



BULETIN KNKT

Edisi : April - Juni 2024



- KNKT REKOMENDASIKAN MCU BERKALA BAGI PENGEMUDI ANGKUTAN JALAN
- KOLABORASI KNKT DAN BASARNAS UNTUK PENINGKATAN KAPASITAS SDM DALAM OPERASI BAWAH AIR
- KNKT BERIKAN PELATIHAN INTENSIF BAGI INVESTIGATOR PENERBANGAN KAMBOJA, THAILAND, DAN LAOS



@knkt_ri



knkt.go.id



knkt.dephub



@knkt_ri

Sambutan Ketua KNKT

Puji syukur kehadapan Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga kami dapat menyelesaikan Buletin ini. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada semua anggota redaksi yang telah bekerja keras dalam pembuatan Buletin ini.

Penerbitan Buletin KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dimaksudkan sebagai media penyebaran informasi terkait investigasi kecelakaan transportasi di Indonesia.

Buletin ini tidak hanya sebagai bentuk keterbukaan informasi publik akan tetapi juga sebagai edukasi publik terkait pentingnya keselamatan transportasi yang tidak hanya sebagai kebutuhan semata akan tetapi juga dapat menjadi budaya keselamatan transportasi bagi masyarakat Indonesia.

KNKT berharap kepada seluruh stakeholder dan pihak terkait agar bersama-sama bersinergi melaksanakan rekomendasi yang telah diberikan guna meningkatkan keselamatan transportasi di Tanah Air, serta mencegah terjadinya kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama di kemudian hari.

Sebagai manusia, tentunya ketidaksempurnaan tidak dapat lepas dari setiap hal yang kami lakukan. Untuk itulah kritik dan saran yang membangun dari para pembaca kami nantikan semata-mata agar majalah ini nantinya bisa menjadi Buletin ideal yang dapat dipergunakan dan dinikmati oleh seluruh pembaca yang membutuhkannya.



PENASEHAT

- KETUA KNKT
- PARA KASUBKOM

PENANGGUNG JAWAB

- AGUS PRIYANTO

REDAKTUR PELAKSANA

- SAIFUL BACHRI

TIM EDITORIAL

REDAKSI

- ANGGO ANUROGO

FOTOGRAFER & EDITOR

- YAYAT SUPRIYATNA
- ULFIANA AMIN
- ARIF RAHMAN ISKANDAR

daftar isi

- *Sambutan Ketua KNKT.....*
- *Berita Utama*
- *Galeri Foto.....*
- *Infografis.....*



KNKT: PENYEBAB KECELAKAAN TOL KM 58 PENGEMUDI KENDARAAN TRAVEL TIDAK RESMI BEKERJA MELEBIHI WAKTU

Salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas KM TOI Cikampek yang menewaskan 12 penumpang adalah pengemudi kendaraan travel tidak resmi bekerja melebihi waktu.

Jika dilihat dari waktu kerja pengemudi, waktu kerja pengemudi melebihi waktu kerja yang telah ditentukan sehingga hal ini diperkirakan pengemudi kekurangan waktu istirahat, "Jika kita mengemudi dalam keadaan kurang istirahat yang baik, maka pengemudi akan berkurang kemampuannya untuk berkonsentrasi dalam mengemudikan

kendaraan. Dalam situasi seperti ini pengemudi akan sangat mudah mengalami micro sleep."

Hal itu dikatakan Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono di Jakarta (11/4). Dari hasil penyidikan terungkap, Jumat, 5 April 2024 kendaraan travel tidak resmi itu berangkat setelah Isya (Sekitar pukul 19:30) dari Ciamis menuju Jakarta untuk menjemput penumpang. Selanjutnya, Sabtu, 6 April 2024 kendaraan

travel tidak resmi lagi berangkat dari Jakarta pada siang hari untuk mengantar penumpang ke Ciamis sekaligus menjemput.

Minggu, 7 April 2024 berangkat pada pagi hari dari Ciamis menuju Jakarta untuk mengantar penumpang. setelah itu beristirahat dan pada sore hari berangkat menuju Ciamis untuk mengantar penumpang. setelah itu pada malam hari menuju Jakarta utk menjemput dan tiba di Jakarta pukul 00.00.

Senin, 8 April 2024 pukul 02.00 menjemput penumpang ke Depok, pukul 03.30 menjemput ke Cilebut dan sekitar pukul 05.30 menjemput ke Bekasi. Sekitar pukul 06.00 berangkat menuju Ciamis

" Pada kendaraan ini juga berpenumpang 12 orang, Dimana seharusnya berkapasitas 9

penumpang dan belum lagi ditambah dengan barang bawaanya. Hal ini tentunya juga menambah ketidak stabilan kendaraan,paparnya.

Mengambil pelajaran diatas, lanjut Ketua KNKT, KNKT mengimbau sebelum berkendara jarak jauh, yakinkan diri (pengemudi, pemilik kendaraan, dancalon penumpang) kita telah beristirahat dengan baik dan cukup, serta Jujurlah pada diri sendiri jika telah Lelah beristirahatlah sebelum melanjutkan perjalanan."

Adapun untuk fatalitas korban disebabkan para penumpang yang berada di mobil penumpang tidak menggunakan sabuk keselamatan", tuturnya.



PERLUNYA SINERGI REGULATOR DAN OPERATOR DALAM PELAKSANAAN ANGKUTAN LEBARAN MODA PELAYARAN

Sebagai Koordinator Bidang Keselamatan dalam Tim Koordinasi Penyelenggaraan Angkutan Lebaran Terpadu Tahun 2024 yang diamanatkan oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2024, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melakukan kegiatan monitoring keselamatan pada tiga pelabuhan dan empat unit kerja / unit pelayanan.

Monitoring yang dilaksanakan pada tanggal 6 hingga 8 Maret 2024 tersebut dipimpin langsung oleh Pelaksana Tugas Ketua Subkomite Keselamatan Pelayaran, Capt. Anggiat PTP Pandiangan. Beberapa lokasi yang dipantau oleh tim KNKT antara lain Pelabuhan Ciwandan, Pelabuhan Merak, dan Pelabuhan Bandar Bakau Jaya (BBJ). Kegiatan ini juga berkoordinasi dengan beberapa unit kerja / unit pelayanan, antara

lain KSOP Kelas I Banten, PT Pelabuhan Indonesia, BPTD Wilayah VIII Banten, dan PT Bandar Bakau Jaya. Hasil pantauan KNKT di lapangan, secara umum tidak terdapat terdapat kejadian menonjol yang terjadi selama pelaksanaan monitoring angkutan lebaran di pelabuhan-pelabuhan tersebut.

