



BUKU STATISTIK



BUKU STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI **2025**

GEDUNG PERHUBUNGAN
JL. MEDAN MERDEKA TIMUR NO. 5
JAKARTA PUSAT



knkt.go.id

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 Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT Tahun 2025.

KNKT berharap agar penerbitan Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT Tahun 2025 ini dapat bermanfaat bagi semua pihak terutama dalam menyusun perencanaan dan kebijakan investigasi kecelakaan transportasi di Indonesia.

Jakarta, 2026
**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**



Dr. Ir. SOERJANTO TJAHJONO

TIM PENYUSUN DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2025

Penanggung Jawab : Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono

Pengarah :

Ketua : Wismantono, S.Psi., M.M.Tr.
Anggota : Henry Poerborianto, S.S.T., MT.M.Sc.
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
5. Endi

Sekretariat Redaksi :

Hukum Hubungan Masyarakat dan Kerjasama
Tim Data dan Informasi
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 | v |
| DAFTAR GAMBAR | vi |
| PROFIL SINGKAT | vii |
| I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN | 1 |
| 1. JENIS KECELAKAAN | 3 |
| 2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR | 4 |
| 3. KORBAN JIWA KECELAKAAN | 6 |
| 4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN | 7 |
| 5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN | 7 |
| 6. STATUS REKOMENDASI | 8 |
| II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN | 10 |
| 1. JENIS KECELAKAAN | 12 |
| 2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR | 13 |
| 3. KORBAN JIWA KECELAKAAN | 15 |
| 4. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN | 16 |
| 5. STATUS REKOMENDASI | 17 |
| III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN | 19 |
| 1. JENIS KECELAKAAN | 21 |
| 2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL | 22 |
| 3. KORBAN JIWA KECELAKAAN | 25 |
| 4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN | 25 |
| 5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN | 26 |
| 6. STATUS REKOMENDASI | 27 |
| IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API | 29 |
| 1. JENIS KECELAKAAN | 31 |
| 2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL | 32 |
| 3. KORBAN KECELAKAAN | 34 |
| 4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN | 34 |
| 5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN | 35 |
| 6. STATUS REKOMENDASI | 36 |
| V. DATA STATISTIK PENDUKUNG INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI | 38 |
| 1. STATISTIK KEPEGAWAIAN KNKT | 40 |
| 2. BIMBINGAN TEKNIS | 41 |
| 3. SOSIALISASI | 41 |

| | |
|--|----|
| 4. PERTEMUAN TINGKAT INTERNASIONAL | 43 |
| 5. KERJA SAMA..... | 43 |
| 6. SIARAN PERS | 44 |
| PENUTUP..... | 46 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| TABEL I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 3 |
| TABEL II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 5 |
| TABEL III JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN | 6 |
| TABEL IV KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ | 6 |
| TABEL V FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 7 |
| TABEL VI REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 8 |
| TABEL VII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ | 9 |
| TABEL VIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 12 |
| TABEL IX JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 14 |
| TABEL X JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN | 15 |
| TABEL XI KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL | 15 |
| TABEL XII REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 16 |
| TABEL XIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN | 17 |
| TABEL XIV JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 22 |
| TABEL XV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 24 |
| TABEL XVI JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN | 24 |
| TABEL XVII KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN | 25 |
| TABEL XVIII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN | 26 |
| TABEL XIX REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 26 |
| TABEL XX STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN | 27 |
| TABEL XXI JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 31 |
| TABEL XXII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 32 |
| TABEL XXIII LAPORAN AKHIR MODA PERKERETAAPIAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT | 33 |
| TABEL XXIV KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API | 34 |
| TABEL XXV FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KERETA API | 35 |
| TABEL XXVI REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 35 |
| TABEL XXVII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API | 36 |
| TABEL XXVIII JUMLAH PEGAWAI KNKT MENURUT UNIT KERJA DAN JENIS KELAMIN TAHUN 2025 | 40 |
| TABEL XXIX KEGIATAN SOSIALISASI INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2025 | 42 |
| TABEL XXX KEGIATAN KERJA SAMA KNKT | 43 |
| TABEL XXXI SIARAN PERS KNKT | 44 |

DAFTAR GAMBAR

| | |
|--|----|
| GRAFIK I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 4 |
| GRAFIK II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 5 |
| GRAFIK III JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN | 6 |
| GRAFIK IV KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ | 6 |
| GRAFIK V FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 7 |
| GRAFIK VI REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 8 |
| GRAFIK VII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ | 9 |
| GRAFIK VIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 13 |
| GRAFIK IX JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 14 |
| GRAFIK X JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN | 15 |
| GRAFIK XI KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL | 16 |
| GRAFIK XII REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 17 |
| GRAFIK XIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN | 18 |
| GRAFIK XIV JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 22 |
| GRAFIK XV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 24 |
| GRAFIK XVI JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT LAPORAN | 24 |
| GRAFIK XVII KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN | 25 |
| GRAFIK XVIII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN | 26 |
| GRAFIK XIX REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 27 |
| GRAFIK XX STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN | 28 |
| GRAFIK XXI JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN | 31 |
| GRAFIK XXII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 33 |
| GRAFIK XXIII JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA PERKERETAAPIAN BERDASARKAN TAHUN TERBIT | 33 |
| GRAFIK XXIV KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API | 34 |
| GRAFIK XXV FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KERETA API | 35 |
| GRAFIK XXVI REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN | 36 |
| GRAFIK XXVII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API | 37 |
| GRAFIK XXVIII JUMLAH PEGAWAI KNKT MENURUT UNIT KERJA DAN JENIS KELAMIN TAHUN 2025 | 40 |
| GRAFIK XXIX KEGIATAN SOSIALISASI INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2025 | 42 |
| GRAFIK XXX KEGIATAN KERJA SAMA KNKT | 44 |
| GRAFIK XXXI SIARAN PERS KNKT | 45 |

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 Januari 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 akuntable**” 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.

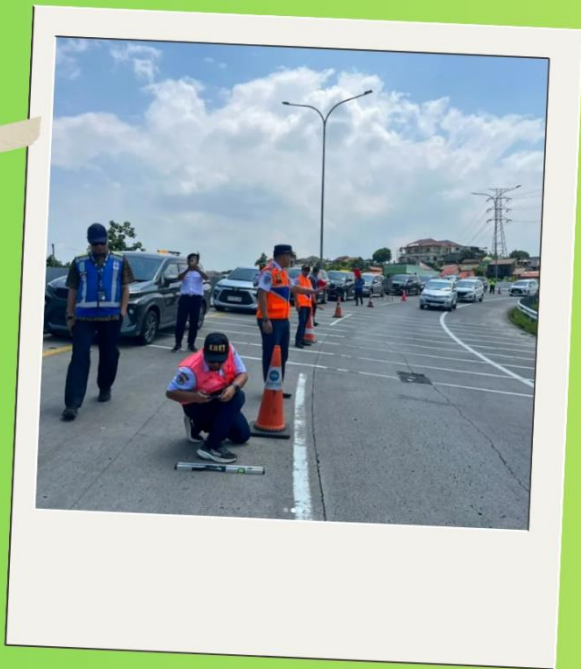
KNKT dalam melaksanakan tugasnya dengan mewujudkan visi yaitu terwujudnya keselamatan transportasi melalui pelaksanaan investigasi yang independen, obyektif dan profesional serta sejalan dengan konvensi internasional yang berlaku sedangkan misinya adalah menjaga dan meningkatkan keselamatan transportasi 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 diantaranya :

- 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.

Untuk 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. Pada penyelenggaraan angkutan umum ini yang selamat sering mengalami beberapa hambatan sehingga mengakibatkan kecelakaan. Dalam upaya meningkatkan peran dan tanggung jawab yang sangat penting, maka dalam pelaksanaan operasionalnya sering mengalami hambatan berupa kecelakaan transportasi. Kecelakaan ini akan mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Salah satu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut maka tidak hanya dilakukan fungsi pengawasan semata, maka 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 isinya adalah Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang diinvestigasi tabrakan antar kendaraan bermotor umum, antara kendaraan bermotor umum dengan kereta api atau 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 selama periode tahun 2021 – 2025 berjumlah 59 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan Tabrakan, Terbakar, dan Terguling. Pada Tahun 2025, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak sembilan kejadian dengan enam kejadian merupakan jenis kecelakaan tabrakan. Kecelakaan yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2025 ialah :

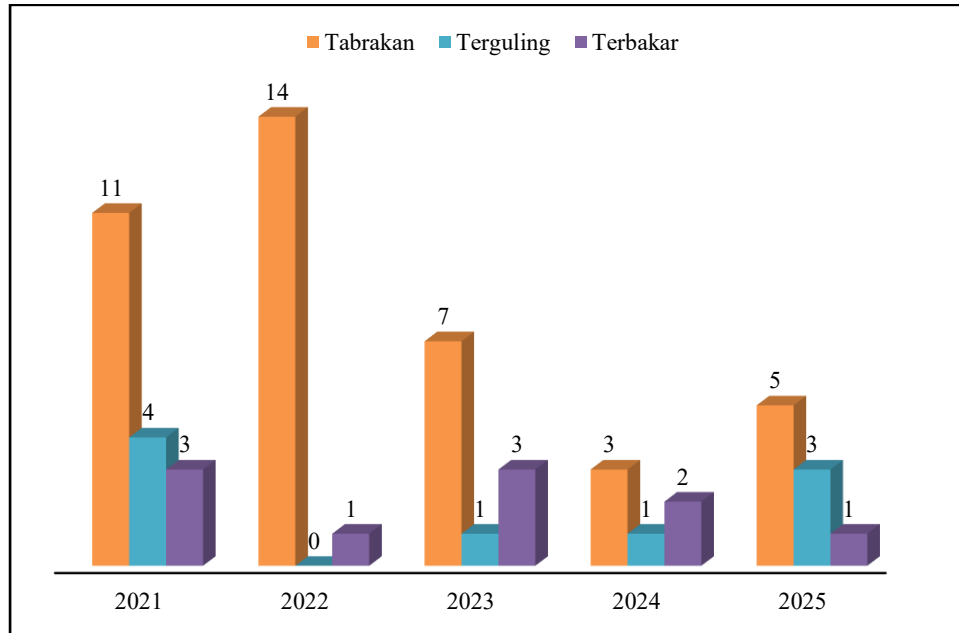
- Kecelakaan beruntun mobil bus Sakhindra Trans dengan sejumlah kendaraan di Kota Batu, Malang, Jawa Timur pada tanggal 08 Januari 2025.
- Kecelakaan tabrakan beruntun truk tronton dengan kendaraan roda empat lainnya di Gerbang Tol Ciawi 2 KM 41+300B, Kota Bogor, Provinsi Jawa Barat pada tanggal 04 Februari 2025.
- Kecelakaan tabrakan mobil penumpang DK 1157 FCL dengan mobil bus PO Rajawali S 7707 UA di Jl. Raya Pantura, Desa Duduksampeyan Kec. Duduksampeyan, Kab. Gresik, Jawa Timur, pada tanggal 10 April 2025.
- Kecelakaan mobil bus Antar Lintas Sumatera (ALS) terguling di Jl. Prof. Hamka, Kawasan Kelurahan Bukit Surungan, Kec. Pandang Panjang Barat, Kota Padang Panjang, Sumatera Barat, pada tanggal 06 Mei 2025.
- Kecelakaan tabrakan antara dump truck B 9970 BYZ dengan minibus AA 1307 OA di Jl. Bener – Maron KM 19, Bendo, Kalijambe, Kec. Bener, Kab. Purworejo, Jawa Tengah pada tanggal 07 Mei 2025.
- Kecelakaan terbakarnya mobil Listrik BYD di Palmerah, Jakarta Barat, pada tanggal 13 Mei 2025.
- Kecelakaan mobil bus pariwisata P 7221 UG di Jl. Raya Bromo, Desa Boto, Kec. Lumbang, Kab. Probolinggo, Jawa Timur pada tanggal 14 September 2025.
- Kecelakaan mobil tangki PT Pertamina Patra Niaga E 9379 YC terguling di Jl. Perintis Kemerdekaan, Kec. Cilaku, Kab. Cianjur, pada tanggal 01 November 2025.
- Kecelakaan tunggal mobil bus terguling PO Cahaya Trans di KM 420 A, Simpang Susun Krapyak Tol Semarang – Batang, Kota Semarang, Jawa Tengah pada tanggal 22 Desember 2025.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025.

**Tabel I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan
2021 – 2025**

| No. | Jenis Kecelakaan | Tahun | | | | | Total |
|--------|------------------|-------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Tabrakan | 11 | 14 | 7 | 3 | 5 | 40 |
| 2. | Terguling | 4 | 0 | 1 | 1 | 3 | 9 |
| 3. | Terbakar | 3 | 1 | 3 | 2 | 1 | 10 |
| Jumlah | | 18 | 15 | 11 | 6 | 9 | 59 |

**Grafik I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan
2021 – 2025**



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 Tahun 2025 sebanyak sembilan kecelakaan. Terlihat peningkatan 50% dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2024 yang berjumlah enam kecelakaan. Selama periode tahun 2021 – 2025 jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi tahun 2021 yaitu sebanyak 18 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai 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 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.

