

PENANGANAN KECELAKAAN PESAWAT UDARA DI INDONESIA

Oleh : Drs .Welly Pakan

ABSTRAK

Dalam Undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan pada pasal 357 dinyatakan bahwa pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan mengenai setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil di Indonesia yang mengakibatkan :

- a. Kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan;*
- b. Korban jiwa atau luka serius dalam kecelakaan tersebut;*
- c. Melaporkan segala perkembangan dan hasil investigasinya kepada Menteri Perhubungan.*

Hasil investigasi kecelakaan pesawat udara tidak dapat digunakan sebagai alat bukti dalam proses peradilan, namun demikian hasil investigasi kecelakaan pesawat yang bukan digolongkan sebagai informasi rahasia dapat diumumkan kepada masyarakat.

Investigasi kecelakaan pesawat udara tidak hanya terhadap pesawat udara nasional tetapi juga terhadap pesawat udara asing yang mengalami kecelakaan di wilayah Indonesia.

Kata Kunci : Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Selama kurun waktu 25 tahun terakhir di Indonesia telah tercatat tidak kurang dari 293 kali kecelakaan pesawat udara. Sejumlah kasus dalam kecelakaan tersebut menimbulkan kerugian atas meninggalnya penumpang dan rusak/hilangnya barang milik masyarakat pengguna jasa angkutan udara.

Kecelakaan pesawat udara akan menimbulkan berbagai masalah hukum berkaitan dengan hak dan kewajiban korban kecelakaan pesawat udara yang harus dipenuhi oleh perusahaan penerbangan bersangkutan. Di samping itu, masyarakat juga berkeinginan mengetahui sejauh mana penyebab suatu kecelakaan pesawat udara telah terjadi karena sejauh ini pihak yang berwenang tidak secara resmi dan transparan menginformasikan kepada masyarakat.

Sesuai dengan undang-undang Penerbangan No. 1 Tahun 2009 pada pasal 357 sampai dengan pasal 369 yang menyatakan bahwa pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi di Indonesia yang pelaksanaannya dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang merupakan suatu lembaga di bawah naungan Departemen Perhubungan. Mengingat tuntutan keterbukaan informasi maka perlu adanya suatu lembaga atau

organisasi yang independen berdasarkan undang-undang yang dapat memenuhi harapan masyarakat pada umumnya dan korban kecelakaan pesawat udara khususnya.

B. Maksud dan Tujuan

Maksud tulisan ini adalah untuk mengetahui penanganan kecelakaan pesawat udara di Indonesia yang diharapkan oleh masyarakat.

Tujuannya adalah untuk mengevaluasi penanganan kecelakaan pesawat udara selama ini.

C. Ruang Lingkup

1. Inventarisasi hukum nasional yang berhubungan dengan tulisan.
2. Identifikasi kelembagaan dan kewenangan dari KNKT.
3. Inventarisasi kejadian kecelakaan pesawat udara nasional tahun 2000 sampai dengan tahun 2006.
4. Identifikasi penanganan kecelakaan pesawat udara oleh beberapa Negara asing (sebagai pembandingan)
5. Evaluasi.

II. GAMBARAN UMUM

A. Landasan Hukum

1. Peraturan Internasional

a. Konvensi Chicago 1944 (Annex 13)

- Perihal kecelakaan/insiden dalam wilayah negara yang terikat perjanjian.
Ketentuan tersebut menjelaskan sebagai berikut :
 - Tidak melarang investigasi yang sudah dilakukan oleh organisasi lain;
 - Ketika keseluruhan investigasi didelegasikan kepada negara lain, negara itu diharapkan bertanggung jawab untuk memimpin investigasi, termasuk hasil laporan akhir dari investigasi;
 - Apabila sebagian saja investigasi didelegasikan maka, biasanya negara dimana peristiwa tersebut terjadi bertanggung jawab untuk memimpin investigasi tersebut.
- Perihal kecelakaan/insiden dalam wilayah negara yang tidak terikat perjanjian.
Ketika suatu kecelakaan atau insiden serius terjadi dalam suatu wilayah diluar pihak yang tidak termasuk dalam perjanjian, negara tempat pesawat itu berasal dan negara tempat pesawat itu dibuat dapat bekerjasama dalam melakukan investigasi dengan negara dimana peristiwa itu terjadi.
- Perihal kecelakaan/insiden diluar wilayah negara manapun.
Apabila lokasi kecelakaan atau insiden serius tersebut tidak bisa ditentukan di suatu wilayah negara manapun maka negara asal pesawat tersebut (negara kebangsaan) bisa mengadakan investigasi yang diperlukan untuk kepentingan tersebut.
- Ketentuan umum penyelenggaraan investigasi kecelakaan.
Ketentuan umum penyelenggaraan investigasi kecelakaan sesuai annex 13 menyatakan bahwa wewenang untuk melakukan investigasi kecelakaan bersifat independensi dan tidak terbatas.

