

Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi 2022 Semester 1



Gedung Perhubungan Lantai 3
Jalan Medan Merdeka Timur No. 5
Jakarta Pusat 10110

KATA PENGANTAR

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

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

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

Sebagai upaya memberikan pelayanan informasi dan dokumentasi investigasi kecelakaan transportasi kepada masyarakat maka KNKT memandang perlu untuk melakukan publikasi melalui penerbitan Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi 2022 Semester I.

KNKT berharap agar penerbitan Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2022 Semester I ini dapat bermanfaat bagi semua pihak terutama dalam menyusun perencanaan dan kebijakan investigasi kecelakaan transportasi di Indonesia.

Jakarta, September 2022
**KETUA KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI**

Dr. Ir. SOERJANTO TJAHO

TIM PENYUSUN DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN TRANSPORTASI TAHUN 2022

Penanggung Jawab : Dr. Ir. Soerjanto Tjahjono

Pengarah :

Ketua : Haryo Satmiko, ATD, S.Sos, M.Pd
Anggota : Herson
Capt. Nurcahyo Utomo
Wildan
Suprpto

Penyunting :

Ketua : R. Irdriantono
Anggota : Anggo Anurogo
Dian Susanti
R. Dani Irawan

Pelaksana :

1. Yayat Supriyatna
2. Ulfiana Amin
3. Tito Alvi Nugroho
4. Pungki Sariadi
5. Tia Maryati Irfan
6. Gustaf Fathhur Rohman
7. Arif Rahman Iskandar
8. Nadiya Tri Permatasari

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

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GAMBAR	v
PROFIL SINGKAT	vi
I. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN	1
1. JENIS KECELAKAAN.....	3
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	4
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	6
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	7
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	8
6. STATUS REKOMENDASI.....	9
II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN	10
1. JENIS KECELAKAAN.....	12
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN AKHIR	13
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	15
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	16
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	17
6. STATUS REKOMENDASI.....	18
III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN	19
1. JENIS KECELAKAAN.....	21
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL	22
3. KORBAN JIWA KECELAKAAN	24
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	25
1. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	26
2. STATUS REKOMENDASI.....	26
IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API	28
1. JENIS KECELAKAAN.....	30
2. INVESTIGASI KECELAKAAN DAN LAPORAN FINAL	30
3. KORBAN KECELAKAAN.....	31
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN.....	32
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN	33
6. STATUS REKOMENDASI.....	33
PENUTUP.....	35

DAFTAR TABEL

TABEL I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	3
TABEL II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	5
TABEL III JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ	6
TABEL IV JUMLAH FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	7
TABEL V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	8
TABEL VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ	9
TABEL VII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	12
TABEL VIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PELAYARAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	14
TABEL IX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL	15
TABEL X FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	16
TABEL XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	17
TABEL XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	18
TABEL XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	21
TABEL XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	23
TABEL XV JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN	24
TABEL XVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	25
TABEL XVII REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	26
TABEL XVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	27
TABEL XIX JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	30
TABEL XX JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	31
TABEL XXI JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KERETA API	32
TABEL XXII FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA	32
TABEL XXIII REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	33
TABEL XXIV STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API	34

DAFTAR GAMBAR

GRAFIK I JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN.....	4
GRAFIK II JUMLAH LAPORAN AKHIR MODA LLAJ YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	5
GRAFIK III JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN LLAJ.....	7
GRAFIK IV JUMLAH FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	7
GRAFIK V REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	8
GRAFIK VI JUMLAH STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN LLAJ.....	9
GRAFIK VII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	12
GRAFIK VIII JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PELAYARAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	14
GRAFIK IX JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN KAPAL	15
GRAFIK X FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	16
GRAFIK XI REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	17
GRAFIK XII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PELAYARAN	18
GRAFIK XIII JUMLAH INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN BERDASARKAN JENIS KECELAKAAN	22
GRAFIK XIV JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN PENERBANGAN YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	24
GRAFIK XV JUMLAH KORBAN JIWA KECELAKAAN PENERBANGAN.....	25
GRAFIK XVI FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN PENERBANGAN	25
GRAFIK XVII REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	26
GRAFIK XVIII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN PENERBANGAN	27
GRAFIK XIX JUMLAH LAPORAN AKHIR KECELAKAAN KERETA API YANG TERBIT BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN.....	31
GRAFIK XX FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN KA.....	32
GRAFIK XXI REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API BERDASARKAN TAHUN KEJADIAN KECELAKAAN	33
GRAFIK XXII STATUS REKOMENDASI KECELAKAAN KERETA API.....	34

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.

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 :

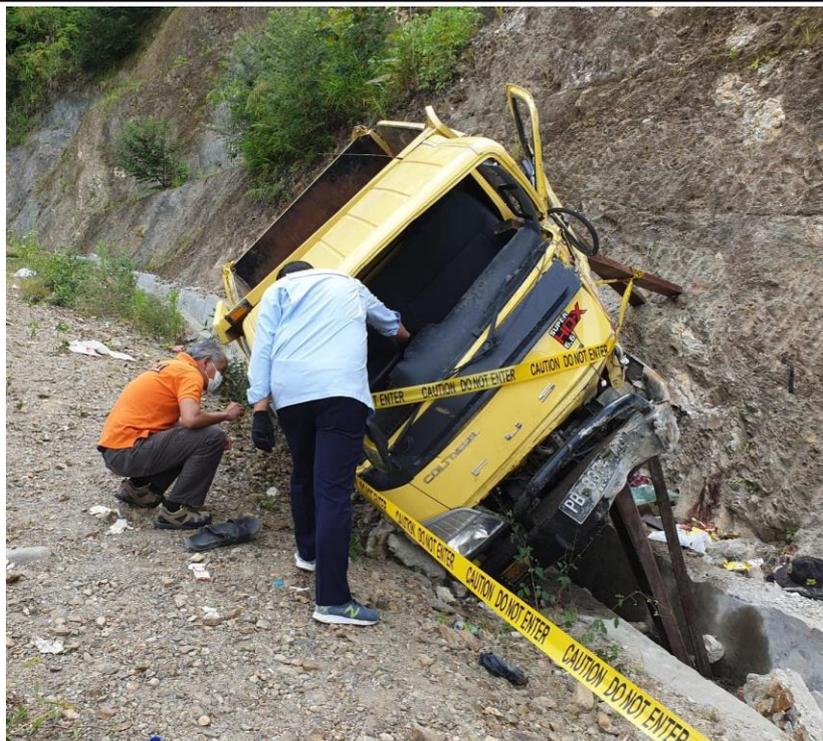
- a. Pelaksanaan investigasi terhadap penyebab kecelakaan transportasi;
- b. Penetapan tim investigasi kecelakaan transportasi;
- c. Pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data secara sistematis dan obyektif terhadap penyebab kecelakaan transportasi;

- 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



Investigasi kecelakaan abrakan beruntun truk tronton KT 8534 AJ dengan beberapa unit kendaraan di Persimpangan Muara Rapak, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur, tanggal 21 Januari 2022.



Investigasi Kecelakaan tunggal mobil barang truk PB 8374 MC tabrak tebing di Pegunungan Arfak, Papua Barat, tanggal 13 April 2022.

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

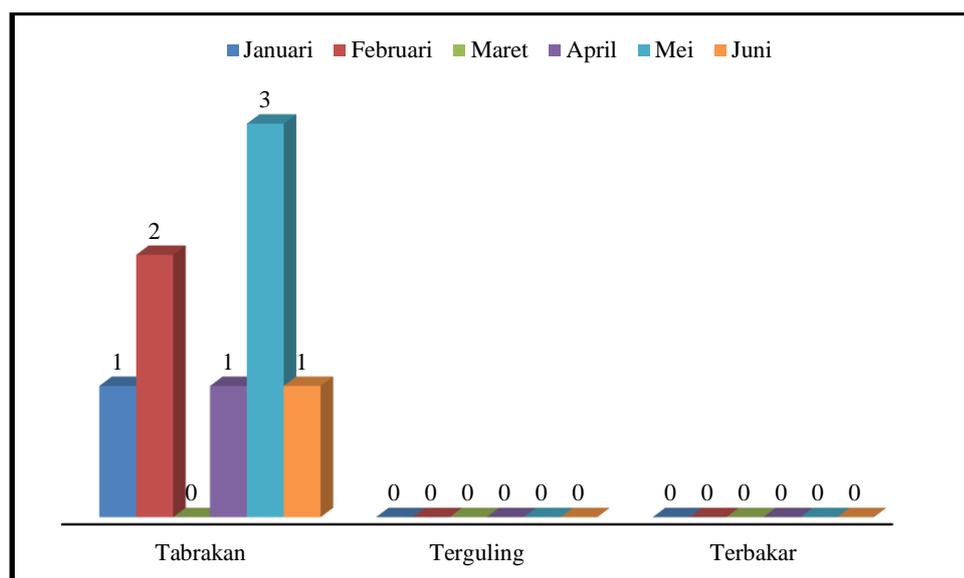
Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013, jenis kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yang di investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kendaraan ataupun dengan fasilitas/benda lainnya, kendaraan terguling, ataupun kendaraan yang terbakar. Total kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT pada Januari – Juni tahun 2022 sebanyak 8 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan Tabrakan, Terbakar, dan Terguling. Diantaranya ialah :

- Tabrakan beruntun truk tronton KT 8534 AJ dengan beberapa unit kendaraan di Persimpangan Muara Rapak, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur, tanggal 21 Januari 2022.
- Tabrakan beruntun truk bak tertutup B 9647 PEU terhadap 5 unit kendaraan bermotor, di Jalan Tol Manyaran KM. 425.499, Kota Semarang, Jawa Tengah, tanggal 04 Februari 2022.
- Kecelakaan tunggal mobil bus pariwisata AD 1507 EG tabrak samping lereng Bukit Bego, Wukirsari, Imogiri, Kab. Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta, tanggal 06 Februari 2022.
- Kecelakaan tunggal mobil barang truk PB 8374 MC tabrak tebing di Pegunungan Arfak, Papua Barat, tanggal 13 April 2022.
- Kecelakaan mobil elf T 7556 D keluar jalur dan menabrak beberapa pengguna motor di Jalan Tamelang, Purwasari, Karawang, pada tanggal 15 Mei 2022.
- Kecelakaan mobil Bus Hino S 7322 UW menabrak tiang reklame di Jalan Raya Tol Sumo KM 712+400 A Penompo, Jetis, Mojokerto, pada tanggal 16 Mei 2022.
- Kecelakaan mobil bus PO. Pandawa DK 7307 WA menabrak rumah warga di Jalan Panjalu – Panumbangan, tepatnya di Tanjakan Balas, Panumbangan, Kabupaten Ciamis, Jawa Barat, pada tanggal 21 Mei 2022.
- Kecelakaan beruntun tabrakan mobil bus pariwisata B 7134 WGA dengan 10 unit mobil dan 2 unit motor di KM. 39,9 Jalan Denpasar – Singaraja, Banjar Pacung, Desa Baturiti, Kec. Baturiti, Tabanan, Bali, pada tanggal 18 Juni 2022.

