

ANALISIS YURIDIS KEDUDUKAN DAN KEWENANGAN KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI (KNKT) DALAM STRUKTUR KETATANEGARAAN DI INDONESIA

Alayk Mubarrok

alayk99@gmail.com

Abstract

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dibentuk untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi yang menarik perhatian publik berdasarkan dengan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 merupakan lembaga negara non-struktural yang bertanggung jawab kepada Presiden, yang mempunyai kewenangan untuk melakukan investigasi yaitu berupa serangkaian kegiatan penyelidikan dan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan pengelolaan, analisa, dan penyajian data secara sistematis, dan objekif agar kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali. Pertanyaan penelitian ini adalah sebagai berikut: bagaimanakah kewenangan KNKT dalam pengaturan mengenai ketentuan hukum tentang keselamatan transportasi? bagaimanakah kendala yang dihadapi KNKT dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi? dan bagaimanakah kedudukan dan kewenangan KNKT dalam struktur Ketatanegaraan Indonesia di masa depan? Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif, yang menggunakan data sekunder terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Kewenangan KNKT saat ini hanya diatur oleh Peraturan Presiden Nomor: 2 Tahun 2012 yang sangat terbatas. Independensi KNKT dalam menjalankan tugas dan fungsinya juga masih sangat terbatas, karena dalam menjalankan tugas dan fungsinya belum memiliki sumber

Article Process

Submitted:

31-10-2024

Reviewed:

15-06-2025

Accepted:

30-06-2025

daya yang mencukupi dalam penanganan investigasi kecelakaan besar, serta anggaran yang minim. Kedudukan dan kewenangan KNKT dalam struktur Ketatanegaraan Indonesia di masa depan adalah menjadi lembaga negara independen yang mempunyai kewenangan yang luas berdasarkan undang-undang.

Kata Kunci: Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Kewenangan dan Kedudukan, Independen.

Abstract

LNational Transportation Safety Committee (NTSC) was formed to find out the causes of transportation accidents that attract public attention based on Presidential Regulation No.2 of 2012, which is a non-structural state institution that is responsible to the President, which has the authority to carry out investigations, namely in the form of a series of activities investigation and research of the causes of transportation accidents by means of systematic and objective data collection, analysis and presentation so that transportation accidents with the same causes do not recur. The research questions are as follows: what is the authority of the NTSC in regulating legal provisions regarding transportation safety? What are the obstacles faced by the NTSC in investigating transportation accidents? and what is the position and authority of the NTSC in the future Indonesian constitutional structure? This type of research is normative legal research, which uses secondary data consisting of primary legal materials, secondary legal materials, and tertiary legal materials. The authority of the NTSC is currently only regulated by Presidential Regulation No. 2 of 2012 which is very limited. The independence of the NTSC in carrying out its duties and functions is still very limited, because in carrying out its duties and functions, it does not have sufficient resources in handling major accident investigations, as well as a minimal budget. The position and authority of the NTSC in the structure of the Indonesian State Administration in the future is to become an independent state institution that has broad powers based on law.

Keywords: National Transportation Safety Committee (KNKT), Authority and Position, Independent.

I. PENDAHULUAN

Perkembangan dan kemajuan zaman transportasi nasional saat ini menunjukkan peningkatan yang luar biasa pada hampir keseluruhan moda transportasi. Kemajuan itu ditandai pertumbuhan sarana transportasi yang meningkat tajam dari tahun ke tahun, sehingga tidak sebanding dengan jumlah prasarana transportasi yang tersedia, serta fasilitas penunjang perhubungan

lainnya yang diperlukan. Hal ini telah mendorong arus penumpang dan barang yang meningkat secara signifikan, baik di darat (jalan raya dan kereta api), laut (kapal), maupun udara (pesawat terbang).

Kemajuan transportasi merupakan salah satu indikator penting pembangunan ekonomi yang sangat besar peran dan jasanya dalam upaya memajukan kesejahteraan rakyat dan mencerdaskan kehidupan bangsa sebagaimana diamanatkan oleh Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Namun dalam upaya Pemerintah meningkatkan layanan publik sektor perhubungan tersebut, masyarakat juga kecewa dan prihatin karena begitu seringnya terjadi kecelakaan transportasi di darat, laut maupun udara. Padahal Pemerintah tidak hanya dituntut menyediakan sistem transportasi yang memenuhi kebutuhan publik, melainkan juga transportasi yang aman, selamat lancar, tertib dan teratur sesuai dengan regulasi nasional maupun internasional di bidang transportasi.

Penyelenggaraan transportasi tidak dapat dilepaskan dari antisipasi terhadap segala resiko akibat kemungkinan terjadinya kecelakaan atau kejadian lain yang menimbulkan kerugian bagi penumpang maupun pihak ketiga. Dalam hal kecelakaan transportasi, terdapat kewajiban bagi negara melakukan investigasi untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan guna pengambilan langkah-langkah preventif mencegah terulangnya kejadian yang sama. Kasus kecelakaan transportasi yang terjadi telah menyita banyak perhatian masyarakat luas, karena selain interval waktu yang berdekatan dan melanda hampir seluruh moda transportasi baik transportasi darat, laut dan udara, juga yang paling menyorot perhatian publik adalah timbulnya korban jiwa dalam kecelakaan tersebut. Kepercayaan masyarakat atas kenyamanan dan keselamatan dalam penggunaan moda transportasi tersebut semakin berkurang, meskipun kebutuhan atas penggunaannya sangat tinggi.