- Hal-Hal yang berkaitan dengan koordinasi dan lembaga peradilan.
Negara yang bertanggung jawab dalam melakukan investigasi kecelakaan akan mengumpulkan bahan yang berkaitan dengan musibah kecelakaan, untuk dikoordinasikan antara penyelidik kecelakaan dengan lembaga peradilan.

- Hasil laporan investigasi kecelakaan.

Ketentuan dalam Annex 13 menyebutkan laporan hasil investigasi kecelakaan dalam bentuk laporan draft final akan dikirimkan ke :

- ☐ negara register pesawat
- ☐ negara operator pesawat
- ☐ negara perancang pesawat
- ☐ negara pembuat pesawat

b. Pasal 26 Konvensi Chicago 1944.

- Setiap negara anggota mempunyai kewajiban untuk mengadakan investigasi terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di negara tersebut.
- Tata cara investigasi bila memungkinkan, maka harus mengikuti hukum internasional (Rekomendasi ICAO) yaitu Annex 13.

2. Peraturan Nasional

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Menurut penjelasan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pemerintah melaksanakan investigasi penyebab kecelakaan setiap terjadi kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayah Republik Indonesia.
- Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.7 Tahun 2003 tentang Organisasi dan Tata Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

B. Penyelenggaraan dan Kelembagaan Investigasi di Indonesia

Sebelum terbentuknya KNKT, pemerintah telah mengeluarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.3/LT.403/Phb-94 tentang Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara yang dinamakan dengan Komisi Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara dengan tugas antara lain.

1. Melakukan pemeriksaan ke lokasi kecelakaan pesawat udara, menghimpun data dan informasi, keterangan dan bahan bukti kecelakaan pesawat udara.
2. Menghimpun data dan informasi mengenai pesawat udara dan awak pesawat udara yang mengalami kecelakaan, data pelayanan navigasi penerbangan, dan meteorologi serta data lain yang berkaitan dengan pengoperasian pesawat udara yang bersangkutan.
3. Mengevaluasi, menganalisis, menyimpulkan penyebab yang paling memungkinkan terjadinya kecelakaan pesawat udara.

4. Melaporkan hasil penelitian kepada Menteri Perhubungan dengan tembusan kepada Dirjen Perhubungan Udara .

Di Indonesia lembaga penanganan kecelakaan pesawat adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang menangani bukan hanya kecelakaan pesawat udara, tetapi termasuk seluruh moda transportasi. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK.2/HK.601/Phb-97 tentang Pembentukan Komisi Penelitian Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara, kemudian mengalami penyempurnaan dengan SK. 142/HK.601/Phb-97 yang menekankan segala biaya yang diperlukan dalam pelaksanaan tugas komisi penelitian penyebab kecelakaan pesawat udara dibebankan kepada anggaran belanja Departemen Perhubungan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2003 tentang Organisasi dan Tata Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang baru telah berubah susunan organisasinya terdiri dari :

