

# BULETIN KNKT



EDISI : JULI - SEPTEMBER 2022

**KCJB**  
Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung



## PENANDATANGANAN NOTA KESEPAHAMAN

antara  
**PT KCIC**  
dengan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan  
Perhimpunan Dokter Kesehatan Kerja Indonesia (IDK)



Gedung Perhubungan  
Lantai 3 Jl. Medan Merdeka Timur No. 5  
Jakarta – 10110 Indonesia



@knkt\_RI



@knkt\_RI



knkt.dephub.go.id



knkt.dephub

# leaflet knkt

## Peduli Kondisi Ban, Peduli Keselamatan Kita



### Pastikan Ban sudah tertutup oleh Tutup Pentil.

Tutup pentil yang tidak terpasang mengakibatkan ban mudah kehilangan tekanan angin dan mudah korosi



### Pastikan tekanan angin pada ban telah sesuai.

Kelebihan tekanan angin pada ban mengakibatkan permukaan ban akan menjadi halus sehingga sangat membahayakan, sebaliknya mengakibatkan ban mudah menjadi panas.



### Pastikan permukaan ban tidak terdapat benjolan.

Kerusakan ban ditandai benjolan yang diakibatkan beban angkut yang berlebihan, disebabkan oleh benang nylon pada lapisan carcass ban putus.



### Pastikan selalu merotasi ban mobil.

Tukarlah posisi ban belakang dengan ban depan anda setiap 5000 km sekali, agar ban depan tidak akan cepat gundul.



### Pastikan kedalaman alur ban tidak kurang dari 1 mm

Kedalaman alur ban dapat mempengaruhi kekuatan cengkeraman ban ke permukaan jalan. (minimal 1 mm)



KOMITE NASIONAL  
KESELAMATAN TRANSPORTASI



@knkt\_RI



@knkt\_RI



Website  
knkt.dephub.go.id/knkt



knkt.dephub



**HIMBAUAN / PESAN BAGI PEZIARAH ATAU WISATA RELIGI :**

**“AGAR MEMBERIKAN KESEMPATAN WAKTU  
DAN TEMPAT ISTIRAHAT / BERMALAM  
YANG BAIK BAGI PENGEMUDI DEMI  
KESELAMATAN ANDA BERSAMA”**



JASA RAHARJA



# Kata Pengantar Ketua KNKT

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

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

**SOERJANTO TIAHJONO**

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

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

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

## PELINDUNG

**KETUA KNKT  
WAKIL KETUA KNKT  
PARA KASUBKOM**

**PIMPINAN REDAKSI  
HERSON**

## REDAKTUR PELAKSANA

**R. IRDRIANTONO  
DEWAN REDAKSI  
ANGGO ANUROGO  
DANI IRAWAN  
DIAN SUSANTI**

## Tim Redaksi dan Tim Editorial

**TIM HUMAS & DATIN, INVESTIGATOR  
KECELAKAAN TRANSPORTASI**

## FOTOGRAFER

**YAYAT SUPRIYATNA  
TITO ALVI NUGROHO  
ULFIANA AMIN  
PUNGKI SARIADI  
NADIA  
TIA  
GUSTAF  
ARIF**

**1 Kata pengantar  
ketua knkt**

**2-21 Berita Utama**

**22-25 Fokus Berita**

**26-27**

**Galeri Foto**

**28**

**Infografis**

*daftar  
isi*

## PENANDATANGANAN NOTA KESEPAHAMAN

antara  
PT KCIC  
dengan  
Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dan  
Perhimpunan Kesehatan Indonesia (IDKI)



Penandatanganan Memorandum of Understanding / Nota Kesepahaman antara KNKT dan Kereta Cepat Indonesia China (KCIC)

### PENANDATANGANAN MOU SEBAGAI UPAYA KNKT BERSAMA KCIC DALAM PENINGKATAN KESELAMATAN KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

Pada tanggal 5 Juli 2022 bertempat di Auditorium Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) telah dilaksanakan kegiatan penandatanganan Memorandum of Understanding / Nota Kesepahaman tentang peningkatan keselamatan penyelenggaraan kereta api kecepatan tinggi Jakarta-Bandung antara Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) dengan PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang merupakan pemilik proyek kereta cepat Jakarta-Bandung yang telah ditetapkan sebagai salah satu Proyek Strategis Nasional pemerintah dalam Peraturan Presiden Nomor 3 tahun 2016

tentang Percepatan Proyek Strategis Nasional.

Mengingat kereta cepat Jakarta-Bandung ini merupakan jenis perkeretaapian yang baru di Indonesia dan memiliki tingkat resiko yang tinggi, oleh sebab itu perlu dilakukan kerja sama antara KCIC dengan stakeholder terkait sebagai salah satu upaya menjamin keselamatan dalam pengoperasian transportasi tersebut.

Adapun ruang lingkup kerja sama yang dijalin antara PT KCIC dan KNKT meliputi pengembangan sumber daya manusia di bidang kereta api kecepatan tinggi, konsultasi keselamatan perkeretaapian,

dan pertukaran informasi teknologi kereta api kecepatan tinggi pada Kereta Api Kecepatan Tinggi Jakarta-Bandung dengan saling berkoordinasi satu sama lain dalam hal perencanaan serta peningkatan kapasitas kelembagaan.

Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono dalam sambutannya menyampaikan bahwa sekarang ini menyiapkan orang yang terbiasa menggunakan analog kemudian berubah menggunakan sistem digital itu sulit karena sudah terbentuk pola kebiasaan sehingga perlu ada usaha khusus berlebih yang harus dipelajari. Untuk itu pihak departemen Sumber Daya Manusia (SDM) PT KCIC perlu mempersiapkan SDM yang memang benar-benar memiliki spesifikasi baik dan mengerti dalam bidangnya.

“Mungkin perlu teman-teman dari psikologi melihat kesehatan fisik dan mental setiap SDM, atau jika diperlukan diadakan pemeriksaan rutin tahunan jadi tidak hanya pemeriksaan secara fisik namun pemeriksaan secara mental juga diperhatikan,” tutur Soerjanto menjelaskan bahwa persiapan SDM merupakan hal yang

penting demi keberlangsungan jalannya program.