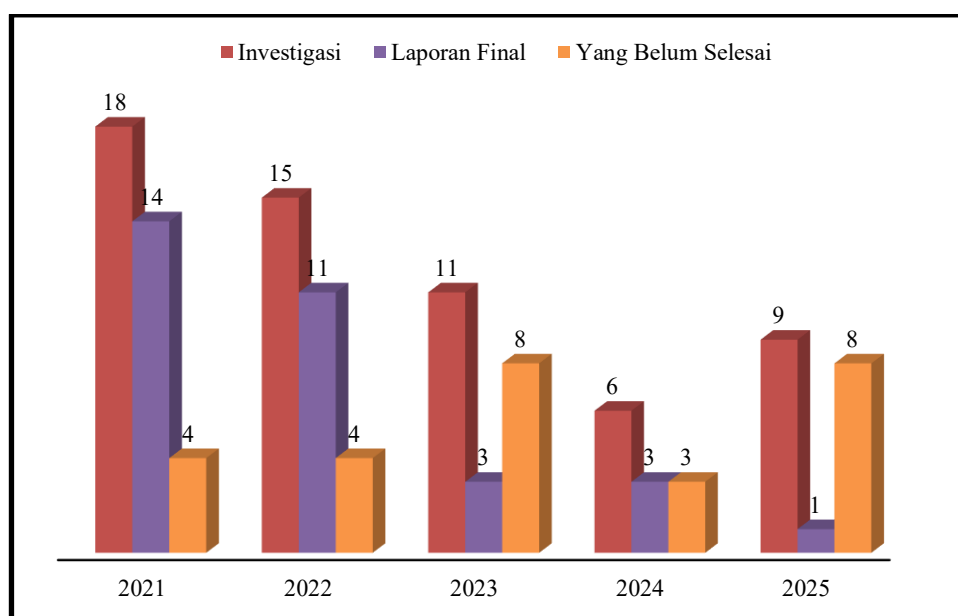
Total laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2021 – 2025 sebanyak 27 laporan akhir. Pada tahun 2024, terdapat tiga laporan investigasi kecelakaan LLAJ yang belum selesai. Sebaliknya, pada tahun 2025, hanya satu laporan yang telah diselesaikan, sementara sisanya masih dalam tahap investigasi.

Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|--------------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Investigasi | 18 | 15 | 11 | 6 | 9 | 59 |
| 2. | Laporan Final | 14 | 11 | 3 | 3 | 1 | 32 |
| 3. | Yang Belum Selesai | 4 | 4 | 8 | 3 | 8 | 27 |

Grafik II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

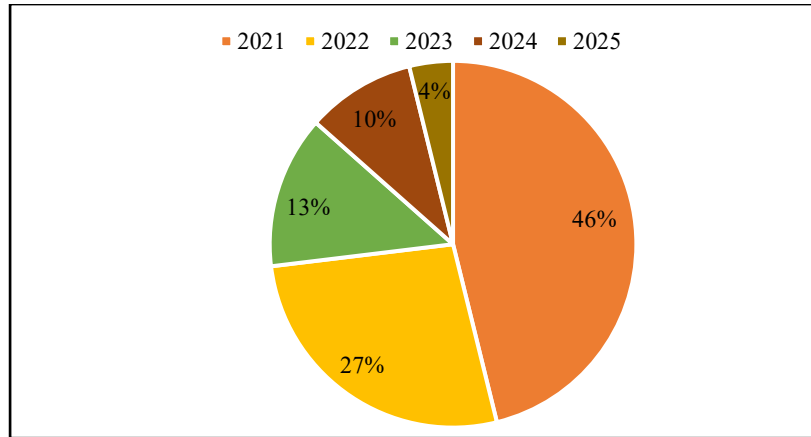


Laporan akhir moda LLAJ juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2025 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak dua laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2021 – 2025 berjumlah 52 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda LLAJ berdasarkan tahun terbit laporan 2021 – 2025.

Tabel III Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2021 – 2025

| Uraian | Tahun Terbit Laporan | | | | | Total |
|---------------|----------------------|------|------|------|------|-------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| Laporan Final | 24 | 14 | 7 | 5 | 2 | 52 |

Grafik III Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2021 – 2025



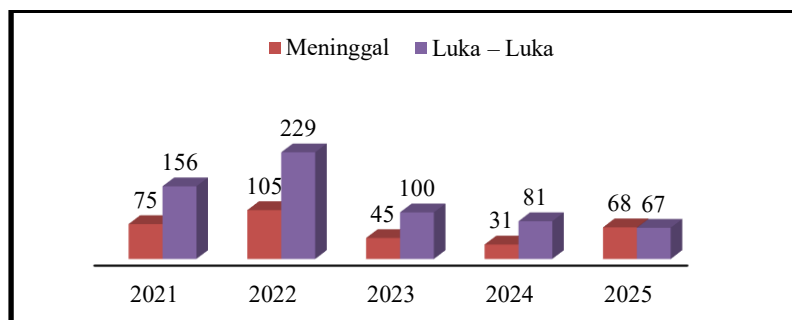
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

Pada kecelakaan LLAJ jumlah korban jiwa mengalami peningkatan dari tahun 2024 yang berjumlah 112 orang korban jiwa. Sedangkan pada tahun 2025 jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 135 korban di mana 68 orang di antaranya meninggal dunia dan 67 lainnya mengalami luka - luka. Sementara itu, jumlah korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas angkutan jalan paling banyak terjadi di Tahun 2022, yaitu sebanyak 334 orang, dimana 105 orang diantaranya meninggal dunia dan 229 orang sisanya mengalami luka - luka. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ 2021 – 2025.

Tabel IV Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-------|-------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Meninggal | 75 | 105 | 45 | 31 | 68 | 324 |
| 2. | Luka – Luka | 156 | 229 | 100 | 81 | 67 | 633 |
| Total | | 231 | 334 | 145 | 112 | 135 | 957 |

Grafik IV Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ 2021 – 2025



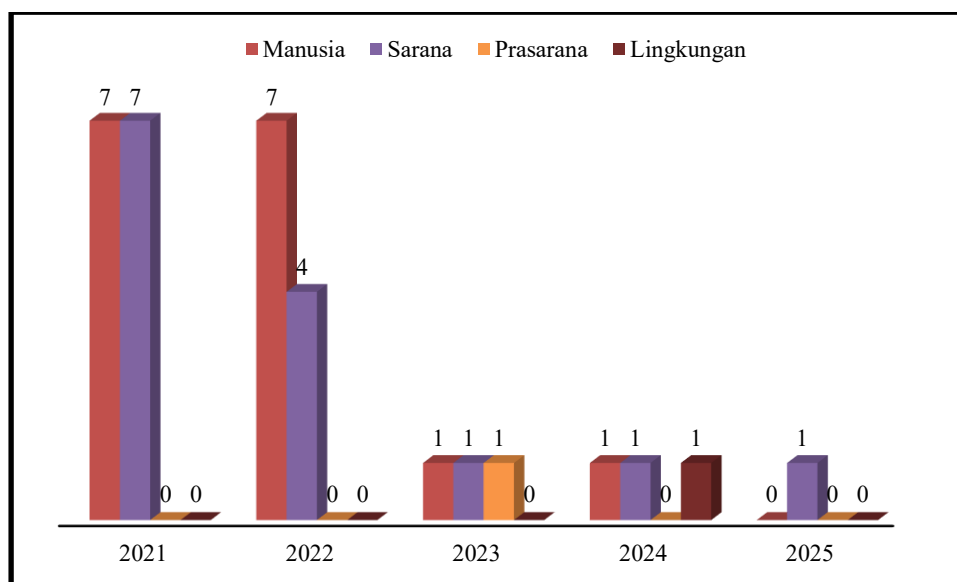
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 tahun 2021 – 2025 yaitu sebanyak 32 faktor penyebab. Faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2021 – 2025 yaitu sebanyak 16 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel V Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Faktor | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Manusia | 7 | 7 | 1 | 1 | 0 | 16 |
| 2. | Sarana | 7 | 4 | 1 | 1 | 1 | 14 |
| 3. | Prasarana | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 4. | Lingkungan | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |

Grafik V Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025



5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

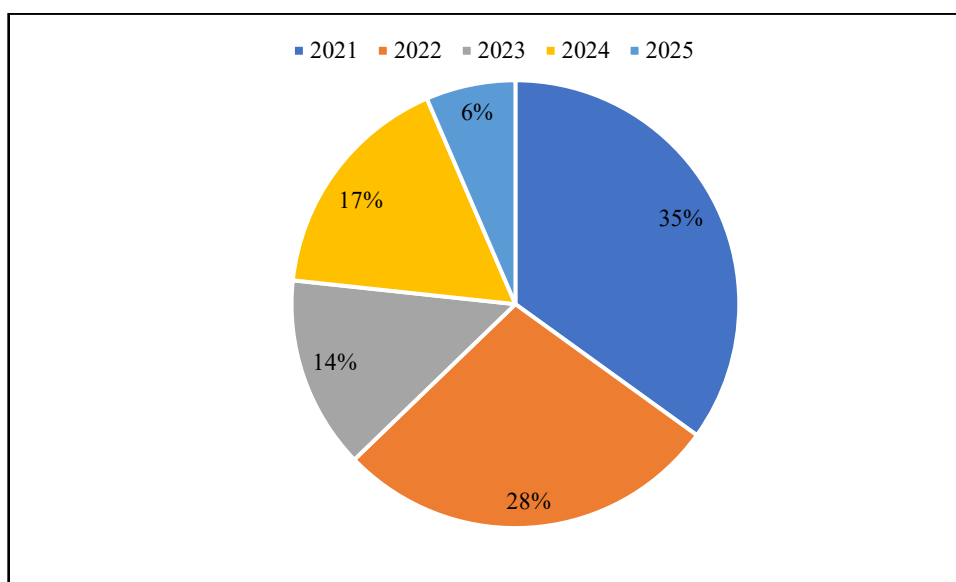
Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah pemberian dan/atau penyampaian rekomendasi dalam laporan akhir investigasi kecelakaan transportasi. Rekomendasi keselamatan dikirim kepada stakeholder untuk ditindaklanjuti. Rekomendasi yang dikeluarkan dihitung berdasarkan kategori instansi seperti terlampir pada tabel dibawah. Beberapa instansi yang termasuk kategori regulator Indonesia adalah Kementerian Perhubungan dan kementerian lainnya. Sedangkan instansi yang termasuk kedalam Kementerian PUPR diantaranya 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 – 2025 sebanyak 309 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 106 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator dikeluarkan sebanyak 82 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel VI Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|--------------|--|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Regulator Indonesia | 35 | 25 | 13 | 25 | 8 | 106 |
| 2. | Kementerian PUPR | 12 | 8 | 0 | 16 | 2 | 38 |
| 3. | Dinas Perhubungan Provinsi, Kabupaten/Kota | 16 | 4 | 1 | 0 | 0 | 21 |
| 4. | Pemerintah Daerah | 3 | 14 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| 5. | POLRI | 2 | 2 | 4 | 0 | 0 | 8 |
| 6. | BPTD | 10 | 7 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| 7. | Operator | 30 | 24 | 18 | 0 | 10 | 82 |
| 8. | KAI | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9. | Lain-Lain | 0 | 2 | 7 | 11 | 0 | 20 |
| Total | | 108 | 86 | 43 | 52 | 20 | 309 |

Grafik VI Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025



6. STATUS REKOMENDASI

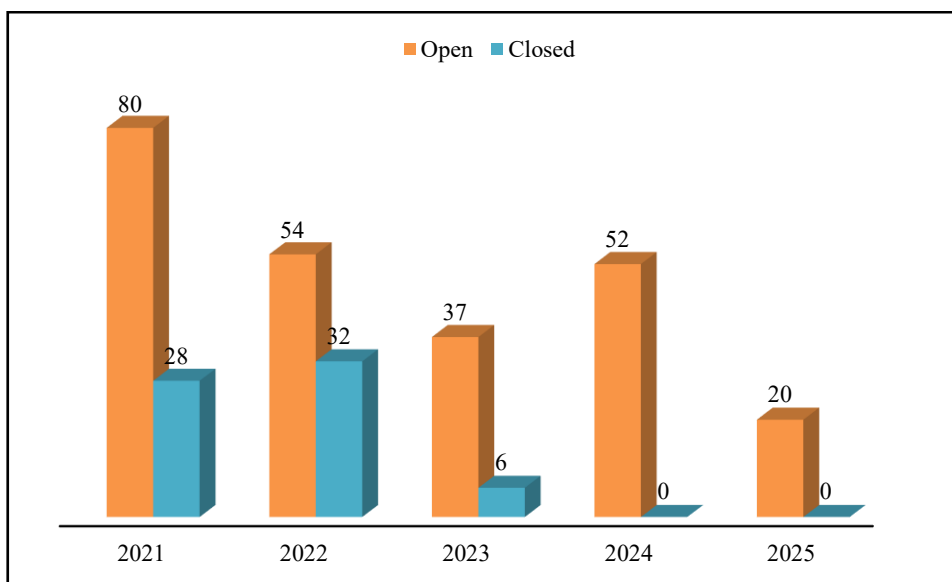
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada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

Status rekomendasi kecelakaan LLAJ yang telah dikeluarkan oleh KNKT tahun 2021 – Tahun 2025 sebanyak 309 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 243 (79%) rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 66 (21%) rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ 2021 – 2025.

**Tabel VII Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
2021 – 2025**

| No | Tahun | Jumlah Rekomendasi | Status | |
|-------------------|-------|--------------------|-------------|---------------|
| | | | <i>Open</i> | <i>Closed</i> |
| 1 | 2021 | 108 | 80 | 28 |
| 2 | 2022 | 86 | 54 | 32 |
| 3 | 2023 | 43 | 37 | 6 |
| 4 | 2024 | 52 | 52 | 0 |
| 5 | 2025 | 20 | 20 | 0 |
| Total | | 309 | 243 | 66 |
| Persentase | | | 79% | 21% |

**Grafik VII Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
2021 – 2025**



II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN



Moda pelayaran merupakan sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Mengingat 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. Disamping itu juga 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 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, maka dalam pelaksanaan operasionalnya sering mengalami hambatan berupa kecelakaan transportasi. Kecelakaan ini akan mengakibatkan kerugian material dan korban jiwa. Salah satu upaya untuk mengurangi angka kecelakaan tersebut maka tidak hanya dilakukan fungsi pengawasan semata, perlu juga dilakukan pencarian fakta (investigasi) yang berguna mencegah kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama.

Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan memasukan ke dalam Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran khususnya pada BAB XII Kecelakaan kapal serta Pencarian dan Pertolongan Pasal 256 menyatakan bahwa investigasi kecelakaan kapal dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) untuk mencari fakta guna mencegah terjadinya kecelakaan kapal dengan penyebab yang sama. KNKT adalah institusi yang diberi kewenangan untuk melakukan investigasi penyebab terjadinya kecelakaan. Investigasi dilakukan terhadap setiap kecelakaan kapal dan tidak untuk menentukan kesalahan atau kelalaian atas terjadinya kecelakaan kapal. Hasil investigasi disampaikan kepada Menteri Perhubungan yang disertai dengan rekomendasi untuk memperbaiki kebijakan yang terkait dengan sistem, sarana, dan prasarana transportasi serta sumber daya manusia.

Pada Peraturan Pemerintah Nomor 62 tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi yang 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 Tonage) untuk kapal penumpang, kapal penyeberangan dan kapal ikan; dan kecelakaan kapal dengan bobot lebih dari GT 500 (Gross Tonage) 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 kandas. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT selama periode 2021 – 2025 sebanyak 54 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan terbakar, tenggelam, tubrukan, kandas, dan lain-lain. Pada Tahun 2025, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak delapan kejadian. Adapun kecelakaan pelayaran Tahun 2025 meliputi:

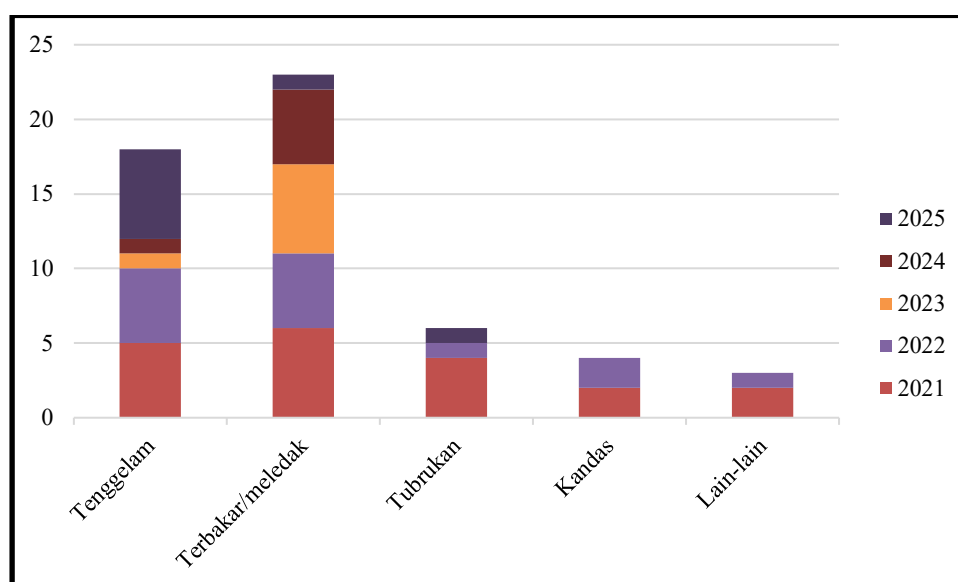
- Tenggelamnya kapal Silver Sincere di Utara Pulau Bintan, Kepulauan Riau pada tanggal 12 Januari 2025.
- Tubrukan kapal Port Link III di Dermaga VI Pelabuhan Penyeberangan Merak, Banten pada tanggal 17 Maret 2025.
- Tenggelamnya kapal Muchlisa di Penajam Balikpapan, Kalimantan Timur, pada tanggal 05 Mei 2025.
- Tenggelamnya kapal Tiga Putra di Pantai Malabero, Bengkulu pada tanggal 12 Mei 2025.
- Tenggelamnya kapal Sejahtera 20 di Jetty PT Medco Energi E&P Natuna, Kepulauan Riau pada tanggal 30 Mei 2025.
- Tenggelamnya kapal Tunu Pratama Jaya di Selat Bali pada tanggal 02 Juli 2025.
- Terbakarnya kapal Barcelona VA di Laut Sulawesi pada tanggal 20 Juli 2025.
- Tenggelamnya kapal Putri Sakinah di Selat Padar, Labuan Bajo pada tanggal 26 Desember 2025.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel VIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun | | | | | Total |
|-------|------------------|-------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Tenggelam | 5 | 5 | 1 | 1 | 6 | 18 |
| 2. | Terbakar/meledak | 6 | 5 | 6 | 5 | 1 | 23 |
| 3. | Tubrukan | 4 | 1 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| 4. | Kandas | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 5. | Lain-lain | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Total | | 19 | 14 | 7 | 6 | 8 | 54 |

Grafik VIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025



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 Tahun 2025 sebanyak delapan kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2024 yang berjumlah enam kecelakaan. Selama periode tahun 2021 – 2025 Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2021 yaitu sebanyak 19 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

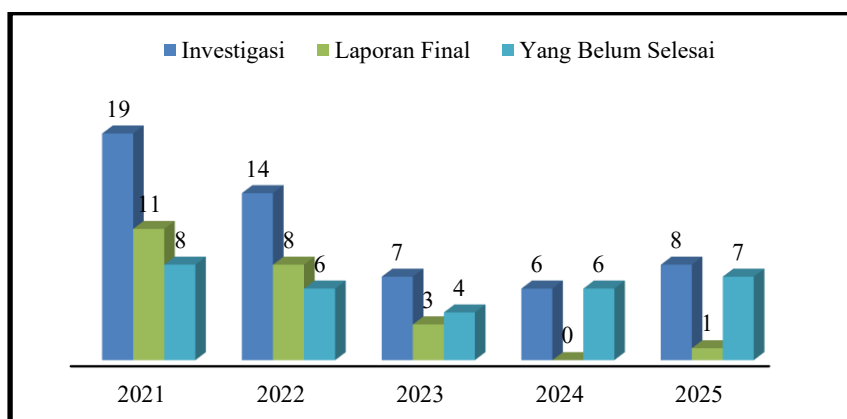
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 256 dan 257 serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat 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 kecelakaan pelayaran yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2021 – 2025 sebanyak 23 laporan. Pada kecelakaan tahun 2025 laporan akhir investigasi kecelakaan pelayaran yang belum selesai berjumlah tujuh laporan. Sedangkan kecelakaan Tahun 2024 belum ada laporan yang selesai disebabkan laporan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian.

Tabel IX Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|--------------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Investigasi | 19 | 14 | 7 | 6 | 8 | 54 |
| 2. | Laporan Final | 11 | 8 | 3 | 0 | 1 | 23 |
| 3. | Yang Belum Selesai | 8 | 6 | 4 | 6 | 7 | 31 |

Grafik IX Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

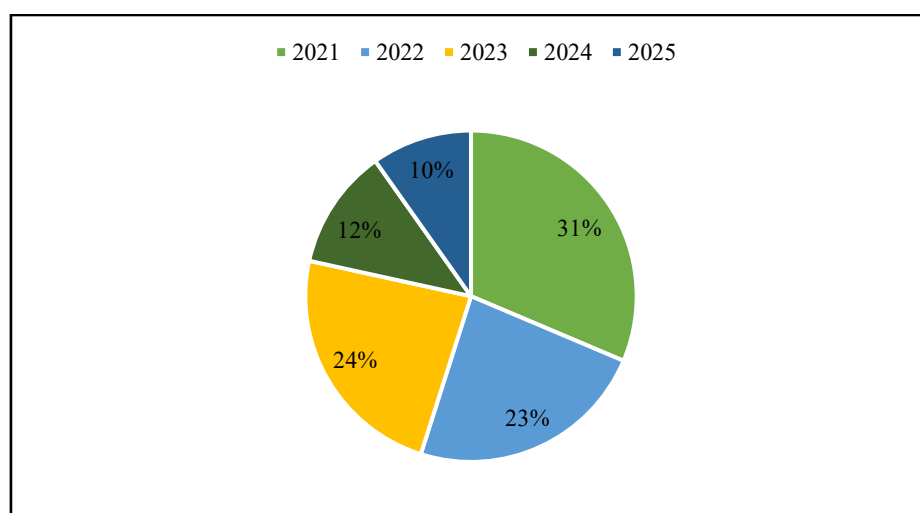


Laporan akhir moda pelayaran juga dapat diklasifikasikan menurut laporan yang terbit dalam satu tahun. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2025 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak lima laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2021 – 2025 berjumlah 51 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda pelayaran berdasarkan tahun terbit laporan 2021 – 2025.

Tabel X Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2021 – 2025

| Uraian | Tahun Terbit Laporan | | | | | Total |
|---------------|----------------------|------|------|------|------|-------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| Laporan Final | 16 | 12 | 12 | 6 | 5 | 51 |

Grafik X Jumlah Laporan Akhir Moda Pelayaran Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2021 – 2025



3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

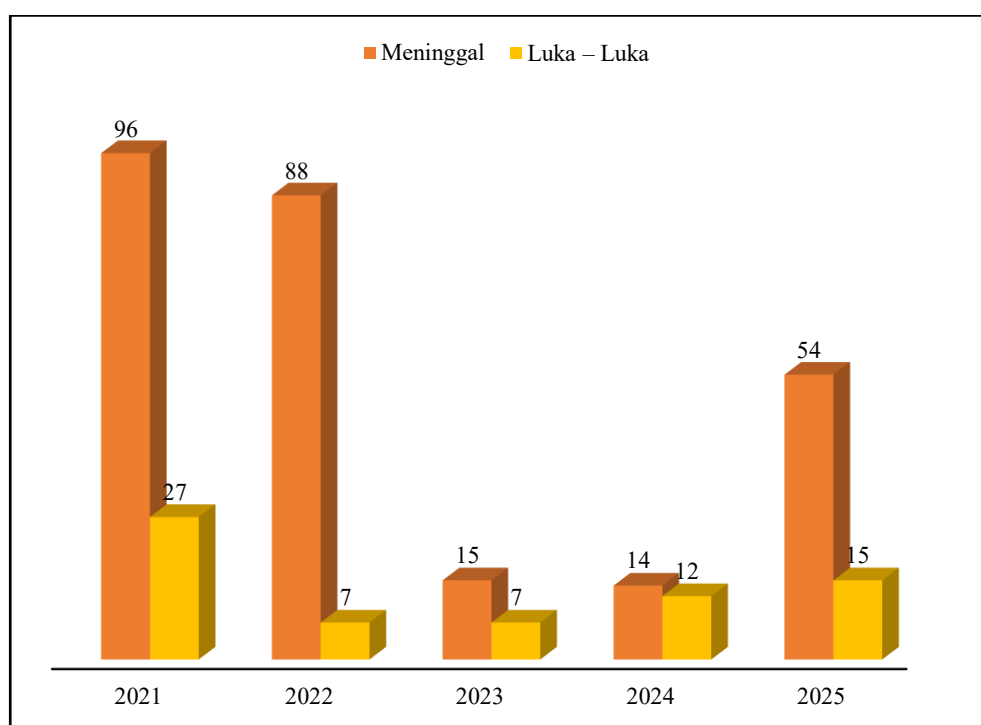
Seiring dengan kejadian kecelakaan kapal maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2025 mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya tahun 2024 yang berjumlah 26 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2025 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 69 korban yang terdiri dari korban yang meninggal sebanyak 54 jiwa dan korban yang mengalami luka-luka sebanyak 15 orang.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi pada tahun 2021 sebanyak 123 jiwa, dimana 96 orang diantaranya meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kapal 2021 – 2025.

Tabel XI Korban Jiwa Kecelakaan Kapal 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|-------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Meninggal | 96 | 88 | 15 | 14 | 54 | 267 |
| 2. | Luka – Luka | 27 | 7 | 7 | 12 | 15 | 68 |
| | Jumlah | 123 | 95 | 22 | 26 | 69 | 335 |

**Grafik XI Korban Jiwa Kecelakaan Kapal
2021 – 2025**



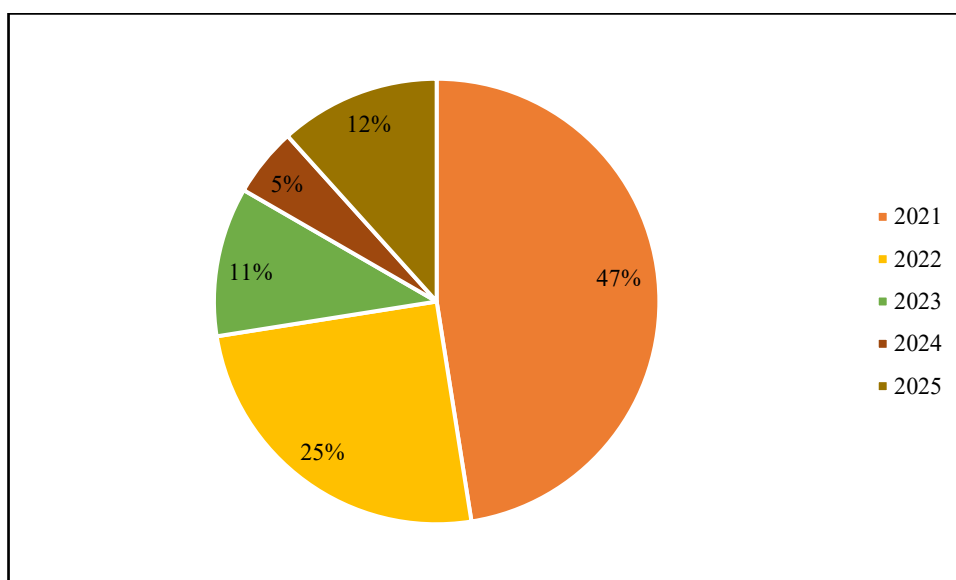
4. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

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 – 2025 sebanyak 120 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 21 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator Kapal dikeluarkan sebanyak 41 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 - 2025.