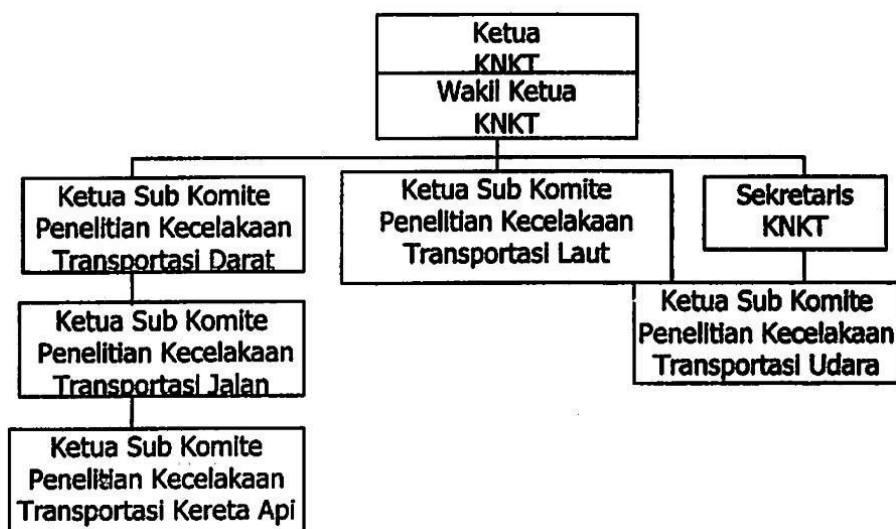
1. Ketua dan Wakil Ketua
2. Sekretariat
3. Sub Komite Penelitian Transportasi

Ketua dan wakil ketua bertugas meninjau investigasi kecelakaan transportasi dan penyebabnya sedangkan sekretariat mempunyai tugas melakukan urusan tata usaha, rumah tangga, keuangan dan perlengkapan Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi udara mempunyai tugas melakukan penelitian dan investigasi serta menentukan faktor-faktor dan sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi udara dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan transportasi udara dengan penyebab yang sama.

Struktur Organisasi

Komite Nasional Keselamatan Transportasi



Sumber: Bahan KNKT pada Round Table Badan LITBANG Perhubungan

Dalam melaksanakan tugas Sub Komite Penelitian Kecelakaan Transportasi Udara menyelenggarakan fungsi :

1. Pelaksanaan penelitian sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi udara.
2. Pelaksanaan investigasi sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi udara.
3. Penentuan faktor-faktor sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi udara.
4. Pencegahan kecelakaan transportasi udara dengan penyebab yang sama.

Selama menjalankan fungsinya dalam menangani kecelakaan pesawat sampai saat ini, KNKT sejak tahun 1988 telah menangani 458 kali kecelakaan pesawat udara baik yang membawa korban manusia maupun tidak. Kecelakaan yang terjadi tersebut meliputi berbagai jenis pesawat yaitu helikopter, pesawat jet dan non-jet.

Dari jumlah kecelakaan tersebut di atas, tercatat 828 orang meninggal/hilang, sedang yang cedera berjumlah 121 orang seperti yang tertera pada tabel 1.

Tabel 1: Jumlah Korban Kecelakaan Pesawat Udara Tahun 1998 – 2001

No.	Tahun	Jumlah Kecelakaan (Kali)	Jumlah Korban		Jumlah
			Meninggal/Hilang	Cedera	
1.	1988	35	8	8	16
2.	1989	34	-	-	-
3.	1990	22	36	2	38
4.	1991	37	41	14	55
5.	1992	38	106	29	135
6.	1993	32	83	30	113
7.	1994	42	59	1	60
8.	1995	48	30	10	40
9.	1996	35	42	6	83
10.	1997	38	398	8	444
11.	1998	36	4	2	42
12.	1999	31	12	3	46
13.	2000	16	2	1	19
14.	2001*)	37	17	7	61
Jumlah		481	838	121	959

Sumber : Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara, Departemen Perhubungan.

C. Faktor Penyebab Kecelakaan Pesawat Udara

Penyebab kecelakaan pesawat udara, dapat terjadi karena faktor manusia (*human error*), teknik, cuaca (*weather*) dan lingkungan (*environment*).

Tabel 2: Jumlah Korban Kecelakaan Pesawat udara Tahun 2000 s/d 2006

No.	Faktor Penyebab	Jumlah	Proporsi (%)
1.	Human (H)	147	32,09 %

2.	Technical (T)	146	31,87 %
3.	Environment (E)/Weather (W)	2	0,44 %
4.	T/H	77	16,81 %
5.	H/W	19	4,15 %
6.	H/E	30	6,55 %
7.	H/W/E	2	0,44 %
8.	H/E/T	2	0,44 %
9.	T/H/E	33	7,21 %
Jumlah :		458	100 %

Sumber : Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara, Dep. Perhubungan

Dari data penyebab kecelakaan tersebut di atas, terlihat bahwa pada dasarnya terdapat empat faktor penyebab utama terjadinya peristiwa kecelakaan kadang-kadang disebabkan satu atau lebih penyebab peristiwa kecelakaan seperti pada tabel tersebut di atas.

