

ACUAN BAHAN PRESENTASI KETUA KNKT  
SEMINAR NASIONAL PERKERETAAPIAN  
JAKARTA, 31 MARET 2011

"GAMBARAN KESELAMATAN  
PERKERETAAPIAN INDONESIA"

**Pembukaan.**

AssWWb, Salam Sejahtera untuk kita semua, Om Swastyastu, Selamat Pagi.

Yang terhormat Dirjen Perkeretaapian, Yth Dirut PTKAI, Para pejabat Kemenhub, PT KAI, Para Narasumber, Ibu Bapak peserta seminar dan hadirin yang saya hormati.

Pertama-tama atas nama KNKT, saya mengucapkan Selamat atas dilaksanakannya seminar perkeretaapian nasional ini, semoga seminar ini dapat mencapai apa yang direncanakan dan diharapkan oleh penyelenggara seminar. Selaku Ketua KNKT saya mengucapkan pula terimakasih atas kesempatan yang diberikan kepada saya untuk turut berpartisipasi pada seminar yang penting ini, dengan harapan materi yang saya sampaikan dapat menjadi masukan bagi panitia seminar.

**Materi presentasi dan makna di dalam judul.**

Presentasi selama 20 menit yang ditentukan panitia, judulnya adalah "Gambaran Keselamatan Perkeretaapian Indonesia". Apabila menyimak acuan dan tujuan seminar ini antara lain: ***Meningkatkan keselamatan perkeretaapian nasional; Pemahaman pentingnya sistem keselamatan perkeretaapian; Implementasi program sistem manajemen keselamatan; Meningkatkan peran dan tanggung jawab struktur kelembagaan dalam manajemen keselamatan perkeretaapian;*** saya yakin setelah seminar ini akan ada peningkatan keselamatan perkeretaapian di Indonesia tercinta ini.

Judul ini bagi saya bermakna pula bahwa Keselamatan Perkeretaapian kita sampai saat ini sangat kompleks permasalahan didalamnya dan belum "sepenuhnya kita kuasai". Oleh karenanya perlu dijadikan "Sasaran Perjuangan" untuk direbut oleh kita semua, seluruh pemangku kepentingan perkeretaapian Indonesia beserta elemen kompetensi bangsa lainnya, agar tingkat keselamatan perkeretaapian Indonesia, secara bertahap, berlanjut dan stabil dapat diandalkan oleh masyarakat kita maupun masyarakat mancanegara yang menggunakan transportasi kereta api kita. Lebih jauh lagi, Keselamatan Perkeretaapian ini harus kita tempatkan untuk mampu mencerminkan bahwa ***Indonesia adalah negara yang Transportasi Kereta apinya Safe sehingga mampu memberikan nilai tambah sbg elemen transportasi massal yang mampu meningkatkan daya saing pasar di sektor sosial dan ekonomi bagi pembangunan nasional kita kedepan.***

Terkait dengan materi presentasi, saya akan mendekatinya dari sisi gambaran sepintas Software paling utama dalam menyelenggarakan perkeretaapian di Indonesia, yaitu UU No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dan dari sisi database kecelakaan kereta api yang diinvestigasi KNKT khususnya sejak tahun 2007. Disadari bahwa gambaran ini tentunya tidak mewakili fakta keadaan yang sebenarnya, akan tetapi secara sepintas dari dua hal tersebut dapat diprediksi safety actions dan safety enhancements yang patut diprioritaskan pembinaannya.

### **Pemahaman fungsi Safety dan Investigasi**

Tingkat safety transportasi pada dasarnya adalah hasil totalitas kemampuan untuk mencegah kerugian sekecil apapun dengan dukungan berbagai aspek yang memperkuat kemampuan tersebut, mulai softwares dan hardwares dan livewarenya. ***Arah dan sasaran pembinaan safety transportasi adalah menciptakan safe transportation, menjamin terwujudnya Safety dengan mencegah terjadinya Accident, Incident, Unsafe acts dan Unsafe Conditions pada sarana, prasarana, system serta proses menyelenggarakan Transportasi itu sendiri.***

Dari berbagai pengalaman, terjadinya accident/incident sering dibebankan kepada malfungsinya Sarana atau Prasarana serta awak yang langsung menangani pengoperasian Sarana/Prasarana. Manajemen penyelenggaraan transportasi serta payung hukum penyelenggaraan transportasi acapkali terlewatkan dari pengamatan, padahal dari sisi No blame, no judicial dan no liability Investigation, kondisi sarana/prasarana dan pelaksanaan operasi transportasi di lapangan selalu terkait dengan kebijakan manajemen serta warna regulasi dan aspek hukum di atasnya.

