



Peran KNKT dalam Meningkatkan Keselamatan Transportasi Indonesia

Prof. Ir. Leksmono Suryo Putranto, MT, Ph.D
Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan LLAJ
Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Guru Besar Transportasi Universitas Tarumanagara, Jakarta

**Kuliah Umum di Universitas Sam Ratulangi
Rabu, 5 Oktober 2016**

Tugas KNKT (Pasal 4 Perpres No.2/2012)

- melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi.
- memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait.
- memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi

Investigasi Kecelakaan Transportasi

Pasal 1(3) Perpres No.2/2012

Kegiatan penyelidikan dan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis, dan objektif agar kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak terulang lagi

Prinsip Investigasi KNKT

- *No blame* (tidak untuk mencari kesalahan)
- *No judicial* (tidak untuk memberikan sanksi)
- *No liability* (tidak mencari siapa yang bertanggung-jawab menanggung kerugian)

Keanggotaan KNKT

- KNKT adalah sebuah komite nasional yang beranggotakan 6 komisioner (Ketua, Wakil Ketua, Kasubkom IK LLAJ (Ketua Sub Komite Investigasi Kecelakaan Lalu-Lintas Angkutan Jalan), Kasubkom IK Perkeretaapian, Kasubkom IK Pelayaran dan Kasubkom IK Penerbangan).
- Setiap sub komite dapat didukung oleh 10 investigator

Pasal 19 PP No.62/2012

Kriteria kecelakaan lalu-lintas angkutan jalan yang wajib diinvestigasi yaitu kecelakaan tertentu kendaraan bermotor umum:

- yang menimbulkan korban meninggal sebanyak delapan orang atau lebih.
- yang mengundang perhatian publik secara luas.
- yang menimbulkan polemik/ kontroversi.
- yang menyebabkan prasarana rusak berat.
- yang berulang-ulang pada merek dan tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun.
- yang berulang-ulang pada satu lokasi lebih dari tiga kali dalam setahun.
- yang mengakibatkan kerusakan/ pencemaran lingkungan akibat bahan/ limbah berbahaya beracun (B3).

TANTANGAN YANG DIHADAPI

Kekurangan Investigator

Menurut PP No. 2/2012 Pasal 15(2) masing-masing Kasubkom mengkoordinasikan paling banyak 10 investigator. Pada kenyataannya para investigator baru dikukuhkan oleh Ketua KNKT pada 3 Maret 2016 (sebelumnya proses investigasi dilaksanakan oleh para investigator tidak tetap yang tersebar di berbagai daerah dan instansi). Jumlahnya pun belum mencapai separuh dari jumlah maksimum yang diatur Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2012 yaitu baru dikukuhkan 6 investigator kecelakaan LLAJ, 3 investigator kecelakaan perkeretaapian, 4 investigator kecelakaan pelayaran dan 6 investigator kecelakaan penerbangan.



Independensi

Walaupun menurut Perpres No. 2/2012 Pasal 3, KNKT merupakan lembaga non-struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden, namun menurut Perpres yang sama Pasal 9 dalam melaksanakan tugasnya KNKT dikoordinasikan oleh Menteri Perhubungan. Anggaran KNKT ditempatkan di Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan. Di satu sisi menurut Perpres yang sama Pasal 10 dinyatakan bahwa dalam melaksanakan tugasnya KNKT bersifat mandiri dan bertanggungjawab atas objektivitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi. Di sisi lain, secara organisasi KNKT masih belum mandiri. Untuk itu saat ini KNKT sedang mempersiapkan diri untuk bertransformasi menjadi Badan Nasional Keselamatan Transportasi (BNKT) agar setara dengan lembaga-lembaga nasional lain yang bermitra dengan Kementerian Perhubungan seperti BMKG dan Basarnas

Sarana-Prasarana

Saat ini KNKT berkantor di sebagian lantai 3 gedung yang dikelola Badan Penelitian Pengembangan Perhubungan. Hal ini menyebabkan kesulitan dalam merancang penyediaan ruang kerja, ruang rapat, laboratorium dan prasarana lainnya secara mandiri sesuai dengan kebutuhan organisasi.



