



LAPORAN

STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2024 SEMESTER 2

GEDUNG PERHUBUNGAN LANTAI 3
JALAN MERDEKA TIMUR NO.5
JAKARTA PUSAT 10110



KATA PENGANTAR

Komite Nasional Keselamatan Transportasi berkomitmen turut serta mewujudkan keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independen, obyektif, dan profesional serta sejalan dengan konvensi Internasional yang berlaku.


Dalam melaksanakan komitmen tersebut maka KNKT melaksanakan misi yaitu menjaga dan meningkatkan keselamatan transportasi serta kepercayaan masyarakat melalui:

1. Menjaga mandat yang diberikan Presiden agar tetap independen,
2. Obyektif, dan professional;
3. Melaksanakan investigasi kecelakaan secara akurat,
4. Obyektif, dan kajian (study) untuk keselamatan;
5. Melakukan sosialisasi dan edukasi tentang keselamatan;
6. Melakukan advokasi dan promosi hasil *report* investigasi dan
7. Rekomendasi keselamatan KNKT kepada *stakeholder*.

Sebagai upaya memberikan pelayanan informasi dan dokumentasi investigasi kecelakaan transportasi kepada masyarakat maka KNKT memandang perlu untuk melakukan publikasi melalui penerbitan Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Semester II Tahun 2024.

KNKT berharap agar penerbitan Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Semester II Tahun 2024 ini dapat bermanfaat bagi semua pihak terutama dalam menyusun perencanaan dan kebijakan investigasi kecelakaan transportasi di Indonesia.

Jakarta, Januari 2025
**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



Dr. Ir. SOERJANTO TIAHJONO

TIM PENYUSUN DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2024

Penanggung Jawab : Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono

Pengarah :

Ketua : Een Nuraini Saidah
Anggota : Capt. Nurcahyo Utomo, Dipl. TSI
Gusnaedi Rachmanas, S.Pd., M.T.
Wildan, M.T.
Capt. Anggiat PTP. Pandiangan, S.SIT.,M.Mar

Penyunting :

Ketua : Saiful Bachri
Anggota : Novitha Praptiyani T.
Anggo Anurogo
R. Dani Irawan

Pelaksana :

1. Tito Alvi Nugroho
2. Pungki Sariadi
3. Tia Maryati Irfan
4. Gustaf Fathhur Rohman

Sekretariat Redaksi :
Pelayanan Investigasi dan Kerjasama
Bagian Data, Informasi dan Humas
Komite Nasional Keselamatan Transportasi
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110
Telp. (021) 351 7606 - 384 7601
Fax : (021) 351 7606

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR.....	v
PROFIL SINGKAT	vi
I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN	1
1. JENIS KECELAKAAN.....	3
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	3
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	5
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	6
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	7
6. STATUS REKOMENDASI	8
II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN	9
1. JENIS KECELAKAAN.....	11
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	12
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	13
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	14
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	15
6. STATUS REKOMENDASI	16
III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN	17
1. JENIS KECELAKAAN.....	19
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL.....	20
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	22
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	23
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	23
6. STATUS REKOMENDASI	24
IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API.....	26
1. JENIS KECELAKAAN.....	28
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL.....	28
3. KORBAN KECELAKAAN	29
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN	29
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	30
6. STATUS REKOMENDASI	31
PENUTUP	33

DAFTAR TABEL

TABEL I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	3
TABEL II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	4
TABEL III JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ.....	5
TABEL IV JUMLAH FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	6
TABEL V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	7
TABEL VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	8
TABEL VII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN.....	11
TABEL VIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PELAYARAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	13
TABEL IX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL	14
TABEL X FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	14
TABEL XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	15
TABEL XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	16
TABEL XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	19
TABEL XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	21
TABEL XV FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN.....	23
TABEL XVI REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	24
TABEL XVII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	25
TABEL XVIII JUMLAH IVESTIGASI KECELAKAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
TABEL XIX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
TABEL XX FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA	30
TABEL XXI REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	30
TABEL XXII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API.....	31

DAFTAR GAMBAR

GRAFIK I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	3
GRAFIK II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	5
GRAFIK III JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ	6
GRAFIK IV JUMLAH FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	6
GRAFIK V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	7
GRAFIK VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	8
GRAFIK VII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	11
GRAFIK VIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PELAYARAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	13
GRAFIK IX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL	14
GRAFIK X FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	14
GRAFIK XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	15
GRAFIK XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	16
GRAFIK XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	20
GRAFIK XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	21
GRAFIK XV FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	23
GRAFIK XVI REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN.....	24
GRAFIK XVII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	25
GRAFIK XVIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN. ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.	
GRAFIK XIX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
GRAFIK XX FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA	30
GRAFIK XXI REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	31
GRAFIK XXII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	32

PROFIL SINGKAT

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) didirikan berdasarkan Keputusan Presiden Nomor 105 Tahun 1999. KNKT bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan di dalam pelaksanaan tugas-tugasnya. Selanjutnya mengingat beratnya tugas dan tanggung jawab KNKT maka pada tanggal 5 Juli 2012, Presiden RI menandatangani Peraturan Presiden Nomor 2 tahun 2012 tentang KNKT yang mengatur ulang posisi KNKT menjadi sebuah lembaga yang bertanggung jawab kepada Presiden. Dan disempurnakan dengan terbitnya Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 tentang KNKT yang ditandatangani pada 15 Juli 2022.

KNKT bertugas mengadakan penyelidikan dan penelitian terhadap penyebab kecelakaan transportasi dengan cara pengumpulan, pengolahan, analisis dan penyajian data secara sistematis dan obyektif agar kecelakaan transportasi dengan penyebab yang sama tidak terulang kembali. KNKT melaksanakan investigasi dengan prinsip “**cepat, tepat, akurat, transparan, mandiri, dan akuntabel**” dengan motto ***Do Not Jump to Conclusion*** yang berarti tidak boleh ada satu pihak pun yang dapat menyimpulkan penyebab terjadinya kecelakaan transportasi sebelum investigasi selesai.

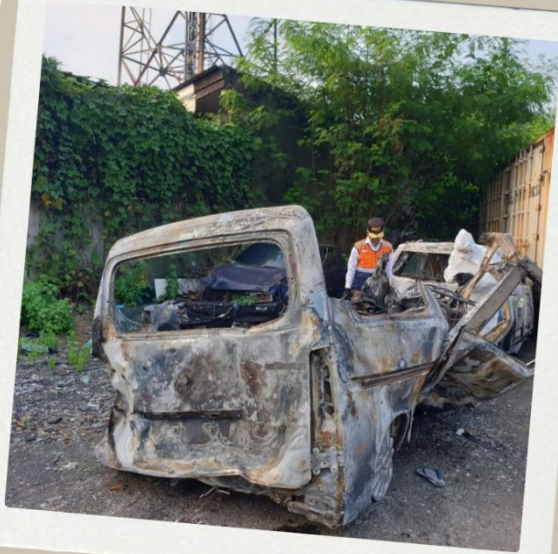
KNKT dalam melaksanakan tugasnya dengan mewujudkan visi yaitu terwujudnya keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independen, obyektif dan profesional serta sejalan dengan konvensi internasional yang berlaku sedangkan misinya adalah menjaga dan meningkatkan keselamatan transportasi serta kepercayaan masyarakat dengan cara: menjaga mandat yang diberikan Presiden agar tetap independen, obyektif, dan profesional; melaksanakan investigasi kecelakaan secara akurat, obyektif, dan kajian studi untuk keselamatan; melakukan sosialisasi dan edukasi tentang keselamatan dan; melakukan advokasi dan promosi hasil report investigasi dan rekomendasi keselamatan KNKT kepada *stakeholder*.

KNKT merupakan lembaga non struktural bersifat mandiri yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Presiden dan dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab atas obyektifitas dan kebenaran hasil investigasi kecelakaan transportasi serta dikoordinasikan oleh Kementerian Perhubungan. KNKT mempunyai tugas: melaksanakan investigasi kecelakaan transportasi; memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait dan; memberikan saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan berdasarkan hasil investigasi kecelakaan transportasi dalam rangka mewujudkan keselamatan transportasi. Dalam melaksanakan tugas maka KNKT perlu menyelenggarakan fungsinya yang tertuang di dalam Peraturan Ketua KNKT Nomor: SK/Ketua/041/XII/KNKT 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Komite Nasional Keselamatan Transportasi di antaranya :

- a. Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- b. Penetapan tim investigasi kecelakaan transportasi;

- c. Pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- d. Permintaan data dan keterangan kepada instansi terkait, lembaga/organisasi profesi terkait, masyarakat dan/atau pihak lain yang dipandang perlu;
- e. Penyusunan laporan hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- f. Pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- g. Pelaksanaan klarifikasi dan monitoring/pemantauan terhadap proses tindak lanjut atas rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi;
- h. Penyusunan pemberian saran dan pertimbangan kepada Presiden melalui Menteri Perhubungan hasil investigasi transportasi;
- i. Pelaksanaan kerjasama investigasi kecelakaan transportasi dan/atau peningkatan pengetahuan SDM;
- j. Penyampaian laporan kinerja kepada Presiden dan laporan kinerja akhir masa jabatan;
- k. Pelaksanaan pengangkatan dan pemberhentian investigator dan tenaga ahli.

I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN



L
L
A
J



Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagaimana diamanatkan oleh UUD 1945. Sebagai bagian dari Sistem Transportasi Nasional, lalu lintas jalan harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas, dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah serta akuntabilitas penyelenggara negara.

Memenuhi kebutuhan angkutan publik yang merupakan tanggung jawab pemerintah dan dalam pelaksanaannya melibatkan pihak swasta. Angkutan umum ini harus memenuhi kriteria selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Penyelenggaraan angkutan umum yang berkeselamatan sering mengalami beberapa hambatan sehingga mengakibatkan kecelakaan. Kecelakaan ini akan mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Salah satu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut, tidak hanya dilakukan fungsi pengawasan semata, perlu dilakukan pencarian fakta (investigasi) yang berguna mencegah kecelakaan kendaraan bermotor umum dengan penyebab yang sama.

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang salah satunya mengatur investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi antara lain tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antara kendaraan bermotor umum dengan kereta api, kendaraan bermotor umum dengan fasilitas atau benda-benda lainnya, kendaraan bermotor umum terguling, kendaraan bermotor umum jatuh ke jurang atau sungai dan/atau kendaraan bermotor umum terbakar.

