselon I, Layanan Internal (Overhead) dan Layanan Perkantoran* serta diukur dengan 4 (empat) parameter atau indikator. Dari 4 (empat) *output* tersebut, 3 (tiga) *output* diantaranya dapat direalisasikan 100% sementara 1 (satu) *output* terealisasi sebesar 87%, sehingga secara keseluruhan realisasi kinerja secara fisik mencapai 92,03%. Sementara dari sisi penyerapan anggaran, Komite Nasional Keselamatan Transportasi dapat menyerap 92,01% anggaran dari Pagu Alokasi pada tahun 2018 sebesar Rp. 42,756 miliar.

Berbagai upaya telah dilakukan dan akan terus diperkuat mewujudkan Komite Nasional Keselamatan Transportasi menjadi organisasi kepercayaan masyarakat. Serta menjadi referensi bagi semua pihak dalam bidang investigasi kecelakaan transportasi pada semua moda dan menjadi salah satu penentu arah kebijakan keselamatan transportasi nasional.

Untuk itu, kritik, saran dan masukan dari berbagai pihak sangat diharapkan yang akan membangun dan membuat Komite Nasional Keselamatan Transportasi menjadi lebih baik di masa yang akan datang.

Jakarta, Januari 2019

**KEPALA SEKRETARIAT**  
**KOMITE NASIONAL**  
**KESELAMATAN TRANSPORTASI**



**BAMBANG SUDARYONO**

## DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I	
PENDAHULUAN	
I.1 Latar Belakang.....	1
I.2 Tugas Pokok dan Fungsi Unit Kerja.....	2
I.2.1 Struktur Organisasi.....	2
I.2.2 Visi dan Misi.....	14
I.2.3 Tujuan dan Sasaran Strategis.....	16
I.3 Sumber Daya Manusia Unit Kerja.....	18
I.4 Potensi, Isu Strategis dan Permasalahan.....	20
I.4.1 Ruang Lingkup.....	29
I.5 Sistematika Pelaporan.....	31
BAB II	
PERENCANAAN KINERJA	
II.1 Uraian Singkat Perencanaan Strategis.....	33
II.2 Rencana Kerja Tahunan Tahun 2018.....	33
II.3 Perjanjian Kinerja.....	34
BAB III	
AKUNTABILITAS KINERJA	
III.1 Tahapan Pengukuran Kinerja.....	36
III.2 Pengukuran Capaian Kinerja.....	37
III.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2018 Terhadap Target Perjanjian Kinerja Tahun 2018.....	37
III.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2018 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2018.....	38
III.2.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2018 Terhadap Target Kinerja Pada Tahun 2018 Dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019.....	40
III.2.4 Analisis Penyebab Keberhasilan/Kegagalan atau Peningkatan/Penurunan serta Alternatif Solusi terhadap Indikator Kinerja Kegiatan.....	40
III.2.5 Analisis Efisiensi Sumber Daya.....	45
III.3 Realisasi Anggaran.....	45
III.3.1 Alokasi Total Anggaran Tahun 2018.....	45
III.3.2 Analisis Dana yang tidak terserap oleh Unit Kerja.....	46
BAB IV	
PENUTUP	
IV.1 Kesimpulan.....	47
IV.1.1 Pencapaian Kinerja.....	47
IV.1.2 Prestasi Unit Kerja Tahun 2018.....	47

IV.2	Saran Tindak Lanjut.....	47
IV.2.1	Perencanaan Kinerja.....	47
IV.2.2	Pengukuran Kinerja.....	48
IV.2.3	Pelaporan Kinerja.....	48
IV.2.4	Evaluasi Kinerja.....	49
IV.2.5	Capaian Kinerja.....	49
<b>LAMPIRAN</b>		
Lampiran I	Capaian Tahun 2018.....	50
Lampiran II	Rekapitulasi Realisasi Daya Serap Per Triwulan TA. 2018.....	51
Lampiran III	Rencana Kerja Tahun 2018.....	52
Lampiran IV	Perjanjian Kinerja Tahun 2018.....	54
Lampiran V	Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2018.....	55

# BAB I PENDAHULUAN

## I.1 Latar Belakang

Laporan Kinerja adalah instrumen yang digunakan instansi pemerintah untuk mempertanggungjawabkan keberhasilan/kegagalan pelaksanaan program dan kegiatan yang telah diamanatkan para pemangku kepentingan dalam rangka mencapai misi organisasi secara terukur dengan sasaran/target kinerja yang telah ditetapkan melalui rencana strategi/kerja instansi pemerintah yang disusun secara periodik. Laporan Kinerja juga merupakan perwujudan akuntabilitas dari pelaksanaan tugas dan fungsi yang dipercayakan kepada setiap instansi pemerintah atas penggunaan anggaran.

Kementerian/Lembagadiharuskan memberikan informasi kinerja yang terukur kepada pemberi mandat atas kinerja yang telah dan seharusnya dicapai dan sebagai upaya perbaikan berkesinambungan bagi instansi pemerintah untuk meningkatkan kinerjanya. Tujuannya adalah memastikan peningkatan pelayanan publik, pelaksanaan *good governance* dalam organisasi dan untuk memudahkan penilaian terhadap suatu organisasi sebagaimana tuntutan masyarakat pada era keterbukaan seperti yang terjadi saat ini.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merupakan lembaga non struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden Republik Indonesia yang dalam pelaksanaan tugasnya dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang KNKT. Sekretariat KNKT merupakan unit kerja pendukung KNKT yang secara fungsional bertanggung jawab kepada KNKT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal. Hal ini diatur dalam Peraturan Presiden RI No. 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Peraturan Presiden RI. Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagai pengganti dari Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 merupakan sarana penguat bagi KNKT untuk lebih meningkatkan pelaksanaan tugas dan fungsinya. Komite Nasional Keselamatan Transportasi diharapkan dapat melaksanakan tugas dan fungsinya dengan cara yang cepat, tepat, akurat, transparan dan akuntabel serta bersifat mandiri dan bertanggung jawab atas objektivitas dan kebenaran hasil investigasi

kecelakaan transportasi.Rekomendasi keselamatan hasil investigasi kecelakaan transportasi diharapkan diperhatikan dan dilaksanakan oleh pihak-pihak terkait, saran dan pertimbangan dijadikan bahan pertimbangan untuk membuat suatu peraturan perundangan-undangan atau kebijakan pemerintah di bidang transportasi, sehingga hasil kerja KNKT akan menjadi salah satu alat untuk mewujudkan keselamatan transportasi yang merupakan harapan semua pihak.

SekretariatKNKTsebagai unit kerja pendukung KNKT yang merupakan salah satu satuan kerjadilingkungan Kementerian Perhubunganjuga berkewajiban untuk menyampaikan Laporan Akuntabilitas Kinerja Tahunan sebagaimana unit kerja lainnya.Hal tersebut ditegaskan dalam berbagai peraturan perundang-undangan diantaranya adalah Peraturan Presiden Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah dan Peraturan MenteriPendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2014 tentang Petunjuk Teknis Perjanjian Kinerja, Pelaporan Kinerja dan Tata Cara Reviu Atas Laporan Kinerja Instansi Pemerintah serta Peraturan Menteri Perubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 tentang Penetapan Indikator Kinerja Utama (IKU) di Lingkungan Kementerian Perhubungan,Peraturan Menteri Perhubungan NomorPM. 69 Tahun 2012 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kinerja Tahunan, Penetapan Kinerja dan Laporan Akuntabilitas Kinerja di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Secara fungsional, penyusunan Laporan Kinerja KNKT Tahun 2018 dimaksudkan sebagai bentuk pertanggungjawaban untuk melaporkan keberhasilan dan kegagalan pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan di dalam Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2018, serta sebagai umpan balik untuk memacu perbaikan kinerja KNKT pada tahun mendatang. Oleh karena itu, substansi penyusunan Laporan Kinerja didasarkan pada hasil-hasil capaian indikator kinerja KNKT.

## **I.2 Tugas dan Fungsi Unit Kerja**

### **I.2.1 Struktur Organisasi**

Tugas pokok fungsi dan struktur organisasi KNKT diatur dalam Peraturan Presiden RI. Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.Dalam peraturan tersebut Komite Nasional Keselamatan Transportasimempunyai tugas, sebagai berikut:

- a. Melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi;

- b. Memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait, dan
- c. Memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, KNKT menyelenggarakan fungsi:

- a. pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- b. penetapan tim investigasi kecelakaan transportasi;
- c. pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- d. permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- e. penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- f. pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- g. pelaksanaan klarifikasi dan monitoring/pemantauan terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- h. penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan hasil investigasi transportasi;
- i. pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
- j. penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan; dan
- k. pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

Investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT tersebut dilakukan tidak untuk menentukan kesalahan dan kelalaian (*no blame*), tidak untuk memberikan sanksi/hukuman (*no judicial*) dan tidak untuk mencari siapa yang bertanggung jawab menanggung kerugian (*no liability*) atas terjadinya kecelakaan transportasi sesuai prinsip pelaksanaan investigasi sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013.

Pelaksanaan tugas pemberian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Rekomendasi yang diberikan tersebut kemudian ditindaklanjuti oleh para pihak terkait sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan KNKT dapat melakukan klarifikasi dan monitoring terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi yang dilakukan oleh pihak terkait.



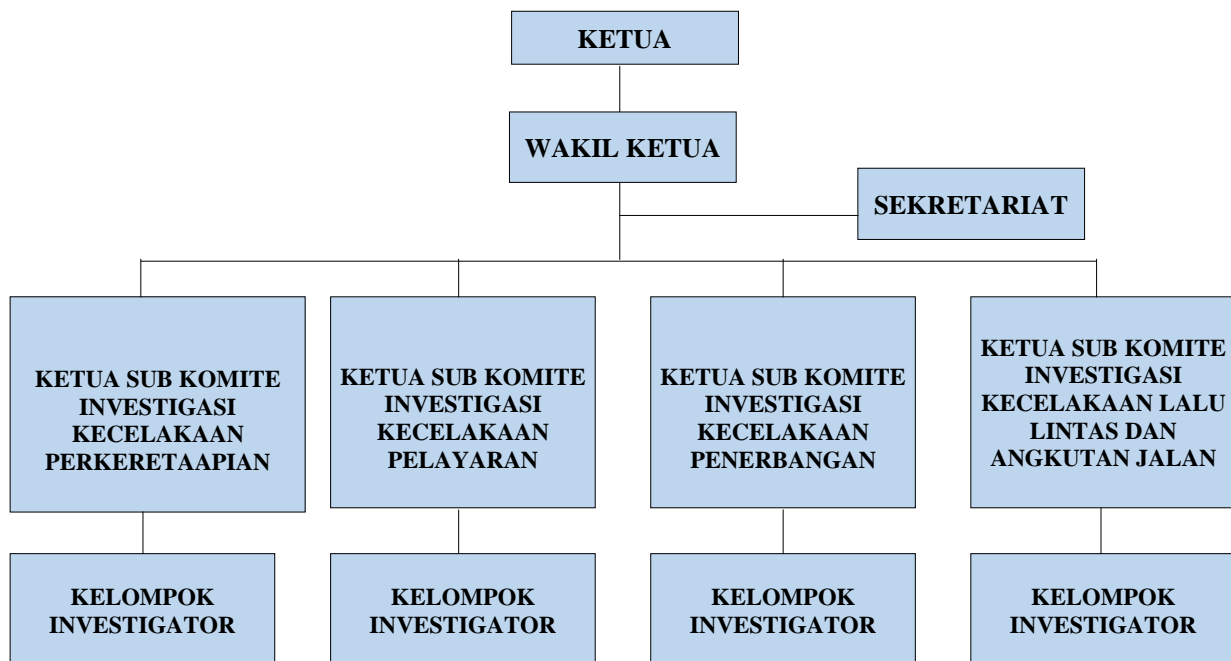
Pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden yang dilakukan oleh KNKT melalui Menteri Perhubungan dilakukan untuk perumusan kebijakan di bidang transportasi dalam upaya pencegahan kecelakaan transportasi. Dalam melaksanakan tugasnya KNKT wajib menaati norma hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan dan menjaga kerahasiaan keterangan yang karena sifatnya merupakan rahasia yang diperoleh berdasarkan kedudukannya sebagai anggota KNKT.