**Tabel XII Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
2021 – 2025**

| No. | Uraian | Tahun | | | | | Total |
|--------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|------------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Regulator Indonesia | 8 | 8 | 0 | 0 | 5 | 21 |
| 2. | Administrator Pelabuhan | 10 | 5 | 0 | 0 | 2 | 17 |
| 3. | BPSDM | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | Badan Klasifikasi | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 5 |
| 5. | Manajemen Pelabuhan | 2 | 0 | 1 | 1 | 2 | 6 |
| 6. | Fasilitator Pelabuhan | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7. | Pemerintah Daerah | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 4 |
| 8. | Galangan | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 9. | Operator Kapal | 19 | 11 | 2 | 4 | 5 | 41 |
| 10. | Badan SAR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11. | BMKG | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 12. | Lain - Lain | 10 | 4 | 7 | 0 | 0 | 21 |
| Total | | 57 | 30 | 13 | 6 | 14 | 120 |

**Grafik XII Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
2021 – 2025**



5. 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 *close*. Sedangkan rekomendasi yang belum ada tanggapan dari stakeholder terkait maka masih berstatus *open*.

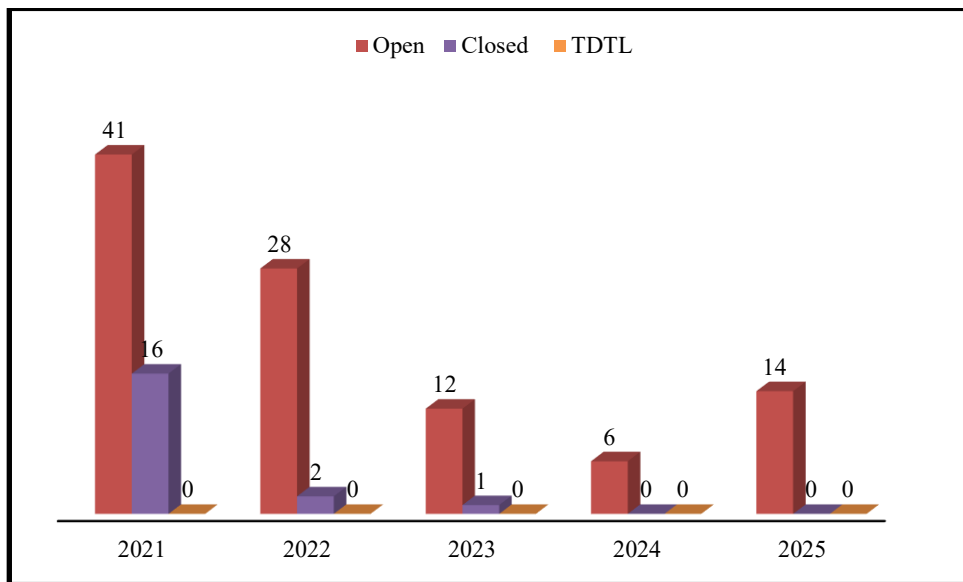
Status rekomendasi kecelakaan pelayaran yang telah dikeluarkan oleh KNKT dari tahun 2021 - 2025 sebanyak 120 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 84% rekomendasi, sedangkan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 16% rekomendasi.

Tidak ada rekomendasi dengan status TDTL (Tidak Dapat Ditindak lanjuti). Rekomendasi TDTL sesuai dengan SK Ketua KNKT Nomor : SK-KETUA KNKT 007 TAHUN 2021 tentang Rekomendasi Keselamatan Transportasi yang Tidak Dapat Ditindaklanjuti. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran 2021 – 2025.

**Tabel XIII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
2021 – 2025**

| No | Tahun | Jumlah Rekomendasi | Status | |
|-------------------|-------|--------------------|-------------|---------------|
| | | | <i>Open</i> | <i>Closed</i> |
| 1 | 2021 | 57 | 41 | 16 |
| 2 | 2022 | 30 | 28 | 2 |
| 3 | 2023 | 13 | 12 | 1 |
| 4 | 2024 | 6 | 6 | 0 |
| 5 | 2025 | 14 | 14 | 0 |
| Total | | 120 | 101 | 19 |
| Persentase | | | 84% | 16% |

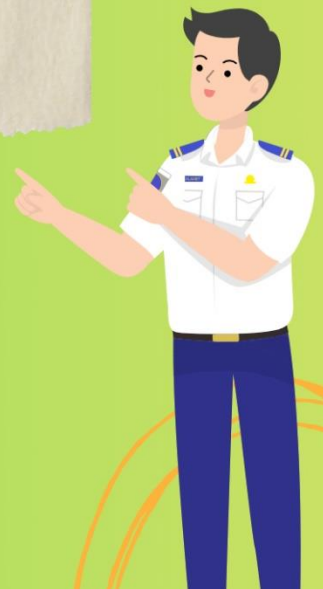
**Grafik XIII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
2021 – 2025**



III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN



P
E
N
E
R
B
A
N
G
A
N



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 upaya memenuhi tujuan dimaksud maka dalam pelaksanaannya sering mengalami kendala berupa *accident* maupun *incident* yang dialami oleh pesawat udara sehingga menimbulkan kerugian baik jiwa maupun material. Jika hal ini mengalami pembiaran, maka pada akhirnya akan menurunkan tingkat keselamatan penerbangan di Indonesia.

Sebagai usaha untuk meningkatkan keselamatan penerbangan dimana telah tertuang dalam UU Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan khususnya BAB XVI tentang Investigasi dan Penyelidikan Lanjutan Kecelakaan Pesawat Udara Pasal 357 yang menyatakan Pemerintah melakukan investigasi dan penyelidikan lanjutan mengenai penyebab setiap kecelakaan dan kejadian serius pesawat udara sipil yang terjadi di wilayah Republik Indonesia. Pelaksanaan investigasi dan penyelidikan lanjutan dilakukan oleh komite nasional yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan merupakan institusi yang independen. Komite nasional bertugas melakukan kegiatan investigasi, penelitian, penyelidikan lanjutan, laporan akhir dan memberikan rekomendasi dalam rangka mencegah terjadinya kecelakaan dengan penyebab yang sama. Rekomendasi wajib dan segera ditindaklanjuti oleh para pihak terkait. Komite nasional wajib melaporkan segala perkembangan dan hasil investigasinya kepada Menteri Perhubungan.

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*) dimana 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 selama periode 2021 - 2025 berjumlah 105 kejadian yang meliputi jenis kecelakaan: *accident* dan *serious incident*. Pada Tahun 2025, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak 19 kejadian. Adapun kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi KNKT Tahun 2025 yang merupakan kategori *accident* meliputi:

- *Accident* Akademi Penerbangan Indonesia Banyuwangi PK-BYK di *Coastline South of Banyuwangi Airport*, Jawa Timur pada tanggal 04 Februari 2025.
- *Accident National Utility Helicopter* PK-URT di Wiladatika Airstrip, Cibubur pada tanggal 22 April 2025.
- *Accident Agronusa Dirgantara* PK-ITA di Indo Lampung Perkasa Airstrip, Lampung pada tanggal 26 April 2025.
- *Accident Garuda Indonesia* PK-GFR di Enroute WAMM-WIII Bandar Udara Sam Ratulangi, Manado, pada tanggal 06 Juli 2025.
- *Accident Aviasi Puncak Papua* PK-PPI di Bandar Udara Ilaga, Papua, pada tanggal 25 Agustus 2025.
- *Accident Smart Cakrawala Aviation* PK-SNU di Bandar Udara Mozes Kilangin, Timika pada tanggal 25 Agustus 2025.
- *Accident Eastindo* PK-RGH di Mentewe Area, Kalimantan Tengah pada tanggal 01 September 2025.
- *Accident Intan Angkasa Air Service* PK-IWS di Kabupaten Puncak, Papua, pada tanggal 10 September 2025.
- *Accident Smart Cakrawala Aviation* PK-SNA di Bandar Udara Tiom, Papua pada tanggal 11 Oktober 2025.
- *Accident Wirasada Sapanta Utama (Wise Air)* PK-WMP di Kabupaten Karawang, Jawa Barat pada tanggal 21 November 2025.

Berikut kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT Tahun 2021 dengan kategori *Serious Incident* meliputi:

- *Serious Incident Garuda Indonesia* PK-GMC di Enroute from Aceh to Jakarta pada tanggal 27 Januari 2025.
- *Serious incident Airfast Indonesia* PK-OAM di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Denpasar, Bali pada tanggal 08 Maret 2025.
- *Serious incident Jet Star Asia* 9V-JSK di Bandar Udara Internasional Juanda, Surabaya, Jawa Timur pada tanggal 19 Mei 2025.
- *Serious incident Smart Cakrawala Aviation* PK-SNV di *Douw Aturure Airport Nabire*, Papua pada tanggal 10 Juni 2025.
- *Serious incident Wings Abadi Airlines* PK-WJZ di Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan, Balikpapan pada tanggal 23 Juni 2025.

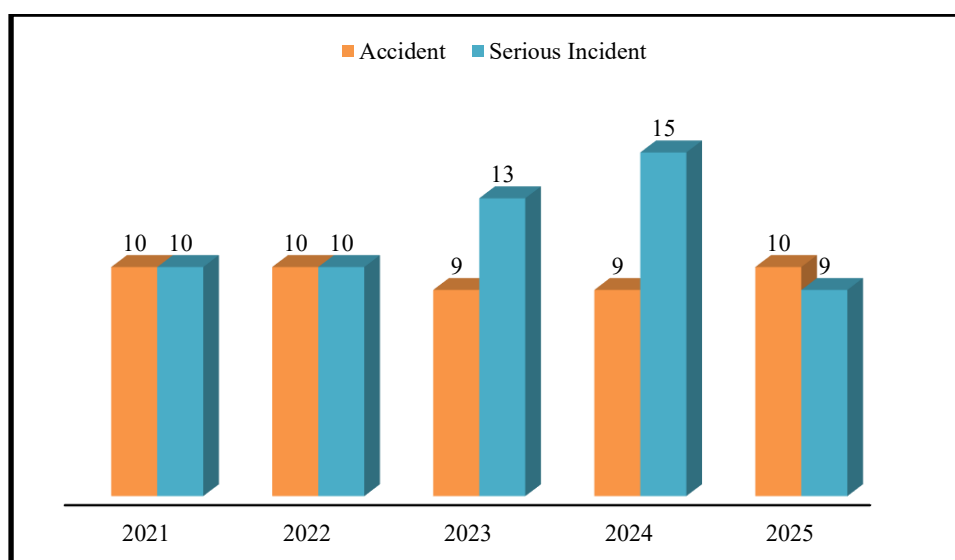
- *Serious incident* Pelita Air Services PK-PWJ di Bandara Sultan Syarif Kasim II, Pekanbaru, Riau pada tanggal 28 Juni 2025.
- *Serious Incident* Alda Air PK-DLA di Mulia Airstrip, Papua pada tanggal 10 Juli 2025.
- *Serious Incident* Akademi Penerbangan Indonesia Banyuwangi PK-APO di Bandar Udara Banyuwangi, Jawa Timur pada tanggal 16 September 2025.
- *Serious Incident* Yayasan Pelayanan Penerbangan Tariku PK-RBP di Baya Biru Airstrip, Nabire pada tanggal 13 November 2025.

Kecelakaan pesawat udara yang diinvestigasi paling banyak terjadi pada tahun 2024, yaitu sebanyak 24 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel XIV Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun | | | | | Total |
|--------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | <i>Accident</i> | 10 | 10 | 9 | 9 | 10 | 48 |
| 2. | <i>Serious Incident</i> | 10 | 10 | 13 | 15 | 9 | 57 |
| Jumlah | | 20 | 20 | 22 | 24 | 19 | 105 |

Grafik XIV Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025



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 Tahun 2025 sebanyak 19 kecelakaan. Selama periode 2021 – 2025 kategori kecelakaan *Serious Incident* merupakan kategori dengan jumlah kecelakaan terbanyak yaitu 105 kejadian.

b. Laporan Akhir

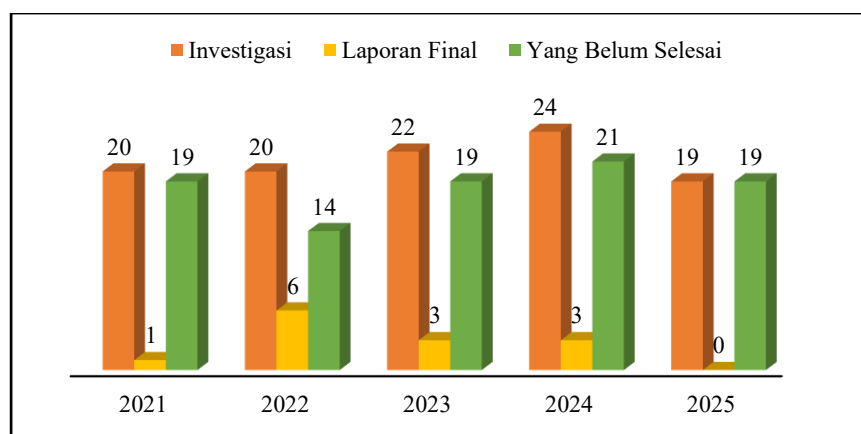
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 01 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta, 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 penerbangan yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2021 – 2025 sebanyak 13 laporan. Pada kecelakaan tahun 2025 belum terdapat laporan yang sudah final, disebabkan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda penerbangan yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel XV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|--------------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Investigasi | 20 | 20 | 22 | 24 | 19 | 105 |
| 2. | Laporan Final | 1 | 6 | 3 | 3 | 0 | 13 |
| 3. | Yang Belum Selesai | 19 | 14 | 19 | 21 | 19 | 92 |

Grafik XV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

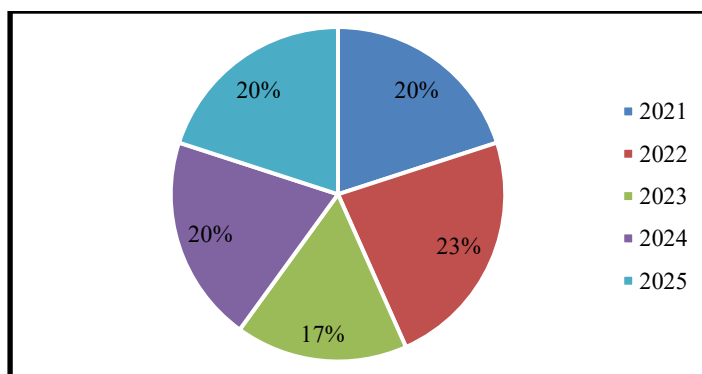


Laporan akhir moda penerbangan juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan oleh KNKT pada Tahun 2025 tidak mengalami peningkatan yang signifikan dari tahun sebelumnya, yaitu sebanyak enam laporan. Total laporan akhir yang dihasilkan KNKT selama periode 2021 – 2025 berjumlah 30 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda penerbangan yang terbit selama periode 2021 – 2025.