Tabel I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Tabrakan	1	2	0	1	3	1	8
2.	Terguling	0	0	0	0	0	0	0
3.	Terbakar	0	0	0	0	0	0	0
	Jumlah	1	2	0	1	3	1	8

Grafik I Jumlah Investigasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022



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 di investigasi 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 di investigasi 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 di investigasi oleh KNKT selama Semester I Tahun 2022 sebanyak 8 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari semester sebelumnya yaitu Juli - Desember 2021 yang berjumlah 7 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada bulan Mei 2022 yaitu sebanyak 3 kecelakaan. Sedangkan pada bulan April tidak terjadi kecelakaan yang harus di investigasi oleh KNKT.

b. Laporan Akhir

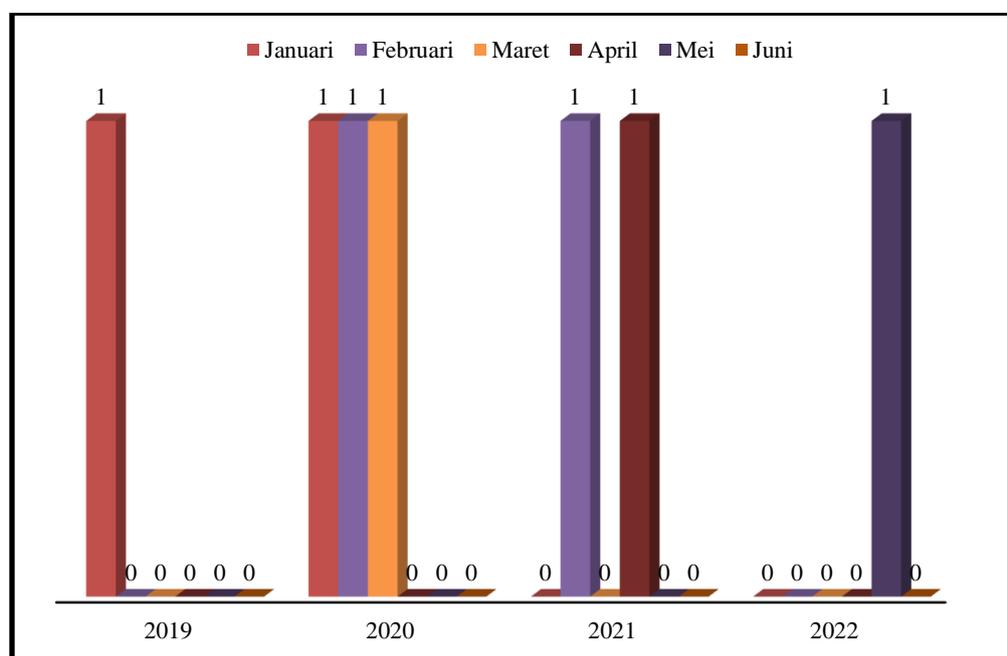
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang 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 Semester I Tahun 2022 sebanyak 7 laporan akhir. Jumlah laporan akhir yang terbit pada Januari – Juni Tahun 2022 lebih sedikit dari semester sebelumnya yaitu Juli - Desember 2021 yang berjumlah 13 laporan. Jumlah laporan akhir yang paling banyak diselesaikan oleh KNKT yaitu kecelakaan tahun 2020 sebanyak 3 laporan. Berikut table dan grafik Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022.

Tabel II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2019	1	0	0	0	0	0	1
2.	2020	1	1	1	0	0	0	3
3.	2021	0	1	0	1	0	0	2
4.	2022	0	0	0	0	1	0	1
Total		2	2	1	1	1	0	7

Grafik II Jumlah Laporan Akhir Moda LLAJ yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2022 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- a) Tabrakan antara mobil bus AKAP B 7949 IS dengan mobil bus AKAP B 7168 CGA di Jalan Tol Cikopo – Palimanan Km. 117+800, Kabupaten Subang, Jawa Barat, 14 November 2019.
- b) Kecelakaan tunggal bus pariwisata purnama sari E 7508 W, Desa Palasari, Kec. Ciater, Kab. Subang, Jawa Barat, 18 Januari 2020.
- c) Kecelakaan tunggal tergulingnya mobil box B 9058 UCT di Jalan Tol Jagorawi Km. 39+200 arah Bogor, Jawa Barat, 1 September 2020.
- d) Tabrakan beruntun mobil bus pariwisata K 1446 BL dengan Mobil bus sedang, mobil sedan dan empat unit sepeda motor Jalan Kejajar-Dieng, Desa Karuhipan, Kec. Garung, Kabupaten Wonosobo, Jawa Tengah, 30 September 2020.
- e) Kecelakaan tunggal truk AB 8242 ZU, Jalan Candi Ijo, Gunung Sari, Sambirejo, Kecamatan Prambanan, Kab. Sleman, Yogyakarta, 03 September 2021.
- f) Kebakaran mobil penumpang merek wuling tahun 2020.
- g) Kecelakaan tabrakan beruntun truk tronton KT 8534 AJ di Simpang Rapak, Kota Balikpapan, Provinsi Kalimantan Timur, 21 Januari 2022.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

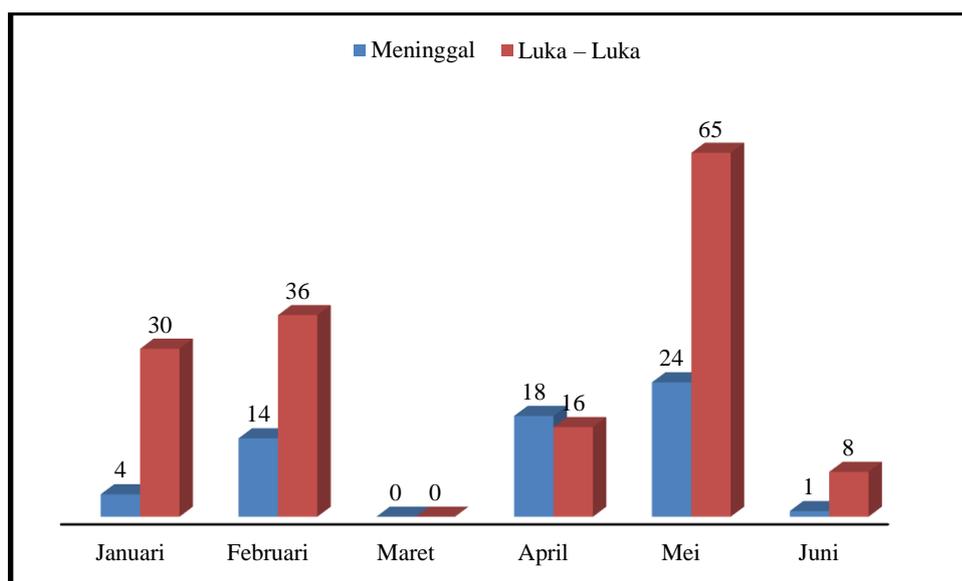
Seiring dengan kejadian kecelakaan lalu lintas maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Semester I Tahun 2022 mengalami peningkatan yang signifikan dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah 59 orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester I tahun 2022 jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 216 korban yang terdiri dari korban yang meninggal sebanyak 61 jiwa dan korban yang mengalami luka-luka sebanyak 155 orang.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan lalu lintas angkutan jalan paling banyak terjadi di bulan Mei 2022 sebanyak 89 jiwa, dimana 24 orang meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan LLAJ Semester I Tahun 2022.

Tabel III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Meninggal	4	14	0	18	24	1	61
2.	Luka – Luka	30	36	0	16	65	8	155
Jumlah		34	50	0	34	89	9	216

Grafik III Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan LLAJ Semester I Tahun 2022



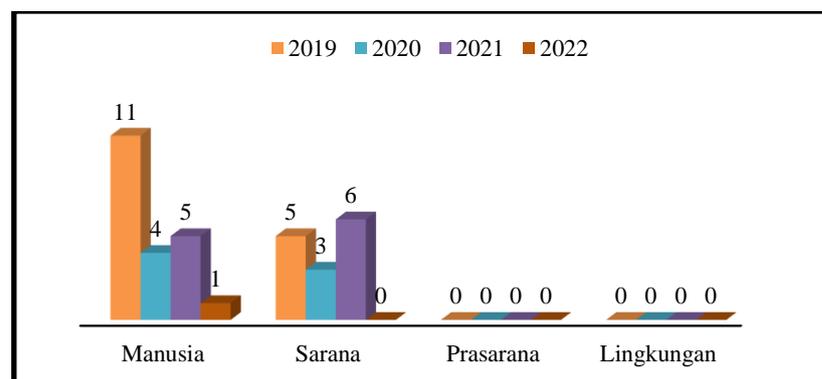
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 2019 hingga semester I tahun 2022 yaitu sebanyak 35 faktor penyebab. Faktor manusia merupakan faktor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2019 hingga semester I tahun 2022 yaitu sebanyak 21 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah faktor penyebab kecelakaan LLAJ berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2019 - Tahun 2022 Semester I, berdasarkan tahun kejadian kecelakaan.