Pelaksanaan tugas KNKT dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi dilakukan oleh sejumlah investigator yang dikoordinasikan Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan, dan Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan bidang keahliannya, di mana masing-masing Ketua Sub Komite Investigasi mengkoordinasikan paling banyak 10 (sepuluh) investigator.

KNKT juga dapat mengangkat Tenaga Ahli yang memiliki kompetensi dan/atau keahlian khusus. Tenaga Ahli ini bersifat *ad hoc* dan hanya untuk membantu melaksanakan tugas investigasi kecelakaan transportasi tertentu. Dalam pelaksanaan tugasnya KNKT dapat:

- a. Bekerja sama dengan pihak lain; dan
- b. Meminta data dan keterangan kepada pejabat instansi, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat, dan/ atau pihak lain yang dipandang perlu.

**Struktur Organisasi KNKT  
Sesuai Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012**



**a. Ketua KNKT**

Ketua KNKT mempunyai tugas:

- 1) Memimpin pelaksanaan investigasikecelakaantransportasi;
- 2) Memimpin pemberian rekomendasi hasil investigasikecelakaan transportasi kepada pihak terkait; dan
- 3) Memimpinpemberian saran dan pertimbangan kepada Presidenmelalui Menteri Perhubungan berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua KNKT menyelenggarakan fungsi memimpin organisasi KNKT dalam hal, sebagai berikut:

- 1) Pelaksanaan investigasiterhadap penyebab kecelakaantransportasi;
- 2) Penetapan tim investigasi kecelakaan transportasi;
- 3) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secarasistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- 4) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lainyang dipandang perlu;
- 5) Penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;

- 6) Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- 7) Pelaksanaan klarifikasi dan monitoring/pemantauan terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- 8) Penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan hasil investigasi transportasi;
- 9) Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
- 10) Penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan; dan
- 11) Pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

#### **b. Wakil Ketua**

Wakil Ketua KNKT mempunyai tugas membantu Ketua dalam memimpin pelaksanaan tugas KNKT dan secara khusus melakukan monitoring dan evaluasi pelaksanaan tugas dan fungsi Investigator dan Tenaga Ahli serta laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Wakil Ketua KNKT menyelenggarakan fungsi:

- 1) Membantu pelaksanaan tugas dan fungsi Ketua KNKT;
- 2) Pelaksanaan pemantauan/monitoring pelaksanaan kegiatan Investigator dan Tenaga Ahli;
- 3) Pelaksanaan evaluasi atas keberadaan dan kegiatan Investigator dan Tenaga Ahli;
- 4) Pelaksanaan pemantauan/monitoring pembuatan dan penyelesaian pembuatan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi terdiri dari pemberitahuan (*notification*), laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*);
- 5) Pelaksanaan evaluasi materi laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi yang terdiri dari pemberitahuan (*notification*), laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*);
- 6) Pelaksanaan pemantauan/monitoring kesiapan bahan/materi laporan kinerja KNKT kepada Menteri dan/atau Presiden dan jumpa jurnalis (*press release*);
- 7) Pelaksanaan pemantauan/monitoring kesiapan bahan/materi saran dan pertimbangan kepada Presiden.

#### **c. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan

perkeretaapian. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan perkeretaapian;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan perkeretaapian melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan perkeretaapian;
- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan perkeretaapian;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan perkeretaapian, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 10) Materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

#### **d. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan pelayaran;

- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan pelayaran;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan pelayaran, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
- 10) Materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

**e. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan penerbangan;
- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan yang terdiri dari pemberitahuan (*notification*), laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan penerbangan;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan penerbangan, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;

- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 10) Menyusun materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

**f. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan, memimpin dan mengkoordinir pelaksanaan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pimpinan pelaksanaan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 2) Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator In Charge (IIC)* dan perangkat lainnya;
- 3) Penyiapan pelaksanaan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu;
- 4) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 5) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 6) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 7) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 8) Penyusunan materi rekomendasi, saran dan pertimbangan hasil investigasi penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, untuk perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi;
- 9) Rapat dan/atau rapat koordinasi dengan pimpinan instansi dan/atau pihak terkait dalam rangka perumusan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi; dan
- 10) Menyusun materi laporan kinerja Sub Komite secara berkala sekurang-kurangnya 6 (enam) bulan sekali dalam 1 (satu) tahun atau sewaktu-waktu.

### **g. Investigator Kecelakaan Perkeretaapian**

Investigator Kecelakaan Perkeretaapian mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan perkeretaapian sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Perkeretaapian menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan investigasi kecelakaan perkeretaapian melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan perkeretaapian;
- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan perkeretaapian;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan perkeretaapian beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan perkeretaapian guna mewujudkan keselamatan perkeretaapian.

### **h. Investigator Kecelakaan Pelayaran**

Investigator Kecelakaan Pelayaran mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan pelayaran sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Pelayaran menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan investigasi kecelakaan pelayaran melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan pelayaran;
- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan pelayaran;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan pelayaran beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan pelayaran guna mewujudkan keselamatan pelayaran.

#### **i. Investigator Kecelakaan Penerbangan**

Investigator Kecelakaan Penerbangan mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan penerbangan sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Penerbangan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Pelaksanaan investigasi kecelakaan penerbangan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan penerbangan;
- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan penerbangan;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan (*notification*, *preliminary report*, dan *final report*) hasil investigasi kecelakaan penerbangan beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan penerbangan guna mewujudkan keselamatan penerbangan.

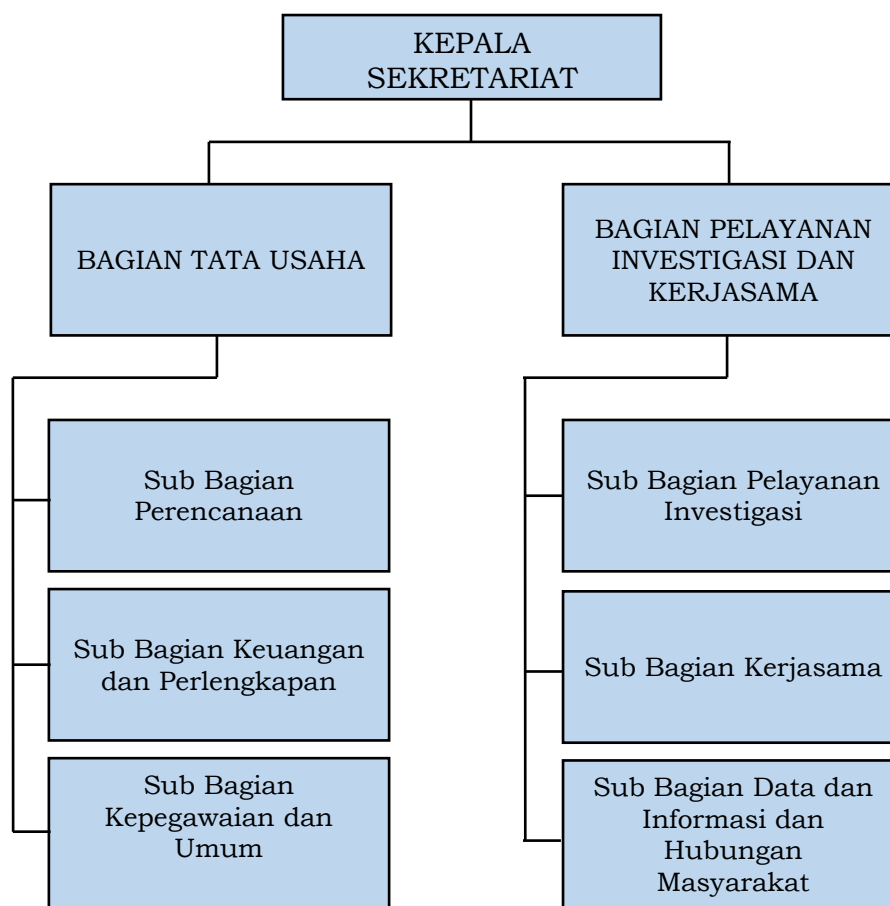
#### **j. Investigator Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Investigator Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melakukan investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai bidang keahliannya. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Investigator Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyelenggarakan fungsi:

- 1) Investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan melalui kegiatan penelitian di tempat kejadian dan/atau di ruang tertentu terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 2) Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan;
- 3) Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- 4) Pemrosesan komponen yang akan dilakukan penelitian di laboratorium teknis;
- 5) Penyusunan materi laporan awal (*preliminary report*), dan laporan akhir (*final report*) hasil investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan beserta rekomendasi; dan
- 6) Penyiapan saran dan pertimbangan hasil investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan guna mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.



**Struktur Organisasi Sekretariat KNKT  
Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2012**



Tugas pokok dan fungsi serta struktur organisasi Sekretariat KNKT diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Sekretariat KNKT merupakan unit kerja pendukung KNKT yang berada di lingkungan Kementerian Perhubungan yang tugas memberikan dukungan teknis dan administratif kepada KNKT. Secara fungsional berada di bawah dan bertanggung jawab kepada KNKT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Sekretariat KNKT menyelenggarakan fungsi:

1. Penyusunan rencana, program dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan;
2. Pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan barang milik negara;

3. Pelaksanaan urusan kepegawaian dan pengelolaan SDM investigasi, hukum, organisasi, tata laksana, 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.

Sekretariat KNKT dipimpin oleh seorang Kepala Sekretariat dan terdiri atas:

**a. Bagian Tata Usaha**

Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan penyiapan penyusunan rencana, program, dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan, dan pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan barang milik negara, serta pelaksanaan urusan kepegawaian dan pengelolaan sumber daya manusia investigasi, hukum, organisasi, tata laksana, rumah tangga, dan keprotokolan.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Bagian Tata Usaha menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan bahan penyusunan rencana, program, dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan;
- 2) penyiapan bahan pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan barang milik negara; dan
- 3) pelaksanaan urusan kepegawaian dan pengelolaan sumber daya manusia investigasi, hukum, organisasi, tata laksana, rumah tangga, dan keprotokolan.

