



NASKAH AKADEMIK  
HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA BAGI ANGGOTA DAN  
INVESTIGATOR KOMITE NASIONAL KESELAMATAN  
TRANSPORTASI

2022

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kita panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia-Nya penyusunan Naskah Akademik tentang Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi ini dapat disusun dalam waktu relatif tidak terlalu lama. Naskah Akademik ini merupakan tindak lanjut Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi serta peraturan lainnya terkait dengan rencana pemberian tunjangan kehormatan dan/atau hak keuangan dan fasilitas lainnya bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Penyusunan Naskah Akademik ini akan menjadi tolak ukur dan merupakan pengantar untuk menyampaikan rancangan Peraturan Presiden tentang Hak keuangan dan fasilitas lainnya bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang akan diusulkan melalui Kementerian Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi guna mendapat pertimbangan dari Kementerian Keuangan untuk ditetapkan menjadi peraturan presiden.

Jakarta, ~~20 Juli~~ ~~18 Oktober~~ 28  
November 2022

Formatted

Formatted: Indent: Left: 10,25 cm

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... i  
DAFTAR ISI ..... ii  
BAB I ..... 1  
PENDAHULUAN ..... 1  
A. LATAR BELAKANG ..... 1  
B. PERMASALAHAN ..... 87  
C. MAKSUD DAN TUJUAN ..... 98  
BAB II ..... 10  
DASAR HUKUM ..... 10  
BAB III ..... 1244  
KEWENANGAN, TUGAS, HASIL, RESIKO, DAN BEBAN KERJA ..... 1244  
A. KEWENANGAN ..... 1244  
B. TUGAS DAN FUNGSI ..... 1244  
BAB IV ..... 463733  
HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA ..... 463733  
A. KEADAAN SAAT INI ..... 463733  
B. REFERENSI HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA PADA LEMBAGA PEMERINTAH NON SRUKTURAL DAN LUAR NEGERI ..... 473834  
C. KELAS JABATAN INVESTIGATOR ..... 604943  
D. MATERI MUATAN PERATURAN PRESIDEN ..... 625445  
E. DATA KECELAKAAN KNKT ..... 685549  
BAB V ..... 735852  
PROYEKSI KEBUTUHAN ANGGARAN ..... 735852  
A. DAMPAK PADA ANGGARAN PEMBIAYAAN ..... 735852  
B. NILAI TAMBAH BAGI MASYARAKAT ..... 755953  
BAB VI ..... 766054  
PENUTUP ..... 766054  
A. KESIMPULAN ..... 766054  
B. SARAN ..... 766054  
KATA PENGANTAR .....  
DAFTAR ISI .....  
BAB I .....  
PENDAHULUAN .....  
A. LATAR BELAKANG .....  
B. PERMASALAHAN ..... 998  
C. MAKSUD DAN TUJUAN ..... 10109

Formatted: Line spacing: 1,5 lines

Formatted: Space Before: 0 pt, Line spacing: 1,5 lines

Field Code Changed

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Space After: 0 pt, Line spacing: 1,5 lines

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

<u>BAB II</u> .....	<u>121210</u>
<u>DASAR HUKUM</u> .....	<u>121211</u>
<u>BAB III</u> .....	<u>131312</u>
<u>KEWENANGAN, TUGAS, HASIL, RESIKO, DAN BEBAN KERJA</u> .....	<u>131312</u>
<u>A. KEWENANGAN</u> .....	<u>131312</u>
<u>B. TUGAS DAN FUNGSI</u> .....	<u>131312</u>
<u>BAB IV</u> .....	<u>363630</u>
<u>HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA</u> .....	<u>363630</u>
<u>A. KEADAAN SAAT INI</u> .....	<u>363630</u>
<u>B. REFERENSI HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA PADA LEMBAGA- PEMERINTAH NON SRUKTURAL DAN LUAR NEGERI</u> .....	<u>373731</u>
<u>C. KELAS JABATAN INVESTIGATOR</u> .....	<u>464639</u>
<u>D. MATERI MUATAN PERATURAN PRESIDEN</u> .....	<u>484841</u>
<u>BAB V</u> .....	<u>555547</u>
<u>PROYEKSI KEBUTUHAN ANGGARAN</u> .....	<u>555547</u>
<u>A. DAMPAK PADA ANGGARAN PEMBIAYAAN</u> .....	<u>555548</u>
<u>B. NILAI TAMBAH BAGI MASYARAKAT</u> .....	<u>565749</u>
<u>BAB VI</u> .....	<u>575850</u>
<u>PENUTUP</u> .....	<u>575850</u>
<u>A. KESIMPULAN</u> .....	<u>575851</u>
<u>B. SARAN</u> .....	<u>575851</u>

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Line spacing: 1,5 lines

Formatted: Left, Line spacing: single

## BAB I PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri lebih dari 17.000 pulau, berada pada sepanjang garis khatulistiwa, di antara dua benua dan dua samudera mempunyai posisi dan peranan penting dan strategis dalam hubungan antar bangsa. Dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara, meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan negara, mempererat hubungan antar bangsa, memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, maka perlu ketersediaan sarana transportasi yang aman, nyaman, sehat dan selamat.

Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, serta berperan di dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan, baik dalam pembangunan, politik ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan, sehingga ketersediaan sarana transportasi yang mampu memberikan jaminan rasa aman, nyaman, sehat dan selamat, merupakan hal yang sangat penting dan harus dilaksanakan. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah ~~yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang~~, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

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.

Kecelakaan transportasi tidak hanya mengakibatkan korban jiwa dan kendaraan, tetapi juga berdampak pada penurunan kepercayaan masyarakat terhadap transportasi Indonesia. Hal ini pernah terjadi dengan penurunan

kategori oleh Federal Aviation Administration (FAA), otoritas penerbangan sipil Amerika yang menempatkan Indonesia di Level II, juga larangan terbang bagi seluruh maskapai Indonesia ke Eropa. Penurunan kepercayaan masyarakat juga berdampak pada keengganan masyarakat, utamanya warga asing, menggunakan maskapai penerbangan Indonesia. Hal lain adalah tingginya premi asuransi bagi perusahaan transportasi Indonesia, utamanya penerbangan dan pelayaran. Kondisi ini jelas merugikan perekonomian nasional dan industri transportasi yang pada akhirnya biaya akan dibebankan kepada masyarakat sebagai pengguna sarana transportasi.

Formatted: English (United Kingdom)

Upaya dalam mewujudkan transportasi yang aman, nyaman dan sehat yaitu dengan meningkatkan kepastian keselamatan dan keamanan transportasi, dan hal ini dapat diketahui dengan semakin menurunnya tingkat kecelakaan transportasi, dan menurunnya tingkat kualitas kecelakaan transportasi (penurunan jumlah korban). Upaya menurunkan tingkat kecelakaan dapat dilakukan secara proaktif (peningkatan keselamatan berdasar program kegiatan), prediktif (peningkatan keselamatan berdasar data) dan reaktif (pelaksanaan investigasi untuk perbaikan sistem keselamatan). Untuk mewujudkan upaya penurunan kecelakaan transportasi ini diantaranya dengan secara reaktif perlu adanya lembaga/organisasi yang mumpuni dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi, sehingga penyebab kecelakaan dan tindakan perbaikan dapat dilaksanakan agar tidak terulang kembali kecelakaan transportasi karena penyebab yang sama.

Formatted

Formatted

Berdasarkan regulasi di sektor transportasi yang berlaku saat ini, keberadaan lembaga investigasi kecelakaan transportasi sudah tercantum sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari penyelenggaraan transportasi nasional. Dijelaskan di dalam Pasal 175 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang berbunyi:

Pasal 175

- (1) Pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api dilakukan oleh Pemerintah.
- (2) Pemeriksaan dan Penelitian sebagaimana dimaksud ayat (1) dilakukan oleh suatu badan yang dibentuk atau ditugaskan oleh Pemerintah.

Selain itu dijelaskan di dalam Pasal 256 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berbunyi:

Formatted: Font: 12 pt

Pasal 256

- (1) Investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh KNKT untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.
- (2) Investigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal.

Kemudian dijelaskan pada Pasal 357 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berbunyi:

Pasal 357

- (1) Pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia.
- (2) Pelaksanaan Investigasi dan penyelidikan lanjutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Komite Nasional yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden.
- (3) Komite Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah institusi yang independent yang menjalankan tugas dan fungsinya serta memiliki keanggotaan yang dipilih berdasarkan standar kompetensi melalui uji kepatuhan dan kelayakan oleh Menteri.
- (4) Komite Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (2) bertugas melakukan investigasi, penelitian, penyelidikan lanjutan, laporan akhir, dan memberikan rekomendasi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama.
- (5) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) wajib dan segera ditindaklanjuti oleh para pihak terkait.

~~Di Indonesia lembaga yang memiliki tugas dan fungsi melakukan investigasi kecelakaan transportasi yaitu Komite Nasional Keselamatan Transportasi, yang selanjutnya disebut sebagai KNKT. KNKT merupakan lembaga non-struktural yang bernaung di bawah Kementerian Perhubungan, yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang telah diperbarui dengan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional~~

### ~~Keselamatan Transportasi.~~

Investigasi yang independen ~~diperlukan agar, memberi gambaran bahwa KNKT~~ mampu melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi secara mandiri, tidak ~~terdapat ketergantungan dengandapat dipengaruhi oleh~~ 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.

Ketentuan mengenai independensi otoritas investigasi kecelakaan transportasi untuk perkeretaapian, pelayaran, penerbangan dan lalu lintas angkutan jalan diatur dalam Pasal 3 dan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang berbunyi:

#### Pasal 3

“Investigasi Kecelakaan Transportasi diselenggarakan untuk mengungkap suatu peristiwa kecelakaan transportasi secara profesional dan independen guna memperoleh data dan fakta penyebab terjadinya kecelakaan transportasi.”

#### Pasal 4

“Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi.”

Di Indonesia lembaga yang memiliki tugas dan fungsi melakukan investigasi kecelakaan transportasi seperti diamanatkan undang-undang yaitu Komite Nasional Keselamatan Transportasi, yang selanjutnya disebut sebagai KNKT. KNKT merupakan lembaga non struktural yang bernaung di bawah Presiden, yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 5 tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang diperbaharui dengan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 dan diperbarui kembali dengan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

KNKT mempunyai visi yaitu “Dalam rangka mencapai keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independen, objektif 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 disingkat RPJP, 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. 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.

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

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

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.

KNKT sebagai lembaga pelaksana investigasi keselamatan dituntut untuk selalu mematuhi ketentuan dan standar baik internasional maupun nasional yang berlaku. KNKT bertanggung jawab dan sebagai pemberi rekomendasi keselamatan dituntut untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia dalam bidang investigasi termasuk kapasitas dalam penguasaan perkembangan teknologi transportasi. Selain itu KNKT juga diharapkan mampu memainkan peranan penting di dalam untuk turut serta mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal (aman dan nyaman) dengan mengikuti -

-Mengikuti perkembangan metoda investigasi untuk meningkatkan kemampuan lembaga dan menjadi wakil negara dalam forum internasional, utamanya bidang investigasi keselamatan.

~~KNKT sebagai lembaga pelaksana investigasi keselamatan yang bertanggung jawab dan sebagai pemberi rekomendasi keselamatan dituntut untuk meningkatkan kemampuan sumber daya manusia dalam bidang investigasi termasuk kapasitas dalam penguasaan perkembangan teknologi transportasi. Selain itu KNKT juga diharapkan mampu memainkan peranan penting di dalam turut serta mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang handal (aman dan nyaman).~~

KNKT juga merupakan representasi nasional di dalam upaya mewujudkan keselamatan transportasi. Keselamatan transportasi saat ini sudah menjadi faktor penting di dalam globalisasi transportasi. Hampir setiap Negara dituntut untuk memiliki lembaga investigasi kecelakaan transportasi yang mumpuni. Keberadaan Indonesia sebagai anggota dari asosiasi transportasi internasional seperti ICAO, IMO, dll, menjadi faktor penting yang menjadi alasan meningkatkan profesionalisme tugas dan fungsi dari KNKT.

Dengan menganalisa kondisi KNKT saat ini, maka sudah selayaknya KNKT menjadi organisasi yang lebih profesional dan kompetitif, menjadi semakin penting. Regulasi menghendaki peran KNKT yang lebih ditingkatkan lagi dibandingkan dengan peran yang sudah berjalan saat ini. Peningkatan peran KNKT seperti yang diharapkan oleh undang-undang, serta regulasi internasional yang sudah diratifikasi oleh Pemerintah Indonesia, pada akhirnya mengharuskan terwujudnya organisasi KNKT yang lebih profesional,

kompetitif, dan memiliki kewenangan yang lebih. Secara kelembagaan juga regulasi di sektor transportasi bahkan KNKT telah menjadi lembaga independen yang berada di bawah Presiden.

-Selain didukung oleh organisasi yang profesional perlu didukung oleh SDM yang profesional pula sehingga investigasi dapat terlaksana dengan tepat sasaran untuk peningkatan keselamatan. Investigasi keselamatan adalah kegiatan yang spesifik yang sampai saat ini belum ada pendidikan khusus investigasi di Indonesia. Pengalaman, pengetahuan dan profesionalisme calon investigator perlu ditambah dengan pelatihan khusus terkait investigasi. SDM yang professional perlu yang dibarengi dengan peningkatan kesejahteraan yang memadai melalui pemberian tunjangan, Hak keuangan dan fasilitas lainnya. Pengaturan tentang tunjangan, hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diberikan selama ini untuk Anggota dan Investigator KNKT ditetapkan pada Peraturan Presiden Nomor 89 Tahun 2016 tentang Hak Keuangan Dan Fasilitas Lainnya Bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi Dan Investigator. Diatur dalam Pasal 7 Peraturan Presiden Nomor 89 Tahun 2016, yang berbunyi:

Pasal 7

- (1) Fasilitas lainnya bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Investigator sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 diberikan dalam bentuk biaya perjalanan dinas.
- (2) Biaya perjalanan dinas bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon I.b atau Jabatan Pimpinan Tinggi Madya di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- (3) Biaya perjalanan dinas bagi Investigator sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan setara dengan biaya perjalan dinas pejabat eselon III atau jabatan administrator di lingkungan Kementerian Perhubungan.
- (4) Pelaksanaan ketentuan pemberian fasilitas biaya perjalanan dinas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan pertimbangan sebagaimana uraian di atas, maka untuk peningkatan kesejahteraan Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator

Formatted

Formatted

~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT yang dalam pelaksanaan tugasnya harus sudah siaga berada di lokasi kecelakaan transportasi dalam kurun waktu kurang dari 24 jam dan sesuai dengan amanat Pasal 31 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 yang berbunyi:

Formatted

Pasal 31

- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai hak keuangan dan fasilitas lainnya bagi Ketua, Wakil Ketua, dan anggota KNKT, serta investigator diatur dengan Peraturan Presiden.

Maka dengan ini telah disiapkan Rancangan Perubahan Peraturan Presiden tentang Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

## B. PERMASALAHAN

1. Ketentuan dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 89 Tahun 2016 tentang Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Investigator dirasa kurang sesuai dalam peningkatan kesejahteraan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT ~~yang memiliki jika dibandingkan dengan beban kerja dan tanggung jawabnya. siap siaga selama 24 jam dalam menerima laporan kasus kecelakaan transportasi yang terjadi diseluruh Indonesia.~~
2. Perhatian terhadap resiko dan beban kerja yang diterima dengan hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diberikan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT dirasa kurang sesuai dalam ~~peningkatan~~ kebutuhan mutu, prestasi, pengabdian, dan kualitas kinerja.
3. Besaran Hak Keuangan dan Fasilitas lainnya yang diberikan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi menjadi salah satu faktor utama sulitnya KNKT dalam menjanging dan/atau mencari calon Ketua, Wakil Ketua, ~~dan~~ Anggota KNKT dan investigator KNKT. Sebagian besar calon menilai bahwa tugas dan tanggung jawab tidak setara dengan hak keuangan yang diterima. Hal ini terbukti

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

dengan pengunduran diri beberapa calon investigator yang telah lulus seleksi penerimaan, setelah mengetahui hak keuangan yang akan diterima sebagai investigator.

4. Besaran Hak Keuangan dan Fasilitas lainnya yang diterima oleh Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator sangat jauh dibawah rata-rata jika dibandingkan dengan diLembaga Pemerintah Non Struktural lainnya maupun lembaga invesigasi serupa yang berada di Luar Negeri, sangat jauh dibawah rata-rata.
5. Latar belakang pekerjaan dan pengalaman yang dimiliki oleh Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi yaitu berasal dari para professional dengan pengalaman yang tinggi seperti Pilot, Kapten Kapal, Pejabat Tinggi TNI, POLRI, dan pejabat tinggi lembaga pemerintahan lainnya yang jika bekerja di sector swasta atau institusi pemerintah lainnya dapat memiliki nominal gaji yang sangat tinggi, dibandingkan dengan besaran hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diberikan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

### C. MAKSUD DAN TUJUAN

1. Untuk menyesuaikan peningkatan kesejahteraan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT yang memiliki beban kerja dan tanggung jawab yang besar. siap siaga selama 24 jam dalam menerima laporan kasus kecelakaan transportasi yang terjadi diseluruh Indonesia.
2. Untuk meningkatkan perhatian,penyesuaian terhadap resiko dan beban kerja yang diterima dengan hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diberikan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT yang dirasa kurang sesuai dalam peningkatan mutu, prestasi, pengabdian, dan kualitas kinerja.
3. Untuk mempermudah dalam proses penjarangan dan/atau pencarianmeningkatkan minat bagi calon Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan TransportasiKNKT sehingga diperoleh kandidat terbaik sebagai Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT.
4. Untuk penyesuaian-penyetaraan besaran hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diterima oleh Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator di-dengan

Formatted: Indonesian

Lembaga Pemerintah Non Struktural lainnya maupun lembaga investigasi serupa yang berada di Luar Negeri sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya.