Tabel IV Jumlah Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Manusia	11	4	5	1	21
2.	Sarana	5	3	6	0	14
3.	Prasarana	0	0	0	0	0
4.	Lingkungan	0	0	0	0	0

Grafik IV Jumlah Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022



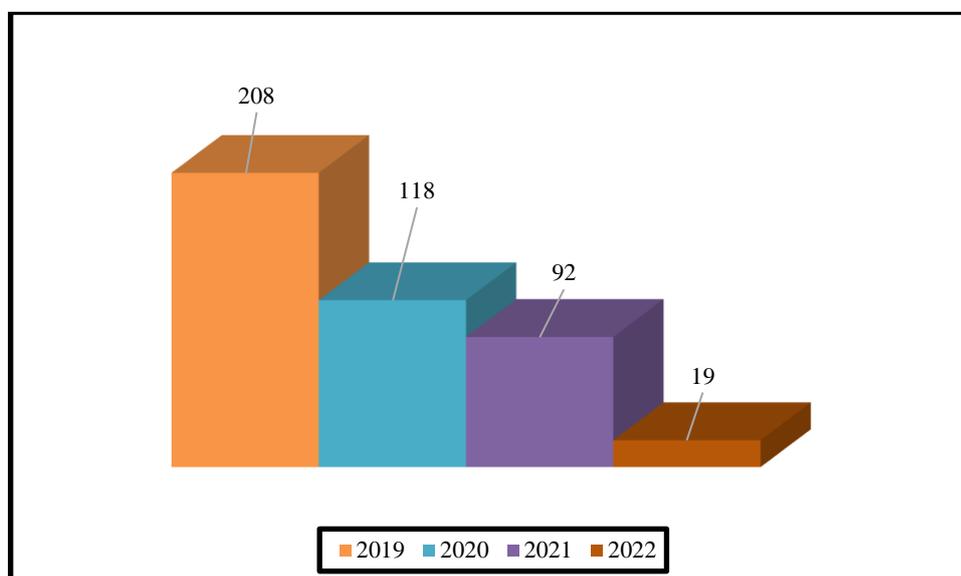
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari Tahun 2019 - Semester I Tahun 2022 sebanyak 440 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berjumlah 132 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator dikeluarkan sebanyak 147 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022.

Tabel V Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Ditjen Hubdat	70	35	26	1	132
2.	Dishub Provinsi	4	3	5	0	12
3.	Dishub Kab/Kota	5	0	9	0	14
4.	PT. KAI	3	0	0	0	3
5.	Dinas Bina Marga	0	4	6	0	10
6.	Ditjen Bina marga	3	0	0	0	3
7.	Ditjen KA	5	0	0	0	5
8.	POLRI	2	0	2	0	4
9.	Pemda	7	8	0	8	23
10.	Operator	57	56	29	0	142
11.	BPTD	2	0	10	5	17
12.	BBPJN	2	0	4	3	9
13.	Lain-lain	48	12	1	2	63
Total		208	118	92	19	437

Grafik V Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022



6. STATUS REKOMENDASI

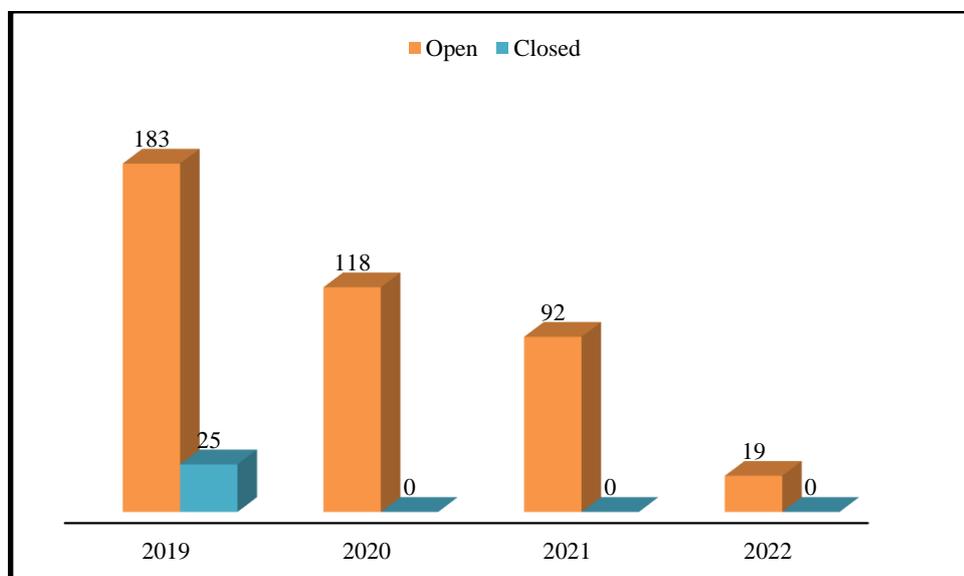
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang di investigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada 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 dari tahun 2019 – Semester I Tahun 2022 sebanyak 437 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 412 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 25 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester I.

**Tabel VI Jumlah Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status	
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>
1	2019	208	183	25
2	2020	118	118	0
3	2021	92	92	0
4	2022	19	19	0
Total		437	412	25
PERSENTASE			94%	6%

**Grafik VI Jumlah Status Rekomendasi Kecelakaan LLAJ
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**



II. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PELAYARAN



Tubrukan Kapal Cantika Persada dengan Kapal Indah 88 dan Kapal Bunga Melati XXI di Alur Pelayaran Barat Surabaya, tanggal 30 Januari 2021.

Investigasi Kandasnya Kapal Sabuk Nusantara 96 di Perairan Pulau Ayu, Papua Barat pada tanggal 20 Februari 2022.



Investigasi kecelakaan pelayaran Terbakarnya Kapal Dumai Line 5 di Perairan Pelabuhan Sekupang, Batam pada tanggal 08 Juni 2022.



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 perannya 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 yang dilakukan terhadap setiap 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 di investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah kapal tenggelam, kapal terbakar, kapal tubrukan, dan kapal terkandas. Total kecelakaan pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester I tahun 2022 sebanyak 5 kecelakaan. Adapun kecelakaan pelayaran semester I tahun 2022 meliputi:

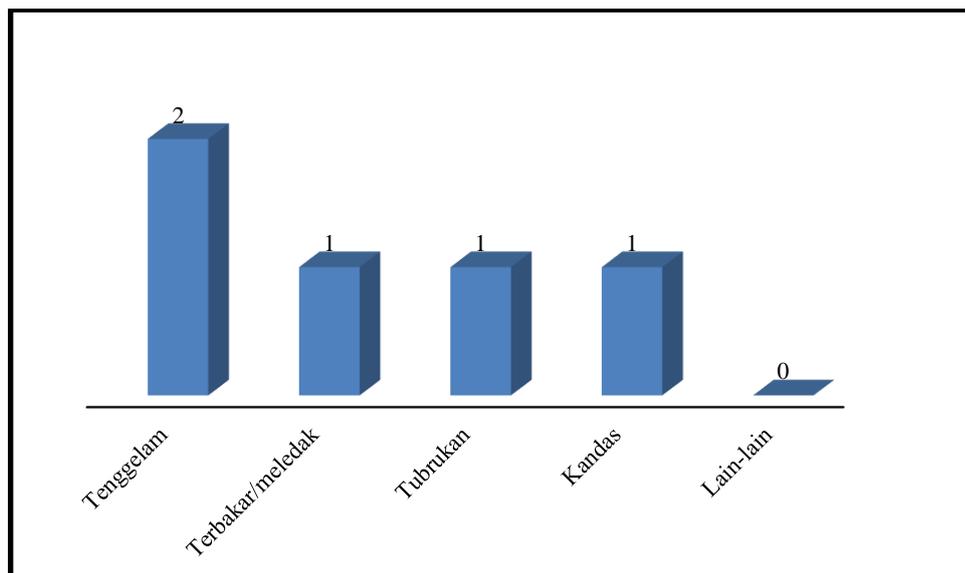
- Kandasnya Kapal Sabuk Nusantara 96 di Perairan Pulau Ayu, Papua Barat pada tanggal 20 Februari 2022.
- Tenggelamnya Kapal Permata Asia di Perairan Pulau Ayu, Papua Barat pada tanggal 07 Mei 2022.
- Tubrukan kapal Trisila Bhakti vs Gerbang Samudra 2 di Selat Bali, pada tanggal 13 Mei 2022.
- Tenggelamnya Kapal Ladang Pertiwi 02 di Selat Makassar, pada tanggal 26 Mei 2022.
- Terbakarnya Kapal Dumai Line 5 di Perairan Pelabuhan Sekupang, Batam pada tanggal 08 Juni 2022.

Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022.