Di Pelabuhan Ciwandan, KNKT menemukan adanya penataan untuk antrian sepeda motor yang akan berangkat ke dalam kapal. Petugas koordinator juga memberikan penyekatan-penyekatan dalam beberapa grup dan adanya penyediaan tenda untuk mengurangi hawa panas siang hari, sehingga pada saat pemotor akan memasuki kapal dapat diatur secara bergiliran. Di Pelabuhan Ciwandan juga tersedia tiga dermaga bongkar muat untuk melayani 8 unit kapal Ro-Ro tujuan Pelabuhan Bakauheni dengan kapasitas masing-masing bisa menampung kurang lebih 1000 unit sepeda motor. KNKT juga memberikan apresiasi atas tersedianya tenda ruang tunggu khusus untuk penumpang wanita dan yang membawa anak.

Adapun untuk Pelabuhan Merak, ditemukan adanya antrian kendaraan pribadi yang terpantau padat merayap dan cenderung macet, sehingga dilakukan sistem delaying dengan menahan kendaraan di dalam Jalan Tol Merak untuk menghindari penumpukan kendaraan di area Pelabuhan penyeberangan Merak yang dapat mengakibatkan kemacetan parah dan

mengganggu aktifitas masyarakat sekitar pelabuhan. Penumpukan kendaraan pribadi roda empat juga diakibatkan oleh sebagian penumpang belum memiliki tiket untuk naik ke kapal.

Sedangkan di Pelabuhan Bandar Bakau Jaya, tidak ditemukan adanya fasilitas yang memadai untuk penumpang kendaraan pribadi sehingga pelabuhan ini hanya difungsikan untuk melayani truk saja. Truk yang memasuki Pelabuhan Bandar Bakau Jaya juga tidak seluruhnya mengangkut sembako, namun juga mengangkut barang muatan lainnya.

Kegiatan monitoring yang berlangsung selama tiga hari ini menghasilkan beberapa catatan perbaikan yang menjadi perhatian. Salah satunya adalah penambahan tenda-tenda di tempat pemberhentian kendaraan roda dua sebagai tempat istirahat pengendara dan penumpang yang membawa anak. Selain itu juga diperlukan adanya penambahan penyejuk udara terutama pada siang hari di mana cuaca cukup panas yang dikhawatirkan dapat menyebabkan pengguna kendaraan roda dua mengalami heat stress. Tidak hanya itu, KNKT juga mendorong agar dicarinya solusi mengenai kelebihan jumlah penumpang yang jauh melebihi jumlah penumpang yang disyaratkan dalam sertifikat keselamatan, baik dari sisi pemenuhan peralatan keselamatan (life jackets / life rafts) maupun segi pemenuhan ruangan. Sehingga jika terjadi keadaan

darurat, jumlah peralatan keselamatan yang tersedia mencukupi untuk seluruh penumpang dan proses evakuasi dapat berjalan dengan baik.

Hal lain yang menjadi sorotan KNKT adalah untuk operator agar mengajukan permohonan dispensasi pengangkutan penumpang kepada regulator terkait peningkatan jumlah penumpang pada saat angkutan lebaran. Sebaliknya, regulator juga diharapkan melakukan penilaian risiko terkait izin penambahan penumpang yang diperbolehkan dari jumlah yang tertera dalam sertifikat keselamatan termasuk penambahan jumlah peralatan keselamatan di atas kapal.

Khusus untuk pemudik yang menggunakan sepeda motor, KNKT juga mengingatkan agar penumpang untuk turun dari motor dan cukup

pengendara saja yang membawa motor sampai di atas kapal untuk menghindari penumpang terjatuh akibat pintu rampa kapal yang bergelombang.

Sebagai tambahan, Ketua Subkomite Keselamatan Pelayaran KNKT juga menyarankan untuk kapal-kapal yang khusus beroperasi di Pelabuhan Ciwandan, agar memperhatikan sudut kemiringan pintu rampa kapal pada saat kendaraan naik ke atas kapal terutama pada saat air pasang. Karena Dermaga di Pelabuhan Ciwandan tidak didesain khusus untuk kapal Ro-Ro seperti halnya Pelabuhan penyeberangan Merak di mana ketinggian dermaga dapat disesuaikan dengan sudut pintu rampa (*Movable Bridge*). Sehingga kendaraan yang naik ke atas kapal dapat melewati pintu rampa dengan aman.



KOLABORASI KNKT DAN PEMERINTAH KERAJAAN KAMBOJA UNTUK TRANSPORTASI YANG BERKESELAMATAN

Dunia penerbangan secara kontinyu terus mengalami perkembangan, sehingga dalam menyikapinya diperlukan peningkatan dalam kompetensi investigator keselamatan penerbangan. Salah satu upaya yang dilakukan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah dengan melakukan kerja sama dengan *State Secretariat of Civil Aviation* (Sekretariat Negara Penerbangan Sipil) Kerajaan Kamboja. Kerja sama yang dilakukan tertuang secara simbolik dalam bentuk penandatanganan *Memorandum of Understanding* antara KNKT dengan State

Secretariat of Civil Aviation Kerajaan Kamboja, yang dilaksanakan di Phnom Penh, 6 Mei 2024. Dokumen Nota Kesepahaman ditandatangani oleh Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono, dan The Minister in Charge Sekretariat Negara Penerbangan Sipil Kerajaan Kamboja, Dr. Mao Havanall. Turut mendampingi Ketua KNKT, hadir Ketua Subkomite Investigasi Keselamatan Penerbangan, Captain Nurcahyo Utomo serta Kepala Sekretariat KNKT, Agus Priyanto. Adapun ruang lingkup kerja sama tersebut meliputi bantuan dan penggunaan tenaga maupun fasilitas dan perawatan investigasi

keselamatan penerbangan, partisipasi dalam kursus dan pelatihan investigasi, dan membentuk kelompok kerja bersama.