Hubungan Kerja dengan Polisi

Khusus untuk subkom IK LLAJ sebenarnya telah ditandatangani nota kesepahaman (MoU) dengan Kepolisian Republik Indonesia. Namun pada kenyataannya MoU di tingkat nasional ini belum sepenuhnya dipahami rekan-rekan kepolisian di daerah, sehingga sering terjadi hambatan di lapangan khususnya dalam hal mewancarai saksi kunci kecelakaan LLAJ (umumnya pengemudi kendaraan yang terlibat kecelakaan) terlebih jika yang bersangkutan telah ditetapkan sebagai tersangka.



Skala Prioritas

Sejarah KNKT memang dimulai dari subkom penerbangan dan subkom pelayaran yang secara internasional standard keselamatannya bisa mengacu pada aturan ICAO dan IMO. Tidak heran subkom perkeretaapian dan subkom LLAJ relatif belum begitu berkembang. Bahkan diperiode sebelumnya keduanya masih menjadi satu dalam subkom darat. Hal ini berdampak pada banyak hal seperti alokasi anggaran, kerjasama dengan mitra KNKT di luar negeri, peluang mengikuti pelatihan di luar negeri, ketersediaan dokumen pedoman investigasi, ketersediaan perlengkapan investigasi dll.



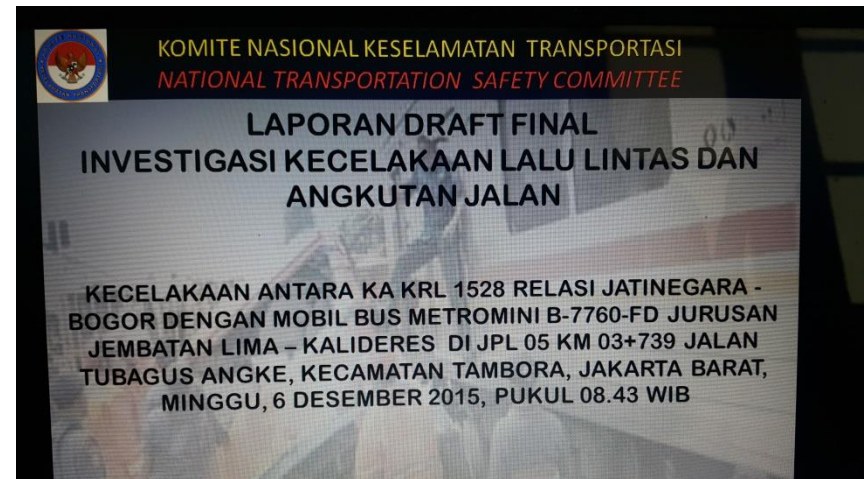
Kompetensi Investigator

Pada masa yang lalu sebagian besar investigator LLAJ yang tersebar di berbagai daerah sebagian besar berlatar belakang pengujian kendaraan bermotor/ teknik mesin/ teknik otomotif. Yang berlatar belakang lain seperti teknik sipil dan manajemen keselamatan transportasi jalan sangatlah sedikit. Hal ini menyebabkan sudut pandang teknik otomotif lebih menonjol dalam investigasi, analisis dan penyusunan rekomendasi. Sudut pandang jalan yang berkeselamatan disinggung dengan keterbatasan pengetahuan. Satu hal lagi, jika investigator kecelakaan penerbangan dan investigator kecelakaan pelayaran cukup banyak yang berlatar belakang kapten penerbangan dan kapten pelaut, hampir tidak ada yang pernah berpikir bahwa investigator kecelakaan LLAJ perlu juga diperkuat dengan pengemudi senior.