Tabel VII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Tenggelam	0	0	0	0	2	0	2
2.	Terbakar/meledak	0	0	0	0	0	1	1
3.	Tubrukan	0	0	0	0	1	0	1
4.	Kandas	0	1	0	0	0	0	1
5.	Lain-lain	0	0	0	0	0	0	0

Grafik VII Jumlah Investigasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022



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 di investigasi 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 di investigasi KNKT yakni :

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

Berdasarkan peraturan di atas, kecelakaan pelayaran yang di investigasi oleh KNKT selama Semester I Tahun 2022 sebanyak 5 kecelakaan. Jumlah ini meningkat dari semester sebelumnya yaitu Juli – Desember 2021 yang berjumlah 4 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada bulan Mei 2022 yaitu sebanyak 3 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

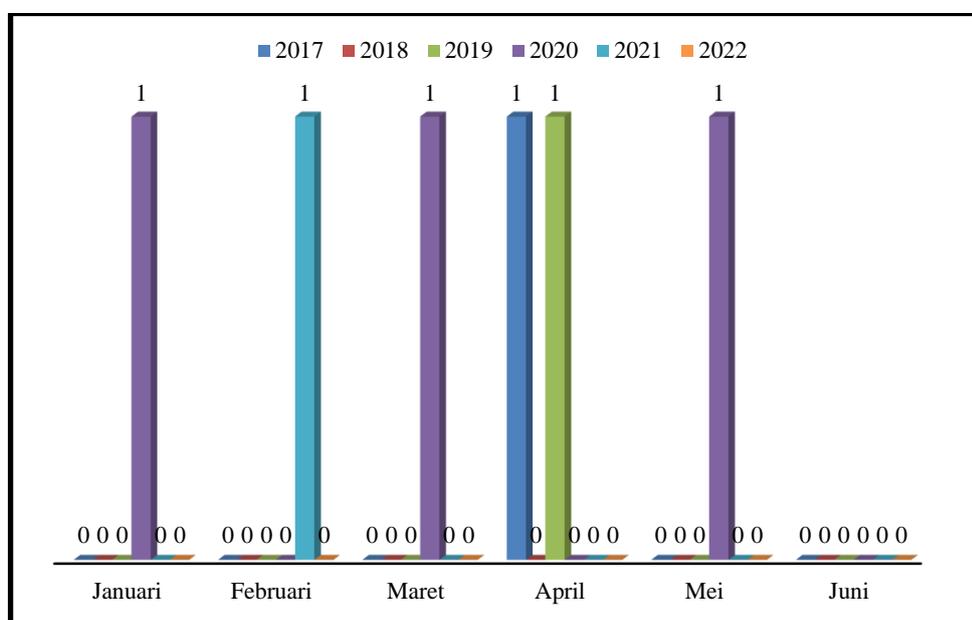
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 256 dan 257 serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat 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 Semester I Tahun 2022 sebanyak 6 laporan akhir. Jumlah laporan akhir yang paling banyak dihasilkan oleh KNKT yaitu pada bulan April 2022.

Tabel VIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Pelayaran yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2017	0	0	0	1	0	0	1
2.	2018	0	0	0	0	0	0	0
3.	2019	0	0	0	1	0	0	1
4.	2020	1	0	1	0	1	0	3
5.	2021	0	1	0	0	0	0	1
6.	2022	0	0	0	0	0	0	0

Grafik VIII Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Pelayaran yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2022 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- 1) Tenggelamnya Avatar (IMO8916750) di Selat Malaka, pada 14 Juni 2017.
- 2) Insiden senggolan Musthika Kencana I (IMO9042881) di Pelabuhan Penyabrangan Bakauheni, Lampung, pada 01 November 2019.
- 3) Kapal Barang EL No. 2 tenggelam di Perairan Pulau Mendulu, Belitung, pada 12 Januari 2020.
- 4) Kandasnya Nusa Putera (IMO8314562) di Alur Masuk Pelabuhan Penyabrangan Merak, Banten, 18 April 2022.
- 5) Cape Kallia (IMO 9447160) and The Capsize of Kerinci Indah 02 Eastern Indian Ocean, pada 17 November 2020.
- 6) Tubrukan antara Habco Pioneer dengan Barokah Jaya di Perairan Utara Indramayu, Jawa Barat, pada 03 April 2021.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

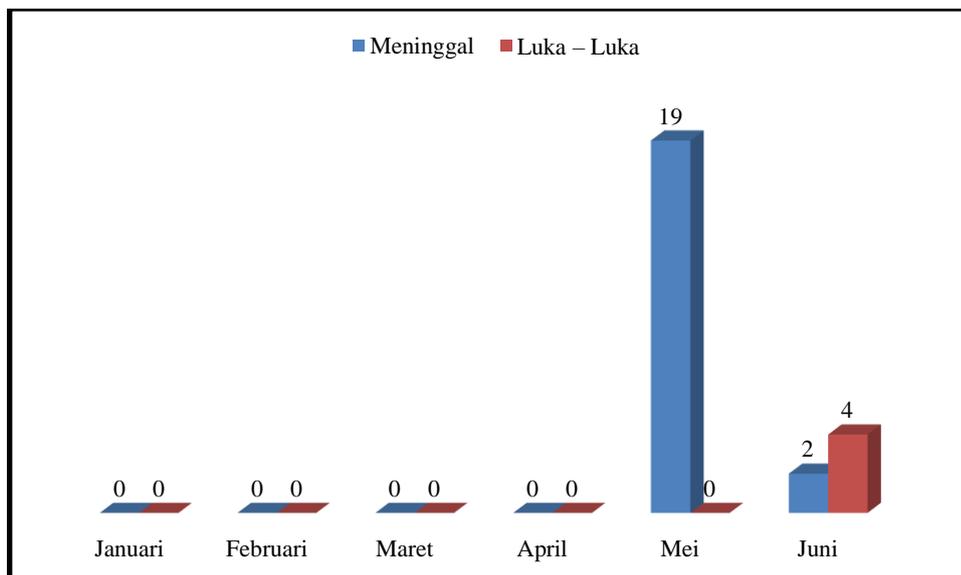
Seiring dengan kejadian kecelakaan kapal maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Semester I Tahun 2022 cukup menggembirakan dimana jumlah korban mengalami penurunan dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah 27 orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester I tahun 2022 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 25 korban jiwa.

Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi di bulan Mei 2022 sebanyak 19 jiwa, dimana 19 orang meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kapal Semester I Tahun 2022.

Tabel IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Meninggal	0	0	0	0	19	2	21
2.	Luka – Luka	0	0	0	0	0	4	4
	Jumlah	0	0	0	0	19	6	25

Grafik IX Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kapal Semester I Tahun 2022



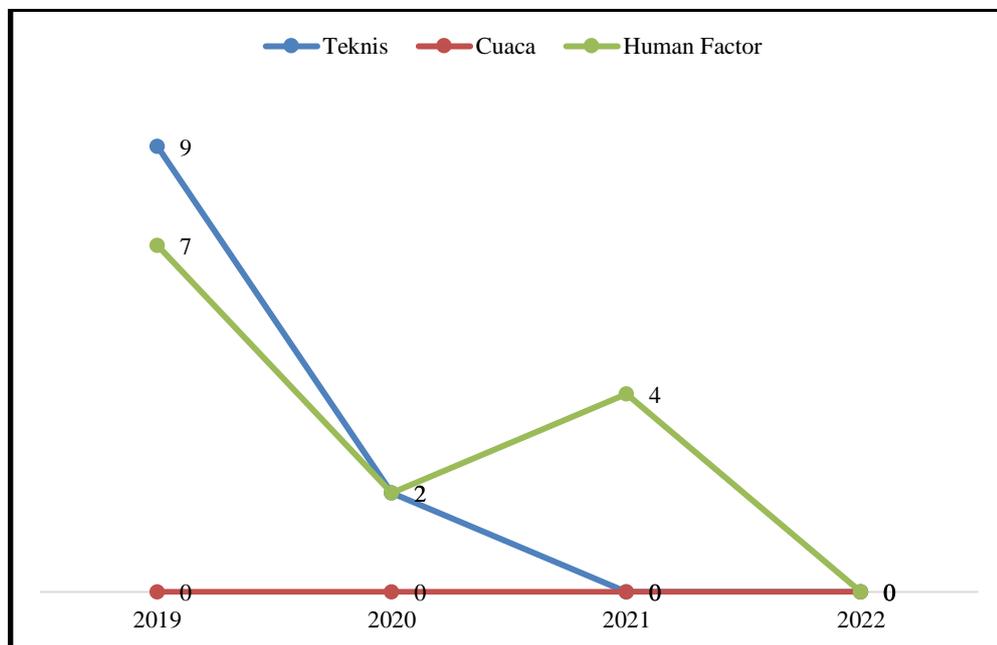
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

Faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan pelayaran berdasarkan hasil investigasi KNKT antara lain adalah faktor teknis, cuaca, dan manusia. Total faktor penyebab kecelakaan Pelayaran yang diinvestigasi oleh KNKT dari 2019 hingga semester I tahun 2022 yaitu sebanyak 24 faktor penyebab. Factor manusia merupakan factor penyebab kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2019 hingga semester I tahun 2022 yaitu sebanyak 13 kecelakaan. Sedangkan faktor teknis sebanyak 11 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan pelayaran berdasarkan tahun kejadian kecelakaan Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester I.