Tabel XVI Jumlah Laporan Akhir Moda Penerbangan Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2021 – 2025

| Uraian | Tahun Terbit Laporan | | | | | Total |
|---------------|----------------------|------|------|------|------|-------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| Laporan Final | 6 | 7 | 5 | 6 | 6 | 30 |

Grafik XVI Jumlah Laporan Akhir Moda Penerbangan Berdasarkan Tahun Terbit Laporan 2021 – 2025



3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

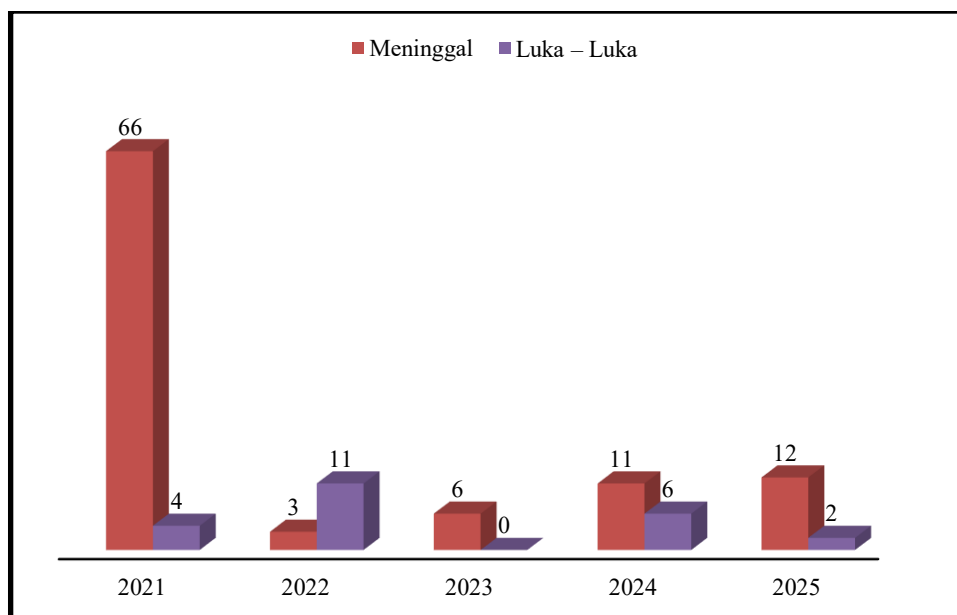
Seiring dengan kejadian kecelakaan pesawat udara maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Tahun 2025 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya yang berjumlah 17 orang korban jiwa. Sedangkan pada Tahun 2025 jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 14 orang korban jiwa dimana 12 orang meninggal dunia dan 2 orang mengalami luka - luka.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan penerbangan paling banyak terjadi di tahun 2021 yang berjumlah 70 orang, dimana 66 orang diantaranya meninggal dunia dan 4 orang mengalami luka - luka. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan 2021 - 2025.

**Tabel XVII Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan
2021 – 2025**

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|-------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Meninggal | 66 | 3 | 6 | 11 | 12 | 98 |
| 2. | Luka – Luka | 4 | 11 | 0 | 6 | 2 | 23 |
| | Jumlah | 70 | 14 | 6 | 17 | 14 | 121 |

**Grafik XVII Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan
2021 – 2025**



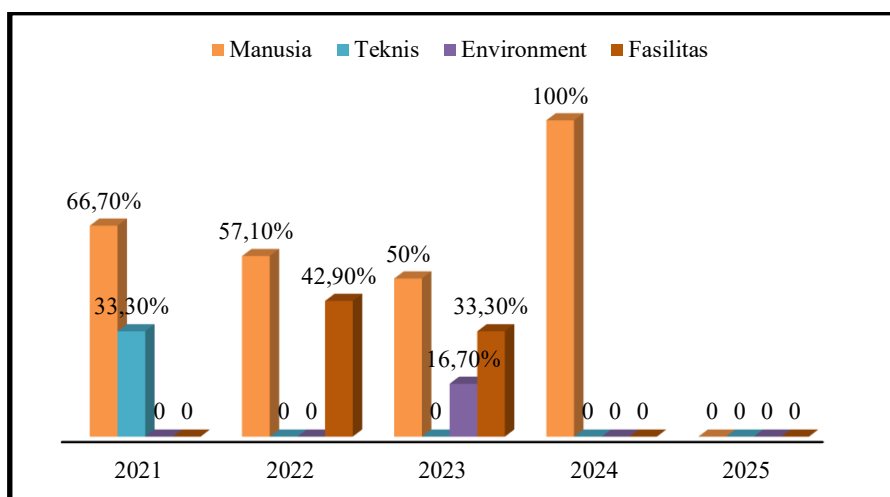
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan penerbangan berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor manusia, teknis, lingkungan (*environment*), dan fasilitas. Persentase faktor penyebab utama kecelakaan penerbangan paling dominan yang diinvestigasi oleh KNKT dari tahun 2021 - 2025 adalah faktor manusia. Pada Tahun 2025 belum ditemukan factor penyebab utama kecelakaan disebabkan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan 2021 – 2025.

**Tabel XVIII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan
2021 - 2025**

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | |
|-----|-------------|---------------------------|-------|-------|------|------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
| 1. | Manusia | 66,7% | 57,1% | 50% | 100% | 0 |
| 2. | Teknis | 33,3% | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. | Environment | 0 | 0 | 16,7% | 0 | 0 |
| 4. | Fasilitas | 0 | 42,9% | 33,3% | 0 | 0 |

**Grafik XVIII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan
2021 – 2025**



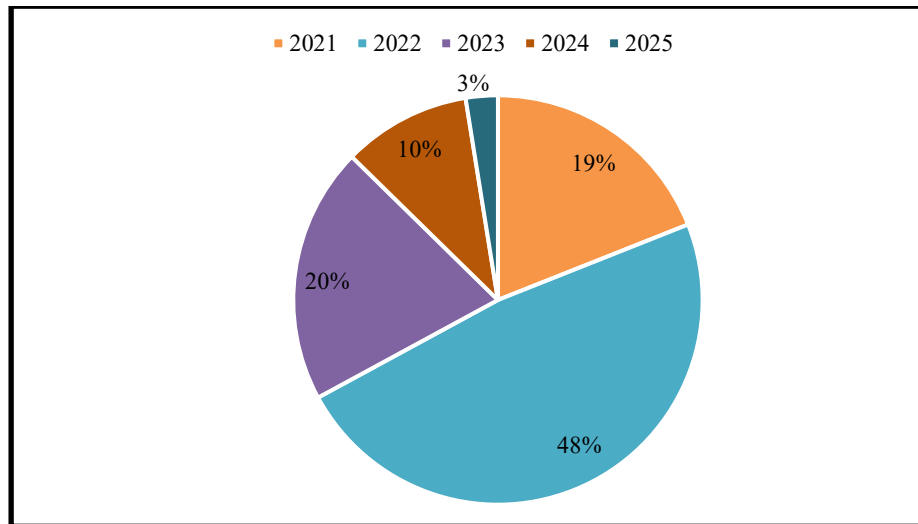
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

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 penerbangan Tahun 2021 – 2025 sebanyak 79 rekomendasi. Rekomendasi terbanyak dikeluarkan kepada operator pesawat sebanyak 51 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik penerima rekomendasi kecelakaan penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2021 – 2025.

**Tabel XIX Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
2021 – 2025**

| No. | Unit Kerja | Tahun | | | | | Total |
|--------|--|-------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Ditjen Hubud | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 8 |
| 2. | Operator Pesawat | 13 | 26 | 6 | 6 | 0 | 51 |
| 3. | Airnav | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 4 |
| 4. | Operator bandara | 0 | 4 | 3 | 0 | 0 | 7 |
| 5. | Organisasi Perawatan Pesawat Udara | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. | Penyedia Ground Handling | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 7. | Otoritas Penerbangan Sipil Luar Negeri | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 8. | Pabrik Pesawat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 9. | Lembaga Lain | 0 | 2 | 3 | 2 | 0 | 7 |
| Jumlah | | 15 | 38 | 16 | 8 | 2 | 79 |

Grafik XIX Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025



6. STATUS REKOMENDASI

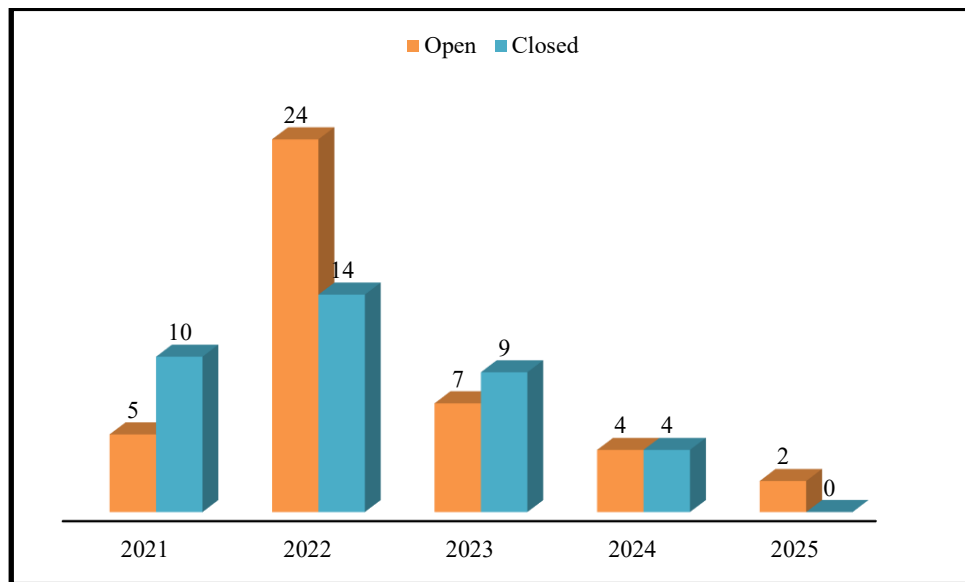
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada KNKT bahwa rekomendasi telah dilaksanakan. Stakeholder yang telah melaksanakan rekomendasi serta memberikan konfirmasi/tanggapan kepada KNKT, maka rekomendasinya ditetapkan *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 - 2025 sebanyak 74 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 39 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 35 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2021 – 2025.

Tabel XX Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan 2021 – 2025

| No | Tahun | Jumlah Rekomendasi | Status | |
|-------------------|-------|--------------------|-------------|---------------|
| | | | <i>Open</i> | <i>Closed</i> |
| 1 | 2021 | 15 | 5 | 10 |
| 2 | 2022 | 38 | 24 | 14 |
| 3 | 2023 | 16 | 7 | 9 |
| 4 | 2024 | 8 | 4 | 4 |
| 5 | 2025 | 2 | 2 | 0 |
| Total | | 79 | 42 | 37 |
| PERSENTASE | | | 53% | 47% |

**Grafik XX Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
2021 – 2025**



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.

Pengguna moda kereta api semakin hari semakin banyak dalam memenuhi kebutuhan transportasi dikarenakan moda transportasi ini mampu menekan biaya angkut, alokasi waktu tempuh yang dapat diprediksi dan memiliki faktor keselamatan yang tinggi. Operator berusaha maksimal untuk memenuhi tingginya permintaan moda transportasi kereta api. Pemenuhan kebutuhan moda kereta api sebaiknya tidak hanya menitikberatkan pada peningkatan pada sarana dan prasarana saja akan tetapi juga pada faktor keselamatan baik ketika berada di dalam rangkaian kereta api maupun di dalam stasiun. Salah satu dampak yang akan terjadi apabila tidak dibarengi oleh peningkatan faktor keselamatan transportasi adalah peningkatan angka kecelakaan.