Pada kesempatan ini, saya terlebih dulu akan menyampaikan tentang pengertian kegiatan Safety menurut fungsinya. Ada safety dengan fungsi Preventif dan safety dengan fungsi reaktif. Keduanya diarahkan untuk mencegah terjadinya kerugian baik materiil, moril, psikologis, operasional dll.

Pembinaan dan kualitas fungsi preventif bobotnya perlu diseimbangkan dengan pembinaan Intensitas fungsi reaktif. Pada bidang tugas tertentu seperti investigasi kecelakaan, kemampuan di bidang ini perlu perhatian serius karena didalam kegiatannya memerlukan otoritas, kemampuan menilai ketajaman fungsi preventif dari regulator, operator, software, hardware dan liveware yang terlibat serta memberikan rekomendasi safety untuk perbaikan sistem dalam rangka pencegahan terjadinya lagi suatu kecelakaan.

Dinamika manusia yang terkait langsung maupun tidak langsung pada penyelenggaraan upaya meningkatkan Safety atau pencegahan kecelakaan, sangat dipengaruhi oleh aspek komitmen, kualitas, perkembangan ilpengtek, pengaruh interaksi profesi, sosial budaya serta kemampuan mengidentifikasi adanya unsafe acts, unsafe conditions dan faktor lainnya yang berkontribusi menumbuhkan unsafe acts dan unsafe conditions.

Selanjutnya dengan evaluasi atau investigasi no blame, no judicial dan no liability untuk perbaikan safety, tingkat penyimpangan pada norma atau standar yang ditetapkan pada software, hardware dan liveware dapat diungkap secara efektif dan lebih terbuka dalam

mencari jawaban ada atau tidak adanya potensi celaka atau penyebab kecelakaan.

Tugas investigasi pada kecelakaan transportasi publik di Indonesia dilaksanakan oleh KNKT yang didirikan berdasarkan KepPres 105 tahun 1999, sebagai suatu organisasi non struktural dilingkungan Kemenhub yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Menhub. Sebagai organisasi yang bersifat "Operationally Independent", KNKT hanya melaksanakan No Blame, No Judicial, No Liability pada kecelakaan semua moda transportasi publik yang memenuhi kriteria untuk diinvestigasi KNKT.

*Kriteria untuk kec. pesawat udara adalah sesuai aturan ICAO yaitu yang termasuk kategori Accident dan Serious Incident bagi pes 2250 kg keatas serta Incident untuk pes 5700 kg keatas. Untuk kec. kapal laut, yang termasuk kategori serious casualty dan very serious casualty, ada korban yang meninggal, kapal tenggelam, menimbulkan pencemaran, berat untuk kapal penumpang min. 100 GT dan untuk kapal cargo dan tanker 500 GT. Untuk kapal non konvensional min. panjangnya 24 m dengan mesin setara 100 HP. Untuk kec. KA yang termasuk PLH (Peristiwa Luar biasa Hebat) yaitu kereta api anjlok, terguling, tabrakan, terbakar, ada korban jiwa, ada pencemaran, menimbulkan polemik publik, serta menimbulkan hambatan perjalanan KA lebih dari 6 Jam. Untuk acc. angkutan jalan raya, apabila jatuh korban sekaligus sedikitnya 8 orang, terjadi terus menerus pada suatu lokasi atau merk kendaraan tertentu, ada pencemaran lingkungan, dan menimbulkan polemik di masyarakat.*

Di dalam hal No Blame, No Judicial dan No Liability Investigation, eksistensi KNKT sebagai sub sistem safety transportasi di Indonesia, harus dinilai sebagai cerminan adanya upaya serius dan tanggung jawab Pemerintah dalam hal ini Kemenhub, untuk mencegah terjadinya kecelakaan transportasi sekaligus mencegah jatuhnya korban dan kerugian masyarakat pengguna transportasi publik.

## Undang undang Perkeretaapian

Rangkaian softwares selalu menjadi tolok ukur untuk mengetahui sejauh mana safety dibina dan diselenggarakan. Acuan tertinggi penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia adalah Undang undang RI No 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Didalam UU tersebut, walaupun kegiatan Safety atau keselamatan tersirat, tetapi tidak tersurat dengan khusus seperti misalnya menjadi judul Bab ataupun pasal. Dari 19 Bab dan 218 pasal, UU Perkeretaapian ini tidak ada yang menyuratkan secara khusus penyelenggaraan pembinaan safety perkeretaapian. Bahkan di dalam pasal 13 ayat (2), Pembinaan perkeretaapian hanya meliputi fungsi Pengaturan, Pengendalian dan Pengawasan. Di dalam pasal 13 ayat (3), Safety hanya diwakili kata "selamat" (safe) pada kalimat sbb: "Arah pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan **selamat**, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib dan teratur serta efisien".