Dari faktor penyebab tersebut di atas dapat dilihat yang paling dominan adalah faktor manusia sebanyak 147 kali atau 32% dan faktor teknik sebesar 146 kali atau 31%.

III. EVALUASI

A. Pendapat Beberapa Pakar

Melihat tanggung jawab dari KNKT tersebut para ahli berpendapat perlu adanya perubahan agar KNKT dapat melakukan investigasi secara lebih leluasa, efektif dan tepat guna. Perubahan KNKT dapat menyangkut aspek legalitas, aspek kelembagaan, koordinasi (operasional), kewenangan (otoritas) dan aspek pendanaan.

1. Aspek legalitas

Suatu lembaga permanen dan independen dapat dibentuk melalui undang-undang. Indonesia sebagai anggota ICAO sudah menggunakan konvensi internasional sebagai dasar penyelenggaraan investigasi kecelakaan penerbangan yaitu Konvensi Chicago Tahun 1944 dan Annex 13. Konvensi Chicago Tahun 1944 pada Pasal 26 menyatakan bahwa setiap negara anggota wajib untuk mengadakan investigasi terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan di negara tersebut dan tata cara investigasi bila dimungkinkan, maka harus mengikuti hukum internasional (Rekomendasi ICAO) yaitu Annex 13.

Dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pada Pasal 312 ayat 1 menyatakan bahwa pemerintah yang dalam hal ini adalah menteri perhubungan bertanggung jawab terhadap pengawasan keselamatan penerbangan nasional, pada ayat 2 dinyatakan bahwa pengawasan keselamatan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) merupakan kegiatan pengawasan

berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keselamatan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan

Peraturan pemerintah yang mengatur tentang investigasi terdapat dalam Undang-undang No. 1 tahun 2009 pada pasal 357 yang menyatakan bahwa pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian yang serius pesawat udara sipil yang terjadi di Indonesia dan pelaksanaannya dilakukan oleh Komite Nasional yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada presiden.

2. Aspek kelembagaan

Berdasarkan pendapat para pakar atau institusi mengenai kelembagaan, menyatakan bahwa struktur organisasi penyelenggaraan investigasi harus bertanggung jawab kepada pihak-pihak yang terkait termasuk kepada Dewan Perwakilan Rakyat, jadi tidak hanya kepada Menteri Perhubungan saja. Unsur-unsur yang dapat terlibat dalam kegiatan dan masuk dalam kelembagaan investigasi adalah operator penerbangan, praktisi hukum, pemerintah daerah, lembaga konsumen, pabrik pesawat, pihak kepolisian, asuransi, perguruan tinggi serta pihak kejaksaan.

3. Aspek koordinasi/operasional

Instansi yang memiliki kegiatan pokok dalam tugas investigasi dan kegiatan penunjangnya diantaranya adalah SAR, Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia, PT Angkasa Pura, KNKT, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Departemen Kesehatan, Kepolisian, Pemda dan lain-lain.

4. Aspek kewenangan (otoritas)

KNKT mempunyai kewajiban merekomendasikan hasil investigasi hanya mengenai hal-hal sebab kecelakaan untuk mencegah jangan terjadi kecelakaan yang sama. Hasil investigasi tersebut dapat diumumkan kepada masyarakat agar terdapat transparansi sekaligus melindungi pengguna jasa (masyarakat). Selain diumumkan kepada masyarakat, rekomendasi dari KNKT dilaporkan kepada Menteri agar supaya ada peninjauan baik personil maupun sarana, prasarana oleh pihak terkait. Dengan demikian maka penyebaran informasi yang obyektif tentang kecelakaan dapat diterima masyarakat luas.

5. Aspek pembiayaan

Dalam pelaksanaan investigasi, pembiayaannya yang digunakan adalah dari anggaran pemerintah.

B. Evaluasi Lembaga Investigasi di Beberapa Negara

1. Kanada

Di Kanada badan investigasi kecelakaan pesawat udara diatur dalam undang-undang yang disebut *The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Act* tahun 1989. Undang-undang tersebut membentuk *The Canadian Transport Accident Investigation and Safety Board (CTAISB)*.