Nota Kesepahaman ini bermaksud untuk mengembangkan dan mempererat kerja sama antara KNKT dan Sekretariat Negara Penerbangan Sipil di bidang investigasi kecelakaan dan insiden serius pesawat terbang, termasuk di dalamnya kerja sama teknis, kursus, dan pelatihan, serta fasilitasi pertukaran pengalaman di antara kedua belah pihak. Tujuan ini berangkat dari kesadaran akan pentingnya keselamatan penerbangan bagi pembangunan ekonomi dan sosial di kedua negara.

Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT dalam sambutannya menekankan pentingnya bagi institusi yang bergerak di bidang keselamatan transportasi untuk menyambut datangnya teknologi-teknologi baru dalam dunia penerbangan. "Dalam dunia investigasi kecelakaan, kita banyak mendapati hal-hal baru, khususnya untuk konteks teknologi baru dan pesawat-pesawat yang lebih terkomputerisasi. Ini menuntut kita untuk bekerja bersama.", ujarnya.

Dalam kesempatan yang sama, Soerjanto juga menyatakan keterbukaan KNKT dalam memberikan dukungan investigasi untuk Kerajaan Kamboja apabila dibutuhkan. "KNKT membuka kesempatan yang lebar untuk membantu Anda (Kerajaan Kamboja) dalam investigasi. Dan jika anda menemui kesulitan, selama kami memiliki kapabilitas

dan fasilitas yang memadai, kami akan membantu kebutuhan dalam proses investigasi. Kami juga dapat memberikan bantuan dalam menganalisa data kecelakaan penerbangan.", imbuhnya pada acara yang dilaksanakan di Sunway Hotel Pnom Penh itu.

Soerjanto juga mengungkapkan bahwa KNKT mendapati banyak jenis kecelakaan penerbangan yang terjadi di Indonesia, dan KNKT sangat terbuka untuk berbagi data dari kecelakaan-kecelakaan tersebut dengan negara-negara yang membutuhkan agar dapat menjadi media untuk pembelajaran bersama, supaya kecelakaan-kecelakaan dengan penyebab yang sama tidak terjadi lagi di kemudian hari.

Selain itu, Soerjanto juga berharap kerja sama antara KNKT dan Sekretariat Negara Penerbangan Sipil Kerajaan Kamboja ini bukan hanya dapat menjadi awal kerja sama yang produktif antara Indonesia dan Kerajaan Kamboja, namun dapat memantik kerja sama dengan negara-negara lainnya di ASEAN. "Karena di Indonesia, kami mendapati banyak jenis kecelakaan penerbangan dan kami ingin berbagi pengalaman kami untuk semua negara-negara ASEAN. Dan saya berharap MoU antara Kamboja dan Indonesia ini akan mengawali kerja sama yang lebih banyak lagi antara Kamboja dan Indonesia maupun negara-negara lainnya di Asia Tenggara.", tutupnya.



KNKT BERIKAN PELATIHAN INTENSIF BAGI INVESTIGATOR PENERBANGAN KAMBOJA, THAILAND, DAN LAOS

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) diundang oleh State Secretariat of Civil Aviation (SSCA) Kerajaan Kamboja untuk mengisi materi dalam Specialized Training on Aircraft Accident Investigation Conduct yang diselenggarakan di Phnom Penh, Kamboja pada tanggal 6-10 Mei 2024. Kegiatan training tersebut adalah salah satu bentuk implementasi dari kerja sama kedua institusi

yang tertuang dalam Memorandum of Understanding (MoU).

Dalam kegiatan tersebut, Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono hadir didampingi Kepala Sub Komite Investigasi Kecelakaan Penerbangan Nurcahyo Utomo dan dua investigator moda penerbangan yaitu Ony Soerjo Wibowo dan Henry Poerborianto sebagai pemateri dalam rangkaian kegiatan training tersebut. Selain dari SSCA, juga dijelaskan bahwa pelatihan turut diikuti oleh

perwakilan dari stakeholder penerbangan di Kerajaan Kamboja, seperti operator bandar udara, operator pesawat udara dan penyedia jasa navigasi penerbangan di Kerajaan Kamboja, serta perwakilan dari Negara Thailand dan Laos.

Pelatihan dimulai dengan pengenalan investigasi kecelakaan oleh Capt. Nurcahyo Utomo, yang dilanjutkan dengan materi tentang ketentuan dan aturan investigasi sesuai standar ICAO, serta tindakan awal di lokasi kecelakaan yang disampaikan oleh Henry Poerborianto. Hari pertama pelatihan ditutup dengan materi tentang langkah awal investigasi di lokasi kecelakaan.

Hari kedua dimulai dengan lanjutan materi tindakan di lokasi kecelakaan, teknik fotografi untuk dokumentasi bukti, serta aspek teknis yang perlu dipahami saat investigasi. Kemudian dilanjutkan dengan pembahasan tentang media penyimpanan dan rekaman data, serta teknik pengukuran di lokasi kecelakaan oleh Ony Soerjo Wibowo. Materi-materi tersebut memberikan panduan praktis dalam pengumpulan dan pemanfaatan data investigasi.

Pada hari ketiga, peserta mempelajari kegagalan struktur dan material, investigasi kebakaran, serta dasar-dasar aerodinamika dan sistem pesawat udara. Aspek crashworthiness dan survival juga dibahas untuk memahami faktor-faktor yang

mempengaruhi keselamatan penumpang. Materi wawancara kognitif yang dipraktikkan dalam kelompok memberikan peserta keterampilan untuk memperoleh informasi dari saksi mata.

Hari keempat pelatihan mencakup investigasi helikopter dan faktor manusia dalam kecelakaan penerbangan. Keselamatan di lokasi kecelakaan dan penanganan patogen berbahaya dijelaskan untuk memastikan para investigator memahami risiko yang ada. Materi tentang alat pelindung diri diakhiri dengan praktik penggunaan alat tersebut, memastikan peserta mampu melindungi diri selama investigasi.

Pada hari terakhir, pelatihan diakhiri dengan penjelasan tentang kerangka analisis investigasi dan teknik penulisan laporan. Capt. Nurcahyo Utomo menyampaikan ringkasan pelatihan, menegaskan pentingnya praktik lapangan melalui on-the-job training (OJT) untuk menjadi investigator yang handal. Acara ditutup dengan pembagian sertifikat kepada para peserta.