Selain itu, Soerjanto juga menghimbau terkait persiapan kereta cepat yang pengoperasian sedari awal harus melibatkan regulator karena apapun nanti yang akan jalankan di Indonesia ini perlu ada sertifikasi dari pemerintah Indonesia. Meskipun sudah diterbitkan sertifikat laik dari China tapi pemerintah Indonesia juga masih harus mengeluarkan sertifikasi tipenya.

KNKT berharap ke depannya SDM di Indonesia bisa dalam mengoperasikan kereta cepat dengan adanya transfer knowledge sehingga ada keyakinan bahwa kereta ini siap dan laik untuk dioperasikan. Setelah kegiatan penandatanganan selesai dilaksanakan, kegiatan dilanjutkan dengan melakukan kunjungan ke proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung di Stasiun Halim, LRT Integration, dan Tunnel 1 KCIC bersama tim dari PT KCIC dan Ikatan Dokter Kesehatan Kerja Indonesia.



kunjungan ke proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung di Stasiun Halim



## WUJUDKAN KESELAMATAN BERPARIWISATA, KNKT MENGIMBAU AGAR MEMBERIKAN WAKTU DAN TEMPAT ISTIRAHAT BAGI PARA PENGEMUDI

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menggelar kegiatan diskusi terkait imbauan keselamatan transportasi pada wisata religi. Pelaksanaan kegiatan berlangsung di Ruang Aula Gedung KNKT pada Rabu, 6 Juli 2022 yang dihadiri oleh perwakilan dari Kementerian Perhubungan, Kementerian Agama, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, dan *Association of The Indonesian Tours And Travel Agencies (ASITA)*.

Kegiatan diskusi ini digelar karena dalam kurun waktu beberapa tahun ini telah terjadi

peningkatan kasus kecelakaan bus pariwisata yang mengangkut para peziarah untuk melaksanakan wisata religi. Pelaksanaan kegiatan wisata religi dianggap sudah menjadi kegiatan wajib yang harus dilakukan oleh sebagian Jemaah muslim di Indonesia dengan dikelola oleh pengurus Dewan Kemakmuran Masjid tempat jemaah tinggal setiap tahunnya.

Adapun tujuan utama wisata religi adalah mengunjungi makam para ulama dan tempat ibadah (mesjid) yang dinilai memiliki peran penting atau bersejarah. Namun sangat disayangkan, di saat melakukan

perencanaan perjalanan wisata religi para jemaah dan perusahaan perjalanan Indonesia tidak memasukkan aspek keselamatan bertransportasi. Di mana aspek tersebut merupakan aspek terpenting yang seharusnya lebih dulu dipikirkan, seperti ketersediaan waktu dan tempat peristirahatan bagi pengemudi di tempat tujuan wisata.

Mengingat berdasarkan hasil investigasi yang kerap kali KNKT lakukan yakni jumlah dominan terjadinya kasus kecelakaan disebabkan faktor manusia di mana jam kerja berlebihan atau kurangnya waktu beristirahat hingga mengalami kelelahan dan kurangnya fokus konsentrasi saat berkendara.

“Sebelum berwisata, pastikan tidak membawa muatan berlebih, gunakan selalu sabuk keselamatan, dan yang terpenting beristirahatlah setiap 4 jam berkendara dan jangan membuat rencana perjalanan lebih

dari 12 jam. Setelah 12 jam harus beristirahat dan tidur berkualitas,” tutur Soerjanto selaku Ketua KNKT.

Besar harapan KNKT dengan diadakannya kegiatan diskusi bersama ini dapat melahirkan solusi berwisata yang tidak hanya bahagia tapi juga aman dan selamat. KNKT juga turut mengajak kepada masyarakat agar saling mengingatkan satusama lain demi keselamatan bersama. Sehubungan dengan hal tersebut, KNKT bersama Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, dan Jasa Raharja membuat imbauan atau pesan bagi para wisatawan religi berupa spanduk bertuliskan ““Agar Memberikan Kesempatan Waktu dan Tempat Istirahat / Bermalam yang Baik Bagi Pengemudi Demi Keselamatan Anda Bersama” yang diperuntukkan bagi para pengelola tempat-tempat wisata.



Kegiatan diskusi terkait imbauan keselamatan transportasi pada wisata religi.





## HASIL EVALUASI PENINJAUAN RUAS JALAN TOL TANGERANG-MERAK

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) telah melakukan kunjungan dan evaluasi terkait keselamatan berkendara di jalan tol Tangerang-Merak sesuai dengan surat Direktur PT Marga Mandala Sakti Nomor: 114/M-2/V/2022 tanggal 23 Mei 2022 lalu. Peninjauan lapangan dilakukan pada tanggal 7-9 Juni 2022 dan pemaparan hasil evaluasi dilaksanakan pada tanggal 7 Juli 2022 bertempat di Kantor KNKT yang dihadiri oleh jajaran Manajemen PT. Marga Mandala Sakti serta perwakilan dari pemerintah dalam hal ini adalah Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), Badan

Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Adapun hasil evaluasi dibagi ke dalam tiga poin utama, yakni yang pertama evaluasi terkait karakteristik kecelakaan. Kecelakaan pada jalan tol Tangerang-Merak didominasi oleh jenis kecelakaan mengantuk dan tabrak depan belakang, serta ditemukan beberapa kasus pecah ban dan *aquaplaning*. Dengan memperhatikan pola kecelakaan dimaksud, faktor kelelahan pada pengemudi serta tingginya *gap* kecepatan antara kendaraan barang



dengan kendaraan pribadi perlu mendapat perhatian yang serius.

Poin kedua, karakteristik lalu lintas. Jalan tol Tangerang-Merak didominasi oleh lalu lintas kendaraan barang yang merupakan lalu lintas terusan (*through traffic*) mengingat letak tol Tangerang-Merak yang merupakan jalur penghubung utama antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera melalui jalan darat.

Poin ketiga, karakteristik *hazard*. Karakteristik *hazard* yang ditemukan di jalan tol Tangerang-Merak sangat spesifik, di mana intensitas dan volume kendaraan yang parkir untuk istirahat pada bahu jalan (bukan karena kondisi darurat) serta pedagang asongan cukup tinggi. Hal ini menimbulkan resiko terjadinya kecelakaan tunggal, tabrak depan belakang serta menabrak pejalan kaki.