Kecelakaan di Perlintasan Sebidang KA

Menurut PP No. 62/ 2013, kecelakaan yang terjadi di perlintas sebidang antara jalan rel dan jalan raya yang melibatkan kereta api dan kendaraan bermotor harus diinvestigasi oleh subkom LLAJ. Istilah perkeretaapian sangatlah spesifik sehingga biasanya dalam investigasi (dan penyusunan laporan) kecelakaan di perlintasan sebidang antara jalan rel dan jalan raya subkom LLAJ melibatkan rekan-rekan investigator perkeretaapian



Kecelakaan ASDP

Di Kementerian Perhubungan, Angkutan Sungai dan Penyeberangan (ASDP) masih diletakkan di Direktorat Angkutan Multimoda, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Namun karena pada dasarnya ASDP menggunakan kapal, maka kompetensi untuk investigasinya ada di subkom pelayaran.

CATATAN DARI BEBERAPA INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ YANG TERAKHIR

Jam Kerja vs Istirahat Pengemudi

Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan	Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	PP No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi
Pasal 77 (1) Setiap pengusaha wajib melaksanakan ketentuan waktu kerja. (2) Waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi: 7 (tujuh) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 6 (enam) hari kerja dalam 1 (satu) minggu; atau 8 (delapan) jam 1 (satu) hari dan 40 (empat puluh) jam 1 (satu) minggu untuk 5 (lima) hari kerja dalam 1 (satu) minggu. (3) Ketentuan waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak berlaku bagi sektor usaha atau pekerjaan tertentu. (4) Ketentuan mengenai waktu kerja pada sektor usaha atau pekerjaan tertentu sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) diatur dengan Keputusan Menteri.	Pasal 90 (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. (2) Waktu kerja bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari. (3) Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. (4) Dalam hal tertentu Pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam	Pasal 240 (1) Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan umum. (2) Waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah 8 (delapan) jam sehari. (3) Pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut, harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya setengah jam. (4) Dalam hal-hal tertentu pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 (delapan) jam sehari, tetapi tidak boleh lebih dari 12 (dua belas) jam sehari termasuk istirahat 1 (satu) jam. (5) Penyimpangan waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) tidak berlaku bagi pengemudi kendaraan umum yang mengemudikan kendaraan umum angkutan antar kota. (6) Pengemudi kendaraan umum wajib mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5).
PP No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 186 : Pada saat PP ini mulai berlaku, semua Peraturan PP yang merupakan peraturan pelaksanaan dari PP No. 44 th 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi yang mengatur tentang kendaraan, dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan PP ini. Pasal 187: Pada saat PP ini mulai berlaku, PP No.44 tahun 1993 tentang Kendaraan & Pengemudi dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.		

Fatigue

Fatigue dapat menyebabkan *micro sleep* (kehilangan kesadaran sesaat) dan selanjutnya menyebabkan pengemudi kehilangan kemampuan untuk mengendalikan kendaraan dengan baik. Pemberian ijin angkutan hari raya kepada sembarang perusahaan otobus, menyebabkan dapat saja pengemudi yang sehari-hari menjalani trayek AKDP yang relatif pendek, harus melayani trayek AKAP yang relatif lebih panjang. Akibatnya pengemudi belum terbiasa mengelola *fatigue* untuk jarak yang jauh. Untuk itu perlu diperbaiki peraturan perundang-undangan terkait jam kerja dan jam istirahat pengemudi. Tidak saja jam kerja selama sehari namun juga jam kerja selama sepekan. Perlu juga dirinci aturan soal keberadaan pengemudi pengganti untuk perjalanan yang lebih dari 8 jam. Pengemudi pengganti ini harus dalam keadaan

BEBERAPA CONTOH KECELAKAAN AKIBAT FATIGUE

PO Rukun Sayur 14 Juli 2015

Palikanci KM 202



Isuzu Elf-3 Desember 2015

Cipali KM 136+900



Kondisi kendaraan yang kurang berkeselamatan.

- Selama ini uji tipe untuk kendaraan bermotor baru, selain mencakup berbagai komponen kendaraan bermotor biasanya hanyalah analisis terhadap gambar rancang bangun dan bukan uji fisik. Akibatnya seringkali rangka kendaraan bermotor terdeformasi berat. Hal ini diperparah dengan korosi. Uji berkala yang dilakukan tiap enam bulan pun tidak dilakukan secara mendalam. Apalagi jumlah unit pengujian kendaraan bermotor, peralatannya dan sumber daya manusia sulit mengejar pertumbuhan kendaraan wajib uji.