5. Untuk penyesuaian besaran hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diterima ~~dengan~~ berdasar latar belakang pekerjaan dan pengalaman yang dimiliki oleh Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi ~~yaitu~~ yang berasal para profesional dengan pengalaman yang tinggi seperti dari Pilot, Kapten Kapal, Pejabat Tinggi TNI, POLRI, dan pejabat tinggi lembaga pemerintahan lainnya yang memiliki nominal gaji sangat tinggi.

~~5-6.~~ Pencegahan gratifikasi kepada Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT dari pihak-pihak yang diinvestigasi dengan harapan mengurangi atau menutupi kekurangan atau kelemahan pihak yang diinvestigasi. Hal ini dapat merusak kualitas investigasi yang pada akhirnya tidak dapat memberikan pencegahan kecelakaan serupa.

Formatted: Font: Bold

## BAB II DASAR HUKUM

1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia nomor 47221);
3. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia nomor 4849);
4. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia nomor 4956);
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia nomor 5025);
6. Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi;
7. Peraturan Presiden Nomor 89 Tahun 2016 tentang Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Investigator; dan
8. Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 154).

### BAB III

## KEWENANGAN, TUGAS, HASIL, RESIKO, DAN BEBAN KERJA

### A. KEWENANGAN

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merupakan Lembaga non struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden Republik Indonesia sebagaimana telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor ~~402-102~~ Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi. ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT mempunyai tanggung jawab untuk melakukan investigasi kecelakaan transportasi sesuai standar investigasi kecelakaan transportasi yang diatur dalam undang-undang bidang transportasi dan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi ~~dan serta mengacu~~ berbagai peraturan internasional antara lain *Annex 13 International Civil Aviation Organization (ICAO)* dan *International Maritime Organization (IMO)*.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi di pimpin oleh seorang Ketua. Susunan keanggotaan KNKT terdiri dari Ketua merangkap Anggota, Wakil Ketua merangkap Anggota dan 4 (empat) orang Anggota yang terdiri dari Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan (Kasubkom IK) moda Penerbangan, Kasubkom IK moda Pelayaran, Kasubkom IK moda Perkeretaapian, dan Kasubkom IK moda Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). Ketua KNKT merupakan pemimpin dari Anggota KNKT, Sekretariat KNKT secara fungsional, Investigator KNKT dan Tenaga Ahli KNKT.

Formatted

Formatted

Formatted

Formatted: English (United Kingdom)

### B. TUGAS DAN FUNGSI

Komite Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai tugas yaitu melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, secara profesional dan independent, memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait, dan memberikan laporan hasil kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi. Investigasi kecelakaan transportasi ~~tertentu~~ yang dilakukan oleh KNKT diselenggarakan untuk mengungkap suatu peristiwa kecelakaan transportasi tanpa ~~men cari siapa yang menunjuk kesalahan seseorang~~

Formatted



~~atau kelompok salah dan/atau menentukan pihak yang~~ bertanggung jawab, ~~menanggung kerugian~~. Oleh karena itu, KNKT harus mampu mencari faktor penyebab dan/atau faktor yang berkontribusi secara tepat, ~~serta membuat rekomendasi keselamatan yang tepat untuk mencegah kecelakaan dengan penyebab yang sama~~.

Formatted

Formatted

Formatted: Indonesian

~~Tugas dan fungsi KNKT adalah khusus, spesifik dan unik dalam investigasi yang tidak mencari kesalahan dan menunjuk pertanggungjawaban tidak dimiliki oleh instansi lain. Pada umumnya Lembaga Pemerintah yang ada, akan menentukan pihak yang bersalah untuk diproses di pengadilan. Perbedaan ini membutuhkan keahlian, pengalaman dan kualifikasi yang berbeda. Pelatihan khusus yang saat ini di Indonesia hanya dimiliki oleh KNKT juga diperlukan untuk menjamin kemampuan investigator dalam melaksanakan tugasnya.~~

~~Ketua KNKT, Wakil Ketua atau Anggota KNKT juga memiliki kewenangan untuk mewakili KNKT atau mewakili Negara dalam beberapa kegiatan utamanya yang terkait investigasi, seperti di ICAO atau ISASI (International Society of Air Safety Investigator) untuk penerbangan dan IMO atau MAIF (Marine Accident Investigation Forum) untuk pelayaran.~~

Formatted: Indent: Left: 0 cm, First line: 0 cm

~~Dalam melaksanakan tugasnya KNKT berkoordinasi dengan Menteri Perhubungan.~~ Untuk menjalankan tugas KNKT mempunyai fungsi sebagai berikut

Formatted: Indent: First line: 1 cm

:

1. Permintaan data dan keterangan kepada perseorangan, pelaku, pejabat instansi terkait, instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
2. Pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan transportasi;
3. Penyusunan laporan hasil ~~pelaksanaan~~ investigasi;
4. Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
5. Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi;
6. Pelaksanaan evaluasi, pemantauan, klarifikasi, pengkajian dan sosialisasi atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi; ~~dan~~

## 7. Penyelenggaraan sistem informasi investigasi kecelakaan transportasi.:-

~~Pengembangan sumber daya manusia agar mampu melaksanakan investigasi sesuai dengan ketentuan baik nasional maupun internasional; dan~~  
~~Pengadaan peralatan dan fasilitas sesuai dengan perkembangan teknologi dan metoda investigasi untuk mendukung terlaksananya investigasi;~~  
~~Mewakili negara dalam investigasi yang dilaksanakan oleh negara lain yang melibatkan kepentingan Indonesia; dan~~  
7. ~~Mewakili Negara dalam forum internasional seperti ICAO dan ISASI untuk moda Penerbangan atau IMO atau MAIF untuk moda Pelayaran.~~

Dalam melaksanakan tugas dan fungsi, KNKT bersifat ~~mendir~~independen, professional, bertanggung jawab atas obyektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi, mentaati peraturan perundang-undangan dan menjaga kerahasiaan data, dokumen, dan informasi investigasi kecelakaan transportasi.

Dalam menjalankan tugas dan fungsi KNKT Ketua, Wakil Ketua atau Anggota KNKT memiliki peran penting untuk mewakili KNKT atau mewakili Negara dalam beberapa kegiatan utamanya yang terkait investigasi, seperti di ICAO atau ISASI (*International Society of Air Safety Investigator*) untuk penerbangan dan IMO atau MAIF (*Marine Accident Investigation Forum*) untuk pelayaran.

Susunan keanggotaan KNKT saat ini yaitu terdiri atas 1 (satu) orang Ketua merangkap Anggota KNKT yang berasal dari Non PNS, ~~1 (satu) orang Wakil Ketua KNKT merangkap Anggota KNKT yang berasal dari PNS yang diberhentikan sementara sebagai PNSnya, dan 42 (empat) orang Anggota KNKT yang berasal dari Non PNS dan PNS yang diberhentikan sementara sebagai PNSnya.~~ Untuk mendukung kelancaran pelaksanaan tugas KNKT dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi KNKT dibantu oleh investigator, investigator KNKT diisi oleh Non PNS, PNS dan Jabatan Fungsional di bidang investigasi kecelakaan transportasi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Saat ini Investigator keselamatan transportasi KNKT pada moda Perkeretaapian berjumlah 6-7 (enam/tujuh) orang investigator yang terdiri dari 56 (enamjima) orang PNS dan 1 (satu) orang Non PNS, moda Penerbangan berjumlah 10 (sepuluh) orang investigator yang terdiri dari 3 (tiga) orang PNS dan 7 (tujuh) orang Non PNS, moda Pelayaran berjumlah 109 (sepuluhsembilan)

Formatted: Strikethrough

Formatted: Normal, Right: 0 cm, Line spacing: single, No bullets or numbering

Formatted: Font: 11 pt

Formatted: Font: 11 pt

Formatted: Font: 11 pt

Formatted: Normal, Left, Indent: Left: 0 cm, First line: 0 cm, Right: 0 cm, Line spacing: single

Formatted: Font: Italic

Formatted: Font: Italic

Formatted: Not Highlight

Formatted: Not Highlight

Formatted: Not Highlight

Formatted: Not Highlight

Formatted: Not Highlight

Formatted: Not Highlight

orang investigator yang terdiri dari 3 (tiga) orang PNS, dan 6 (enam) orang Non PNS dan moda Lalu Lintas Angkutan Jalan berjumlah 9 (sembilan) orang investigator yang terdiri dari 7 (tujuh) orang PNS dan 2 (dua) orang Non PNS.

Berdasarkan Peraturan Ketua KNKT Nomor: PK/005/VII/KNKT/2020 tentang Tata Cara dan Prosedur Pemberitahuan Kecelakaan Transportasi, Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi, dan Laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi. Tugas dan fungsi Jabatan Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai- tugas dan fungsi diuraikan sebagai berikut :

1. Ketua KNKT memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut:memimpin pelaksanaan tugas dan fungsi KNKT dalam perencanaan, pengendalian, dan pelaksanaan lembaga, menjamin terlaksananya investigasi kecelakaan transportasi sampai dengan ditetapkan faktor penyebab kecelakaan transportasi dan pelaporan akhir hasil investigasi serta monitoring dan evaluasi rekomendasi hasil investigasi. Dalam melaksanakan tugasnya Ketua mempunyai fungsi sebagai berikut :
  - a. Memimpin pelaksanaan tugas KNKT.
  - b. Bertanggung jawab terhadap semua proses kewajiban KNKT.
  - c. Bertanggung jawab terhadap pengembangan dan kemampuan organisasi KNKT.
  - d. Berkoordinasi dengan instansi pemerintah dan institusi luar negeri yang terkait.
  - e. Menetapkan dan menerbitkan Surat Perintah Tugas untuk anggota tim yang akan melakukan investigasi kecelakaan transportasi.
  - f. Bertanggung jawab terhadap pengolahan, pengalisan dan pengkajian data secara sistematis dan obyektif untuk menentukan penyebab terjadinya kecelakaan transportasi.
  - g. Bertanggung jawab terhadap pelaksanaan penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi dan pemberian rekomendasi kepada pihak terkait.
  - h. Bertanggung jawab terhadap pemantauan tindak lanjut rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi.
  - i. Bertanggung jawab terhadap pelaksanaan kerjasama dengan institusi terkait untuk peningkatan kemampuan, keterampilan dan keahlian

**Formatted:** Indent: Left: 2 cm, Hanging: 0,75 cm, Numbered + Level: 3 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,6 cm + Indent at: 2,26 cm

investigator keselamatan transportasi dan personil KNKT lainnya.

j. Mengangkat dan memberhentikan investigator keselamatan transportasi dan Tenaga Ahli.

k. Menyampaikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

l. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas KNKT kepada Presiden.

m. Memantau dan mengevaluasi pelaksanaan anggaran KNKT.

n. Menyampaikan laporan akuntabilitas kinerja KNKT.

a. Pemimpin Komite KNKT;

b. Pengelolaan semua proses kewajiban KNKT;

— Koordinasi dengan instansi pemerintah yang terkait;

c. Menjadi wakil Negara pada pertemuan tingkat internasional, terutama bidang investigasi;

— Pelaporan kegiatan KNKT kepada Presiden melalui menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintah di bidang transportasi; dan

— Mewakili Negara dalam forum internasional.

d.

2. Wakil Ketua KNKT memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut; memiliki tugas untuk membantu Ketua KNKT dalam memimpin pelaksanaan tugas KNKT, melakukan pengawasan dan evaluasi pelaksanaan tugas dan fungsi investigator dan tenaga ahli serta melakukan evaluasi laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi. Dalam melaksanakan tugas Wakil Ketua KNKT mempunyai fungsi sebagai berikut:

a. Membantu Ketua dalam memimpin pelaksanaan tugas KNKT.

b. Membantu Ketua dalam pelaksanaan semua proses kewajiban KNKT.

c. Mengkoordinir pengembangan dan kemampuan organisasi KNKT.

d. Membantu Ketua dalam berkoordinasi dengan instansi pemerintah dan institusi luar negeri yang terkait.

e. Menetapkan dan menerbitkan Surat Perintah Tugas untuk anggota tim yang akan melakukan investigasi kecelakaan transportasi.

f. Mengkoordinir kegiatan pengolahan, pengalisan dan pengkajian data secara sistematis dan obyektif untuk menentukan penyebab terjadinya kecelakaan transportasi.

**Formatted:** Indent: Left: 2,5 cm, No bullets or numbering

**Formatted:** Indent: Left: 2 cm, Hanging: 0,75 cm, Numbered + Level: 3 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,6 cm + Indent at: 2,26 cm

- g. Mengkoordinir pelaksanaan penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi dan pemberian rekomendasi kepada pihak terkait.
- h. Mengkoordinir pemantauan tindak lanjut rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi.
- i. Mengkoordinir pelaksanaan kerjasama dengan institusi terkait untuk peningkatan kemampuan, keterampilan dan keahlian investigator keselamatan transportasi dan personil KNKT lainnya.
- j. Melaksanakan evaluasi dalam pengangkatan dan pemberhentian Investigator Keselamatan Transportasi serta Tenaga Ahli.
- k. Mengkoordinir penyusunan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.
- l. Mengkoordinir penyusunan laporan pelaksanaan tugas KNKT kepada Presiden.
- m. Membantu Ketua dalam memantau dan mengevaluasi pelaksanaan anggaran KNKT.
- n. Mengkoordinir pembuatan laporan akuntabilitas kinerja KNKT.

a. Wakil Pemimpin KNKT;

b. Pemantau pelaksanaan kegiatan investigator dan tenaga ahli;

c. Pelaksanaan evaluasi atas keberadaan dan kegiatan investigator dan tenaga ahli;

d. Pelaksanaan pemantauan kesiapan bahan dan/atau materi laporan kinerja KNKT kepada Presiden melalui menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi;

Pelaksanaan pemantauan kesiapan bahan dan/atau materi sarana dan pertimbangan kepada Presiden;

Pelaksanaan pemantauan peningkatan kemampuan sumber daya manusia dengan pelatihan, seminar, konferensi dan kegiatan lainnya;

Pelaksanaan pemantauan kemampuan dan ketersediaan alat dan fasilitas pendukung investigasi sesuai dengan perkembangan teknologi dan metoda investigasi untuk mendukung terlaksananya investigasi; dan.

Mewakili Ketua KNKT dalam forum internasional.

e.

3. Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan (Kasubkom IK) terdiri dari Kasubkom IK Penerbangan, Kasubkom IK Pelayaran, Kasubkom IK Perkeretaapian, Kasubkom IK LLAJ yang memiliki tugas dan fungsi sebagai berikut mempunyai tugas untuk memimpin dan sebagai koordinator investigator sesuai dengan masing-masing moda. Kasubkom IK masing-masing moda transportasi mempunyai tugas sebagai berikut:

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Normal, Right: 0 cm, Line spacing: single, No bullets or numbering

Formatted: Font: 12 pt

- a. Memimpin dan sebagai koordinator investigator.
- b. Menentukan pelaksanaan investigasi sesuai kriteria.
- c. Mengusulkan *Investigator in Charge* (IIC) dan anggota tim investigasi kecelakaan.
- d. Melaksanaan evaluasi kegiatan investigator dan tenaga ahli.
- e. Membantu Ketua dalam berkoordinasi dengan instansi pemerintah dan institusi luar negeri yang terkait.
- f. Melakukan evaluasi kegiatan pengolahan, pengalisan dan pengkajian data secara sistematis dan obyektif untuk menentukan penyebab terjadinya kecelakaan transportasi.
- g. Melakukan evaluasi laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi termasuk Notifikasi, Laporan Awal, Konsep Laporan Akhir dan Laporan Akhir serta pemberian rekomendasi kepada pihak terkait.
- h. Melakukan evaluasi pemantauan tindak lanjut rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi.
- i. Membuat perencanaan pengembangan kompetensi investigator.
- j. Melakukan evaluasi pelaksanaan kerjasama dengan institusi terkait untuk peningkatan kemampuan, keterampilan dan keahlian investigator keselamatan transportasi dan Tenaga Ahli.
- k. Menyampaikan naskah/rancangan saran dan pertimbangan kepada Ketua untuk disampaikan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.
- l. Menyampaikan naskah/rancangan laporan pelaksanaan tugas KNKT kepada Ketua untuk disampaikan kepada Presiden.
- m. Menyampaikan naskah/rancangan laporan akuntabilitas secara berkala kepada Ketua KNKT.
- n. Merencanakan kebutuhan anggaran kegiatan Subkomite investigasi kecelakaan transportasi.