Mitigasi yang dilakukan oleh manajemen PT Marga Mandala Sakti dengan memasang MCB pada bahu jalan agar tidak digunakan parkir kendaraan barang justru dapat memicu *hazard* lainnya yang jauh lebih besar, karena keberadaan MCB di bahu jalan keterlihatannya justru jauh lebih kecil dibandingkan kendaraan yang sedang

parkir sehingga resiko tertabraknya menjadi lebih besar.

Untuk mengidentifikasi fenomena parkir tepi jalan dimaksud, KNKT juga telah melakukan wawancara dengan para pengemudi truk yang melakukan parkir di bahu jalan serta para pedagang asongan. Hasilnya pengemudi truk mengalami kesulitan bermanuver saat memasuki *rest area*, fasilitas istirahat untuk pengemudi kendaraan barang yang tersedia di *rest area* kurang sesuai dengan karakteristik mereka, harga sewa kios kantin untuk pedagang tidak terjangkau sehingga memaksa mereka berjualan di bahu jalan tol.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, KNKT merekomendasikan beberapa tindakan mitigasi untuk menurunkan resiko kecelakaan serta menurunkan fatalitas jika kecelakaan tidak dapat dihindari yang ditujukan kepada beberapa instansi terkait, kepada Direksi PT Marga Mandala Sakti 5 rekomendasi, Kepala Badan Pengatur Jalan Tol 4 rekomendasi, Direktur Jenderal Perhubungan Darat 3 rekomendasi, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek 1 rekomendasi.



## KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI (KNKT) TEKANKAN TIDAK BISA LAGI MELAKUKAN KONSEP YANG LAMA

**D**alam rangka koordinasi upaya perawatan yang dapat dilakukan untuk mengurangi risiko yang akan terjadi akibat kemungkinan adanya kegagalan atau kerusakan dari komponen-komponen yang vital terhadap keselamatan perjalanan kereta api, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyelenggarakan kegiatan Focus Group Discussion (FGD) mengenai Upaya Peningkatan Keselamatan Melalui

Manajemen Perawatan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian secara hybrid di Jakarta pada 12 September 2022 bersama para pemangku kepentingan terkait.

Kegiatan terdiri dari pemaparan materi dan diskusi tanya jawab, yang disampaikan oleh Kepala Sub Komite Investigasi Kecelakaan Perkeretaapian, Suprpto, Direktur Sarana Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Djarot Tri Wardhono Direktur Pengelolaan Prasarana PT Kereta Api Indonesia

(Persero), Heru Kuswanto, Direktur Teknik PT Kereta Commuter Indonesia, Denny Haryanto, dan Kepala Divisi Railway Maintenance PT MRT Jakarta (Perseroda), Mega Tarigan, dengan dimoderatori oleh Koensabdono Inpasiarto selaku ahli perkeretaapian.

Mengingat saat ini perkembangan perkeretaapian di Indonesia begitu pesat, namun yang menjadi masalah dan perlu diperhatikan adalah soal perawatan, bagaimana sarana dan prasarana dapat berjalan dengan baik yang tentunya hanya bisa didapatkan melalui perawatan. Terutama masalah prasarana yang cukup pelik karena menyangkut sosial aspeknya luar biasa, pentingnya memikirkan bagaimana cara merancang sarana dan prasarana kereta api yg sesuai dengan di Indonesia karena apa yang diterapkan di luar negeri belum tentu cocok di Indonesia. Sarana dan prasarana menjadi poin penting yang menjamin keselamatan penumpang. Hal ini membuat perawatan sarana dan prasarana harus dilakukan, meliputi fasilitas (mesin), penggantian komponen atau spare-part (material), biaya pemeliharaan, tata cara perawatan (metode), hingga pelaksana kegiatan perawatan (sumber daya manusia).

Sejauh ini, KNKT mencatat beberapa permasalahan yang kerap terjadi pada moda perkeretaapian, salah satunya

mengenai perawatan wesel (material) yang tidak sesuai prosedur, dengan adanya pelaksana kegiatan perawatan yang tidak memiliki sertifikat kompetensi sehingga mengakibatkan kondisi wesel rusak. KNKT menghimbau bahwa isu keselamatan ini perlu diperhatikan oleh para pelaku moda perkeretaapian. Dengan melakukan perawatan berkala, risiko kegagalan dan kerusakan bisa dicegah sehingga operasi tidak terganggu. Selain itu, umur pakai dari material bisa terjaga dan berdampak pada biaya perawatan.

“Kita harus bisa lihat bahwa teknologi perawatan saat ini majunya luar biasa. Bagaimana pemasangan komponen yang harus dipersiapkan dan dipikirkan sejak awal sebelum memulai suatu desain, tidak bisa lagi kita melakukan perawatan dengan konsep yang lama,” ungkap Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT.

“Dan untuk mengembangkan jenis kereta baru yang berbasis Reliability, Availability, Maintainability, and Safety (RAMS) ini tidaklah mudah, sebelum kita menciptakan program perawatan maka kita harus melakukan evaluasi terlebih dahulu karena untuk menentukan program perawatan pasti berbeda-beda.” Soerjanto berharap agar ke depan perawatan perkeretaapian dapat terjamin operasionalnya dengan tidak lupa memenuhi aspek keselamatan.



KNKT melakukan kunjungan kerja ke kantor Badan Pengawas Tenaga Nuklir (Bapeten)

## KURANGNYA PENGAWASAN DALAM PENANGANAN BARANG BERBAHAYA (B3)

Sampai dengan saat ini masalah keselamatan pengangkutan barang berbahaya (B3) masih belum berjalan secara optimal terutama kurangnya pengetahuan mengenai potensi bahaya yang akan terjadi apabila terjadi kecelakaan pada saat proses pengangkutan barang berbahaya (B3) ke tempat tujuan.

Pada tanggal 13 Juli 2022 Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melakukan kunjungan kerja ke kantor Badan Pengawas Tenaga Nuklir (Bapeten) membahas mengenai potensi bahaya yang terjadi pada proses pengangkutan B3.

Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT didampingi oleh Dahlia Cakrawati Sinaga selaku Deputy Pengkajian Keselamatan Nuklir serta Zainal Arifin selaku Deputy Perizinan dan Inspeksi.

KNKT bermaksud untuk berdiskusi mencari jalan keluar penanganan terutama untuk pengangkutan nuklir dan mengharapkan dapat melakukan kerja sama dengan Bapeten terutama jika terjadi kecelakaan angkutan barang berbahaya yang ditugasi untuk melakukan tanggap darurat.