Kecelakaan LLAJ yang wajib diinvestigasi oleh KNKT meliputi: terdapat korban jiwa paling sedikit 8 orang, mengundang perhatian publik luas, menimbulkan polemik/kontroversi, menimbulkan prasarana rusak berat, berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun, berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun, mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

1. JENIS KECELAKAAN

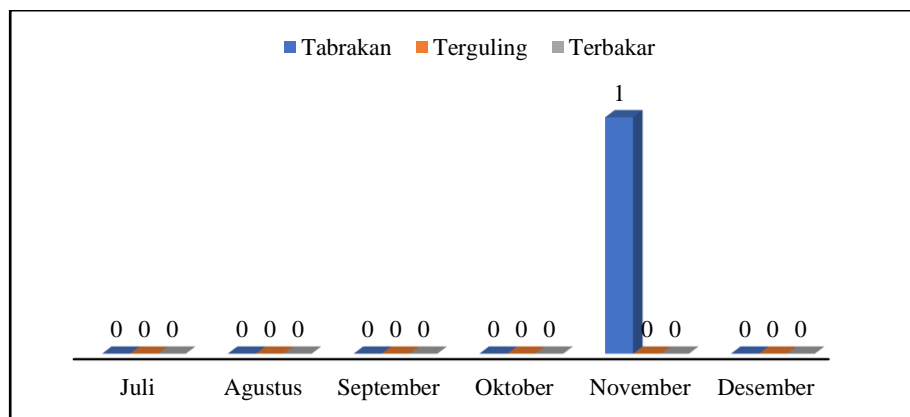
Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kendaraan ataupun dengan fasilitas/benda lainnya, kendaraan terguling, ataupun kendaraan yang terbakar. Total kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT pada Juli – Desember tahun 2024 sebanyak satu kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan Tabrakan, Terbakar, dan Terguling. Di antaranya ialah :

- Tabrakan beruntun di Tol Purbaleunyi ruas Cipularang KM 92+200B, Purwakarta, Jawa Barat pada tanggal 11 November 2024.

Tabel I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Tabrakan	0	0	0	0	1	0	1
2.	Terguling	0	0	0	0	0	0	0
3.	Terbakar	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		0	0	0	0	1	0	1

Grafik I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2024



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi melaksanakan investigasi kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013. Dalam PP No. 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, disebutkan bahwa adanya kategori kecelakaan LLAJ yang wajib diinvestigasi KNKT, yakni:

- 1) Terdapat korban jiwa paling sedikit 8 (delapan) orang,
- 2) Mengundang perhatian public secara luas,
- 3) Menimbulkan polemik/kontroversi,
- 4) Menimbulkan prasarana rusak berat,
- 5) Berulang-ulang pada merek dan/atau tipe kendaraan yang sama dalam satu tahun,
- 6) Berulang-ulang pada lokasi yang sama dalam satu tahun, dan/atau

- 7) Mengakibatkan pencemaran lingkungan akibat limbah atau Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) yang diangkut.

Dirinci kembali pada PP No 62 Tahun 2013 pasal 10 adanya 4 jenis kejadian kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yakni :

- 1) Tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antara kendaraan bermotor umum dengan Kereta Api, atau antara kendaraan bermotor umum dengan fasilitas atau dengan benda-benda lainnya,
- 2) Kendaraan bermotor umum terguling,
- 3) Kendaraan bermotor umum jatuh ke jurang atau sungai, dan/atau
- 4) Kendaraan bermotor umum terbakar.

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Semester II Tahun 2024 sebanyak satu kecelakaan. Terlihat penurunan jumlah kecelakaan sebanyak 80% dari semester sebelum nya yaitu Januari – Juni 2024 yang berjumlah lima kecelakaan.

b. Laporan Akhir

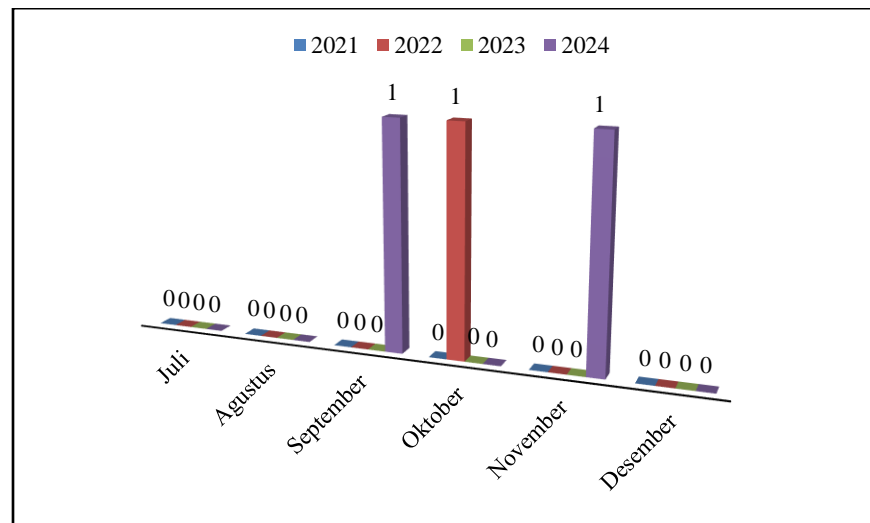
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan merupakan bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini adalah hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta, analisis fakta penyebab paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi beserta rekomendasi keselamatan kepada para pihak terkait, saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan, serta lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya.

Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT selama Semester II Tahun 2024 sebanyak dua laporan akhir. Jumlah laporan akhir yang terbit pada Juli – Desember Tahun 2024 lebih sama dengan semester sebelumnya yaitu Januari – Juni 2024 yang berjumlah dua laporan. Berikut tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester II Tahun 2024.

**Tabel II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian
Kecelakaan
Semester II Tahun 2024**

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2021	0	0	0	0	0	0	0
2.	2022	0	0	0	1	0	0	1
3.	2023	0	0	0	0	0	0	0
4.	2024	0	0	1	0	1	0	2
Total		0	0	1	1	1	0	3

Grafik II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada semester II tahun 2024 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- Kecelakaan beruntun mobil bus pariwisata B 7134 WGA di KM 39,9 Jalan Denpasar – Singaraja Banjar Pancung, Desa Baturiti, Kec. Baturiti, Tabanan, Bali pada tanggal 18 Juni 2022.
- Kecelakaan beruntun antara mobil penumpang Granmax B-1635-BKT dengan mobil bus Primajasa B-7655-TGD dan mobil penumpang Toyota rush di Jalan Tol Cikampek KM 58+600, Karawang Timur, Jawa Barat, pada tanggal 08 April 2024.
- Kecelakaan tunggal mobil bus PO. Trans Putera Fajar AD 7524 OG, Ciater, Subang, Jawa Barat pada tanggal 11 Mei 2024.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

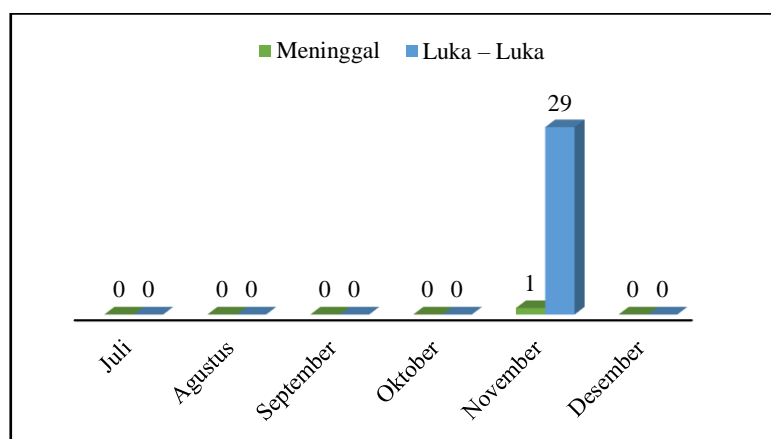
Pada kecelakaan LLAJ jumlah korban jiwa mengalami penurunan sebesar 63% dari semester sebelumnya yang berjumlah 81 orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester II tahun 2024 jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 30 korban di mana 29 orang di antaranya luka-luka dan satu lainnya meninggal dunia. Jumlah korban jiwa tersebut tercatat terjadi pada bulan November 2024.

Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ Semester II Tahun 2024.

Tabel III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ Semester II Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Meninggal	0	0	0	0	1	0	0
2.	Luka – Luka	0	0	0	0	29	0	0
Jumlah		0	0	0	0	30	0	0

**Grafik III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ
Semester II Tahun 2024**



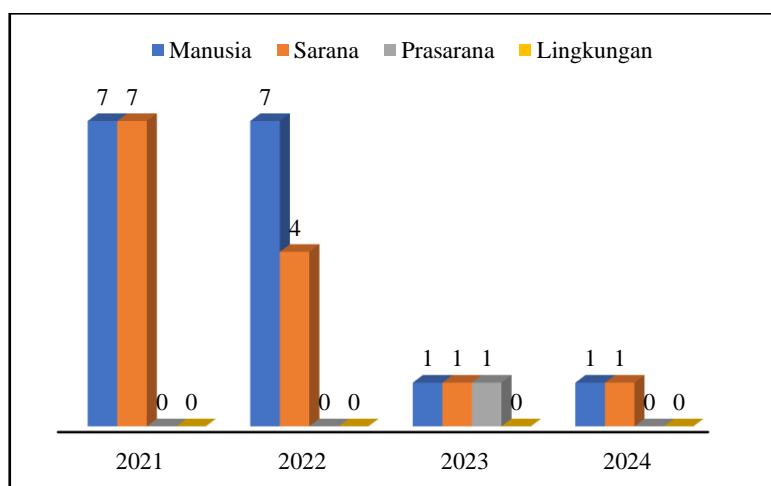
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas angkutan jalan berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor manusia, sarana, prasarana, dan lingkungan. Total faktor penyebab kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT dari 2021 hingga Semester II tahun 2024 yaitu sebanyak 30 faktor penyebab. Data laporan final investigasi KNKT menyimpulkan bahwa faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2021 hingga Semester II tahun 2024. Berikut ini tabel dan grafik jumlah faktor penyebab kecelakaan LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2021 - Tahun 2024 Semester II, berdasarkan tahun kejadian kecelakaan.