Di dalam CTAISB diatur persyaratan pengangkatan ketua, anggota, fungsi, tanggung jawab, tugas dan wewenang.

2. Inggris

Investigasi kecelakaan pesawat udara di Inggris dilakukan oleh *Accident Investigation Board (AIB)* yang dibentuk oleh Departemen Transport, yang merupakan badan independen yang terpisah dengan penerbangan sipil (*Civil Aviation Authority-CAA*). AIB bertugas membuat laporan kepada sekretaris negara yang berwenang mengungkapkan hasil investigasi kecelakaan. Apabila diperintahkan oleh Sekretaris Negara. Di samping itu, AIB berwenang menentukan perlu tidaknya mengadakan investigasi kecelakaan pesawat udara.

Tim investigasi diawasi sepenuhnya oleh AIB, anggota Tim investigasi dapat diambil dari anggota ICAO apabila diperlukan. Sesuai dengan peraturan yang berlaku di Inggris, tidak seorangpun sebagai peserta investigasi, kecuali atas persetujuan AIB.

Sesuai dengan peraturan yang berlaku tujuan investigasi di Inggris adalah untuk menentukan hal-hal atau penyebab kecelakaan pesawat udara guna kelangsungan hidup perusahaan penerbangan, dan menghindarkan terjadinya kecelakaan yang akan datang.

AIB tidak berwenang melaksanakan hasil investigasi, melainkan hanya mempunyai fungsi mengamati, mencatat, menganalisis, melaporkan dan memberi rekomendasi.

3. Amerika Serikat

Struktur Organisasi *National Transportation Safety Board (NTSB)*

- *The Office of Managing Director* (Kantor Direksi)
 - Membantu Ketua Dewan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya sebagai eksekutif dan kepala administratif dewan;
 - Mengkoordinasi dan mengawasi kegiatan staf;
 - Bertanggung jawab terhadap kegiatan operasional dewan;
 - Merekomendasikan pengembangan perencanaan guna mencapai tujuan-tujuan program NTSB.
- *The Office of Public Affairs* (Bidang yang berkaitan dengan khalayak umum)
Bertugas untuk menangani hal-hal yang berkaitan dengan publik, industri transportasi dan media massa yang berkaitan dengan kejadian-kejadian saat ini, informasi yang akurat berkaitan dengan tugas, program dan tujuan dewan.
- *The Office of Governments Affairs* (Bidang yang berkaitan dengan pemerintahan).
Kantor yang mengurus sektor pemerintahan (berkaitan dengan konggres dan FAA).
- *The Office of General Counsel* (Bidang Dewan Penasehat)
Bertugas memberikan nasehat berkenaan dengan masalah hukum dan membantu dewan beserta stafnya untuk menyiapkan peraturan, pendapat dan atau permintaan dan memberikan saran/nasehat ke semua divisi dan biro yang berkaitan dengan kasus-kasus hukum dan mewakili dewan dalam perkara hukum di pengadilan.
- *The Office of Administrative Law Judges* (Bidang Hukum)

Mengatur tata cara kerja berdasar UU FAA 1958, berkaitan dengan amandemen, prosedur, finalti (sangsi) dan penskorsan atau pembatalan sertifikat dan mengusulkan kepada dewan administrasi untuk menolak penerbitan sertifikat izin terbang.

- *The Office of Aviation Safety* (Bidang Keselamatan Penerbangan)
 - Bertugas melaksanakan investigasi semua kecelakaan penerbangan.
 - Menyiapkan laporan dan memberi keterangan ke publik tentang fakta, keadaan (kondisi) kecelakaan termasuk rekomendasi sebab musabab kecelakaan.
 - Memberikan rekomendasi untuk dapat menghindari kecelakaan dengan kasus serupa.
- *The Office of Research and Engineering* (Bidang Penelitian dan Teknik)
 - Memberikan masukan atau pengarahannya dari segi teknikalnya.
 - Mengadakan penelitian dan membuat laporan studi kecelakaan.
 - Mensosialisasikan tentang keselamatan dan pencegahan kecelakaan.
- *The Office of Administrative* (Bidang Administrasi)
 - Melakukan tugas administratif seperti mengatur anggaran dewan.
 - Pembukuan dan audit administrasi keuangan.
 - Pengaturan Personalia (HRD). (1-4 sumber KNKT)