Ketua KNKT dalam penutupannya menegaskan komitmen Indonesia untuk mendukung kegiatan investigasi penerbangan di Kamboja dan negara-negara peserta lainnya, termasuk dengan menyediakan fasilitas laboratorium perekam penerbangan. Pelatihan ditutup oleh perwakilan dari SSCA, yang menyampaikan apresiasi atas terselenggaranya acara ini.



KOLABORASI KNKT DAN BASARNAS UNTUK PENINGKATAN KAPASITAS SDM DALAM OPERASI BAWAH AIR

Operasi bawah air menjadi satu elemen yang tidak bisa dilepaskan dengan kegiatan investigasi yang dilaksanakan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Dua kecelakaan besar moda penerbangan terakhir yang diinvestigasi KNKT yaitu kecelakaan Pesawat Sriwijaya Air PK-CLC dan Pesawat Lion Air PK-LQP juga melaksanakan operasi bawah air dalam proses pencarian *blackbox* pesawat. Untuk meningkatkan kemampuan dalam melaksanakan operasi bawah air tersebut KNKT bekerjasama dengan

Basarnas menyelenggarakan kegiatan pelatihan *Underwater Recovery Exercise* (Latihan Pencarian Bawah Air) di Jakarta dan Kepulauan Seribu, 3-6 Juni. Selain diikuti oleh investigator moda penerbangan dan pelayaran, kegiatan ini juga diikuti oleh personel Basarnas dan perwakilan dari Lembaga investigasi Negara Arab Saudi, Oman, Australia, Singapura, Filipina, dan Papua Nugini. Diharapkan dengan kegiatan ini dapat meningkatkan kerjasama antar negara berbagi pengalaman, saling membantu dalam penanganan kecelakaan

pesawat di laut. Termasuk koordinasi penggunaan fasilitas peralatan pencarian *blackbox* di masa yang akan datang. Pembukaan acara dilaksanakan di Hotel Vertu Jakarta pada tanggal 3 Juni 2024. Pembukaan dihadiri oleh Kepala Basarnas Marsekal Madya Kusworo, Kasubkom IK Penerbangan Nurcahyo Utomo, Plt. Kasubkom IK Pelayaran Anggiat Pandiangan, Kepala Sekretariat KNKT Agus Priyanto dan seluruh peserta pelatihan. Dalam sambutan pembukaan, Soerjanto mengatakan, "Kegiatan ini selain mempererat kerjasama, juga menunjukkan komitmen yang kuat terhadap keselamatan penerbangan. Ini menunjukkan kepada ICAO bahwa Indonesia selalu berusaha meningkatkan kompetensi SDM dalam melakukan pencegahan kecelakaan, penanganan kecelakaan penerbangan, bertukar pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman yang akan difasilitasi oleh para ahli di bidangnya," kata dia.

Ditegaskan, pemulihan bawah air adalah tugas yang sangat besar, sangat mahal dan membutuhkan teknologi canggih serta pengalaman. Karenanya, pemulihan bawah air, sebaiknya dilakukan oleh tim yang bekerja bersama dan saling membantu. Oleh karena itu, latihan ini sangat penting bagi untuk memahami kemampuan dan apa yang bisa dibagi untuk membantu orang lain dalam operasi bawah air. Sedangkan Kusworo dalam sambutannya menyambut positif

pelaksanaan kegiatan yang melibatkan dua organisasi ini. Koordinasi dan kerjasama antara KNKT dan Basarnas perlu lebih ditingkatkan lagi. "Kolaborasi Basarnas dengan KNKT dapat dilihat dalam beberapa penanganan kecelakaan transportasi. Basarnas dan KNKT telah bekerjasama dan saling mendukung pada kecelakaan Air Asia, Sriwijaya Air, dan Lion Air. Terakhir kami bersama menangani kecelakaan Indonesia Flying Club PK-IFP yang terjadi di Serpong kawasan Tangerang tanggal 19 Mei. Dari pengalaman ini, tentu ada hal yang perlu dievaluasi dan diperbaiki. Melalui latihan bersama ini, diharapkan kekurangan yang ada dapat diupayakan dengan solusi yang tepat, peralatan yang tepat, dan personil yang tepat." Kusworo juga mengingatkan pentingnya mengutamakan keselamatan dalam pelatihan ini, "Saya ingatkan semua peserta, dan terutama saya instruksikan personil Basarnas untuk mengutamakan keselamatan, ikuti semua *Standart Operational Procedure* (SOP), perhatikan sepenuhnya terhadap kondisi cuaca, kemampuan pribadi dan peralatan anda."

Pelatihan *Underwater Recovery Exercise* ini sendiri terbagi menjadi empat bagian, bagian pertama adalah pemberian teori mengenai operasi bawah air. Pemateri dalam bagian ini adalah Nurcahyo Utomo dan Ony Soerjo Wibowo dari KNKT, Bryan Siow dari TISB Singapura, Simon Grummet dari ATSB Australia, dan Hardiansyah Putra dari

Basarnas. Materi yang disampaikan di hari pertama ini adalah *Introduction of Hydrophone, Triangulation, Software Triangulation, Underwater search, Sea Search Experience, Introduction of Remotely Operated Vehicle (ROV), dan Diver Mounted Side Scan Sonar*.

Bagian kedua dan ketiga dalam pelatihan ini dilaksanakan dua hari berturut-turut yaitu tanggal 4 dan 5 Juni 2024 di Perairan sekitar Pulau Pramuka Kepulauan Seribu. Dalam bagian ini peserta mempraktekkan teori dasar yang sudah di dapat sehari sebelumnya. Pada hari kedua fokus pelaksanaan latihan adalah mengenai triangulasi dan penggunaan *hydrophone* dalam pencarian *blackbox*. Peserta dibagi dalam beberapa kelompok dan dibekali peralatan untuk mencari posisi *blackbox* yang telah disiapkan oleh pengajar. Sedangkan pada hari ketiga, peserta kembali dibawa ke perairan Kepulauan Seribu untuk

pengenalan dan pengoperasian *Remotely Operated Vehicle (ROV)*.

