



RENCANA STRATEGIS KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI 2020 - 2024

RENCANA STRATEGIS



**KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
TAHUN 2020 - 2024**

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya sehingga Rencana Strategis (Renstra) Komite Nasional Keselamatan Transportasi Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan Tahun 2020-2024 dapat diselesaikan.

Rencana Strategis merupakan sarana yang menjadi pijakan suatu organisasi dalam mencapai tujuan sesuai dengan visi dan misi yang akan dicapai dalam kurun waktu lima tahun dengan memperhitungkan berbagai kekuatan/potensi, hambatan dan peluang yang ada atau mungkin timbul. Dokumen Renstra ini memuat tujuan dan sasaran strategis serta kebijakan dan program yang realistis selama periode 2020-2024.

Renstra Komite Nasional Keselamatan Transportasi ini mengacu dan sejalan dengan dokumen Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan 2020-2024 karena anggaran KNKT menginduk pada anggaran Sekretariat Jenderal sehingga program-program yang akan dijalankan harus menyesuaikan dengan ketersediaan alokasi pendanaan yang diberikan.

Renstra KNKT Tahun 2020-2024 digunakan sebagai pedoman dan arah pembangunan yang hendak dicapai pada periode yang sama, serta merupakan dasar dan acuan bagi unit kerja KNKT untuk (1) Penyusunan dan Penetapan Rencana Lima Tahunan (RPJM); (2) Penyusunan dan Penetapan Rencana Kerja Tahunan (Renja) dan RKA-KL; (3) Pelaksanaan Rencana Kerja Tahunan; (4) Pemantauan dan Evaluasi berupa LAKIP dan Laporan Tahunan (LAPTAH).

Rencana Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi 2020-2024 ini disadari masih jauh dari sempurna, untuk itu diharapkan adanya saran, masukan dan evaluasi dari semua pihak yang berkepentingan (stakeholder) transportasi untuk perbaikan dokumen ini sehingga suatu saat KNKT akan menjadi organisasi kelas dunia yang menjadi kebanggaan bangsa yang memberikan kontribusi positif dalam peningkatan keselamatan transportasi di Indonesia.

Jakarta, November 2019

Kepala Sekretariat KNKT



Drs. BAMBANG SUDARYONO

Pembina Utama Madya (IV/d)

NIP. 196000701 198803 1 012

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Kondisi Umum... ..	1
1.1.1 Tugas dan Fungsi Komite Nasional Keselamatan Transportasi	9
1.1.2 Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi 2014-2019.....	9
1.2 Potensi dan Permasalahan.....	14
1.2.1 Potensi.....	14
1.2.2 Permasalahan.....	25
BAB 2 VISI, MISI, TUJUAN DAN SASARAN	31
2.1 Visi Presiden	31
2.2 Visi Komite Nasional Keselamatan Transportasi	32
2.3 Misi Komite Nasional Keselamatan Transportasi.....	33
2.4 Tujuan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024.....	34
2.5 Sasaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024.....	34
BAB 3 ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI	36
3.1 Arah Kebijakan Dan Strategi Nasional	36
3.2 Arah Kebijakan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024	40
3.3 Strategi Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024.....	43

3.4. Program dan Kegiatan Komite Nasional Keselamatan	
Transportasi Tahun 2020-2024	44
BAB 4 TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN.....	49
4.1 Target Kinerja.....	49
4.2 Kerangka Pendanaan.....	56
BAB 5 PENUTUP	57

LAMPIRAN-LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Arah Kebijakan Umum Pembangunan Nasional RPJMN Tahun 2020-2024	36
Tabel 3.1.1	Kegiatan Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024	46
Tabel 3.1.2	Indikator Kinerja Utama Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024	47
Tabel 4.1.	Output dan Sub Output Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024	51
Tabel 4.2	Matriks Pendanaan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024	56
Lampiran 1	Matriks Kinerja dan Pendanaan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024	58
Lampiran 2	Matriks Kerangka Regulasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024	59

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Struktur Organisasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi.....	6
----------	----------------------------------------------------------------------	---

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Kondisi Umum

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, pada pasal 15 ayat 1 dan pasal 19 ayat 2 menyebutkan bahwa setiap Kementerian/Lembaga wajib menyusun Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra K/L) guna menjaga konsistensi keterkaitan antara perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan disamping untuk menjamin tercapainya penggunaan sumber daya secara efisien, efektif, berkeadilan dan berkelanjutan. Sejalan dengan hal tersebut di atas, sesuai Instruksi Presiden Nomor 7 Tahun 1999 tentang Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah, pada diktum kedua menerangkan bahwa setiap instansi pemerintah mulai dari Kementerian /Lembaga, Eselon I dan Eselon II wajib menyusun Rencana Strategis untuk melaksanakan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah sebagai wujud pertanggungjawaban kinerja instansi pemerintah.

Sebagai turunan dari Renstra Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan, maka Renstra Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mempunyai peran dan fungsi yang tidak kalah pentingnya. Muatan materi Renstra KNKT 2020-2024 berisi program dan kegiatan yang dilengkapi sasaran, indikator, output dan alokasi anggaran.

Rencana Strategis KNKT tahun 2020-2024 disusun berdasarkan Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020/2024. Tujuan Renstra KNKT adalah mendukung upaya peningkatan keselamatan transportasi.

Mendasari Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional yang merupakan penjabaran dari RPJP dan berpedoman pada RPJMN. Rencana Strategis Kementerian

Perhubungan 2020-2024 tidak lepas dari Visi Presiden RI Periode 2020-2024 dalam pidato Kebangsaan "Perubahan Paradigma dalam Memecahkan Masalah dengan Inovasi Model, Cara dan Nilai yang baru" dengan 5 Sasaran Prioritas Program Kerja yang harus dilaksanakan Kabinet Kerja.

Sejalan dengan perkembangan kebijakan ditingkat Nasional maupun Internasional dan dalam rangka mengantisipasi perubahan lingkungan strategis yang terjadi, maka dengan melihat kondisi terakhir Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019 sebagaimana telah ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 430 Tahun 2015 dipandang perlu untuk dilakukan penajaman penyempurnaan /penyesuaian. Penajaman/penyempurnaan dimaksud berkenaan dengan adanya kebijakan di tingkat Nasional berupa ditetapkannya Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia Tahun 2011-2025 maupun adanya proses Reformasi Birokrasi yang sedang berjalan di Kementerian Perhubungan maupun Penetapan Indikator Kinerja Utama Kementerian Perhubungan sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 68 Tahun 2012 yang telah disempurnakan melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2017.

Penyusunan Rencana Strategis KNKT Tahun 2020-2024 dimaksudkan untuk menyusun rencana program pembangunan dan kegiatan di Satker KNKT selama 5 tahun mendatang yang akan dibiayai oleh APBN, serta sumber pembiayaan lainnya, dan akan menjadi indikator kinerja pertanggungjawaban KNKT.

Renstra mendeskripsikan secara mendalam dan menyeluruh tentang potensi dan kondisi KNKT terkait keselamatan transportasi, meliputi lingkungan internal (kekuatan dan kelemahan) dan keadaan lingkungan eksternal yang dirasakan sebagai peluang dan ancaman. Potensi dan kondisi tersebut ditelaah secara akurat dan mendalam melalui evaluasi analisis dan interpretasi dengan analisa SWOT, agar dapat mengidentifikasi masalah yang dihadapi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi KNKT untuk mendukung upaya peningkatan keselamatan transportasi. Program

dan kegiatan yang diuraikan merupakan alternatif perbaikan dan penyelesaian agar kinerja pelaksanaan investigasi dan pembuatan rekomendasi dapat memberikan dampak secara langsung pada perbaikan keselamatan transportasi nasional.

Tahun 2012 merupakan tahun menyongsong masa perubahan ketiga dari KNKT yang didasari adanya Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 sebagai pengganti dari Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 dan KNKT merupakan lembaga non struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden bersifat mandiri dan bertanggung jawab atas objektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi serta dalam melaksanakan tugas dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan. Sekretariat KNKT berada di lingkungan Kementerian Perhubungan, secara fungsional berada di bawah dan bertanggung jawab kepada KNKT dan secara administratif bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan, berkedudukan di Jakarta.

Sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012, KNKT memiliki tugas sebagai berikut:

1. Melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi;
 - Pelaksanaan tugas investigasi dilakukan tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan transportasi (pasal 5).
2. Memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait;
 - Pelaksanaan tugas pemberian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan kepada pihak terkait dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama (pasal 7).
3. Memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

- Pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden dilakukan untuk perumusan kebijakan di bidang transportasi (pasal 8).

Dalam melaksanakan tugas, KNKT memiliki fungsi sebagaimana diatur dalam Peraturan Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi Nomor SK/KETUA/041/XII/KNKT 2012, yaitu:

1. Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
2. Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga /organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
3. Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan transportasi;
4. Penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;
5. Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
6. Pelaksanaan monitoring/pemantauan dan klarifikasi terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
7. Penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan;
8. Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
9. Penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan; dan
10. Pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 memberikan perubahan keanggotaan KNKT menjadi lebih jelas, yaitu terdapat Ketua, Wakil Ketua dan 4 (empat) Ketua Sub Komite Investigasi dan dibantu oleh Investigator Keselamatan Transportasi untuk masing-masing moda transportasi sejumlah 10 (sepuluh) personel dan tenaga ahli yang sifatnya *ad hoc*. Namun jumlah investigator perlu dipersiapkan tambahan yang memadai. Investigator yang bersifat tidak tetap untuk mendukung kelancaran tugas investigasi dan memantau rekomendasi yang telah dikeluarkan oleh KNKT.

Dalam pelaksanaannya oleh lembaga atau instansi terkait sehingga diperlukan adanya tim monitoring pelaksanaan rekomendasi.