Kurangnya *Survival Space*

Deformasi yang berlebihan pada rangka kendaraan bermotor menyebabkan tidak tersedianya *survival space* yang cukup untuk para penumpang. Kondisi ini dapat meningkatkan jumlah korban meninggal dan tingkat keparahan korban luka-luka. Untuk itu dalam pelaksanaan uji tipe di masa mendatang harus melibatkan uji fisik terhadap kendaraan, termasuk *super structure* nya.



Uji *Crashworthiness*

Sebelum akhirnya Indonesia menerapkan *new car assessment program* yang berupa *crash test*, setidaknya dapat dilakukan pemodelan dengan simulasi komputer untuk meningkatkan *crashworthiness* kendaraan (kemampuan kendaraan untuk mengurangi dampak tabrakan terhadap pengemudi dan penumpang).

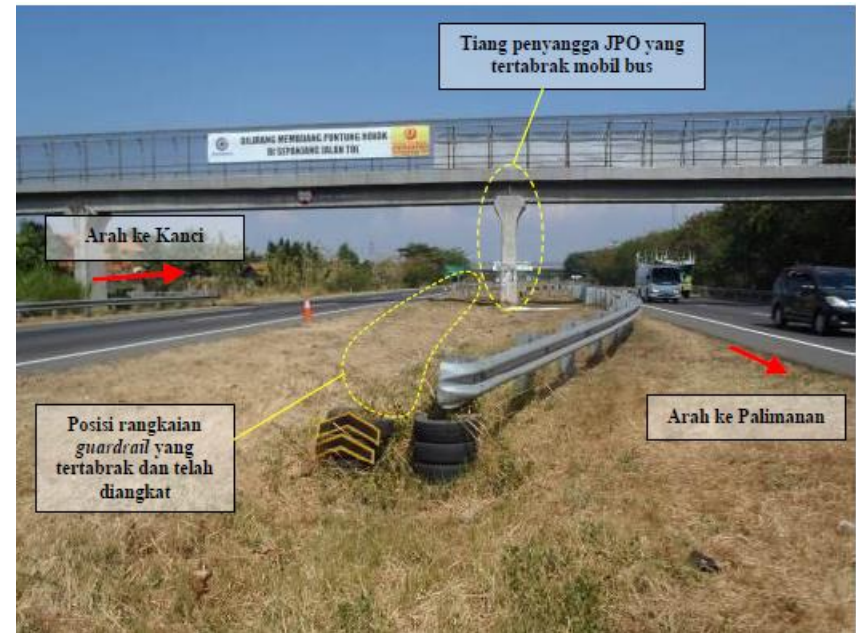
Penggunaan *Non-Safety Glass*

Beberapa kendaraan menggunakan *non-safety glass*, sehingga saat terjadi benturan, pecahan kaca yang tajam dapat mengenai pengemudi atau penumpang. Untuk itu perlu kedisiplinan dan kesadaran perusahaan angkutan dan pengemudi untuk menggunakan *safety glass* baik pada kendaraan baru maupun saat diperlukan penggantian kaca karena suatu sebab.



Tiang Tengah Sebagai *Hazard*

Kondisi jalan yang kurang berkeselamatan antara lain terjadi pada jalan-jalan lurus dan datar dengan kecepatan rencana tinggi. Pada jalan-jalan tersebut masih cukup banyak dijumpai *hazard* berupa tiang jembatan penyeberangan orang atau tiang jembatan layang kendaraan bermotor yang ditempatkan pada median jalan. Untuk itu perlu dilakukan beberapa upaya. Pertama untuk jalan-jalan bebas hambatan baru, perlu desain jembatan yang bebas tiang tengah. Penggunaan gelagar *prestress* atau teknologi *cable-stayed* memungkinkan konstruksi bentang yang lebih panjang tanpa tiang tengah memang mungkin lebih mahal, namun dapat meningkatkan keselamatan jalan secara signifikan.



Terima Kasih