**Tabel IV Jumlah Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Manusia	7	7	1	1	16
2.	Sarana	7	4	1	1	13
3.	Prasarana	0	0	1	0	1
4.	Lingkungan	0	0	0	0	0

**Grafik IV Jumlah Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

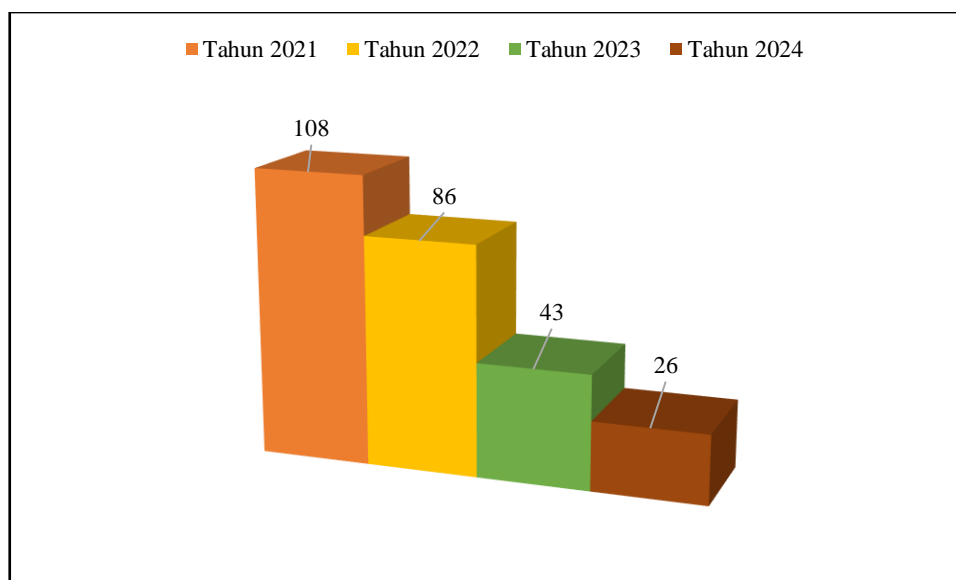
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022, salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Rekomendasi keselamatan dikirim kepada *stakeholder* untuk ditindaklanjuti. Rekomendasi yang dikeluarkan dihitung berdasarkan kategori instansi seperti terlampir pada tabel di bawah. Beberapa instansi yang termasuk kategori regulator Indonesia adalah Kementerian Perhubungan dan kementerian lainnya. Sedangkan instansi yang termasuk kedalam Kementerian PUPR di antaranya ialah Direktorat Jenderal Bina Marga, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Bina Marga, Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional, dan Badan Pengatur Jalan Tol.

Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari Tahun 2021 - Semester II Tahun 2024 tercatat sebanyak 263 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024.

Tabel V Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2021 - Semester II Tahun 2024

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Regulator Indonesia	35	25	13	21	94
2.	Kementerian PUPR	12	8	0	3	23
3.	Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota	16	4	1	0	21
4.	Pemerintah Daerah	3	14	0	0	17
5.	POLRI	2	2	4	0	8
6.	BPTD	10	7	0	0	17
7.	Operator	30	24	18	0	72
8.	KAI	0	0	0	0	0
9.	Lain-Lain	0	2	7	2	11
Total		108	86	43	26	263

Grafik V Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2021 - Semester II Tahun 2024



6. STATUS REKOMENDASI

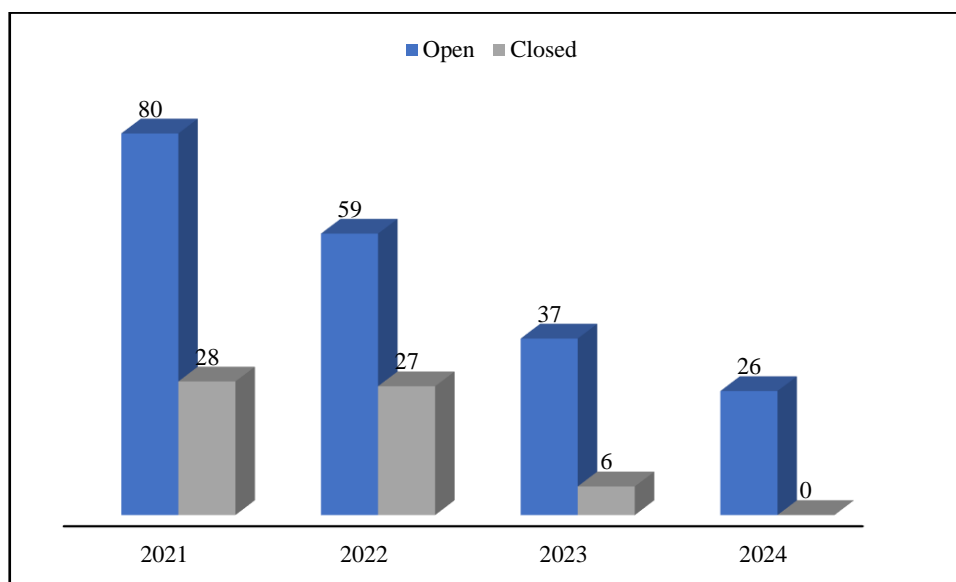
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada *stakeholder* terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. *Stakeholder* yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang diberikan serta memberikan konfirmasi atau kepada KNKT bahwa rekomendasi telah dilaksanakan. *Stakeholder* yang telah melaksanakan rekomendasi serta memberikan konfirmasi/tanggapan kepada KNKT, maka rekomendasinya ditetapkan sebagai *close*. Sedangkan rekomendasi yang belum ada tanggapan dari *stakeholder* terkait maka masih berstatus *open*.

Status rekomendasi kecelakaan LLAJ yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2021 – Semester II Tahun 2024 tercatat sebanyak 263 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 202 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 61 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester II.

**Tabel VI Jumlah Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2021	108	80	28
2	2022	86	59	27
3	2023	43	37	6
4	2024	26	26	0
Total		263	202	61
PERSENTASE			77%	23%

**Grafik VI Jumlah Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN



Moda pelayaran merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Pentingnya moda transportasi tersebut tercermin pada penyelenggaraannya yang mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara serta semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang dalam negeri serta ke dan dari luar negeri. Di samping itu moda pelayaran juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi sumber daya alam yang besar tetapi belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Moda pelayaran mempunyai karakteristik pengangkutan secara nasional dan menjangkau seluruh wilayah perairan sehingga perlu dikembangkan potensi dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung antar wilayah, baik nasional maupun internasional. Hal ini termasuk lintas batas, karena digunakan sebagai sarana untuk menunjang, mendorong, dan menggerakkan pembangunan nasional dalam upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat serta menjadi perekat Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Dalam upaya meningkatkan peran dan tanggung jawab yang sangat penting dalam pelaksanaan operasionalnya sering mengalami hambatan berupa kecelakaan transportasi. Kecelakaan ini mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Salah satu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut tidak hanya dilakukan fungsi pengawasan semata. Di samping itu perlu juga dilakukan pencarian fakta (investigasi) yang berguna mencegah kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.

Salah satu upaya yang telah dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran adalah dengan memasukkan regulasi ke dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, terutama pada bagian BAB XII yang mencakup Kecelakaan Kapal serta Pencarian dan Pertolongan. Dalam Pasal 256 undang-undang tersebut, disebutkan bahwa investigasi atas kecelakaan kapal akan dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dengan tujuan untuk mengidentifikasi fakta-fakta yang relevan dan mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang serupa di masa depan.

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 62 tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang salah satu isinya adalah Kecelakaan Kapal yang diinvestigasi meliputi kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan dan/atau kapal kandas. Kecelakaan kapal yang wajib diinvestigasi oleh KNKT meliputi: kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 100 (*Gross Tonnage*) untuk kapal penumpang, kapal penyeberangan dan kapal ikan, dan kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 500 (*Gross Tonnage*) untuk kapal barang dan kapal tangki. Selain itu Kecelakaan kapal tersebut mengakibatkan: korban jiwa, kerusakan atau tidak dapat beroperasinya kapal dan/atau fasilitas perairan dan/atau pencemaran laut.

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Kapal yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal terbakar. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester II tahun 2024 sebanyak lima kecelakaan. Adapun kecelakaan pelayaran Semester II tahun 2024 meliputi:

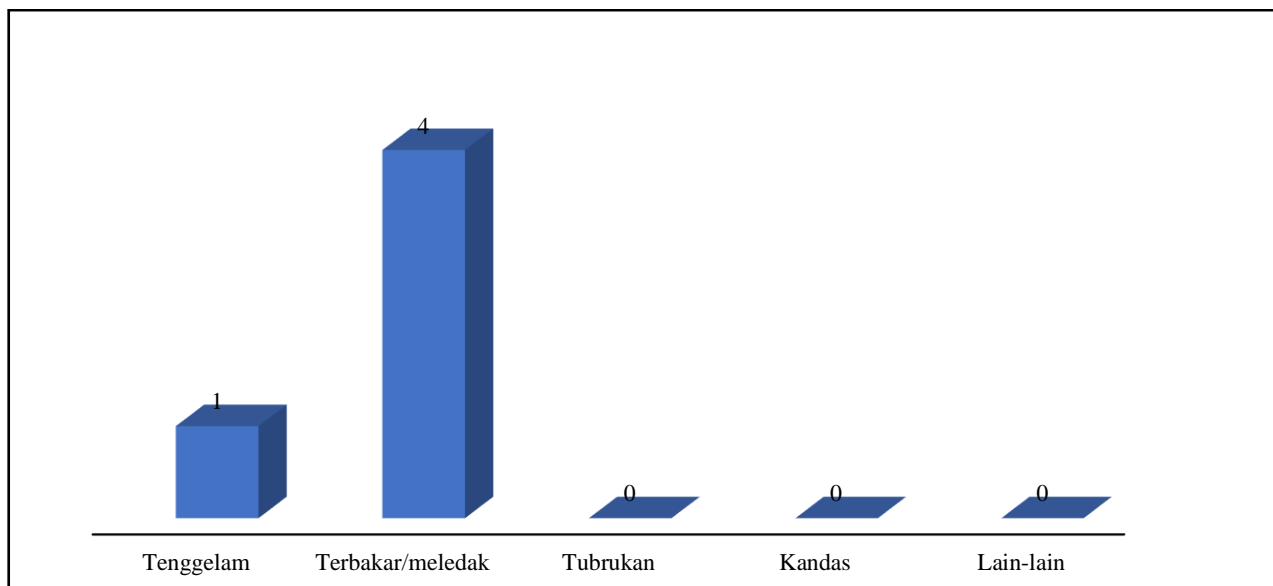
- Terbakarnya kapal Niki Sejahtera di Laut Jawa pada tanggal 01 Agustus 2024.
- Terbakarnya kapal Elisabet Satu di Perairan Barat Pulau Gili Tepekong, Bali pada tanggal 07 Agustus 2024.
- Terbakarnya kapal Kirana I di Perairan Labuh Pelabuhan Tanjung Emas, Semarang, Jawa Tengah pada tanggal 11 Agustus 2024.
- Terbakarnya kapal Bela 72 B di Pelabuhan Bobong, Kabupaten Pulau Taliabu, Maluku Utara pada tanggal 12 Oktober 2024.
- Tenggelamnya kapal Bahtera Mega di Timur Laut Pulau Masalembu pada tanggal 10 Desember 2024

Berikut ini tabel dan grafik jumlah investigasi kecelakaan pelayaran berdasarkan jenis kecelakaan Semester II Tahun 2024.