Bagian Tata Usaha terdiri atas:

1) Sub Bagian Perencanaan

Sub Bagian Perencanaan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana, program, dan anggaran, pemantauan dan evaluasi serta pelaporan.

2) Sub Bagian Keuangan dan Perlengkapan

Sub Bagian Keuangan dan Perlengkapan mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengelolaan urusan keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan pengelolaan barang milik negara.

3) Sub Bagian Kepegawaian dan Umum

Sub Bagian Kepegawaian dan Umum mempunyai tugas melakukan penyiapan pelaksanaan urusan kepegawaian dan pengelolaan sumber daya manusia investigasi, hukum, organisasi, tata laksana, rumah tangga, dan keprotokolan.

## **b. Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerja Sama**

Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerja sama mempunyai tugas melaksanakan penyiapan pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi, kerja sama investigasi dan kerjasama lainnya, dan pengelolaan data dan informasi serta hubungan masyarakat.

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerjasama menyelenggarakan fungsi:

- 1) penyiapan bahan pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi;
- 2) penyiapan bahan pemberian dukungan pelaksanaan kerjasama investigasi dan kerja sama lainnya; dan
- 3) penyiapan bahan pengelolaan data dan informasi serta hubungan masyarakat.

Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerja Sama, terdiri atas:

### 1) Sub Bagian Investigasi

SubBagian Pelayanan Investigasi mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pemberian dukungan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi.

### 2) Sub Bagian Kerjasama

SubBagian Kerja Sama mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pemberian dukungan pelaksanaan kerjasama investigasi dan kerja sama lainnya.

### 3) Sub Bagian Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat

SubBagian Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat mempunyai tugas melakukan penyiapan bahan pengelolaan data dan informasi serta hubungan masyarakat.

## **I.2.2 Visi dan Misi**

Rencana Strategis adalah dokumen yang memberikan gambaran tentang visi, misi, tujuan, sasaran, strategi, kebijakan, dan program suatu instansi/organisasi dalam kurun waktu tertentu, biasanya 5 (lima) tahun dan merupakan langkah awal untuk melakukan pengukuran kinerja.

Rencana strategis merupakan integrasi antara keahlian sumber daya manusia dan sumber daya lain, agar mampu menjawab tuntutan perkembangan lingkungan strategis, nasional dan global serta tetap berada dalam tatanan sistem manajemen nasional dan peraturan perundang-undangan. Dengan perencanaan strategis yang jelas KNKT lebih dapat

menyelaraskan visi dan misinya dengan potensi, peluang dan kendala yang dihadapi dalam upaya peningkatan akuntabilitas kinerjanya.

Sejalan dengan RPJP, RPJM dan RPT Bidang Transportasi tingkat nasional yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan,KNKT juga memiliki Rencana Strategis untuk tahun 2015-2019 yang memuat visi, misi, strategi,kebijakan dan program serta kegiatan.

### **Visi**

“Mencapai keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independent, objective dan professional serta sejalan dengan konvensi Internasional yang berlaku”

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

### **Misi**

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

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

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

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

### **I.2.3 Tujuan dan Sasaran Strategis Unit Kerja**

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 dan bermuara pada peningkatan keselamatan transportasi di Indonesia. Pelaksanaan kegiatan investigasi kecelakaan transportasi yang independen, objektif dan profesional berkaitan dengan ketersediaan sumber daya manusia yang berkualitas, optimalisasi kapasitas, pengembangan dan penerapan teknologi investigasi.

Dalam mencapai tujuan tersebut dibutuhkan SDM yang fokus pada tujuan, kerjasama tim yang baik, proaktif, mempunyai pengalaman dan pengetahuan investigasi kecelakaan transportasi yang baik. Hal lain adalah SDM yang selalu mempunyai pemikiran-pemikiran kedepan, di mana secara berkesinambungan mampu mencari ide-ide untuk perbaikan dan berinovasi dalam rangka mencari solusi dari suatu masalah.

Sebagai badan investigasi yang independen, KNKT bertanggung jawab atas investigasi kecelakaan transportasi yang terjadi di wilayah Indonesia untuk semua moda, yaitu Perkeretaapian, Pelayaran, Penerbangan, dan Lalu lintas Dan Angkutan Jalan, serta pesawat udara atau kapal berbendera Indonesia dan mengalami kecelakaan 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 di mana letak kelemahan atau safety issue yang perlu segera ditindaklanjuti dengan mengeluarkan rekomendasi yang efektif dengan menerbitkan laporan final hasil investigasi yang merupakan output dari pelaksanaan tugas. Selanjutnya tugas KNKT adalah melakukan monitoring tindak lanjut hasil rekomendasi dan implementasinya serta melaksanakan sosialisasi kepada berbagai pihak untuk selalu peka terhadap masalah keselamatan transportasi.

Adapun sasaran dari KNKT adalah sebagai berikut:

1. Percepatan penyelesaian laporan final kecelakaan transportasi dalam rangka terwujudnya peningkatan keselamatan dalam sistem transportasi di Indonesia.
2. Terpenuhinya kebutuhan sumber daya manusia sebagai investigator kecelakaan transportasi, tenaga peneliti, tenaga ahli dan kesekretariatan yang kompeten dan berintegritas.

3. Penguatan pelaksanaan Rekomendasi Keselamatan yang dikeluarkan oleh KNKT.
4. Terwujudnya pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT yang mampu memberikan rekomendasi yang tepat sasaran.
5. Terwujudnya organisasi KNKT yang efektif, efisien, berkelanjutan, dan mempunyai daya jangkau nasional dan internasional.
6. Terwujudnya legislasi dan aturan yang memperkuat fungsi, peran dan kedudukan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya.
7. 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.
8. Terpenuhinya sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi yang handal dan memadai yang dapat memaksimalkan pelaksanaan Tupoksi KNKT.

Cara pencapaian tujuan dan sasaran sebagai berikut:

1. Peningkatan efisiensi, efektivitas dan kemampuan investigator untuk mempercepat penyelesaian laporan investigasi kecelakaan transportasi.
2. Meningkatkan kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang kompeten untuk meningkatkan kinerja KNKT di dalam dan di luar negeri.
3. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan rekomendasi keselamatan KNKT oleh seluruh pihak terkait.
4. Meningkatkan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen yang tepat, pola bimbingan teknis yang berkesinambungan dan peningkatan standar kompetensi semua unsur di KNKT.
5. Menyusun perubahan Perpres Nomor 2 Tahun 2012 tentang KNKT dalam rangka menata kelembagaan KNKT menjadi organisasi yang lebih besar sehingga dapat bekerja lebih efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkau nasional dan internasional, diantaranya dengan menjadi anggota organisasi internasional di bidang investigasi dan keselamatan transportasi.
6. Menyiapkan Rancangan Undang-Undang tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagai peningkatan dari PP Nomor 62 tahun 2013 serta penataan peraturan pelaksanaannya melalui konsolidasi eksternal dan internal dengan memperhatikan undang-undang transportasi yang terkait.
7. Pelaksanaan MOU dengan Perguruan Tinggi dan lembaga lain di dalam dan luar negeri yang terkait dengan peningkatan kinerja KNKT.

8. Meningkatkan kelengkapan kebutuhan peralatan investigasi, sarana dan prasarana administrasi secara bertahap berdasarkan skala prioritas dengan mempertimbangkan ketersediaan anggaran.

### I.3 Sumber Daya Manusia Unit Kerja

Jumlah sumber daya manusia yang dimiliki Satuan Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah sebanyak 76 (tujuh puluh enam) orang yang terdiri dari 41 (empat puluh satu) orang anggota dan Investigator KNKT serta 35 (tiga puluh lima) orang pegawai Sekretariat KNKT sebagaimana tabel berikut:

**Tabel 1.1**  
**Jumlah Anggota KNKT dan Investigator**

No	Unit kerja	Jumlah
1	Ketua KNKT	1 Orang
2	Wakil Ketua KNKT	1 Orang
3	Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian	1 Orang
4	Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran	-
5	Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan	1 Orang
6	Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	1 Orang
7	Investigator Kecelakaan Perkeretaapian	8 Orang
8	Investigator Kecelakaan Pelayaran	9 Orang
9	Investigator Kecelakaan Penerbangan	9 Orang
10	Investigator Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	10 Orang
<b>Total</b>		<b>41 Orang</b>

**Tabel 1.2**  
**Jumlah Pegawai Sekretariat KNKT Berdasarkan Jabatan**

<b>No</b>	<b>Jabatan</b>	<b>Jumlah</b>
1	Kepala Sekretariat	1 Orang
2	Kepala Bagian Tata Usaha	1 Orang
3	Kepala Bagian Pelayanan Investigasi	1 Orang
4	Kepala SubBagian Perencanaan	1 Orang
5	Kepala SubBagian Keuangan & Perlengkapan	1 Orang
6	Kepala SubBagian Kepegawaian & Umum	1 Orang
7	Kepala SubBagian Pelayanan Investigasi	1 Orang
8	Kepala SubBagian Kerjasama	1 Orang
9	Kepala SubBagian Data, Informasi Dan Humas	1 Orang
10	Staf SubBagianPerencanaan	3 Orang
11	Staf SubBagianKeuangan & Perlengkapan	6 Orang
12	Staf SubBagianKepegawaian & Umum	5 Orang
13	Staf SubBagianPelayanan Investigasi	5 Orang
14	Staf SubBagianKerjasama	3 Orang
15	Staf SubBagianData, Informasi Dan Humas	4 Orang
<b>Total</b>		<b>35 Orang</b>

**Tabel 1.3**  
**Jumlah Pegawai Sekretariat dan Investigator PNS KNKT Berdasarkan Kepangkatan**

<b>No</b>	<b>Kepangkatan</b>	<b>Jumlah</b>
1	Pembina Utama Muda (IV/c)	1 Orang
2	Pembina Tk. I (IV/a)	4 Orang
3	Penata Tk. I (III/d)	9 Orang
4	Penata (III/c)	12 Orang
5	Penata Muda Tk. I (III/b)	14 Orang
6	Penata Muda (III/a)	7 Orang
7	Pengatur Tk. I(II/d)	1 Orang
8	Pengatur(II/c)	4 Orang
9	Pengatur Muda Tk. I(II/b)	6 Orang
<b>Total</b>		<b>58 Orang</b>



## **I.4 Potensi, Isu Strategis Dan Permasalahan**

### **Potensi dan Isu Strategis**

Keselamatan transportasi merupakan bagian terpenting baik dalam penyelenggaraan transportasi maupun dalam kehidupan sosial masyarakat. Isu keselamatan transportasi sudah merupakan perhatian utama dalam program pembangunan baik dalam skala nasional, regional dan global.

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. Untuk itu dibentuk Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) sebagai badan yang bertugas melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi 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 Jalan 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. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang menjadi dasar pelaksanaan tugas pokok KNKT disebutkan bahwa yang menangani investigasi kecelakaan transportasi adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Meskipun dalam melaksanakan tugas dan fungsinya KNKT dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 namun dalam pelaksanaan investigasi, KNKT bersifat mandiri atau independen dan bertanggung jawab atas obyektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi. Wajib menaati norma hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan serta menjaga kerahasiaan keterangan yang karena sifatnya merupakan rahasia KNKT yang diperoleh berdasarkan kedudukannya sebagai anggota.