**Formatted:** Indent: Left: 2 cm, Hanging: 0,75 cm, Numbered + Level: 3 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,6 cm + Indent at: 2,26 cm

**B. — Pemimpin dan koordinasi investigator;**

- a. — Penyiapan anggota tim investigasi kecelakaan transportasi yang meliputi *Investigator in Charge* (IIC) dan perangkat investigator lainnya;
- b. — Penentuan pelaksanaan investigasi;
- c. — Pelaksanaan evaluasi atas keberadaan dan kegiatan investigator dan tenaga ahli;
- d. — Pelaksanaan evaluasi materi laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi (notifikasi, laporan awal, konsep laporan akhir, dan laporan akhir);

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Normal, Right: 0 cm, Line spacing: single, No bullets or numbering

- e. ~~Koordinasi dengan pihak lain terkait dalam rangka upaya pencegahan kecelakaan transportasi;~~  
~~Perencanaan pengembangan kompetensi SDM investigator dengan membuat kajian kebutuhan pelatihan, menentukan program pelatihan, seminar atau kegiatan lainnya.;~~  
~~Perencanaan alat dan fasilitas pendukung investigasi sesuai dengan perkembangan teknologi dan metoda investigasi untuk mendukung terlaksananya investigasi;~~  
~~Menjamin terlaksananya investigasi sesuai ketentuan yang berlaku;~~  
~~Pelaksanaan evaluasi prosedur investigasi dan melakukan perbaikan jika diperlukan;~~  
~~Mewakili Ketua KNKT pada pertemuan tingkat nasional atau internasional;~~
- f.

4.4. Investigator mempunyai tugas untuk melakukan investigasi kecelakaan transportasi ~~tertentu~~—sesuai dengan ~~bidang—keahliannya~~~~modanya~~. Investigator Kecelakaan Transportasi terdiri dari Investigator Kecelakaan Transportasi ~~moda~~ Perkeretaapian, Investigator Kecelakaan Transportasi ~~moda~~ Pelayaran, Investigator Kecelakaan ~~moda~~ Penerbangan, Investigator Kecelakaan ~~moda~~ Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). Investigator mempunyai fungsi pelaksanaan investigasi kecelakaan ~~tertentu~~—sebagai berikut:

- a. ~~Penerimaan informasi suatu kejadian atau peristiwa yang berkaitan dengan kecelakaan transportasi;~~
- b. ~~Pengumpulan dan verifikasi informasi yang cukup untuk penentuan klasifikasi kejadian;~~
- c. ~~Pengusulan klasifikasi kejadian kepada Ketua Sub Komite dan Ketua KNKT, kemudian Ketua KNKT dan Ketua Sub Komite akan menetapkan dapat dilakukannya investigasi;~~
- d. ~~Pembuatan persiapan keberangkatan menuju lokasi kejadian kecelakaan transportasi;~~
- e. ~~Penyeleksian data dan informasi di lokasi kecelakaan transportasi;~~
- f. ~~Pembuatan dan penyampaian notifikasi kepada Direct Involved Parties (DIPs);~~
- g. ~~Pengumpulan data melalui interview;~~
- h. ~~Pengumpulan data dari operator transportasi;~~
- i. ~~Pengumpulan data dari regulator;~~
- j. ~~Pengumpulan data dari alat perekam transportasi dan alat perekam lainnya;~~
- k. ~~Perwakilan Resmi Negara (accredited representative) dalam investigasi~~

**Formatted:** Indent: Left: 2 cm, Hanging: 0,75 cm, Numbered + Level: 3 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,6 cm + Indent at: 2,26 cm

Negara lain:

- l. Penyusunan analisis, kesimpulan dan rekomendasi keselamatan;
  - m. Pengujian dan penelitian;
  - n. Penyusunan Laporan Awal (preliminary report);
  - o. Penyusunan Konsep Laporan Akhir (draft Final Report);
  - p. Penyusunan Laporan Akhir (Final Report);
  - q. Penyusunan Laporan Antara (Interim Report);
  - r. Keikutsertaan dalam pelatihan, seminar atau konferensi;
  - s. Pemberian advokasi dan peningkatan keselamatan;
  - t. Penyampaian hasil investigasi kepada keluarga korban dan media;
  - u. Pemantauan perkembangan ketentuan konvensi di bidang investigasi dan penyesuaian dengan manual prosedur dan kebijakan investigasi KNKT serta petunjuk pelaksanaan investigasi;
  - v. Pemantauan perkembangan aturan dan regulasi nasional dan penyesuaian dengan Manual Prosedur dan Kebijakan KNKT serta petunjuk pelaksanaan investigasi.
- a. Penerimaan informasi suatu kejadian atau peristiwa yang berkaitan dengan kecelakaan transportasi;
  - b. Pengumpulan dan verifikasi informasi yang cukup untuk penentuan klasifikasi kejadian;
  - c. Pengusulan klasifikasi kejadian kepada Ketua Sub Komite dan Ketua KNKT, kemudian Ketua KNKT dan Ketua Sub Komite akan menetapkan dapat dilakukannya investigasi;
  - Pembuatan persiapan keberangkatan menuju lokasi kejadian kecelakaan transportasi;
  - d. Mengkaji bahaya di lokasi kecelakaan untuk menentukan alat pelindung diri yang sesuai;
  - e. Penyelidikan Pengumpulan data dan informasi di lokasi kecelakaan transportasi;
  - f. Pembuatan dan penyampaian notifikasi kepada pihak terkait (Direct Involved Parties) (DIPs);
  - g. Pengumpulan data melalui interview;
  - h. Pengumpulan data dari operator transportasi terkait awak dan sarana transportasi;

**Formatted:** Indent: Left: 2 cm, Hanging: 0,75 cm, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2 cm + Indent at: 2,63 cm



- i. Pengumpulan data dari regulator;
- j. Pengumpulan data dari alat perekam transportasi dan alat perekam lainnya;
- k. Perwakilan Resmi Negara (*accredited representative*) dalam investigasi yang dilaksanakan oleh Negara lain yang melibatkan kepentingan Indonesia;
- l. Penyusunan analisis, kesimpulan dan rekomendasi keselamatan;
- m. Pengujian dan penelitian;
- n. Penyusunan Laporan Awal (*preliminary report*);
- o. Penyusunan Konsep Laporan Akhir (*draft Final Report*);
- p. Penyusunan Laporan Akhir (*Final Report*);
- q. Penyusunan Laporan Antara (*Interim Report/Statement*);
- Keikutsertaan dalam pelatihan, seminar atau konferensi untuk peningkatan kemampuan;
- r. Memberikan materi pelatihan, seminar atau konferensi bagi investigator lain atau mewakili KNKT;
- s. Pemberian advokasi dan dari hasil investigasi untuk peningkatan keselamatan;
- t. Penyampaian hasil investigasi kepada keluarga korban dan media;
- u. Pemantauan perkembangan ketentuan konvensi di bidang investigasi dan penyesuaian melakukan perbaikan seperlunya dengan pada manual prosedur dan kebijakan investigasi KNKT serta petunjuk pelaksanaan investigasi;
- Pemantauan perkembangan aturan dan regulasi nasional dan untuk disesuaikan penyesuaian dengan Manual Prosedur dan Kebijakan KNKT serta petunjuk pelaksanaan investigasi;
- Memperbaharui database kecelakaan masing-masing moda untuk keperluan analisis; dan

Melaksanakan proses audit, memperbaiki temuan audit dan memantau temuan audit yang dilakukan terhadap KNKT dari pihak lain baik oleh lembaga pemerintah maupun otoritas internasional (ICAO atau IMO).

### C. TINGKATAN INVESTIGATOR

Investigator merupakan orang yang telah mempunyai pengetahuan, keahlian, dan pengalaman di bidang transportasi dan/atau bidang tertentu sesuai dengan kebutuhan dalam investigasi. Akan tetapi, pengetahuan, keahlian, dan

**Formatted:** Normal, Right: 0 cm, Line spacing: single, No bullets or numbering

**Formatted**

**Formatted:** English (United Kingdom)

**Formatted:** Heading 1, Indent: Left: 0 cm, Hanging: 1 cm, Right: 0 cm, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: A, B, C, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,62 cm + Indent at: 2,26 cm

**Formatted:** English (United States)

pengalaman di bidang tertentu tersebut tidak bisa diartikan sebagai kompetensi untuk melakukan investigasi, oleh karena itu setiap orang yang baru menjadi investigator, akan menjadi investigator Tingkat/Level I atau Investigator Ahli Pertama. KNKT mempunyai 4 (empat) tingkatan Investigator, yang terdiri dari:

1. Tingkat/Level I atau Investigator Ahli Pertama;
2. Tingkat/Level II atau Investigator Ahli Muda;
3. Tingkat/Level III atau Investigator Ahli Madya; dan
4. Tingkat/Level IV atau Investigator Ahli Utama.

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Indent: Left: 1,12 cm, Line spacing: 1,5 lines, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 4,04 cm + Indent at: 4,68 cm

Jenjang jabatan Investigator Keselamatan Transportasi, sebagai berikut :

1. Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Pertama adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi kualifikasi dan telah menyelesaikan Pendidikan dan Pelatihan Teknis Dasar Investigasi Kecelakaan Transportasi. Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Pertama dapat ditugaskan sebagai anggota tim investigasi kecelakaan untuk kegiatan di lapangan atau lokasi kecelakaan dengan berkoordinasi minimal Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Muda.

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Indent: Left: 1,75 cm, Line spacing: 1,5 lines, No bullets or numbering

**Formatted:** Indent: Left: 1 cm, Line spacing: 1,5 lines, Tab stops: Not at 1,5 cm

**Formatted:** Indent: Left: 1 cm, Hanging: 0,5 cm, Line spacing: 1,5 lines, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 0,63 cm + Indent at: 1,27 cm, Tab stops: Not at 1,5 cm

2. Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Muda adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi syarat sebagai Investigator Keselamatan Transportasi ahli pertama dan telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan Teknis Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Muda serta telah secara aktif berkontribusi minimal dalam 3 (tiga) investigasi hingga terbitnya laporan akhir investigasi (final report) dan persyaratan lainnya, Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Muda dapat menjadi IIC untuk investigasi yang tidak terlalu rumit (less complex investigation) dan dapat menjadi pembimbing investigator ahli pertama atau yang sedang dalam pelatihan di lapangan atau On the Job Training (OJT).

**Formatted:** Font: 12 pt, Not Italic

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Indonesian

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Font: 12 pt, Not Italic

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Font: 12 pt, Not Italic

**Formatted:** Font: 12 pt

3. Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Madya adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi syarat sebagai Investigator Keselamatan Transportasi ahli muda dan telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan Teknis Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Madya serta telah secara aktif berkontribusi minimal dalam 5 (lima) investigasi hingga terbitnya

laporan akhir investigasi (final report) dan persyaratan lainnya. Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Madya dapat menjadi IIC untuk investigasi kasus yang menimbulkan korban jiwa, menjadi penilai investigator ahli muda atau yang sedang dalam pelatihan dan dapat menjadi Perwakilan Resmi Negara dalam kecelakaan yang diinvestigasi oleh negara lain.

Formatted: Font: 12 pt, Not Italic

Formatted: Font: 12 pt

4. Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Utama adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi syarat sebagai Investigator Keselamatan Transportasi ahli madya dan telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan Teknis Investigator Keselamatan Transportasi Ahli Utama, serta persyaratan lainnya. Investigator Keselamatan Transportasi ahli utama dapat menjadi IIC dalam investigasi skala besar, menjadi penilai (assessor) untuk kenaikan jenjang investigasi bagi investigator level di bawahnya, dapat menjadi Perwakilan Resmi Negara dalam kecelakaan yang diinvestigasi oleh negara lain.

Formatted: Indonesian

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Not Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Body Text, Right: 0 cm, Line spacing: single, No bullets or numbering

Formatted

Formatted: Heading 1, Indent: Left: 0 cm, Hanging: 1 cm, Right: 0 cm, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: A, B, C, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,62 cm + Indent at: 2,26 cm

Formatted: Font: 12 pt, Bold,

Formatted: Normal, Justified, Indent: Left: 1 cm, First line: 1 cm, No bullets or numbering

Formatted: Font: Not Bold

Formatted: Heading 1, Indent: Left: 0 cm, Hanging: 1 cm, Right: 0 cm, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: A, B, C, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,62 cm + Indent at: 2,26 cm

#### G.D. HASIL KERJA

Investigasi yang dilakukan oleh KNKT adalah untuk kepentingan peningkatan keselamatan transportasi dan terpisah dari segala kegiatan yang berkaitan dengan proses untuk mencari kesalahan dan menentukan pertanggungjawaban atas suatu kecelakaan. Pengelolaan—Peningkatan keselamatan dengan tujuan memperbaiki-perbaikan sistem dinilai lebih efektif untuk meningkatkan keselamatan dan mencegah kecelakaan dengan tidak terfokus hanya kepada tindakan individu dari pelaku di tingkat operasional, karena tindakan yang dilakukan oleh seorang individu hanyalah gejala adanya permasalahan bukan sumber permasalahan dari sistem keselamatan transportasi.

Investigasi KNKT yang bertujuan meningkatkan keselamatan dengan menerbitkan rekomendasi keselamatan bertujuan untuk mencegah kecelakaan dengan penyebab yang sama.

Formatted: English (United Kingdom)

Adapun ruang lingkup investigasi yang dilakukan oleh KNKT adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan investigasi sesuai dengan kewajiban yang telah diberikan oleh Pemerintah melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penjelasan mengenai kriteria kecelakaan yang diinvestigasi KNKT.
- b. Melakukan investigasi keselamatan selain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku atas permintaan Pemerintah atau organisasi lain.
- c. Membantu pelaksanaan investigasi yang dilakukan oleh negara lain atau organisasi lain jika diminta.
- d. Menerima pelimpahan kewenangan investigasi dari negara lain atau otoritas investigasi lainnya sesuai dengan peraturan nasional ataupun internasional yang berlaku.

Formatted: Font: 12 pt

Dalam melaksanakan kegiatan investigasi kecelakaan transportasi yang dilakukan oleh KNKT dapat diuraikan sebagai berikut :

No	Kegiatan Investigasi KNKT
<b>Persiapan Investigasi</b>	
1	Mengumpulkan dan memilah informasi awal tentang kecelakaan transportasi;
2	Mempersiapkan kebutuhan peralatan dan perlengkapan investigasi kecelakaan transportasi yang diperlukan;
3	Merencanakan kebutuhan peralatan dan perlengkapan investigasi kecelakaan transportasi yang diperlukan;
4	Memimpin pelaksanaan investigasi dalam kasus kecelakaan skala besar
5	Memimpin pelaksanaan investigasi dalam kasus kecelakaan skala kecil dan menengah
6	Menentukan pembagian tugas di dalam tim investigasi;
7	Memastikan keselamatan tim investigasi;
8	Menentukan perencanaan kegiatan di lokasi investigasi;
<b>Pengumpulan Barang Bukti</b>	
9	Melakukan koordinasi internal terkait persiapan investigasi;
10	Melakukan koordinasi dengan pihak eksternal;
11	Melakukan koordinasi dengan pimpinan instansi terkait atau luar negeri;
12	Mendokumentasikan lokasi kecelakaan;
13	Memilah dokumentasi yang relevan dengan laporan kecelakaan;
14	Mengambil sampel barang bukti dan mempertahankan kondisinya;
15	Mengumpulkan dokumen terkait prosedur kerja terkait kecelakaan;

No	Kegiatan Investigasi KNKT
16	Mendokumentasikan kondisi sarana dan prasarana;
17	Mengumpulkan riwayat pengoperasian dan perawatan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang alat transportasi;
18	Melakukan pendataan korban kecelakaan transportasi;
19	Melakukan pendataan riwayat awak transportasi;
20	Melakukan evaluasi riwayat awak transportasi;
21	Melakukan analisis riwayat awak transportasi;
22	Melakukan pendataan tentang rencana operasi alat transportasi;
23	Melakukan pendataan kerusakan sarana, prasarana, fasilitas pendukung sarana transportasi, dan kerusakan lainnya akibat kecelakaan transportasi;
24	Mengumpulkan barang bukti rekaman data pengoperasian sarana dan prasarana transportasi;
25	Melakukan evaluasi barang bukti rekaman data pengoperasian sarana dan prasarana transportasi;
26	Melakukan analisis barang bukti rekaman data pengoperasian sarana dan prasarana transportasi;
27	Mengumpulkan barang bukti rekaman komunikasi awak transportasi;
28	Melakukan evaluasi barang bukti rekaman komunikasi awak transportasi;
29	Melakukan analisis barang bukti rekaman komunikasi awak transportasi;
30	Melakukan pendataan cuaca dan kondisi lingkungan;
31	Melakukan analisis data cuaca dan kondisi lingkungan;
32	Melakukan pengumpulan data sekunder terkait dengan kecelakaan transportasi;