Hari ke 4 dilaksanakan dalam ruangan. Agenda hari ke 4 yang juga merupakan hari terakhir pelatihan adalah revidi dari pelaksanaan pelatihan. Dalam kesempatan ini juga diberikan kepada peserta untuk menyampaikan pendapat dan kesan selama mengikuti pelaksanaan. Sebagian besar peserta merasa senang mengikuti kegiatan ini, banyak ilmu baru yang didapatkan. Bahkan peserta dari luar negeri menyampaikan niat mereka untuk bisa membuat training serupa di negaranya dengan melibatkan KNKT. Dalam penutupannya, Soerjanto sekali lagi berterimakasih kepada semua pihak terutama Basarnas yang telah mendukung kegiatan ini. Diharapkan kolaborasi dan kerjasama dapat terus ditingkatkan terutama dalam pelaksanaan investigasi ke depannya.



KNKT REKOMENDASIKAN MCU BERKALA BAGI PENGEMUDI ANGKUTAN JALAN



Terwujudnya transportasi yang aman, lancar, dan berkeselamatan di Indonesia membutuhkan dukungan faktor sarana, prasarana, dan sumber daya manusia yang memenuhi standar kelaikan dan regulasi yang berlaku. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), dalam investigasi kecelakaan angkutan darat, menemukan bahwa salah satu akar permasalahan utama penyebab kecelakaan adalah faktor kesehatan pengemudi. "Data menunjukkan bahwa sekitar 80% kecelakaan angkutan darat disebabkan oleh human error, dan kelelahan (fatigue) menjadi faktor yang paling dominan," ujar Soerjanto Tjahjono, Ketua KNKT. "Kesehatan merupakan faktor krusial yang sangat berpengaruh terhadap

performa pengemudi dalam menjalankan tugasnya."

Ironisnya, persyaratan MCU bagi pengemudi angkutan darat saat ini belum diatur secara jelas seperti pada moda transportasi lain seperti udara, pelayaran, atau kereta api. Saat ini, seorang pengemudi dinyatakan fit to work hanya berdasarkan kompetensi yang dibuktikan dengan kepemilikan SIM dan hasil pemeriksaan kesehatan yang memenuhi syarat. Sebagai contoh, pengemudi yang mengidap diabetes rentan mengalami kantuk atau tertidur saat mengemudi, yang dapat berakibat fatal. Ditambah lagi, data jam kerja dan waktu istirahat pengemudi bus dan truk yang tidak teratur dapat mengganggu circadian rhythm mereka, sehingga meningkatkan risiko diabetes, asam urat,

darah tinggi, dan penyakit lainnya yang dapat memengaruhi kemampuan mengemudi dan membahayakan keselamatan.

Melihat kenyataan di lapangan dan tingginya angka kecelakaan di Indonesia, KNKT menegaskan pentingnya pemeriksaan kesehatan/medical check-up (MCU) untuk memastikan apakah seorang pengemudi dalam kondisi yang fit untuk mengemudi. "Pelaksanaan MCU bagi pengemudi angkutan darat belum memiliki standar baku seperti yang diterapkan pada awak transportasi di moda lain," jelas Soerjanto. "Pemeriksaan kesehatan pra kerja bagi pengemudi jarang dilakukan. Sebagian besar perusahaan angkutan hanya mensyaratkan surat keterangan sehat dari dokter poliklinik yang biasanya hanya mencakup pemeriksaan tanda-tanda vital dan fisik luar, tanpa pemeriksaan penunjang seperti laboratorium, rontgen, dan sebagainya." Hal serupa juga terjadi pada pemeriksaan kesehatan berkala yang umumnya dilakukan 6 bulan atau 1 tahun sekali. Banyak perusahaan angkutan hanya merekomendasikan MCU kepada pengemudi yang sudah menunjukkan gejala sakit atau jarang masuk kerja.

Hanya segelintir perusahaan besar angkutan yang konsisten menerapkan pemeriksaan kesehatan pra kerja dan berkala setiap tahunnya. Hal ini dikarenakan persyaratan kontrak, terutama dengan perusahaan asing,

yang mewajibkan medical check-up. Sebagian besar perusahaan angkutan lainnya tidak melakukan pemeriksaan karena tidak adanya aturan yang mewajibkan dan kendala biaya. Oleh karena itu, KNKT merekomendasikan beberapa langkah penting terkait pemeriksaan kesehatan bagi pengemudi angkutan jalan yang diharapkan dapat meningkatkan aspek keselamatan di jalan raya, seperti mewajibkan MCU pra-kerja bagi setiap pengemudi angkutan penumpang (mobil bus) dan angkutan barang (truk)

KNKT juga mendorong adanya kewajiban pemeriksaan kesehatan berkala setiap tahunnya bagi pengemudi bus dan truk yang membawa angkutan barang berbahaya, serta pemeriksaan kesehatan setiap dua tahun sekali bagi pengemudi truk yang membawa angkutan barang lainnya. Tidak kalah penting, KNKT menekankan perlunya penetapan standar baku untuk pemeriksaan MCU pra-kerja dan berkala, yang termasuk di dalamnya pemeriksaan kesehatan fisik dan mental. KNKT juga merekomendasikan agar biaya yang ditimbulkan dari pelaksanaan pemeriksaan kesehatan ini dapat digratiskan melalui BPJS Kesehatan atau BPJS Ketenagakerjaan. KNKT berharap rekomendasi ini dapat segera ditindaklanjuti oleh regulator dan pemangku kepentingan terkait untuk meningkatkan keselamatan transportasi di jalan raya.



CATATAN INVESTIGASI KNKT

DI TRIWULAN II 2024



Media triwulan kedua tahun 2024, berbagai insiden kecelakaan yang menyita perhatian publik telah terjadi di Indonesia. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) berlandaskan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 telah menginvestigasi sejumlah kecelakaan besar yang terjadi pada periode April hingga Juni. Beberapa kecelakaan menonjol tersebut antara lain kecelakaan di KM 58 Tol Jakarta-Cikampek, kecelakaan bus Rosalia Indah, kecelakaan bus Trans Putera Fajar di Subang, dan kecelakaan pesawat PK-FIP di BSD.