Safety di dalam konteks pasal 13 diatas, tidak menjadi salah satu ikon di dalam Pembinaan, tetapi merupakan suatu nilai yang dikehendaki, namun bagaimana sistem atau acuan di dalam UU untuk mendapatkan nilai tersebut tidak tersurat dengan jelas termasuk didalam Penjelasan atas Undang undang ini sekalipun.

Jumlah kata "Selamat" dan "Keselamatan" di dalam UU ini hanya ada 13, seluruhnya *tidak terkait dengan bagaimana fondamen budaya safety di perkeretaapian dibangun* secara komprehensif untuk menjadi pilar utama penunjang tingkat Keselamatan penyelenggaraan perkeretaapian Indonesia.

Di dalam UU Perkeretaapian ini, tegasnya penekanan pada tuntutan dan norma tentang Standar, Kelaikan, Pendidikan, Pelatihan, Kualifikasi, Sertifikasi, Rancang bangun, Rekayasa, Perawatan, Kepatuhan, Pemeriksaan, Pengujian di dalam UU Perkeretaapian, diharapkan bermuara pada pembentukan Budaya Safety perkeretaapian. Sementara itu adanya sanksi administrasi, sanksi pidana, denda dan ganti rugi serta Penjelasan untuk pasal 3 tentang pengertian "Selamat" sebagai "terhindarnya perjalanan

kereta api dari kecelakaan akibat faktor internal” dan pengertian “Aman” sebagai “terhindarnya perjalanan kereta api (dari kecelakaan) akibat faktor external baik berupa gangguan alam maupun Manusia”, merupakan aspek-aspek yang perlu diperhatikan untuk diperdalam secara seksama di dalam membina manajemen sistem keselamatan perkeretaapian kita kedepan. Hal-hal diatas terkait dengan berbedanya pendekatan terhadap keselamatan (safety) dan keamanan (security) , serta efektifitas pembentukan budaya safety dan manajemen sistem keselamatan yang didasarkan pada azas Blaming, Liability dan Punitive sanctions.

Di dalam UU Perkeretaapian ini, perlu kiranya disimak pula pasal 187 dan pasal 189 yang menunjukkan adanya perbedaan intensitas sanksi pidana yang diberikan kepada penyelenggara prasarana dan penyelenggara sarana untuk hal serupa yang mengakibatkan kecelakaan KA dan kerugian bagi harta benda atau orang. Semangat dari kedua pasal ini, tanggung jawab adanya korban luka maupun meninggal hanya diberikan kepada penyelenggara prasarana saja. Padahal dalam kasus kecelakaan KA akibat patahnya as roda (bagian dari sarana), kerap kali menimbulkan adanya orang yang luka ataupun meninggal. Disisi lain pada pasal 206, khusus untuk awak kereta api yang tidak patuh pada perintah PPKA, Sinyal atau Tanda apabila menyebabkan kecelakaan KA, dapat dipidana penjara. Sementara kesalahan petugas PPKA, malfungsinya Sinyal atau Tanda yang juga menyebabkan kecelakaan KA karena dipatuhi oleh awak sarana, tidak ada pasal acuannya selain dari pasal 187 yang dibebankan kepada penyelenggara prasarana perkeretaapian.

### **Data Investigasi Kecelakaan Kereta Api**

Merujuk pada data kecelakaan KA Ditjen Perkeretaapian, sekitar 10% dari jumlah tersebut di investigasi KNKT karena memenuhi kriteria PLH. Kedepan diperlukan suatu Prosedur Tetap bersama antara Ditjen Perkeretaapian dengan PT KAI agar pada kecelakaan KA yang tidak diinvestigasi oleh KNKT, kecelakaan tersebut tetap diinvestigasi secara internal oleh PT KAI ataupun Ditjen Perkeretaapian, karena dari fungsi investigasi internal ini akan dapat diketahui hal-hal yang harus segera diperbaiki melalui program safety atau safety actions

masing-masing yang telah ada maupun melalui safety actions untuk setiap kasus kecelakaan. Diharapkan pula kedepan adanya linkage satu sistem pelaporan dan database yang sama antara PT KAI, Ditjen Perkeretaapian dengan KNKT, sehingga evaluasi dan analisa safety yang merujuk kepada jumlah kecelakaan KA, akurasinya dapat lebih diandalkan bagi perbaikan penyelenggaraan perkeretaapian di Indonesia.