Dalam UU Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, pada BAB XIV Pemeriksaan dan Penelitian Kecelakaan Kereta Api pada Pasal 175 dan 176 dimana 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. Total kecelakaan kereta api yang diinvestigasi oleh KNKT selama tahun 2021 – 2025 berjumlah 19 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan anjlok, tabrakan, terbakar, dan lain – lain. Pada Tahun 2025, jumlah kecelakaan yang diinvestigasi KNKT sebanyak dua kecelakaan yang merupakan jenis kecelakaan anjlok dan tabrakan. Kecelakaan yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2025 yaitu :

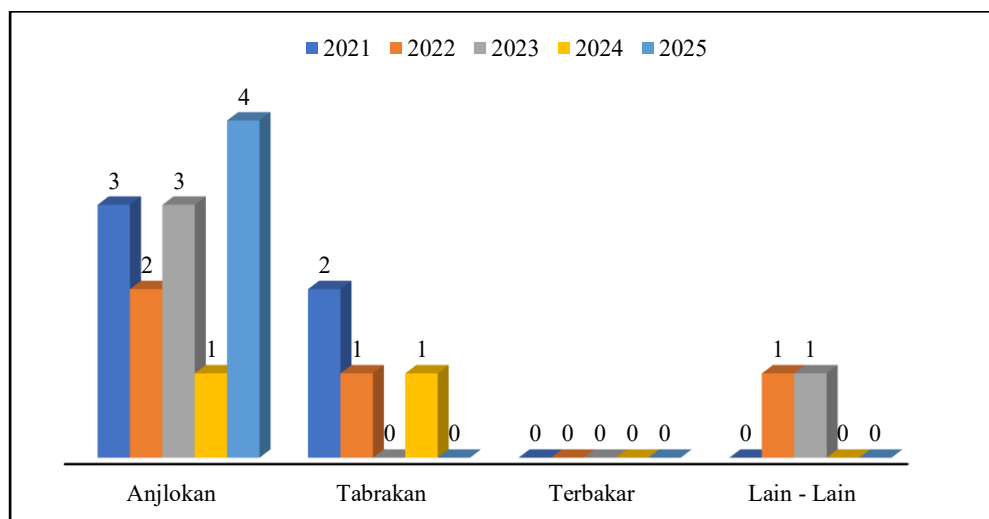
- Anjlok KA 3335F (Bara Simpang) di Km 407+7/8 emplasemen Stasiun Banarsari (Bji), Divre III Palembang Sumatera Selatan pada tanggal 23 Juni 2025.
- Anjlok KA 1 Argo Bromo Anggrek di Emplasemen Stasiun Pegadenbaru, DAOP 3 Cirebon pada tanggal 1 Agustus 2025.
- Anjlok KA 1189 (CL Boo-Jakk) di Jalur IX Emplasemen Km 0+300/400, Jakarta Kota pada tanggal 05 Agustus 2025.
- Anjlok KA 58F (Purwojaya GMR-KYA) di Lengkung No. 11 antara Stasiun Lemahabang – Stasiun Kedunggedeh, DAOP 1 Jakarta pada tanggal 25 Oktober 2025.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel XXI Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|--------|-------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Anjlok | 3 | 2 | 3 | 1 | 4 | 13 |
| 2. | Tabrakan | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 |
| 3. | Terbakar | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | Lain - Lain | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| Jumlah | | 5 | 4 | 4 | 2 | 4 | 19 |

Grafik XXI Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan 2021 – 2025



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, jumlah kecelakaan kereta api yang diinvestigasi KNKT pada Tahun 2025 sebanyak empat kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari tahun sebelumnya, tahun 2024 yang berjumlah dua kecelakaan.

b. Laporan Akhir

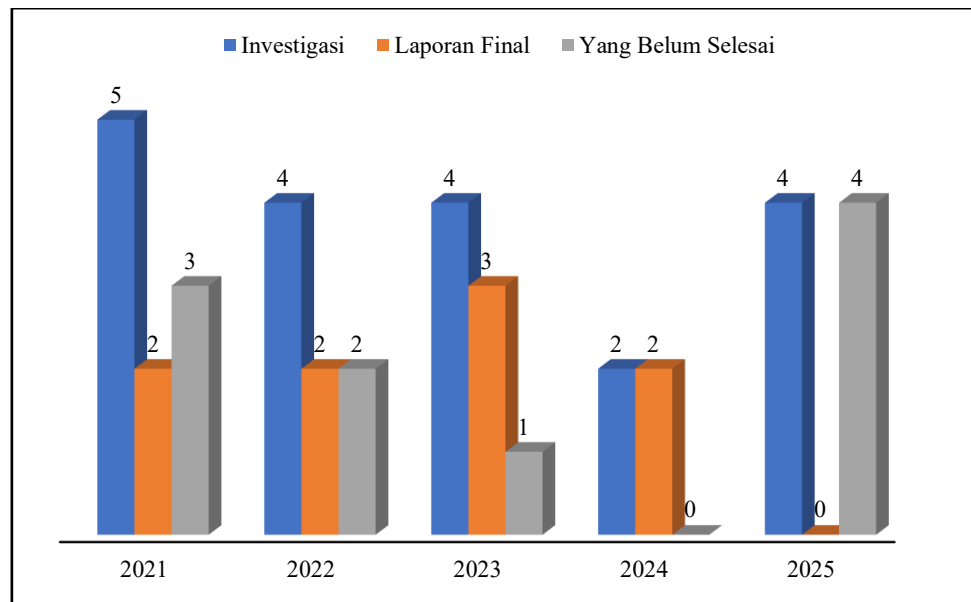
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi 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 yang dihasilkan oleh KNKT selama periode tahun 2021 – 2025 sebanyak 19 laporan akhir. Tahun 2025 belum terdapat laporan final disebabkan masih dalam proses investigasi. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan kereta api yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2021 – 2025.

Tabel XXII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|--------------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Investigasi | 5 | 4 | 4 | 2 | 4 | 19 |
| 2. | Laporan Final | 2 | 2 | 3 | 2 | 0 | 9 |
| 3. | Yang Belum Selesai | 3 | 2 | 1 | 0 | 4 | 10 |

Grafik XXII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025

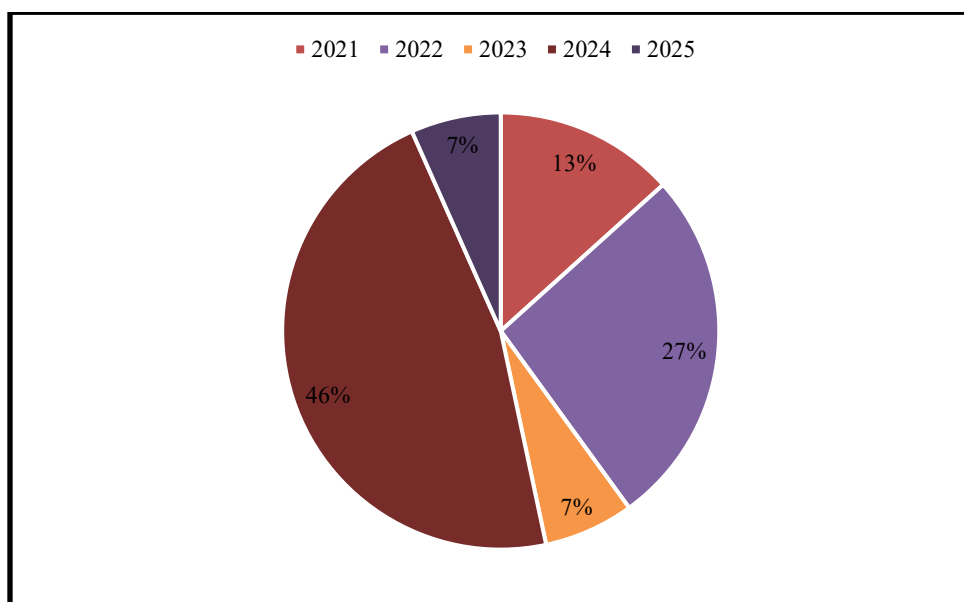


Laporan akhir moda kereta api juga dapat diklasifikasikan menurut tahun terbit laporan. Jumlah laporan akhir yang dihasilkan KNKT pada Tahun 2025 berjumlah satu laporan. Jumlah ini mengalami penurunan dari tahun sebelumnya, tahun 2024 yang berjumlah tujuh laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir moda kereta api yang terbit selama periode 2021 – 2025.

Tabel XXIII Laporan Akhir Moda Perkeretaapian Berdasarkan Tahun Terbit 2021 – 2025

| Uraian | Tahun Terbit Laporan | | | | | Total |
|---------------|----------------------|------|------|------|------|-------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| Laporan Final | 2 | 4 | 1 | 7 | 1 | 15 |

Grafik XXIII Jumlah Laporan Akhir Moda Perkeretaapian Berdasarkan Tahun Terbit 2021 – 2025



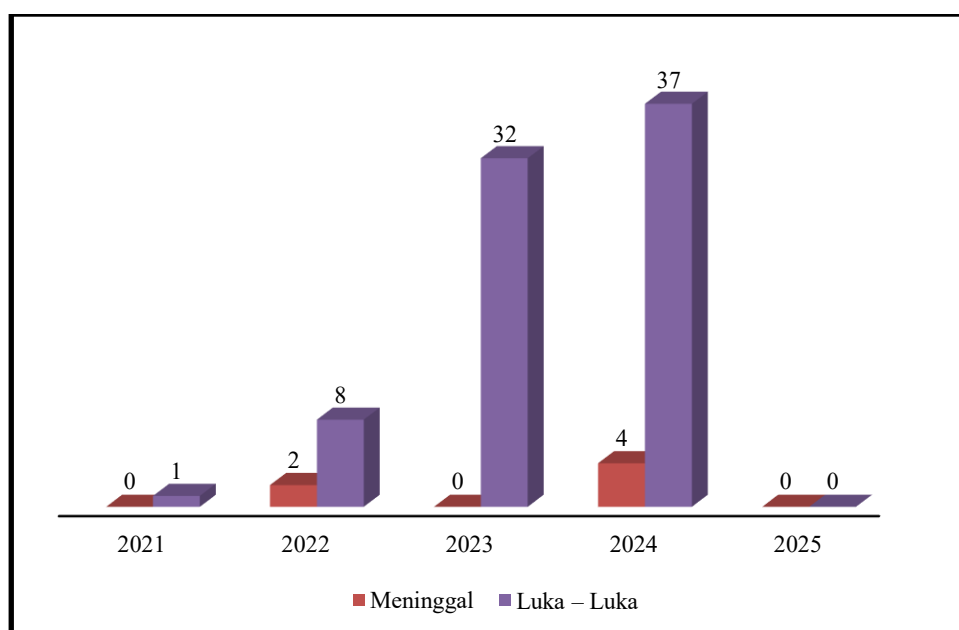
3. KORBAN KECELAKAAN

Pada kecelakaan perkeretaapian jumlah korban jiwa mengalami penurunan yang signifikan dibandingkan tahun sebelumnya, tahun 2024 yang berjumlah 41 korban jiwa. Sedangkan pada tahun 2025 tidak ada korban jiwa kecelakaan kereta api yang di investigasi oleh KNKT. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kereta api 2021 – 2025.

**Tabel XXIV Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api
2021 – 2025**

| No. | Uraian | Tahun Kejadian Kecelakaan | | | | | Total |
|-----|-------------|---------------------------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Meninggal | 0 | 2 | 0 | 4 | 0 | 6 |
| 2. | Luka – Luka | 1 | 8 | 32 | 37 | 0 | 78 |

**Grafik XXIV Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api
2021 - 2025**



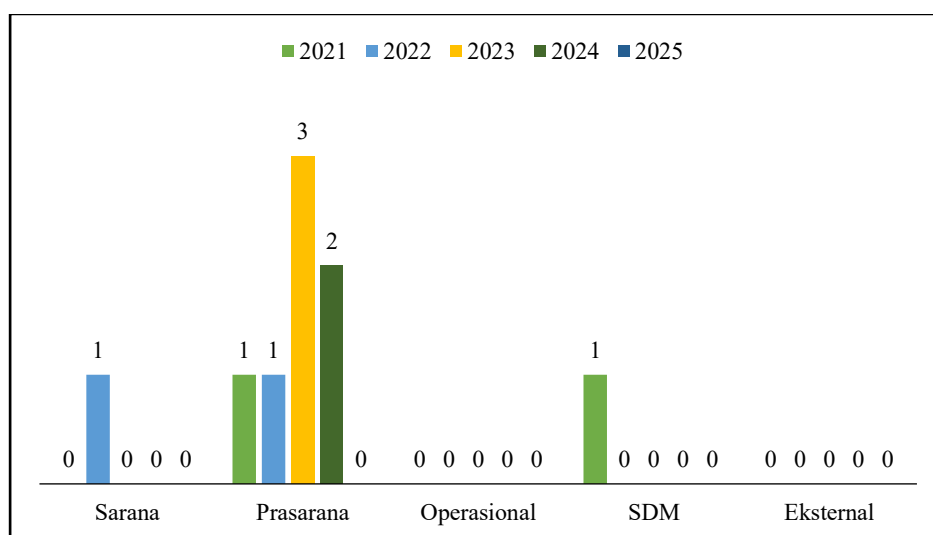
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 - 2025 sebanyak 19 penyebab yang terdiri dari: penyebab sarana sebanyak 8 kecelakaan, dan penyebab prasarana sebanyak 10 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab utama terhadap kecelakaan kereta api 2021 – 2025. Pengelompokan penyebab kecelakaan ini dilakukan terhadap hasil investigasi kecelakaan kereta api yang telah selesai dan telah ditentukan penyebab kecelakaannya.