“Selama ini kalo ada kendaraan pengangkut BBM baik LPG maupun cair itu ketika

berada di rest area tempatnya tidak dipisahkan, khusus untuk kendaraan pengangkut B3 ketika sedang berhenti istirahat harus minimum berjarak 100 meter dari kegiatan masyarakat. Ini yang kami khawatirkan dalam penanganan barang berbahaya seperti nuklir, maka kita ingin mendapat informasi lebih kedepannya terkait penanganan B3 di Bapeten ini sejauh mana sehingga kami KNKT bisa melakukan koordinasi dengan siapa pun, sepanjang itu untuk keselamatan akan kami lakukan,” ujar Soerjanto.

Mengingat di Kementerian Perhubungan yang mengatur spesifikasi kendaraan pengangkut nuklir hingga sampai saat ini belum ada dan sangat tertinggal jauh dengan Amerika di mana terdapat pelatihan khusus dalam mengawasi pengangkutan nuklir termasuk dari sisi keamanannya. Oleh sebab itu, KNKT bermaksud untuk memikirkan secara bersama terkait penanganan B3 terutama untuk pengangkutan nuklir.

Pada kesempatan yang sama turut disampaikan pemaparan oleh Wildan selaku Plt. Kepala Sub Komite Investigasi

Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan KNKT dengan tema “Transportasi Bahan Berbahaya” mengenai resiko pada pengangkutan B3 dan kemudian dilanjut dengan pemaparan materi yang disampaikan oleh Zulkarnain selaku Direktur Kesiapsiagaan Nuklir dengan tema “Indonesia Center of Excellence on Nuclear Security and Emergency Preparedness” mengenai program I-CoNSEP yang memungkinkan untuk setiap pemangku kepentingan saling berkoordinasi dalam setiap kegiatan yang menyangkut ketenaganukliran maupun keamanan nuklir seluruh Indonesia.

Pada akhir diskusi disepakati akan adanya penandatanganan kesepakatan sebagai bentuk kerja sama antara KNKT dan Bapeten terkait keselamatan transportasi angkutan barang berbahaya khususnya nuklir. Kegiatan kemudian dilanjutkan dengan penyerahan plakat dari Bapeten untuk KNKT dan sesi foto bersama. Besar harapan KNKT dengan diadakannya pertemuan ini potensi bahaya pengangkutan B3 ke depannya dapat diminimalisir secara optimal.



KNKT melakukan kunjungan kerja ke kantor Badan Pengawas Tenaga Nuklir (Bapeten)





## MONITORING DAN HASIL REKOMENDASI EVALUASI KNKT TERHADAP TRANSJAKARTA BERSAMA KOMISI B DPRD DKI JAKARTA

**K**omisi B DPRD DKI Jakarta menggelar rapat dengar pendapat pada tanggal 1 Agustus 2022 bersama Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Direksi PT Transportasi Jakarta (TransJakarta), Inspektur Provinsi DKI Jakarta, BPBUMD Provinsi DKI Jakarta, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), serta para operator bus Trans Jakarta yang terdiri dari PT. Jakarta Metropolitan, PT. Primajasa Perdana Raya Utama, PT. Jakarta Megatrans, PT. Eka Sari Lorena, PT. Bianglala Metropolitan, PT. Trans Mayapada Busway, Perusahaan Umum DAMRI, dan Perum PPD terkait monitoring

dan hasil rekomendasi evaluasi keselamatan operasional Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jakarta yang telah KNKT lakukan.

Materi pemaparan “Evaluasi Komprehensif Standar Keselamatan Bus TransJakarta” disampaikan oleh Wildan selaku Plt. Kepala Sub Komite Investigasi Kecelakaan moda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) KNKT. Dalam paparannya, Wildan menjelaskan bahwa terdapat empat area pemetaan penyebab terjadinya kecelakaan yang terdiri dari organisasi dan manajemen, pemastian armada, pemastian awak, serta rute bahaya.

Soerjanto Tjahjono selaku ketua KNKT mengaku antusias dalam menangani hal ini, “KNKT sangat antusias dalam menciptakan beberapa rekomendasi yang diperuntukkan untuk TransJakarta, karena ke depannya kami berharap agar TransJakarta ini bisa jadi role model di Indonesia bahkan kalo bisa di dunia” tutur Soerjanto.

Pada kesempatan yang sama, Soerjanto menjelaskan bahwa tidak ada yang dapat menjamin kompetensi pramudi TransJakarta. Mengingat belakangan ini TransJakarta kerap menjadi sorotan karena maraknya kasus kecelakaan baik tunggal maupun ditabrak oleh kendaraan lain. Menurutnya, secara regulasi tidak ada satu sistem pun yang menjamin bahwa kompetensi pramudi TransJakarta itu memadai dengan tugas dan tanggung jawab yang dihadapinya, sehingga hal ini merupakan masalah yang sangat krusial.

Hal senada juga diungkapkan Ismail selaku Ketua Komisi B DPRD DKI Jakarta, bahwa masih banyak operator mitra TransJakarta yang lalai akan Standar Operasional Prosedur (SOP) keselamatan. Sebab seringkali ditemukan faktor kecelakaan yang diakibatkan tidak patuhnya pramudi seperti menggunakan telepon genggam saat berkendara. Anggota dewan juga menekankan kepada PT TransJakarta untuk membentuk direksi khusus keselamatan dan tidak digabungkan

dengan direksi operasi sesuai dengan rekomendasi keselamatan KNKT. Hal ini bertujuan agar pengelolaan manajemen risiko dapat berjalan lebih efektif dan efisien dalam melakukan mitigasi terhadap risiko bahaya.

Mochammad Yana Aditya selaku Direktur Utama PT TransJakarta menjelaskan hingga saat ini pihaknya baru menjalankan 15 dari 31 rekomendasi yang diberikan oleh KNKT, beberapa poin utamanya yakni pembentukan divisi keselamatan, melakukan cek kesehatan pengemudi, pelatihan, dan sosialisasi rutin.

Selain rekomendasi yang diperuntukkan untuk PT TransJakarta, KNKT juga menerbitkan rekomendasi yang ditujukan kepada Pemerintah DKI Jakarta dan Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP).