Untuk mengetahui sebab-sebab terjadinya kecelakaan transportasi yang menarik perhatian publik tersebut, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang dibentuk Pemerintah dengan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 merupakan lembaga Negara non-struktural yang bertanggung jawab kepada Presiden, yang mempunyai kewenangan untuk melakukan investigasi yaitu berupa serangkaian kegiatan penyelidikan dan penelitian terhadap

penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan pengolahan, analisa, dan penyajian data secara sistematis, dan objekif agar kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali.¹

Dalam hal terjadinya suatu kecelakaan transportasi, langkah Investigasi kecelakaan transportasi merupakan langkah yang tepat untuk dapat mengetahui penyebab dari suatu kecelakaan. Investigasi kecelakaan transportasi merupakan kegiatan penelitian terhadap penyebab peristiwa atau kejadian pengoperasian sarana transportasi yang mengakibatkan kerusakan sarana transportasi yang dimaksud, korban jiwa, dan/atau kerugian harta benda dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis, dan obyektif agar kecelakaan transporasi dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali.

Bahwa ketentuan mengenai investigasi kecelakaan sarana transportasi terdapat dalam Pasal 177 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 257 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran, Pasal 369 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi.

Secara hukum internasional, pelaksanaan tugas investigasi kecelakaan transportasi dilakukan berdasarkan pada:

- a. Annex 13 Konvensi Chicago dari organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dan IMO Resolution A.849 (20);
- b. *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1982 Art. 2 dan 94; dan
- c. SOLAS 1974, Reg. XI/1 beserta penjelasan SOLAS 1974, Reg.XI/1.

Untuk kepentingan tersebut maka dalam undang-undang ini diatur mengenai azas dan tujuan, ruang lingkup berlakunya undang-undang, kewenangan atas invesigasi kecelakaan transportasi, kedudukan, tugas, fungsi, dan organisasi, jenis kecelakaan transportasi, kriteria kecelakaan transportasi, pelaksanaan investigasi, personil investigasi kecelakaan transportasi, laporan

¹ Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), *Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta, 2018.

hasil investigasi, laboratorium teknis dan recorder, kerjasama, rekomendasi, monitoring rekomendasi, sistem informasi Investigasi kecelakaan transportasi, pembiayaan investigasi kecelakaan transportasi, larang dan ketentuan pidana, perlindungan dan lain-lain.

Pada dasarnya, di Indonesia penyelenggaraan keseluruhan sistem transportasi telah diatur dengan berbagai perangkat peraturan perundang-undangan yang mendasarkan pada:

- a. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
- b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- c. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2008 tentang Penerbangan;
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- e. Peraturan perundang-undangan yang menjadi pelaksanaan dari keempat Undang-Undang tersebut.

Namun perangkat perundang-undangan tersebut belum secara khusus mengatur tentang bagaimana pelaksanaan investigasi yang diperlukan terhadap kecelakaan transportasi, pengaturan mengenai investigasi kecelakaan transportasi ini diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Dengan demikian, di dalam sistem perundang-undangan yang ada saat ini belum memiliki pengaturan mengenai investigasi kecelakaan transportasi secara komprehensif dan terpadu yang justru sangat diperlukan sebagai dasar hukum pelaksanaan tugas yang mulia tersebut.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merupakan lembaga non-struktural yang berada dan dibawah Presiden.² Selanjutnya setelah melaksanakan tugas investigasi kecelakaan transportasi, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) memiliki tugas untuk memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden dalam rangka untuk merumuskan kebijakan transportasi dan upaya pencegahan kecelakaan transportasi.³ Namun dalam ayat berikutnya disebutkan bahwa dalam memberikan saran dan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi disampaikan melalui Menteri

² Pasal 3 Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

³ *Ibid.* Pasal 8 ayat (1)

Perhubungan.⁴ Norma hukum di atas terlihat ambiguitas dikarenakan hasil rekomendasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi merupakan saran perbaikan sarana transportasi salah satunya kepada Kementerian Perhubungan agar tidak terjadi kecelakaan dengan penyebab yang sama dikemudian hari. Sementara Kementerian Perhubungan merupakan regulator yang diberikan kewenangan untuk menjalankan fungsi pengawasan terhadap kelaikan sarana transportasi di Indonesia. Sehingga sangat rentan terjadi konflik kepentingan ketika Komite Nasional Keselamatan Transportasi melakukan koreksi atas performa suatu sarana transportasi yang terjadi kecelakaan. Permasalahan lainnya dalam pelaksanaan tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah ketika tidak mendapatkan akses kepada saksi (untuk wawancara) dan barang bukti (untuk melakukan pemeriksaan lebih lanjut) yang terlibat dalam suatu kecelakaan. Hal ini dikarenakan Adanya lembaga Kepolisian yang telah ada sebelumnya dan diberikan kewenangan oleh Negara dalam melakukan penyelidikan dan penyidikan suatu kecelakaan sarana transportasi untuk mencari siapa yang harus bertanggungjawab terhadap suatu peristiwa kecelakaan khususnya kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau cacat tetap. Akibatnya para investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi tidak mendapatkan data dan informasi yang cukup dan akurat yang dibutuhkan dalam menyusun laporan investigasi kecelakaan.

Kondisi di atas seharusnya tidak boleh dibiarkan terus menerus, sehingga dibutuhkan pengaturan yang luas dan rinci, diperlukan agar tugas investigasi yang merupakan bagian dari kewajiban dan tanggung jawab negara terhadap publik dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya berdasarkan undang-undang sesuai dengan tugas, fungsi, dan wewenang yang diatribusikan oleh undang-undang kepada suatu badan yang dibentuk khusus untuk melakukan investigasi kecelakaan transportasi. Pengaturan mengenai investigasi kecelakaan transportasi seharusnya diatur tersendiri kedalam suatu undang-undang, karena hasil investigasi diperlukan sebagai bahan penyusunan sistem transportasi umum yang memberikan rasa aman dari bahaya kecelakaan yang mengancam keselamatan nyawa manusia dan harta benda.