C. Evaluasi Lembaga Investigasi Internasional

Tabel : Ringkasan Kelembagaan Investigasi Internasional

Negara : Jepang

No	Unsur	Uraian
1.	Legalitas	
	• Dasar Hukum	Law No. 34 tanggal 25 April 2001
	• Peraturan Pelaksanaan	Keputusan Menteri
2.	Kelembagaan	
	• Nama	Komisi Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara dan Kereta Api.
	• Lembaga	Komisi
	• Sifat	Independen
3.	Koordinasi/Operasional	Pasukan Beladiri Jepang , Polisi dan Kesehatan
4.	Otoritas/Kewenangan	
	• Transparan	Transparan
	• Tanggung jawab	Menteri Transport darat + Infrastruktur
5.	Biaya	
	• Sumber	Pemerintah sesuai peraturan hukum yang berlaku.
6.	SDM	
	• Jumlah	9 anggota, 5 full time

No	Unsur	Uraian
	• Kualifikasi Keahlian	Ilmuwan dan punya pengalaman
7.	Tujuan Organisasi	Melakukan investigasi untuk meningkatkan pencegahan kecelakaan pesawat udara dan kereta api.
8.	Tugas Organisasi	• Menyelenggarakan investigasi penyebab kecelakaan dari aspek pencegahan. • Memberi rekomendasi dan usul langkah-langkah yang diambil untuk mencegah. • Mengadakan riset.
9.	Fungsi Organisasi	Mencari penyebab dan mengusahakan pencegahannya.
10.	Hasil Investigasi	Dilaporkan kepada Menteri Transport Darat dan infrastruktur.
11.	Sistem/Prosedur	
	• Juklak	Ada SK Menteri PU (operating regulation)
12.	Pembentukan Lembaga	Menteri Transport Darat dan infrastruktur
13.	Penunjukan/Pemberhentian Anggota	Menteri atas persetujuan DPR
14.	Persyaratan Anggota	Mempunyai pengetahuan di bidangnya dan pengalaman.
15.	Larangan	Anggota tidak boleh dalam lembaga yang berkepentingan.

Sumber : KNKT / Round Table Badan Litbang Dephub.

Negara : Kanada

No	Unsur	Uraian
1.	Legalitas	
	• Dasar Hukum	Undang-undang
	• Peraturan Pelaksanaan	
2.	Kelembagaan	
	• Nama	CTAISB
	• Lembaga	Badan
	• Sifat	Independen
3.	Koordinasi/Operasional	Instansi terkait (marine, rel, pipe, air transport)
4.	Otoritas/Kewenangan	
	• Transparan	Transparan
	• Tanggung jawab	• Pemerintah

No	Unsur	Uraian
		Ketua mewakili Badan dan sekaligus memberi pengarahan kepada anggota-anggotanya dan mengadakan rapat.
5.	Biaya	
	Sumber	Gaji, pensiun dan pendapatan lain berasal dari pemerintah
6.	SDM - Jumlah - Kualifikasi Keahlian	5 anggota Board, 3 anggota tetap Yang memiliki profesi dan secara akumulatif mempunyai kemampuan di bidang marine, rel, pipe, air transport. Masa kerja tujuh tahun dan berhak ditunjuk kembali. Ketua ditunjuk oleh pemerintah. Tugas ketua : ketua board sekaligus ketua sekretariat. Ketua dapat mendelegasikan sebagian tugas-tugasnya pada anggota untuk memimpin sidang, membagi pekerjaan dan tugas lain kecuali pengarahan pada staf. Apabila berhalangan/tidak mampu, ketua diambil alih oleh pemerintah hingga terbentuk ketua baru. Anggota tidak boleh memiliki kepentingan dalam Board.
7.	Tujuan Organisasi	Meningkatkan keselamatan dengan cara : - Investigasi independen - Menemukan kelemahan-kelemahan yang ada. - Membuat rekomendasi untuk mengeliminir (mengurangi) kelemahan-kelemahan dalam meningkatkan keselamatan. - Mengumumkan laporan investigasi berdasarkan fakta yang ada.
8.	Tugas Organisasi	Mencari faktor-faktor penyebab kecelakaan
9.	Fungsi Organisasi	Fungsi board bukan mencari kesalahan dan menetapkan hukuman (baik pidana maupun perdata). Pasal 7 Ayat 2.
10.	Hasil Investigasi	Bukti-bukti tidak dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan. Pasal 7 Ayat 3.