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 menyelidiki 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.

Dalam menentukan penyebab terjadinya suatu kecelakaan transportasi terkadang masyarakat ingin cepat mengetahui penyebabnya. Namun KNKT selaku lembaga investigasi keselamatan transportasi tidak akan terburu-buru menyampaikan penyebab terjadinya kecelakaan sampai hasil investigasi kecelakaan transportasi dan analisis secara keseluruhan selesai dilaksanakan.

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.

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 ditemukan 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 meminta kepada semua negara bendera kapal untuk melakukan investigasi semua kecelakaan kapal baik kecelakaan yang sangat berat maupun berat dan menyampaikan temuan-temuannya kepada IMO, dan Bab I–Ketentuan Umum, Bagian C – Kecelakaan, Regulasi 21 (a). “Each Administration undertakes to conduct an investigation of any casualty 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 2010.2 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 refer 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.

Krisis keselamatan transportasi tentunya menjadi perhatian dan perlu mendapat penanganan yang serius dari pemerintah. 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.

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 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 rangka mempertahankan keberadaan kelembagaan KNKT ditingkat nasional maupun internasional dan meningkatkan dasar hukum pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi, maka KNKT memiliki program ke depan secara bertahap meningkatkan legalitas dari Peraturan Pemerintah dan Peraturan Presiden menjadi undang-undang diharapkan KNKT akan lebih kuat dan mandiri dalam melaksanakan tugasnya.

Kondisi lingkungan strategis yang dimiliki Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam menjalankan peran dan fungsinya dapat diuraikan sesuai aspek-aspek sebagai berikut:

a. Aspek Perencanaan

Langkah-langkah peningkatan kualitas dalam aspek perencanaan masih terus diupayakan melalui perumusan dan pengkoordinasian perencanaan program dan anggaran Kementerian Perhubungan, terutama dalam memfasilitasi perencanaan dan program lintas sektor, penguatan peran perencanaan sebagai pengendali pembangunan infrastruktur perhubungan serta pelaksanaan monitoring dan evaluasi.

Dalam rangka mewujudkan tata kelola yang baik (*Good Governance*) dan pemerintahan yang bersih dan akuntabel, serta berorientasi pada hasil (*result oriented*) diperlukan perhatian khusus dalam pengembangan dan penerapan sistem pertanggungjawaban yang tepat, jelas, terukur dan legitimate sehingga penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dapat berlangsung secara berdayaguna, berhasilguna, bersih dan bertanggung jawab serta bebas dari korupsi, kolusi dan nepotisme. Untuk mewujudkan hal tersebut diperlukan penerapan Sistem Akuntabilitas Kinerja yang merupakan rangkaian sistematis dari berbagai aktifitas, alat dan prosedur yang dirancang untuk tujuan penetapan dan pengukuran, pengumpulan data, pengklasifikasian, pengikhtisaran dan pelaporan kinerja pada instansi pemerintah, sesuai ketentuan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2014 tentang Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP).

b. Aspek Organisasi, Tatalaksana dan Kepegawaian

Dengan semakin meningkatnya tuntutan masyarakat terhadap pelayanan jasa transportasi diperlukan perlu perhatian khusus dalam restrukturisasi organisasi Kementerian melalui kegiatan evaluasi dan penyusunan struktur organisasi, tugas dan fungsi. Di samping hal tersebut, juga diperlukan penguatan profesionalisme SDM aparatur yang perlu mendapat perhatian khusus antara lain mencakup aspek perencanaan SDM, rekrutmen, seleksi dan penempatan pegawai, penilaian kinerja

pegawai, penggajian/remunerasi, pelatihan dan pengembangan, perencanaan karir, penyusunan kompetensi serta sistem prosedur administrasi kepegawaian. Terkait dengan reformasi birokrasi maka penguatan SDM tentunya harus memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi sebagai faktor penunjang terlaksananya reformasi birokrasi secara efektif dan efisien.

- c. Aspek Pengelolaan Administrasi Keuangan dan Perlengkapan/Barang Milik Negara
- Dalam rangka mempertahankan opini BPK atas laporan keuangan Kementerian Perhubungan Wajar Tanpa Pengecualian (WTP) akan dilaksanakan dan terus ditingkatkan langkah-langkah yang tepat antara lain:
1. Melaksanakan Instruksi Menteri Perhubungan agar menindaklanjuti rekomendasi LHP BPK yang belum selesai, masih dalam proses atau belum ditindaklanjuti;
  2. Membuat rencana tindak dan memonitor tindak lanjutnya;
  3. Meningkatkan kualitas penyusunan Laporan Keuangan mulai tingkat UAKPA sampai dengan UAPA;
  4. Meningkatkan kualitas SDM pengelola keuangan;
  5. Memastikan bahwa pelaksanaan kegiatan belanja modal dan proses pengadaan barang dan jasa dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku.
  6. Penguatan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah;
  7. Mencatat dan menyajikan semua transaksi keuangan dalam Laporan Keuangan sesuai dengan Standar Akuntansi Pemerintah (SAP); dan
  8. Melakukan proses pengadaan barang/jasa dengan efektif, efisien, terbuka, transparan, bersaing, adil, dan akuntabel serta sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- d. Aspek Administrasi dan Pengelolaan Pelayanan Penunjang
1. Peningkatan layanan sarana dan prasarana kantor pusat Kementerian Perhubungan.
    - a) Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi berada di lantai 3 Gedung Perhubungan Laut Jalan Medan Merdeka Timur No. 5. Kondisi saat ini, KNKT menempati bersama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Kementerian Perhubungan;
    - b) Jumlah kendaraan operasional di Lingkungan Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebanyak 18 kendaraan dengan jenis dan fungsi yang berbeda.

## 2. Peningkatan layanan administrasi perkantoran Kementerian Perhubungan.

Saat ini, Sistem Administrasi Perkantoran Kementerian Perhubungan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 95 tahun 2016 tentang Sistem Administrasi Perkantoran Kementerian Perhubungan. Yang selanjutnya dijabarkan dalam beberapa dokumen petunjuk teknis seperti:

- a) PM 92 Tahun 2014 tentang Jadwal Retensi Arsip Substantif di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- b) PM 7 Tahun 2014 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Naskah Dinas Elektronik di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- c) PM 94 Tahun 2013 tentang Pedoman Penyusutan Arsip di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- d) PM 79 tahun 2010 tentang Jadwal Retensi Arsip di Lingkungan Kementerian Perhubungan;
- e) PM 78 Tahun 2010 tentang Kode Klasifikasi Arsip di lingkungan Kementerian Perhubungan.

### e. Aspek Pengelolaan Data dan Informasi

Untuk mendukung penyelenggaraan tugas dan fungsi Komite Nasional Keselamatan Transportasi Kementerian Perhubungan khususnya dalam hal penyediaan data dan informasi perhubungan telah dilakukan upaya-upayapengelolaan data dan informasi, sistem informasi, serta fasilitas media layanan informasi publik. Aspek ini cukup penting dalam memberikan dan membentuk citra positif terhadap keberadaan Kementerian Perhubungan untuk membangun kepercayaan dan hubungan yang baik dengan stakeholders dan publik.

### f. Aspek Komunikasi

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 tahun 2010 tentang Standar Prosedur Operasional dan layanan informasi publik di lingkungan Kementerian Perhubungan merupakan dasar hukum dalam pemberian informasi di bidang perhubungan sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang keterbukaan informasi publik. Dalam PM72 tahun 2010, Kepala Pusat Komunikasi Publik atau yang sekarang dikenal dengan nama Biro Komunikasi dan Informasi Publik merupakan Pembantu Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) yang mempunyai tanggung jawab membantu PPID Utama (Sekretaris Jenderal) dan dapat memberikan informasi berdasarkan penugasan dan atas nama PPID. PPID pelaksana terdiri dari Inspektorat Jenderal, Direktorat Jenderal, Badan dan UPT. Peningkatan

layanan dan kualitas informasi publik telah dilakukan melalui pemberian informasi langsung pada ruang layanan informasi dan secara online pada [ppid.dephub.go.id](http://ppid.dephub.go.id).

### **Permasalahan**

Keberhasilan suatu organisasi sangat ditentukan oleh kemampuan beradaptasi dengan perubahan lingkungan, baik secara internal maupun eksternal. Perubahan lingkungan yang cepat dan sulit diprediksi, mengharuskan setiap organisasi memperhatikan lingkungan internal dan eksternal terkait permasalahan yang mempengaruhi organisasi dalam suatu proses perencanaan. Temuan audit ICAO USOAP bahwa KNKT berkaitan dengan AIG terdapat 74 PQ yang harus dipenuhi. Dari 74 PQ tersebut terdapat *Protocol Questions* (PQ) 2.205 berhubungan dengan PQ AIG 6.202 terkait sarana dan prasarana KNKT, diantaranya gedung KNKT saat ini kurang memadai sehingga perlu memiliki gedung tersendiri. Kedepan KNKT perlu memiliki kantor yang memenuhi standar ICAO untuk penyediaan sarana dan prasarananya.

Berkaitan dengan temuan audit ICAO USOAP bahwa KNKT harus memiliki anggaran yang *independent* dan anggaran *contingency*, ke depan KNKT dipandang perlu untuk memiliki anggaran contingency guna menanggulangi apabila terjadi kecelakaan transportasi yang harus diinvestigasi sementara anggaran yang dimiliki KNKT pada tahun berjalan sudah tidak mencukupi. Di lain pihak KNKT bukan merupakan Badan atau Lembaga diperbolehkan untuk memiliki anggaran *contingency* tersebut sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Upaya mewujudkan transportasi yang aman dan nyaman adalah dengan meningkatkan kepastian keselamatan transportasi yang dapat dipantau dari menurunnya jumlah 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. Berikut permasalahan yang di hadapi oleh KNKT:

1. Investigator Keselamatan Transportasi sesuai dengan Perpres No. 2 Tahun 2012 sejumlah 40 orang untuk keempat moda Transportasi belum terealisasi;
2. Khusus untuk penyelesaian laporan dari tahun 2007 sampai dengan 2018 investigasi kecelakaan penerbangan sebanyak 225 laporan belum final, investigasi kecelakaan perkeretaapian sebanyak 11 laporan belum final, investigasi kecelakaan pelayaran



sebanyak 50 laporan belum final, dan investigasi kecelakaan LLAJ sebanyak 21 laporan belum final;

3. Rekomendasi yang telah diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), untuk instansi terkait melaksanakan Safety Action kurang mendapat perhatian;
4. Jumlah PNS selaku staf pendukung tugas dan Fungsi KNKT baik secara teknis maupun administratif masih kurang;
5. Keberadaan organisasi KNKT yang telah mendapat pengakuan oleh lembaga yang sama ditingkat internasional merupakan pengakuan keberadaan kelembagaan KNKT ditingkat Internasional;
6. Sebagai hasil tindak lanjut ratifikasi organisasi penerbangan sipil internasional (ICAO) secara otomatis KNKT patuh terhadap hasil audit yang dikeluarkan 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.
7. Mengupayakan peningkatan keberadaan KNKT yang pada saat ini hanya diatur dengan Peraturan Presiden dan Peraturan Pemerintah menjadi Undang-Undang;
  - a. Belum terpenuhinya kuota 10 (sepuluh) investigator untuk masing-masing moda transportasi yang menyebabkan terhambatnya pembuatan laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi yang merupakan produk dari organisasi KNKT.
  - b. Belum adanya suatu pedoman/aturan tentang Penataan Sistem Pemberian Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Anggota KNKT dan Investigator terkait dengan pencapaian kinerja serta pedoman/aturan tentang tingkatan/*levelling*/kelas jabatan Investigator;
  - c. Masih banyaknya pihak terkait yang tidak secara penuh melaksanakan rekomendasi yang telah diterbitkan oleh KNKT, untuk melaksanakan peningkatan keselamatan;

- d. Legalisasi KNKT menjadi undang-undang yang pada saat ini hanya diatur dengan Peraturan Presiden dan Peraturan Pemerintah;
- e. Seiring dengan kemajuan teknologi di bidang sarana dan prasarana serta fasilitas moda transportasi akan menuntut peningkatan kemampuan analisa investigator yang selalu update sehingga diperlukan peningkatan kompetensi dari investigator keselamatan transportasi yang sesuai dengan kemajuan teknologi tersebut;

#### **I.4.1 Ruang Lingkup**

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 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.