Tabel X Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Teknis	9	2	0	0	11
2.	Cuaca	0	0	0	0	0
3.	Human Factor	7	2	4	0	13

Grafik X Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022



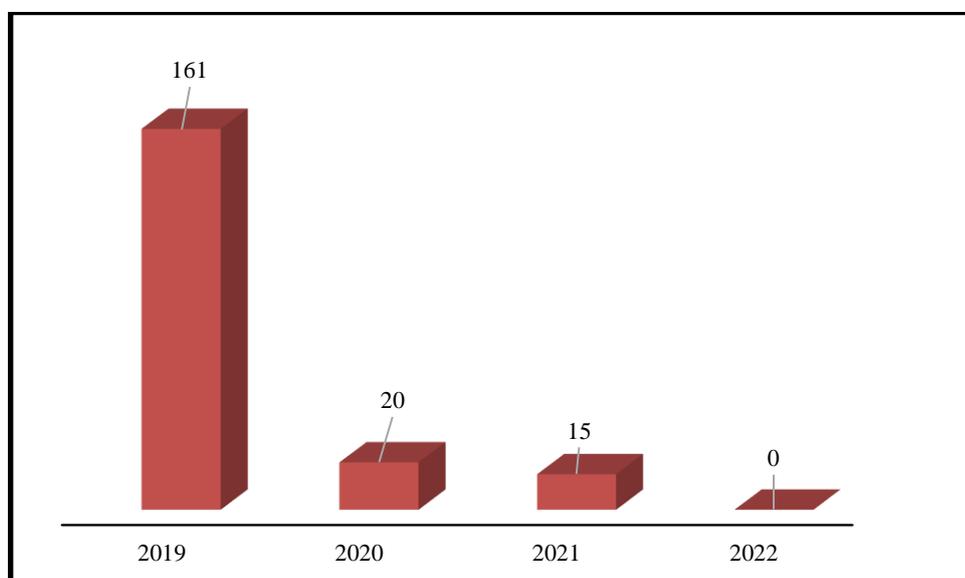
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan Pelayaran dari Tahun 2019 - Semester I Tahun 2022 sebanyak 180 rekomendasi. Jumlah rekomendasi yang dikeluarkan KNKT untuk Regulator Indonesia berjumlah 38 rekomendasi. Sedangkan untuk Operator Kapal dikeluarkan sebanyak 67 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester I.

Tabel XI Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Regulator Indonesia	26	9	3	0	38
2.	Administrator Pelabuhan	16	0	0	0	16
3.	BPSDM	0	0	0	0	0
4.	Badan Klasifikasi	3	0	0	0	3
5.	Manajemen Pelabuhan	5	0	0	0	5
6.	Fasilitator Pelabuhan	22	0	0	0	22
7.	Pemerintah Daerah	1	0	1	0	2
8.	Galangan	0	0	3	0	3
9.	Operator Kapal	63	8	2	0	73
10.	Badan SAR	1	0	0	0	1
11.	BMKG	2	0	0	0	2
12.	Lain - Lain	22	2	6	0	30
Total		161	20	15	0	195

Grafik XI Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022



6. STATUS REKOMENDASI

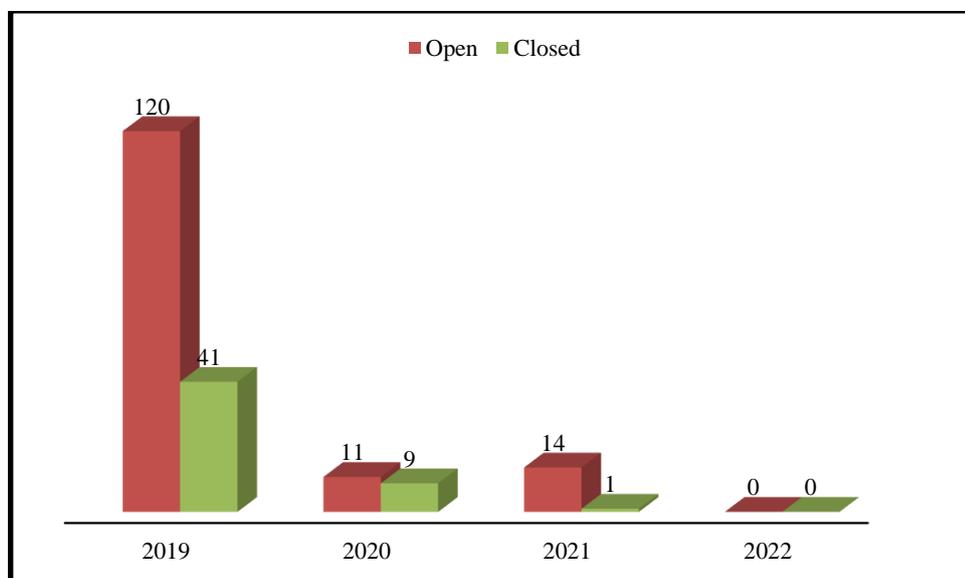
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang di investigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada 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 2019 – Semester I Tahun 2022 sebanyak 196 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 74%, sedangkan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 26% rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan pelayaran Tahun 2019 – Tahun 2022 Semester I.

**Tabel XII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2019	161	120	41	0
2	2020	20	11	9	0
3	2021	15	14	1	0
4	2022	0	0	0	0
Total		196	145	51	0
Persentase			74%	26%	0

**Grafik XII Status Rekomendasi Kecelakaan Pelayaran
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**



III. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN PENERBANGAN



Investigasi *Serious Incident* PT. Wings Abadi Airlines PK-WGF di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali pada tanggal 31 Mei 2022



Investigasi *Accident* PT. Asi Pudjiasuti Aviation (Susi Air) PK-BVM di Duma District, Papua pada tanggal 23 Juni 2022.



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 di investigasi 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 ditemukan; dan/atau Pesawat Udara yang mengalami Kejadian Serius (*Serious Incident*). Total kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada semester I tahun 2022 sebanyak 8 kecelakaan yang meliputi jenis kecelakaan: *accident* dan *serious incident*. Adapun kecelakaan penerbangan semester I tahun 2022 yang merupakan kategori *accident* meliputi:

- *Accident* PT. Spirit Avia Sentosa PK-FSW di Bilogai Sugapa, Papua pada tanggal 28 Februari 2022.
- *Accident* PT. Derazona Airlines PK-DAR di *Enroute From Jila to Timika* pada tanggal 08 Juni 2022.
- *Accident* PT. Asi Pudjiasuti Aviation (Susi Air) PK-BVM di Duma District, Papua pada tanggal 23 Juni 2022.
- *Accident* PT AMA PK-RCQ di Senggi Area, Papua pada tanggal 28 Juni 2022.

Adapun kecelakaan penerbangan semester I tahun 2022 yang merupakan kategori *Serious Incident* meliputi:

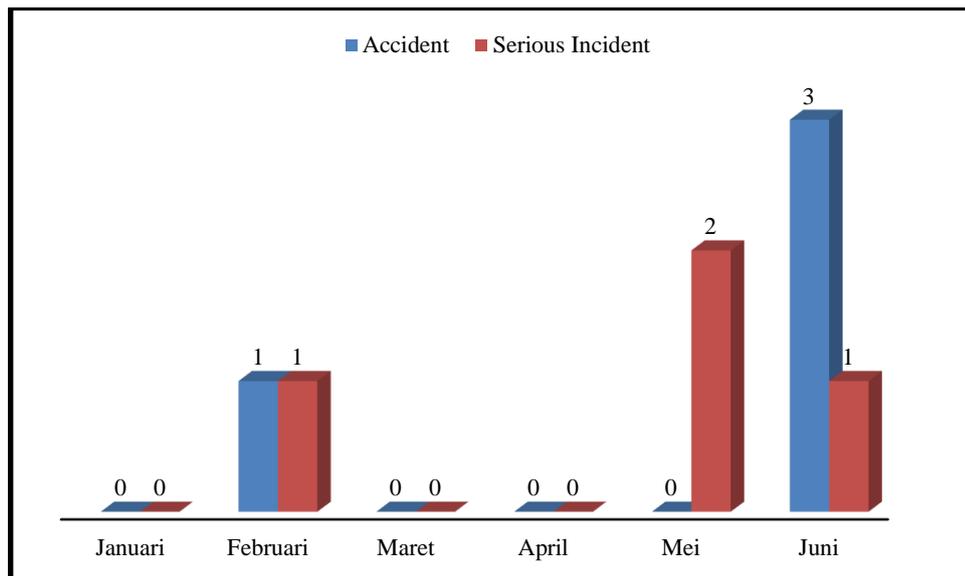
- *Serious Incident* Smart Aviation PK-SNB di Baya Biru Airstrip, Nabire pada tanggal 26 Februari 2022.
- *Serious Incident* PT. Asi Pudjiastuti Aviation (Susi Air) PK-BVE di Bandara Yuvai Semaring Krayan, Kalimantan Utara pada tanggal 24 Mei 2022.
- *Serious Incident* PT. Wings Abadi Airlines PK-WGF di Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali pada tanggal 31 Mei 2022.
- *Serious Incident* PT Batik Air Indonesia PK-LUS di *Enroute From Ternate to CGK Soekarno Hatta* pada tanggal 04 Juni 2022.

Kecelakaan pesawat udara yang di investigasi paling banyak terjadi pada bulan Juni yaitu sebanyak 4 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022.