Tabel VII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Tenggelam	0	0	0	0	0	1	1
2.	Terbakar/meledak	0	3	1	0	0	0	4
3.	Tubrukan	0	0	0	0	0	0	0
4.	Kandas	0	0	0	0	0	0	0
5.	Lain-lain	0	0	0	0	0	0	0

Grafik VII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2024



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR

a. Investigasi Kecelakaan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi melaksanakan investigasi kecelakaan pelayaran berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013. Dalam PP No 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi pasal 13, disebutkan bahwa adanya kategori kecelakaan kapal yang wajib diinvestigasi KNKT, yakni :

- (1) Kecelakaan kapal yang wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 meliputi :
 - a) Kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 100 (seratus *Gross Tonnage*) untuk kapal penumpang, kapal penyebrangan, dan kapal ikan,
 - b) Kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) untuk kapal barang dan kapal tangki.
- (2) Kecelakaan Kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yaitu kecelakaan yang mengakibatkan :
 - a) Korban jiwa,
 - b) Kerusakan atau tidak dapat beroperasinya kapal dan/atau fasilitas di perairan,
 - c) Pencemaran laut.

Selain itu pada pasal 14 disebutkan juga bahwa “Investigasi kecelakaan transportasi terhadap kapal asing yang mengalami kecelakaan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia dilakukan atas permintaan negara bendera kapal yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan internasional dan hukum nasional”. Terakhir pada pasal 15 juga dijelaskan “Dalam hal kapal berbendera Indonesia mengalami kecelakaan di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Komite Nasional Keselamatan Transportasi melakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi di negara tempat terjadinya kecelakaan sesuai dengan ketentuan internasional”. Dirinci kembali pada PP No 62 Tahun 2013 pasal 8 adanya 4 jenis kejadian kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yakni :

- a) Kapal tenggelam
- b) Kapal terbakar
- c) Kapal tubrukan
- d) Kapal kandas.

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama Semester II Tahun 2024 sebanyak Lima kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari semester sebelumnya yaitu Januari – Juni 2024 yang berjumlah satu kecelakaan yang merupakan kecelakaan kapal terbakar.

b. Laporan Akhir

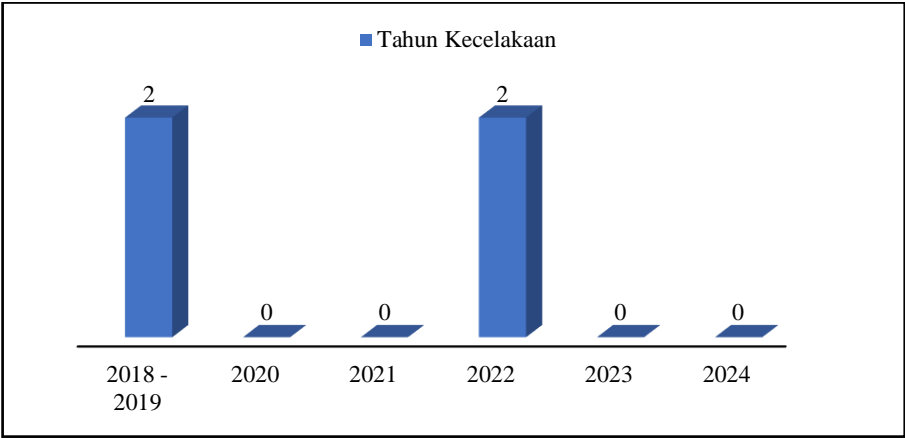
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan merupakan bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 256 dan 257 serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini adalah hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta, analisis fakta penyebab paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi beserta rekomendasi keselamatan kepada para pihak terkait, saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan, serta lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya.

Total laporan akhir kecelakaan pelayaran yang dihasilkan oleh KNKT selama Semester II Tahun 2024 sebanyak empat laporan akhir. Berikut tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan pelayaran yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester II Tahun 2024.

Tabel VIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Pelayaran yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2018 - 2019	0	0	0	0	0	2	2
2.	2020	0	0	0	0	0	0	0
3.	2021	0	0	0	0	0	0	0
4.	2022	0	1	0	1	0	0	2
5.	2023	0	0	0	0	0	0	0
6.	2024	0	0	0	0	0	0	0

Grafik VIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Pelayaran yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2023 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- 1) Kecelakaan kapal Mariner di Muara Berau, Kalimantan Timur pada tanggal 21 Januari 2018.
- 2) Kecelakaan kapal Victoria II di Perairan Teluk Bone Sulawesi Selatan pada tanggal 14 Januari 2019.
- 3) Kecelakaan kapal Permata Asia tenggelam di Perairan Utara Pulau Sangeang, Nusa Tenggara Barat pada tanggal 07 Mei 2022.
- 4) Kecelakaan kapal young yong kandas di Utara Pulau Takong, Selat Singapura pada tanggal 26 Oktober 2022.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

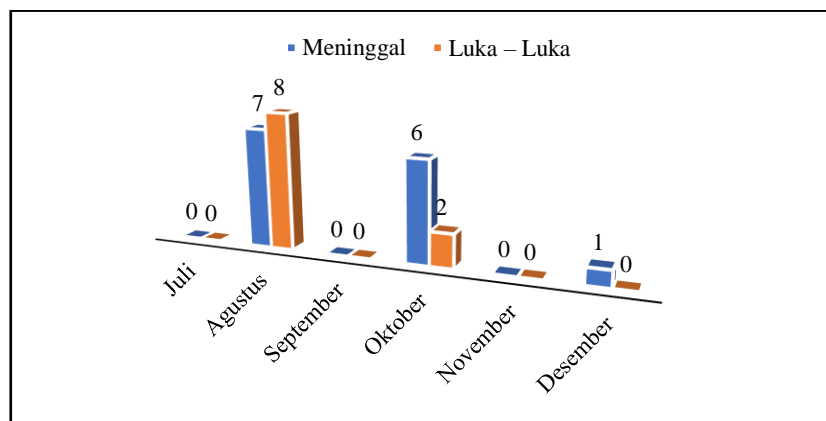
Pada kecelakaan pelayaran jumlah korban jiwa mengalami peningkatan dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah dua orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester II tahun 2024 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 24 korban jiwa dengan 14 orang korban meninggal dunia dan 10 orang mengalami luka – luka.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi di bulan Agustus 2024 sebanyak 15 jiwa. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kapal Semester II Tahun 2024.

**Tabel IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal
Semester II Tahun 2024**

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Meninggal	0	7	0	6	0	1	14
2.	Luka – Luka	0	8	0	2	0	0	10
	Jumlah	0	15	0	8	0	1	24

**Grafik IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal
Semester II Tahun 2024**



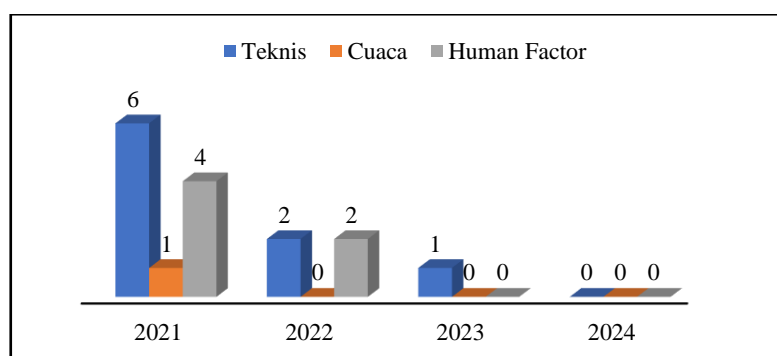
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan pelayaran berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor teknis, cuaca, dan manusia. Berdasarkan data laporan final, total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT dari 2021 hingga Semester II tahun 2024 yaitu sebanyak 16 faktor penyebab. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester II.

**Tabel X Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**

No.	Uraian	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Teknis	6	2	1	0	9
2.	Cuaca	1	0	0	0	1
3.	Human Faktor	4	2	0	0	6

**Grafik X Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

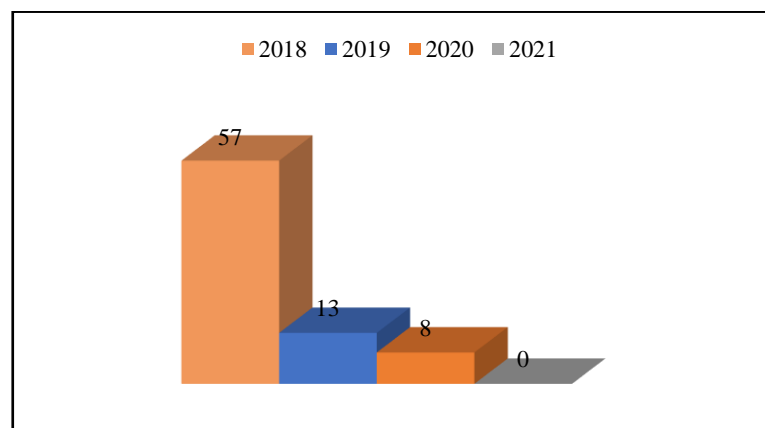
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Pelayaran dari Tahun 2021 - Semester II Tahun 2024 tercatat sebanyak 78 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah sebelas rekomendasi. Sedangkan untuk Operator Kapal dikeluarkan sebanyak 26 rekomendasi.

Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester II.