Investigasi Kecelakaan Transportasi diselenggarakan untuk mengungkap suatu peristiwa kecelakaan transportasi secara profesional dan independen guna memperoleh data dan fakta penyebab terjadinya kecelakaan transportasi. Investigasi Kecelakaan Transportasi diselenggarakan berdasarkan prinsip tidak untuk mencari kesalahan (*no blame*); tidak untuk memberikan sanksi/hukuman (*no judicial*); dan tidak untuk mencari siapa yang bertanggung jawab menanggung kerugian (*no liability*).

Investigasi Kecelakaan Transportasi dilakukan terhadap kecelakaan kereta api, kecelakaan kapal, kecelakaan pesawat udara, dan kecelakaan tertentu kendaraan bermotor umum. Untuk kecelakaan Kereta Api yang wajib dilakukan investigasi KNKT adalah kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa, kerusakan atau tidak dapat beroperasinya Kereta Api yang mengakibatkan rintang jalan selama lebih dari enam jam untuk dua arah. Untuk kecelakaan kapal, yang wajib diinvestigasi adalah kecelakaan kapak dengan bobot lebih dari 100 Gorse Tonnage (GT) untuk kapal penumpang, kapal penyeberangan, dan kapal ikan; atau kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari 500 GT untuk kapal barang dan kapal tangki. Untuk kecelakaan pesawat udara yang wajib dilakukan investigasi adalah yang mengakibatkan korban jiwa/ luka serius; dan atau kerusakan berat pada peralatan/ fasilitas yang digunakan; atau terhadap pesawat udara yang mengalami Kejadian Serius. Untuk kecelakaan tertentu kendaraan umum meliputi terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang; mengundang perhatian publik secara luas; menimbulkan polemik/kontroversi; menimbulkan prasarana rusak berat; berulang-ulang pada merk dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun; mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

Hasil kerja tim investigasi dibuat dalam bentuk laporan yang disampaikan oleh ketua tim investigasi kepada Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi paling lama satu bulan setelah terjadinya kecelakaan. Ditegaskan juga bahwa operator, pabrikan sarana transportasi, dan pihak terkait lainnya wajib menindaklanjuti rekomendasi keselamatan yang tercantum dalam laporan akhir Investigasi Kecelakaan Transportasi, dan melaporkan perkembangan tindak lanjut rekomendasi kepada KNKT.

## **I.5 Sistematika Laporan**

Sistematika penyajian Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2018 mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2018 tentang Petunjuk Pelaksanaan Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (SAKIP) Di Lingkungan Kementerian Perhubungan, dengan susunan sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini disajikan penjelasan umum organisasi, dengan penekanan kepada aspek strategis organisasi serta permasalahan utama (*strategic issued*) yang sedang dihadapi organisasi.

### **BAB II PERENCANAAN KINERJA**

Pada bab ini diuraikan ringkasan/ikhtisar perjanjian kinerja tahun yang bersangkutan.

### **BAB III AKUNTABILITAS KINERJA**

#### **a. Capaian Kinerja Organisasi**

Pada sub bab ini disajikan capaian kinerja organisasi untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis Organisasi sesuai dengan hasil pengukuran kinerja organisasi. Untuk setiap pernyataan kinerja sasaran strategis tersebut dilakukan analisis capaian kinerja sebagai berikut:

1. Membandingkan antara target dan realisasi kinerja tahun ini;
2. Membandingkan antara realisasi kinerja serta capaian kinerja tahun ini dengan tahun lalu dan beberapa tahun terakhir;
3. Membandingkan realisasi kinerja sampai dengan tahun ini dengan target jangka menengah yang terdapat dalam dokumen perencanaan strategis organisasi;
4. Membandingkan realisasi kinerja tahun ini dengan standar nasional (jika ada);

5. Analisis penyebab keberhasilan/kegagalan atau peningkatan/penurunan kinerja serta alternatif solusi yang telah dilakukan;
  6. Analisis atas efisiensi penggunaan sumber daya;
  7. Analisis program/kegiatan yang menunjang keberhasilan ataupun kegagalan pencapaian pernyataan kinerja.
- b. Realisasi Anggaran
- Pada sub bab ini diuraikan realisasi anggaran yang digunakan dan yang telah digunakan untuk mewujudkan kinerja organisasi sesuai dengan dokumen Perjanjian Kinerja.

#### BAB IV PENUTUP

Pada bab ini diuraikan simpulan umum atas capaian kinerja organisasi serta langkah di masa mendatang yang akan dilakukan organisasi untuk meningkatkan kinerjanya.

#### LAMPIRAN

## **BAB II**

### **PERENCANAAN KINERJA**

#### **II.1 Uraian Singkat Perencanaan Strategis**

Rencana Kinerja merupakan penjabaran lebih lanjut dari perencanaan strategis yang didalamnya memuat seluruh sasaran dan target kinerja yang hendak dicapai dalam satu tahun mendatang dengan menunjukkan sejumlah indikator kinerja utama (*key performance indicators*) yang relevan. Indikator dimaksud meliputi indikator-indikator pencapaian sasaran dan indikator kinerja kegiatan (IKK)

Rencana kinerja ini merupakan tolak ukur yang digunakan dalam menilai keberhasilan/kegagalan penyelenggaraan pemerintah untuk periode 1 (satu) tahun ke depan. Dokumen Rencana Kinerja antara lain berisikan informasi mengenai:

- a. Sasaran, Indikator kinerja dan target yang akan dicapai pada periode tahun bersangkutan;
- b. Program yang akan dilaksanakan selama 1 (satu) tahun ke depan;
- c. Kegiatan, Indikator kinerja serta target yang diharapkan dalam suatu kegiatan; dan
- d. Anggaran yang dibutuhkan untuk melaksanakan seluruh kegiatan.

Untuk mewujudkan tujuan dan sasaran KNKT Tahun 2015-2019 dalam rangka mewujudkan visi dan misi sebagaimana tercantum dalam Rencana Strategis (RENSTRA) Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta Rencana Kerja Anggaran Kementerian/Lembaga (RKA-K/L), maka setiap tahun disusun program dan kegiatan pembangunan seperti yang tertuang di dalam Rencana Kinerja Tahunan (RKT) Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

#### **II.2 Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2018**

Rencana Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2018 yang telah ditetapkan pada awal tahun secara garis besar meliputi 1 (satu) sasaran, yaitu: Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi dengan indikator kinerja dan target sebagai berikut:

- a. Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi, dengan target 100%;
- b. Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat, dengan target 34 laporan;

- c. Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran, dengan target 13 paket; dan
- d. Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor, dengan target 100%.

### **II.3 Perjanjian Kinerja Tahun 2018**

Perjanjian Kinerja adalah dokumen persyaratan kinerja/perjanjian kinerja/penetapan kinerja antara atasan dan bawahan. Untuk unit kerja KNKT dilakukan antara Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan dengan Kepala Sekretariat KNKT selaku Kuasa Pengguna Anggaran (KPA), untuk mewujudkan target kinerja tertentu berdasarkan sumber daya anggaran yang didapatkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi pada tahun berjalan.

Dalam rangka mewujudkan manajemen pemerintahan yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) diwajibkan membuat Surat Pernyataan Penetapan Kinerja yang berisi janji akan mewujudkan target kinerja tahunan. Dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan, keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab Kuasa Pengguna Anggaran (KPA). Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan selaku atasan dari Kuasa Pengguna Anggaran (KPA) akan memberikan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi akuntabilitas kinerja terhadap capaian kinerja dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

**Tabel 2.1**  
**Perjanjian Kinerja Tahun 2018**

PROGRAM		SASARAN		INDIKATOR		TARGET
(1)		(2)		(3)		(4)
1	Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementrian Perhubungan	1	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi	1	Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi	100%
				2	Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat	34 Laporan
				3	Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran	13 Paket
				4	Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	100%

Untuk merealisasikan program dengan sasaran dan indikator kinerja tersebut di atas, dalam DIPA Tahun Anggaran 2018 telah dialokasikan anggaran sebesar Rp.42.756.192.000,-. Anggaran tersebut dialokasikan untuk melaksanakan kegiatan yang dilaksanakan oleh KNKT selama Tahun 2018 untuk menghasilkan beberapa *output*. Adapun alokasi anggaran KNKT Tahun Anggaran 2018 per *output* adalah sebagai berikut:

**Tabel 2.2**  
**Alokasi Anggaran Tahun 2018**

No	Output	Anggaran (Rp)
1	Layanan Investigasi	9.723.490.000
2	Layanan Dukungan Manajemen Eselon I	3.027.096.000
3	Layanan Internal (Overhead)	9.546.199.000
4	Layanan Perkantoran	20.459.407.000



## **BAB III**

### **AKUNTABILITAS KINERJA**

#### **III.1 Tahapan Pengukuran Kinerja**

Capaian kinerja digunakan sebagai dasar untuk menilai keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan sasaran dan tujuan yang telah ditetapkan dalam rangka mewujudkan visi dan misi Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Pengukuran kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi dilakukan tingkat pencapaian target dari rencana capaian kinerja.

Pengukuran Kinerja dilakukan dengan membandingkan antara kinerja yang seharusnya dicapai dengan kinerja yang diharapkan. Pengukuran kinerja ini dilakukan secara berkala, yaitu bulanan, triwulan dan tahunan. Pedoman yang digunakan dalam capaian kinerja sebagai berikut:

##### **a. Pendekatan Perencanaan Strategis**

Pendekatan perencanaan strategis dilakukan dengan menyelaraskan antara visi dan misi dengan potensi sumber daya, peluang dan kendala intern dan ekstern dalam upaya untuk mewujudkan Visi dan Misi dalam 5 (lima) tahun ke depan. Untuk memudahkan penyusunan rencana strategis, digunakan alat bantu berupa formulir Rencana Strategis yang dimuat dalam dokumen RENSTRA. Dalam Rencana Strategis dimuat visi, misi, tujuan, sasaran dan strategi untuk mencapai tujuan dan sasaran.