Tabel XIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	<i>Accident</i>	0	1	0	0	0	3	4
2.	<i>Serious Incident</i>	0	1	0	0	2	1	4
Jumlah		0	2	0	0	2	4	8

Grafik XIII Jumlah Investigasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022



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 di investigasi 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 di investigasi 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 di investigasi oleh KNKT selama Semester I Tahun 2022 sebanyak 8 kecelakaan. Jumlah ini menurun dari semester sebelumnya yaitu Juli - Desember 2021 yang berjumlah 11 kecelakaan. Jumlah investigasi kecelakaan terbanyak terjadi pada bulan Juni 2022 yaitu sebanyak 4 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

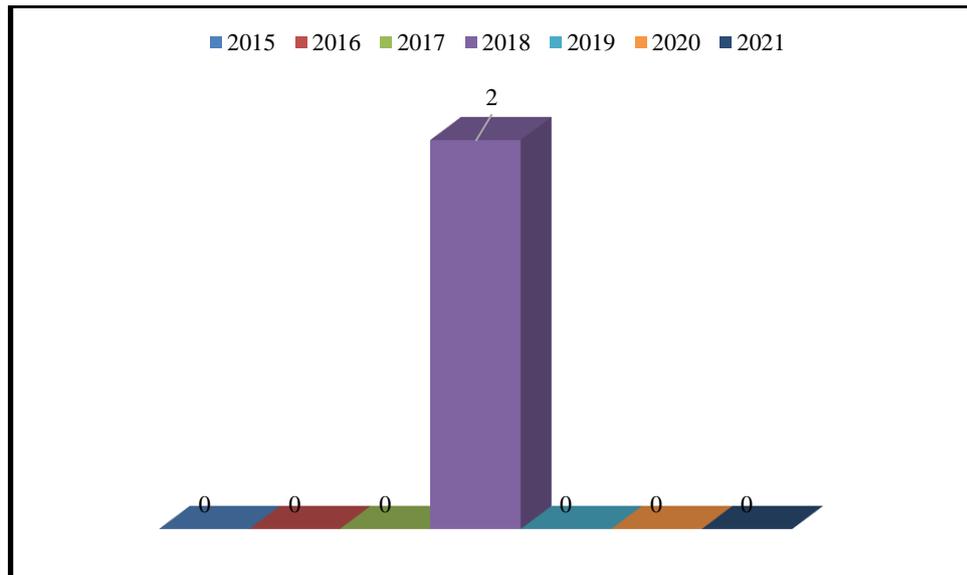
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 01 Tahun 2009 tentang Penerbangan serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi fakta, 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 final yang dihasilkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan Semester I Tahun 2022 yaitu sebanyak 2 laporan. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan penerbangan yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan semester I tahun 2022.

Tabel XIV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2015	0	0	0	0	0	0	0
2.	2016	0	0	0	0	0	0	0
3.	2017	0	0	0	0	0	0	0
4.	2018	1	0	1	0	0	0	2
5.	2019	0	0	0	0	0	0	0
6.	2020	0	0	0	0	0	0	0
7.	2021	0	0	0	0	0	0	0

Grafik XIV Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Penerbangan yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022



Berikut daftar laporan kecelakaan yang terbit pada tahun 2022 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan :

- a) Final report PT Whitesky Aviation : Helicopter Bell 429; PK-WSX Morowali, Sulawesi Tengah, 20 April 2018;
- b) Final report PT Citilink Indonesia; Airbus A320-200; PK-GLH and PT Citilink Indonesia; Airbus A320-200; PK-GTA *Near Waypoint EMARA*, Surabaya *Airspace*, 17 Januari 2018.

3. KORBAN JIWA KECELAKAAN

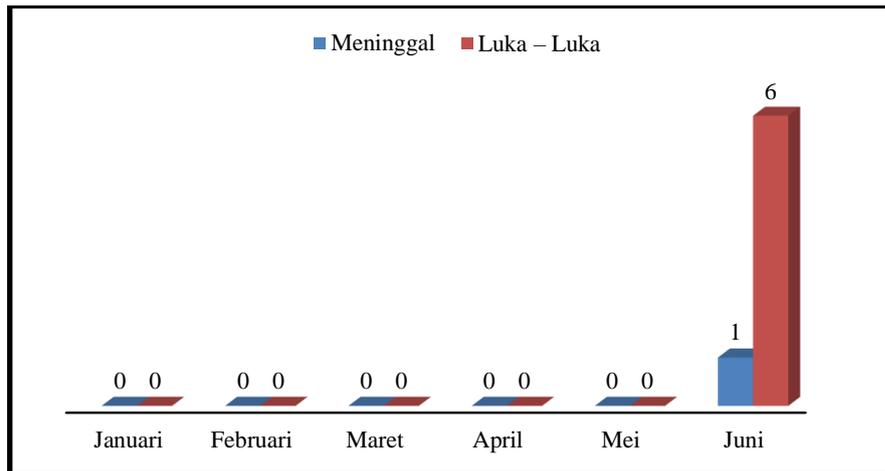
Seiring dengan kejadian kecelakaan pesawat udara maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Semester I Tahun 2022 cukup menggembirakan dimana jumlah korban mengalami peningkatan yang tidak signifikan dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah 4 orang korban jiwa.

Korban jiwa kecelakaan penerbangan yang diinvestigasi oleh KNKT pada Semester I Tahun 2022 sebanyak 7 korban, dimana 1 dari 7 korban tersebut meninggal dunia. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan penerbangan Semester I Tahun 2022.

Tabel XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Meninggal	0	0	0	0	0	1	1
2.	Luka – Luka	0	0	0	0	0	6	6
	Jumlah	0	0	0	0	0	7	7

Grafik XV Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Penerbangan Semester I Tahun 2022



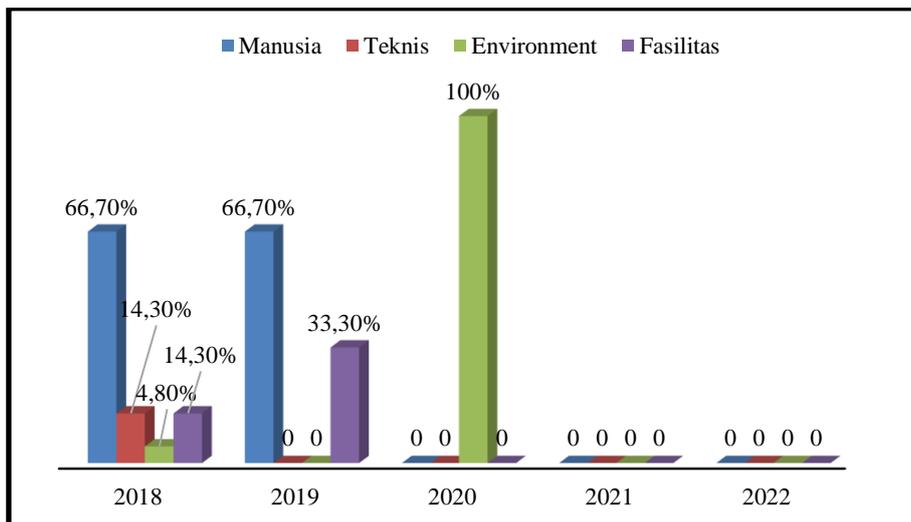
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 Tahun 2018 – Semester I Tahun 2022 adalah faktor manusia sebesar 66,7%. Berikut ini tabel dan grafik Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Tahun 2018 – Semester I Tahun 2022.

Tabel XVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan Tahun 2018 – Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Tahun				
		2018	2019	2020	2021	2022
1.	Manusia	66,7%	66,7%	0	0	0
2.	Teknis	14,3%	0	0	0	0
3.	Environment	4,8%	0	100%	0	0
4.	Fasilitas	14,3%	33,3%	0	0	0

Grafik XVI Faktor Penyebab Utama Kecelakaan Penerbangan Tahun 2018 – Semester I Tahun 2022



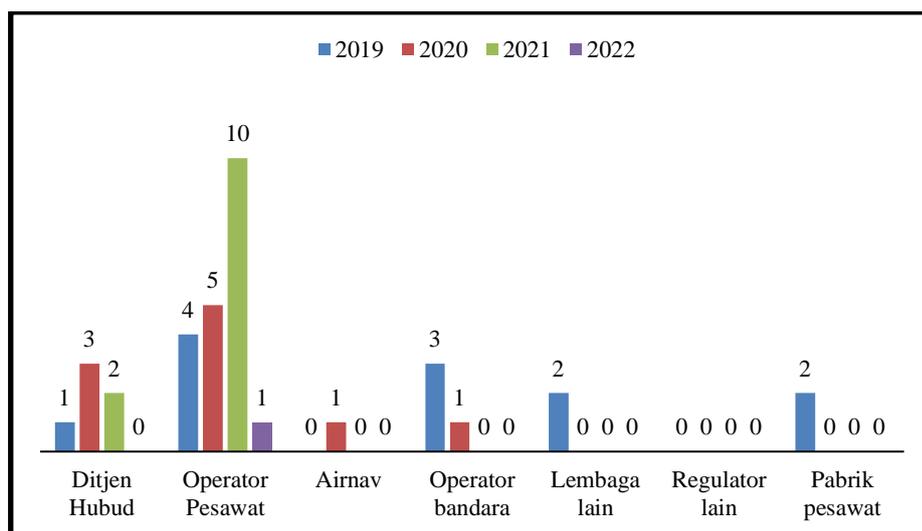
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan penerbangan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022 sebanyak 35 rekomendasi. Rekomendasi terbanyak dikeluarkan kepada operator pesawat sebanyak 20 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik penerima rekomendasi kecelakaan penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022.

Tabel XVII Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Ditjen Hubud	1	3	2	0	6
2.	Operator Pesawat	4	5	10	1	20
3.	Airnav	0	1	0	0	1
4.	Operator bandara	3	1	0	0	4
5.	Lembaga lain	2	0	0	0	2
6.	Regulator lain	0	0	0	0	0
7.	Pabrik pesawat	2	0	0	0	2
Jumlah		12	10	13	1	35

Grafik XVII Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022



6. STATUS REKOMENDASI

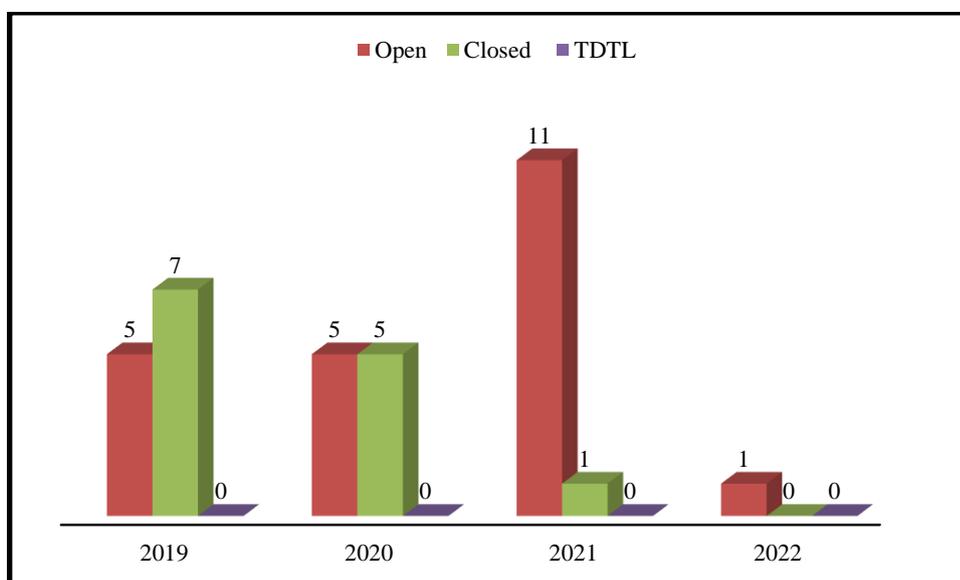
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang di investigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada 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 2019 – Semester I Tahun 2022 sebanyak 35 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 22 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 13 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022.