Keberadaan Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang dibentuk dengan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 dapat diperkuat dan ditingkatkan kedudukannya sebagai badan yang dibentuk dengan undang-

⁴ Ibid. Pasal 8 ayat (2)

undang, Badan Nasional Keselamatan Transportasi nanti mempunyai peran penting dan strategis dalam upaya keselamatan transportasi umum dengan konsep, yakni:

1. tidak untuk mencari kesalahan (*no blame*);
2. tidak untuk memberikan sanksi/hukuman (*no judicial*); dan
3. tidak untuk mencari siapa yang bertanggung jawab menanggung kerugian (*no liability*).

Dengan melakukan investigasi dan rekomendasi pencegahan kecelakaan transportasi. Sehingga perlu adanya sinkronisasi regulasi untuk mengoptimalkan peran penting tersebut, sesuai dengan tahapan pembentukan undang-undang berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

II. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimanakah kedudukan dan kewenangan KNKT yang ideal dalam Struktur Ketatanegaraan di Indonesia?
2. Bagaimanakah korelasi antara Kedudukan dan Kewenangan KNKT dalam Perspektif Hukum di Indonesia?

III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang berfokus pada norma-norma hukum tertulis dengan pendekatan konseptual dan perundang-undangan. Penelitian ini menganalisis peraturan perundang-undangan yang mengatur kedudukan dan kewenangan KNKT dalam sistem ketatanegaraan Indonesia.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*): Menganalisis peraturan perundang-undangan yang relevan seperti Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, serta Keputusan Presiden terkait pembentukan KNKT.
2. Pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*): Mengkaji teori dan konsep ketatanegaraan serta prinsip-prinsip hukum administrasi negara dalam

kaitannya dengan lembaga negara non-struktural seperti KNKT.

3. Pendekatan Historis (Historical Approach): Melihat latar belakang pembentukan KNKT dan evolusi kewenangannya dari waktu ke waktu.

Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (library research), yaitu penelusuran bahan hukum melalui dokumen resmi, buku-buku hukum, artikel ilmiah, dan database hukum elektronik. Analisis dilakukan secara deskriptif-kualitatif, yaitu menggambarkan dan menjelaskan secara sistematis substansi norma hukum yang terkait dengan kedudukan dan kewenangan KNKT, kemudian menafsirkan serta mengevaluasinya secara kritis untuk mengetahui posisi kelembagaan KNKT dalam struktur ketatanegaraan Indonesia.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kedudukan dan kewenangan KNKT yang ideal dalam Struktur Ketatanegaraan di Indonesia

Kewenangan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dalam pengaturan mengenai ketentuan hukum tentang keselamatan transportasi diatur oleh Peraturan Presiden Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang sangat terbatas, sehingga KNKT dalam melakukan investigasi kecelakaan moda transportasi kurang mempunyai ‘power’ yang kuat, dan selalu berbenturan dengan lembaga pemerintah lainnya yang mempunyai kewenangan yang hampir sama dengan KNKT.

1. Analisis Kedudukan KNKT dalam Struktur Ketatanegaraan Indonesia di Masa Depan

Saat ini kedudukan Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) berada langsung di bawah Presiden, berdasarkan Peraturan Pemerintah 62/2013 tentang investigasi kecelakaan transportasi, maka KNKT merupakan lembaga non-struktural yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden. Dalam PP tersebut, investigasi kecelakaan transportasi diserahkan kepada Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang kedudukan, tugas, dan organisasinya diatur dengan Peraturan Presiden. Menurut PP ini, Investigasi Kecelakaan Transportasi diselenggarakan untuk mengungkap suatu peristiwa kecelakaan transportasi secara profesional dan

independen guna memperoleh data dan fakta penyebab terjadinya kecelakaan transportasi.⁵Ditegaskan dalam PP ini, setiap orang dilarang merusak atau menghilangkan barang bukti kecelakaan transportasi, menguah letak sarana transportasi, memindahkan barang bukti, dan mengambil bagian dari sarana transportasi atau barang lainnya yang tersisa akibat kecelakaan transportasi kecuali untuk kepentingan penyelidikan dan/atau penyidikan. Hasil kerja tim investigasi dibuat dalam bentuk laporan yang disampaikan oleh ketua tim investigasi kepada Ketua Komite Nasional paling lama satu bulan setelah terjadinya kecelakaan.

PP ini juga menegaskan Operator, pabrikan sarana transportasi, dan pihak terkait lainnya wajib menindaklanjuti rekomendasi keselamatan yang tercantum dalam laporan akhir Investigasi Kecelakaan Transportasi, dan melaporkan perkembangan tindak lanjut rekomendasi kepada Ketua KNKT. Sebelumnya melalui Keppres No.105 Th. 1999, KNKT berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan, namun sehubungan terbitnya Peraturan Presiden (Perpres) No.2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi yang ditandatangani Presiden tanggal 5 Januari 2012, kedudukan Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) kini tidak lagi berada di bawah Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Lembaga ini sekarang langsung berada di bawah Presiden, tetapi dalam Pasal 8 ayat (2) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi disebutkan bahwa, saran dan pertimbangan kepada Presiden sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan melalui Menteri Perhubungan. Hal ini menjadikan posisi KNKT masih di bawah bayang-bayang Kementerian Perhubungan. Oleh karenanya, KNKT mengusulkan perubahan terkait pasal tersebut dalam draft usulan perubahan Perpres No.2 Tahun 2012, yaitu Ketua menyampaikan laporan kepada Presiden atas pelaksanaan tugasnya paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun, atau sewaktu-waktu jika diperlukan Presiden.⁶ Hal ini dilakukan agar laporan KNKT kepada Presiden bisa secara langsung dan tidak melalui Menteri Perhubungan.Kedudukan dan kewenangan KNKT dalam struktur ketatanegaraan Indonesia di masa depan, penulis berharap

⁵ Esthi Maharani, "PP No 62/ 2013 Pertegas Peran KNKT", terdapat di situs: <https://www.republika.co.id/berita/dunia-islam/islam-nusantara/17/05/14/nasional/umum/13/10/16/mura3w-pp-no-62-2013-pertegas-peran-knkt>., diakses tanggal 4 Mei 2024.