No	Kegiatan Investigasi KNKT
33	Melaksanakan wawancara dengan petugas terkait dan saksi lainnya;
34	Membuat daftar pertanyaan wawancara dengan petugas terkait dan saksi lainnya;
35	Melakukan wawancara kognitif dengan petugas terkait dan saksi lainnya;
36	Membuat ringkasan hasil wawancara;
37	Membuat resume, menganalisa dan menyajikan data secara sistematis dan obyektif penyebab kecelakaan transportasi;
<b>Uji Barang Bukti</b>	
38	Menentukan kebutuhan uji sampel barang bukti di laboratorium;
39	Melakukan analisis hasil uji sampel barang bukti di laboratorium;
<b>Laporan</b>	
40	Menyusun kronologi kecelakaan transportasi;
41	Menentukan ilustrasi yang dibutuhkan dalam laporan investigasi;
42	Menyusun laporan pendahuluan;
43	Memeriksa konsep laporan pendahuluan;
44	Membuat rekomendasi segera;
45	Mengidentifikasi kekurangan barang bukti dan informasi;
46	Melakukan analisis kegagalan organisasi dan manajemen transportasi;
47	Mengumpulkan peraturan perundang-undangan terkait keselamatan transportasi;
48	Melakukan evaluasi terhadap peraturan perundang-undangan terkait keselamatan transportasi;
49	Melakukan analisis terhadap kegagalan komponen pada alat transportasi;
50	Melakukan pendataan tindakan darurat;
51	Melakukan penganalisaan dan pengkajian terhadap tindakan darurat;

No	Kegiatan Investigasi KNKT
52	Menentukan temuan investigasi kecelakaan transportasi;
53	Menentukan faktor yang berkontribusi dalam kecelakaan transportasi;
54	Menyusun rekomendasi keselamatan;
55	Menyusun konsep laporan akhir;
56	Menyusun konsep laporan akhir;
57	Memeriksa konsep laporan akhir;
58	Mengevaluasi tindakan keselamatan yang dilakukan oleh penerima rekomendasi;
59	Melakukan monitoring pelaksanaan rekomendasi keselamatan transportasi;
60	Menyusun analisis terkait <i>human factor</i> dalam kecelakaan transportasi;
61	Mengolah data kecelakaan dalam sistem informasi investigasi;
62	Menyusun standard dan prosedur investigasi
63	Mengevaluasi standard dan prosedur investigasi
64	Menyusun program tahunan dan rencana kerja investigasi keselamatan transportasi
65	Melakukan advokasi di bidang investigasi keselamatan transportasi
66	Melakukan penilaian terhadap kompetensi calon investigator
67	Melakukan penilaian terhadap kenaikan tingkat investigator

Capaian hasil kerja KNKT selama ini dapat dilihat dari penurunan jumlah kecelakaan, utamanya di moda Perkeretaapian, Penurunan jumlah kecelakaan keluar landasan pada pesawat udara dengan kapasitas tempat duduk lebih dari 10 penumpang. Pencapaian ICAO Audit di atas rata-rata dunia dan hal lain. Saat ini Ketua KNKT juga menjabat sebagai President Executive Committee Asosiasi Investigator Asia untuk masa jabatan 2021 sampai dengan 2024.

KNKT juga telah diminta sebagai nara sumber dan pembicara pada

Formatted: Indonesian



berbagai seminar oleh berbagai instansi seperti Kementerian Pehubungan, TNI AU, TNI AD dan TNI AL. Juga pada forum internasional seperti ICAO Asia Pacific, ISASI Annual Seminar, juga menjadi pembicara pada berbagai *workshop* antara lain di Saudi Arabia, Jepang, Taiwan, Perancis, Jerman, Australia, Singapura, Malaysia dan berbagai negara lain. Hal ini menunjukkan pengakuan dunia bahwa KNKT adalah Lembaga investigasi yang diakui memenuhi standar internasional setara dengan berbagai Lembaga serupa seperti NTSB (Amerika), ATSB (Australia), BEA (Perancis) dan lainnya.

Formatted: Font: Italic

Banyak rekomendasi KNKT yang telah berhasil memperbaiki sistem transportasi di Indonesia baik dalam pengoperasian dan perawatan untuk sarana dan prasarana transportasi di Indonesia. Hasil investigasi KNKT juga telah digunakan untuk peningkatan keselamatan oleh berbagai pihak, seperti perbaikan sistem MCAS (*Maneuvering Characteristic Augmentation System*) pesawat Boeing 737 Max, prosedur penerbangan Boeing 737 yang menambahkan prosedur bagi pilot jika kedua mesin mati atas rekomendasi KNKT. Juga rekomendasi KNKT telah dijadikan contoh pembuatan *Safety Recommendation for Global Concern (SRGC)* di dalam ICAO *Document 9756 Part IV*.

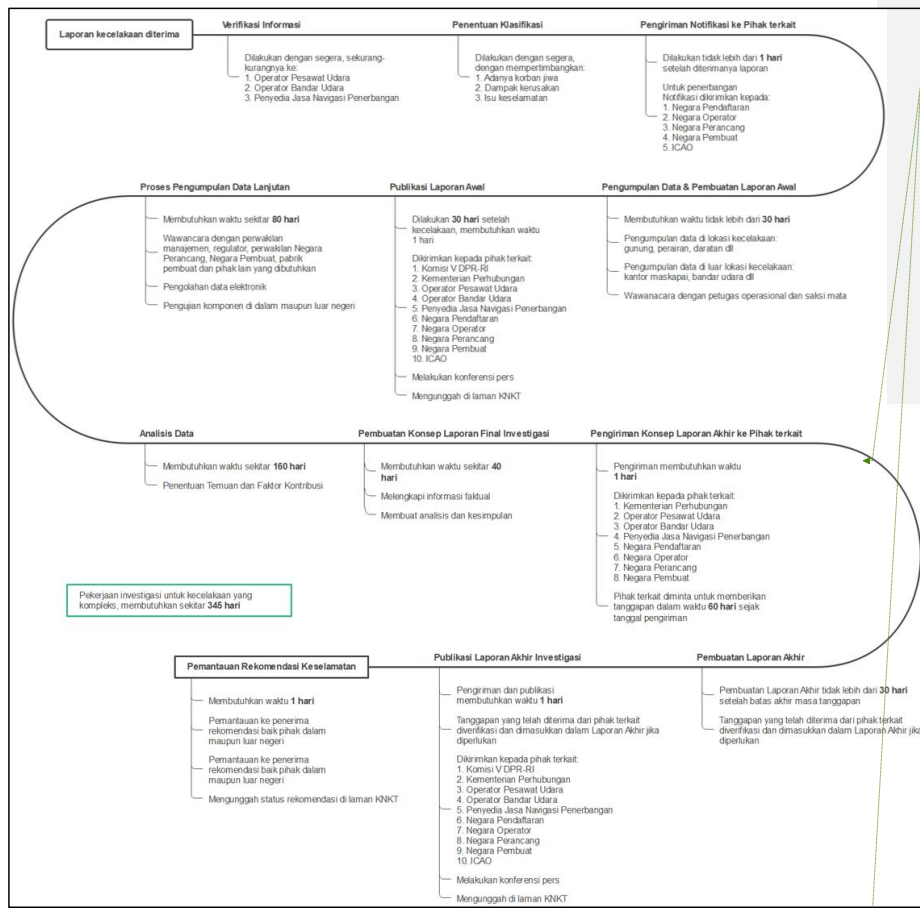
Formatted: Font: Italic

Formatted: Font: Italic

Formatted: Font: Italic

Berdasarkan Peraturan Ketua KNKT Nomor: PK/005/VII/KNKT/2020 tentang Tata Cara Dan Prosedur Pemberitahuan Kecelakaan Transportasi, Pelaksanaan Investigasi Kecelakaan Transportasi Dan Laporan Investigasi Kecelakaan Transportasi berikut disampaikan alur pelaksanaan investigasi kecelakaan transportasi.

Formatted: List Paragraph, Left, Indent: Left: 1 cm, First line: 1 cm



Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Indent: Left: 0 cm

**Gambar 1. Alur Pelaksanaan Kegiatan Investigasi Kecelakaan Transportasi Studi Kasus Kecelakaan Penerbangan**

Formatted: Font: 10 pt

Formatted: Font: 10 pt

Dari gambar 1 alur pelaksanaan kegiatan investigasi kecelakaan transportasi Studi Kasus Kecelakaan Penerbangan sebagai berikut:

Formatted: List Paragraph, Centered, Indent: Left: 1 cm, First line: 1 cm, Line spacing: single

Formatted: Indonesian

5. Menerima informasi laporan kecelakaan Transportasi Penerbangan dari Masyarakat;

Formatted: List Paragraph, Left, Numbered + Level: 3 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 1,6 cm + Indent at: 2,26 cm

6. Proses Verifikasi informasi dengan melakukan koordinasi sekurang-kurangnya dengan operator Pesawat Udara, Operator Bandar Udara, dan Penyedia Jasa Navigasi Penerbangan;

7. Penentuan Klasifikasi kecelakaan transportasi dengan mempertimbangkan adanya korban jiwa, dampak kerusakan, dan isu

keselamatan;

8. Mengirim notifikasi ke pihak terkait seperti Negara Pendaftaran, Negara Operator, Negara Perancang, Negara Pembuat, dan ICAO yang dilakukan tidak lebih dari 1 (satu) hari setelah diterimanya laporan kecelakaan transportasi;
9. Pelaksanaan Pengumpulan Data dan Pembuatan Laporan Awal dilakukan tidak lebih dari 30 (tiga puluh) hari yang didapat dari lokasi kecelakaan, kantor maskapai, bandar udara, wawancara dengan pihak terkait, dan lain lain;
10. Publikasi Laporan Awal membutuhkan waktu 1 (satu) hari, Publikasi Laporan Awal dilakukan dengan cara mengirim Laporan Awal kepada pihak terkait, melakukan konferensi pers, dan mengunggah di laman KNKT;
11. Proses Pengumpulan Data Lanjutan membutuhkan waktu sekitar 80 (delapan puluh) hari dengan melakukan wawancara kepada pihak terkait, pengolahan data elektronik, dan pemeriksaan/pnegujian komponen di dalam negeri/luar negeri;
12. Setelah proses pengumpulan data lanjutan dilakukan Analisis Data yang membutuhkan waktu sekitar 160 (seratus enam puluh) hari dan menentukan temuan dan faktor kontribusi;
13. Pembuatan Konsep Laporan Final Investigasi dilakukan sekitar 40 (empat puluh) hari dengan membuat analisis, melengkapi informasi faktual, dan membuat kesimpulan;
14. Konsep Laporan Akhir ke pihak terkait membutuhkan waktu 1 (satu) hari dan pihak terkait diminta untuk memberikan tanggapan dalam waktu 60 (enam puluh) hari sejak tanggal pengiriman;
15. Pembuatan Laporan Akhir dilakukan tidak lebih dari 30 (tiga puluh) hari setelah batas akhir masa tanggapan, tanggapan yang telah diterima dari pihak terkait diverifikasi dan dimasukkan dalam Laporan Akhir jika diperlukan;
16. Publikasi Laporan Akhir Investigasi membutuhkan waktu 1 (satu) hari, Publikasi Laporan Akhir dilakukan dengan cara mengirim Laporan Akhir kepada pihak terkait, melakukan konferensi pers, dan mengunggah di laman KNKT;

17. Setelah publikasi laporan akhir adalah pemantauan rekomendasi keselamatan, pemantauan dilakukan dengan pemantauan ke penerima rekomendasi baik pihak dalam maupun luar negeri dan mengunggah status rekomendasi di dalam laman KNKT;

18. Pekerjaan Investigasi kecelakaan transportasi yang kompleks membutuhkan waktu sekitar 345 (tiga ratus empat puluh lima) hari.

#### D.B. RESIKO DAN TANTANGAN KERJA

Salah satu persyaratan untuk menjadi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT adalah mempunyai pengalaman bekerja di ~~industri-bidang~~ transportasi selama minimum 10 tahun.

Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT, dalam melakukan pekerjaannya memiliki resiko yang tinggi terhadap keselamatan diri dan tantangan yang besar untuk menyelesaikan pekerjaannya dikarenakan keunikan lingkup kerjanya. Resiko yang tinggi tersebut dikarenakan tempat kerja seorang Jabatan Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT, merupakan area tempat terjadinya suatu kecelakaan yang tidak dapat diprediksi dan dapat terjadi dimana saja, seperti daerah pemukiman, hutan, perairan (danau atau laut), pergunungan, lembah dan jurang. Setiap lokasi kecelakaan memiliki resiko dan tantangan yang tinggi terhadap keselamatan dan keamanan diri dalam menyelesaikan perkerjaannya.

Seorang Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT harus piawai dalam berkomunikasi dan koordinasi pada saat terjadinya kecelakaan transportasi karena ~~B~~banyaknya pihak yang terlibat dalam penanganan suatu kecelakaan transportasi, sehingga dalam proses penanganan suatu kecelakaan, menuntut kemampuan *leadership*, komunikasi dan kerja sama dalam penanganan suatu kecelakaan transportasi seorang Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT untuk piawai berkomunikasi dan koordinasi pada saat terjadinya kecelakaan transportasi. Pihak-pihak yang terlibat dalam penanganan suatu kecelakaan transportasi yaitu ~~S~~elain pihak yang ada di dalam negeri, juga pihak ~~N~~negera lain yang berhak ikut serta berpartisipasi dalam investigasi yang dilakukan KNKT.

Formatted: Font: Not Bold

Formatted: Font: Bold, English (United Kingdom)

Formatted: List Paragraph, Centered, Indent: Left: 1 cm, First line: 1 cm, Line spacing: single

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Indonesian

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Indonesian

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Indonesian

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Indonesian

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT juga dapat bertugas melakukan kegiatan investigasi kecelakaan transportasi di Luar Negeri, sebagai perwakilan Negara (*accredited representative*) atau permintaan keikutsertaan dari Negara tertentu sesuai dengan konvensi internasional yang berlaku.

Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT dituntut untuk dapat menyelesaikan laporan awal investigasi dalam jangka waktu 30 hari sejak terjadinya kecelakaan dan menyelesaikannya, laporan final investigasi dalam 12 bulan. Banyaknya jumlah kecelakaan, kegiatan pengkoordinasian dalam pegumpulan data, analisis dan penulisan laporan menjadi tantangan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT untuk dapat mengkoordinasikan para investigator KNKT dan mengelola kegiatan investigasi untuk dapat menyelesaikan investigasi tepat waktu dan menulis laporan yang kredibel yang akan dilaporkan kepada Presiden dan masyarakat di seluruh dunia dengan memuat laporan ke laman KNKT.

Risiko kerja bagi Jabatan Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT terutama kegiatan untuk meninjau pengumpulan data di lokasi kecelakaan tergolong pekerjaan sangat beresiko terhadap keselamatan, keamanan dan kesehatan Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Dalam ruang kerja
  - a. Radiasi dari perangkat komputerisasi;
  - b. Radiasi dari perangkat telekomunikasi;
  - c. Radiasi dari elektronik;
  - d. Terganggunya ergonomi tubuh;
  - e. Radiasi dari penyejuk ruangan.
2. Di tempat terjadinya suatu kecelakaan
  - a. Kawasan Pemukiman/ Perumahan:
    - 1) Terkena rubuh atau ambruk rumah atau gedung karena rusaknya konstruksi bangunan yang tertabrak oleh sarana transportasi yang mengalami kecelakaan;
    - 2) Terkena serpihan sarana dan prasarana transportasi yang mengalami

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

- kecelakaan;
- 3) Terkena hantaman dari benda-benda bertekanan yang ada di sarana transportasi;
  - 4) Terkena paparan dari cairan kimia berbahaya yang ada dilokasi kecelakaan (cairan hidrolik, tumpahan bahan bakar, dll).
  - 4)5) Terkena radiasi barang berbahaya dan beracun (B3);
  - 5) Tertular penyakit yang berasal dari virus atau bakteri dari korban kecelakaan transportasi (*Bloodborne Pathogen*);
  - 6) Terkena atau tersetrum jaringan listrik yang rusak;
  - 7) Terkena api dari kebakaran yang timbul akibat kecelakaan;
  - 8) Tantangan akses yang sulit jika di pemukiman padat;
  - 9) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan tidak rusak oleh masyarakat sekitar: dan

Formatted: Indonesian

- 10) Tantangan berkomunikasi dan koordinasi dengan berbagai pihak seperti Polisi, TNI dan Pemerintah atau otoritas setempat di lokasi

Formatted: Font: 11 pt



Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Normal, Indent: Left: 0 cm, First line: 0 cm

Formatted: Left, Indent: Left: 0 cm

Gambar 24. Lokasi kecelakaan pesawat Boeing 737-200 di Medan

Formatted: Font: 11 pt

Formatted: Normal, Indent: Left: 0 cm, Line spacing: single

#### 4.b. Kawasan Fasilitas Transportasi (Stasiun, Terminal, Pelabuhan atau Bandar Udara):

Formatted: List Paragraph, Indent: Left: 1,5 cm, Hanging: 0,5 cm, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2,64 cm + Indent at: 3,28 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm

- 2-1) Terkena rubuh atau ambruk rumah atau gedung yang tertabrak oleh sarana transportasi yang mengalami kecelakaan;
- 3-2) Terkena serpihan sarana dan prasarana transportasi yang mengalami kecelakaan;
- 4-3) Terkena hantaman dari benda-benda bertekanan yang ada di sarana transportasi;
- 4-4) Terkena paparan dari cairan kimia berbahaya yang ada dilokasi kecelakaan (cairan hidrolik, tumpahan bahan bakar, dll);
- 5-5) Terkena radiasi barang berbahaya dan beracun (B3);
- 6-6) Tertular penyakit yang berasal dari virus atau bakteri dari korban kecelakaan transportasi (*Bloodborne Pathogen*);
- 7-7) Terkena api dari kebakaran yang timbul akibat kecelakaan;
- 8) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan tidak rusak oleh instansi lain atau masyarakat sekitar;
- 8-9) Terkena paparan sinar matahari dan panas yang dapat menimbulkan *heat stroke*; dan
- 10) Tantangan berkomunikasi dan koordinasi dengan berbagai pihak seperti Polisi, TNI, Basarnas, BPBD dan Pemerintah atau otoritas setempat di lokasi kecelakaan.