Konsep kelembagaan KNKT adalah menjadi lembaga yang dapat meningkatkan keselamatan transportasi dan bekerja secara terpisah dari pengaruh lembaga pemerintahan yang bertanggung jawab dalam bidang transportasi. Oleh karena itu KNKT menjadi lembaga yang terpisah dan independen dari infiltrasi lembaga pemerintahan lainnya dalam mengeluarkan produk kerjanya (rekomendasi). Independensi KNKT diharapkan dapat mendukung keleluasaan KNKT untuk turut serta melaksanakan pengawasan sistem transportasi, melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, dan memberikan rekomendasi yang diperlukan untuk meningkatkan keselamatan transportasi melalui rekomendasi yang diterbitkan. KNKT beranggotakan 6 (enam) orang yang diangkat oleh Presiden dengan masa tugas selama 4 (empat) tahun, yaitu sebagai berikut:

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

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

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

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

Gambar 1.1

**STRUKTUR ORGANISASI
KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI
SESUAI PERPRES NO. 2 TAHUN 2012**



Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai tugas memberikan pelayanan teknis dan administratif kepada seluruh satuan organisasi di lingkungan Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud, Sekretariat Komite Nasional Keselamatan Transportasi menyelenggarakan fungsi:

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

Dari proses interaksi dengan masyarakat yang dilakukan dalam rangka menyusun Renstra KNKT 2020-2024, keberadaan KNKT ini amat diperlukan. Wilayah Indonesia yang sangat luas, terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan laut/selat, membuat transportasi di Indonesia menjadi lengkap dan berimbang dari semua moda transportasi. Jumlah penduduk Indonesia yang cukup tinggi dan pertumbuhan ekonomi yang relatif baik, mendorong terjadinya mobilisasi penduduk dan peningkatan kegiatan ekonomi antar pulau yang cukup tinggi. Kondisi ini tentunya menyebabkan peningkatan jumlah sarana transportasi. Kecenderungan yang terjadi adalah semakin besar peluang terjadinya kecelakaan transportasi. Dinamika ini menuntut upaya pengawasan, pengendalian dan peningkatan keselamatan transportasi yang lebih aktif dan serius lagi.

Perjalanan KNKT sampai saat ini dapat dibagi ke dalam 5 (lima) periode, yaitu:

1. Periode sebelum tahun 2005
2. Periode 2005-2009

3. Periode 2010-2014
4. Periode 2015-2019
5. Periode 2020-2024

Pembagian ini didasarkan pada adanya pedoman tertulis KNKT dalam menjalankan tugas (Renstra). Pada periode 2005-2009, KNKT sudah memiliki pedoman yang disebut *Blue Print* KNKT.

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

Peran dan eksistensi KNKT mengalami penguatan pada periode 2005-2009. Kehadiran *Blue Print* KNKT, setidaknya memberikan kejelasan apa yang akan dicapai dan dilakukan KNKT dalam pembangunan transportasi nasional. Perhatian dan harapan publik kepada KNKT pun meningkat dan pada periode 2009-2014, KNKT mengalami perubahan didalam struktur organisasi yaitu pada tanggal 5 Januari 2012, Presiden Republik Indonesia mengeluarkan Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Peraturan Presiden ini menyempurnakan surat Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999.

Berdasarkan Peraturan Presiden dimaksud, KNKT adalah lembaga non-struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden Republik Indonesia. Tugas Pokok KNKT adalah melakukan investigasi pada kecelakaan 4 moda transportasi, yaitu moda transportasi Perkeretaapian, Pelayaran, Penerbangan dan Kecelakaan Tertentu

Kendaraan Bermotor Umum, memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait, memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

1.1.1. Tugas dan Fungsi Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Komite Nasional Keselamatan Transportasi memiliki tugas pokok dan fungsi 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.

1.1.2. Capaian Kinerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi

Pelaksanaan investigasi serta penelitian kecelakaan dalam kurun waktu 2015-2019, sebagai berikut:

1. Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian

Untuk Moda Perkeretaapian, Investigasi dilakukan terhadap kecelakaan yang termasuk kategori Kecelakaan KA dengan kriteria menyebabkan rintangan jalan KA lebih dari 6 jam, terdapat korban manusia. Batas waktu penyusunan laporan akhir dalam investigasi kecelakaan transportasi Perkeretaapian adalah 12 (Dua belas) bulan sejak terjadinya kecelakaan.

REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2015 - 2019

Tahun	Investigasi	Laporan Awal	Draft Laporan Akhir		Laporan Akhir
			Dalam Penyelesaian	Proses Tanggapan	
2015	7	0	0	0	7
2016	6	0	0	0	6
2017	7	0	0	1	6
2018	11	0	5	1	5

2019	5	0	5	0	0
Total	36	0	10	2	24

Posisi laporan per 11 November 2019

**REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN FINAL INVESTIGASI
KECELAKAAN TRANSPORTASI PERKERETAAPIAN 2015 – 2019**

Tahun Penyelesaian Laporan	Jumlah Laporan	Tahun Kejadian Kecelakaan					
		<2013	2014	2015	2016	2017	2018
2015	5	0	1	3	1		
2016	3	0		3			
2017	10	0		3	6	1	
2018	6	0				5	1
2019	4	0					4
Total	28	0	1	9	7	6	5

Posisi laporan per 11 November 2019

**MATRIKS INVESTIGASI DAN REKOMENDASI KECELAKAAN
PERKERETAAPIAN 2015 – 2019**

Tahun	Investigasi	Laporan	Rekomendasi	Status Rekomendasi					
				Open		Close		TDTL*	
				Jml	%	Jml	%	Jml	%
2015	7	7	45	3	7	42	93	0	0
2016	6	6	50	11	22	39	78	0	0
2017	7	6	26	14	54	12	46	0	0
2018	11	5	34	23	68	11	32	0	0
2019	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	36	24	155	51	33	104	67	0	0

*Ket : TDTL adalah Rekomendasi yang tidak dapat ditindaklanjuti dikarenakan beberapa hal seperti, operator berhenti beroperasi, dsb

2. Investigasi Kecelakaan Pelayaran

Untuk Moda Pelayaran, ketentuan investigasi mengacu kepada kriteria kecelakaan yang dikeluarkan oleh IMO (*International Maritime Organization*) dan Peraturan Pemerintah No. 62 tahun 2013, 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 satu kapal yang berakibat hilangnya kapal tersebut atau sama sekali tidak dapat diselamatkan, menimbulkan korban jiwa dan pencemaran lingkungan berat,

serta kecelakaan kapal yang berdampak nasional. Berat kapal yang diinvestigasi untuk kecelakaan kapal barang dan kapal tangki minimum ukuran 500 GT, dan untuk kecelakaan kapal penumpang atau kapal ikan minimum ukuran 100 GT. Batas waktu penyusunan laporan akhir investigasi Kecelakaan Pelayaran adalah 12 (Dua belas) bulan sejak terjadinya kecelakaan.

**REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN
TRANSPORTASI PELAYARAN 2015 - 2019**

Tahun	Investigasi	Laporan Awal	Draft Laporan Akhir		Laporan Akhir
			Dalam Penyelesaian	Proses Tanggapan	
2015	11	0	0	0	11
2016	18	1	1	0	16
2017	34	4	5	0	25
2018	39	10	7	1	21
2019	20	10	8	0	2
Total	122	25	21	1	75

Posisi laporan per 11 November 2019

**REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN FINAL INVESTIGASI
KECELAKAAN TRANSPORTASI PELAYARAN 2015 - 2019**

Tahun Penyelesaian Laporan	Jumlah Laporan	Tahun Kejadian Kecelakaan						
		≤2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2015	3	1	2					
2016	2			1	1			
2017	18		5	5	4	4		
2018	39			3	9	13	14	
2019	21			2	2	8	7	2
Total	83	1	7	11	16	25	21	2

Posisi laporan per 11 November 2019

**MATRIKS INVESTIGASI DAN REKOMENDASI KECELAKAAN
PELAYARAN 2015 - 2019**

Tahun	Investigasi	Laporan Final	Rekomendasi	Status Rekomendasi					
				Open		Close		TDTL*	
				Jml	%	Jml	%	Jml	%
2015	11	11	70	45	64	23	33	2	3
2016	18	16	132	92	70	34	22	6	5
2017	34	25	183	143	78	36	20	4	1
2018	39	21	255	184	72	64	25	7	3
2019	20	2	11	11	100	0	0	0	0
Total	122	77	651	475	73	157	24	19	3

***Ket: TDTL adalah Rekomendasi yang tidak dapat ditindaklanjuti dikarenakan beberapa hal seperti, operator berhenti beroperasi, dsb**

3. Investigasi Kecelakaan Penerbangan

Untuk kecelakaan moda Penerbangan mengacu kepada ketentuan *Annex 13 ICAO* dan Peraturan Pemerintah No. 62 tahun 2013 yang menekankan Investigasi dilakukan terhadap kecelakaan pesawat udara dengan kategori *Accident* dan *Serious Incident*. Batas waktu penyusunan laporan akhir investigasi Kecelakaan Penerbangan adalah 12 (Dua belas) bulan sejak terjadinya kecelakaan.

REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI PENERBANGAN 2015 - 2019

Tahun	Investigasi	Laporan Awal	Draft Laporan Akhir		Laporan Akhir
			Dalam Penyelesaian	Proses Tanggapan	
2015	28	3	12	0	13
2016	45	9	26	0	10
2017	37	11	21	0	5
2018	44	9	33	0	2
2019	26	1	25	0	0
Total	180	33	117	0	30

Posisi laporan per 11 November 2019

REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN FINAL INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI PENERBANGAN 2015 - 2019

Tahun Penyelesaian Laporan	Jumlah Laporan	Tahun Kejadian Kecelakaan					
		≤2013	2014	2015	2016	2017	2018
2015	7	2	5				
2016	18	5	3	10			
2017	8	1		1	6		
2018	12	2	3	1	2	3	1
2019	5	1			1	2	1
Total	50	11	11	12	9	5	2

Posisi laporan per 11 November 2019

MATRIKS INVESTIGASI DAN REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN 2015 - 2019

Tahun	Investigasi	Laporan	Rekomendasi	Status Rekomendasi					
				Open		Close		TDTL*	
				Jml	%	Jml	%	Jml	%
2015	28	20	85	44	52	41	48	0	0
2016	45	18	58	27	47	31	53	0	0

2017	37	13	28	17	61	11	39	0	0
2018	44	10	44	42	95	2	5	0	0
2019	26	2	7	7	100	0	0	0	0
Total	180	63	222	137	62	85	38	0	0

***Ket: TDTL adalah Rekomendasi yang tidak dapat ditindaklanjuti dikarenakan beberapa hal seperti, operator berhenti beroperasi, dsb**

4. Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Untuk Moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Investigasi dilakukan terhadap kecelakaan yang menelan korban jiwa meninggal 8 (delapan) orang atau lebih, terjadi berulang pada merk kendaraan atau bagian kendaraan tertentu, dan terjadi berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam 1 (satu) tahun. Batas waktu penyusunan laporan akhir untuk investigasi kecelakaan transportasi Lalu Lintas dan Angkutan jalan adalah 12 (Dua belas) bulan sejak terjadinya kecelakaan.

REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN 2015 - 2019

Tahun	Investigasi	Laporan Awal	Draft Laporan Akhir		Laporan Akhir
			Dalam Penyelesaian	Proses Tanggapan	
2015	5	0	0	0	5
2016	6	0	0	0	6
2017	15	0	0	0	15
2018	15	0	3	4	8
2019	14	10	1	0	0
Total	55	10	4	4	34

Posisi laporan per 11 November 2019

REKAP STATUS PENYELESAIAN LAPORAN FINAL INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN 2015 - 2019

Tahun Penyelesaian Laporan	Jumlah Laporan	Tahun Kejadian Kecelakaan					
		2013	2014	2015	2016	2017	2018
2015	5	2	3				
2016	5		1	3	1		
2017	5			2	2	1	
2018	15				1	13	1
2019	10				2	1	7
Total	40	2	4	5	6	15	8

Posisi laporan per 11 November 2019

**MATRIKS INVESTIGASI DAN REKOMENDASI KECELAKAAN
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN 2015 – 2019**

Tahun	Investigasi	Laporan	Rekomendasi	Status Rekomendasi					
				Open		Close		TDTL*	
				Jml	%	Jml	%	Jml	%
2015	5	5	59	46	78	13	22	0	0
2016	6	6	71	65	92	6	8	0	0
2017	15	15	203	190	94	13	6	0	0
2018	15	8	134	133	99	1	1	0	0
2019	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	55	34	467	434	93	33	7	0	0

*Ket: TDTL adalah Rekomendasi yang tidak dapat ditindaklanjuti dikarenakan beberapa hal seperti, operator berhenti beroperasi, dsb

1.2 Potensi dan Permasalahan

Identifikasi potensi dan permasalahan dalam jangka menengah yang di hadapi KNKT adalah sebagai berikut:

1.2.1.Potensi

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

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.

Meskipun dalam melaksanakan tugas dan fungsi KNKT dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 namun dalam melaksanakan tugas KNKT bersifat mandiri atau independen dan bertanggung jawab atas obyektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi, mentaati norma hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan serta menjaga kerahasiaan

keterangan yang karena sifatnya merupakan rahasia KNKT yang diperoleh berdasarkan kedudukannya sebagai anggota.

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

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

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

Dalam peraturan perundang-undangan terkait maupun Standar Operasional Prosedur telah menetapkan bahwa untuk mengetahui penyebab terjadinya suatu kecelakaan transportasi akan dimuat dalam Buku Laporan Akhir Hasil Investigasi Kecelakaan Transportasi, Moda Perkeretaapian memakan waktu paling lama selama 6 (Enam) bulan, Moda Pelayaran paling lama selama 12 (Dua belas) bulan, Moda Penerbangan paling lama selama 12 (Dua belas) bulan dan Moda LLAJ paling lama selama 3 (Tiga) bulan.

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

Upaya mewujudkan transportasi yang aman dan nyaman adalah dengan meningkatkan kepastian keselamatan transportasi yang dapat dipantau dari menurunnya tingkat terjadinya kecelakaan transportasi, dan menurunnya tingkat kualitas kecelakaan transportasi (penurunan jumlah korban). Upaya menurunkan tingkat kecelakaan dapat dilakukan secara Preventif maupun Proaktif. Wujud upaya penurunan kecelakaan transportasi ini diantaranya dengan adanya lembaga/organisasi yang mumpuni dalam melakukan investigasi penyebab kecelakaan transportasi, sehingga tidak terulang kembali kecelakaan transportasi karena penyebab yang sama.

Di Indonesia lembaga yang memiliki tugas pokok dan fungsi melakukan investigasi kecelakaan transportasi adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi sehingga KNKT mempunyai potensi, yaitu:

1. Mempunyai laboratorium untuk membaca black box pesawat dan menjadi rujukan pembacaan black box di Asia;
2. Kredibilitas hasil investigasi KNKT sudah diakui dan banyak mendapat apresiasi secara Nasional dan Internasional;
3. Laporan final investigasi kecelakaan transportasi selain dipublikasikan di website KNKT juga dipublikasikan melalui media release, accident review forum dan perpustakaan nasional;
4. Hasil laporan final investigasi kecelakaan transportasi telah ditindaklanjuti dan dikerjasamakan dengan berbagai instansi dan

- perguruan tinggi, salah satu contoh: pembuatan alat pengukur kedalaman air di *runway* (Undip, Angkasa Pura1 dan balitbang);
5. Pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi yang cepat, tepat dan akurat sesuai ketentuan yang berlaku;
 6. Training investigasi yang dikembangkan oleh KNKT bekerjasama dengan ATSB Australia sudah mengacu pada standard internasional dan sudah mendapat pengakuan serta dijadikan referensi bagi badan investigasi negara lain yang membutuhkan peningkatan kompetensi para investigator;
 7. Kualitas sumber daya manusia (Investigator, Tenaga Ahli, Penunjang Investigator dan Tenaga Administrasi lainnya) sudah memenuhi standard kompetensi yang ditentukan;
 8. Keberadaan organisasi KNKT telah mendapat pengakuan di tingkat internasional;
 9. Kualitas data dan laporan yang lengkap, aktual dan aplikatif melalui sistem database yang tersedia;
 10. Advokasi pada instansi terkait atas rekomendasi keselamatan transportasi guna ditindaklanjuti untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama.

Kondisi lingkungan strategis yang mendukung 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 kegiatan investigasi kecelakaan transportasi serta pelaksanaan monitoring dan evaluasi rekomendasi.

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 laporan

yang sesuai dengan kebenaran atau fakta, tepat, jelas, terukur dan legitimate sehingga penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dapat berlangsung secara berdaya guna, berhasil guna, 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, Tata Laksana dan Kepegawaian

Dengan semakin meningkatnya tuntutan masyarakat terhadap keselamatan transportasi diperlukan perhatian khusus dalam restrukturisasi organisasi KNKT melalui kegiatan evaluasi dan penyusunan struktur organisasi, tugas dan fungsi. Di samping hal tersebut, juga diperlukan penguatan profesionalisme SDM yang perlu mendapat perhatian khusus antara lain mencakup aspek perencanaan SDM, rekrutmen, seleksi, penilaian kinerja, 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 Laporan Hasil Pemeriksaan Badan Pemeriksa Keuangan (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 Unit Akuntansi Kuasa Pengguna Anggaran (UAKPA) sampai dengan Unit Akuntansi Pengguna Anggaran (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 Gedung Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
 - a) Kantor Komite Nasional Keselamatan Transportasi berada di lantai 3, Gedung Perhubungan Laut, Jalan Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat 10110. 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 14

(Empat belas) buah kendaraan roda 4 dan 6 (Enam) buah kendaraan roda 2 dengan jenis dan fungsi yang berbeda.

2. Peningkatan layanan administrasi perkantoran Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Saat ini, Sistem Administrasi Perkantoran KNKT diatur dalam beberapa dokumen petunjuk teknis seperti:

- a) PM 95 Tahun 2016 dan perubahannya Pada PM 66 Tahun 2018 tentang Sistem Administrasi Perkantoran 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; dan
- e) PM 92 tahun 2014 tentang Jadwal Retensi Arsip Substantif di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

E. Aspek Pengelolaan Data dan Informasi

Untuk mendukung penyelenggaraan tugas dan fungsi Komite Nasional Keselamatan Transportasi khususnya dalam hal penyediaan data dan informasi, KNKT melakukan upaya-upaya pengelolaan data dan informasi, sistem informasi, serta fasilitas media layanan informasi publik. Selain itu, kedepannya KNKT akan melakukan optimalisasi dan penambahan serangkaian fitur dan aplikasi untuk menunjang pengolahan data dan informasi. Secara keseluruhan, segala upaya yang dilakukan KNKT diharapkan dapat memberikan informasi lebih optimal kepada publik baik secara konvensional tidak hanya melalui produk cetak maupun media digital seperti website dan jejaring sosial.

F. Aspek Komunikasi Publik

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 tahun 2018 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. Peningkatan layanan dan kualitas informasi publik telah dilakukan melalui pemberian informasi langsung pada ruang layanan informasi dan secara online pada ppid.dephub.go.id

G. Aspek Teknologi Transportasi

Dunia otomotif saat ini sudah berkembang pesat dari otomotif konvensional berbasis *Internal Combustion Engine* (ICE) menjadi *ototronic* yaitu gabungan antara *system otomotif* dan *electronic*. Sebagian besar system penerus, penggerak, pengereman, *suspensi*, kestabilan dll yang sebelumnya bekerja secara *stand alone* dan mandiri, sekarang bekerja berdasarkan system sensor dan terkoordinasi dalam suatu *electronic control unit* (ECU). Sehingga dunia otomotif sekarang sudah melangkah ke satu tahapan lagi, dimana sebelumnya hanya terdiri dari unsur mekanik dan pneumatic, sekarang ditambah dengan adanya unsur electronic atau system digital. Selanjutnya dengan terbitnya Peraturan Presiden nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan, kedepan kita akan diperkenalkan dengan 5 (lima) model kendaraan berbasis ini, yaitu: HEV (*hybrid electrical vehicle*), PHEV (*plug in HEV*), BEV (*battery electrical vehicle*), EREV (*extended range-EV*) dan FCEV (*fuel cell EV*).

Dinamika teknologi sebagaimana tersebut diatas, pada satu sisi akan meningkatkan performansi dan efisiensi namun di sisi lainnya akan muncul *potential hazard* berupa *lost function* maupun *mal function*. Disinilah dituntut performansi kinerja KNKT untuk dapat secepatnya mengidentifikasi *potential hazard* tersebut serta

merekomendasikan kepada stakeholder untuk membuat mitigasinya.

Perkembangan teknologi transportasi yang berdampak positif kepada meningkatnya kinerja dan efisiensi alat transportasi menuntut investigator untuk mengikuti perkembangan teknologi. Kedepannya investigasi selain terhadap sistem mekanikal atau elektrik namun juga akan menginvestigasi sistem perangkat lunak seiring banyaknya sistem automasi yang diaplikasikan di sarana transportasi. Perkembangan teknologi perlu didukung dengan kondisi SDM KNKT, pelatihan dasar, lanjutan dan tambahan bagi SDM KNKT, serta kelengkapan peralatan investigasi guna mendukung kelancaran proses investigasi yang akan terus ditingkatkan.

H. Aspek Kelaikan Sarana Prasarana Transportasi

Faktor utama yang berpengaruh terhadap korban kecelakaan lalulintas tidak berbeda dengan faktor utama penyebab kecelakaan lalulintas. Faktor tersebut meliputi kondisi manusia, sarana dan prasarana jalan. Saat ini teknologi sarana kendaraan bermotor sudah berkembang dengan sedemikian pesat, dimana performansi dan efisiensi tenaga mesin dapat dioptimalkan. Hal ini kemudian didukung dengan semakin membaiknya prasarana jalan dengan terhubungnya ruas jalan tol transjawa dan kedepan akan disambung dengan jalan tol transsumatra. Dengan system jaringan jalan tol yang demikian, dimana akses sangat terbatas, lebar dan jumlah lajur ideal serta gangguan lalu lintas lain sangat rendah, maka pengguna jalan akan mampu memacu kendaraannya pada kondisi maksimal atau kecepatan arus bebas (*free flow speed*) akan dapat tercapai pada jalan tol.