No	Unsur	Uraian
11.	Sistem/Prosedur • Juklak	Transportation Safety Board Regulation
12.	Pembentukan Lembaga	Pemerintah
13.	Penunjukkan/Pemberhentian Anggota	Pemerintah
14.	Persyaratan Anggota	Anggota tidak boleh langsung maupun tidak langsung berkenaan dengan pemilik saham, kepentingan dan lain-lain (Pasal 6 Ayat 1)
15.	Larangan	• Pasal 6 Ayat 3 tidak boleh menerima/memperoleh, mengerjakan/kegiatan yang tidak sesuai dengan undang-undang ini.

Sumber : KNKT / Round Table Badan Litbang Dephub.

Negara : Inggris

No	Unsur	Uraian
1.	Legalitas	
	• Dasar Hukum	Undang-undang
	• Peraturan Pelaksanaan	Civil Aviation Act 1982
2.	Kelembagaan	
	• Nama	Air Accidents Investigation Branch
	• Lembaga	Badan
	• Sifat	Independen
3.	Koordinasi/Operasional	-
4.	Otoritas/Kewenangan	
	• Transparan	Transparan dengan filter
	• Tanggung jawab	-
5.	Biaya	
	• Sumber	-
6.	SDM	
	• Jumlah	-
	• Kualifikasi Keahlian	-
7.	Tujuan Organisasi	Menentukan/menetapkan kondisi dan penyebab kecelakaan guna untuk melindungi keselamatan dan menghindari kecelakaan serupa di masa depan.
8.	Tugas Organisasi	Mendata, menganalisis dan mencari solusi dengan membuat rekomendasi.

No	Unsur	Uraian
9.	Fungsi Organisasi	• Mengadakan penyelidikan kecelakaan udara • Melindungi keselamatan • Mencegah kecelakaan serupa di masa yang akan datang.
10.	Hasil Investigasi	Dilaporkan ke pemerintah (Departemen Transportasi) melalui Sekretaris Negara.
11.	Sistem/Prosedur • Juklak	The Civil Aviation (investigation of air accidents and incidents) Regulation 1996 mengacu pada Konvensi Chicago 1944, Annex 13.
12.	Pembentukan Lembaga	-
13.	Penunjukkan/Pember-hentian Anggota	-
14.	Persyaratan Anggota	-
15.	Larangan	-

Sumber : KNKT / Round Table Badan Litbang Dephub.

Negara : Amerika Serikat

No	Unsur	Uraian
1.	Legalitas	
	• Dasar Hukum	Undang-undang
	• Peraturan Pelaksanaan	Peraturan Pelaksanaan
2.	Kelembagaan	
	• Nama	NTSB
	• Lembaga	Badan
	• Sifat	Independen
3.	Koordinasi/Operasional	-
4.	Otoritas/Kewenangan	
	• Transparan	Transparan dengan filter
	• Tanggung jawab	Badan mendelegasikan pada direktur untuk menentukan keputusan publikasi terakhir dalam naik banding/dilakukan dengan filter. (Ada lima butir yang tidak boleh dipublikasikan) antara lain : pertahanan, masalah pribadi, hal-hal yang dibebaskan oleh undang-undang dan lain-lain.
5.	Biaya	
	• Sumber	-

No	Unsur	Uraian
6.	SDM	
	- Jumlah - Kualifikasi Keahlian	5 anggota ditunjuk oleh Presiden atas perse-tujuan Senat.
7.	Tujuan Organisasi	-
8.	Tugas Organisasi	Menyelenggarakan investigasi penyebab kecelakaan dari aspek pencegahan dengan mendelegasikan ke masing-masing unit..
9.	Fungsi Organisasi	Untuk meningkatkan keselamatan tran-sportasi pertanggungjawaban mengadakan investigasi untuk menentukan fakta kondisi yang menyebabkan atau kemungkinan penyebab kecelakaan yang menyangkut pesawat udara, darat, laut, kereta api dan pipa.
10.	Hasil Investigasi	Kepada Presiden dan Senat
11.	Sistem/Prosedur	
	Juklak	Dikeluarkan peraturan yang sesuai dengan masalah yang diatur dalam masing-masing undang-undang yang bersangkutan.
12.	Pembentukan Lembaga	Presiden persetujuan Senat
13.	Penunjukkan/Pemberhentian Anggota	Menteri atas persetujuan DPR
14.	Persyaratan Anggota	-
15.	Larangan	-

Sumber : KNKT / Round Table Badan Litbang Dephub.