**Formatted:** List Paragraph, Indent: Left: 2 cm, Hanging: 1 cm, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2 cm + Indent at: 2,63 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm

**Formatted:** List Paragraph, Indent: Left: 2 cm, Hanging: 1 cm, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2 cm + Indent at: 2,63 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm



**Gambar 23.** Lokasi kecelakaan Kapal Dharma Rucitra III di Dermaga 2 Pelabuhan

**Formatted:** Line spacing: single

Padangbai, Bali.

9-c. Kawasan Hutan:

- 40-1) Mengalami kelelahan akibat jauhnya perjalanan menuju lokasi kecelakaan dan masih harus bekerja di lokasi kecelakaan;
- 44-2) Terkena serpihan sarana dan prasarana transportasi yang mengalami kecelakaan;
- 42-3) Terkena hantaman dari benda-benda bertekanan yang ada di sarana transportasi;
- 43-4) Terkena paparan dari cairan kimia berbahaya yang ada di lokasi kecelakaan (cairan hidrolik, tumpahan bahan bakar, dll) Terkena radiasi barang berbahaya dan beracun (B3);
- 44-5) Tertular penyakit yang berasal dari virus atau bakteri dari korban kecelakaan transportasi (*Bloodborne Pathogen*);
- 45-6) Terkena api dari kebakaran yang timbul akibat kecelakaan;
- 7) Tantangan medan kondisi topografi seperti tebing yang curam atau jurang yang dalam berpotensi menyebabkan Investigator Keselamatan Transportasi tergelincir atau terjatuh saat bekerja di lokasi dan akses yang perlu keterampilan hiking dan menembus hutan/pepohonan;
- 46-8) Kelelahan akibat perjalanan yang jauh dengan medan yang sulit;
- 47-9) Tantangan binatang buas, ~~atau hewan~~ binatang berbisa, atau binatang yang membahayakan lainnya seperti nyamuk malaria, lintah, dll;
- 4)10) Tantangan menginap di hutan selama dalam perjalanan ke lokasi kecelakaan maupun saat bekerja di lokasi kecelakaan; dan

**Formatted:** List Paragraph, Indent: Left: 1,5 cm, Hanging: 0,5 cm, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2,64 cm + Indent at: 3,28 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm

**Formatted:** List Paragraph, Indent: Left: 2 cm, Hanging: 1 cm, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2,63 cm + Indent at: 3,27 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm



11) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca; Tantangan berkomunikasi dan koordinasi dengan berbagai pihak seperti Polisi, TNI, Basarnas, BPBD dan Pemerintah atau otoritas setempat di lokasi kecelakaan.

Formatted: Font: 12 pt



Formatted: Indent: Left: 3 cm, No bullets or numbering

2)

Formatted: Font: 10 pt

**Gambar 34.** Lokasi kecelakaan pesawat di Pegunungan Papua.

Formatted: Font: 10 pt, Font color: Black

Formatted: Normal, Centered, No bullets or numbering

Formatted: Left, Indent: Left: 0 cm

#### d. Kawasan Perbukitan atau Pergunungan:

48-1) Terkena hipotermia karena bekerja di dataran tinggi;

49-2) Tantangan medan dan akses yang perlu keahlian panjat gunung (mountainering) atau panjat tebing (vertical climb);

20-3) Mengalami kelelahan akibat jauhnya perjalanan menuju lokasi kecelakaan dan masih harus bekerja di lokasi kecelakaan;

24-4) Tantangan menginap di hutan selama dalam perjalanan ke lokasi kecelakaan maupun saat bekerja di lokasi kecelakaan;

22-5) Tantangan medan kondisi topografi seperti tebing yang curam atau jurang yang dalam berpotensi menyebabkan Investigator Keselamatan Transportasi tergelincir atau terjatuh saat bekerja di lokasi dan akses yang perlu keterampilan hiking dan menembus hutan/pepohonan;

23-6) Terkena serpihan sarana dan prasarana transportasi yang mengalami kecelakaan;

Formatted: List Paragraph, Indent: Left: 1,5 cm, Hanging: 0,5 cm, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2,64 cm + Indent at: 3,28 cm, Tab stops: Not at 2,54 cm

- 24.7) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca;
- 25.8) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca;
- 26.9) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca;
- 27.10) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca;
- 28.11) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca;
- 29.12) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca;
- 30.13) Tantangan binatang buas atau hewan berbisa;
- 31.14) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca;
- 32.15) Tantangan berkomunikasi dan koordinasi dengan berbagai pihak seperti Polisi, TNI, Basarnas, BPBD dan Pemerintah atau otoritas setempat di lokasi kecelakaan;
- 4)16) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca; dan
- 17) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan tidak rusak oleh pihak lain.



**Formatted:** Indent: Left: 3 cm, No bullets or numbering

**Formatted:** Normal, Add space between paragraphs of the same style, Line spacing: single, No bullets or numbering

**Formatted:** Font: 11 pt, Font color: Auto

**Formatted:** Font: 10 pt

2)

Gambar 45. Lokasi kecelakaan pesawat Sukhoi Superjet 100Twin Otter di Gunung SalakLatimojong

**Formatted:** Font: 11 pt, Font color: Auto

**Formatted:** Normal, Add space between paragraphs of the same style, Line spacing: single, No bullets or numbering, Tab stops: 10,86 cm, Left

**Formatted:** Indent: Left: 2 cm, First line: 0 cm



Formatted: Indent: Left: 2 cm, First line: 0 cm



Formatted: Font: 10 pt

Formatted: Indent: Left: 1,75 cm, Widow/Orphan control, Adjust space between Latin and Asian text, Adjust space between Asian text and numbers

Gambar 56. Investigator bermalam di

Formatted: Space After: 12 pt, Line spacing: single



hutan saat bertugas  
investigasi kecelakaan Sukoi di Gunung Salak.

b.e. Kawasan Perairan (Danau, Sungai atau Laut Lepas):

33.1) Terkena serpihan sarana dan prasarana transportasi yang mengalami kecelakaan;

34.2) Terkena radiasi barang berbahaya dan beracun (B3);

35.3) Tertular penyakit yang berasal dari virus atau bakteri dari korban kecelakaan transportasi (*Bloodborne Pathogen*);

36.4) Terkena *heat stroke* karena bekerja di tempat terbuka yang panas;

37.5) Tantangan medan dan akses yang perlu keahlian berenang atau menyelam;

38.6) Tantangan bekerja di perahu atau kapal;

—Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan dan barang bukti agar tidak rusak oleh lingkungan atau cuaca; dan

7) \_

4) Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan tidak rusak oleh instansi lain atau masyarakat sekitar.



8) \_

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: List Paragraph, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2 cm + Indent at: 2,63 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm

Formatted: Justified, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2 cm + Indent at: 2,63 cm

Formatted: List Paragraph, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2 cm + Indent at: 2,63 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm

Formatted: Font: 11 pt

Formatted: Indent: Left: 1,62 cm

Formatted: Normal, Left, Indent: Left: 0 cm, Line spacing: single, Tab stops: 9,43 cm, Left

Gambar 6. Lokasi kecelakaan Boeing 737-800 di Denpasar  
Gambar 76. Lokasi kecelakaan Boeing 737-800 di Denpasar

Gambar 6. Lokasi kecelakaan Boeing 737-800 di Denpasar

Formatted: Font: 10 pt

Formatted: Centered, Indent: Left: 2 cm, No bullets or numbering

Formatted: Font: 11 pt

Formatted: Font: 11 pt, Font color: Auto



Gambar 87. Tim KNKT, NTSB USA dan TSIB Singapura melakukan pencarian Black box di Laut Jawa.

Formatted: Font: 10 pt

Formatted: Line spacing: single



**Gambar 98.** Presiden RI bersama Ketua KNKT meninjau ke lokasi posko pengumpulan puing Pesawat Sriwijaya SJ-182 di JITC.

**Formatted:** Line spacing: single

**39.f.** Kawasan Rawan Keamanan atau Konflik:

**Formatted:** List Paragraph, Indent: Left: 1,5 cm, Hanging: 0,5 cm, Space Before: 0 pt, After: 0 pt, Don't add space between paragraphs of the same style, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2,64 cm + Indent at: 3,28 cm, Tab stops: Not at 3,81 cm

40:1) Terdampak oleh serangan dari Gerakan Pengacau Keamanan (GPK) atau pihak berkonflik;

44:2) Tantangan koordinasi dengan pihak keamanan setempat (KODIM, POLRES atau instansi lain);

42:3) Terkena serpihan sarana dan prasarana transportasi yang mengalami kecelakaan;

4) Terkena radiasi barang berbahaya dan beracun (B3);  
Terkena virus atau bakteri dari korban kecelakaan transportasi (Bloodborne Pathogen); dan

**Formatted:** Indonesian

4)5) [Terkena api dari kebakaran yang timbul akibat kecelakaan:](#)  
[Tantangan mengontrol lokasi kecelakaan tidak rusak oleh instansi lain](#)  
[atau masyarakat sekitar.](#)





**Gambar 910.** [Investigasi di lokasi rawan konflik dan keamanan](#)

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Line spacing: 1,5 lines

**Formatted:** Line spacing: 1,5 lines

**Gambar 101.** [Investigasi di lokasi rawan konflik dan keamanan](#)

## BAB IV HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA

### A- A. KEADAAN SAAT INI

Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi memuat bahwa KNKT merupakan lembaga non struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden, bersifat mandiri dan bertanggung jawab atas objektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi serta dalam melaksanakan tugasnya KNKT dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan. KNKT mempunyai tugas melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi, memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi.

Dalam melaksanakan tugas dimaksud, KNKT wajib mentaati norma hukum dan ketentuan peraturan perundang-undangan dan menjaga kerahasiaan keterangan, karena sifatnya merupakan rahasia yang diperoleh berdasarkan kedudukannya, serta investigasi dilakukan tidak untuk menentukan kesalahan dan kelalaian atas terjadinya kecelakaan transportasi. KNKT dapat bekerja sama dengan pihak lain dan meminta data dan keterangan kepada pejabat instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat, dan/atau pihak lain yang dipandang perlu.

Untuk mendukung kelancaran pelaksanaan tugas KNKT dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi, anggota KNKT dibantu oleh Investigator, yang dikoordinasikan oleh Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran, Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan, dan Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, untuk membantu KNKT dalam melaksanakan tugas investigasi, maka Ketua KNKT dapat mengangkat Tenaga Ahli yang memiliki kompetensi dan/atau keahlian khusus dan bersifat *Ad Hoc* untuk membantu melaksanakan tugas investigasi kecelakaan transportasi tertentu.

Formatted: Heading 1, Right: 0 cm

Formatted: Heading 1, Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,75 cm, No bullets or numbering

Pada saat ini Ketua, Wakil Ketua, Anggota, dan Investigator KNKT diberikan hak keuangan dan fasilitas lainnya sesuai Peraturan Presiden Nomor 89 Tahun 2016 tentang Hak Keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Anggota Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Investigator sejak tahun 2016 hingga saat ini. Sesuai dengan Pasal 4 Peraturan Presiden dimaksud, maka untuk pembayaran Hak Keuangan Ketua sebesar Rp. 35.000.000,- (tiga puluh lima juta rupiah), untuk Wakil Ketua sebesar Rp. 32.200.000,- (tiga puluh dua juta dua ratus ribu rupiah), para Ketua Sub Komite sebesar Rp. 29.050.000,- (dua puluh sembilan juta lima puluh ribu rupiah).

Fasilitas lainnya bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi diberikan dalam bentuk biaya perjalanan dinas, biaya perjalanan dinas bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota, dan Investigator KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon I.b atau Jabatan Pimpinan Tinggi Madya di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Sesuai persyaratan untuk menjadi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT yang mensyaratkan calon memiliki Pendidikan minimal setingkat Strata 1, memiliki pengalaman di bidang industri transportasi 10 tahun dan pernah menduduki jabatan tertentu. Oleh karenanya latar belakang pekerjaan dan pengalaman dari Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT yaitu rata-rata berasal Pilot, Kapten Kapal, Pejabat Tinggi—, TNI, POLRI, dan pejabat tinggi lembaga pemerintahan lainnya yang telah mempunyai nominal gaji yang sangat tinggi, dibandingkan dengan besaran hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diberikan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~KNKT pada saat ini sangat jauh di bawah rata-rata dengan hasil pendapatan mereka sebelumnya, maka dari itu besaran Hak Keuangan dan Fasilitas lainnya yang diberikan menjadi salah satu faktor utama sulitnya KNKT dalam menjaring calon Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator ~~Komite Nasional Keselamatan Transportasi~~. Hal ini terbukti dengan pengunduran diri beberapa calon Investigator KNKT yang telah lulus seleksi karena alasan pendapatan yang lebih rendah sedangkan tugas dan tanggung jawab lebih besar dibanding dengan tempat bekerja sebelumnya.

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: Indonesian

Formatted: English (United Kingdom)

## **B. REFERENSI HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA PADA LEMBAGA**

**PEMERINTAH NON STRUKTURAL DAN LUAR NEGERI**

---

1. Perbandingan Besaran Remunerasi Otoritas Investigasi Kecelakaan Transportasi Di Regional Asia ditampilkan dalam tabel berikut:

<u>Negara</u>	<u>Beban Kerja</u>	<u>Jabatan</u>	<u>Besaran Remunerasi</u>
<u>Singapura (Transport Safety Investigation Bureau)</u>	<u>Melakukan investigasi pada moda penerbangan, pelayaran, perkeretaapian. Mempunyai wilayah kerja yang lebih kecil dari Indonesia (3 maskapai penerbangan, 2 bandar udara dan jaringan kereta dalam negeri)</u>	<u>Director</u>	<u>Sekitar 15% di bawah remunerasi personel dengan kualifikasi yang sama dari industri transportasi ditambah dengan tunjangan lain seperti transportasi, komunikasi dan lain-lain.</u>
		<u>Investigator</u>	<u>Sekitar 15% di bawah remunerasi personel dengan kualifikasi yang sama dari industri transportasi.</u>
<u>Malaysia (Air Accident Investigation Bureau)</u>	<u>Hanya melakukan investigasi pada moda penerbangan dengan wilayah dan industri penerbangan yang lebih kecil dari Indonesia</u>	<u>Chief Inspector (Kepala AAIB)</u>	<u>Rp. 53.000.000,-</u>
		<u>Inspector (Investigator)</u>	<u>Antara Rp. 28.000.000,- s.d. Rp. 53.000.000,- (berdasar kualifikasi dan pengalaman kerja)</u>
<u>India (Air Accident Investigation Bureau)</u>	<u>Hanya melakukan investigasi pada moda penerbangan</u>	<u>Director</u>	<u>Rp. 42.000.000,-</u>
		<u>Deputy Director</u>	<u>Rp. 40.000.000,-</u>
		<u>Investigator</u>	<u>Rp. 34.000.000,-</u>

- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: List Paragraph, Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,5 cm, Right: 0,17 cm, Line spacing: 1,5 lines
- Formatted: Font: 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: Font: 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: Font: 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: Font: 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Indent: Left: 0 cm
- Formatted: Font: 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Indent: Left: 0 cm
- Formatted Table
- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: Indent: Left: 0 cm
- Formatted: Font: (Default) Arial, 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: Indent: Left: 0 cm
- Formatted: Font: (Default) Arial, 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Indent: Left: 0 cm
- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: Font: (Default) Arial, 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Font: 12 pt
- Formatted: Font: (Default) Arial, 12 pt, Not Bold, Font color: Auto
- Formatted: Font: 12 pt

2. Perbandingan Besaran Remunerasi Knkt Dengan Industri Dengan Kualifikasi Yang Dibutuhkan ditampilkan dalam tabel berikut;