⁶ Draft Usulan Perubahan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 Tentang KNKT. Pasal 17 ayat (1), yang sudah diajukan KNKT.

KNKT menjadi lembaga negara yang independen. Hal ini penting mengingat tantangan industri transportasi ke depan semakin kompleks yang pada gilirannya membuat beban tugas dan tanggungjawab yang diemban lembaga ini sangat besar. Ke depannya agar adanya Undang-Undang (UU) khusus yang mengatur perluasan kewenangan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Dalam setiap pembicaraan mengenai organisasi negara, ada 2 (dua) unsur pokok yang saling berkaitan, yaitu *organ* dan *functie*. *Organ* adalah bentuk atau wadahnya, sedangkan *functie* adalah isinya; *organ* adalah status bentuknya (Inggris: *form*, Jerman: *vorm*), sedangkan *functie* adalah gerakan wadah itu sesuai maksud pembentukannya.⁷ Dalam pertumbuhan teori politik dan hukum tata negara, lembaga-lembaga negara independen tersebut selanjutnya dikategorikan sebagai lembaga negara tersendiri yang terpisah dari cabang kekuasaan lainnya.⁸ Lembaga-lembaga tersebut dapat dikategorikan dalam beberapa derajat independensi. Mulai dari lembaga yang menjadi independen atas lembaga negara lainnya dan menjalankan fungsi-fungsi tertentu secara permanen (*state independent agencies*); hanya bersifat menunjang (*state auxiliary agencies*), sehingga padanya disematkan kewenangan kelembagaan untuk membentuk aturan sendiri (*self regulatory agencies*); dimaksudkan untuk melakukan fungsi pengawasan tertentu (*independent supervisory agencies*); maupun lembaga yang menjalankan fungsi campuran antara regulative, administrative, pengawasan, dan fungsi penegakan hukum sekaligus.⁹

Lembaga negara independen dianggap penting untuk menjamin tegaknya demokrasi, oleh karena itu, lembaga negara independen merupakan lembaga negara yang diidealkan independen dalam artian bebas dari campur tangan cabang kekuasaan manapun, dan karenanya berada di luar ranah kekuasaan eksekutif, legislatif maupun yudikatif. Namun pada saat yang sama, komisi negara independen memiliki fungsi, dan karakter yang bersifat gabungan diantara ketiganya. Dalam bahasa Funk dan Seamon,

⁷ Jimly Asshiddiqie (a), *Sengketa Kewenangan Konstitusional Lembaga Negara*, (Jakarta: Konstitusi Press, 2006), hlm. 45.

⁸ Zainal Arifin Mochtar, *Lembaga Negara Independen: Dinamika Perkembangan dan Urgensi Penataannya Kembali Pasca-Amendemen Konstitusi*, (Depok: Rajawali Pers, 2019), hlm. 2.

⁹ Jimly Asshiddiqie (b), *Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2009), hlm. 338-339.

komisi negara independen tidak jarang mempunyai kekuasaan *quasi legislative*, *quasi executive*, dan *quasi judicial power*.¹⁰

Jimly Asshiddiqie menyatakan bahwa berkembangnya begitu banyak lembaga negara yang bersifat independen tersebut, sesungguhnya mencerminkan adanya kebutuhan untuk mendekonsentrasikan kekuasaan dari tangan birokrasi atau organ-organ konvensional pemerintahan, tempat kekuasaan selama masa-masa sebelumnya terkonsentrasi. Hal ini terjadi sebagai akibat dari tuntutan perkembangan pengelolaan kekuasaan negara yang semakin kompleks dan rumit, sementara organisasi kekuasaan yang birokratis, sentralistik dan terkonsentrasi tidak dapat diandalkan. Oleh karena itu, pada waktu yang hampir bersamaan muncul gelombang deregulasi, debirokratisasi, privatisasi, desentralisasi, dan dekonsentrasi.¹¹

Gagasan tentang demokrasi konstitusional itulah, yang kemudian terimplementasi ke dalam sebuah mekanisme pembagian dan pemisahan kekuasaan negara. Mekanisme ini dimaksudkan untuk menciptakan sebuah pemerintahan yang efektif, di mana ada pembagian dan pembedaan fungsi dan kewenangan antar organ-organ kekuasaan yang ada. Mekanisme tersebut dimaksudkan agar diantara mereka dapat saling mengimbangi dan membatasi, dengan masing-masing otoritasnya.¹²

Menurut Zainal Arifin Mochtar,¹³ faktor faktor atas kelahiran lembaga negara independen yaitu adanya beberapa basis argumentasi yang dapat ditemukan sebagai pencetus pembentukan lembaga-lembaga tersebut adalah: (1) reformasi dengan pendekatan neo-liberal; (2) kewajiban transisional untuk menunjang hal tertentu; (3) kebutuhan percepatan demokrasi; (4) bagian dari pencitraan kekuasaan; (5) mengurangi tugas lembaga penyelesaian sengketa antara negara dengan warga negara; (6) adanya kekecewaan terhadap lembaga lama; dan (7) ketergesa-gesaan dalam legislasi.

Menurut teori kelembagaan dari Jimly Asshiddiqie berdasarkan pembedaan dari segi fungsinya lembaga-lembaga negara dapat

¹⁰ William F. Funk dan Richard H. Seamon, *Administrative Law: Examples and Explanations*, 2001, hlm. 23-24.