Kegiatan yang dilaksanakan di Ruang Rapat Komisi B DPRD Provinsi DKI Jakarta, KNKT diminta oleh anggota dewan agar saat melakukan penelitian kecelakaan transportasi sebaiknya tidak hanya melihat pada tataran teknis akan tetapi juga melihat tataran kebijakan dan pengawasan terkait penyebab kecelakaan transportasi, dan materi paparan KNKT sebaiknya mencantumkan data kuantitatif terkait faktor penyebab kecelakaan transportasi, ini dimaksudkan agar anggota dewan dapat lebih fokus dalam melakukan rapat dengar pendapat kepada stakeholder.



KNKT melakukan penandatanganan perjanjian kerjasama dengan Fakultas Teknik UPNVJ

## KERJA SAMA KESELAMATAN PELAYARAN BERSAMA UNIVERSITAS PEMBANGUNAN NASIONAL VETERAN JAKARTA (UPNVJ)

Sub Komite Investigasi Kecelakaan Pelayaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melakukan penandatanganan perjanjian kerja sama dengan Fakultas Teknik UPNVJ tentang praktis mengajar, riset dan analisis kecelakaan pelayaran di Ruang Aula KNKT pada 22 Juli 2022.

Hal ini merupakan salah satu upaya dalam rangka saling membantu dan mengisi pengetahuan agar memudahkan rekomendasi-rekomendasi dari KNKT yang nantinya dapat diaplikasikan dan menurunkan angka kecelakaan. Mengingat hingga saat ini kecelakaan moda

transportasi pelayaran masih sering terjadi terutama dengan perubahan cuaca yang sangat cepat. Haryo Satmiko selaku wakil ketua KNKT dalam sambutannya berharap dengan adanya kerja sama ini kedepannya jumlah kecelakaan pelayaran semakin menurun.

“Sampai tahun 2022 ini kecelakaan pelayaran masih cukup signifikan akibat perubahan cuaca dan jelas ini menjadi perhatian khususnya KNKT, semoga kerja sama ini menjadi sesuatu yang membangun baik kami yang ada di KNKT maupun rekan-rekan nanti para mahasiswa maupun para dosen. Dengan adanya kerja sama ini



mudah-mudahan kedepannya kecelakaan dengan penyebab yang sama bisa dihindari sehingga jumlah kecelakaan dapat diminimalisir bersama” tutur Haryo.

Adapun ruang lingkup kerjasama meliputi praktisi mengajar yang difasilitasi oleh Kemendikbudristek, riset sesuai dengan program Merdeka Belajar Kampus Merdeka, analisis kecelakaan transportasi pelayaran, bimbingan teknis investigasi keselamatan transportasi. Perjanjian kerjasama berlaku dalam kurun waktu 3

tahun terhitung sejak ditandatangani hingga 31 Desember 2025.

“Sekali lagi kami ucapkan terima kasih dan mudah-mudahan kerja sama ini terus dikembangkan dalam rangka peningkatan Sumber Daya Manusia (SDM) dan lebih banyak praktik dari pada teorinya. Semoga hasil dari kerja sama ini UPN Veteran Jakarta dapat bersinergi dengan KNKT dalam peningkatan keilmuan khususnya keselamatan bagi pelayaran,” tutup Haryo.



KNKT melakukan penandatanganan perjanjian kerja sama dengan Fakultas Teknik UPNVJ



Kegiatan Forum Group Discussion (FGD) bertajuk "Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan sebagai Upaya Mencegah Kebakaran Kapal di Pelabuhan Perikanan" yang digelar di kota Tegal, Kamis 4 Agustus 2022.

## UPAYA BERSAMA MENGATASI ISU KECELAKAAN LAUT DEMI MEWUJUDKAN IKLIM PELAYARAN YANG BERKESELAMATAN

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyelenggarakan kegiatan Forum Group Discussion (FGD) bertajuk "Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan sebagai Upaya Mencegah Kebakaran Kapal di Pelabuhan Perikanan" yang digelar di kota Tegal, Kamis 4 Agustus 2022. Pelaksanaan kegiatan turut mengundang berbagai narasumber baik dari regulator maupun komunitas nelayan dan pemilik kapal.

Kegiatan ini bertujuan untuk bersama-sama membahas keselamatan kapal perikanan dan mencari jalan keluar atas

permasalahan yang dialami oleh para nelayan. Karena dari tahun ke tahun dinilai angka kecelakaan yang dialami oleh kapal-kapal perikanan tidak berkurang, bahkan bertambah banyak. Beberapa faktor penyebabnya adalah belum maksimalnya implementasi sistem manajemen keselamatan, tidak sesuainya pemakaian kapal dengan spesifikasi, serta kurangnya kualifikasi awak kapal. "Perlu juga diatur bagaimana spesifikasi kapal agar menyesuaikan dengan jumlah awak kapal yang berada di atas kapal. Kapal kecil namun awak kapal ada yang sampai 30 orang. Walaupun pengawakan kapal-kapal

perikanan memiliki teknologi yang tidak sulit (padat karya) namun tetap diperhatikan kapal harus layak dari sisi kemanusiaan. Kualifikasi awak kapal juga harus diperhatikan dan ditingkatkan,” papar Ketua KNKT, Soerjanto Tjahjono.

Forum yang merupakan lanjutan dari FGD yang sebelumnya dilaksanakan di Pati ini menampilkan sejumlah narasumber di antaranya Haryo Satmiko sebagai Wakil Ketua KNKT yang memberikan paparan tentang investigasi kecelakaan kapal perikanan yang dilakukan oleh KNKT, Asisten Deputi Navigasi Keselamatan Kantor Kementerian Koordinator Bidang Maritim dan Investasi (Kemenkomarves) Nanang Widiatmojo yang memaparkan materi tentang koordinasi rencana aksi tindak lanjut penanganan kebakaran di pelabuhan perikanan, Sub Koordinator Tata Laksana dan Tertib Bandar Kesyahbandaran di Pelabuhan Perikanan Zulfikar, S.St, PI, MSi, dilanjutkan oleh perwakilan Himpunan Nelayan Seluruh Indonesia (HNSI), juga Kepala Stasiun Meteorologi Maritim Tanjung Mas Semarang, Retno Widya Ningsih, serta Praktisi Asuransi Surachman Jusuf yang membahas pentingnya asuransi dalam operasional kapal perikanan.