Tabel XI Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024

No.	Uraian	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Regulator Indonesia	8	3	0	0	11
2.	Administrator Pelabuhan	10	2	0	0	12
3.	BPSDM	0	0	0	0	0
4.	Badan Klasifikasi	2	1	0	0	3
5.	Manajemen Pelabuhan	2	0	0	0	2
6.	Fasilitator Pelabuhan	0	0	0	0	0
7.	Pemerintah Daerah	1	0	3	0	4
8.	Galangan	4	0	0	0	4
9.	Operator Kapal	19	7	0	0	26
10.	Badan SAR	0	0	0	0	0
11.	BMKG	1	0	0	0	1
12.	Perusahaan Ekspedisi	0	0	0	0	0
13.	Awak Kapal	0	0	0	0	0
14.	Lain - Lain	8	0	5	0	13
15.	Service station	2	0	0	0	2
Total		57	13	8	0	78

Grafik XI Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024



6. STATUS REKOMENDASI

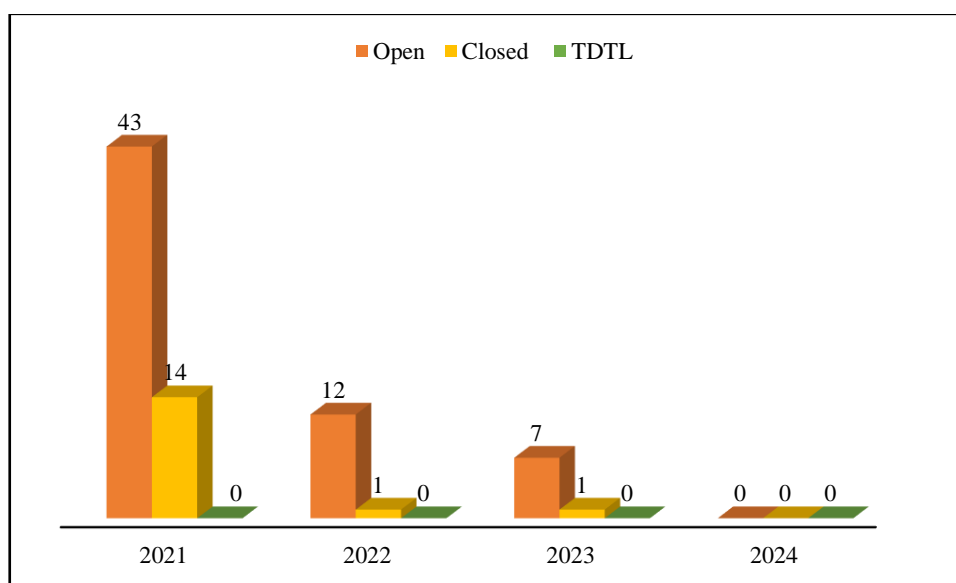
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada *stakeholder* terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. *Stakeholder* yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang diberikan serta memberikan konfirmasi atau kepada KNKT bahwa rekomendasi telah dilaksanakan. *Stakeholder* yang telah melaksanakan rekomendasi serta memberikan konfirmasi/tanggapan kepada KNKT, maka rekomendasinya ditetapkan sebagai *close*. Sedangkan rekomendasi yang belum ada tanggapan dari *stakeholder* terkait maka masih berstatus *open*.

Status rekomendasi kecelakaan pelayaran yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2021 – Semester II Tahun 2024 tercatat sebanyak 78 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 79%, sedangkan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 21% rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran Tahun 2021 – Tahun 2024 Semester II.

**Tabel XII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2021	57	43	14
2	2022	13	12	1
3	2023	8	7	1
4	2024	0	0	0
Total		78	62	16
Persentase			79%	21%

**Grafik XII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN



Moda penerbangan merupakan salah satu sarana dalam memperlancar roda perekonomian, membuka akses ke daerah pedalaman atau terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya moda ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang baik di dalam negeri maupun dari dan ke luar negeri serta berperan sebagai pendorong dan penggerak pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Beberapa penduduk di wilayah Papua dan pulau-pulau terluar Indonesia masih sangat bergantung kebutuhan transportasinya pada moda ini.

Moda penerbangan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas, baik domestik maupun internasional. Dalam usaha untuk mencapai tujuan yang dimaksud, pelaksanaannya sering dihadapkan pada berbagai kendala berupa kecelakaan atau insiden yang terjadi pada pesawat udara, yang menyebabkan kerugian baik dalam hal kehilangan nyawa maupun kerusakan material. Jika masalah ini dibiarkan terus berlanjut tanpa tindakan tegas, maka keselamatan penerbangan di Indonesia akan mengalami penurunan secara signifikan. Oleh karena itu, sangat penting untuk mengatasi permasalahan tersebut dengan langkah-langkah yang tepat guna meningkatkan standar keselamatan dan kualitas penerbangan secara keseluruhan.

Dalam upaya meningkatkan keselamatan penerbangan di Indonesia, Pemerintah telah menetapkan ketentuan melalui Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, khususnya pada BAB XVI yang mengatur tentang Investigasi dan Penyelidikan Lanjutan Kecelakaan Pesawat Udara. Pasal 357 dalam undang-undang tersebut menyatakan bahwa Pemerintah bertanggung jawab untuk melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan terhadap setiap kecelakaan dan kejadian serius yang melibatkan pesawat udara sipil di wilayah Republik Indonesia. Untuk melaksanakan tugas ini, telah dibentuk sebuah komite nasional yang bertindak secara independen dan berada di bawah tanggung jawab langsung Presiden. Tugas utama komite nasional adalah melakukan investigasi, penelitian, penyelidikan lanjutan, menyusun laporan akhir, dan memberikan rekomendasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama di masa mendatang. Pentingnya rekomendasi tersebut diakui, dan pihak-pihak terkait diwajibkan untuk segera mengambil tindakan berdasarkan rekomendasi tersebut. Selain itu, komite nasional juga berkewajiban untuk secara berkala melaporkan perkembangan dan hasil investigasi mereka kepada Menteri Perhubungan. Hal ini menjadi langkah penting dalam menciptakan penerbangan yang lebih aman dan mengutamakan keselamatan bagi penumpang dan awak pesawat.

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 62 tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi Pasal 9 menyatakan bahwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi adalah pesawat udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas atau selama penerbangan, tabrakan antar pesawat udara atau antar pesawat udara dengan fasilitas di bandar udara, pesawat udara yang hilang atau tidak dapat ditemukan, dan pesawat udara yang mengalami kejadian serius (*serious incident*).

Kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT adalah kejadian yang masuk kategori *accident* yaitu kejadian yang mengakibatkan korban jiwa dan/atau luka serius dan/atau kerusakan parah pada pesawat, atau kategori kejadian serius (*serious incident*) di mana kejadian mendekati terjadinya *accident*. Investigasi kecelakaan penerbangan KNKT dilakukan kepada kecelakaan penerbangan sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia, baik kepada pesawat yang terdaftar di Indonesia maupun pesawat sipil asing. Dalam investigasinya KNKT dapat mengikutsertakan wakil resmi dari negara asing yaitu wakil dari negara tempat pesawat udara tersebut didaftarkan, negara tempat badan usaha angkutan udara, negara tempat perancangan pesawat udara, negara tempat pembuatan pesawat udara dan negara yang memiliki ketertarikan karena ada warga negara yang menjadi korban.

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan, tabrakan antar Pesawat Udara antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara, Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat diketemukan, dan/atau Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*Serious Incident*). Total kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester II tahun 2024 sebanyak sepuluh kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan: *accident* dan *serious incident*. Adapun kecelakaan penerbangan Semester II tahun 2024 yang merupakan kategori *accident* meliputi:

- *Accident* Garuda Indonesia T7-MMM di Bandara Udara Internasional Adi Soemarno, Solo pada tanggal 02 Juli 2024.
- *Accident* Whitesky Aviation PK-WSP di Pecatu Selatan, Ungasan, Bali pada tanggal 19 Juli 2024.
- *Accident* Trigana Air Service PK-YSP di Bandar Udara Stevanus Rumbewas, Serul, Papua pada tanggal 09 September 2024.
- *Accident* Semuwa Aviassi Mandiri PK-SMH di Pohuwato, Gorontalo pada tanggal 20 Oktober 2024.

Adapun kecelakaan penerbangan Semester II tahun 2024 yang merupakan kategori *Serious Incident* meliputi:

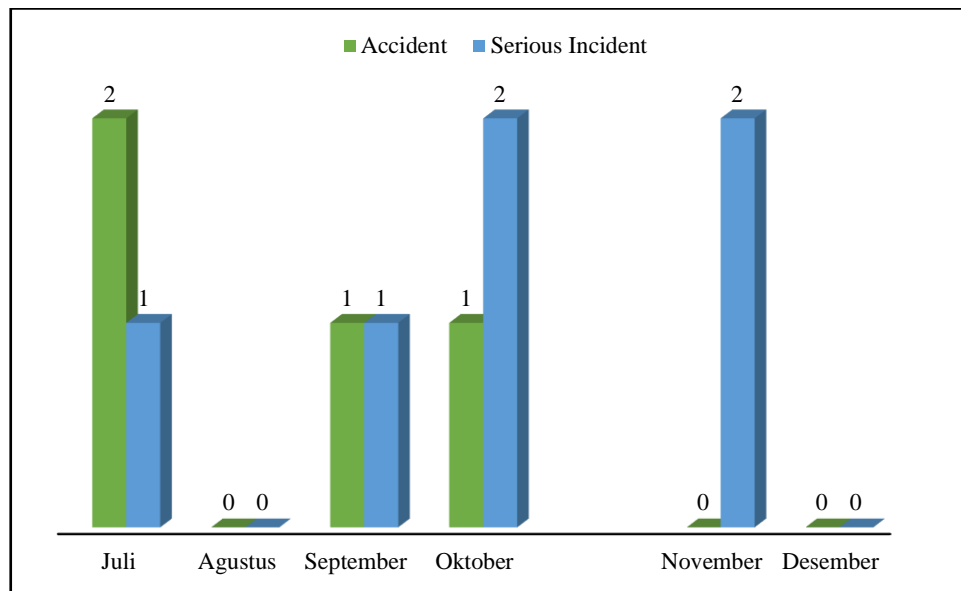
- *Serious Incident* Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku PK-RBP di Kegata Airstrip, Papua pada tanggal 08 Juli 2024.
- *Serious Incident* Politeknik Penerbangan Indonesia PK-ARE di Bandar Udara Budiarto, Curug, Banten pada tanggal 13 September 2024.
- *Serious Incident* Smart Cakrawala Aviation PK-SNK di Pogapa Airstrip, Papua pada tanggal 02 Oktober 2024.
- *Serious Incident* Garuda Indonesia PK-GMP di Bandar Udara Kualanamu, Medan, Sumatera Utara pada tanggal 16 Oktober 2024.
- *Serious Incident* Trigana Air Service PK-YSC di Bandar Udara Sentani, Jayapura, Papua pada tanggal 05 November 2024.
- *Serious Incident* Perkasa Flight School PK-PBC di Pantai Cemara Sewu, Cilacap, Jawa Tengah pada tanggal 11 November 2024.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2024.

Tabel XIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	<i>Accident</i>	2	0	1	1	0	0	4
2.	<i>Serious Incident</i>	1	0	1	2	2	0	6
Jumlah		3	0	2	3	2	0	10

Grafik XIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester II Tahun 2024



2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL

a. Investigasi Kecelakaan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi melaksanakan investigasi kecelakaan penerbangan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013. Dalam PP No 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi pasal 16, disebutkan bahwa adanya kategori kecelakaan pesawat udara yang wajib diinvestigasi KNKT, yakni :

- (1) Kecelakaan Pesawat Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi yaitu kecelakaan yang mengakibatkan :
 - a) Korban jiwa/luka serius,
 - b) Kerusakan berat pada peralatan/fasilitas yang digunakan.
- (2) Investigasi Kecelakaan Transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilakukan pula terhadap Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*Serious Incident*).