¹¹ Jimly Asshiddiqie (c), *Perkembangan & Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hlm. 23.

¹² Zainal Arifin Mochtar, *Op. Cit.*, hlm. 16-17.

¹³ *Ibid.*, hlm. 114.

dikategorikan sebagai organ utama atau organ primer (*primary constitutional organs*) dan ada pula yang merupakan organ pendukung atau penunjang (*auxiliary state organs*). Untuk memahami perbedaan diantara keduanya, lembaga-lembaga negara tersebut dapat dibedakan dalam tiga ranah: a) kekuasaan eksekutif atau pelaksana (*administrator, bestuuzorg*); b) kekuasaan legislatif dan fungsi pengawasan; c) kekuasaan kehakiman atau fungsi yudisial.¹⁴

Berdasarkan teori kelembagaan menurut Jimly Asshiddiqie tersebut, KNKT dapat dikategorikan sebagai organ/lembaga kekuasaan sebagai berikut.

a. Kekuasaan Eksekutif

Dalam kekuasaan eksekutif, peneliti berharap kedepannya KNKT merupakan lembaga negara penunjang yang menjalankan program dan kegiatan baik teknis maupun administratif terkait investigasi kecelakaan moda transportasi di Indonesia. Bilamana dihubungkan dengan teori tentang kelembagaan negara yang menyebutkan bahwa lembaga negara dapat dibedakan menurut fungsinya, maka KNKT dapat dikategorikan sebagai lembaga negara penunjang yang menjalankan fungsi eksekutif (pelaksana administrasi), yang saat ini sudah tertuang dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2012 tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi Pasal 4, ketentuan itu menjelaskan bahwa 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. Hal tersebut di atas dapat di tuangkan dalam Undang-Undang yang mengatur tentang tugas dan kewajiban KNKT sebagai lembaga negara penunjang yang menjalankan fungsi ekektif (pelaksana administratif).

¹⁴ Jimly Asshiddiqie (c), *Op. Cit.*, hlm. 113.

b. Kekuasaan Legislatif

Sistem pengawasan dan kekuasaan legislatif ketatanegaraan Indonesia dipegang oleh tiga lembaga negara, yaitu: Dewan Perwakilan Rakyat (DPR), Dewan Perwakilan Daerah (DPD), dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Jika dikaitkan dengan fungsi pengawasan dan pelaksanaan legislasi (pembuat peraturan perundang-undangan), maka KNKT ke depannya mempunyai wewenang menyusun peraturan dan menetapkan pedoman keselamatan bagi moda transportasi di Indonesia berdasarkan hasil temuan dari investigasi yang telah dilakukan terhadap kecelakaan yang telah terjadi, yang mana kewenangan tersebut di tuangkan dalam Undang-Undang yang mengatur tentang KNKT di Indonesia. Selain fungsi legislasi, KNKT juga memiliki fungsi pengawasan, yang mana fungsi pengawasan yang dilakukan oleh KNKT adalah mengawasi pelaksanaan peraturan dan pedoman keselamatan moda transportasi di Indonesia.

c. Kekuasaan Yudikatif

Lembaga pelaksana atau pelaku dalam bidang kekuasaan kehakiman ada dua yaitu Mahkamah Konstitusi dan Mahkamah Agung beserta badan peradilan yang berada di bawahnya dalam lingkungan peradilan umum, lingkungan peradilan agama, lingkungan peradilan militer, lingkungan peradilan tata usaha negara, disamping keduanya ada pula Komisi Yudisial sebagai lembaga pengawas martabat, kehormatan, dan perilaku hakim.

KNKT tidak termasuk kategori lembaga penunjang (*auxiliary state organs*) yang berada dalam ranah kekuasaan kehakiman, meskipun nantinya KNKT mempunyai fungsi penegakkan hukum, khususnya dalam memberikan sanksi terhadap pelanggar dalam moda transportasi yang mengakibatkan kecelakaan yang memakan korban jiwa, namun KNKT tidak berhak mengenai sanksi baik pidana maupun perdata. Dengan demikian KNKT bukanlah lembaga peradilan, kedudukan KNKT ke depannya lebih merupakan lembaga administratif karena kewenangan yang melekat padanya adalah kewenangan administratif, sehingga sanksi yang diberikan adalah sanksi administratif, karena KNKT bukan lembaga yang memiliki fungsi yudikatif.

Penjelasan di atas jelas menunjukan bahwa KNKT adalah lembaga independen yang harus lahir dari Undang-Undang yang tugasnya lebih berfokus pada pengawasan dan investigasi terhadap kecelakaan pada moda transportasi di Indonesia, karena seperti diketahui, bahwa pelaksanaan tugas investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT (sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a dalam Perpres No.2/2012 tentang KNKT) dilakukan tidak untuk menentukan kesalahan dan kelalaian atas terjadinya kecelakaan transportasi. KNKT akan melakukan penelitian reaktif dan proaktif. *Proactive researches include* atau penelitian proaktif meliputi keselamatan studi, mengevaluasi efektifitas transportasi badan-badan keamanan program pemerintah lainnya, serta menilai dan meninjau isu-isu transportasi. Sementara itu, sebuah penelitian reaktif hanya akan dilakukan setiap kali kecelakaan/insiden terjadi.

Investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT diselenggarakan dengan maksud untuk menemukan penyebab kecelakaan transportasi dan memiliki tujuan antara lain untuk mengetahui apa, bagaimana dan mengapa kecelakaan transportasi itu terjadi, sehingga menemukan penyebab kecelakaan transportasi guna mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama. Tujuan berikutnya ialah merekomendasikan perbaikan dan/atau perubahan terhadap kelemahan atau kekurangan yang terjadi dalam penyelenggaraan atau pengoperasian transportasi meliputi sumber daya manusia, sarana dan prasarana transportasi, sistem dan prosedur, kebijakan, dan regulasi; serta memberikan saran dan pertimbangan dalam rangka mewujudkan peningkatan keselamatan transportasi.