##### **b. Pendekatan Rencana Kinerja Tahunan**

Rencana Kinerja Tahunan merupakan tindakan/kegiatan tahunan, yang merupakan penajaman untuk mengoperasionalkan rencana strategis yang disusun seiring dengan penyusunan dan kebijakan anggaran. Untuk memudahkan penyusunan rencana kinerja tahunan digunakan alat bantu berupa Formulir Rencana Kinerja Tahunan (RKT).

##### **c. Pengukuran Kinerja Kegiatan**

Pengukuran dilakukan terhadap nilai rata-rata capaian indikator kinerja masukan (*input*) dan keluaran (*output*). Pengukuran kinerja kegiatan ini merupakan dasar pengukuran pencapaian kinerja sasaran dan program, karena penetapan kinerja merupakan penjabaran lebih lanjut dari sasaran dan program yang telah ditetapkan dalam rencana strategis dan yang akan dilaksanakan dalam tahun anggaran yang bersangkutan.

### III.2 Pengukuran Capaian Kinerja

#### III.2.1 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2018 Terhadap Target Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2018

Gambaran perbandingan target dan realisasi kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun Anggaran 2018 dapat diuraikan sebagai berikut:

**Tabel 3.1**  
**Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2018 Terhadap Target Perjanjian Kinerja Revisi Tahun 2018**

1.	SASARAN	INDIKATOR	SATUAN	TAR GET	REALISASI KINERJA TAHUN 2018					KINERJA (%)
					Q I	Q II	Q III	Q IV	TOTAL	
1.	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi	1. Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi	Persen	100	63,9	63,9	63,9	87	87	87
		2. Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat	Laporan	34	5	10	15	34	34	100
		3. Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran	Paket	13	3	6	7	13	13	100
		4. Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	Persen	100	25	50	75	100	100	100

### III.2.2 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2018 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2018

Berikut ini adalah perbandingan Realisasi Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi dari tahun-tahun sebelumnya. Hasil perbandingan tersebut merupakan nilai capaian yang menggambarkan besarnya capaian kinerja dari setiap pekerjaan Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

**Tabel 3.2**  
**Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2015-2018 Terhadap Target Kinerja Tahun 2015-2018**

INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET KINERJA					
			2015		2016		2018	
			<i>T</i>	<i>R</i>	<i>T</i>	<i>R</i>	<i>T</i>	<i>R</i>
1	Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi	Persen	-	-	-	-	100	87
2	Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat	Laporan	-	-	-	-	34	34
3	Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran	Paket	-	-	-	-	13	13
4	Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	Persen	-	-	-	-	100	100
5	Jumlah Peralatan Penelitian	Laporan/ Paket	-	-	-	-	9 Paket	9 Paket
6	Jumlah Pelaksanaan Investigasi/ Terseselaikannya laporan final Kecelakaan Transportasi untuk Semua Moda Transportasi	Laporan	12	12	10	17	4	4
7	Jumlah Penyelenggaraan Rapat Hasil Investigasi kecelakaan Untuk Semua Moda Transportasi Baik dilakukan di Dalam Kantor maupun di Luar Kantor	Laporan	3	3	4	4	19	19
8	Jumlah Pendididkan dan Pelatihan Teknis	Orang	281	281	174	155	372	372

INDIKATOR KINERJA UTAMA		SATUAN	TARGET KINERJA					
			2015		2016		2018	
			<i>T</i>	<i>R</i>	<i>T</i>	<i>R</i>	<i>T</i>	<i>R</i>
9	Jumlah Sosialisasi hasil-hasil Laporan Investigasi Kecelakaan Pada Semua Moda Transportasi Guna Meningkatkan Keselamatan Transportasi	Laporan	5	5	4	4	5	5
10	Jumlah Peralatan Pendukung Kegiatan Investigasi Kecelakaan Transportasi Serta Alat-Alat Perkantoran	Unit, Set& Paket	5 Paket	5 Paket	6 Paket	6 Paket	13Unit	13 Unit
11	Jumlah Iklan/Pengumuman/Pemberitahuan	Iklan	2	2	1	1	2	2
12	Jumlah Alat Laboratorium	Unit	-	-	-	-	-	-
13	Jumlah Dokumen:Koordinasi, Perencanaan, Realisasi, Evaluasi dan Pemantauan Kegiatan/Anggaran	Laporan	39	39	38	38		
14	Jumlah Gedung Yang dikelola dan Jumlah Kendaraan Yang Dibeli	Unit	-	-	-	-		
15	Jumlah Peralatan dan Perlengkapan Gedung	Unit	15	15	8	8		
16	Jumlah Paket Kegiatan	Paket	-	-	-	-		
17	Jumlah Terelesaikannya Laporan Final Kecelakaan Transportasi	Laporan	32	22	-	-		
18	Jumlah Kecelakaan 4 (empat) Moda Transportasi (Udara, Laut, Jalan dan Kereta Api)yang di Investigasi KNKT	Laporan	48	51	-	-		
19	Ketepatan waktu pelaksanaan investigasi kecelakaan sampai dengan penyusunan laporan final/akhir	Persen	-	-	100	59,75	-	-

### III.2.3 Perbandingan Realisasi Kinerja Tahun 2018 Terhadap Target Kinerja Tahun 2018 dalam Renstra Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019

**Tabel 3.3**  
**Realisasi Kinerja dan Target Kinerja 2018**

SASARAN		INDIKATOR	SATUAN	TARGET	REALISASI KINERJA TAHUN 2018	KINERJA	
1.	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi	1	Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi	Persen	100	87	87%
		2	Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat	Laporan	34	34	100%
		3	Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran	Paket	13	13	100%
		4	Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	Persen	100	100	100%

### III.2.4 Analisis Penyebab Keberhasilan atau Kegagalan Serta Alternatif Solusi Terhadap Pencapaian Indikator Kinerja Utama Tahun 2018

- a. Perbandingan target dan realisasi untuk pencapaian kinerja dengan indikator kinerja utama (IKU) KNKT yang menjadi IKU Sekretariat Jenderal, yaitu Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir Investigasi Kecelakaan Transportasi pada tahun 2018 capaiannya sebesar 87%. Hal ini disebabkan:
  - i. Pengumpulan data faktual investigasi kecelakaan lebih dari satu tempat/lokasi dan pada waktu yang berbeda (pengambilan bukti *peristable*, *available*, dan *retrievable* tidak bisa pada waktu yang sama);
  - ii. Lama waktu penelitian dan menganalisa tergantung pada kompleksitas dari objek yang diteliti;
  - iii. Diperlukan waktu untuk pengumpulan data faktual tambahan jika dalam proses analisis diperlukan data faktual lainnya yang mendukung hipotesis hasil analisis

- dalam menentukan faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan dan faktor keselamatan.
- iv. Diperlukan waktu untuk penyusunan laporan draft final dan laporan final serta masa tanggapan dari pihak terkait terhadap draft laporan final;
  - v. Diperlukan investigasi lanjutan pada banyak kasus investigasi kecelakaan transportasi;
  - vi. Terdapat banyak instansi yang memiliki kepentingan yang sama di sarana, prasarana dan lingkungan lokasi kejadian; dan
  - vii. Jumlah kecelakaan moda transportasi yang diinvestigasi meningkat pada tahun 2018, untuk moda Pelayaran sebesar 87%, moda Perkeretaapian sebesar 65%, moda Penerbangan sebesar 80% sedangkan moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak terdapat peningkatan.
- b. Perbandingan target dan realisasi untuk pencapaian kinerja untuk *output* dengan indikator kinerja Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir Investigasi Kecelakaan Transportasi digambarkan pada tabel berikut:

**Tabel 3.4**  
**Output I: Layanan Investigasi**

No.	Kegiatan	Pagu (Rp)	Realisasi Keuangan		Realisasi Fisik (%)
			(Rp)	(%)	
1	Layanan Investigasi	9.723.490.000	9.701.362.313	99,77	87

**Layanan Investigasi**, hasil dari kegiatan ini adalah laporan yang dihasilkan dari pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi sampai dengan penyusunan laporan final/akhir, di mana laporan final tersebut disusun sesuai dengan standar dan ketentuan yang berlaku serta menghasilkan rekomendasi yang cepat, tepat, akurat, transparan, dan akuntabel.

Pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi harus dilaksanakan secermat mungkin agar tujuan investigasi dapat tercapai. Dalam pelaksanaan investigasi digunakan daftar pertanyaan dan *checklist* agar semua langkah yang telah direncanakan dapat dilaksanakan dengan baik dan kebutuhan data/informasi dapat terpenuhi.

Jumlah kecelakaan transportasi yang diinvestigasi KNKT (kejadian Tahun 2018) dan jumlah laporan kecelakaan transportasi yang telah diselesaikan selama Tahun 2018 berdasarkan data per 31 Desember 2018 sebagaimana tabel berikut:

**Tabel 3.5**  
**Laporan Kecelakaan Transportasi 2018**

No	Moda Transportasi	Jumlah kecelakaan yang diinvestigasi Tahun 2018	Jumlah laporan yang diselesaikan			
			Draft Lap Awal	Lap Awal	Draft Lap Akhir	Lap Akhir
1	Perkeretaapian	11	1	-	9	1
2	Pelayaran	39	20	-	6	13
3	Penerbangan	46	37	8		1
4	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	15	1	5	8	1

**Monitoring dan Evaluasi Hasil Investigasi.** Hasil dari kegiatan ini adalah laporan, dalam rangka monitoring dan hasil evaluasi investigasi berupa rekomendasi yang diberikan kepada pihak terkait.

**Kerjasama investigasi dalam negeri dan luar negeri,** hasil kegiatan ini adalah laporan dalam rangka meningkatkan hubungan kerja sama 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, IMO, ISASI, ASIASASI, MAIF, MAIFA dan instansi/organisasi yang membidangi investigasi di setiap negara terkait.

- c. Perbandingan target dan realisasi untuk pencapaian kinerja untuk *output* dengan indikator Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat, digambarkan pada tabel berikut:

**Tabel 3.6**  
**Output II: Layanan Dukungan Manajemen Eselon I**

No.	Kegiatan	Pagu (Rp)	Realisasi Keuangan		Realisasi Fisik (%)
			(Rp)	(%)	
1	Layanan Dukungan Manajemen Eselon I	3.027.096.000	3.017.375.569	99,68	100

**Kegiatan sosialisasi** dilaksanakan untuk menunjang kegiatan pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh KNKT dengan cara penyuluhan, pelatihan terhadap masyarakat dan personel terkait lainnya sebagai upaya meningkatkan kesadaran

masyarakat akan pentingnya keselamatan transportasi serta upaya preventif untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi.

Kegiatan Penyusunan Dokumen Perencanaan dan Evaluasi Program dan Anggaran, hasil dari kegiatan ini adalah laporan yang dihasilkan dari pelaksanaan penyusunan Program dan Anggaran adalah meningkatkan perencanaan/implementasi/pengelolaan secara efektif dan efisien anggaran berbasis kinerja yang dimiliki oleh Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Kementerian Perhubungan.