<u>Jabatan</u>	<u>Persyaratan Kualifikasi</u> <u>Berdasarkan</u> <u>Pengumuman Panitia</u> <u>Seleksi KNKT</u>	<u>Jabatan</u> <u>Pembanding</u>	<u>Besaran</u> <u>Remunerasi</u>
<u>Ketua</u>	Pernah menduduki jabatan sekurang-kurangnya: 1. <u>Setingkat Senior Manajer (setara) minimal 5 tahun atau Eselon III (setara) minimal 5 tahun.</u> atau 2. <u>Setingkat Vice President (VP) atau Direksi pada perusahaan, atau jabatan pimpinan tinggi Pratama atau Madya (setara) pada pemerintahan.</u>	<u>Direktur Keselamatan Perum LPPNPI</u> - <u>Head of Operation (HOD) PT Wintermar Tbk</u>	<u>Rp. 160.000.000,-</u>  <u>Rp. 125.000.000,-</u>
	<u>Investigator</u>	Untuk Penerbang: Memiliki atau pernah memiliki <u>Airline Transport Pilot License (ATPL)</u> , dengan minimal jam terbang 5.000 jam terbang atau minimal pengalaman kerja 10 tahun; Untuk Teknisi Pesawat: Memiliki atau pernah memiliki <u>Aircraft Maintenance Engineer (AME) license</u> dengan	<u>Pilot Garuda Indonesia</u>  <u>Engineer Garuda Maintenance Facility</u>

Formatted: List Paragraph, Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,5 cm, Right: 0,17 cm, Line spacing: 1,5 lines

Formatted: Font: 11 pt, English (United States)

Formatted: Font: 12 pt

Formatted Table

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Indent: Left: 0 cm, Hanging: 0,63 cm, Right: 0,17 cm

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Indent: Left: 0 cm, Hanging: 0,63 cm, Right: 0,17 cm

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

berpengalaman minimal 10 tahun;		
Untuk Nakhoda Kapal (Master): Memiliki atau pernah memiliki Ahli Nautika Tingkat I /Master Marine (ANT I) pengalaman kerja 10 tahun, di kapal kapal foreign going (semua samudera)	Nakhoda/Mas ter di PT Wintermar Tbk	Rp. 80.000.000,-
Untuk Chief Engineer (Kepala Kamar Mesin): Memiliki Ahli Tehnika Tingkat I /Master Marine Engineering (ATT I) dengan berpengalaman minimal 10 tahun di kapal kapal foreign going,	Chief Engineer /Kepala Kamar Mesin di PT Wintermar Tbk	Rp.75.000.000,-

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt, Italic

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: List Paragraph, Indent: Left: 1 cm, Right: 0,17 cm, Line spacing: 1,5 lines, No bullets or numbering

Formatted: List Paragraph, Right: 0,17 cm, Line spacing: 1,5 lines, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: A, B, C, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 0,35 cm + Indent at: 1,62 cm

Formatted: Body Text, Left, Indent: Left: 0,35 cm, Hanging: 1,27 cm, Right: 0 cm, Tab stops: Not at 15,75 cm

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,5 cm

Formatted: Centered

Formatted: Centered

Formatted Table

Formatted: Line spacing: single

**B.**

4.3 Besaran hak keuangan dan fasilitas lainnya untuk setiap jabatan pada beberapa Lembaga Pemerintah Non Struktural ditampilkan dalam tabel berikut:

NO.	INSTANSI/LEMBAGA/ KOMISI/TIM DASAR HUKUM	JABATAN	HAK KEUANGAN/ FASILITAS LAINNYA	BESAR TUNJANGAN (Rp)
1.	Tim Koordinasi Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (PerPres No. 80 Tahun 2006)	Ketua		18.000.000
		Wakil Ketua		16.000.000
		Anggota		12.500.000
		Sekretaris		9.000.000

2.	Rehabilitasi dan Rekonstruksi Wilayah dan Kehidupan Masyarakat Propinsi Nanggroe Aceh Darussalam dan Kepulauan Nias Propinsi Sumut (PerPres No. 82 Tahun 2006)	Anggota Dewan Pengarah		10.000.000
		Anggota Dewan Pengawas		15.000.000
		Kepala Bdn. Pelaksana	Gaji Pokok	5.040.000
			Tunjangan :	
			a. Jabatan	13.608.000
			b. Pengganti pensiun	4.000.000
			c. Kehormatan/ Representasi	10.000.000
		d. Khusus	28.000.000	
		Wakil Kepala Badan Pelaksana	Gaji Pokok	4.620.000
			Tunjangan :	
			a. Jabatan	12.500.000
			b. Pengganti pensiun	2.500.000
c. Kehormatan/Representasi	9.000.000			
d. Khusus	26.000.000			

Formatted: Line spacing: single



		Sekretaris Badan Pelaksana	Gaji Pokok	4.120.000
			Tunjangan :	
			a. Jabatan	11.000.000
			b. Pengganti pensiun	2.000.000
			c. Kehormatan/Rep resentasi	8.000.000
		d. Khusus	25.000.000	
		Deputi Badan Pelaksana	Gaji Pokok	4.120.000
			Tunjangan :	
			a. Jabatan	11.000.000
			b. Pengganti pensiun	2.000.000
c. Kehormatan/ Representasi	8.000.000			
d. Khusus	25.000.000			
3.	Komisi Penyiaran Indonesia Pusat (Perpres No. 84 Tahun 2015)	Ketua	25.200.000	
		Wakil Ketua	23.940.000	
		Anggota	21.900.000	
4.	Komisi Nasional Hak Asasi Manusia (PerPres No. 34 Tahun 2013)	Ketua	23.750.000	
		Wakil Ketua	22.500.000	
		Anggota	20.625.000	

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Indent: Left: 0,15 cm, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

5.	Ombudsman (PP No. 45 Tahun 2010)	Ketua	a. Penghasilan	20.000.000
			b. Uang Kehormatan	120.000.000
		Wakil Ketua	a. Penghasilan	18.500.000
			b. Uang Kehormatan	111.000.000
		Anggota	a. Penghasilan	17.000.000
			b. Uang Kehormatan	102.000.000
6.	Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) PerPres No. 1 Tahun 2018	Ketua		38.300.000
		Wakil Ketua		36.400.000
		Anggota		33.700.000
7.	Komisi Pemeriksa Kekayaan Penyelenggara Negara (KPKN) (Keppres No. 65 Tahun 2002)	Ketua		14.375.000
		Wakil Ketua		14.375.000
		Anggota		12.500.000

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Indent: Left: 0 cm, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

<u>NO.</u>	<u>INSTANSI/LEMBAGA/ KOMISI/TIM DASAR HUKUM</u>	<u>JABATAN</u>	<u>HAK KEUANGAN/ FASILITAS LAINNYA</u>	<u>BESAR TUNJANGAN (Rp)</u>
8.	Komisi Perlindungan Anak (KPAI) PerPres No. 85 Tahun 2019	Ketua		26.250.000
		Wakil Ketua		24.063.000
		Anggota		21.875.000
9.	Anggota Dewan Pengarah Lembaga Ketahanan Nasional (PerPres No. 35 Tahun 2009)	Anggota		7.500.000
10.	Komisi Kepolisian Nasional (Perpres No. 20 Tahun 2019)	Ketua		25.000.000
		Wakil Ketua		23.500.000
		Sekretaris		22.000.000
		Anggota		22.000.000
11.	Lembaga Sensor Film (PerPres No. 96 Tahun 2016)	Ketua		24.000.000
		Wakil Ketua		22.800.000
		Anggota		20.400.000

Formatted: Centered

Formatted Table

Formatted: Centered

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted Table

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted Table

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Left, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

<b>NO</b>	<b>INSTANSI/LEMBAGA/ KOMISI/TIM DASAR HUKUM</b>	<b>JABATAN</b>	<b>HAK KEUANGAN/ FASILITAS LAINNYA</b>	<b>BESAR TUNJANGA N (Rp)</b>
12.	Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi (PP No. 82 Tahun 2015)	Ketua	Penghasilan	5.040.000
			a. Gaji Pokok	
			b. Tunjangan Jabatan	24.818.000
			c. Tunjangan Kehormatan	2.396.000
			Tujuan Fasilitas :	
			a. Tunjangan Perumahan	37.750.000
			b. Tunjangan Transportasi	29.546.000
			c. Tunjangan Asuransi Kesehatan dan Jiwa	16.325.000
		d. Tunjangan Hari Tua	8.063.500	
		Wakil Ketua	Penghasilan :	4.620.000
			a. Gaji Pokok	
			b. Tunjangan Jabatan	20.475.000
			c. Tunjangan Kehormatan	2.134.000
			Tujuan Fasilitas	
a. Tunjangan Perumahan	34.900.000			
b. Tunjangan Transportasi	27.330.000			
c. Tunjangan Asuransi Kesehatan dan Jiwa	16.325.000			
d. Tunjangan Hari Tua	6.807.250			

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

Formatted Table

Formatted: Centered, Line spacing: single

Formatted: Centered, Line spacing: single

Formatted: Centered, Line spacing: single

Formatted: Centered, Line spacing: single

Formatted: Centered, Line spacing: single

Formatted: Line spacing: single

24. Perbandingan hak keuangan dan fasilitas lainnya yang diterima oleh beberapa

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm

Lembaga Pemerintah Non Struktural ditampilkan dalam tabel berikut:

NO	LPNS	HAK KEUANGAN DAN FASILITAS LAINNYA	DASAR HUKUM
1	Hakim <i>Ad hoc</i>	a. Tunjangan b. Rumah negara c. Fasilitas transportasi d. Jaminan kesehatan e. Jaminan keamanan dalam menjalankan tugasnya f. Biaya perjalanan dinas g. Uang penghargaan	Perpres Nomor 5 Tahun 2013 tentang Hak Keuangan dan Fasilitas Hakim Ad Hoc
2	Komisil Hukum Nasional	a. Honorarium ketua, sekretaris, dan Anggota Komisi Hukum Nasional Honorarium Staf Sekretariat Komisi Hukum Nasional	Perpres Nomor 84 Tahun 2015 tentang Honorarium Bagi Ketua, Sekretaris, dan Anggota Komisi Hukum Nasional dan Staf Sekretariat Komisi Hukum Nasional
3	Komisi Penyiaran Indonesia Pusat	a. Honorarium Ketua b. Honorarium Wakil Ketua c. Honorarium Anggota	Perpres Nomor 84 Tahun 2015 tentang Honorarium Bagi Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Komisi Penyiaran Indonesia Pusat
4	Komite Badan Pengatur Penyediaan dan Pendistribusian Bahan Bakar Minyak dan	a. Kepada Ketua dan Anggota Komite Badan Pengtur diberikan Gaji setiap bulan b. Selain gaji, kepada Ketua dan Anggota	Perpres Nomor 140 Tahun 2018 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2007 Tentang Gaji Dan

Formatted: Left

	Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalui Pipa	<p>Komite Badan Pengatur diberikan penghasilan serta hak lainnya yang sah yang diterimkaan dalam bentuk uang sebagai tunjangan setiap bulan terdiri dari:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Tunjangan Jabatan</li> <li>2) Tunjangan Pengganti Pensiun</li> <li>3) Tunjangan Perumahan</li> <li>4) Tunjangan Kesehatan</li> </ol>	<p>Penghasilan Serta Hak Lainnya Yang Sah Bagi Ketua Dan Anggota Komite Badan Pengatur Penyediaan Dan Pendistribusian Bahan Bakar <del>Miftak</del> Minyak Dan Kegiatan Usaha Pengangkutan Gas Bumi Melalut Pipa</p>
	Ombudsman Republik Indonesia	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Ombudsman diberikan penghasilan setiap bulan;</li> <li>b. Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Ombudsman diberikan uang kehormatan setelah berhenti dari jabatannya karena: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Berakhir masa jabatannya;</li> <li>2) Meninggal dunia. yang diberika sebesar 6 (enam) kali dari penghasilan setiap bulan.</li> </ol> </li> <li>c. Ketua, Wakil Ketua, dan</li> </ol>	<p>PP Nomor 45 Tahun 2010 tentang Penghasilan, Uang Kehormatan, dan Hak-Hak Lain Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Ombudsman Republik Indonesia</p>

		Anggota Ombudsman mendapat hak-hak lain berupa tunjangan perumahan, tunjangan transportasi, dan tunjangan asuransi kesehatan dan jiwa.	
--	--	--	--

35. Sedangkan untuk besaran hak keuangan pada Badan Investigasi Kecelakaan Transportasi di luar negeri adalah sebagai berikut:

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,5 cm

NO.	INSTANSI	JABATAN	BESAR GAJI (DOLLAR)	BESAR GAJI (Rp)	SUMBER
1.	Australian Transport Safety Bureau (ATSB) Australia	Ketua	AUS\$ 334.891	3.683.801.000 <u>(307.000.000/ bulan)</u>	<a href="https://www.apsc.gov.au/table-">https://www.apsc.gov.au/table-</a>
		Wakil Ketua	AUS\$ 245.340	2.698.740.000 <u>(225.000.000/ bulan)</u>	21- base-salary-classification
		Anggota	AUS\$ 188.974	2.078.714.000 <u>(173.000.000/ bulan)</u>	
2.	National Transportation Safety Board (NTSB) Amerika Serikat	Ketua	\$ 241,614	3.430.918.800 <u>(286.000.000/ bulan)</u>	<a href="https://www.federalpay.org/employees/national-transportation-safety-board/top-100">https://www.federalpay.org/employees/national-transportation-</a>
		Wakil	\$ 186,991	2.655.272.200 <u>(221.000.000/ bulan)</u>	oy
		Anggota	\$ 164,150	2.330.930.000 <u>(194.000.000/ bulan)</u>	safety-board/top-100

Formatted: English (United States)

Formatted: English (United States)

Formatted: English (United States)

Formatted: English (United States)

Formatted: English (United States)

Formatted: Centered

Formatted: English (United States)

Formatted: Centered

### G. C. KELAS JABATAN INVESTIGATOR

Jabatan Investigator Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah Jabatan Keahlian. Investigator Keselamatan Transportasi yang berasal dari Aparatur Sipil Negara menurut Pasal 69 ayat (2) dalam Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 2017 tentang Manajemen PNS dan Investigator Keselamatan Transportasi yang berasal dari non-ASN dapat mengisi Jabatan Investigator Keselamatan Transportasi yang dapat diisi oleh PPPK menurut Pasal 2 ayat (2) dalam Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 13 Tahun 2019 tentang Pengusulan, Penetapan dan Pembinaan Jabatan Fungsional Pegawai Negeri Sipil dan Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 14 Tahun 2019 tentang Pembinaan Pegawai Pemerintah dengan Perjanjian Kerja Yang Menduduki Jabatan Fungsional.

-Mengenai kategori dan kelas jabatan Investigator Keselamatan Transportasi yang berasal dari ASN dan non-ASN mempunyai pengaturan yang sama, yaitu memiliki kelas jabatan yang terbagi menjadi 4 (empat) sebagaimana terlihat pada tabel di bawah ini:

	KELAS JABATAN	SETARA DENGAN PANGKAT	GOL./RUANG
	Investigator Keselamatan Transportasi Level 1	Penata Muda – Penata Muda Tk.I	III/a – III/b
	Investigator Keselamatan Transportasi Level 2	Penata – Penata Tk.I	III/c – III/d
	Investigator Keselamatan Transportasi Level 3	Pembina – Pembina Tk. I	IV/a – IV/c
	Investigator Keselamatan Transportasi Level 4	Pembina Utama Muda – Pembina Utama	IV/d – IV/e

Kelas jabatan Investigator Keselamatan Transportasi, sebagai berikut :

1. Investigator Keselamatan Transportasi Level 1 adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi kualifikasi dan telah menyelesaikan



Pendidikan dan Pelatihan Teknis Dasar Investigasi Kecelakaan Transportasi. Investigator Keselamatan Transportasi Level 1 dapat ditugaskan sebagai anggota tim investigasi kecelakaan untuk kegiatan di lapangan atau lokasi kecelakaan dengan berkoordinasi minimal Investigator Keselamatan Transportasi Level 1.

2. Investigator Keselamatan Transportasi Level 2 adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi syarat sebagai Investigator Keselamatan Transportasi Level 2 dan telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan Teknis Investigator Keselamatan Transportasi Level 2 serta telah secara aktif berkontribusi minimal dalam 3 (tiga) investigasi hingga terbitnya laporan akhir investigasi (*final report investigation*). Investigator Keselamatan Transportasi Level 2 dapat menjadi IIC untuk investigasi yang tidak terlalu rumit (*less complex investigation*) dan dapat menjadi pembimbing investigator Level 1 atau yang sedang dalam pelatihan di lapangan atau OJT.
3. Investigator Keselamatan Transportasi Level 3 adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi syarat sebagai Investigator Keselamatan Transportasi Level 3 dan telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan Teknis Investigator Keselamatan Transportasi Level 3 serta telah secara aktif berkontribusi minimal dalam 5 (lima) investigasi hingga terbitnya laporan akhir investigasi (*final report investigation*). Investigator Keselamatan Transportasi Level 3 dapat menjadi IIC untuk investigasi kasus yang menimbulkan korban jiwa, menjadi penilai investigator Level 2 atau yang sedang dalam pelatihan dan dapat menjadi *accredited representative* dalam kecelakaan yang diinvestigasi oleh negara lain.
4. Investigator Keselamatan Transportasi Keselamatan Transportasi Level 4 adalah Investigator Keselamatan Transportasi yang telah memenuhi syarat sebagai Investigator Keselamatan Transportasi Level 4 dan telah mengikuti Pendidikan dan Pelatihan Teknis Investigator Keselamatan Transportasi Level 4. Investigator Keselamatan Transportasi Level 4 dapat menjadi Investigator Keselamatan Transportasi *in charge* dalam *major accident investigation*, menjadi penilai (*assessor*) untuk kenaikan jenjang investigasi bagi investigator level di bawahnya, dapat menjadi *accredited representative* dalam kecelakaan yang diinvestigasi oleh negara lain.