2. Kewenangan yang Ideal bagi KNKT dalam Struktur Ketatanegaraan Indonesia di Masa Depa

Untuk menciptakan kewenangan yang ideal bagi KNKT, ke depannya agar adanya Undang-Undang (UU) khusus yang mengatur perluasan kewenangan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT). Hal ini penting mengingat tantangan industri-industri transportasi ke depan semakin kompleks yang pada gilirannya membuat beban tugas dan tanggungjawab yang diemban lembaga ini sangat besar. Sebagaimana

pengertian wewenang menurut Indrohato,¹⁵ adalah kemampuan yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan untuk menimbulkan akibat-akibat hukum.

Hal ini dikuatkan dengan teori kewenangan yang disampaikan oleh Ateng Syafrudin,¹⁶ bahwa unsur-unsur yang tercantum dalam kewenangan, meliputi; 1) adanya kekuasaan formal; dan 2) kekuasaan diberikan oleh undang-undang. Oleh karenanya, untuk memberikan kewenangan yang luas bagi KNKT, maka wajib hukumnya agar diterbitkan Undang-Undang yang mengatur tentang tugas, fungsi, dan independensi KNKT sebagai lembaga atau organ dalam melakukan investigasi dalam kecelakaan transportasi di Indonesia. Sejauh ini belum ada UU Khusus yang mengatur KNKT ini. Sementara keberadaan, peran, dan fungsi KNKT hanya diatur oleh Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 yang sangat terbatas.

Dalam melaksanakan tugas investigasi kecelakaan transportasi, KNKT yang dibentuk dengan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999 mengacu pada Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Artinya, belum ada UU Khusus tentang KNKT. Hal ini membuat kewenangan dan kinerja yang tidak maksimal, karena anggaran dan kewenangan yang sangat terbatas. Untuk itu, diperlukan aturan khusus berupa UU yang mengatur KNKT agar kewenangannya diperluas.

KNKT harus diperkuat baik dari segi aspek legalitas kelembagaan, jumlah SDM maupun anggarannya, Secara administrasi kelembagaan, KNKT berada di bawah Kemenhub. Dengan demikian, segala biaya yang diperlukan bagi pelaksanaan tugas KNKT dan tugas Sekretariat KNKT dibebankan kepada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) cq. Anggaran Kemenhub.

Untuk itu, penguatan kelembagaan KNKT mutlak diperlukan guna menguatkan kedudukan dan kewenangan KNKT dalam melakukan

¹⁵ Indrohato, *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik*, dalam Paulus Efendie Lotulung, *Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994), hlm. 65.

¹⁶ Ateng Syafrudin, "Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggungjawab", *Jurnal Pro Justisia*, Edisi IV, Universitas Parahyangan, Bandung, 2000, hlm.22

investigasi kecelakaan transportasi. Apalagi dengan sering terjadinya insiden serius yang menimpa pertransportasian di Indonesia. Sehingga nantinya, dapat menekan tingkat kecelakaan, yang berakibat meninggalnya korban jiwa bagi penumpang maupun pengendara itu sendiri.

Pentingnya UU Khusus tentang KNKT ini untuk memastikan lembaga ini benar-benar independen sehingga dapat melakukan investigasi yang “fair dan adil” secara terbuka dan akuntabel. Dengan tatacara investigasi yang objektif maka masyarakat akan menaruh kepercayaan (*trust*) terhadap KNKT. Sehingga melalui independensi kelembagaan semua konsentrasi proses perbaikan tingkat keselamatan dan keamanan transportasi dapat dimonitor dan diperbaiki jika keluar jalur dari ketentuan berlaku.

KNKT memiliki tanggungjawab yang sangat besar. Dalam melakukan investigasi atas kecelakaan transportasi baik darat, laut maupun udara kemudian memberikan kesimpulan dan usulan-usulan perbaikan agar kecelakaan yang sama tidak lagi terjadi pada masa depan. Namun tanggungjawab yang besar ini terkendala oleh berbagai persoalan. Salah satunya, KNKT belum memiliki sumber daya yang mencukupi dalam penanganan investigasi kecelakaan besar.

Selama ini hasil rekomendasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi merupakan saran perbaikan sarana transportasi salah satunya kepada Kementerian Perhubungan agar tidak terjadi kecelakaan dengan penyebab yang sama terjadi lagi dikemudian hari. Sementara Kementerian Perhubungan merupakan regulator yang diberikan kewenangan untuk menjalankan fungsi pengawasan terhadap kelaikan sarana transportasi di Indonesia. Sehingga sangat rentan terjadi konflik kepentingan ketika Komite Nasional Keselamatan Transportasi melakukan koreksi atas performa suatu sarana transportasi yang terjadi kecelakaan. Permasalahan lainnya dalam pelaksanaan tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi adalah ketika tidak mendapatkan akses kepada saksi (untuk wawancara) dan barang bukti (untuk melakukan pemeriksaan lebih lanjut) yang terlibat dalam suatu kecelakaan. Hal ini dikarenakan adanya lembaga Kepolisian yang telah ada sebelumnya dan diberikan kewenangan oleh negara dalam melakukan penyelidikan dan penyidikan suatu kecelakaan sarana transportasi untuk mencari siapa yang harus bertanggungjawab terhadap suatu peristiwa kecelakaan khususnya kecelakaan yang

mengakibatkan korban meninggal dunia atau cacat tetap. Akibatnya para investigator Komite Nasional Keselamatan Transportasi tidak mendapatkan data dan informasi yang cukup dan akurat yang dibutuhkan dalam menyusun laporan investigasi kecelakaan.