**Tabel XXV Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Kereta Api
2021 – 2025**

| No. | Uraian | Tahun | | | | | Total |
|-----|-------------|-------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Sarana | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 2. | Prasarana | 1 | 1 | 3 | 2 | 0 | 7 |
| 3. | Operasional | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4. | SDM | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 5. | Eksternal | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Jumlah | 2 | 2 | 3 | 2 | 0 | 9 |

**Grafik XXV Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Kereta Api
2021 - 2025**



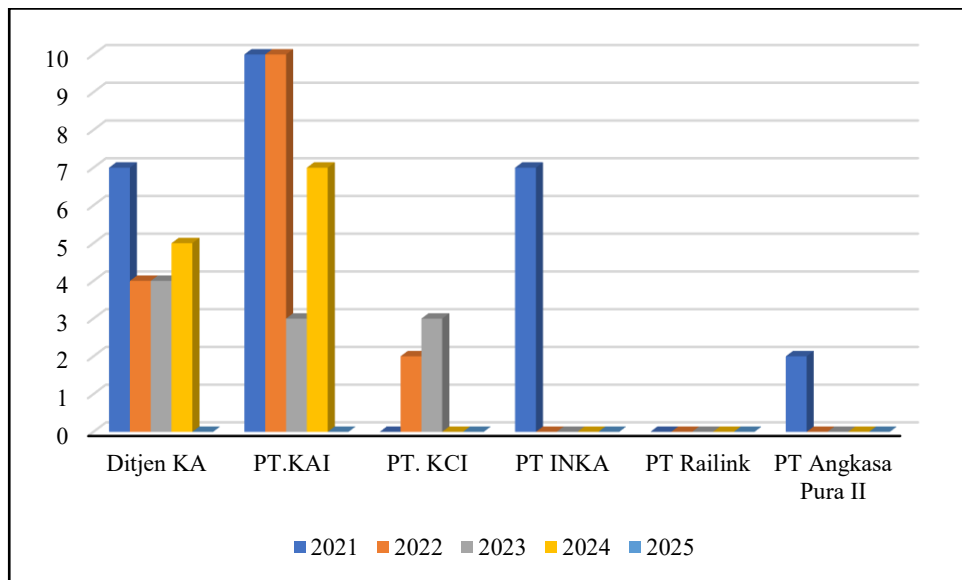
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

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 - 2025 sebanyak 64 rekomendasi. Rekomendasi yang paling banyak dikeluarkan KNKT sebanyak 30 rekomendasi diberikan kepada PT KAI. Berikut ini tabel dan grafik rekomendasi yang telah dikeluarkan KNKT terhadap Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025.

**Tabel XXVI Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan
2021 – 2025**

| No. | Unit Kerja | Tahun | | | | | Total |
|-----|------------|-------|------|------|------|------|-------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Ditjen KA | 7 | 4 | 4 | 5 | 0 | 20 |
| 2. | PT.KAI | 10 | 10 | 3 | 7 | 0 | 30 |
| 3. | PT. KCI | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 5 |
| 4. | PT INKA | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| 5. | PT Railink | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. | PT ADHI | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | Jumlah | 26 | 16 | 10 | 12 | 0 | 64 |

Grafik XXVI Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan 2021 – 2025



6. STATUS REKOMENDASI

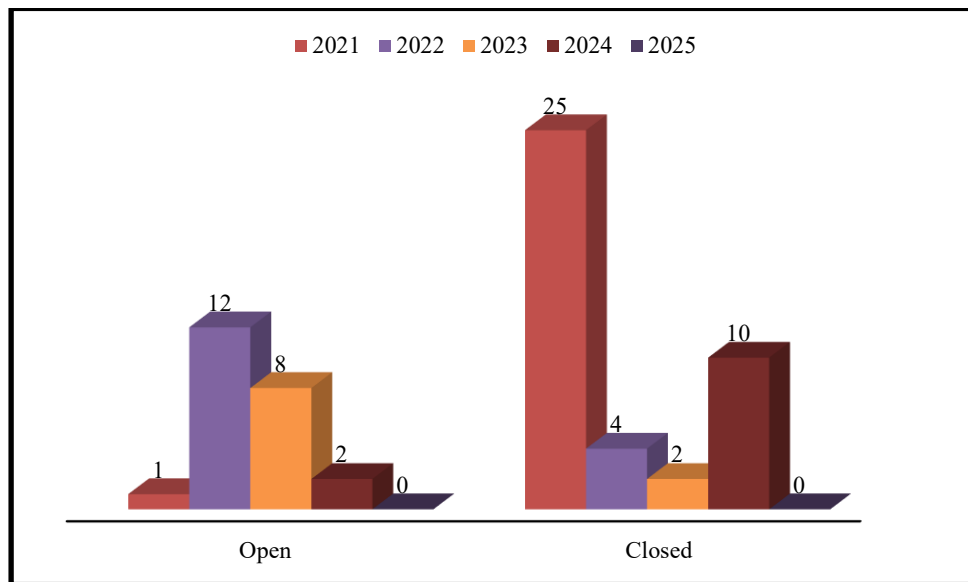
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang diinvestigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada KNKT bahwa rekomendasi telah dilaksanakan. Stakeholder yang telah melaksanakan rekomendasi serta memberikan konfirmasi/tanggapan kepada KNKT, maka rekomendasinya ditetapkan *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 - 2025 sebanyak 64 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 23 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 41 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2021 – 2025.

Tabel XXVII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api 2021 – 2025

| No | Tahun | Jumlah Rekomendasi | Status | |
|-------------------|-------|--------------------|-------------|---------------|
| | | | <i>Open</i> | <i>Closed</i> |
| 1 | 2021 | 26 | 1 | 25 |
| 2 | 2022 | 16 | 12 | 4 |
| 3 | 2023 | 10 | 8 | 2 |
| 4 | 2024 | 12 | 2 | 10 |
| 5 | 2025 | 0 | 0 | 0 |
| Total | | 64 | 23 | 41 |
| PERSENTASE | | | 36% | 64% |

**Grafik XXVII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
2021 – 2025**



V. DATA STATISTIK PENDUKUNG INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI



KNKT menyelenggarakan Accident Review Forum dengan tema "Mencegah Kecelakaan Berulang pada Bus Wisata"



Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) memegang peranan besar dalam upaya meningkatkan keselamatan transportasi di Indonesia, melalui kegiatan investigasi. Investigasi dilaksanakan oleh investigator terpilih melalui seleksi pegawai dengan persyaratan tertentu untuk ditempatkan di moda Lalu Lintas Angkutan Jalan, Moda Pelayaran, Moda Penerbangan, dan Moda Perkeretaapian. Tugas administrasi investigator dibantu oleh bagian sekretariat KNKT dari masing – masing sub bagian. Pada Tahun 2021 jumlah keseluruhan pegawai KNKT sebanyak 102 orang.

Salah satu upaya untuk meningkatkan kualitas investigator kecelakaan transportasi maka setiap tahun KNKT melaksanakan pelatihan, baik yang dilakukan di dalam negeri maupun di luar negeri. Pelatihan di dalam negeri misalnya Pelatihan tentang Mobil Listrik. Sedangkan pelatihan di luar negeri seperti Pelatihan "*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*" (MARPOL).

KNKT melaksanakan sosialisasi dalam bentuk *Accident Review Forum* (ARF), *Forum Group Discussion* (FGD) dan *Media Release* pada setiap moda transportasi. Kegiatan ARF dan FGD bertujuan agar temuan dan permasalahan yang dialami dapat ditindaklanjuti bersama dengan para *stakeholder*. *Media Release* bertujuan untuk menyampaikan hasil kinerja KNKT kepada masyarakat luas secara rutin. Selain itu, sebagai salah satu langkah strategis yang kian penting dalam mensosialisasikan keadaan yang sedang berkembang agar dapat tersampaikan dan menjalin hubungan baik antar instansi atau badan Lembaga negara lainnya, KNKT juga kerap kali mengadakan kegiatan Forum Tematik Badan Koordinas Kehumasan (Bakohumas).

Salah satu upaya untuk meningkatkan keselamatan transportasi maka KNKT memandang perlu melakukan kerjasama (*Memorandum of Understanding/MoU*) dengan instansi lain. Beberapa tujuan yang dapat diperoleh melalui kerjasama ini adalah memudahkan koordinasi pelaksanaan investigasi, meningkatkan kualitas hasil investigasi, pembuatan peralatan keselamatan transportasi, dan pelatihan investigator. Pada Tahun 2021 KNKT telah melaksanakan kerjasama dengan lembaga perguruan tinggi seperti Institut Teknologi Sumatera (ITERA).

KNKT merupakan salah satu lembaga pemerintah mempunyai kewajiban untuk menyampaikan informasi yang terkait dengan tugas dan fungsinya secara transparan dan akuntabel. Penyampaian informasi ini merupakan salah satu peran serta masyarakat dalam pengawasan suatu instansi. Pada tahun 2017 KNKT telah membuat siaran pers yang dipublikasikan melalui media massa maupun media sosial seperti facebook, twitter, instagram, dan website. Disamping itu, KNKT juga melakukan publikasi melalui media cetak seperti bulletin, leaflet, dan KNKT Digest.

1. STATISTIK KEPEGAWAIAN KNKT

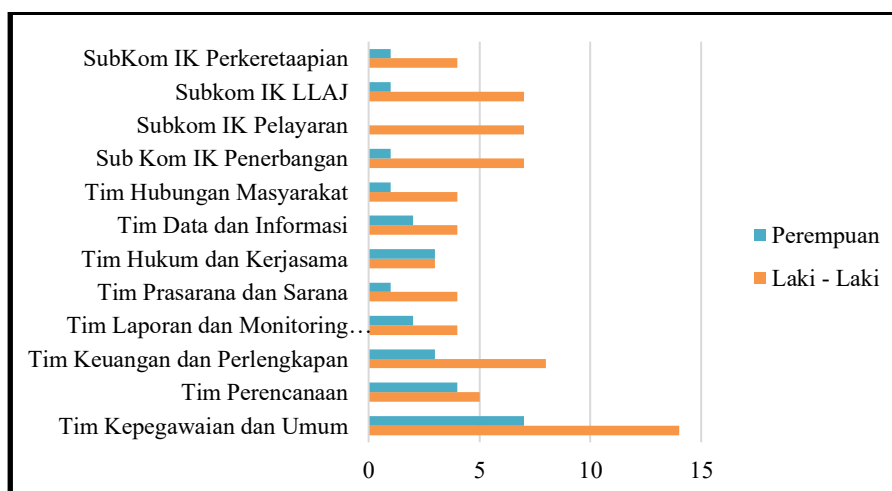
KNKT adalah lembaga non struktural di lingkungan Kementerian Perhubungan untuk melakukan investigasi dan penelitian kecelakaan transportasi, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Untuk melaksanakan tugas investigasi tersebut, KNKT menugaskan investigator terpilih serta staf pendukung yang ditempatkan di lingkungan sekretariat KNKT. Seluruh pegawai KNKT dibagi kedalam beberapa sub bagian, berikut tabel dan grafik jumlah pegawai KNKT menurut sub bagian dan jenis kelamin Tahun 2025.

Tabel XXVIII Jumlah Pegawai KNKT Menurut Unit Kerja dan Jenis Kelamin Tahun 2025

| No | UNIT KERJA KNKT | Jumlah Pegawai | | |
|---------------|-------------------------------------|----------------|-----------|-----------|
| | | Laki - Laki | Perempuan | Total |
| 1 | Tim Kepegawaian dan Umum | 14 | 7 | 21 |
| 2 | Tim Perencanaan | 5 | 4 | 9 |
| 3 | Tim Keuangan dan Perlengkapan | 8 | 3 | 11 |
| 4 | Tim Laporan dan Monitoring Evaluasi | 4 | 2 | 6 |
| 5 | Tim Prasarana dan Sarana | 4 | 1 | 5 |
| 6 | Tim Hukum dan Kerjasama | 3 | 3 | 6 |
| 7 | Tim Data dan Informasi | 4 | 2 | 6 |
| 8 | Tim Hubungan Masyarakat | 4 | 1 | 5 |
| 9 | Sub Kom IK Penerbangan | 7 | 1 | 8 |
| 10 | Subkom IK Pelayaran | 7 | 0 | 7 |
| 11 | Subkom IK LLAJ | 7 | 1 | 8 |
| 12 | SubKom IK Perkeretaapian | 4 | 1 | 5 |
| JUMLAH | | 71 | 26 | 97 |

*4 orang pejabat struktural dan 5 orang anggota knkt apabila di total jumlah pegawai KNKT menjadi 106 orang

Grafik XXVIII Jumlah Pegawai KNKT Menurut Unit Kerja dan Jenis Kelamin Tahun 2025



2. BIMBINGAN TEKNIS

Bimbingan teknis (Bimtek) merupakan kegiatan pelatihan yang biasanya dilaksanakan oleh Lembaga Resmi dengan tujuan untuk meningkatkan kompetensi peserta yang dimana materi yang diberikan meliputi membangun tim kerja efektif, Teknik komunikasi dalam konteks pelayanan prima, survey indeks kepuasan masyarakat dan penanganan keluhan pelanggan, tata pemerintahan yang baik dan profesionalisme aparatur, kepemimpinan, dll. Selama Tahun 2025, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tidak mengikuti kegiatan bimbingan teknis, baik yang diperuntukkan bagi investigator maupun staf Sekretariat KNKT.

3. SOSIALISASI

Komite Nasional Keselamatan memegang peranan besar dalam upaya meningkatkan keselamatan transportasi di Indonesia. Tidak hanya melaksanakan kegiatan investigasi, namun KNKT juga aktif melakukan beberapa kegiatan lainnya. Dari hasil investigasi di lapangan, senantiasa KNKT meneruskannya dengan mengadakan kegiatan Focus Group Discussion (FGD) dan Accident Review Forum (ARF). Hal ini bertujuan agar temuan dan permasalahan yang dialami dapat ditindaklanjuti oleh pihak-pihak terkait guna mencari solusi terbaik dalam rangka menjamin keselamatan dan perbaikan layanan transportasi public di Indonesia.

Sebagai lembaga yang transparan, hasil kinerja KNKT turut disampaikan kepada masyarakat luas melalui agenda kegiatan *Media Release* yang rutin dilakukan. Selain itu, KNKT juga kerap kali mengadakan kegiatan Forum Tematik Badan Koordinasi Kehumasan (Bakohumas) sebagai langkah strategis menjalin hubungan baik antar instansi atau badan Lembaga negara lainnya.