Pada musim angkutan lebaran 2024, tepatnya pada 8 April, kecelakaan tragis terjadi di KM 58 Tol Jakarta-Cikampek yang melibatkan tiga kendaraan: Bus Primajasa, Daihatsu GranMax, dan Daihatsu Terios. Dalam kejadian ini, 12 orang penumpang GranMax tewas, dan dua lainnya luka-luka. Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono mengungkapkan bahwa ada temuan pengemudi GranMax yang bekerja melebihi waktu yang diizinkan, sehingga mengalami kelelahan parah yang menyebabkan microsleep. Investigasi KNKT menemukan fakta bahwa sopir GranMax telah bekerja selama empat hari berturut-turut tanpa

istirahat yang layak. Dari hasil penyidikan terungkap, Jumat, 5 April 2024 kendaraan travel tidak resmi itu berangkat setelah Isya (Sekitar pukul 19:30) dari Ciamis menuju Jakarta untuk menjemput penumpang. Selanjutnya, Sabtu, 6 April kendaraan travel tidak resmi tersebut berangkat kembali dari Jakarta pada siang hari untuk mengantar penumpang ke Ciamis sekaligus menjemput penumpang berikutnya. Hal ini dilakukan secara berulang kali hingga Senin, 8 April di mana pada hari itu terjadi kecelakaan.

Alur pekerjaan yang minim jeda tersebut mengakibatkan kurangnya waktu tidur yang memadai. Selain itu, kendaraan tersebut kelebihan muatan, membawa 12 penumpang padahal kapasitas maksimal hanya sembilan penumpang. Investigator KNKT, Wildan, Suci Hakim, dan Dessy Setiawaty sebagai IIC (Investigator in Charge) telah turun ke lokasi kejadian tidak lama setelah kecelakaan terjadi. Untuk mencegah kejadian serupa, KNKT mengimbau kepada semua pihak, baik pengemudi, pemilik kendaraan, maupun calon penumpang, untuk memastikan bahwa mereka telah beristirahat cukup sebelum melakukan perjalanan jauh. Selain

itu, penggunaan sabuk keselamatan oleh seluruh penumpang harus diterapkan secara ketat untuk mengurangi fatalitas kecelakaan.

Terpaut hitungan hari setelah kejadian di KM 58, tragedi kecelakaan kembali terjadi pada 11 April 2024, ketika bus Rosalia Indah mengalami kecelakaan di Ruas Tol Batang - Semarang. Insiden ini menewaskan 7 orang penumpang dan belasan lainnya luka ringan hingga berat. Kejadian diawali dengan kendaraan berpelat nomor AD 7019 OA berjalan dari arah barat ke timur di lajur kiri. Sesampainya di KM 370 + 200 jalur A, bus keluar jalan lalu masuk ke parit sepanjang 200 meter. Jumlah total penumpang bus yakni 34 orang. Terdiri atas 32 penumpang, 1 sopir bus dan seorang kondektur. Korban luka dan meninggal telah dievakuasi ke RSI Weleri di hari yang sama. KNKT telah menindaklanjuti kejadian kecelakaan tersebut dengan mengirimkan dua orang investigator keselamatan LLAJ, yaitu Iqbal Maulana sebagai Investigator in Charge (IIC) dan Wildan.

Selang beberapa pekan, pada 11 Mei 2024, bus Trans Putera Fajar yang mengangkut

rombongan siswa SMK Lingga Kencana Depok terguling di Jalan Raya Kampung Palasari, Kecamatan Ciater, Subang. Kecelakaan ini menewaskan 11 orang dan melukai puluhan lainnya. Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono menyatakan bahwa fokus investigasi adalah pada kelaikan bus, terutama mengapa bus tersebut mengalami rem blong. KNKT menemukan bahwa bus Trans Putera Fajar tidak memiliki izin operasional yang sah dan merupakan bus tua yang dimodifikasi menjadi tipe High Decker. Dalam kejadian ini KNKT memerintahkan tiga orang investigator keselamatan LLAJ untuk melakukan investigasi, Leksono Sidi sebagai IIC, Suci Hakim, dan Iqbal Maulana. Kecelakaan lain yang juga mencuri perhatian publik terjadi pada 19 Mei 2024, ketika pesawat latih dengan nomor registrasi PK-IFP jatuh di kawasan BSD, Tangerang Selatan. Kecelakaan ini menewaskan tiga orang, yakni satu pilot dan dua orang penumpang, serta menyebabkan kerusakan pada area sekitar jatuhnya pesawat.

Penerbangan dengan registrasi PK-IFP ini dioperasikan oleh perkumpulan Penerbangan Indonesia (PPI) untuk

penerbangan rekreasi. Jadwal penerbangan hari itu adalah dari Bandara Pondok Cabe (WIHP), Tangerang Selatan ke Bandara Salakanagara Tanjung Lesung (WIHI), Pandeglang, dan kembali. Di dalam pesawat terdapat satu pilot dan dua penumpang. Salah satu penumpang adalah teknisi pesawat PK-IFP, dan yang lainnya adalah pilot anggota PPI yang berpengalaman terbang ke Tanjung Lesung.

Pesawat lepas landas dari Pondok Cabe menggunakan landasan pacu 36. Pada pukul 11.41 LT, pesawat lepas landas dari Pondok Cabe dan melanjutkan pendakian dan penerbangan jelajah pada ketinggian 1.500 kaki. Pada pukul 12.22 LT, berdasarkan rekaman video yang direkam oleh seorang saksi mata di bandara, pesawat mendarat di Tanjung Lesung menggunakan landasan pacu 25 dan parkir di awal landasan pacu 07. Semua penumpang kemudian turun dari pesawat dan beristirahat. Sekitar pukul 12.30 LT, semua penumpang naik ke pesawat untuk penerbangan kembali ke Pondok Cabe dan lepas landas menggunakan landasan pacu 07. Selama lepas landas di Tanjung Lesung, teknisi kembali merekam video

menggunakan ponselnya dan menangkap situasi kokpit dari kursi belakang. Kali ini, video hanya menangkap indikator jumlah bahan bakar LH yang masih berada di bawah nilai 0 lt (pada nol elektrik). Pada pukul 13.10 LT, pesawat berangkat dari Tanjung Lesung dan naik ke ketinggian jelajah 1.500 kaki. Pada pukul 13.41 LT, sistem pengawasan ATC mencatat pesawat berada di abeam Waypoint GOLFI pada ketinggian 1.000 kaki dan terus menurun. Pada pukul 13.42 LT, pilot mengirimkan pesan darurat ke pengontrol Halim Tower. Pesan darurat ini diakui oleh pengontrol Halim Tower. Pada saat ini, sistem pengawasan ATC mencatat pesawat berada di ketinggian 600 kaki. Pesawat jatuh di dekat lapangan terbuka yang berjarak sekitar 1,5 NM pada arah 146° dari Waypoint GOLFI. Tidak lama berselang setelah kejadian, Ketua KNKT telah berada di lokasi kejadian, didampingi oleh sejumlah

investigator keselamatan penerbangan, yaitu Henry Poerborianto sebagai IIC, dan Pangsa Rizkina. KNKT juga telah mengumpulkan masukan-masukan dan data dari masyarakat yang memiliki rekaman atau menyaksikan langsung saat terjadinya kecelakaan.