Namun demikian, kecepatan kendaraan juga merupakan fungsi dalam faktor penyebab kecelakaan lalulintas dan peningkatan fatalitas korban. Risiko kecelakaan meningkat dengan kecepatan kendaraan yang lebih tinggi, jarak pengereman yang dibutuhkan

semakin panjang, headway antar kendaraan cukup pendek, kurangnya waktu reaksi, dan pada akhirnya berdampak pada sulitnya mengendalikan kendaraan jika terdapat hambatan di depannya. Dalam hal ini perubahan kecepatan akan berpengaruh terhadap resiko kecelakaan dan konsekuensi kecelakaan. Fenomena ini sudah ditandai dengan beberapa data statistik yang memperlihatkan terjadinya kecelakaan tabrak depan belakang setiap harinya pada ruas jalan tol Cipali sepanjang tahun 2018 dan 2019 ini. Data lainnya menunjukkan bahwa pecah ban merupakan 70% penyebab terjadinya kecelakaan pada ruas jalan tol Cikampek. Dan relevan dengan data tersebut, tingkat fatalitas korban kecelakaan di jalan tol juga mengalami peningkatan. Peningkatan teknologi sarana kendaraan bermotor dan performansi prasarana jalan ternyata juga menimbulkan efek lain yang tidak diperhitungkan sebelumnya, yaitu risk dan hazard yang ditimbulkan akibat peningkatan speeding pada ruas jalan tol. Dalam hal ini diperlukan suatu konsep *risk management* untuk dapat mengendalikan dan meminimalisir dampak yang ditimbulkan akibat perkembangan teknologi sarana dan prasarana. Perkembangan sarana dan prasarana transportasi juga mendukung potensi peningkatan kinerja KNKT dalam melakukan investigasi. Lokasi kecelakaan akan dapat dijangkau dengan cepat dan mudah dengan keterhubungan prasarana dan lengkapnya pilihan transportasi menuju lokasi kecelakaan.

I. Aspek Operasional Investigasi

Menurut pasal 1 angka 31 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan. Artinya ketidakselamatan identik dengan banyak/tingginya risiko dalam berlalu lintas di jalan. Oleh sebab itu dengan mengacu pada

definisi diatas, idealnya program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan setidaknya berisikan tentang identifikasi risiko serta penanggulangannya. Untuk dapat membuat suatu program keselamatan LLAJ yang holistik, diperlukan suatu langkah yang disebut dengan manajemen keselamatan LLAJ. Manajemen LLAJ sendiri terdiri atas 5 (lima) tahapan, yaitu:

- a. Menggambarkan system
- b. Mengidentifikasi hazard
- c. Menganalisis risiko
- d. Menilai risiko
- e. Menangani/mengendalikan risiko.

Investigasi yang dilakukan oleh KNKT berbeda dengan yang dilakukan oleh Kepolisian. Ruang lingkup investigasi yang dilakukan oleh Kepolisian dengan mengacu kepada pasal 227 UU Nomor 22 Tahun 2009 adalah sebatas pada aspek pro justisia:

- a. mendatangi tempat kejadian dengan segera;
- b. menolong korban;
- c. melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara;
- d. mengolah tempat kejadian perkara;
- e. mengatur kelancaran arus Lalu Lintas;
- f. mengamankan barang bukti; dan
- g. melakukan penyidikan perkara.

Sementara investigasi yang dilakukan oleh KNKT adalah untuk mengidentifikasi factor resiko penyebab kecelakaan dan fatalitasnya yang selanjutnya dibuat rekomendasi dan program mitigasinya agar kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi. Dengan demikian, pada dasarnya tidak ada tumpang tindih pada pelaksanaan investigasi kecelakaan LLAJ ini, namun saling melengkapi untuk dua kepentingan yang berbeda.

Adanya landasan hukum yang jelas menjadi dasar bagi KNKT melaksanakan investigasi. Tersedianya Standar Operasional Prosedur dan kebijakan KNKT dapat menjadi pegangan bagi investigator dalam melaksanakan investigasi. Untuk menjamin

kelancaran dalam melaksanakan investigasi, investigator juga dibuatkan panduan sebagai berikut:

- a. Panduan melakukan investigasi
- b. Panduan melakukan investigasi kecelakaan major
- c. Panduan interview
- d. Panduan menulis laporan
- e. Panduan keselamatan di lokasi kecelakaan
- f. Panduan pelatihan Investigator
- g. Panduan manajemen perlengkapan investigasi
- h. Panduan membantu keluarga korban kecelakaan
- i. Panduan rekaman data Penerbangan
- j. Panduan membuat notifikasi

Dukungan secara menyeluruh dari Sekretariat KNKT dalam hal administratif, perencanaan dan penganggaran diperlukan agar investigasi yang objektif dan independen dapat berjalan dengan lancar.

1.2.2. Permasalahan

Issue keselamatan pada moda lalu lintas dan angkutan jalan adalah terkait dengan faktor penyebab terjadinya kecelakaan yaitu faktor manusia, faktor jalan beserta lingkungan, dan faktor kendaraan. Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Beberapa kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran, tidak kompeten atau tidak familiar dengan kendaraan yang dibawanya (*human interface machine*). Selain itu manusia sebagai pengguna jalan sering lalai bahkan tidak berperilaku dengan baik dalam mengendarai kendaraan. Tidak sedikit kecelakaan lalulintas diakibatkan karena pengemudi membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya, sehingga menyebabkan pengemudi untuk saling memacu kendaraannya. Kondisi jalan dan lingkungan dapat dibedakan atas kondisi cuaca, tata guna tanah, dan karakteristik lalu lintas. Cuaca yang cerah atau buruk, waktu perjalanan pagi, siang

atau malam hari, kondisi jalan yang berada di daerah yang lurus dan datar, atau di daerah berbukit-bukit, semuanya mempengaruhi perilaku pengemudi. Perilaku pengemudi yang biasa mengemudikan kendaraannya di daerah perkotaan akan berbeda dengan antar kota. Karakteristik lalu lintas seperti karakteristik bercampurnya arus lalu lintas dari beberapa moda yang sering menimbulkan permasalahan lalu lintas menyebabkan pengemudi cepat merasa lelah dan merasa tidak nyaman. Kemajuan teknologi otomotif berdampak pada peningkatan kinerja kendaraan, salah satunya peningkatan kecepatan kendaraan. Disamping keuntungan berkaitan dengan kinerja kendaraan, dampak peningkatan kecepatan mengakibatkan semakin besarnya risiko kecelakaan maupun tingkat fatalitas korban. Faktor yang berpengaruh terhadap tingkat fatalitas korban tidak berbeda dengan faktor penyebabnya. Kondisi manusia dipengaruhi oleh ketrampilan mengemudi, kondisi fisik, perilaku pengemudi dan kelalaian penggunaan perlindungan diri. Buruknya pencahayaan, pengereman, desain perlindungan atas tabrakan merupakan faktor kendaraan yang akan berpengaruh dalam kecelakaan yang mengakibatkan jatuhnya korban. Kondisi jalan dan lingkungan jalan, berkaitan dengan kondisi permukaan, kondisi geometri jalan, keadaan lingkungan sisi jalan, kabut, asap, dan hujan sangat berpengaruh terhadap jatuhnya korban kecelakaan lalu lintas. Kurangnya akses terhadap perawatan, sulitnya evakuasi korban, dan ketidakadaan fasilitas pertolongan merupakan keadaan yang dapat memperparah korban. Deskripsi diatas menjelaskan beberapa hal yang berkontribusi dalam suatu kejadian kecelakaan lalu lintas. Oleh sebab itu sangatlah terlalu sederhana apabila faktor penyebab kecelakaan digeneralisir hanya dengan penyebutan faktor penyebabnya karena manusia, jalan, kendaraan dan lingkungan. Hal ini akan sangat menyulitkan untuk menyusun program keselamatan jalan yang dibutuhkan. Untuk itu diperlukan data yang lebih akurat dan menunjukkan kondisi yang sebenarnya melalui proses analisis kecelakaan yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Untuk

itu kegiatan investigasi kecelakaan yang holistic sangat diperlukan untuk dapat menemu kenali factor penyebabnya sebagai input pada penyusunan program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dari moda pelayaran, Berdasarkan data yang ada, Indonesia termasuk Negara dengan sistem penyelenggaraan pelayaran relatif buruk karena tingginya kecelakaan pelayaran. Berdasarkan data KNKT dalam 5 tahun terakhir, kecelakaan pelayaran cenderung meningkat terutama untuk kapal penumpang dan kapal tradisional.

Dari moda penerbangan Pada tahun 2017, di seluruh dunia terdapat 88 kecelakaan transportasi udara komersial berjadwal pada pesawat udara dengan maximum take off weight (MTOW) diatas 5,700 kg dan tercatat sebagai tahun dengan jumlah korban jiwa akibat kecelakaan transportasi udara yang paling sedikit. Dari 4,1 milyar penumpang yang bepergian dengan pesawat udara di seluruh dunia, total terdapat 50 korban jiwa dengan fatality rate 12.2 korban jiwa per 1 milyar penumpang.

Data statistik global menunjukkan jumlah kecelakaan dan rate of accident terus meningkat dari tahun ke-tahun. Dalam kurun waktu 2018, jumlah kecelakaan meningkat sebesar 11 persen. Rate of accident global mencapai angka 2.6 kecelakaan terjadi dalam setiap 1,000,000 (satu juta) keberangkatan. Angka ini meningkat sekitar 8 persen dari tahun 2017 yang sebelumnya 2.4 kecelakaan terjadi dalam setiap 1,000,000 keberangkatan.

Pada 2018 terjadi 98 kecelakaan dan terdapat 514 korban jiwa. Jumlah tersebut mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun sebelumnya.

Dalam kurun waktu 2018-2019 terdapat 2 kali kecelakaan yang bersifat *major accident* terkait dengan jenis pesawat tertentu yang salah satunya terjadi di wilayah Indonesia dan diinvestigasi oleh KNKT, melihat kepada kategori kecelakaan yang sering terjadi di wilayah Indonesia yang masih dominan adalah kategori Controlled

Flight into Terrain (CFIT), Runway safety (RS) dan Loss of Control-Inflight (LOC-I).