*Sebagai contoh, System ECCAIRS (European Coordination Centre for Accident Incident Reporting System) di UE untuk membina database system keselamatan KA, Kapal Laut dan Pesawat Udara. Sejak Mei 2009 KNKT telah menggunakan ECCAIRS System untuk pelaporan kecelakaan penerbangan kita ke ICAO. Singapura memakai ECCAIRS pada Januari 2010. Hubungan KNKT dengan negara UE yang terkait dengan kecelakaan penerbangan menjadi lebih baik karena menggunakan sistem pelaporan yang sama. Ada baiknya diadakan pengkajian tentang kemungkinan Kemenhub untuk memiliki dan membina database safety transportasi Indonesia dengan menggunakan sistem ECCAIRS ini.*

Dari data investigasi KNKT selama 4 tahun terakhir, rekaman jumlah kecelakaan KA per tahun tendensinya masih fluktuatif dan belum stabil, walaupun antara tahun 2008 dan 2009 terjadi penurunan jumlah kecelakaan PLH dibandingkan tahun 2007. Pada th 2011 ini PT KAI dan Dirjen Perkeretaapian perlu mendapat dukungan kita semua agar menjadi ujung tombak untuk mematok jumlah kecelakaan KA di tahun 2011 tetap pada angka 1. Data Rekomendasi Safety untuk meningkatkan keselamatan KA yang telah dikeluarkan KNKT kepada penyelenggara sarana dan prasarana perkeretaapian sejak tahun 2007 sampai dengan tanggal 10 Maret 2011 untuk 41 kecelakaan KA, sebanyak 94 Rekomendasi termasuk 10 Rekomendasi Segera untuk 1 kasus kecelakaan tahun 2011. Dari 94 Rekomendasi Safety tersebut, 16 ditujukan kepada Ditjen Perkeretaapian dan 78 untuk PT KAI. Dari hal ini, diperlukan komunikasi sejauh mana Rekomendasi Safety tersebut status tindak lanjutnya.

## **Tantangan di dalam pembinaan Sistem Safety di Perkeretaapian.**

Unsafe acts dan unsafe conditions sebagai sumber terjadinya kecelakaan adalah sasaran yang harus diidentifikasi terlebih dulu dan kemudian dieliminir dan dirubah menjadi suatu safe acts dan safe conditions secara terencana dan bertahap melalui suatu program keselamatan. Penciptaan safe acts maupun safe conditions tidak hanya sekedar melalui kegiatan pendidikan, kelaikan, pergantian sarana maupun prasarana, pengawasan, sertifikasi ataupun dengan hukuman denda atau pidana. Aspek manusia yang nilainya intangible harus dibentuk untuk memiliki kesadaran safety yang mendalam agar seluruh kegiatan dan program tersebut diatas dapat diaplikasikan dengan suatu komitmen dan budaya safety yang tinggi. Budaya safety atau safety culture adalah nilai yang harus dibentuk sebagai dasar untuk menyelenggarakan keselamatan disemua bidang kegiatan termasuk keselamatan perkeretaapian.

Dari pengalaman menginvestigasi kecelakaan transportasi, dapat dikemukakan secara umum berbagai kondisi yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan dan menurunnya tingkat keselamatan antara lain: Safety without Leadership is imposible, Leadership without safety is imposible, Belum terwujudnya budaya safety, Penegakan hukum dan peraturan yang kurang konsisten atau tidak lengkapnya aturan tentang safety, Training yang kurang memadai, Tidak adanya reward and punishment, Regulasi yang perlu diganti atau disesuaikan, Prasarana transportasi yang tidak sesuai dengan tuntutan, Sarana transportasi yang tidak memenuhi standar kelaikan dan persyaratan teknis, dan Kurang bahkan tidak adanya koordinasi antar instansi yang bertanggung jawab menyelenggarakan safety.

## **Rangkuman dan Saran**

Keselamatan Perkeretaapian harus dilihat sebagai hasil suatu proses pembinaan yang komprehensif dan tidak dapat disimpulkan hanya dengan semata-mata melihat angka terjadinya kecelakaan, walaupun angka kecelakaan itu sendiri dapat memberi informasi tentang

adanya berbagai hal yang harus diperbaiki di dalam menyelenggarakan pembinaan keselamatan perkeretaapian.