Pada pasal 17 juga disebutkan kategori kecelakaan pesawat udara lainnya yaitu :

- (1) Pesawat Udara asing yang mengalami kecelakaan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, wajib dilakukan Investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
- (2) Investigasi kecelakaan transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat mengikutsertakan wakil resmi dari negara (*accredited representative*) tempat Pesawat Udara didaftarkan, negara tempat badan usaha Angkatan udara, negara tempat perancang Pesawat Udara, dan negara tempat pembuat Pesawat Udara, sepanjang tidak bertentangan dengan kepentingan nasional dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain itu pada pasal 18 juga dijelaskan “Dalam hal Pesawat Udara yang didaftarkan di Indonesia mengalami kecelakaan di luar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, Komite Nasional Keselamatan Transportasi dapat mengirimkan wakil resmi dari negara (*accredited representative*) untuk berpartisipasi dalam investigasi tersebut.

Dirinci kembali pada PP No 62 Tahun 2013 pasal 9 adanya 4 jenis kejadian kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yakni :

- a) Pesawat Udara yang jatuh pada saat tinggal landas, lepas landas, atau selama penerbangan,
- b) Tabrakan antar Pesawat Udara atau antar Pesawat Udara dengan fasilitas di bandar udara,
- c) Pesawat Udara yang hilang atau tidak dapat diketemukan,
- d) Pesawat Udara yang mengalami kejadian serius (*serious incident*).

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT selama Semester II Tahun 2024 sebanyak sepuluh kecelakaan. Jumlah ini menurun 28% dari semester sebelum nya yaitu Januari – Juni 2024 yang berjumlah 14 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada bulan Juli dan Oktober 2024 yaitu sebanyak tiga kecelakaan.

b. Laporan Akhir

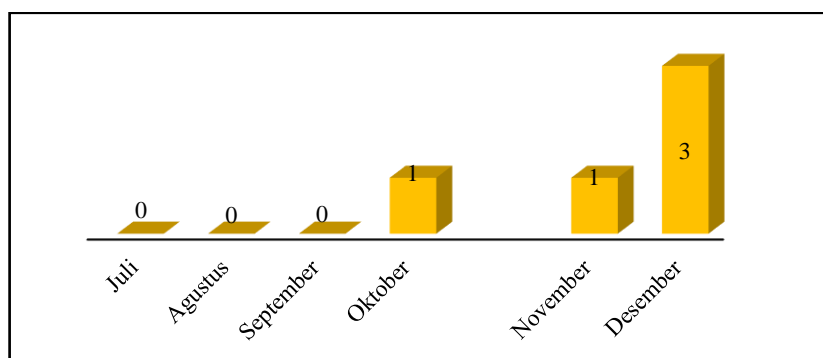
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan merupakan bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 01 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini adalah hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta, analisis fakta penyebab paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi beserta rekomendasi keselamatan kepada para pihak terkait, saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan, serta lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya.

Total laporan final yang dihasilkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan Semester II Tahun 2024 yaitu sebanyak lima laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan penerbangan yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Semester II tahun 2024.

Tabel XIV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2021	0	0	0	0	0	0	0
2.	2022	0	0	0	0	1	1	2
3.	2023	0	0	0	1	0	1	2
4.	2024	0	0	0	0	0	1	1

Grafik XIV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2024 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- a) *Final report serious incident* Asi Pudjiastuti Aviation (Susi Air) PK-BVE di Bandara Yuvai Semaring Krayan, Kalimantan Utara pada tanggal 22 Mei 2022.
- b) *Final report Accident* Carpediem Aviasi Mandiri PK-CDO di Mining 01 Helipad, Tanah Merah, Papua pada tanggal 05 Desember 2022.
- c) *Final report accident* Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku PK-TET di Duma Airstrip, Papua pada tanggal 31 Mei 2023.
- d) *Final report Serious Incident* Asi Pudjiastuti Aviation (Susi Air) PK-VVU di Long Layu Airstrip, Krayan, Kalimantan Utara pada tanggal 12 Juli 2023.
- e) *Final report serious incident* API Banyuwangi PK-APA di Blimbingan Sari Airport, Banyuwangi Jawa Timur pada tanggal 14 Juni 2024.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

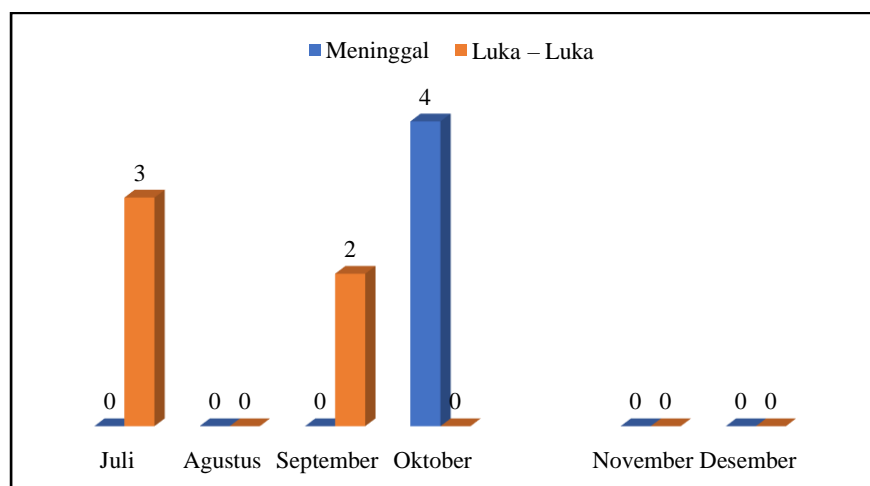
Kecelakaan pesawat udara seringkali menyebabkan korban meninggal dunia ataupun luka – luka. Jumlah korban jiwa pada Semester II Tahun 2024 mengalami peningkatan dibandingkan semester sebelumnya.

Korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester II Tahun 2024 sebanyak sembilan korban, di mana empat korban tersebut meninggal dunia dan lima orang mengalami luka - luka. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan Semester II Tahun 2024.

Tabel XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester II Tahun 2024

No.	Uraian	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	Meninggal	0	0	0	4	0	0	4
2.	Luka – Luka	3	0	2	0	0	0	5
Jumlah		3	0	2	4	0	0	9

Grafik XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester II Tahun 2024



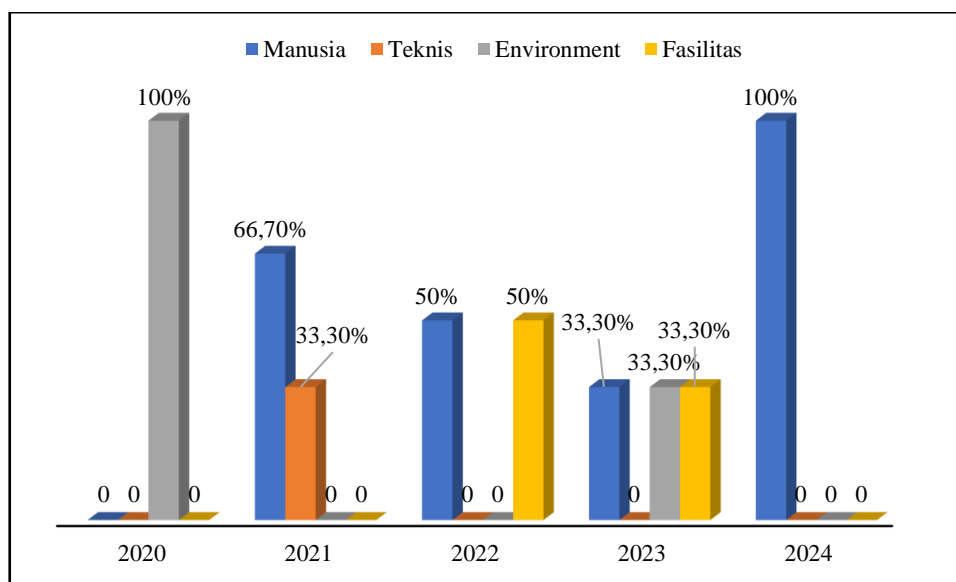
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Hasil investigasi dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengungkapkan bahwa kecelakaan penerbangan dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain faktor manusia, teknis, lingkungan, dan fasilitas. Namun, yang paling dominan dan menyumbang persentase terbesar dalam penyebab kecelakaan penerbangan yang telah diinvestigasi oleh KNKT dari Tahun 2020 hingga Semester II Tahun 2024 adalah faktor manusia. Berikut ini tabel dan grafik Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Tahun 2020 – Semester II Tahun 2024.

**Tabel XVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2020 – Semester II Tahun 2024**

No.	Uraian	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
1.	Manusia	0	66.7%	50%	33.3%	100%
2.	Teknis	0	33.3%	0	0	0
3.	Environment	100%	0	0	33.3%	0
4.	Fasilitas	0	0	50%	33.3%	0

**Grafik XVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2020 – Semester II Tahun 2024**



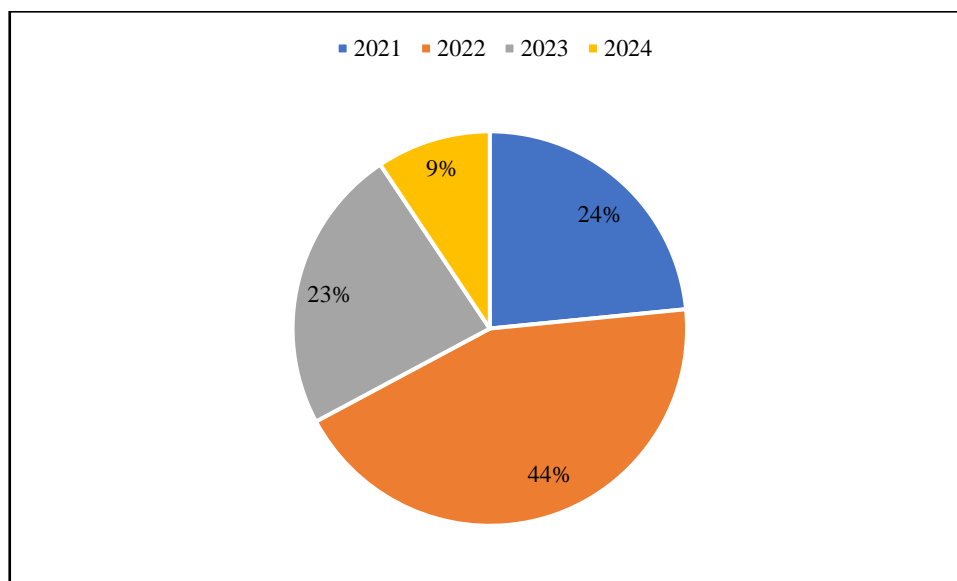
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Dalam rentang waktu dari Tahun 2020 hingga Semester II Tahun 2023, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tercatat telah mengeluarkan sebanyak 64 rekomendasi sebagai hasil dari investigasi kecelakaan penerbangan. Rekomendasi terbanyak dikeluarkan kepada operator pesawat sebanyak 44 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik penerima rekomendasi kecelakaan penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024.