Adapun angka kecelakaan transportasi jalan di Indonesia yang terjadi selama tahun 2018 (berdasarkan data dari Buku 1 Statistik Perhubungan Tahun 2018) masih sangat tinggi yaitu sebanyak 107.968 kejadian kecelakaan. Tingginya kejadian kecelakaan juga diiringi dengan tingginya jumlah korban akibat kecelakaan selama tahun 2018 mencapai 29.083 orang meninggal dunia. Dengan kata lain pada tahun 2018 jumlah korban akibat kecelakaan transportasi jalan rata-rata setiap jam mencapai 3 orang meninggal dunia.

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

Dalam Hal Keselamatan Perkeretaapian, Berdasarkan data dalam Buku 1 Statistik Perhubungan Tahun 2018 Jumlah kejadian kecelakaan kereta api tahun 2015 mengalami kenaikan sebesar 87 persen. Sedangkan Pada tahun 2016 mengalami penurunan sebesar 79 persen. Sedangkan pada tahun 2017 jumlah kejadian kecelakaan tetap sama seperti pada tahun 2016 yaitu sebesar 15 kejadian dan di tahun 2018 naik menjadi 16 kejadian kecelakaan.

Berdasarkan jenis kecelakaannya, Anjlokkan merupakan satu-satunya jenis kecelakaan yang paling dominan berkisar antara 14 sampai 68

kejadian setiap tahun selama periode 2014-2018 dimana angka kejadian kecelakaan anjlokkan tertinggi terjadi pada tahun 2015.

Adapun korban akibat kecelakaan kereta api antara tahun 2014 sampai dengan tahun 2017 terus bertambah yaitu semula 16 orang pada 2014 menjadi 252 orang pada 2017 dan mengalami penurunan di tahun 2018 menjadi 4 orang dengan rincian 1 orang meninggal, 1 orang luka berat dan 2 orang luka ringan.

Keberhasilan suatu organisasi akan sangat ditentukan oleh kemampuan untuk beradaptasi dengan perubahan lingkungan, baik secara internal maupun eksternal. Untuk dapat selalu beradaptasi dengan perubahan lingkungan yang cepat dan sulit diprediksi, setiap organisasi perlu memperhatikan lingkungan internal dan eksternal terkait permasalahan yang mempengaruhi organisasi dalam suatu proses perencanaan. Berikut permasalahan yang di hadapi oleh KNKT:

1. Jumlah investigator KNKT saat ini masih kurang jika dibandingkan dengan beban kerja untuk melaksanakan investigasi pada ke-empat moda transportasi sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Presiden nomor 2 Tahun 2012;
2. Khusus untuk penyelesaian laporan dari tahun 2015 sampai dengan 2019 mengalami kendala dalam memperoleh data hasil investigasi, sehingga dapat menunda ketepatan waktu tim investigasi untuk segera melakukan tahapan-tahapan dalam proses penyusunan laporan investigasi, kurangnya investigator berbanding dengan kasus yang ditangani. Disisi lain, banyaknya kasus yang harus diselesaikan secara cepat dan tepat (Analisa Beban Kerja/ABK). Oleh karena itu diperlukan adanya perubahan Undang-Undang atau Peraturan Presiden tentang jumlah investigator penerbangan;
3. Rekomendasi yang telah diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) kepada pihak yang terkait belum dilaksanakan secara optimal;

4. Jumlah PNS selaku staf pendukung tugas dan fungsi KNKT baik secara teknis maupun administratif masih kurang;
5. Sejak KNKT terbentuk Tahun 1997 sampai pada saat ini belum memiliki gedung tersendiri untuk aktifitas kegiatan perkantoran dan investigasi, terutama dalam melakukan penyimpanan barang bukti dan fasilitas laboratorium investigasi. Hal ini juga ditegaskan dari hasil audit terhadap keselamatan penerbangan di Indonesia disampaikan hasil review ICAO terhadap *Corrective Action Plan (CAP) area ORG* pada *Protocol Question (PQ)* 2.205 adalah sebagai berikut:
 - a. CAP yang disusun tidak menjelaskan bahwa KNKT akan mengalokasikan gedung untuk mengakomodir para investigator dalam melaksanakan investigasi kecelakaan secara efektif;
 - b. ICAO beranggapan bahwa ruangan bagi investigator tetap (full time investigator) tidak kondusif untuk bekerja secara efisien dan tidak dapat menjaga privasi dalam diskusi-diskusi yang bersifat rahasia/tertutup.
6. Secara teknis, legalitas KNKT baru pada peraturan pemerintah dan peraturan presiden, perlu peningkatan legalitas KNKT menjadi Undang-undang keselamatan nasional;
7. Sebagai dasar penyusunan Rencana Kerja KNKT yang sifatnya strategis perlu disusun Masterplan KNKT;
8. Hak Keuangan dan penghasilan lainnya untuk Anggota KNKT, Investigator Keselamatan dan Tenaga Ahli KNKT bersifat stagnan dan belum di atur kenaikan hak keuangan atau gaji secara berkala.
9. Besaran anggaran KNKT, khususnya pelaksanaan investigasi, pengadaan peralatan dan fasilitas pendukung kegiatan investigasi masih belum sesuai dengan jumlah kecelakaan transportasi.

BAB 2

VISI, MISI, DAN TUJUAN

2.1. VISI PRESIDEN

Arahan/visi Presiden:

1. Pembangunan Infrastruktur.

Menyambung infrastruktur besar dengan Kawasan-kawasan produksi rakyat meliputi Kawasan industri kecil, Kawasan ekonomi khusus, Kawasan, Kawasan pariwisata, Kawasan persawahan, Kawasan perkebunan dan tambak-tambak perikanan.

2. Pembangunan SDM

Pembangunan SDM dengan menjamin kesehatan ibu hamil, kesehatan bayi, kesehatan balita, kesehatan anak usia sekolah, penurunan stunting, kematian ibu dan bayi, peningkatan kualitas Pendidikan, vokasi dan membangun Lembaga manajemen talenta Indonesia sertadukungan bagi diaspora bertalenta tinggi

3. Mendorong Investasi

Mendorong investasi seluas-luasnya untuk membuka lapangan pekerjaan, memangkas perizinan, pungutan liar dan hambatan investasi lainnya.

4. Reformasi Birokrasi

Reformasi structural agar Lembaga semakin sederhana, semakin simple, semakin lincah, merubah mindset, kecepatan melayani, kecepatan memberikan izin dan efisiensi Lembaga.

5. Penggunaan APBN

Menjamin Penggunaan APBN yang fokus dan tepat sasaran, memastikan setiap rupiah dari APBN memiliki manfaat ekonomi, memberikan manfaat untuk rakyat, meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Dalam rangka mendukung Visi Presiden diatas, maka KNKT mempunyai Visi, Misi dan Tujuan sebagai berikut:

2.2. VISI

“Dalam rangka mencapai keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independen, objectif dan profesional serta sejalan dengan kovensi Internasional yang berlaku”

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

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

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

2.3. MISI

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

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

Cara tersebut diharapkan dapat menjadikan KNKT:

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

Dalam rangka mendukung perwujudan pembangunan sektor transportasi melalui pelaksanaan tugas pokok dan fungsi KNKT dan melanjutkan capaian selama periode Renstra KNKT Tahun 2015-2019 dengan memperhatikan permasalahan yang telah diidentifikasi, maka disusun tujuan dan sasaran yang hendak diwujudkan oleh KNKT Tahun 2020-2024.

2.4. Tujuan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024

Rencana strategis KNKT 2020-2024 bertujuan untuk mewujudkan pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi yang independen, obyektif dan profesional untuk mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama.

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

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

Keberhasilan suatu investigasi dapat dilihat dengan meningkatnya standard keselamatan transportasi.

2.5. Sasaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024

Sasaran strategis Renstra KNKT 2020-2024, sebagai berikut:

1. Terwujudnya peningkatan standard keselamatan transportasi;
2. Terpenuhinya kebutuhan sumber daya manusia berupa Tenaga Investigator, Tenaga Ahli dan Kesekretariatan yang kompeten dan berintegritas;
3. Terwujudnya legislasi dan aturan yang memperkuat fungsi, peran dan kedudukan KNKT dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya;
4. Terwujudnya organisasi KNKT yang efektif, efisien, berkelanjutan, dan mempunyai daya jangkau nasional;

5. Terwujudnya hubungan kerjasama dalam dan luar negeri dengan Operator Transportasi, Produsen Transportasi, Perguruan Tinggi, Lembaga Penelitian, Pemerintah Daerah dan Lembaga-Lembaga lainnya yang terkait dalam meningkatkan keselamatan transportasi;
6. Tersedianya sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi yang handal dan memadai;
7. Terwujudnya pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT yang mampu memberikan rekomendasi yang tepat sasaran;
8. Terselenggaranya monitoring dan advokasi terhadap hasil investigasi KNKT.

BAB 3

ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGI

3.1. ARAH KEBIJAKAN DAN STRATEGIS NASIONAL

Muatan tentang arah kebijakan dan strategis pembangunan nasional untuk perioda 2020-2024 yang disampaikan pada bagian ini disadur dari Naskah Teknokratik RPJMN 2020-2024 yang dirilis Bappenas pada Bulan Agustus 2019.

3.1.1. ARAH KEBIJAKAN UMUM PEMBANGUNAN NASIONAL 2020-2024

Arahan kebijakan umum pembangunan nasional untuk ke-7 agenda pembangunan nasional, sebagaimana tertuang di dalam Naskah Teknokratik RPJMN 2020-2024 dirangkum pada Tabel 3.1 berikut.