#### D. D. MATERI MUATAN PERATURAN PRESIDEN

Guna mendukung hal-hal tersebut di atas dan sebagai tindak lanjut dari Pasal 31 ayat (3) Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi perlu disiapkan dan diajukan Rancangan Peraturan Presiden RI tentang Hak Keuangan dan Fasilitas lainnya bagi Komite Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk dapat ditetapkan menjadi Peraturan Presiden.

Materi muatan Rancangan Peraturan Presiden tentang Hak Keuangan dan Fasilitas lainnya bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota, dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi terdiri dari :

1. Hak Keuangan berupa gaji pokok setiap bulan bagi Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota, dan Investigator KNKT berupa gaji pokok setiap bulan dengan mengacu pada besaran gaji pokok pejabat eselon 1.b dan 2.b berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Perubahan Kedelapan Belas Atas Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 1977 Tentang Peraturan Gaji Pegawai Negeri Sipil, dengan besaran sebagai berikut: (sesuai dengan SBU Tahun Anggaran 2022):
  - a) Ketua sebesar Rp. 132.300.000,- (seratus tiga puluh dua juta tiga ratus ribu rupiah) per bulan; Rp. 5.546.904.2300,- (lima juta lima sembilan ratus empat puluh enam seribu ribu tiga dua ratus rupiah), yang disesuaikan dengan gaji pokok pejabat eselon 1.b;
  - b) Wakil Ketua sebesar Rp. 121.643.985,- (seratus dua puluh satu juta enam ratus empat puluh tiga ribu sembilan ratus delapan puluh lima rupiah) per bulan; Rp. 5.431.661.7900,- (lima juta empat enam ratus tiga enam puluh satu ribu tujuh sembilan ratus rupiah), yang disesuaikan dengan gaji pejabat eselon II.b;
  - c) Anggota sebesar Rp. 109.809.000,- (seratus sembilan juta delapan ratus sembilan ribu rupiah) per bulan; Rp. 5.431.900,- (lima juta empat ratus tiga puluh satu ribu sembilan ratus rupiah), yang disesuaikan dengan gaji pejabat eselon II.b;

Formatted: Indent: Left: 0 cm, Hanging: 0,5 cm, No bullets or numbering

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm

Formatted: Indent: Left: 0,75 cm, Hanging: 0,5 cm

Commented [K1]: Mengacu pada gaji pokok pejabat eselon 1.b dan 2.b

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

Formatted: English (United States)

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

Formatted: Not Expanded by / Condensed by

Formatted: Indonesian, Not Expanded by / Condensed by

Formatted: Not Expanded by / Condensed by

Formatted: Indonesian, Not Expanded by / Condensed by

Formatted: Not Expanded by / Condensed by

2. Hak keuangan bagi Investigator keselamatan transportasi sebesar;

- a) Level 1 sebesar Rp. 35.000.000,- (Tiga puluh lima juta rupiah);
- b) Level 2 sebesar Rp. 40.000.000,- (Empat puluh juta rupiah);
- c) Level 3 sebesar Rp. 45.000.000,- (Empat puluh lima juta rupiah); dan
- d) Level 4 sebesar Rp. 50.000.000,- (Lima puluh juta rupiah).

Dasar diberikan Besaran hak keuangan Investigator ini disesuaikan dengan beban, resiko kerja yang sangat tinggi, dan sebagai bentuk pengsejahteraan atas prestasi kerja yang dilakukan oleh Investigator KNKT.

3. Ketua, Wakil Ketua dan Anggota KNKT Di berikan fasilitas lainnya berupa : biaya perjalanan dinas

3. bagi:

Tunjangan Jabatan dengan mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan

b) Komisi Pemberantasan Korupsi bagi:

- 1) Ketua sebesar Rp. 49.250.000,00,- (dua puluh lima juta rupiah);
- 2) Wakil Ketua sebesar Rp. 42.830.000,00,- (dua puluh tiga juta rupiah);
- 3) Anggota KNKT sebesar Rp. 42.120.000,00,- (dua puluh dua juta rupiah).

Dasar diberikan Tunjangan Jabatan: (tambahkan dari anjab pak ketua)

Tunjangan Jabatan ini diberikan atas dasar jabatan yang diduduki Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota KNKT memiliki tanggung jawab dan resiko kerja yang sangat tinggi, maka diberikan dengan jumlah yang disesuaikan dengan Tunjangan Jabatan pejabat Komisi Pemberantasan Korupsi.

c) Tunjangan Transportasi dengan mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi, bagi:

- 1) Ketua KNKT sebesar Rp. 17.660.000,- Rp. 27.500.000,- (dua puluh

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Font: 12 pt

Formatted: Indent: Left: 0,75 cm, Hanging: 0,5 cm, Numbered + Level: 3 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2,97 cm + Indent at: 3,6 cm

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

Formatted: Body Text, Justified, Indent: Left: 0,75 cm, Hanging: 0,5 cm, Right: 0,17 cm, Space After: 0 pt, Add space between paragraphs of the same style, Line spacing: 1,5 lines, Numbered + Level: 3 + Numbering Style: 1, 2, 3, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 2,97 cm + Indent at: 3,6 cm

Formatted: Indent: Left: 0,75 cm, Hanging: 0,5 cm

Formatted: Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm, No bullets or numbering

Commented [K2]: Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi.

Formatted: Body Text, Right: 0,17 cm

Formatted: Font: Not Bold

Formatted: Body Text, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

Formatted: Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm, No bullets or numbering

Commented [K3]: Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi.

~~tujuhTujuh belas juta lima enam ratus enam puluh ribu rupiah); Rp. 17.660.000 (Sesuai SBU Tahun Anggaran 2022 meliputi sewa kendaranaan, pengemudi dan biaya lainnya).~~

~~2) Wakil Ketua sebesar Rp. 14.180.000, (empat belas juta seratus delapan puluh ribu rupiah)Rp. 26.212.085, (dua puluh enam juta dua ratus dua belas ribu delapan puluh lima rupiah); danRp. 14.180.000 (Sesuai SBU Tahun Anggaran 2022 meliputi sewa kendaranaan, pengemudi dan biaya lainnya).~~

~~3) Anggota KNKT sebesar Rp. 14.180.000, (empat belas juta seratus delapan puluh ribu rupiah),sebesar Rp. 20.281.581, (dua puluh juta dua ratus delapan puluh satu ribu lima ratus delapan puluh satu rupiah). Rp. 14.180.000 (Sesuai SBU Tahun Anggaran 2022 meliputi sewa kendaranaan, pengemudi dan biaya lainnya).~~

~~▲ Dasar diberikan Tunjangan Transportasi:~~

~~Tunjangan Transportasi ini diberikan berdasarkan SBU Tahun Anggaran 2022 sewa kendaraan operasional Pejabat Eselon I dan II yang meliputi sewa kendaranaan, pengemudi dan biaya lainnya yang disesuaikan atas dasar mobilitas kerja jabatan Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota KNKT yang tinggi mencakup dari tempat tinggal ke tempat kerja dan kegiatan lainnya wilayah dalam maupun luar negeri, yang menyesuaikan dengan jadwal kegiatan kerja dan pergi lokasi kecelakaan transportasi yang tidak menentu untuk darat, laut, dan udara, yang dan sering kali tidak tercover oleh anggaran SBU, maka besaran yang diberikan disesuaikan dengan Tunjangan Transportasi pejabat Komisi Pemberantasan Korupsi.~~

~~d) Tunjangan Asuransi Kesehatan dan Jiwa, dengan mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi, bagi:~~

- ~~1) Ketua KNKT sebesar Rp. 20.000.000, (dua puluh juta rupiah);~~
- ~~2) Wakil Ketua KNKT sebesar Rp. 20.000.000, (dua puluh juta rupiah);~~
- ~~3) Anggota KNKT sebesar Rp. 20.000.000, (dua puluh juta rupiah).~~

**Formatted**

**Formatted:** Body Text, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

**Formatted:** Font: Not Bold

**Formatted:** Body Text, Right: 0,17 cm

**Formatted:** Body Text, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

**Formatted:** Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm, No bullets or numbering

**Commented [K4]:** Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi.

Rincian fasilitas Asuransi Kesehatan dan Jiwa sebagai berikut:

Premi kecelakaan 2.000.000 per tahun dengan pemberian santunan sebesar 1 milyar

Fasilitas Rawat Inap Rumah Sakit dalam dan luar negeri (ruangan VIP dan VVIP) 48.000.000 per tahun sebesar 50 milyar

Sakit kritis 23.000.000 per tahun dengan pemberian santunan sebesar 1 milyar

Jaminan meninggal dunia 27.000.000 dengan pemberian santunan meninggal dunia sebesar 2 milyar

Dasar diberikan Tunjangan Asuransi Kesehatan dan Jiwa:

Tunjangan Asuransi Kesehatan dan Jiwa ini diberikan atas dasar resiko beban kerja jabatan Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota KNKT yang sering terjun langsung ke lokasi investigasi kecelakaan transportasi dengan lokasi yang tidak menentu baik di dalam maupun di luar negeri yang tidak menentu yang dapat membuat kelelahan, terserang berbagai virus dan penyakit, dan mengalami resiko kecelakaan kerja tinggi terhadap kesehatan fisik dan mental, dan besaran ini mengacu pada Tunjangan Asuransi Kesehatan dan Jiwa pejabat Komisi Pemberantasan Korupsi. Berdasarkan premi Asuransi Kesehatan dan Jiwa dari PT. Asuransi Allianz Life Indonesia.

e) Tunjangan Komunikasi dengan mengacu pada Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 2002 tentang Pendapatan Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Komisi Pemeriksa Kekayaan Penyelenggara Negara dan Gaji Serta Tunjangan Jabatan Bagi Pegawai Negeri di Lingkungan Sekretariat Jenderal Komisi Pemeriksa Kekayaan Penyelenggara Negara, bagi:

- 1) Ketua KNKT sebesar Rp. 105.000.000,- (Lima belas juta rupiah);
- 2) Wakil Ketua KNKT sebesar Rp. 104.000.000,- (Empat belas juta rupiah);
- 3) Anggota KNKT sebesar Rp. 103.000.000,- (Tiga belas juta rupiah).

Rincian Tunjangan Komunikasi:

Pemberian alat komunikasi

Pulsa telepon dan data internet prioritas unlimited

Dasar diberikan Tunjangan Komunikasi:

Tunjangan Komunikasi ini diberikan atas dasar kerja jabatan Ketua, Wakil Ketua, Anggota KNKT yang sering melakukan komunikasi dan berkoordinasi dengan berbagai pihak terkait dengan KNKT baik didalam

Formatted

Formatted: Body Text, Right: 0,17 cm

Formatted

Formatted: Body Text, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

Formatted

Formatted

Formatted: Font: Not Bold

Formatted: Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm, No bullets or numbering

Commented [K5]: Mengacu pada Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 2002 tentang Pendapatan Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Komisi Pemeriksa Kekayaan Penyelenggara Negara dan Gaji Serta Tunjangan Jabatan Bagi Pegawai Negeri di Lingkungan Sekretariat Jenderal Komisi Pemeriksa Kekayaan Penyelenggara Negara.

Formatted

Formatted: Body Text, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

Formatted: Font: Not Bold

maupun luar negeri yang dilakukan melalui alat komunikasi mobile digital dan mencari berbagai informasi yang dibutuhkan.

f) Tunjangan Perumahan dengan mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi, bagi : (biaya sewa rumah dikurangi lagi)

- 1) Ketua KNKT sebesar Rp. 235.000.000,- (tiga puluh lima juta rupiah);
- 2) Wakil Ketua KNKT sebesar Rp. 233.000.000,- (tiga puluh tiga juta rupiah);
- 3) Anggota KNKT sebesar Rp. 231.000.000,- (tiga puluh satu juta rupiah).

Rincian diberikan Tunjangan Perumahan bagi:

Ketua KNKT sebagai berikut:

Sewa rumah atau apartemen daerah jakarta pusat Rp. 10.000.000

Biaya listrik Rp. 3.000.000

Biaya air Rp. 2.000.000

Biaya asisten rumah tangga Rp. 5.000.000

Biaya iuran keamanan dll Rp. 5.000.000

Wakil Ketua sebagai berikut:-

Sewa rumah atau apartemen daerah jakarta pusat Rp. 8.000.000

Biaya listrik Rp. 3.000.000

Biaya air Rp. 2.000.000

Biaya asisten rumah tangga Rp. 5.000.000

Biaya iuran keamanan dll Rp. 5.000.000

Anggota KNKT sebagai berikut:

Sewa rumah atau apartemen daerah jakarta pusat Rp. 5.000.000

Biaya listrik Rp. 3.000.000

Biaya air Rp. 2.000.000

Biaya asisten rumah tangga Rp. 5.000.000

Biaya iuran keamanan dll Rp. 5.000.000

Dasar diberikan Tunjangan Perumahan:

Tunjangan Perumahan ini diberikan atas dasar jarak rumah degan lingkup kerja Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota KNKT yang tidak menentu siaga on

**Formatted:** Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm, No bullets or numbering

**Commented [K6]:** Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2006 tentang Hak Keuangan, Kedudukan, Protokol, dan Perlindungan Keamanan Pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi.

**Formatted**

**Formatted:** Body Text, Right: 0,17 cm

**Formatted:** Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm, Line spacing: 1,5 lines, No bullets or numbering

**Formatted:** Body Text, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

**Formatted:** Font: Not Bold

**Formatted:** Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

call 24 jam sehingga diberikan untuk memudahkan dan mempercepat mobilitas kerja Ketua, Wakil Ketua, Anggota KNKT dengan akses mudah dan dekat dengan kantor KNKT sekitaran jakarta pusat.

Biaya perjalanan dinas dengan mengacu pada biaya perjalanan dinas untuk pejabat eselon 1.b dan 2.b, bagi :

a) Biaya Perjalanan Dinas bagi Anggota KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon I.b atau Jabatan Pimpinan Tinggi Madya di lingkungan Kementerian Perhubungan;

Biaya Perjalanan Dinas bagi Investigator diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon III atau Jabatan Administrator di lingkungan Kementerian Perhubungan. Ketua KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon I.b;

Wakil Ketua KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon II.b;

Anggota KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon II.b;

b) Investigator KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon III.b;

g) Biaya perjalanan dinas dengan mengacu pada biaya perjalanan dinas untuk pejabat eselon 1.b dan 2.b, bagi :

- 1) Ketua KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon I.b;
- 2) Wakil Ketua KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon II.b;
- 3) Anggota KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon II.b;
- 4) Investigator KNKT diberikan setara dengan biaya perjalanan dinas pejabat eselon III.b;

2) Uang Kehormatan yang akan diberikan pada jabatan Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota KNKT dihitung berdasarkan 75% dari hak keuangan yang diterima setiap bulan yang akan berlaku selama 612 (enam ratus belas) bulan setelah akhir masa jabatan dengan besaran sebagai berikut

4) Ketua sebesar Rp. 95.034.275, (sembilan puluh enam juta tiga puluh empat ribu dua ratus tujuh puluh lima rupiah);

2) Wakil Ketua sebesar Rp. 61.262.660, (enam puluh satu juta dua ratus tiga puluh dua ribu sembilan ratus delapan puluh sembilan rupiah);

3) Anggota sebesar Rp. 54.785.444, (delapan puluh tiga juta tujuh ratus delapan puluh

**Formatted:** Body Text, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm

**Formatted:** Body Text, Justified, Indent: Left: 2 cm, Right: 0,17 cm, No bullets or numbering

**Commented [K7]:** Mengacu pada biaya perjalanan dinas untuk pejabat eselon 1.b dan 2.b

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** Font: 12 pt,

**Formatted:** Font: 12 pt

**Formatted:** List Paragraph, Left, Indent: Left: 1,37 cm, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: a, b, c, ... + Start at: 1 + Alignment: Left + Aligned at: 0,63 cm + Indent at: 1,27 cm

**Formatted:** Font: 12 pt, Strikethrough, Highlight

**Formatted:** Normal, Indent: Left: 1,62 cm, Hanging: 0,63 cm

**Commented [K8]:** Mengacu pada biaya perjalanan dinas untuk pejabat eselon 1.b dan 2.b

**Formatted:** Strikethrough, Highlight

**Formatted:** Normal, Line spacing: single, No bullets or numbering

**Formatted:** Normal, Indent: Left: 0 cm, Line spacing: single

**Formatted:** Normal, Justified, Indent: Left: 2 cm

**Formatted:** Indent: Left: -0,75 cm

**Formatted:** Strikethrough, Highlight

~~ini dan status sebagai anggota~~

Formatted: Font: Not Bold, Strikethrough, Highlight

~~dasar diberikan penghargaan~~

~~Penghargaan ini diberikan atas dasar untuk pengabdian sebagai bentuk apresiasi atas kinerja pejabat Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota selama menjabat di KNKT dan memberikan toleransi waktu sebelum mendapat pekerjaan di tempat yang baru.~~