Meskipun fungsi utama KNKT adalah menginvestigasi kecelakaan transportasi dengan kriteria tertentu, tak jarang KNKT diminta untuk melakukan kegiatan di luar ranah kerja, seperti melakukan investigasi terkait keselamatan operasional bus transjakarta, motor bertransmisi otomatis (*Matic*), jalur penyelamat, perahu wisata, dan lain sebagainya. KNKT juga aktif melakukan kegiatan monitoring, kunjungan kerja, menghadiri undangan, serta menjadi narasumber dalam berbagai kegiatan yang diadakan instansi lain.

Total kegiatan diluar investigasi yang diikuti oleh KNKT selama Tahun 2025 kurang lebih sebanyak 68 kegiatan yang dibagi kedalam kategori kunjungan kerja, pelatihan/bimbingan teknis, dan sosialisasi. Kategori pelaksanaan kunjungan kerja berupa kunjungan kerja Ketua KNKT, Diskusi dengan instansi maupun Lembaga lain, monitoring transportasi, inspeksi fasilitas transportasi, rapat koordinasi, peninjauan lokasi keselamatan transportasi, penandatangan nota kesepahaman dan lain – lain. Kategori pelatihan berupa pengujian teknis, bimbingan teknis, pelatihan moda transportasi keselamatan, narasumber bimbingan teknis, diklat, dan sebagainya.

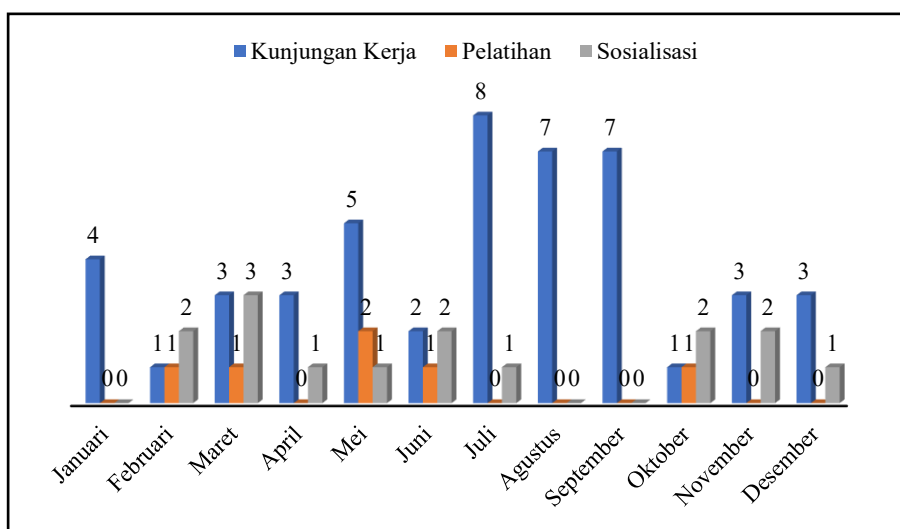
Sedangkan kategori sosialisasi dibagi kedalam seminar, workshop, Kegiatan *Accident Review Forum (ARF)*, *Focuss Group Discussion (FGD)*, dan *Media Release* dengan melibatkan Instansi, Lembaga dan Badan Usaha yang bergerak di Bidang Keselamatan dan Transportasi. Berikut tabel dan grafik kegiatan lain diluar investigasi yang diikuti oleh KNKT.

Berikut tabel dan grafik kegiatan sosialisasi investigasi kecelakaan transportasi Tahun 2025.

Tabel XXIX Kegiatan Sosialisasi Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2025

| No. | Bulan | Tahun 2025 | | | |
|--------------|-----------|-----------------|-----------|-------------|-----------|
| | | Kunjungan Kerja | Pelatihan | Sosialisasi | Total |
| 1. | Januari | 1 | 0 | 2 | 3 |
| 2. | Februari | 3 | 1 | 2 | 6 |
| 3. | Maret | 5 | 0 | 0 | 5 |
| 4. | April | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 5. | Mei | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 6. | Juni | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 7. | Juli | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 8. | Agustus | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 9. | September | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 10. | Oktober | 1 | 1 | 1 | 3 |
| 11. | November | 3 | 0 | 1 | 4 |
| 12. | Desember | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Total | | 25 | 3 | 7 | 35 |

Grafik XXIX Kegiatan Sosialisasi Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2025



Pada Tahun 2025 KNKT mengadakan Accident Review Forum sebanyak 1 kali dan 1 kegiatan tambahan yaitu :

- a) Kegiatan ARF (Accident Review Forum) bidang LLAJ dengan tema “Mencegah Kecelakaan Berulang pada Bus Wisata” pada 29 Oktober 2025 di Bandung, Jawa Barat.

4. PERTEMUAN TINGKAT INTERNASIONAL

Selama Tahun 2025 KNKT juga melaksanakan kegiatan Kerjasama dengan instansi/Lembaga luar negeri, diantaranya ialah :

- Kunjungan perwakilan KNKT menghadiri kegiatan *ICAO APAC Safety Management Seminar* di Thailand pada tanggal 03 – 06 Februari 2025.
- Kunjungan perwakilan KNKT menghadiri kegiatan *ASEAN Roadworthiness Workshop 2025* di Malaysia pada tanggal 29 – 31 Juli 2025.
- Kunjungan perwakilan KNKT mengikuti kegiatan pengunduhan FDR Pesawat PK-RGH di ATSB Australia pada tanggal 17 – 21 November 2025.

5. KERJA SAMA

Total kerja sama yang dilakukan oleh KNKT selama Tahun 2021 – 2025 sebanyak 30 kerjasama. Penyelenggaraan kerjasama (*Memorandum Of Understanding/MoU*) dengan lembaga lain oleh KNKT selama Tahun 2025 sebanyak delapan kerjasama yang terdiri dari :

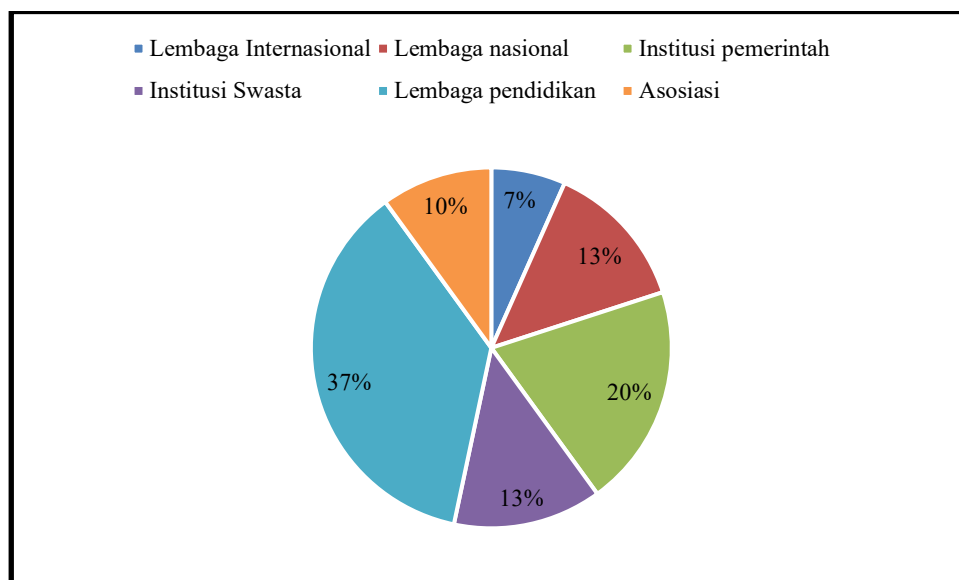
- Naskah kesepakatan bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan *Indonesia National Air Carriers Association (INACA)* di Jakarta tanggal 24 Februari 2025.
- Naskah kesepakatan bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Tentara Nasional Indonesia (TNI) di Jakarta pada tanggal 12 Maret 2025.
- Naskah Kesepakatan Bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Pendidikan Dasar dan Menengah, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional dan PT KAI di Jakarta pada tanggal 08 Mei 2025.
- Naskah kesepakatan bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dengan Badan Riset dan Inovasi Nasional yang dilaksanakan di Jakarta pada tanggal 19 Des 2025.
- Naskah kesepakatan bersama antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan Universitas Negeri Yogyakarta yang dilaksanakan di Jakarta pada tanggal 19 Desember 2025.

Berikut tabel dan grafik kegiatan kerja sama KNKT periode 2021 – 2025.

Tabel XXX Kegiatan Kerja Sama KNKT

| No. | Uraian | Tahun | | | | | Total |
|--------------|-----------------------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Lembaga Internasional | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 2. | Lembaga nasional | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 4 |
| 3. | Institusi pemerintah | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 6 |
| 4. | Institusi Swasta | 0 | 3 | 0 | 1 | 0 | 4 |
| 5. | Lembaga pendidikan | 1 | 5 | 1 | 3 | 1 | 11 |
| 6. | Asosiasi | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 |
| Total | | 3 | 11 | 3 | 8 | 5 | 30 |

Grafik XXX Kegiatan Kerja Sama KNKT



6. SIARAN PERS

Salah satu publikasi kinerja KNKT kepada masyarakat melalui penerbitan siaran pers yang merupakan bahan pemberitaan KNKT baik melalui media massa maupun media sosial. Total siaran pers yang diterbitkan oleh KNKT selama tahun 2025 sebanyak 22 siaran pers terdiri dari siaran pers investigasi kecelakaan ataupun rekomendasi keselamatan, Sosialisasi, Bimtek, Kerjasama dan Lain-lain.

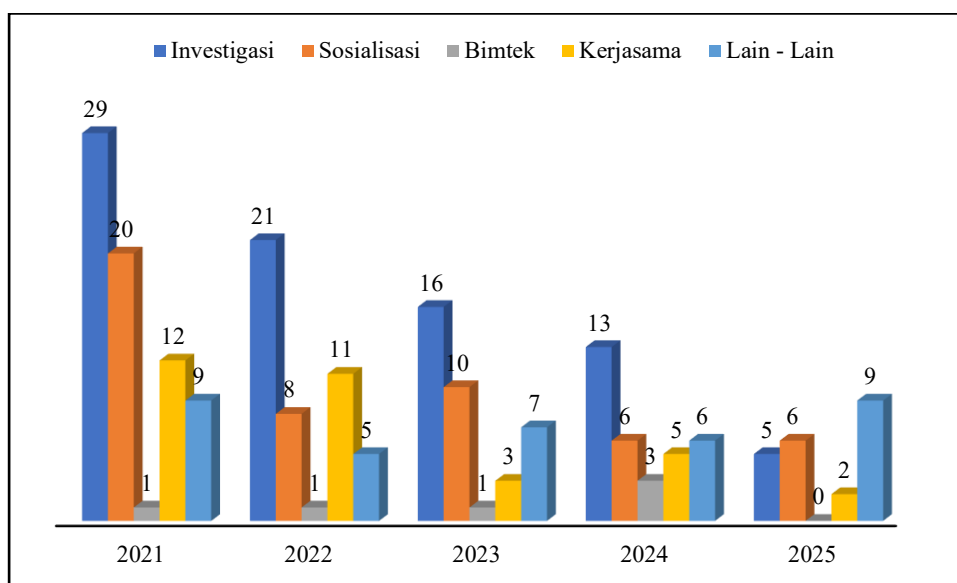
Berikut tabel dan grafik siaran pers yang terbit pada tahun 2021 – 2025.

**Tabel XXXI Siaran Pers KNKT
2021 – 2025**

| No. | Uraian | Tahun | | | | | Total |
|--------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| | | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | |
| 1. | Investigasi/rekomendasi | 29 | 21 | 16 | 13 | 5 | 84 |
| 2. | Sosialisasi | 20 | 8 | 10 | 6 | 6 | 50 |
| 3. | Bimtek | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 6 |
| 4. | Kerjasama | 12 | 11 | 3 | 5 | 2 | 33 |
| 5. | Lain-lain ¹ | 9 | 5 | 7 | 6 | 9 | 36 |
| Total | | 71 | 46 | 37 | 33 | 22 | 209 |

¹ Lain-Lain yaitu : Pengangkatan Kasubkom, Undangan Rapat Dinas Dari Instansi Lain, Pelantikan Investigator dan Pemantauan Angleb, dll.

**Grafik XXXI Siaran Pers KNKT
2021 – 2025**



PENUTUP

A. Kesimpulan

Pada Tahun 2025, KNKT telah melaksanakan investigasi kecelakaan sebanyak 40 kecelakaan yang terdiri dari kecelakaan LLAJ sebanyak sembilan kejadian, kecelakaan pelayaran sebanyak delapan kejadian, kecelakaan penerbangan sebanyak 19 kejadian dan kecelakaan Kereta Api sebanyak empat kejadian. Jumlah kecelakaan yang di investigasi KNKT Tahun 2025 meningkat 5% dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2024 yang berjumlah 38 kejadian.

Sejak Tahun 2021 – Tahun 2025 KNKT telah menghasilkan rekomendasi sebanyak 572 rekomendasi yang terdiri dari: rekomendasi LLAJ sebanyak 54% atau 309 rekomendasi, rekomendasi kereta api sebanyak 11% atau 64 rekomendasi, rekomendasi penerbangan sebanyak 14% atau 79 rekomendasi, dan rekomendasi pelayaran sebanyak 21% atau 120 rekomendasi. Pada kecelakaan Tahun 2025 KNKT mengeluarkan 44 rekomendasi dari seluruh moda kepada stakeholder terkait untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang sama terulang kembali.

B. Saran

Buku statistik investigasi kecelakaan transportasi Tahun 2025 yang diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ini bertujuan untuk dapat meningkatkan pelayanan informasi kepada publik, penyampaian dokumentasi secara transparan, serta akuntabel.

Buku yang diterbitkan setiap satu 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, penulis akan memperbaiki kualitas isi dengan berpedoman pada banyak sumber serta kritik membangun dari pembaca.