D. Lembaga yang Diharapkan

Lembaga dalam penanganan kecelakaan pesawat udara di Indonesia adalah Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang disahkan dengan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999. Lembaga yang demikian sebaiknya dibentuk melalui undang-undang, memiliki anggaran operasional yang dibebankan kepada pemerintah.

Dengan terbentuknya suatu lembaga investigasi kecelakaan pesawat udara seperti tersebut di atas, maka diharapkan kegiatan investigasi dapat dilakukan secara independen sehingga hasil rekomendasi yang dibuat akan diketahui oleh masyarakat luas. Hal ini akan berdampak pada peningkatan kesadaran masyarakat dalam hal keselamatan dan pembinaan keselamatan transportasi udara.

Berbagai kepentingan masyarakat dalam pelaksanaan penanganan kecelakaan pesawat udara :

1. Investigasi yang bersifat independen.

Dalam melakukan investigasi para investigator harus bersifat independen, dan tidak memihak.

2. Transparansi dalam investigasi

Dalam kecelakaan pesawat udara pelaksanaan penyelidikan yang bersifat transparan adalah sangat penting. Hal tersebut disebabkan banyak pihak terlibat dalam suatu kecelakaan seperti operator, pabrik pesawat, awak pesawat, penumpang, instansi/organisasi yang terkait dan lain-lain.

3. Biaya/pendanaan

Dalam melaksanakan kegiatan investigasinya, anggaran rutin lembaga atau badan investigasi independen biasanya diperoleh dari departemen transportasi, namun lembaga atau badan tersebut tidak memiliki dana operasional untuk melakukan investigasi independen dimana biaya sangat mahal dan tidak ada pemerintah negara manapun yang dapat menyediakan anggaran bagi investigasi. Salah satu jalan terbaik adalah membentuk lembaga/badan yang permanen berdasarkan undang-undang. Badan ini tidak tergantung kepada pemerintah dalam pembiayaan investigasi. Biaya investigasi dapat dibebankan pada perusahaan asuransi dengan melibatkan pemerintah dalam bentuk regulasi yang mewajibkan maskapai penerbangan mengalokasikan sebagian dananya untuk pembayaran premi asuransi.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Kelembagaan dan pelaksanaan investigasi pada kecelakaan pesawat di Indonesia masih memerlukan berbagai penyempurnaan terutama dalam mewujudkan aspirasi masyarakat dan instansi yang terkait dalam penanganan kecelakaan pesawat.
2. Berbagai kelemahan dalam lembaga investigasi kecelakaan pesawat diantaranya berbentuk kelembagaan, independensi, aspek koordinasi, kewenangan dan pendanaan.
3. Dari empat negara yang ditetapkan sebagai pembanding, memiliki beberapa kesamaan baik aspek kelembagaannya, pendanaan, prosedur pelaksanaan investigasi, koordinasi dengan instansi terkait dan lain-lain.

B. Saran-saran

Untuk mendapatkan suatu lembaga investigasi kecelakaan pesawat yang ideal di Indonesia, disarankan agar :

1. Lembaga dibentuk berdasarkan undang-undang, hal ini berkaitan erat dengan aspek kewenangan dan legalitas yang diperlukan dalam pelaksanaan investigasi.
2. Bentuk kelembagaan adalah berupa Badan sebagaimana bentuk empat lembaga pembanding tersebut.

3. Segala hal yang berkaitan dengan pelaksanaan investigasi diatur dalam undang-undang dan peraturan di bawah undang-undang.
4. Pendanaan untuk lembaga investigasi bersumber dari pemerintah, selain itu pemerintah membuat regulasi yang mewajibkan airline mengalokasikan dana untuk pembayaran premi asuransi guna membiayai investigasi.

DAFTAR PUSTAKA

1. Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan;
2. Bahan KNKT pada Round Table di Badan Litbang Perhubungan;
3. Profil KNKT 2008;
4. Keputusan Menteri Perhubungan Yang berhubungan dengan Kajian;
5. Data-data Kecelakaan pesawat.