**Tabel XVII Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Ditjen Hubud	2	3	2	0	7
2.	Operator Pesawat	13	19	7	5	44
3.	Airnav	0	1	2	0	3
4.	Operator bandara	0	4	3	0	7
5.	Organisasi Perawatan Pesawat Udara	0	0	0	0	0
6.	Penyedia Ground Handling	0	0	0	0	0
7.	Otoritas Penerbangan Sipil Luar Negeri	0	1	0	0	1
8.	Pabrik Pesawat	0	0	0	0	0
9.	Lembaga lain	0	0	1	1	2
Jumlah		15	28	15	6	64

**Grafik XVII Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



6. STATUS REKOMENDASI

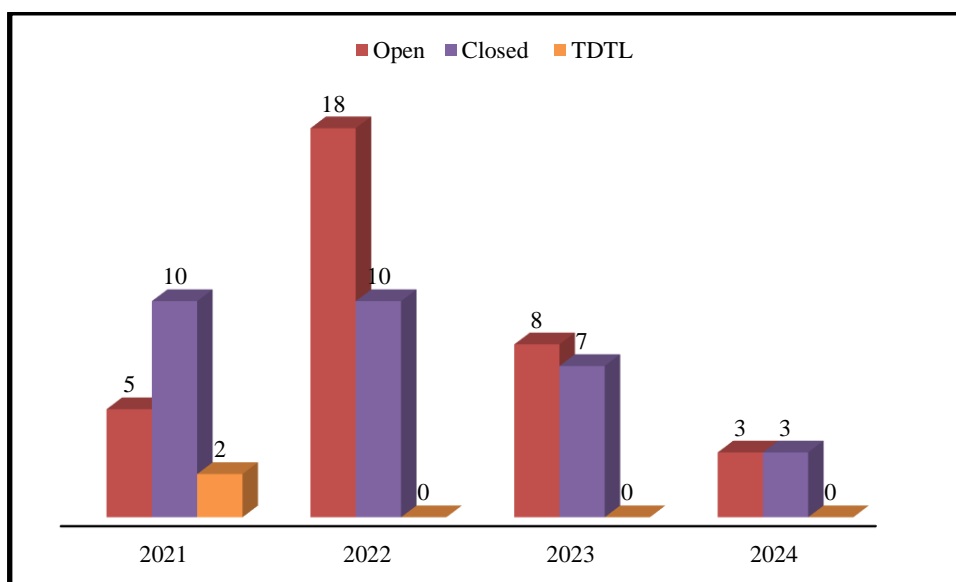
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada *stakeholder* terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. *Stakeholder* yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada KNKT bahwa rekomendasi telah dilaksanakan. *Stakeholder* yang telah melaksanakan rekomendasi serta memberikan konfirmasi/tanggapan kepada KNKT, maka rekomendasinya ditetapkan sebagai *close*. Sedangkan rekomendasi yang belum ada tanggapan dari *stakeholder* terkait maka masih berstatus *open*.

Status rekomendasi kecelakaan penerbangan yang telah dikeluarkan oleh KNKT Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024 tercatat sebanyak 64 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 34 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 30 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024.

**Tabel XVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2021	15	5	10	0
2	2022	28	18	10	0
3	2023	15	8	7	0
4	2024	6	3	3	0
Total		64	34	30	0
PERSENTASE			53%	47%	0

**Grafik XVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API



Kereta Api sebagai salah satu moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus dikarenakan kemampuan mengangkut orang maupun barang secara massal, hemat penggunaan energi dan ruang, mempunyai faktor keamanan dan keselamatan yang tinggi, dan tingkat pencemaran yang rendah serta efisien dibandingkan dengan moda transportasi jalan untuk angkutan jarak jauh maupun angkutan perkotaan.

Permintaan pengguna moda kereta api terus meningkat seiring waktu karena moda transportasi ini memiliki berbagai keuntungan. Selain mampu menekan biaya angkut, kereta api juga menawarkan alokasi waktu tempuh yang dapat diprediksi serta tingkat keselamatan yang tinggi. Operator kereta api berupaya semaksimal mungkin untuk memenuhi permintaan yang tinggi ini. Namun, dalam memenuhi kebutuhan moda kereta api, tidak hanya penting untuk meningkatkan sarana dan prasarana saja, tetapi juga faktor keselamatan harus menjadi perhatian utama, baik ketika penumpang berada di dalam rangkaian kereta maupun di dalam stasiun. Jika peningkatan faktor keselamatan ini diabaikan, akan berdampak pada peningkatan angka kecelakaan yang berpotensi mengancam keselamatan para penumpang. Oleh karena itu, selain memperluas dan memperbaiki fasilitas kereta api, upaya untuk meningkatkan aspek keselamatan harus menjadi prioritas agar moda transportasi kereta api tetap menjadi pilihan yang aman dan andal bagi masyarakat.

Dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, pada BAB XIV Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api pada Pasal 175 dan 176 di mana pemerintah diamanatkan untuk membentuk suatu badan yang bertugas melakukan pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api. Hasil pemeriksaan dan penelitian ini berupa rekomendasi yang wajib ditindaklanjuti oleh pemerintah, penyelenggara prasarana perkeretaapian, dan penyelenggaraan sarana perkeretaapian serta dapat diumumkan kepada publik. Penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian wajib membiayai pemeriksaan dan penelitian penyebab kecelakaan kereta api dan wajib diasuransikan.

Penelitian penyebab terjadinya kecelakaan adalah bukan untuk penyidikan (penegakan hukum) melainkan semata-mata untuk mengetahui penyebab terjadinya kecelakaan dalam rangka perbaikan teknologi dan agar kecelakaan serupa tidak terjadi di kemudian hari. Apabila dalam kecelakaan tersebut terdapat unsur melawan hukum maka pemeriksaannya dilakukan oleh penyidik dalam rangka penegakkan hukum.

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi disebutkan bahwa jenis kecelakaan kereta api yang diinvestigasi adalah tabrakan antara kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan kereta api terbakar. Kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh KNKT apabila mengakibatkan: korban jiwa dan kerusakan atau tidak beroperasinya kereta api yang mengakibatkan rintang jalan selama lebih enam jam untuk dua arah.

Setiap kecelakaan kereta api wajib diberitahukan kepada KNKT oleh penyelenggara sarana dan prasarana kereta api dan kementerian yang menyelenggarakan bidang transportasi. Salah satu laporan hasil investigasi adalah laporan akhir yang berisi informasi fakta, analisis fakta penyebab kecelakaan, kesimpulan penyebab yang paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi, saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan, lampiran hasil investigasi, dan dokumen pendukung.

1. JENIS KECELAKAAN

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan kereta api terbakar. Pada Semester II tahun 2024, tidak terjadi kecelakaan kereta api yang memerlukan investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL

a. Investigasi Kecelakaan

Dalam PP 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi, disebutkan adanya dua kategori kecelakaan dalam kecelakaan kereta api yang wajib diinvestigasi KNKT yakni :

Kecelakaan Kereta Api yang wajib dilakukan investigasi Kecelakaan Transportasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 yaitu kecelakaan yang mengakibatkan :

- *Korban Jiwa, dan /atau*
- *Kerusakan atau tidak dapat beroperasinya Kereta Api yang mengakibatkan rintang jalan selama lebih dari 6 (enam) jam untuk 2 (dua) arah.*

Dirinci kembali pada PP 62/2013 pasal 7 adanya 4 jenis kejadian kecelakaan yang diinvestigasi KNKT yakni :

Kecelakaan Kereta Api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a terdiri atas :

- *Tabrakan antar Kereta Api,*
- *Kereta Api terguling,*
- *Kereta Api anjlok, dan/atau*
- *Kereta Api terbakar.*

Sehingga sesuai kedua pasal tersebut terlihat bahwa kecelakaan KA yang wajib diinvestigasi KNKT adalah 4 jenis KA (tabrakan,terguling, anjlok atau terbakar) dan dikerucutkan dengan berdasar akibat kerusakan yakni yang mengakibatkan korban jiwa dan/atau rintang jalan selama lebih dari 6 jam untuk 2 arah.

Berdasarkan peraturan diatas, kecelakaan kereta api yang diinvestigasi KNKT pada Semester II tahun 2024 tidak ada kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh KNKT. Jumlah ini menurun dari semester sebelumnya, yaitu Januari – Juni 2024 yang berjumlah 2 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta, analisis fakta penyebab paling memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi beserta rekomendasi keselamatan kepada para pihak terkait, saran tindak lanjut untuk pencegahan dan perbaikan, serta lampiran hasil investigasi dan dokumen pendukung lainnya.

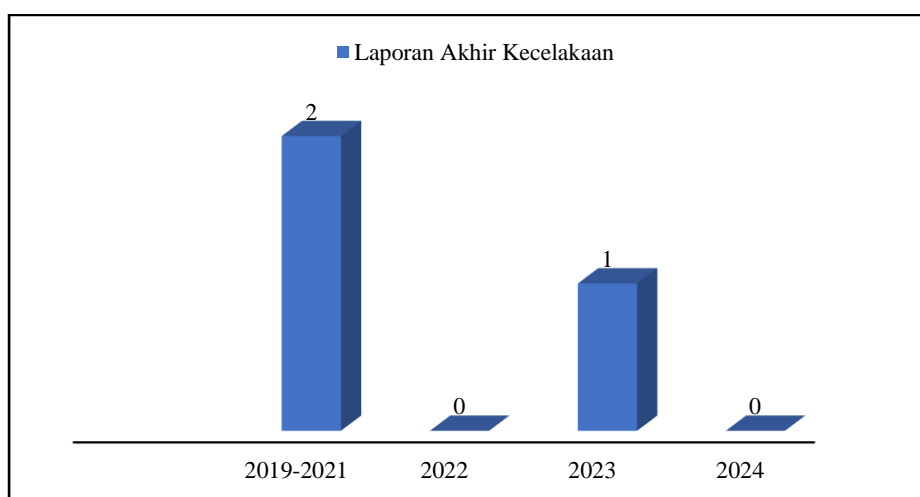
Total laporan akhir investigasi kecelakaan perkeretaapian yang dihasilkan oleh KNKT pada semester II tahun 2024 sebanyak tiga laporan akhir. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan

akhir kecelakaan kereta api yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan semester II tahun 2024.