Kondisi di atas seharusnya tidak boleh dibiarkan terus menerus, sehingga dibutuhkan pengaturan yang luas dan rinci, diperlukan agar tugas investigasi yang merupakan bagian dari kewajiban dan tanggung jawab negara terhadap publik dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya berdasarkan undang-undang sesuai dengan tugas, fungsi, dan wewenang yang diatribusikan oleh undang-undang kepada KNKT yang dibentuk khusus untuk melakukan investigasi kecelakaan transportasi. Pengaturan mengenai investigasi kecelakaan transportasi seharusnya diatur tersendiri kedalam suatu undang-undang, karena hasil investigasi diperlukan sebagai bahan penyusunan sistem transportasi umum yang memberikan rasa aman dari bahaya kecelakaan yang mengancam keselamatan nyawa manusia dan harta benda.

Mengenai penamaan lembaga pun ke depannya setelah terbentuknya UU, hendaknya KNKT menjadi Komisi bukan lagi Komite yang mempunyai kewenangan yang *superbody* layaknya OJK dalam dunia perbankan Indonesia. Hal ini beralasan karena selama ini KNKT selain melakukan investigasi kecelakaan transportasi juga selalu dimunta oleh Kementerian PUPR untuk melakukan investigasi terhadap kecelakaan konstruksi (ambrohnya *flyover* jalan tol ataupun jembatan), bahkan investigasi terhadap kecelakaan industri (kebakaran pabrik, dan pencemaran limbah industri), jadi selainnya KNKT menjadi lembaga independen yang *superbody*.

B. Konsep ke Depan Pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 168/PUU-XXI/2023

Badan Nasional Keselamatan Transportasi mempunyai peran penting dan strategis dalam upaya keselamatan transportasi umum dengan konsep, yakni:

1. tidak untuk mencari kesalahan (*no blame*);
2. tidak untuk memberikan sanksi/hukuman (*no judicial*); dan

3. tidak untuk mencari siapa yang bertanggung jawab menanggung kerugian (*no liability*).

Dalam menjalankan kedudukan dan kewenangannya, sebagai lembaga independen hendaknya KNKT tidak *overlapping* dalam menjalankan tugas dan fungsinya sebagai investigator kecelakaan moda transportasi di Indonesia. Hal ini dapat dilakukan dengan memiliki kewenangan yang lebih jelas serta pola hubungan yang tegas dengan instansi yang lainnya seperti Kepolisian dan Kementerian Perhubungan. Sehingga KNKT dapat tampil lebih baik dalam pengawasan dan investigasi terhadap kecelakaan terhadap moda transportasi di Indonesia. Pola hubungan yang tegas terhadap instansi lain dilakukan untuk mencegah adanya benturan kewenangan dengan instansi lain tersebut dalam melakukan investigasi kecelakaan transportasi oleh KNKT. Ada dua alternatif yang dapat dilakukan: (i) pengintegrasian serta pengaturan kembali tugas dan fungsi, dengan memutuskan organisasi mana melakukan apa? Hubungan dengan organisasi lainnya, hingga tidak terjadi tumpang tindih; dan (ii) pembubaran organisasi atau unit organisasi, dengan menguji mana yang lebih efektif dan produktif dalam melakukan tugas dan fungsinya.¹⁷

Saat ini dalam melakukan investigasi, KNKT dibantu oleh berbagai pihak seperti Basarnas, BMKG, Kemenhub, Kementrian ESDM, TNI dan Polri dan lain-lain, khususnya mengenai fasilitas seperti kapal, tenaga penyelam, bahan bakar dan lain-lain. Misalnya jumlah SDM investigator penerbangan yang jumlahnya sangat minim tidak cukup untuk melaksanakan seluruh kegiatan investigasi yang terjadi di Indonesia. Sebagai contoh, jika dalam minggu yang sama terjadi 2 kecelakaan lain, maka KNKT tidak bisa mengirim tim investigator. Menyelamatkan nyawa memang penting, namun jauh lebih penting adalah mencegah terjadinya kecelakaan untuk menghindari korban jiwa.

Dengan adanya Undang-Undang tentang KNKT, ke depannya akan menguatkan KNKT sebagai lembaga yang mempunyai kewenangan yang luas, sehingga akhirnya berdasarkan hasil investigasi yang dilakukan oleh KNKT pasca insiden kecelakaan yang terjadi, baik di darat, di udara maupun di laut, KNKT dapat meminta pertanggungjawaban instansi terkait atas terjadinya

¹⁷ Pusat Kajian Kinerja Kelembagaan Kajian, Evaluasi Kelembagaan Non-Struktural Dalam Rangka Menata Kelembagaan Pemerintahan Dalam Mewujudkan Tata Pemerintahan yang Baik, Lembaga Administrasi Negara (LAN), hlm. 344., Dalam Zainal Arifin Mochtar, *Lembaga Negara Independen: Dinamika Perkembangan dan Urgensi Penataannya Kembali Pasca-Amandemen Konstitusi*, (Depok: Rajawali Pers, 2019), hlm. 179-180.

kecelakaan. Kedepannya pun KNKT hendaknya bersinergi dengan Kementerian Perhubungan, sebagaimana yang terjadi pada lembaga negara lainnya seperti antara Komisi Penyiaran Indonesia (KPI) dan Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kemenkominfo) merupakan dua sisi mata uang, yang bergandengan, dan bersamaan dalam mengawasi di bidang penyiaran. Sebagaimana yang terdapat dalam Pasal 33 ayat (4) d Undang-Undang No. 32 Tahun 2002 tentang Penyiaran mengamanatkan KPI sebagai wakil publik yang mengatur urusan penyiaran, menyebutkan bahwa izin dan perpanjangan izin penyelenggaraan penyiaran diberikan oleh negara setelah memperoleh izin alokasi dan penggunaan spectrum frekuensi radio oleh pemerintah atas usul KPI, sehingga dalam proses digitalisasi penyiaran Kemkominfo melibatkan KPI.