Serangkaian kecelakaan yang terjadi pada triwulan kedua tahun 2024 ini menyoroti pentingnya keselamatan dalam transportasi, baik darat maupun udara. KNKT telah memberikan rekomendasi yang jelas untuk mencegah terulangnya kejadian serupa di masa depan. Semua pihak, mulai dari pengemudi, operator, hingga penumpang, harus berperan aktif dalam memastikan keselamatan selama perjalanan. Tidak kalah penting, peran pemerintah dalam pembuatan regulasi dan pengawasan di lapangan juga harus dilaksanakan secara intensif dan terukur.

Galeri Foto



Kunjungan ketua KNKT bersama tim ITB dan Pertamina Patra Niaga ke PT. Aweco Indosteel Perkasa pada tanggal 30 April 2024



Ketua KNKT didampingi Investigator Keselamatan LLAJ melaksanakan pemantauan arus mudik lebaran 2024 di St. Purwokerto, PO. Sumber Alam, dan Terminal Bulupitu pada 5 April 2024



Ketua KNKT menandatangani Memorandum of Understanding (Nota Kesepahaman) antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan State Secretariat Civil Aviation (Sekretariat Negara Penerbangan Sipil) Kerajaan Kamboja, Tanggal 6 Mei 2024, di Phnom Penh, Kerajaan Kamboja



Ketua KNKT bersama investigator, perwakilan PT KAI, DJKA, dan Kementerian PUPR melakukan pemantauan progres penanganan longsor di jalur KA di KM 299+800 antara St. Prupuk dan St. Linggapura Daop 5 Purwokerto pada tanggal 7 Juni 2024



Tim Investigator Keselamatan LLAJ KNKT tengah melakukan investigasi pada kecelakaan yang dialami oleh Bus Trans Putera Fajar yang terjadi pada Sabtu, 11 Mei 2024 di Ciater, Subang, Jawa Barat



Ketua KNKT menandatangani Nota Kesepahaman antara Perkumpulan Keamanan dan Keselamatan Indonesia (KAMSELINDO) dengan KNKT di JIExpo Kemayoran, Jakarta, Kamis 16 Mei 2024

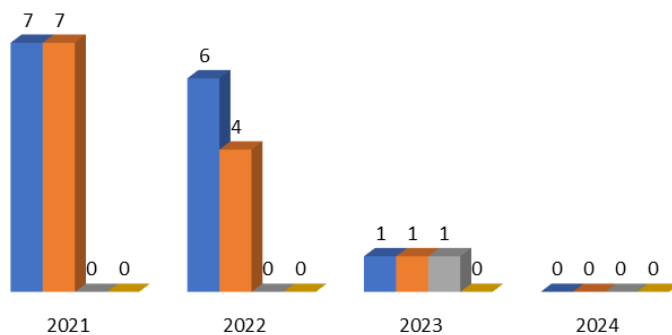
INFOGRAFIS



LLAJ

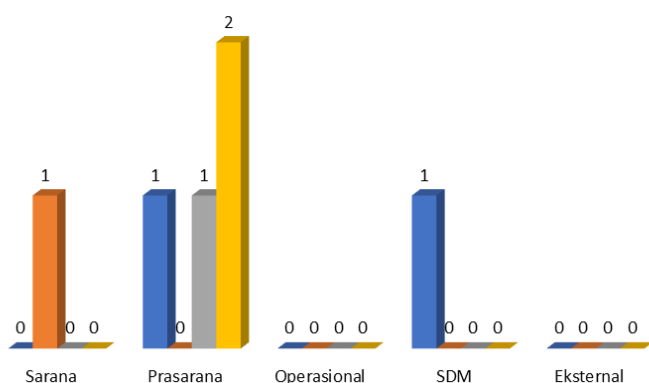
Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Tahun 2021 - Juni 2024

Manusia Sarana Prasarana Lingkungan



Faktor Penyebab Kecelakaan Kereta Api Tahun 2021 - Juni 2024

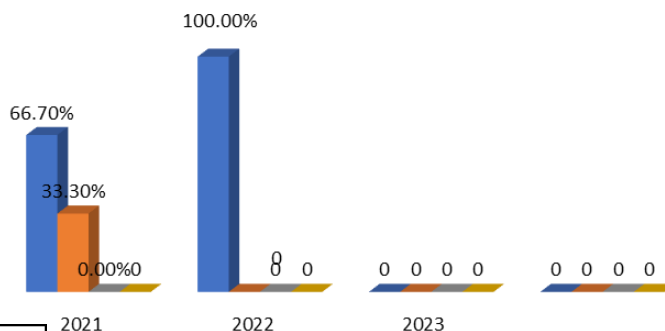
2021 2022 2023 2024



KERETA API

Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 - Juni 2024

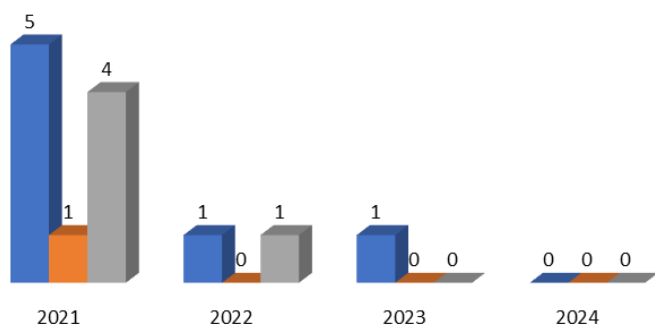
Manusia Teknis Environment Fasilitas



PENERBANGAN

Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran Tahun 2021 - Juni 2024

Teknis Cuaca Human Factor



PELAYARAN

Anjlokkan KA D1/5144C

di Stasiun Kampungbandan

26 November 2022, 13:47 WIB: KA D1/5144C, sebuah KRL Commuter Line, anjlok di KM 1 + 603,5 jalur 2 Emplasemen Stasiun Kampung Bandan, Jakarta.