Formatted: Strikethrough, Highlight

**E.**

Formatted: Normal, No bullets or numbering

**F.E. DATA KECELAKAAN KNKT**

Formatted: Font: Not Bold

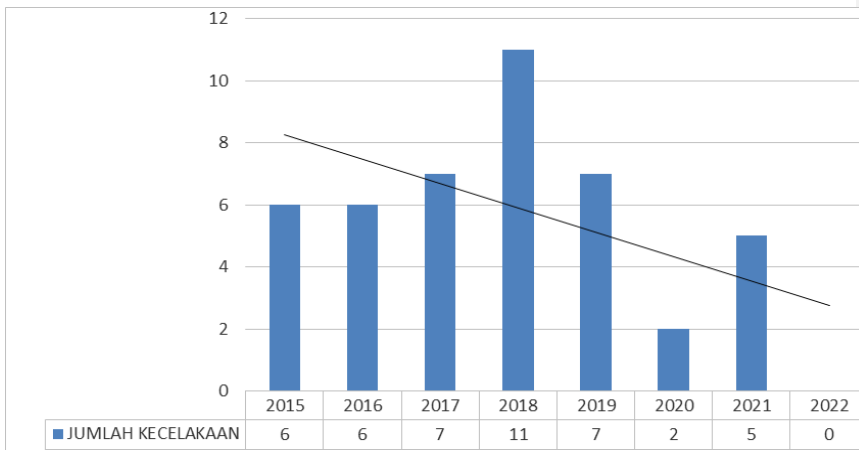
Data jumlah kecelakaan yang di investigasi oleh KNKT setiap tahunnya, yang dapat di liat pada table berikut :

Formatted: Heading 1, Indent: Left: 0 cm, Hanging: 0,5 cm, Right: 0 cm, Numbered + Level: 1 + Numbering Style: A, B, C, ... + Start at: 5 + Alignment: Left + Aligned at: 0,35 cm + Indent at: 1,62 cm

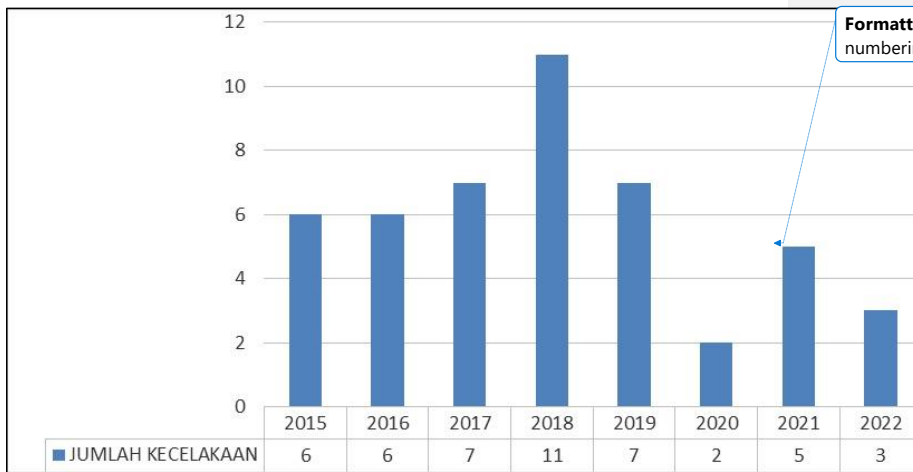
**1. Kecelakaan Kereta Api**

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,75 cm







4.

Pada tahun 2015 ada 6 kecelakaan Kereta Api, tahun 2016 terdapat 6 kecelakaan Kereta Api, tahun 2017 terdapat 7 kecelakaan Kereta Api, tahun 2018 terdapat 11 kecelakaan Kereta Api, tahun 2019 terdapat 7 kecelakaan Kereta Api, tahun 2020 terdapat 2 kecelakaan Kereta Api, tahun 2021 terdapat 5 kecelakaan kereta api dan tahun 2022 tercatat pada bulan November 2022 terdapat 3 kecelakaan Kereta Api.

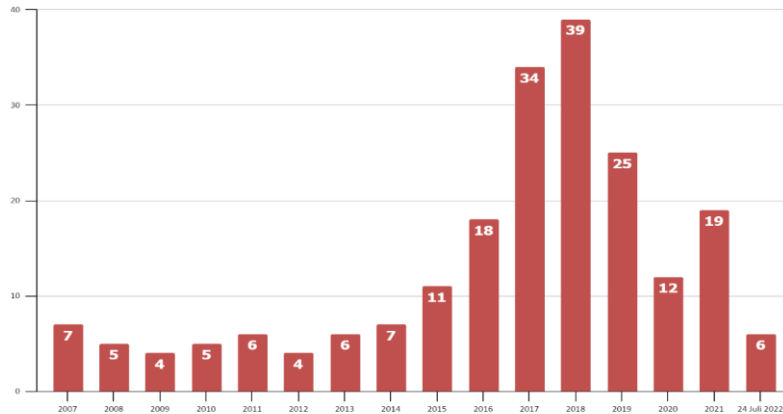
Formatted: Indent: Left: 1,25 cm, No bullets or numbering

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

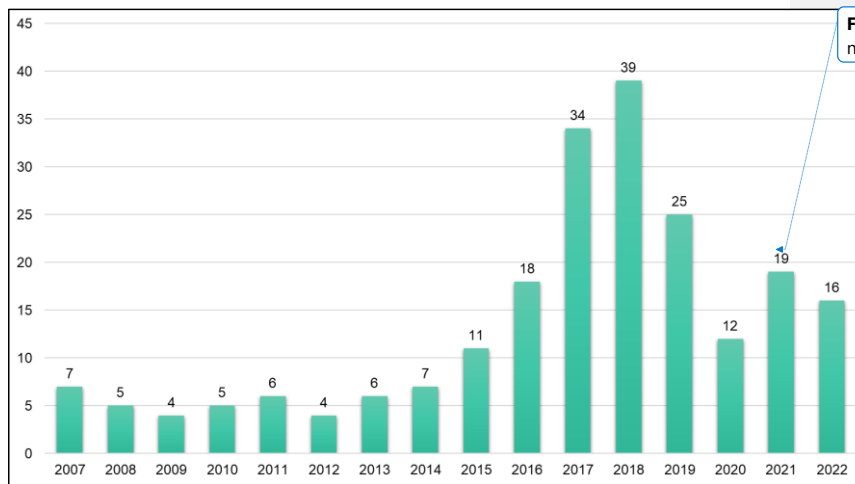
Formatted: Indonesian

## 2. Kecelakaan Pelayaran



Formatted

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,75 cm



Formatted: Indent: Left: 1,25 cm, No bullets or numbering

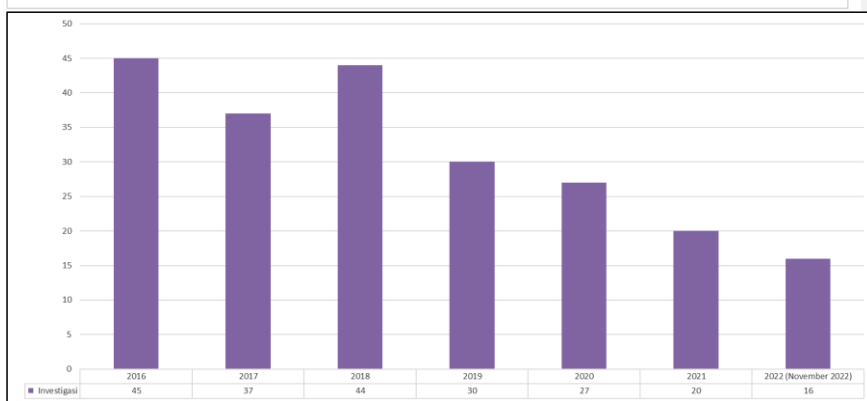
2.

Pada tahun 2015 ada 11 kecelakaan Pelayaran, tahun 2016 terdapat 18 kecelakaan Pelayaran, tahun 2017 terdapat 34 kecelakaan Pelayaran, tahun 2018 terdapat 39 kecelakaan Pelayaran, tahun 2019 terdapat 25 kecelakaan Pelayaran, tahun 2020 terdapat 12 kecelakaan Pelayaran, tahun 2021 terdapat 19 kecelakaan pelayaran dan tahun 2022 tercatat pada [24 Juli](#) bulan [November 2022](#) terdapat [16](#) kecelakaan pelayaran.

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

### 3. Kecelakaan Penerbangan

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,75 cm

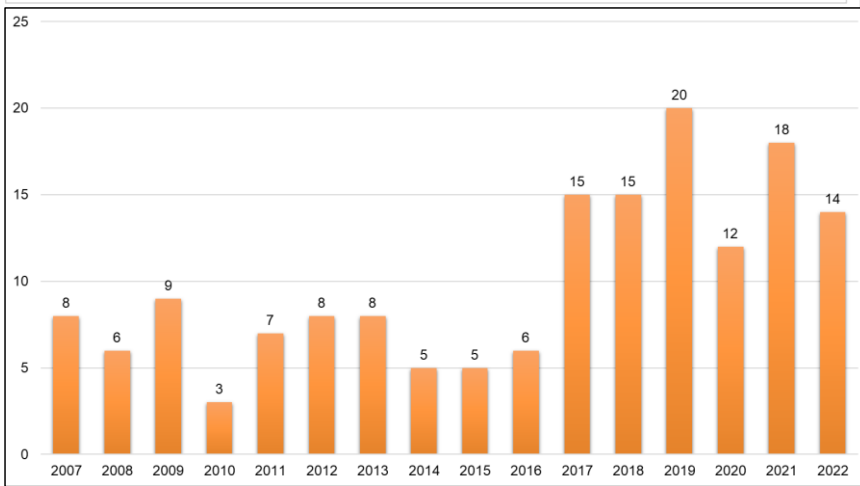
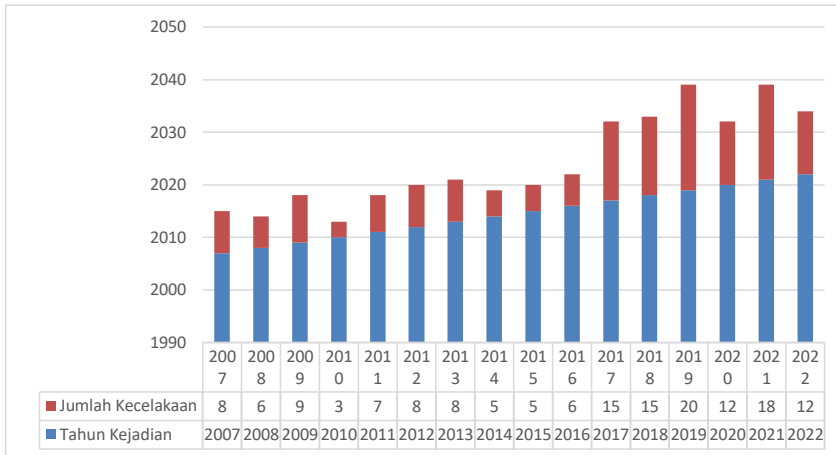


Pada tahun 2015 ada 28 kecelakaan Penerbangan, tahun 2016 terdapat 45 kecelakaan Penerbangan, tahun 2017 terdapat 37 kecelakaan Penerbangan, tahun 2018 terdapat 44 kecelakaan Penerbangan, tahun 2019 terdapat 30 kecelakaan Penerbangan, tahun 2020 terdapat 27 kecelakaan Penerbangan, tahun 2021 terdapat 20 kecelakaan penerbangan, dan pada tahun 2022 tercatat pada bulan Agustus-November 2022 terdapat 136 kecelakaan penerbangan.

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

#### 4. Kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm, Hanging: 0,75 cm



Pada tahun 2015 ada 5 kecelakaan LLAJ, tahun 2016 terdapat 6 kecelakaan LLAJ, tahun 2017 terdapat 15 kecelakaan LLAJ, tahun 2018 terdapat 15 kecelakaan LLAJ, tahun 2019 terdapat 20 kecelakaan LLAJ, tahun 2020 terdapat 12 kecelakaan LLAJ, tahun 2021 terdapat 18 kecelakaan LLAJ dan tahun 2022 tercatat pada bulan ~~September-November 2022~~ terdapat 14~~2~~ kecelakaan LLAJ.

Formatted

Formatted: Indent: Left: 1,25 cm

Formatted

Melihat dari data jumlah kecelakaan transportasi yang tinggi pada setiap tahunnya, maka diperlukan mobilitas tinggi bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk siap melaksanakan

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm

Formatted

Formatted

pekerjaan.

## **BAB V**

### **PROYEKSI KEBUTUHAN ANGGARAN**

#### **A. DAMPAK PADA ANGGARAN PEMBIAYAAN**

DIPA bertambah karena diberlakukannya hak keuangan bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan besaran:

1. Ketua sebesar Rp. 132.300.000,- (seratus tiga puluh dua juta tiga ratus ribu rupiah) per bulan~~128.046.300,- (seratus dua puluh delapan juta empat puluh enam ribu tiga ratus rupiah) per bulan;~~
2. Wakil Ketua sebesar Rp. 121.643.985,- (seratus dua puluh satu juta enam ratus empat puluh tiga ribu sembilan ratus delapan puluh lima rupiah) per bulan;
3. Anggota sebesar Rp. 109.809.000,- (seratus sembilan juta delapan ratus sembilan ribu rupiah) per bulan~~111.713.481,- (seratus sebelas juta tujuh ratus tiga belas ribu empat ratus delapan puluh satu rupiah) per bulan;~~
4. Investigator Investigator :
  - a. Level 1 sebesar Rp. 35.000.000,- (Tiga puluh lima juta rupiah);
  - b. Level 2 sebesar Rp. 40.000.000,- (Empat puluh juta rupiah);
  - c. Level 3 sebesar Rp. 45.000.000,- (Empat puluh lima juta rupiah); dan
  - d. Level 4 sebesar Rp. 50.000.000,- (Lima puluh juta rupiah).

Tambahan anggaran hak keuangan bagi Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi dalam satu tahun sejumlah Rp **89.958.530.508,-** (delapan puluh sembilan milyar sembilan ratus lima puluh delapan juta lima ratus tiga puluh lima ratus delapan puluh delapan rupiah) dengan rincian sebagai berikut:

NO	JABATAN	BESARAN HONOR (Rp)	JUMLAH ORANG	JUMLAH BULAN	JUMLAH (Rp)
1	Ketua	<del>132.300.000</del> 128.046.300	1	12	<del>1.587.600.000</del> 536.555.600
2	Wakil Ketua	121.643.985	1	12	1.459.727.820
3	Anggota	<del>109.809.000</del> 111.713.484	4	12	<del>5.270.832.000</del> 362.247.088
4	Investigator Level 1	35.000.000	40	12	16.800.000.000
5	Investigator Level 2	40.000.000	40	12	<del>19.200.000.000</del> 9.200.000.000
6	Investigator Level 3	45.000.000	40	12	21.600.000.000
7	Investigator Level 4	50.000.000	40	12	24.000.000.000
<b>JUMLAH (+)</b>					<del>89.918.159.820</del> 9.958.530.508

Formatted: English (United States)

<b>Jang Kehormatan</b>					
NO	JABATAN	BESARAN (Rp)			
1	Ketua	96.034.275			
2	Wakil Ketua	91.232.989			
3	Anggota	83.785.111			
<b>JUMLAH (2)</b>		<b>271.052.825</b>			
<b>TOTAL</b>		<b>25.429.583.333</b>			
NO	JABATAN	BESARAN HONOR (Rp)	JUMLAH ORANG	JUMLAH BULAN	JUMLAH (Rp)
1	Ketua	128.046.300	4	12	1.536.555.600

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Formatted: Highlight

Formatted Table

2	Wakil Ketua	111.431.900	4	12	1.337.182.800
3	Anggota	75.431.900	4	12	3.620.731.200
<b>TOTAL</b>					<b>6.494.469.600</b>

Sehingga DIPA anggaran dan uang kehormatan yang diberikan pada akhir masa jabatan Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota KNKT jika dihitung sebesar Rp 25.429.583.333.-

Formatted: Highlight

#### B. NILAI TAMBAH BAGI MASYARAKAT

Dengan diberlakukannya Peraturan Presiden tentang Hak keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi, maka tidak ada alasan lagi bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator KNKT untuk tidak bekerja secara maksimal, dan masyarakat dapat menuntut kinerja Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi untuk lebih optimal dalam menangani suatu kecelakaan transportasi.

Formatted: Left

## **BAB VI PENUTUP**

### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, maka Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi, perlu segera ditindak lanjuti dengan penetapan Peraturan Presiden tentang Hak keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi, sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Sekretariat KNKT melakukan penyusunan program dan anggaran, berupa Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) KNKT yang didalamnya terdapat hak keuangan dan fasilitas lainnya bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

### **B. SARAN**

1. Mendapatkan surat persetujuan dari Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi dan Kementerian Keuangan serta



Kementerian Sekretariat Negara untuk proses lanjut penetapan Rancangan Peraturan Presiden tentang Hak keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Ketua, Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

2. Ditetapkannya Rancangan Peraturan Presiden tentang Hak keuangan dan Fasilitas Lainnya Bagi Ketua Wakil Ketua, Anggota dan Investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi, menjadi Peraturan Presiden.