Pada kesempatan yang sama, Ketua KNKT berharap Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) bisa memiliki kantor di setiap pelabuhan perikanan, seperti keberadaan kantor BMKG di bandara-bandara. Sebelum berlayar, awak kapal

haruslah mendapatkan info yang komprehensif dari BMKG terkait cuaca. KNKT juga meminta agar Kementerian Kelautan dan Perikanan untuk dapat mengidentifikasi masalah-masalah pada kapal-kapal perikanan supaya dapat menentukan cara mitigasinya agar angka kecelakaan dapat ditekan.

Ketua KNKT juga menekankan pentingnya asuransi bagi para pelaku pelayaran, termasuk bagi pihak-pihak yang terlibat langsung dalam pelayaran perikanan. Ia menilai bahwa asuransi sangat dibutuhkan, agar bisa membantu keluarga yang ditinggalkan jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan, asuransi ini penting untuk mengurangi beban keluarga yang ditinggalkan. “Selama ini para nelayan dan awak kapal yang meninggal ketika melaut hanya diberikan uang santunan seadanya, sekitar lima juta. Ini tidak cukup untuk menanggung beban duka yang dialami oleh keluarga yang ditinggalkan, harusnya bisa lebih, berkali-kali lipat”.

Dipilihnya Kota Tegal sebagai lokasi pelaksanaan FGD ini merupakan sebuah keputusan yang dinilai cukup tepat mengingat Kota Tegal adalah daerah pesisir yang mempunyai potensi yang besar dalam industri perikanan dan kelautan. Ada begitu banyak kapal nelayan yang berlabuh serta berlayar dari Pelabuhan Tegal.

Wali Kota Tegal, Dedy Yon Supriyono yang turut memberikan sambutan menjelaskan bahwa pada saat-saat tertentu Pelabuhan Perikanan Kota Tegal akan penuh sesak

dengan kapal-kapal nelayan yang berlabuh. “Apalagi jika mendekati hari Raya Idul Fitri, pelabuhan penuh dengan kapal nelayan. Kapal-kapal itu bersandar dengan jarak

yang berdekatan. Apabila terjadi kebakaran di satu kapal, maka risiko untuk menyambar kapal lain cukup besar,” ujarnya.



Kegiatan Forum Group Discussion (FGD) bertajuk "Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan sebagai Upaya Mencegah Kebakaran Kapal di Pelabuhan Perikanan" yang digelar di kota Tegal, Kamis 4 Agustus 2022.



Proses investigasi berlangsung, di antaranya yaitu sertifikat laik laut kapal, sertifikat kompetensi dan profisiensi baik Nakhoda maupun Kepala Kamar Mesin (KKM) masih berlaku, kapal diawaki oleh 4 orang yang terdiri dari Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan dibantu 2 Anak Buah Kapal (ABK).

## KNKT TERBITKAN REKOMENDASI SEGERA ATAS TEMUAN KECELAKAAN KM CAHAYA ARAFAH

**K**M Cahaya Arafah tenggelam akibat cuaca buruk di Perairan Desa Tokaka - Halmahera Selatan, Maluku Utara, pada Senin (18/7/2022) pukul 18.12 WIT dengan titik koordinat sekitar 0o12'18" LS dan 127o39'39" BT. Diketahui KM Cahaya Arafah berangkat dari Pelabuhan Bastiong Ternate dalam kondisi cuaca sangat cerah dan tidak bergelombang dengan jumlah pelayar 81 orang. Akibat kecelakaan

sebanyak 1 orang dinyatakan hilang dan 10 orang lainnya meninggal dunia.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) ungkap 11 temuan yang di dapat berdasarkan selama proses investigasi berlangsung, di antaranya yaitu sertifikat laik laut kapal, sertifikat kompetensi dan profisiensi baik Nakhoda maupun Kepala Kamar Mesin (KKM) masih berlaku, kapal diawaki oleh 4 orang yang terdiri dari Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan dibantu 2 Anak Buah Kapal (ABK).

Saat kapal akan berlayar Nakhoda tidak mengetahui informasi cuaca rute pelayaran, Nakhoda tidak memberitahukan berita cuaca buruk kepada Stasiun Radio Pantai (SROP), Nakhoda tidak mengetahui bahwa Surat Persetujuan Berlayar (SPB) berlaku 24 jam dari waktu diterbitkan dan hanya dapat digunakan untuk 1 kali pelayaran, nahkoda dan pemilik kapal tidak mengetahui kewajiban pemasangan sistem identifikasi otomatis di kapal AIS untuk kapal non konvensional dengan ukuran paling rendah 35 GT.

Selain itu, sarana telekomunikasi pelayaran Stasiun Radio Pantai (SROP) di Ternate tidak bisa menyelenggarakan kegiatan pengoperasian (penetapan dinas jaga, jadwal waktu siaran, menjaga keandalan) secara efektif karena keterbatasan tenaga personil atau Sumber Daya Manusia (SDM) serta ditemukan beberapa peralatan radio yang sedang dalam perbaikan, sehingga fungsi dari SROP tidak berjalan optimal, belum adanya Stasiun Meteorologi Maritim yang dikhususkan untuk pelabuhan-pelabuhan di Wilayah Maluku Utara yang dapat memberikan jasa pelayanan informasi cuaca Maritim.

Adapun faktor yang berkontribusi terhadap kejadian kecelakaan tenggelamnya KM Cahaya Arafah dikarenakan Nakhoda berlayar tanpa mengetahui kondisi cuaca pada rute kapal yang akan dilayarnya, angin kencang dari arah Selatan-Barat menerpa lambung kanan kapal secara terus menerus, disertai gelombang tinggi hingga

2,50 meter masuk ke kapal melalui bukaan-bukaan yang ada di sebelah kanan lambung kapal dan buritan kapal, akumulasi penambahan air laut di kamar mesin berakibat mesin induk mati dan penambahan berat kapal, sehingga kapal kehilangan stabilitas dan daya apungnya.

Oleh sebab itu, KNKT menerbitkan rekomendasi segera yang ditujukan kepada beberapa instansi terkait. Pertama, kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan, KNKT minta untuk dilakukan evaluasi terhadap penerapan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor : HK 103/2/8/DJPL-17, menambah jumlah tenaga personil petugas SROP Ternate sesuai persyaratan dan peruntukannya, mewajibkan awak kapal melaporkannya kondisi cuaca pada setiap pelayarannya, Informasi cuaca maritim hendaknya juga menjadi prasyarat dalam penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB), dan agar menempatkan petugas keselamatan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan-pelabuhan yang telah diberi izin oleh Pemerintah Daerah.