**Tabel 3.1 Arah Kebijakan Umum Pembangunan Nasional
RPJMN 2020-2024**

Agenda pembangunan	Prinsip pembangunan	Kebijakan dan Strategi Umum
Memperkuat Ketahanan Ekonomi untuk Pertumbuhan yang Berkualitas	Peningkatan inovasi dan kualitas investasi merupakan modal utama untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, berkelanjutan dan mensejahterakan secara adil dan merata.	Pembangunan ekonomi akan dipacu tumbuh lebih tinggi, inklusif dan berdaya saing melalui: 1) Pengelolaan sumber daya ekonomi yang mencakup pemenuhan pangan dan pertanian serta pengelolaan kelautan, sumber daya air, sumber daya energi, serta kehutanan; dan 2) Akselerasi peningkatan nilai tambah <i>agrofishe</i> ry industry, kemaritiman, energi, industri, pariwisata, serta ekonomi kreatif dan digital

Agenda pembangunan	Prinsip pembangunan	Kebijakan dan Strategi Umum
Mengembangkan Wilayah untuk Mengurangi Kesenjangan dan Menjamin Pemerataan	Pengembangan wilayah ditujukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pemenuhan pelayanan dasar dengan memperhatikan harmonisasi antara rencana pembangunan dengan pemanfaatan ruang.	<p>Pengembangan wilayah yang mampu menciptakan kesinambungan dan keberlanjutan ini dapat dilakukan melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pengembangan sektor/komoditas/kegiatan unggulan daerah, 2) Distribusi pusat-pusat pertumbuhan (PKW) ke wilayah belum berkembang, 3) Peningkatan daya saing wilayah yang inklusif, 4) Memperkuat kemampuan SDM dan Iptek berbasis kewilayahan dalam mendukung ekonomi unggulan daerah, serta 5) Meningkatkan IPM melalui pemenuhan pelayanan dasar secara merata.
Meningkatkan Sumber Daya Manusia yang Berkualitas dan Berdaya Saing	Manusia merupakan modal utama pembangunan nasional untuk menuju pembangunan yang inklusif dan merata di seluruh wilayah.	<p>Pemerintah Indonesia berkomitmen untuk meningkatkan kualitas dan daya saing SDM yaitu sumber daya manusia yang sehat dan cerdas, adaptif, inovatif, terampil, dan berkarakter, melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Pengendalian penduduk dan penguatan tata kelola kependudukan, 2) Penguatan pelaksanaan perlindungan sosial,

Agenda pembangunan	Prinsip pembangunan	Kebijakan dan Strategi Umum
		3) Peningkatan akses dan kualitas pelayanan kesehatan menuju cakupan kesehatan semesta, 4) Peningkatan pemerataan layanan pendidikan berkualitas, 5) Peningkatan kualitas anak, perempuan, dan pemuda, 6) Pengentasan kemiskinan, 7) Peningkatan produktivitas dan daya saing.
Revolusi Mental dan Pembangunan Kebudayaan	Revolusi mental sebagai gerakan kebudayaan memiliki kedudukan penting dan berperan sentral dalam pembangunan untuk mengubah cara pandang, sikap, perilaku yang berorientasi pada kemajuan dan kemodernan.	Revolusi mental dilaksanakan secara terpadu yang bertumpu pada: 1) Revolusi mental dalam sistem pendidikan, 2) Revolusi mental dalam tata kelola pemerintahan, 3) Revolusi mental dalam sistem sosial. Selain itu revolusi mental juga diperkuat melalui upaya pemajuan dan pelestarian kebudayaan, memperkuat moderasi beragama; dan meningkatkan budaya literasi, inovasi, dan kreativitas
Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan	Perkuatan infrastruktur ditujukan untuk mendukung aktivitas	Pemerintah Indonesia akan memastikan pembangunan infrastruktur akan didasarkan kebutuhan dan keunggulan wilayah melalui:

Agenda pembangunan	Prinsip pembangunan	Kebijakan dan Strategi Umum
Ekonomi dan Pelayanan Dasar	perekonomian serta mendorong pemerataan pembangunan nasional.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Menjadikan keunggulan wilayah sebagai acuan untuk mengetahui kebutuhan infrastruktur wilayah, 2) Peningkatan pengaturan, pembinaan dan pengawasan dalam pembangunan, 3) Pengembangan infrastruktur perkotaan berbasis TIK, 4) Rehabilitasi sarana dan prasarana yang sudah tidak efisien, 5) Mempermudah perijinan pembangunan infrastruktur.
Membangun Lingkungan Hidup, Meningkatkan Ketahanan Bencana dan Perubahan Iklim	Pembangunan nasional perlu memperhatikan daya dukung sumber daya alam dan daya tampung lingkungan hidup, kerentanan bencana, dan perubahan iklim.	<p>Pembangunan lingkungan hidup, serta peningkatan ketahanan bencana dan perubahan iklim akan diarahkan melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup; 2) Peningkatan Ketahanan Bencana dan Iklim; 3) Pembangunan Rendah Karbon.
Memperkuat Stabilitas Polhukhankam dan Transformasi Pelayanan Publik	Negara wajib terus hadir dalam melindungi segenap bangsa, memberikan rasa aman serta pelayanan publik	<p>Pemerintah akan terus berupaya meningkatkan tata kelola pemerintahan yang baik dan transparan yang dapat diakses oleh semua masyarakat melalui:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Reformasi kelembagaan birokrasi untuk pelayanan publik

Agenda pembangunan	Prinsip pembangunan	Kebijakan dan Strategi Umum
	yang berkualitas pada seluruh warga negara dan menegakkan kedaulatan negara.	berkualitas, 2) Meningkatkan Hak Politik dan Kebebasan Sipil, 3) Memperbaiki sistem peradilan, penataan regulasi dan tata kelola keamanan siber, 4) Mempermudah akses terhadap keadilan dan sistem anti korupsi. 5) Mempermudah akses terhadap pelayanan dan perlindungan WNI di luar negeri

Sumber: transportasi laut dalam kerangka pembangunan nasional pada RPJMN 2020-2024

3.2 Arah Kebijakan Komite Nasional Keselamatan Transportasi

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

Kekuatan (*Strength*)

1. Kewenangan KNKT dalam melaksanakan investigasi mempunyai dasar hukum yang tercantum dalam:
 - A. Internasional
 - a. *ICAO Annex 13* tentang investigasi kecelakaan dan insiden penerbangan

- b. IMO Res. MSC 255 (84) tentang *Marine Casualty* atau *Marine Accident* (CIC)

B. Nasional

- a. *Undang-undang* nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (pasal 175)
 - b. *Undang-undang* nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pasal 256)
 - c. *Undang-undang* nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (pasal 357)
 - d. Peraturan Presiden No 2 Tahun 2012 tentang KNKT
 - e. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi
2. KNKT memiliki sejumlah investigator tetap yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi di bidangnya dan mitra kerja di daerah;
 3. Hasil investigasi termasuk rekomendasi KNKT merupakan satu-satunya sumber data mengenai risk dan hazard keselamatan transportasi di Indonesia;
 4. KNKT adalah lembaga investigasi kecelakaan yang bersifat independen dan terpisah dari regulator keselamatan transportasi sesuai dengan ketentuan internasional;
 5. Komitmen Pemerintah di bidang perhubungan dalam mewujudkan transportasi yang selamat dan lancar, seperti yang tercantum pada Rancangan Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Bidang Perhubungan 2005-2025.

Kelemahan (*Weakness*)

1. Indonesia belum memiliki *Undang-undang* yang mengatur khusus tentang Keselamatan Transportasi Nasional;
2. Jumlah Investigator keselamatan belum sesuai dengan kebutuhan berdasarkan analisis beban kerja investigasi kecelakaan transportasi;
3. *Undang-undang* nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ tidak mengatur secara rinci atau teknis ketentuan mengenai investigasi;

4. KNKT merupakan lembaga non-struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden namun saran dan pertimbangan kepada Presiden disampaikan melalui Menteri Perhubungan serta dalam melaksanakan tugasnya masih dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan;
5. Rekomendasi Keselamatan Transportasi yang dikeluarkan oleh KNKT belum dilaksanakan secara optimal;
6. Adanya temuan audit ICAO yang dipandang menguntungkan bagi KNKT di dalam menjawab tantangan dari *stakeholder*. Audit ICAO tersebut menunjukkan bahwa KNKT perlu untuk menjadi organisasi atau lembaga yang lebih independen dan profesional di luar dari Kementerian Perhubungan dengan memiliki sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi, anggaran pembiayaan dan hak keuangan serta fasilitas KNKT.

Peluang (*Opportunity*)

1. KNKT dapat melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan serta investigasi dilaksanakan secara transparansi, professional, mandiri, objektif dan akuntabilitas guna mencegah kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama;
2. KNKT memiliki jejaring (*networking*) dengan mitra kerja di dalam dan luar negeri untuk membantu kelancaran pelaksanaan tugas investigasi kecelakaan transportasi;
3. Eksistensi KNKT sebagai lembaga keselamatan transportasi semakin diakui dengan dijadikannya hasil investigasi dan rekomendasi sebagai referensi/literasi dalam implementasi standar keselamatan transportasi;
4. KNKT bisa menjadi embrio untuk pembentukan badan yang bertanggung jawab di bidang keselamatan nasional;
5. KNKT dapat mengusulkan penambahan sumber daya yang lebih representatif dalam rangka mendukung tugas pokok dan fungsi secara professional dan independen untuk mendukung program RPJP.

Ancaman (*Threat*)

1. KNKT tidak bisa menyelesaikan investigasi kecelakaan transportasi secara transparansi, professional, mandiri, objektif dan akuntabilitas;
2. Pelaksanaan investigasi dan penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi tidak dapat diselesaikan tepat waktu sesuai dengan peraturan yang berlaku;
3. Terjadi kesulitan dalam melaksanakan proses investigasi LLAJ di lapangan dikarenakan adanya duplikasi kewenangan (investigasi keselamatan dan investigasi yudisial) dengan pihak penegak hukum;
4. Penganggaran masih di bawah koordinasi Kementerian Perhubungan sehingga belum optimal untuk mendukung kinerja KNKT;
5. Dengan tidak dilaksanakannya Rekomendasi KNKT maka potensi kecelakaan dengan penyebab yang sama dapat terulang kembali;
6. Kurang optimalnya dukungan sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi, anggaran pembiayaan (termasuk anggaran kontijensi) dan hak keuangan serta fasilitas KNKT dapat mengakibatkan penurunan kinerja KNKT dan wibawa Pemerintah RI dimata Internasional

Pada hakekatnya tugas Investigasi yang dilaksanakan KNKT merupakan satu rangkaian yang melekat dari upaya Pemerintah dalam mencegah terjadinya kecelakaan transportasi, meningkatkan rasa aman dan keselamatan bagi pengguna jasa setiap moda transportasi.

3.3. Strategi Komite Nasional Keselamatan Transporasi

Strategi yang digunakan oleh KNKT di dalam menjalankan kebijakan adalah:

- 1) Membuat Rancangan Undang-undang keselamatan nasional tentang kelembagaan, pendanaan, penyusunan program keselamatan, investigasi kecelakaan serta kampanye keselamatan;
- 2) Mempersiapkan KNKT menjadi lembaga sesuai dengan undang-undang keselamatan nasional yang efektif, efisien, berkelanjutan dan berdaya jangkauan nasional dan internasional, diantaranya

dengan merintis pembentukan perwakilan di tingkat provinsi atau wilayah, serta menata kelengkapan administrasi;

- 3) Meningkatkan profesionalisme dan kinerja KNKT melalui kerjasama dan komunikasi dengan pihak-pihak yang kompeten baik di dalam dan di luar negeri dalam rangka:
 - a. Peningkatan kapasitas sumber daya manusia KNKT melalui rekrutmen, pola pendidikan dan pelatihan, serta standar kompetensi teknis di bidang investigasi;
 - b. Bantuan tenaga ahli dan penelitian dengan lembaga pendidikan, instansi pemerintah, lembaga penelitian dan organisasi terkait.
- 4) Meningkatkan kelengkapan sarana dan prasarana investigasi kecelakaan transportasi, anggaran pembiayaan (termasuk anggaran kontijensi) dan hak keuangan serta fasilitas KNKT dengan mematuhi ketentuan prosedur penyusunan anggaran;
- 5) Meningkatkan kegiatan monitoring dan evaluasi rekomendasi KNKT dengan melakukan inovasi dalam penyelenggaraannya.