Kereta tersebut terdiri dari 10 kereta dan sedang dalam perjalanan dari Stasiun Kampung Bandan menuju Stasiun Manggarai.

Anjlokkan ini mengakibatkan 3 kereta (kereta ke-6 hingga ke-8) anjlok, dengan total 8 as roda terdampak.



Selain itu, tiang Listrik Aliran Atas (LAA) di Emplasemen Stasiun Kampungbandan juga roboh.

27 November 2022, 09:33 WIB: Rangkaian kereta yang sama, setelah dievakuasi, kembali anjlok di KM 5 + 572 Emplasemen Stasiun Manggarai, mengakibatkan 2 kereta anjlok dengan total 4 as roda terdampak.

Dampak Kecelakaan

01

Korban

Meskipun terjadi kerusakan pada sarana dan prasarana, tidak ada laporan mengenai penumpang atau awak kereta yang mengalami cedera serius atau meninggal dunia

02

Sarana

Kereta api yang anjlok menderita kerusakan yang cukup parah. Beberapa kereta mengalami anjlok pada as rodanya, dan terdapat kerusakan pada sambungan pipa dan badan kereta.

03

Prasarana

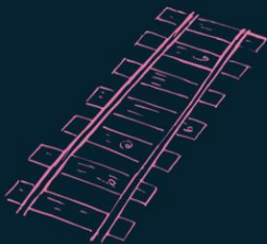
Banyak bantalan rel, baik beton maupun kayu rusak. Rel, motor wesel, dan komponen-komponennya juga mengalami kerusakan. Tiang Listrik Aliran Atas (LAA) roboh

04

Operasional

Sejumlah perjalanan kereta api terpaksa dibatalkan, dan yang lainnya mengalami keterlambatan. Hal ini mengganggu kelancaran transportasi di wilayah Daop 1 Jakarta

Faktor Berkontribusi

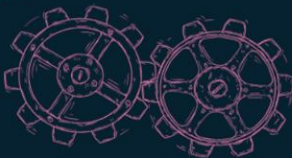


Lebar Jalur Rel yang Tidak Standar

Lebar jalur rel pada lengkungan nomor 24A lebih kecil dari standar yang dipersyaratkan. Kondisi ini membatasi gerak osilasi roda, meningkatkan kontak antara flens roda dengan kepala rel, dan pada akhirnya meningkatkan gaya lateral pada roda.

Peningkatan Kekakuan Pegas Primer

Pegas primer pada kereta 202-117 mengalami peningkatan kekakuan akibat proses penuaan (aging) pada material karet. Hal ini meningkatkan risiko anjlokkan



Perbedaan Tinggi Pegas

Perbedaan tinggi antara pegas sekunder di kereta 202-117 dan pegas primer di kereta 203-4 melebihi toleransi yang diizinkan. Hal ini menyebabkan ketidakstabilan saat kereta melewati rel dengan skilu statis



Rekomendasi



Kementerian Perhubungan - DJKA

- Peningkatan Pengawasan Perawatan
- Monitoring Backlog Perawatan
- Pengawasan Pengoperasian Sarana

PT Kereta Api Indonesia

- Peningkatan Pengawasan Perawatan
- Monitoring Backlog Perawatan
- Pengawasan Pengoperasian Sarana



PT Kereta Commuter Indonesia

- Toleransi Komponen Pegas
- Evaluasi Penggunaan Bogie

TABRAKAN BERUNTUN

ANTARA TRUK TRAILER, 6 TRUK LAINNYA, DAN MOBIL PENUMPANG

5-9 April

Truk E-9124-AF berangkat dari Gresik, menuju Tegal, dan lanjut ke Cirebon



*Kejadian ini mengakibatkan **meninggalnya 8 orang** dan **1 orang luka-luka**

11 April

Truk yang harusnya berjalan langsung menuju Boyolali, terpaksa singgah di Tegal karena supir mendapatkan kabar duka

13 April

Perjalanan dilanjutkan ke Boyolali. Supir menaikkan penumpang di Pemalang dan Kendal. Supir sempat beristirahat di Pekalongan

14 April

Truk sampai di ruas Tol Semarang - Solo. Dengan gigi 7 di jalan menurun, pengemudi gagal mengerem dan menabrak mobil penumpang Elf dan beberapa truk di jalur masuk (on ramp) rest area

Faktor yang Berkontribusi

01 Manusia

Pengemudi dinilai mengalami kelelahan. Pengemudi juga kurang pengalaman di rute yang dilalui. Pengemudi juga cenderung meningkatkan kecepatan di jalan menurun dan menggunakan gigi tinggi, serta pengereman yang tidak tepat sehingga menyebabkan penurunan kinerja rem dan tidak terhentikannya truk

02 Sarana

Truk membawa muatan melebihi Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) dan Jumlah Berat Kombinasi yang Diperbolehkan (JBKB) sehingga efektivitas pengereman menurun. Ditemukan juga kesalahan pada sistem pengereman dengan adanya oli yang ada di tangki udara. Investigasi KNKT juga mendapati perawatan kendaraan yang dilakukan belum menyeluruh

03 Prasarana

Kapasitas parkir di Rest Area KM 487A tidak memadai, terutama untuk kendaraan besar, membuat kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan parkir di bahu jalan meskipun ada rambu larangan parkir. Kondisi ini meningkatkan risiko kecelakaan karena kendaraan mengurangi ruang gerak kendaraan lain dan dapat menghalangi pandangan.



**SELALU
GUNAKAN**

SABUK

**KESELAMATAN
SAAT BERKENDARA**



Komite Nasional Keselamatan Transportasi

NO BLAME

NO JUDICIAL

NO LIABILITY

2024



**KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**