**Penyusunan Laporan Keuangan, BMN dan pemantauan kegiatan**, hasil dari kegiatan ini adalah laporan yang dihasilkan dari pelaksanaan penyusunan laporan keuangan, BMN, dan pemantauan kegiatan sebagai bentuk pertanggungjawaban pemerintah atas pelaksanaan APBN berupa laporan realisasi anggaran, neraca, laporan arus kas, laporan operasional, laporan perubahan ekuitas, laporan perubahan saldo anggaran lebih, dan catatan atas laporan keuangan.

**Laporan Kesekretariatan**, hasil dari kegiatan ini adalah laporan di mana realisasi kegiatan kesekretariatan penting karena Kesekretariatan berperan penting di dalam menunjang kegiatan pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh KNKT yang mampu memberikan Rekomendasi yang Cepat, Tepat, Akurat, Transparan dan Akuntabel;

**Laporan Kepegawaian dan umum**, hasil dari kegiatan ini adalah Laporan, dengan adanya laporan kepegawaian yang dibuat diharapkan sebagai penunjang kegiatan pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh KNKT di mana kepegawai adalah bagian terpenting dari kegiatan Investigasi tersebut.

- d. Perbandingan target dan realisasi untuk pencapaian kinerja untuk *output* dengan indikator Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran dapat digambarkan pada tabel berikut:

**Tabel 3.7**  
**Output III: Layanan Internal (Overhead)**

No.	Kegiatan	Pagu (Rp)	Realisasi Keuangan		Realisasi Fisik (%)
			(Rp)	(%)	
1	Layanan Internal (Overhead)	9.546.199.000	9.520.904.895	99,74	100

**Pembinaan dan Pengembangan SDM**, hasil dari kegiatan ini adalah Jumlah orang yang mengikuti pelatihan atau pendidikan dalam menunjang kegiatan pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh KNKT yaitu tenaga investigator, tenaga



peneliti, tenaga ahli dan tenaga pendukung demi terwujudnya Sumber Daya Manusia yang handal secara kualitas dan kuantitas.

**Pengadaan Peralatan Pendukung Kegiatan Investigasi Kecelakaan Transportasi serta Alat-alat Perkantoran**, hasilnya adalah Unit di mana unit tersebut digunakan untuk meningkatkan penyediaan data dan laporan yang lengkap, berkualitas, aktual dan aplikatif melalui sistem *data base* yang berlaku menunjang kegiatan pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh KNKT.

- a) Perangkat pengolah data dan komunikasi, pengadaan ini dimaksudkan untuk mendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT.
- b) Peralatan dan Fasilitas Perkantoran, pengadaan ini dimaksudkan untuk mendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT.

**Hasil dari kegiatan Posko** adalah laporan, di mana laporan yang dihasilkan oleh posko adalah untuk menunjang kegiatan pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh KNKT, dalam pelaksanaan posko KNKT yang diadakan pada saat hari hari besar yaitu Hari Raya Lebaran, Natal dan Tahun Baru di mana pada saat hari besar tersebut keadaan lalu lintas dalam keadaan padat, oleh karena itu memantau kegiatan transportasi sangat penting, pada saat terjadinya kecelakaan dapat langsung turun untuk menginvestigasi kecelakaan tersebut.

- e. Perbandingan target dan realisasi untuk pencapaian kinerja dengan indikator Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor. Perbandingan target dan realisasi untuk pencapaian kinerja dapat digambarkan pada tabel berikut:

**Tabel 3.8**  
**Output III: Layanan Perkantoran**

No.	Kegiatan	Pagu (Rp)	Realisasi Keuangan		Realisasi Fisik (%)
			(Rp)	(%)	
1	Layanan Perkantoran	20.459.407.000	17.098.402.614	83,57	100

**Layanan Perkantoran** untuk terselenggaranya operasional pimpinan dan pemeliharaan perkantoran selama 12 Bulan.

Salah satu capaian dari kegiatan ini adalah realisasi anggaran untuk Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Investigator setelah terbitnya Perpres No 89 Tahun 2018, yang mekanisme pembayarannya diberikan setiap bulan dengan rincian sebagai berikut:

- a. Ketua sebesar Rp. 35.000.000,- (tiga puluh lima juta rupiah);

- b. Wakil Ketua sebesar Rp. 32.200.000,- (tiga puluh dua juta dua ratus ribu rupiah);
  - c. Ketua Sub Komite sebesar Rp. 29.050.000,- (dua puluh sembilan juta lima puluh ribu rupiah); dan
  - d. Investigator sebesar Rp. 17.500.000,- (tujuh belas juta lima ratus ribu rupiah).
- Sementara sebelum adanya Perpres No 89 Tahun 2016 tersebut, besaran honor yang diterima Ketua KNKT adalah Rp. 4.500.000,- dan Kasubkom sebesar Rp. 2.500.000,- per bulan. Hal inilah salah satu faktor yang menyebabkan lamanya proses perekrutan anggota KNKT dan Investigator beberapa waktu yang lalu.

### III.2.5 Analisis Efisiensi Sumber Daya

Penggunaan sumber daya (khususnya sumber daya keuangan) yang dialokasikan dalam DIPA KNKT TA.2018 dalam penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi KNKT sebagaimana tabel berikut:

**Tabel 3.9**  
**Capaian Alokasi DIPA KNKT TA. 2018**

No.	INDIKATOR	TARGET	PAGU (Rp.)	REALISASI KEUANGAN		REALISASI FISIK (%)
				(Rp.)	(%)	
1.	Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi	100%	9.723.490.000	9.701.362.313	99,77	87
2.	Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat	34 Laporan	3.027.096.000	3.017.375.569	99,68	100
3.	Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran	13 Paket	9.546.199.000	9.520.904.895	99,74	100
4.	Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	100%	20.459.407.000	17.098.402.614	83,57	100

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa pada Tahun 2018 seluruh indikator kinerja yang diselenggarakan oleh KNKT terealisasi dengan persentase capaian rata-rata sebesar 92,03% (capaian fisik) dan persentase penyerapan keuangan sebesar 92,01%.

### **III.3 Realisasi Anggaran**

#### **III.3.1 Alokasi Total Anggaran Tahun 2018**

Di dalam dokumen Perjanjian Kinerja Tahun 2018, Pagu DIPA Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun Anggaran 2018 setelah revisi adalah sebesar Rp. 42.756.192.000,-. Realisasi Anggaran yang terserap per 31 Desember 2018 sebesar Rp. 39.338.045.391,- (92.01%) yang digunakan untuk melaksanakan 1 (satu) sasaran program yang dijabarkan ke dalam 4 *output* dan 4 indikator di manahampir semua kegiatan tersebut dapat terlaksana 100% sesuai dengan yang ditargetkan.

#### **III.3.2 Analisis Dana Yang Tidak Terserap Oleh Unit Kerja**

Dana yang tidak terserap terdapat pada output Layanan Perkantoran sebesar Rp.3.360.077.831,- berupa Hak Keuangan bagi anggota KNKT dan investigator serta belanja transito pegawai. Hal ini disebabkan belum terpenuhi semua investigator sebanyak 40 orang serta Kepala Sub Komite Investigasi Pelayaran yang berhalangan hadir tetap.

## **BAB IV PENUTUP**

### **IV.1 Kesimpulan**

Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi tahun 2018 disusun sebagai gambaran atau tolok ukur keberhasilan dan kekurangan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya selama tahun 2018, yang merupakan tahun ketiga dari pelaksanaan tugas yang tercantum dalam Renstra 2015 - 2019.

Laporan Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah gambaran secara transparan pencapaian kinerja selama Tahun Tnggaran 2018 dikaitkan dengan upaya-upaya yang telah dilakukan dalam mencapai tujuan dan sasaran strategis dalam kerangka pemenuhan Perjanjian Kinerja Tahun 2018 yang memuat kebijakan, program dan sasaran strategis, beserta indikator kinerja. Dari seluruh uraian di atas dapat disimpulkan bahwa secara umum, KNKT dapat melaksanakan tugas dan fungsinya dengan baik.

#### **IV.1.1 Pencapaian Kinerja Unit Kerja**

Dalam pelaksanaan Sasaran Kegiatan KNKT, yaitu “Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi” yang mempunyai 4 Indikator, 3 indikator mencapai 100% dan 1 indikator mencapai 87% dengan penjelasan yang telah disampaikan sebelumnya.

Pencapaian kinerja tahun 2018, KNKT telah menunjukkan capaian kinerja, baik capaian kinerja *outcome* (IKU) dan capaian kinerja *output* yang cukup optimal.

#### **IV.1.2 Prestasi Unit Kerja Tahun 2018**

Evaluasi kinerja secara keseluruhan selama Tahun 2018, dari hasil Pengukuran Pencapaian Sasaran, nilai capaian kinerja sasaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi mencapai 95,5%. Hal ini menunjukkan keberhasilan kinerja secara keseluruhan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi didalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya selama Tahun 2018.

### **IV.2 Saran Tindak Lanjut**

#### **IV.2.1 Perencanaan Kinerja**

Perencanaan Kinerja merupakan proses dimana pegawai dan atasan bekerja bersama merencanakan apa yang harus dilakukan pegawai dalam setahun mendatang,

mendefinisikan dan merencanakan, mengatasi hambatan dan mendapatkan hasil *output/outcome* yang optimal.

Dalam perencanaan kinerja diharapkan seluruh elemen dalam unit kerja dapat melakukan perencanaan secara berjenjang, dimulai dari pegawai/staf menetapkan Sasaran Kinerja Pegawai (SKP) diketahui oleh Pejabat Pengawas (eselon IV), Pejabat Pengawas menetapkan Penetapan Kinerja kepada Pejabat Administrator (eselon III), kemudian Pejabat Administrator menetapkan Penetapan Kinerja kepada Pejabat Tinggi Pratama (eselon II) hingga Perjanjian Kinerja kepada Pejabat Tinggi Madya yaitu Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi kepada Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan.

Perencanaan Kinerja harus dapat mencerminkan kinerja masing-masing jenjang berupa *output/outcome* serta pelaksanaan pagu anggaran yang dapat dipertanggungjawabkan pada akhir pelaksanaan perjanjian kinerja.

#### **IV.2.2 Pengukuran Kinerja**

Pengukuran kinerja merupakan proses penilaian kemajuan pekerjaan terhadap tujuan maupun sasaran dari target yang telah ditentukan, efisiensi penggunaan sumber daya, kualitas penyelesaian target serta efektifitas kegiatan dalam pencapaian target.

Masing-masing bidang/bagian didalam unit kerja harus dapat menentukan target yang harus dicapai menjabarkannya dalam kegiatan bidang/bagian pada khususnya dan KNKT pada umumnya, dapat dihitung dengan jelas serta dapat dievaluasi pencapaiannya setiap bulan.