3.4. Program dan Kegiatan Komite Nasional Keselamatan Transporasi

Program:

Terlaksananya Investigasi Kecelakaan Transportasi Yang Profesional, Independen, dan Obyektif Untuk Menghasilkan Rekomendasi yang Efektif sesuai dengan Peraturan yang berlaku dan Konvensi Internasional.

Indikator dan Output Kegiatan:

- 1) Penguatan Independensi KNKT
 - a. Penerbitan Undang-undang Keselamatan Nasional;
 - b. Terbentuknya Badan Keselamatan Nasional;
- 2) Ketepatan waktu pelaksanaan investigasi kecelakaan sampai dengan penyusunan laporan final/akhir

- a. Pemenuhan jumlah investigator KNKT yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi;
 - b. Jumlah investigator KNKT;
 - c. Pemenuhan peralatan pendukung kegiatan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi
 - d. Pemenuhan Pendidikan dan pelatihan teknis
 - e. Prosentase laporan penelitian laboratorium mendukung investigasi;
 - f. Prosentase laporan terhadap pelaksanaan investigasi kecelakaan;
 - g. Jumlah partisipasi dalam kegiatan kerjasama investigasi regional maupun internasional.
- 3) Peningkatan efektivitas rekomendasi keselamatan
- a. Jumlah sosialisasi hasil investigasi dan penelitian kecelakaan pada semua moda transportasi;
 - b. Prosentase implementasi rekomendasi.
- 4) Dukungan Manajemen Eselon I
- a. Tersedianya pembayaran gaji dan tunjangan;
 - b. Tersedianya pelayanan operasional dan pemeliharaan kantor.
 - c. Pembangunan Gedung KNKT;
 - d. Jumlah laporan kegiatan pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi.

Tabel 3.1.1 Kegiatan Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024

PROGRAM	INDIKATOR	SATUAN	TARGET				
			2020	2021	2022	2023	2024
Terlaksananya Investigasi Kecelakaan Transportasi Yang Profesional, Independen, dan Obyektif Untuk Menghasilkan Rekomendasi yang Efektif sesuai dengan Peraturan yang berlaku dan Konvensi Internasional	1. Penguatan Independensi KNKT	%	100	100	100	100	100
	2. Ketepatan waktu pelaksanaan Investigasi kecelakaan sampai dengan penyusunan laporan final/akhir	%	100	100	100	100	100
	3. Peningkatan efektivitas rekomendasi keselamatan	%	100	100	100	100	100
	4. Dukungan Manajemen Eselon I	%	100	100	100	100	100

Tabel 3.1.2 Indikator Kinerja Utama (Output) Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024

PROGRAM	INDIKATOR KINERJA UTAMA (OUTPUT)	SATUAN	TAHUN				
			2020	2021	2022	2023	2024
Terlaksananya Investigasi Kecelakaan Transportasi Yang Profesional, Independen, dan Obyektif Untuk Menghasilkan Rekomendasi Yang Efektif Sesuai dengan Peraturan Yang berlaku dan Konvensi Internasional	1. Penguatan Independensi KNKT	%	100	100	100	100	100
	1.1. Penerbitan Undang-undang Keselamatan Nasional	%	25	50	80	100	-
	1.2. Terbentuknya Badan Keselamatan Nasional	%	5	10	20	50	100
	2. Ketepatan waktu pelaksanaan Investigasi kecelakaan sampai dengan penyusunan laporan final/akhir	%	100	100	100	100	100
	2.1. Pemenuhan jumlah investigator KNKT yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi	%	35	50	65	80	95
	2.2. Jumlah investigator KNKT	Org	40	60	75	85	100
	2.3. Pemenuhan peralatan pendukung kegiatan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi	%	70	75	80	85	90
	2.4. Pemenuhan Pendidikan dan pelatihan teknis	%	30	50	65	80	95
	2.5. Prosentase laporan penelitian laboratorium mendukung investigasi	%	60	70	80	90	100

	2.6. Prosentase laporan terhadap pelaksanaan investigasi kecelakaan	%	50	60	70	80	90
	2.7. Jumlah partisipasi dalam kegiatan kerjasama investigasi regional maupun internasional	Kegiatan	25	27	29	30	35
	3. Peningkatan efektivitas rekomendasi keselamatan	%	100	100	100	100	100
	3.1. Jumlah sosialisasi hasil investigasi dan penelitian kecelakaan pada semua moda transportasi	Kegiatan	8	12	12	12	12
	3.2. Prosentase implementasi rekomendasi	%	25	30	40	60	80
	4. Dukungan Manajemen Eselon I	%	100	100	100	100	100
	4.1. Tersedianya pembayaran gaji dan tunjangan	%	100	100	100	100	100
	4.2. Tersedianya pelayanan operasional dan pemeliharaan kantor.	%	100	100	100	100	100
	4.3. Pembangunan Gedung KNKT	%	5	10	20	50	100
	4.4. Jumlah laporan kegiatan pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi	Laporan	5	5	5	5	5

BAB 4

TARGET KINERJA DAN KERANGKA PENDANAAN

4.1. Target Kinerja

Target kinerja diukur dari Indikator Sasaran dan Indikator Kinerja Utama Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024 disusun berdasarkan acuan dari kinerja sasaran Rencana Strategis Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024.

Program	: Terlaksananya Investigasi Kecelakaan Transportasi Yang Profesional, Independen, dan Obyektif Untuk Menghasilkan Rekomendasi Yang Efektif Sesuai dengan Peraturan Yang berlaku dan Konvensi Internasional
Sasaran Program	: Terwujudnya Peningkatan Kinerja Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi
Indikator Kinerja Utama (IKU)	: <ol style="list-style-type: none">1. Penguatan Independensi KNKT;2. Ketepatan waktu pelaksanaan Investigasi kecelakaan sampai dengan penyusunan laporan final/akhir;3. Peningkatan efektivitas rekomendasi keselamatan;4. Dukungan Manajemen Eselon I.
Kegiatan	: <ol style="list-style-type: none">1. Layanan Investigasi2. Layanan Dukungan Manajemen Eselon I3. Layanan Internal (<i>overhead</i>)4. Layanan Perkantoran

Output Kegiatan:

1. Prosentase laporan terhadap pelaksanaan investigasi kecelakaan;
2. Prosentase laporan penelitian laboratorium mendukung investigasi;
3. Jumlah partisipasi dalam kegiatan kerjasama investigasi regional maupun internasional;
4. Jumlah sosialisasi hasil investigasi dan penelitian kecelakaan pada semua moda transportasi;
5. Prosentase implementasi rekomendasi;
6. Penerbitan Undang-undang Badan Keselamatan Nasional;
7. Terbentuknya Badan Keselamatan Nasional;
8. Jumlah laporan kegiatan pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi;
9. Pemenuhan jumlah investigator KNKT yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi;
10. Jumlah investigator KNKT;
11. Pemenuhan Pendidikan dan pelatihan teknis;
12. Pembangunan Gedung KNKT;
13. Pemenuhan peralatan pendukung kegiatan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi;
14. Tersedianya pembayaran gaji dan tunjangan;
15. Tersedianya pelayanan operasional dan pemeliharaan kantor.

Dan secara lebih jelasnya Output dan Sub Output Kegiatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024 dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1 Output dan Sub Output Kegiatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi

OUTPUT KEGIATAN	INDIKATOR	TAHUN				
		2020	2021	2022	2023	2024
Layanan Dukungan Manajemen Eselon I (950)	1. Penerbitan Undang-undang Keselamatan Nasional	1. Penyiapan penyusunan rancangan Pra Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional 2. Penyiapan penyusunan rancangan Pra Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional	1. Penyiapan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional 2. Penyiapan Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional	1. Kajian terhadap Asas/Prinsip Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional 2. Kajian terhadap Asas/Prinsip Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional	1. Kajian terhadap praktik penyelenggaraan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional 2. Kajian terhadap praktik penyelenggaraan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional	1. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Penyiapan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional 2. Kajian Terhadap Implikasi Penerapan Penyiapan Naskah Akademis untuk Rancangan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional

	2. Terbentuknya Badan Keselamatan Nasional	<ol style="list-style-type: none"> 1. Studi Lapangan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 2. Studi Kepustakaan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uji Publik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 2. Menyerahkan Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) kepada DPR dan Pemerintah 3. Menyiapkan rancangan struktur organisasi, dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) sesuai Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyiapkan rancangan struktur organisasi, dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) sesuai Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 2. Menyiapkan analisis jabatan sesuai peta jabatan organisasi dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Studi Lapangan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 2. Studi Kepustakaan Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 3. Menyerahkan Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) kepada DPR dan Pemerintah 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyerahkan Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) kepada DPR dan Pemerintah 2. Menyiapkan rancangan struktur organisasi, dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) sesuai Rancangan Undang-Undang Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) 3. Menyiapkan analisis jabatan sesuai peta jabatan organisasi dan tata kerja Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT)
	3. Pemenuhan jumlah investigator KNKT yang mempunyai kualifikasi dan kompetensi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Standar Kompetensi 2. Menyusun Silabus dan Kurikulum 3. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Standar Kompetensi 2. Menyusun Silabus dan Kurikulum 3. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Standar Kompetensi 2. Menyusun Silabus dan Kurikulum 3. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Standar Kompetensi 2. Menyusun Silabus dan Kurikulum 3. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun Standar Kompetensi 2. Menyusun Silabus dan Kurikulum 3. Melaksanakan Diklat Dasar Investigasi

	4. Jumlah investigator KNKT	1. Perekrutan Full Time investigator KNKT 2. Dasar Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia	1. Perekrutan Full Time investigator KNKT 2. Dasar Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia	1. Perekrutan Full Time investigator KNKT 2. Dasar Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia	1. Perekrutan Full Time investigator KNKT 2. Dasar Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia	1. Perekrutan Full Time investigator KNKT 2. Dasar Perekrutan tenaga ahli sebagai paruh waktu sampai investigator mencukupi/tersedia
	5. Pemenuhan Pendidikan dan pelatihan teknis	1. Melaksanakan Diklat Investigasi	1. Melaksanakan Diklat Investigasi	1. Melaksanakan Diklat Investigasi	1. Melaksanakan Diklat Investigasi	1. Melaksanakan Diklat Investigasi
	6. Jumlah laporan kegiatan pendukung pelaksanaan tugas dan fungsi	1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama	1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama	1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama	1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama	1. Penyusunan Laporan Perencanaan 2. Penyusunan Laporan Keuangan 3. Penyusunan Laporan Kepegawaian dan Umum 4. Penyusunan Laporan Data dan Informasi dan Hubungan Masyarakat 5. Penyusunan Laporan Kerjasama
Layanan Investigasi Kecelakaan Transportasi (001)	1. Prosentase laporan penelitian laboratorium mendukung investigasi	1. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi

	2. Prosentase laporan terhadap pelaksanaan investigasi kecelakaan	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi	1. Penyelenggaraan Pemeriksaan Awal dan Lanjutan Bidang Investigasi 2. Penyusunan Laporan dan Rekomendasi Hasil Investigasi
	3. Jumlah partisipasi dalam kegiatan kerjasama investigasi regional maupun internasional	1. Penyelenggaraan Kegiatan Kerjasama Investigasi Regional dan Internasional	1. Penyelenggaraan Kegiatan Kerjasama Investigasi Regional dan Internasional	1. Penyelenggaraan Kegiatan Kerjasama Investigasi Regional dan Internasional	1. Penyelenggaraan Kegiatan Kerjasama Investigasi Regional dan Internasional	1. Penyelenggaraan Kegiatan Kerjasama Investigasi Regional dan Internasional
	4. Jumlah sosialisasi hasil investigasi dan penelitian kecelakaan pada semua moda transportasi	1. Penyelenggaraan Kegiatan Accident Reviuw Forum (ARF), Forum Group Disccussion (FGD).	2. Penyelenggaraan Kegiatan Accident Reviuw Forum (ARF), Forum Group Disccussion (FGD).	3. Penyelenggaraan Kegiatan Accident Reviuw Forum (ARF), Forum Group Disccussion (FGD).	4. Penyelenggaraan Kegiatan Accident Reviuw Forum (ARF), Forum Group Disccussion (FGD).	5. Penyelenggaraan Kegiatan Accident Reviuw Forum (ARF), Forum Group Disccussion (FGD).
	5. Prosentase implementasi rekomendasi	1. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi	1. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi	1. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi	1. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi	1. Pos Koordinasi Monitoring Kecelakaan Transportasi
	Layanan Perkantoran (994)	1. Tersedianya pembayaran gaji dan tunjangan	1. Pembayaran Gaji dan Tunjangan	1. Pembayaran Gaji dan Tunjangan	1. Pembayaran Gaji dan Tunjangan	1. Pembayaran Gaji dan Tunjangan
	2. Tersedianya pelayanan operasional dan pemeliharaan kantor	1. Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	1. Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	1. Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	1. Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran	1. Penyelenggaraan Operasional dan Pemeliharaan Perkantoran

Layanan Sarana dan Prasarana Internal (Overhead) (951)	1. Pembangunan Gedung KNKT	1. Penyusunan master plan gedung 2. Penyusunan <i>Detail Engineering Design</i> 3. Penyusunan Amdal 4. Pengadaan Tanah dan Gedung 5. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)	1. Penyusunan master plan gedung 2. Penyusunan <i>Detail Engineering Design</i> 3. Penyusunan Amdal 4. Pengadaan Tanah dan Gedung 5. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)	1. Penyusunan master plan gedung 2. Penyusunan <i>Detail Engineering Design</i> 3. Penyusunan Amdal 4. Pengadaan Tanah dan Gedung 5. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)	1. Penyusunan master plan gedung 2. Penyusunan <i>Detail Engineering Design</i> 3. Penyusunan Amdal 4. Pengadaan Tanah dan Gedung 5. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)	1. Penyusunan master plan gedung 2. Penyusunan <i>Detail Engineering Design</i> 3. Penyusunan Amdal 4. Pengadaan Tanah dan Gedung 5. Ijin Mendirikan Bangunan (IMB)
	2. Pemenuhan peralatan pendukung kegiatan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi	1. Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi 2. Pengembangan server dan laboratorium tiap moda 3. Pembuatan system administrasi perkantoran secara elektronik 4. Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran 5. Pengadaan Kendaraan Dinas	1. Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi 2. Pengembangan server dan laboratorium tiap moda 3. Pembuatan system administrasi perkantoran secara elektronik 4. Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran 5. Pengadaan Kendaraan Dinas	1. Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi 2. Pengembangan server dan laboratorium tiap moda 3. Pembuatan system administrasi perkantoran secara elektronik 4. Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran 5. Pengadaan Kendaraan Dinas	1. Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi 2. Pengembangan server dan laboratorium tiap moda 3. Pembuatan system administrasi perkantoran secara elektronik 4. Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran 5. Pengadaan Kendaraan Dinas	1. Pengadaan perangkat pengolah data dan komunikasi 2. Pengembangan server dan laboratorium tiap moda 3. Pembuatan system administrasi perkantoran secara elektronik 4. Pengadaan peralatan fasilitas perkantoran 5. Pengadaan Kendaraan Dinas

4.2. Kerangka Pendanaan

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

Tabel 4.2. Matriks Pendanaan Komite Nasional Keselamatan Transportasi Tahun 2020-2024

Dalam ribuan (000)

NO.	OUTPUT KEGIATAN	ALOKASI PENDANAAN					
		2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL (Rp.000)
1.	Program KNKT Tahun 2020-2024	46.965.065	123.194.679	148.194.679	173.194.679	107.146.793	598.695.895

BAB 5

PENUTUP

Dokumen Rencana Strategis KNKT Tahun 2020-2024 ini merupakan acuan bagi KNKT untuk menyusun Rencana Kinerja Tahunan serta untuk melakukan evaluasi tahunan berdasarkan pencapaian yang diukur dengan beberapa indikator kinerja. Dengan adanya Renstra ini, diharapkan KNKT dapat mewujudkan pelaksanaan tugas dan fungsinya secara maksimal sebagaimana diperintahkan oleh Peraturan Perundangan, serta mendukung terwujudnya visi dan misi pembangunan Perhubungan tingkat Nasional. Keberhasilan pelaksanaan Rencana Strategis (Renstra) KNKT Tahun 2020-2024 tergantung pada sikap mental, tekad, semangat, ketaatan dan disiplin seluruh komponen yang ada di KNKT dan dukungan dari para Penyelenggara Negara lainnya serta masyarakat secara umum untuk konsisten melaksanakan seluruh program lima tahunan sebagaimana yang tercantum dalam dokumen Renstra ini.

Dalam kaitan itu, seluruh penyelenggara pemerintahan, masyarakat dan seluruh *stakeholder* di bidang perhubungan harus secara bersungguh-sungguh melaksanakan program-program pembangunan yang tertuang dalam Rencana Strategis (Renstra) KNKT tahun 2020-2024 sehingga KNKT benar-benar memberikan kontribusi yang positif untuk peningkatan keselamatan transportasi di Indonesia.

LAMPIRAN 1

MATRIKS KINERJA DAN PENDANAAN KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI

KODE											Program/Kegiatan		Lok.	Target					Anggaran (Dalam ribu)					
KL	UNIT	SS	IKSS	SP	IKP	KEG	SK	IKK	OUT	sOUT				SATKER	2020	2021	2022	2023	2024	2020	2021	2022	2023	2024
022	01			13	01	1937					901274	KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI								46.965.065	123.194.679	148.194.679	173.194.679	107.146.793
022	01			13	01	1937						Pelayanan Pemeriksaan Lanjutan Kecelakaan Moda Transportasi								46.965.065	123.194.679	148.194.679	173.194.679	107.146.793
022	01			13	01	1937	01					Peningkatan kinerja pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi												
022	01			13	01	1937	01	01				-Persentase penyelesaian penyusunan laporan final/akhir investigasi kecelakaan transportasi			51 Laporan	51 Laporan	51 Laporan	51 Laporan	51 Laporan	14.490.868	38.011.186	45.724.828	53.438.470	33.059.680
022	01			13	01	1937	01	01	001				layanan investigasi		51 Laporan	51 Laporan	51 Laporan	51 Laporan	51 Laporan	14.490.869	38.011.189	45.724.831	53.438.474	33.059.683
022	01			13	01	1937	01	01				- Jumlah laporan kegiatan pendukung kegiatan pelaksanaan tugas dan fungsi			1 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	8.629.563	22.636.320	27.229.928	31.823.535	19.687.612
022	01			13	01	1937	01	01	950				Layanan Dukungan Manajemen Eselon I		1 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	1 Layanan	8.629.564	22.636.323	27.229.931	31.823.539	19.687.615
022	01			13	01	1937	01	01				-Tersedianya Jumlah sarana dan prasarana			8 Paket	8 Paket	8 Paket	8 Paket	8 Paket	4.700.000	12.328.632	14.830.491	17.332.351	10.722.649
022	01			13	01	1937	01	01	951				Layanan Sarana Dan Prasarana Internal		8 Paket	8 Paket	8 Paket	8 Paket	8 Paket	4.700.001	12.328.634	14.830.495	17.332.355	10.722.652
022	01			13	01	1937	01	01				- Tersedianya pembayaran Gaji dan Tunjangan			12 Bulan	12 Bulan	12 Bulan	12 Bulan	12 Bulan	19.144.634	50.218.541	60.409.432	70.600.323	43.676.851
022	01			13	01	1937	01	02				- Tersedianya pelayanan operasional dan pemeliharaan kantor												
022	01			13	01	1937	01	01	994				Layanan Perkantoran		12 Bulan	12 Bulan	12 Bulan	12 Bulan	12 Bulan	19.144.634	50.218.541	60.409.432	70.600.323	43.676.851

Lampiran 2
Matriks Kerangka Regulasi

No.	Arah Kerangka Regulasi dan / atau Kebutuhan Regulasi	Urgensi Pembentukan Berdasarkan Evaluasi Regulasi Eksisting, Kajian Dan Penelitian	Unit Penanggung jawab	Unit Terkait/ Institusi	Target Penyelesaian
1	Penguatan Independensi KNKT	<ul style="list-style-type: none"> - Pengembangan organisasi KNKT - Penerbitan Undang-Undang Badan Keselamatan Nasional - Terbentuknya Badan Keselamatan Nasional 	Bagian Tata Usaha	Biro Kepegawaian Dan Biro Hukum	2023
2	Peningkatan Efektivitas Rekomendasi Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> - Sosialisasi hasil investigasi dan penelitian kecelakaan pada semua moda transportasi - Implementasi rekomendasi 	Bagian Pelayanan Investigasi dan Kerjasama	<ul style="list-style-type: none"> - Direktorat Jenderal Perhubungan Darat - Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - Direktorat Jenderal Perhubungan Udara - Direktorat Jenderal Perkeretaapian 	2020