Tabel XIX Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Juli	Agustus	September	Oktober	November	Desember	
1.	2019 - 2021	0	0	0	0	0	2	2
2.	2022	0	0	0	0	0	0	0
3.	2023	0	0	0	0	0	1	1
4.	2024	0	0	0	0	0	0	0

Grafik XIX Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada semester II tahun 2024 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- 1) Gangguan Listrik aliran atas (LAA) di DAOP I Jakarta pada tanggal 02 April 2019.
- 2) Anjlokkan KA PLB 7081C Wijayakusuma di Emplasemen St. Barat, DAOP VII Madiun pada tanggal 05 November 2019.
- 3) Anjlokkan KA 3066A (Baratahan Kosongan) di KM 5+0 petak jalan Sukamenanti – Garuntang Divre IV Tanjungkarang pada tanggal 18 Januari 2023.

3. KORBAN KECELAKAAN

Seiring dengan kejadian kecelakaan kereta api maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Pada Semester I Tahun 2022 tidak terdapat korban jiwa akibat kecelakaan kereta api berdasarkan hasil investigasi KNKT.

4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

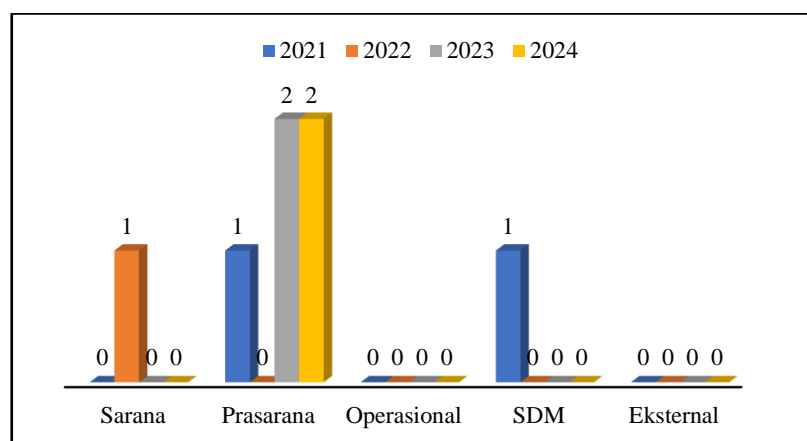
Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan kereta api berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor sarana, prasarana, operasional, SDM, dan eksternal. Total faktor penyebab utama kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh KNKT dari tahun 2021 – Semester II tahun 2024 sebanyak tujuh penyebab yang terdiri dari: penyebab prasarana sebanyak dua kecelakaan, dan penyebab SDM sebanyak satu kecelakaan.

Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab utama terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2021 – Semester II tahun 2024. Pengelompokan penyebab kecelakaan ini dilakukan terhadap hasil investigasi kecelakaan kereta api yang telah selesai dan telah ditentukan penyebab kecelakaannya.

**Tabel XX Faktor Penyebab Utama Kecelakaan KA
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Sarana	0	1	0	0	1
2.	Prasarana	1	0	2	2	5
3.	Operasional	0	0	0	0	0
4.	SDM	1	0	0	0	1
5.	Eksternal	0	0	0	0	0
Jumlah		2	1	2	2	7

**Grafik XX Faktor Penyebab Utama Kecelakaan KA
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



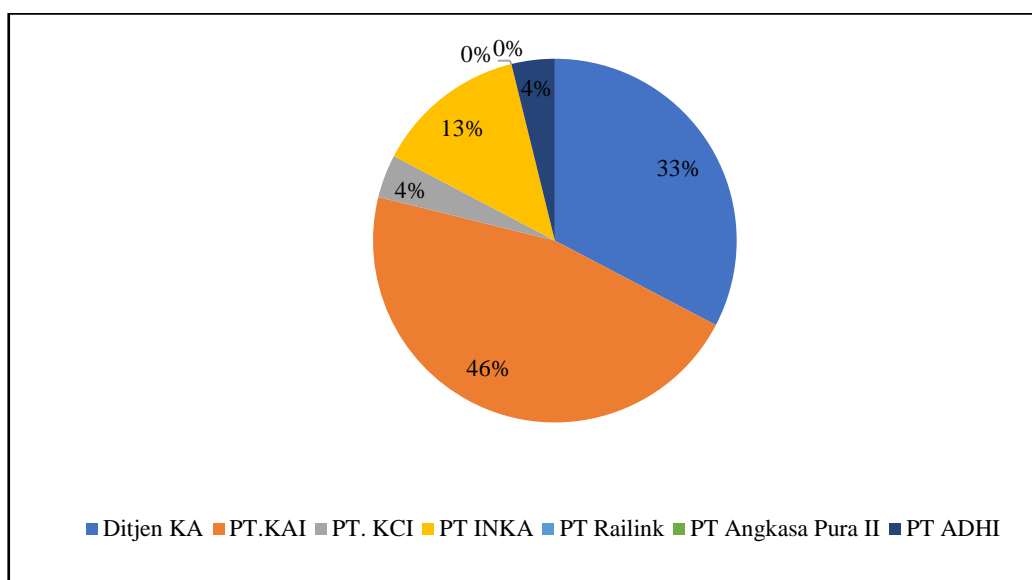
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024 tercatat sebanyak 52 rekomendasi. Rekomendasi yang paling banyak dikeluarkan KNKT sebanyak 24 rekomendasi diberikan kepada PT KAI. Berikut ini tabel dan grafik rekomendasi yang telah dikeluarkan KNKT terhadap Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024.

**Tabel XXI Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
Semester II Tahun 2024**

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2021	2022	2023	2024	
1.	Ditjen KA	7	3	2	5	17
2.	PT.KAI	10	4	3	7	24
3.	PT. KCI	0	2	0	0	2
4.	PT INKA	7	0	0	0	7
5.	PT Railink	0	0	0	0	0
6.	PT Angkasa Pura II	0	0	0	0	0
7.	PT ADHI	2	0	0	0	2
Jumlah		26	9	5	12	52

Grafik XXI Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester II Tahun 2024



6. STATUS REKOMENDASI

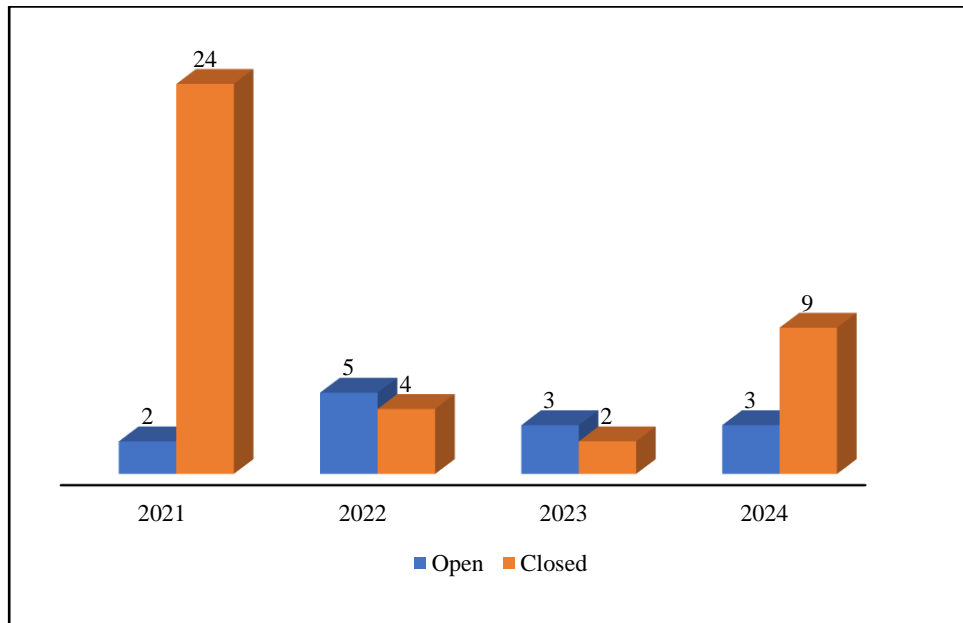
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada *stakeholder* terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. *Stakeholder* yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang diberikan serta memberikan konfirmasi atau kepada KNKT bahwa rekomendasi telah dilaksanakan. *Stakeholder* yang telah melaksanakan rekomendasi serta memberikan konfirmasi/tanggapan kepada KNKT, maka rekomendasinya ditetapkan sebagai *close*. Sedangkan rekomendasi yang belum ada tanggapan dari *stakeholder* terkait maka masih berstatus *open*.

Status rekomendasi kecelakaan Kereta Api yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari Tahun 2021 – Semester II tahun 2024 sebanyak 52 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 13 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 39 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024.

Tabel XXII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2021	26	2	24
2	2022	9	5	4
3	2023	5	3	2
4	2024	12	3	9
Total		52	13	39
PERSENTASE			25%	75%

**Grafik XXII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024**



PENUTUP

A. Kesimpulan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah melaksanakan investigasi kecelakaan yang terjadi selama Semester II tahun 2024. Dalam periode tersebut, KNKT telah menginvestigasi total 17 kecelakaan yang meliputi kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) sebanyak satu kejadian, kecelakaan pelayaran sebanyak lima kejadian, kecelakaan penerbangan sebanyak sebelas kejadian, dan tidak ada kecelakaan Kereta Api yang diinvestigasi. Terlihat penurunan sebanyak 23% dibandingkan dengan Semester I tahun 2024 yang berjumlah 22 kecelakaan.

Sejak Tahun 2021 – Semester II Tahun 2024 KNKT telah mengeluarkan sejumlah rekomendasi kepada *stakeholder* terkait untuk mencegah terulangnya kecelakaan. Hingga saat ini, total 457 rekomendasi telah diberikan oleh KNKT selama tahun 2021 hingga Semester II tahun 2024. Rekomendasi tersebut terbagi dengan proporsi 58% atau 263 rekomendasi diberikan kepada *stakeholder* moda LLAJ, 17% atau 78 rekomendasi kepada *stakeholder* moda pelayaran, 14% atau 64 rekomendasi kepada *stakeholder* moda penerbangan, dan sisanya sebanyak 11% atau 52 rekomendasi diberikan kepada *stakeholder* kereta api.

B. Saran

Laporan statistik investigasi kecelakaan Semester II Tahun 2024 yang diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ini bertujuan untuk dapat meningkatkan pelayanan informasi kepada publik, penyampaian dokumentasi secara transparan, serta akuntabel.

Laporan yang diterbitkan setiap dua kali dalam satu tahun ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan perencanaan kebijakan dalam bidang keselamatan transportasi di Indonesia. Penulis menyadari bahwa laporan ini masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari kesempurnaan. Maka dari itu penulis akan memperbaiki kualitas isi dengan berpedoman pada banyak sumber serta kritik membangun dari pembaca.