**Tabel XVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2019	12	5	7	0
2	2020	10	5	5	0
3	2021	12	11	1	0
4	2022	1	1	0	0
Total		35	22	13	0
PERSENTASE			63%	37%	0%

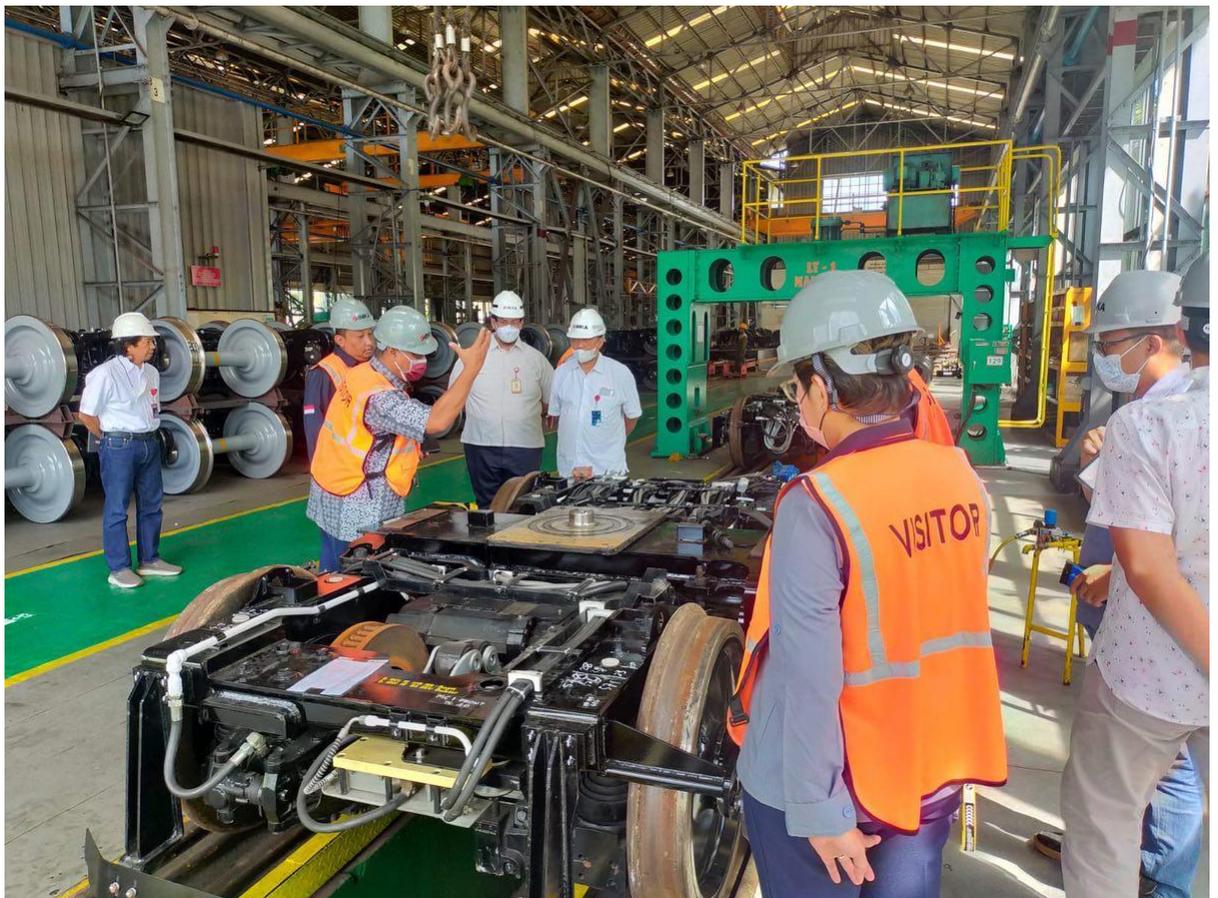
**Grafik XVIII Status Rekomendasi Kecelakaan Penerbangan
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**



IV. DATA STATISTIK INVESTIGASI KECELAKAAN KERETA API



Pemantauan kesiapan fasilitas depo dan operation control center LRT Jabodebek.



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 di investigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) adalah tabrakan antar kereta api, kereta api terguling, kereta api anjlok, dan kereta api terbakar. Pada semester I tahun 2022 tidak ada kecelakaan kereta api yang di investigasi oleh KNKT.

Berikut ini tabel Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022.

Tabel XIX Jumlah Investigasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Jenis Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Anjlok/Terguling	0	0	0	0	0	0	0
2.	Tabrakan	0	0	0	0	0	0	0
3.	Terbakar	0	0	0	0	0	0	0
4.	Lain - Lain	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		0	0	0	0	0	0	0

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, tidak ada kecelakaan kereta api yang di investigasi KNKT pada semester I tahun 2022. Jumlah ini menurun dari semester sebelumnya, yaitu Juli - Desember 2021 yang berjumlah 3 kecelakaan.

b. Laporan Akhir

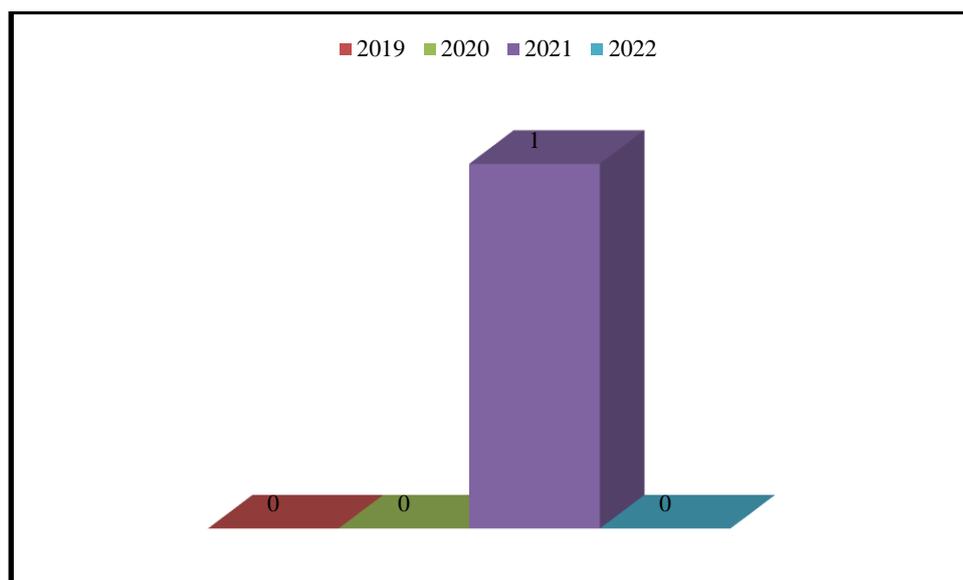
Laporan Akhir Investigasi Kecelakaan sebagai bentuk dari pelaksanaan Undang-Undang 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian serta Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2013 tentang Investigasi Kecelakaan Transportasi. Laporan Akhir ini merupakan hasil keseluruhan investigasi kecelakaan yang memuat informasi 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 terhadap kecelakaan kereta api semester I tahun 2022 sebanyak 1 laporan akhir. Berikut ini tabel dan grafik jumlah laporan akhir kecelakaan kereta api yang terbit berdasarkan tahun kejadian kecelakaan semester I tahun 2022.

Tabel XX Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Tahun Kejadian Kecelakaan	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	2019	0	0	0	0	0	0	0
2.	2020	0	0	0	0	0	0	0
3.	2021	0	0	0	0	1	0	1
4.	2022	0	0	0	0	0	0	0

Grafik XIX Jumlah Laporan Akhir Kecelakaan Kereta Api yang Terbit Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022



Judul laporan kecelakaan kereta api yang terbit pada tahun 2022 berdasarkan tahun kejadian kecelakaan yaitu Tabrakan rangkaian kereta uji coba TS 29 dan TS 20 LRT Jabodebek di KM 12+720 antara Stasiun Ciracas – Stasiun Harjamukti, Jawa Barat, tanggal 25 Oktober 2021.

3. KORBAN KECELAKAAN

Seiring dengan kejadian kecelakaan kereta api maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka.

Pada Semester I Tahun 2022 tidak terdapat korban jiwa akibat kecelakaan kereta api berdasarkan hasil investigasi KNKT. Berikut ini tabel dan grafik jumlah korban jiwa kecelakaan kereta api Semester I Tahun 2022.