Dalam hal kedudukan, KNKT dapat mengikuti pada KPI bahwa nantinya KNKT terdiri atas KNKT Pusat yang dibentuk di tingkat pusat dan KNKT Daerah dibentuk di tingkat provinsi. Dalam menjalankan fungsi, tugas, wewenang dan kewajibannya, KNKT Pusat diawasi oleh Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, dan KNKT Daerah diawasi oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi. Sehingga, akhirnya dengan kedudukan seperti itu KNKT dapat dengan cepat menjangkau setiap melakukan investigasi kecelakaan terhadap moda transportasi di setiap daerah.

Dalam pertanggungjawabannya KNKT Pusat dalam menjalankan fungsi, wewenang, tugas, dan kewajibannya bertanggung jawab kepada Presiden dan menyampaikan laporan kepada Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, sedangkan KNKT Daerah dalam menjalankan fungsi, wewenang, tugas, dan kewajibannya bertanggung jawab kepada Gubernur dan menyampaikan laporan kepada Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi.

Dan pada akhirnya bagi moda transportasi, baik pengemudi, pengusaha, maupun pengelola transportasi, KNKT dapat mengenakan sanksi administrasi maupun sanksi pidana terhadap pelaku dalam kecelakaan tersebut, setelah adanya temuan dalam investigasi kecelakaan yang dilakukan oleh KNKT. Hal ini dapat meminimalisasi tingkat kecelakaan, karena adanya sanksi tersebut yang dapat mengakibatkan efek jera, sehingga kecelakaan yang terjadi karena human eror ataupun akibat lainnya dapat berkurang.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Kedudukan dan kewenangan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang ideal dalam struktur Ketatanegaraan Indonesia di masa depan, adalah menjadi lembaga independen yang memiliki fungsi, dan karakter yang bersifat gabungan diantara dua ranah kekuasaan, yaitu: eksekutif, dan legislatif. Yakni kekuasaan eksekutif sebagai pelaksana (*administrator, bestuurszorg*); dan kekuasaan legislatif sebagai fungsi pengawasan.
2. Dalam menjalankan kedudukan dan kewenangannya, sebagai lembaga independen hendaknya KNKT tidak *overlapping* dalam menjalankan tugas dan fungsinya sebagai investigator kecelakaan moda transportasi di Indonesia. Hal ini dapat dilakukan dengan memiliki kewenangan yang lebih jelas serta pola hubungan yang tegas dengan instansi yang lainnya seperti Kepolisian dan Kementerian Perhubungan. Sehingga KNKT dapat tampil lebih baik dalam pengawasan dan investigasi terhadap kecelakaan terhadap moda transportasi di Indonesia.

B. Saran

1. Hendaknya terkait Pengaturan penetapan tindak pidana korupsi yang merugikan keuangan negara dapat dibuatkan peraturan khusus mengenai penetapan tindak pidana korupsi yang merugikan keuangan negara.
2. Hendaknya BPKP tetap menerima permintaan bantuan dari penyidik untuk melakukan penghitungan potensi kerugian keuangan negara dengan hasil berupa LHPKKN yang berupa rekomendasi dengan menggunakan kata potensi kerugian keuangan negara dalam kasus tindak pidana korupsi, dan kepada Lembaga Peradilan agar tetap konsisten dalam putusan-putusannya selama ini yang menyangkut kewenangan BPKP dalam menghitung kerugian keuangan negara.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU:

Indrohato, *Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik*, dalam Paulus Efendie Lotulung, *Himpunan Makalah Asas-Asas Umum Pemerintahan yang baik*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1994.

Jimly Asshiddiqie, *Sengketa Kewenangan Konstitusional Lembaga Negara*, Jakarta: Konstitusi Press, 2006.

_____, *Perkembangan & Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*, Jakarta: Sinar Grafika, 2006.

_____, *Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara*, Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2009.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), *Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta, 2018.

William F. Funk dan Richard H. Seamon, *Administrative Law: Examples and Explanations*, 2001.

Zainal Arifin Mochtar, *Lembaga Negara Independen: Dinamika Perkembangan dan Urgensi Penataannya Kembali Pasca-Amandemen Konstitusi*, Depok: Rajawali Pers, 2019.

JURNAL:

Ateng Syafrudin, “Menuju Penyelenggaraan Pemerintahan Negara yang Bersih dan Bertanggungjawab”, *Jurnal Pro Justisia*, Edisi IV, Universitas Parahyangan, Bandung, 2000.

Hamdan Zoelva, “Tinjauan Konstitusional Penataan Lembaga Non-Struktural di Indonesia”, *Jurnal Negarawan*, Sekretariat Negara RI, November 2010.

Perundang-Undangan :

Indonesia, Undang–Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945

_____, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

_____, Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi kecelakaan transportasi.

_____, Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

_____, Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

INTERNET:

Esthi Maharani, “PP No 62/ 2013 Pertegas Peran KNKT”, terdapat di situs: <https://www.republika.co.id/berita/dunia-islam/islam-nusantara/17/05/14/nasional/umum/13/10/16/mura3w-pp-no-62-2013-pertegas-peran-knkt>., diakses tanggal 4 Mei 2024.

Media Online Kontan, “Kini, KNKT berada langsung di bawah Presiden”, terdapat di situs: <https://nasional.kontan.co.id/news/kini-knkt-berada-langsung-di-bawah-presiden>., diakses pada tanggal 28 April 2024.

Tribune, “Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).” <https://www.tribunnewswiki.com/2019/07/23/komite-nasional-keselamatan-transportasi-knkt>., diakses pada tanggal 2 Mei 2024.