Merujuk kepada kedalaman sentuhan terhadap pembinaan sistem keselamatan perkeretaapian di dalam UU tentang Perkeretaapian serta data kecelakaan kereta api dan data investigasi kereta api KNKT sejak tahun 2007, didapat gambaran umum serta saran terkait pembinaan keselamatan perkeretaapian sebagai berikut :

*Keselamatan Transportasi Kereta api memiliki nilai strategis yang apabila tidak dibina dengan prioritas bisa mengundang dampak negatif dan sinisme bukan saja terhadap penyelenggaraan perkeretaapian Indonesia, tetapi juga terhadap pemerintah selaku pembina perkeretaapian dan bahkan bagi bangsa Indonesia.*

*Program pembinaan keselamatan perkeretaapian di PT KAI maupun di Ditjen Perkeretaapian, agar dapat dilaksanakan secara komprehensif dan “menjanjikan” bagi peningkatan keselamatan perkeretaapian, perlu didukung lebih lanjut oleh berbagai peraturan perundangan serta regulasi khusus tentang sistem pembinaan keselamatan perkeretaapian sebagai penopang bagi UU Perkeretaapian yang tidak mengangkat hal pembinaan keselamatan perkeretaapian secara khusus.*

*Meningkatkan keselamatan perkeretaapian hendaknya simultan dengan menumbuhkan budaya safety bagi seluruh elemen penyelenggaraan perkeretaapian. Safety sebagai fungsi pimpinan harus benar-benar di implementasikan. Dikukuhkannya fungsi Safety / Keselamatan baik di PT KAI maupun di Ditjen KA hendaknya ditindaklanjuti dengan koordinasi safety yang harmonis dan berlanjut diantara kedua fungsi tersebut. Sasaran utamanya adalah menopang penyelenggaraan operasi perkeretaapian Indonesia sebagai Safe transportation.*

*Mengacu kepada data kecelakaan KA 4 tahun terakhir (2007-2010) yang di investigasi KNKT, setiap tahunnya rata-rata terjadi 10 kali kecelakaan KA kategori PLH atau hampir mendekati 5 minggu sekali terjadi PLH. Namun demikian, mengacu kepada jumlah jarak*

*tempuh KA dalam 4 tahun terakhir yang setiap tahunnya terus meningkat, Rate of Accident KA / laju kecelakaan KA menunjukkan penurunan yang nyata dari 0,30 pada tahun 2007 menjadi 0,21 pada tahun 2010. Hal yang sama pula dengan menggunakan data kecelakaan KA dari Ditjen KA, terjadi penurunan Rate of Accident KA dari 3,36 pada tahun 2007 menjadi 1,02 pada tahun 2010.*

*Dari sisi Safety Awareness, data meningkatnya jarak tempuh KA ini, menunjukkan meningkatnya permintaan pasar terhadap jasa angkutan perkeretaapian. Hal ini perlu diimbangi dengan peningkatan perawatan dan kelaikan sarana, prasarana dan perhatian terhadap sumberdaya manusia khususnya awak yang terlibat langsung dengan pengoperasian, perawatan dan penyiapan sarana dan prasarana KA.*

## **Penutup**

Keselamatan transportasi publik termasuk perkeretaapian di dalamnya, memerlukan pembinaan bukan saja hanya membina sisi teknis profesional, tetapi juga dengan membina sisi moral psikologis yang mampu menumbuhkan karakter untuk selalu berbuat yang terbaik bagi kepentingan bangsa dan negara sebagai suatu komitmen. Agar pembinaan keselamatan transportasi publik tidak kontra produktif, rasa ikut memiliki terhadap keselamatan transportasi publik dari masyarakat pengguna transportasi publik pun harus diperhatikan pembinaannya.

Dengan berbagai persoalan yang kompleks, berdasarkan acuan data kecelakaan KA dalam 4 tahun terakhir, perkeretaapian telah menunjukkan tingkat keselamatan yang menjanjikan dengan fakta turunnya Rate of accident KA dari tahun 2007 ke tahun 2010. Hendaknya Rate of Accident KA ini perlu terus kita turunkan di tahun-tahun mendatang dengan didukung program keselamatan KA yang direncanakan dengan mantap dan bukan rate of accident yang turun karena kebetulan bernasib baik.

Demikian presentasi saya, semoga bermanfaat khususnya bagi panitia. Mohon maaf apabila ada hal yang tidak berkenan. Billahi taufik wal hidayah, WassWWb, Salam sejahtera bagi kita semua, Om shanti shanti shanti Om. Terima kasih.

Jakarta, 31 Maret 2011.