Kedua, kepada Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) untuk dapat menyampaikan informasi perubahan cuaca ekstrim atau mendadak kepada syahbandar/otoritas yang ditunjuk di pelabuhan ataupun dermaga, informasi cuaca maritim disertai arus di perairan sekitar pelabuhan setiap 6 jam dengan

format yang sederhana dan seragam serta mudah dimengerti oleh awak kapal.

Ketiga, kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II – Ternate, memeriksa kelengkapan administrasi kapal secara menyeluruh sebelum mengeluarkan SPB, memastikan petugas syahbandar mengawasi pengoperasian kapal-kapal penumpang tradisional, memperhatikan persyaratan jumlah awak kapal yang ikut berlayar sesuai, dan memberikan sosialisasi kepada masyarakat pengguna jasa angkutan laut dalam bentuk himbuan atau kampanye keselamatan pelayaran.

Keempat, kepada Station Radio Pantai (SROP) – Ternate, agar dapat meningkatkan fungsi SROP berupa pemberitahuan informasi mengenai

keselamatan pelayaran, menyebarkan hasil laporan keselamatan pelayaran kepada para Nakhoda baik kapal yang sedang berlayar ataupun yang akan berlayar yang berada di area pelabuhan.

Rekomendasi terakhir sebanyak 8 poin ditujukan kepada Nakhoda / Agen PT Aksar Saputra Lines. Besar harapan KNKT dengan dilakukannya pengumpulan informasi, dokumentasi dan wawancara dengan pihak-pihak terkait serta informasi dari media elektronik terkait tenggelamnya KM Cahaya Arafah hingga diterbitkannya rekomendasi segera ini, ke depan tidak ada lagi kecelakaan dengan penyebab yang sama kembali terjadi dan tingkat fatalitas dapat diminimalisir.



Proses investigasi berlangsung, di antaranya yaitu sertifikat laik laut kapal, sertifikat kompetensi dan profisiensi baik Nakhoda maupun Kepala Kamar Mesin (KKM) masih berlaku, kapal diawaki oleh 4 orang yang terdiri dari Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan dibantu 2 Anak Buah Kapal (ABK).



ANTARA PT MRT JAKARTA (PERSERODA)  
DAN KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI  
TENTANG KESELAMATAN PERKERETAAPIAN  
SISTEM MASS RAPID TRANSIT



Penandatanganan dilakukan langsung oleh Direktur Utama MRT Jakarta dan Ketua KNKT Selasa, 06 September 2022 di Kantor Pusat PT MRT Jakarta

## **PENANDATANGANAN NOTA KESEPAHAMAN KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI (KNKT) DENGAN PT. MASS RAPID TRANSIT (MRT)**

**K**omite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) dan PT Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta (Perseroda) secara resmi bekerjasama dalam meningkatkan keselamatan dan keamanan perkeretaapian. Hal ini ditandai sejak dilaksanakannya kegiatan penandatanganan Nota Kesepahaman tentang Peningkatan Keselamatan Perkeretapihan Sistem Mass Rapid Transit. Proses penandatanganan dilakukan langsung oleh Direktur Utama MRT Jakarta Mohamad Aprindy dan Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono pada Selasa, 06

September 2022 di Kantor Pusat PT MRT Jakarta (Perseroda) di Wisma Nusantara, Jakarta Pusat.

Nota Kesepahaman dimaksudkan untuk mewujudkan hubungan yang saling menguntungkan, saling menghormati, dan saling mendukung berdasarkan prinsip keadilan serta keseimbangan, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang perkeretaapian. Nota Kesepahaman bertujuan sebagai dasar pelaksanaan kegiatan untuk mendukung peningkatan keselamatan perkeretaapian sistem Mass



Rapid Transit dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki oleh kedua belah pihak sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing.

Ketua KNKT berharap kerjasama ini bisa berjalan dengan baik dalam meningkatkan kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) baik KNKT maupun MRT Jakarta. “Kedepannya akan dilakukan pengembangan untuk meningkatkan kompetensi SDM, mengadakan beberapa pelatihan dengan mengundang para pemangku kepentingan khususnya bidang perkeretaapian, sehingga pengetahuan dan keterampilan dalam proses pengoperasian

terkait peningkatan keselamatan di industri perkeretaapian Indonesia memang yang benar-benar berkompeten di bidangnya,” ujar Soerjanto.

Adapun ruang lingkup kerjasama meliputi di bidang publikasi sosialisasi, pengembangan dan pelatihan sumber daya manusia, konsultasi peningkatan keselamatan, penggunaan fasilitas, pertukaran data dan informasi, serta kegiatan lain yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. Kerjasama ini berlaku untuk jangka waktu 3 tahun terhitung sejak ditandatanganinya Nota Kesepahaman.



Penandatanganan dilakukan langsung oleh Direktur Utama MRT Jakarta Mohamad Aprindy dan Ketua KNKT Soerjanto Tjahjono pada Selasa, 06 September 2022 di Kantor Pusat PT MRT Jakarta (Perseroda) di Wisma Nusantara, Jakarta Pusat.



## KOMITE NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI (KNKT) TEKANKAN SETIAP ORANG AGAR PEDULI AKAN KESELAMATAN

**K**omite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mengajak seluruh pemangku kepentingan, termasuk para Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) dan komunitas sepeda motor agar berkontribusi bersama memberikan edukasi tentang keselamatan berkendara, seperti teknik mengemudi di berbagai kondisi jalan, dan sebagainya.

Berdasarkan data Korlantas Polri, jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor sepanjang tahun 2020 mencapai 93.319 kasus, tahun 2021 naik menjadi 97.095 kasus, dan Januari-Agustus 2022 telah mencapai 85.691 kasus. Korban meninggal dunia tahun 2020 mencapai 21.525 orang, lalu 2021 mencapai 22.626 orang, dan pada tahun 2022 mencapai 16.115 orang, hal ini menunjukkan bahwa

jumlah kasus kecelakaan didominasi oleh sepeda motor sebesar 81 persen.

Pada rapat bersama yang diselenggarakan secara hybrid di Kantor KNKT pada 13 September 2022 yang dihadiri oleh Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Ikatan Motor Indonesia (IMI), Astra Honda Motor (AHM), Korlantas Polri, Honda Community, Honda ADV Indonesia, dan Institut Teknologi Bandung (ITB), Soerjanto Tjahjono selaku Ketua KNKT berharap akan adanya langkah strategis dalam upaya mengurangi kasus kecelakaan yang selama ini belum menunjukkan hasil yang berarti.