#### **IV.2.3 Pelaporan Kinerja**

Pelaporan kinerja masing-masing target indikator kinerja harus dapat dilaporkan setiap bulan guna adanya evaluasi, laporan mencakup langkah-langkah pencapaian target, *output/outcome* yang telah dicapai serta hambatan dalam pencapaian target indikator kinerja yang ditetapkan.

Pelaporan triwulan, semesteran juga dapat dilakukan guna menganalisa dan mengevaluasi jika terdapat target-target yang masih jauh tertinggal dalam pencapaian indikator kinerja, sehingga dapat dilakukan langkah-langkah percepatan pencapaian kinerja atau alternatif solusi pencapaiannya.

#### **IV.2.4 Evaluasi Kinerja**

Evaluasi kinerja selain digunakan untuk mengukur capaian kinerja agar dapat dijadikan *Feedback* dan alat untuk melakukan *Reward-Punishment* dalam suatu unit kerja. Evaluasi dapat dilakukan bulanan, triwulanan dan semesteran oleh unit kerja koordinator pelaksanaan evaluasi kinerja, dalam hal ini Biro Perencanaan. Peningkatan sinkronisasi yang lebih baik dalam melaksanakan kegiatan, sehingga dapat dilaksanakan tepat waktu.

#### **IV.2.5 Capaian Kinerja**

Secara keseluruhan Komite Nasional Keselamatan Transportasi telah melakukan pencapaian optimal dari penetapan kinerja yang telah diperjanjikan dalam Perjanjian Kinerja Tahun 2018. Pada sasaran kegiatan yang kurang dari target perlu dilakukan evaluasi kembali dalam penetapan target.

Dan untuk mengatasi berbagai tantangan/permasalahan yang ada, diperlukan strategi-strategi sebagai berikut:

- a. Perekrutan investigator baru untuk mengisi kekurangan dari jumlah yang ideal yaitu masing-masing 10 (sepuluh) orang tiap moda untuk mempercepat penyelesaian laporan.
- b. Meningkatkan kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang kompeten di dalam dan di luar negeri untuk meningkatkan kinerja KNKT.
- c. Pelaksanaan monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan rekomendasi keselamatan KNKT oleh seluruh pihak terkait.
- d. Meningkatkan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen yang tepat, pola bimbingan teknis yang berkesinambungan dan peningkatan standar kompetensi semua unsur di KNKT.
- e. Menyusun perubahan Perpres Nomor 2 Tahun 2012 tentang KNKT dalam rangka menata kelembagaan KNKT menjadi organisasi yang lebih besar sehingga dapat berfungsi lebih efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkau nasional dan internasional.
- f. Pelaksanaan MOU dengan Perguruan Tinggi dan lembaga lain di dalam dan luar negeri.
- g. Meningkatkan kelengkapan kebutuhan peralatan investigasi, sarana dan prasarana administrasi secara bertahap berdasarkan skala prioritas dengan mempertimbangkan ketersediaan anggaran dikarenakan anggaran KNKT melekat pada DIPA Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan.

Lampiran I  
Capaian Tahun 2018

INDIKATOR		TARGET	REALISASI	CAPAIAN FISIK (%)	PAGU (Rp)	REALISASI (Rp)	DAYA SERAP (%)
1.	Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi	100%	87%	87	9.723.490.000	9.701.362.313	99,77
2.	Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat	34 Laporan	34 Laporan	100	3.027.096.000	3.017.375.569	99,68
3.	Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran	13 Paket	13 Paket	100	9.546.199.000	9.520.904.895	99,74
4.	Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	100%	100%	100	20.459.407.000	17.098.402.614	83,57

**Lampiran II**  
**Rekapitulasi Realisasi Daya Serap Per Triwulan TA.2018**

NO	Output	Jumlah Anggaran	REALISASI TRIWULAN			
			Triwulan I	Triwulan II	Triwulan III	Triwulan IV
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI		32.794.749.000	3.105.286.445	10.329.246.876	16.937.428.290	39.338.045.391
022.01.01	Program Dukungan Manajemen dan Pelaksanaan Tugas Teknis Lainnya Kementerian Perhubungan	32.794.749.000	3.105.286.445	10.329.246.876	16.937.428.290	39.338.045.391
1937	Pelayanan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Moda Transportasi	32.794.749.000	3.105.286.445	10.329.246.876	16.937.428.290	39.338.045.391
1937	001 Layanan Investigasi	9.723.490.000	835.196.547	3.899.742.754	5.971.954.566	9.701.362.313
	950 Layanan Dukungan Manajemen Eselon I	3.027.096.000	281.780.300	792.207.084	1.292.223.723	3.017.375.569
	951 Layanan Internal (Overhead)	9.546.199.000	191.664.000	724.498.052	1.636.673.165	9.520.904.895
	994 Layanan Perkantoran	20.459.407.000	1.796.645.598	4.912.798.986	8.036.576.836	17.098.402.614



Lampiran III  
Rencana Kinerja Tahunan Tahun 2018

**RENCANA KINERJA TAHUNAN  
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

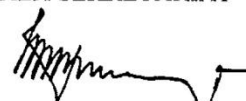
**Unit Organisasi Eselon II** : **SEKRETARIAT KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

**Tahun** : **2018**

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA	TARGET
1		2	3
1.	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi	1. Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir Investigasi Kecelakaan Transportasi	100%
		2. Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengelolaan data, informasi dan hubungan masyarakat	34 Laporan
		3. Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta peralatan perkantoran	13 Paket
		4. Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	100%

Jakarta, Januari 2018

KEPALA SEKRETARIAT



**Drs. BAMBANG SUDARYONO**

Pembina Utama Muda (IV/c)

NIP. 19600701 198803 1 012

Lampiran IV  
Perjanjian Kerja Tahun 2018

**PERNYATAAN PERJANJIAN KINERJA  
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**



Dalam rangka mewujudkan manajemen Pemerintah yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Drs. BAMBANG SUDARYONO  
Jabatan : Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Selanjutnya disebut Pihak Pertama


Nama : Ir. SUGIHARDJO, M.Si.  
Jabatan : Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan

Selaku atasan Pihak Pertama, selanjutnya disebut Pihak Kedua

Pihak Pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak Kedua akan memberikan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

PIHAK KEDUA

  
**Ir. SUGIHARDJO, M.Si.**  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 19610224 199203 1 001

Jakarta, 5 Januari 2018  
PIHAK PERTAMA

  
**Drs. BAMBANG SUDARYONO**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19600701 198803 1 012

**LAMPIRAN PERJANJIAN KINERJA  
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

**Unit Eselon II : SEKRETARIAT KOMITE NASIONAL KESELAMATAN  
TRANSPORTASI, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

**Tahun Anggaran : 2018**

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA	TARGET
1		2	3
1	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi	1 Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir investigasi Kecelakaan Transportasi	100%
		2 Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengolahan data, informasi dan hubungan masyarakat	34 Laporan
		3 Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi, peralatan perkantoran serta pengembangan SDM	13 Paket
		4 Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	100%

No	Kegiatan	Anggaran	
1	Layanan Investigasi	Rp.	9.447.779.000,-
2	Layanan Dukungan Manajemen Eselon I	Rp.	3.375.186.000,-
3	Layanan Internal (Overhead)	Rp.	9.592.962.000,-
4	Layanan Perkantoran	Rp.	20.459.407.000,-
		<b>Rp.</b>	<b>42.875.334.000,-</b>

Menyetujui,

Jakarta, C Januari 2018

SEKRETARIS JENDERAL  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

KEPALA SEKRETARIAT

**Ir. SUGIHARDJO, M.Si.**  
Pembina Utama Madya (IV/d)  
NIP. 19610224 199203 1 001

**Drs. BAMBANG SUDARYONO**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19600701 198803 1 012

Lampiran V  
Revisi Perjanjian Kinerja Tahun 2018

**PERNYATAAN PERJANJIAN KINERJA  
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**



Dalam rangka mewujudkan manajemen Pemerintah yang efektif, transparan dan akuntabel serta berorientasi pada hasil, kami yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Drs. BAMBANG SUDARYONO  
Jabatan : Kepala Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi

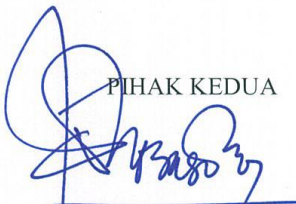
Selanjutnya disebut Pihak Pertama

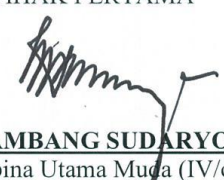
Nama : Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc.  
Jabatan : Sekretaris Jenderal, Kementerian Perhubungan

Selaku atasan Pihak Pertama, selanjutnya disebut Pihak Kedua

Pihak Pertama berjanji akan mewujudkan target kinerja yang seharusnya sesuai lampiran perjanjian ini, dalam rangka mencapai target kinerja jangka menengah seperti yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan. Keberhasilan dan kegagalan pencapaian target kinerja tersebut menjadi tanggung jawab kami.

Pihak Kedua akan memberikan supervisi yang diperlukan serta akan melakukan evaluasi terhadap capaian kinerja dari perjanjian ini dan mengambil tindakan yang diperlukan dalam rangka pemberian penghargaan dan sanksi.

PIHAK KEDUA  
  
**Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc.**  
Pembina Utama (IV/e)  
NIP. 19630925 199003 1 003

Jakarta, 17 Juli 2018  
PIHAK PERTAMA  
  
**Drs. BAMBANG SUDARYONO**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19600701 198803 1 012

**LAMPIRAN PERJANJIAN KINERJA  
KANTOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

**Unit Eselon II : SEKRETARIAT KOMITE NASIONAL KESELAMATAN  
TRANSPORTASI, KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**

**Tahun Anggaran : 2018**

SASARAN PROGRAM/KEGIATAN		INDIKATOR KINERJA	TARGET
1		2	3
1	Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi	1 Prosentase Penyelesaian Penyusunan Laporan Final/Akhir Investigasi Kecelakaan Transportasi	100%
		2 Jumlah dokumen perencanaan, keuangan dan pengelolaan BMN, kepegawaian dan umum, pelayanan investigasi, pelayanan kerjasama serta pengolahan data, informasi dan hubungan masyarakat	34 Laporan
		3 Jumlah peralatan pendukung kegiatan investigasi kecelakaan transportasi, peralatan perkantoran serta pengembangan SDM	13 Paket
		4 Persentase tercapainya kebutuhan operasional perkantoran dan pemeliharaan kantor	100%

No	Kegiatan	Anggaran
1	Layanan Investigasi	Rp. 9.447.779.000,-
2	Layanan Dukungan Manajemen Eselon I	Rp. 3.375.186.000,-
3	Layanan Internal (Overhead)	Rp. 9.592.962.000,-
4	Layanan Perkantoran	Rp. 20.459.407.000,-
		<b>Rp. 42.875.334.000,-</b>

Menyetujui,

Jakarta, Juli 2018

SEKRETARIS JENDERAL  
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

KEPALA SEKRETARIAT

  
**Dr. Ir. DJOKO SASONO, M.Sc.**  
Pembina Utama (IV/e)  
NIP. 19630925 199003 1 003

  
**Drs. BAMBANG SUDARYONO**  
Pembina Utama Muda (IV/c)  
NIP. 19600701 198803 1 012