Tabel XXI Jumlah Korban Jiwa Kecelakaan Kereta Api Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Bulan						Total
		Januari	Februari	Maret	April	Mei	Juni	
1.	Meninggal	0	0	0	0	0	0	0
2.	Luka – Luka	0	0	0	0	0	0	0
Jumlah		0	0	0	0	0	0	0

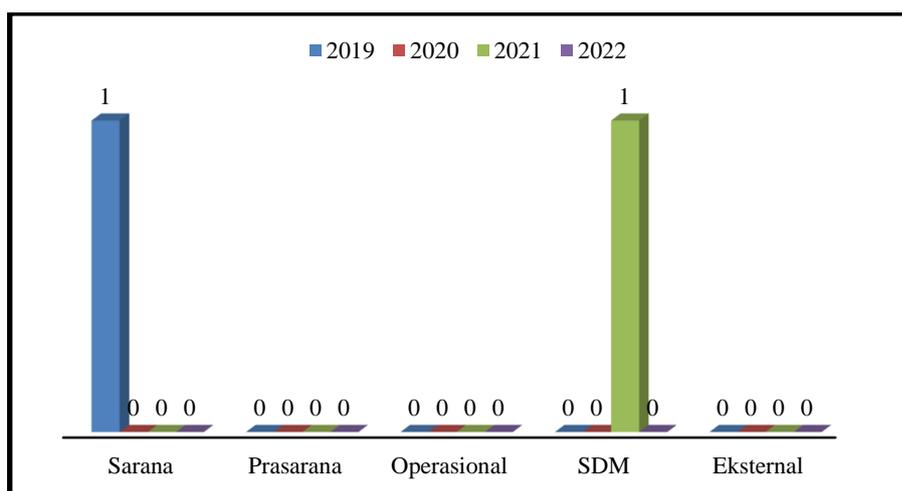
4. FAKTOR PENYEBAB UTAMA KECELAKAAN

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 2019 – semester I tahun 2022 sebanyak 2 penyebab yang terdiri dari: penyebab sarana sebanyak 1 kecelakaan, dan penyebab SDM sebanyak 1 kecelakaan. Pada tahun 2022 belum ditemukan factor penyebab utama kecelakaan KA karna belum ada kecelakaan kereta api yang di investigasi oleh KNKT. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab utama terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2019 – semester I tahun 2022. Pengelompokan penyebab kecelakaan ini dilakukan terhadap hasil investigasi kecelakaan kereta api yang telah selesai dan telah ditentukan penyebab kecelakaannya.

Tabel XXII Faktor Penyebab Utama Kecelakaan KA Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022

No.	Uraian	Tahun Kejadian Kecelakaan				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Sarana	1	0	0	0	1
2.	Prasarana	0	0	0	0	0
3.	Operasional	0	0	0	0	0
4.	SDM	0	0	1	0	1
5.	Eksternal	0	0	0	0	0
Jumlah		1	0	1	0	2

Grafik XX Faktor Penyebab Utama Kecelakaan KA Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022



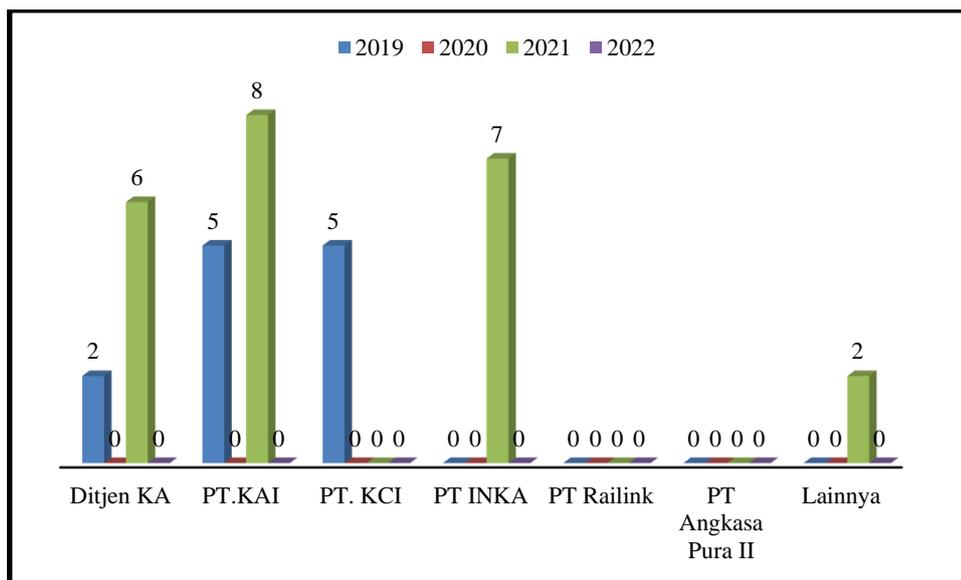
5. REKOMENDASI YANG DIKELUARKAN

Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012 salah satu tugas Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ialah memberikan rekomendasi hasil investigasi kecelakaan transportasi kepada pihak terkait. Total rekomendasi yang dikeluarkan oleh KNKT terhadap kecelakaan kereta api Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022 sebanyak 35 rekomendasi. Rekomendasi yang paling banyak dikeluarkan KNKT sebanyak 13 rekomendasi diberikan kepada PT KAI. Berikut ini tabel dan grafik rekomendasi yang telah dikeluarkan KNKT terhadap Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022.

Tabel XXIII Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022

No.	Unit Kerja	Tahun				Total
		2019	2020	2021	2022	
1.	Ditjen KA	2	0	6	0	8
2.	PT.KAI	5	0	8	0	13
3.	PT. KCI	5	0	0	0	5
4.	PT INKA	0	0	7	0	7
5.	PT Railink	0	0	0	0	0
6.	PT Angkasa Pura II	0	0	0	0	0
7.	Lainnya	0	0	2	0	2
Jumlah		12	0	23	0	35

Grafik XXI Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan Semester I Tahun 2022



6. STATUS REKOMENDASI

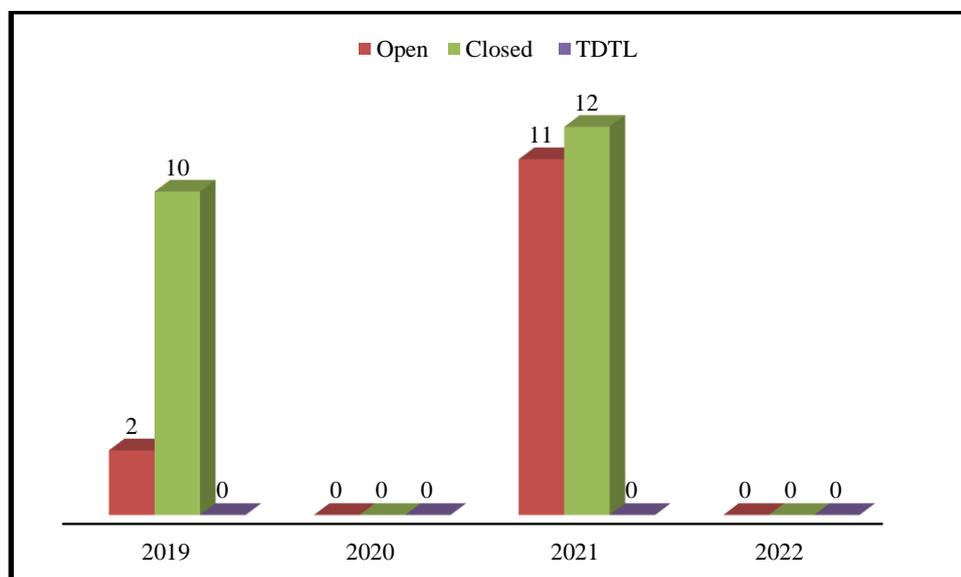
Rekomendasi yang dikeluarkan KNKT pada setiap kecelakaan yang di investigasi diberikan kepada stakeholder terkait agar dilaksanakan demi mewujudkan keselamatan berkendara. Stakeholder yang menerima rekomendasi berkewajiban untuk melaksanakan rekomendasi yang berikan serta memberikan konfirmasi atau kepada 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 2019 – Semester I tahun 2022 sebanyak 35 rekomendasi yang terdiri dari : rekomendasi yang belum ditanggapi (*open*) sebanyak 13 rekomendasi dan rekomendasi yang telah *close* sebanyak 22 rekomendasi. Berikut ini tabel dan grafik Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022.

**Tabel XXIV Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**

No	Tahun	Jumlah Rekomendasi	Status		
			<i>Open</i>	<i>Closed</i>	TDTL
1	2019	12	2	10	0
2	2020	0	0	0	0
3	2021	23	11	12	0
4	2022	0	0	0	0
Total		35	13	22	0
PERSENTASE			37,14%	62,86%	0

**Grafik XXII Status Rekomendasi Kecelakaan Kereta Api
Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022**



PENUTUP

A. Kesimpulan

Pada semester I tahun 2022, KNKT telah melaksanakan investigasi kecelakaan sebanyak 21 kecelakaan yang terdiri dari kecelakaan LLAJ sebanyak 8 (38%), kecelakaan pelayaran sebanyak 5 (24%), kecelakaan penerbangan sebanyak 8 (38%) dan tidak ada kecelakaan Kereta Api yang di investigasi hingga Juni 2022. Jumlah kecelakaan semester I tahun 2022 menurun daripada semester sebelumnya pada semester II tahun 2021 yaitu sebanyak 25 kecelakaan.

Sejak Tahun 2019 – Semester I Tahun 2022 KNKT telah menghasilkan rekomendasi sebanyak 703 rekomendasi yang terdiri dari: rekomendasi LLAJ sebanyak 437 (62%), rekomendasi kereta api sebanyak 35 (5%), rekomendasi penerbangan sebanyak 35 (5%) dan rekomendasi pelayaran sebanyak 196 (28%).

B. Saran

Laporan statistik investigasi kecelakaan Semester I Tahun 2022 yang diterbitkan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ini bertujuan untuk dapat meningkatkan pelayanan informasi kepada publik, penyampaian dokumentasi secara transparan, serta akuntabel.

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