“Dengan masih belum optimalnya upaya penanganan kecelakaan sepeda motor, maka perlu kiranya bersama-sama kita lakukan upaya-upaya untuk menekan jumlah kecelakaan, karena keselamatan di jalan baru dapat terwujud jika setiap orang mau peduli akan keselamatan dan disiplin dalam berlalu lintas,” ujar Soerjanto.

KNKT menjelaskan bahwa terdapat tiga faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan yaitu faktor manusia, kendaraan, dan jalan. Berdasarkan hasil investigasi yang kerap kali dilakukan kasus kecelakaan didominasi oleh faktor manusia

(human error), yakni berbentuk kesalahan manusia yang didasarkan keterampilan dasar mengemudi (skill based) yang erat kaitannya dengan kondisi jalan sub-standar, kurangnya kesadaran (awareness), dan lepas kontrol akibat kelelahan (fatigue).

Oleh sebab itu, masyarakat pengguna sepeda motor dihimbau agar wajib berhati-hati dalam berkendara terlebih saat melintasi jalur-jalur tertentu seperti jalanan lurus panjang yang membutuhkan fokus dan konsentrasi tinggi agar tidak merasa jenuh, sebagaimana dicermati Korlantas Polri, kecelakaan sepeda motor justru didominasi terjadi di jalan lurus. Kelalaian pengendara yang memacu dengan kecepatan tinggi menjadi salah satu faktornya. Selain itu, kondisi jalan pada turunan curam yang cukup mendominasi di beberapa wilayah Pulau Jawa. Terutama bagi motor bertransmisi otomatis yang saat ini tercatat sebagai penyebab terjadinya kasus kecelakaan paling banyak. KNKT menilai bahwa kedua kondisi jalanan tersebut memiliki karakteristik yang berpotensi tinggi menyebabkan terjadinya kecelakaan.

# Galeri Foto



Ketua KNKT dan Kepala Sekretariat menghadiri kegiatan IATCA's 23rd Anniversary dan Penandatanganan MoU antara KNKT dan IATCA di hotel Aryaduta Lippo Karawaci, 29 July 2022



Kegiatan FGD perkeretaapian terkait Upaya Peningkatan Keselamatan Melalui Manajemen Perawatan Sarana dan Prasarana Perkeretaapian di Redtop Hotel pada tanggal 12 September 2022



Penandatanganan Nota Kesepahaman antara PT KCIC dengan KNKT terkait Peningkatan Keselamatan Penyelenggaraan Kereta Api Kecepatan Tinggi Jakarta-Bandung di Auditorium KCIC, Halim Jakarta, Rabu 05 Juli 2022.



Tim investigator LLAJ KNKT melakukan kegiatan investigasi terkait kasus kecelakaan tabrakan beruntun yang dialami truk tangki Pertamina dengan kendaraan lainnya di Jalan Alternatif Cibubur, Bekasi pada tanggal 18 Juli 2022.



Proses investigasi terbakarnya ruang penumpang KM Sabuk Nusantara 91 di Pulau Masalembu oleh tim investigator pelayaran Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) yang terdiri dari Renan Hafsar (IIC), Nico Maris (Anggota), Agnesa Wengke Prakosa (Anggota) pada 18-22 September 2022.



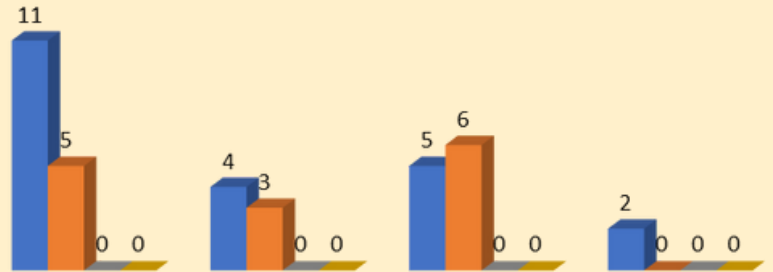
Tim safety campaign KNKT telah selesai melaksanakan pemasangan spanduk himbauan keselamatan di lokasi wisata religi Sunan Gunung jati Cirebon pada tanggal 3 Agustus 2022.

# BULETIN KNKT INFOGRAFIS



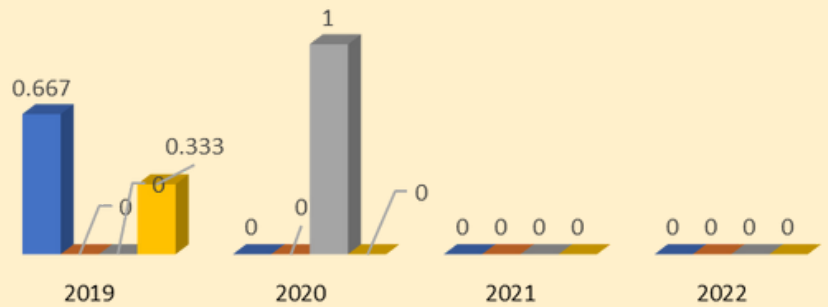
## Faktor Penyebab Kecelakaan LLAJ Tahun 2019 - September 2022

■ Manusia ■ Sarana ■ Prasarana ■ Lingkungan



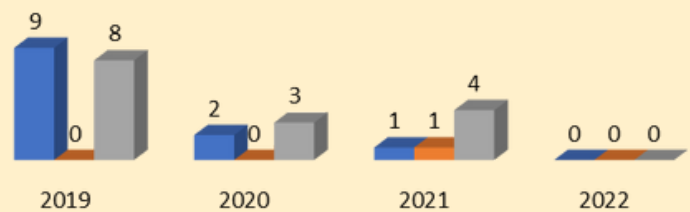
## Faktor Penyebab Kecelakaan Penerbangan Tahun 2019 - September 2022

■ Manusia ■ Teknis ■ Environment ■ Fasilitas



## Faktor Penyebab Kecelakaan Pelayaran Tahun 2019 - September 2022

■ Teknis ■ Cuaca ■ Human Factor



## Faktor Penyebab Kecelakaan Kereta Api Tahun 2019 - September 2022

■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022

